

Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2021 **Rapport 2021:8**

Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2021 **Rapport 2021:8**

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2021-11-15

Förord

Trafikanalys har i sin instruktion regeringens uppdrag att årligen följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation och det svenska sjöfartsstödet effekter. I denna rapport redovisar vi sjöfartens konkurrenssituation, medan vi redovisar sjöfartsstödet effekter i en separat rapport.

Projektledare i detta uppdrag har varit Björn Olsson och Pia Bergdahl har medverkat i arbetet med rapporten. Avdelningschef Gunnar Eriksson har deltagit i beredningen.

Stockholm i november 2021

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	5
Summary	7
Inledning	9
1 Utvecklingen för gods och passagerare.....	11
1.1 Vändning under andra kvartalet 2021	11
1.2 Passagerartrafik.....	12
1.3 Godstrafiken.....	14
1.4 Sammanfattningsvis.....	16
2 Företag och anställda.....	17
2.1 Fortsatt lägre omsättning	17
2.2 Fler arbetslösa sjömän 2020.....	18
2.3 Sjöfartens kompetensförsörjning på sikt.....	19
2.4 Sammanfattningsvis.....	22
3 Svenska flottans utveckling.....	23
3.1 Den svenskkontrollerade flottan.....	23
3.2 Utländsk flagg i nordiska flottor.....	25
3.3 EU:s och Sveriges flotta i världen	26
3.4 Sammanfattningsvis.....	28
4 Sjöfarten jämfört med andra trafikslag	29
4.1 Åtgärder på sjöfartsområdet som påverkar en överflyttning	29
4.2 Trafikslagets externa marginalkostnader	30
4.3 Sammanfattningsvis.....	33
5 Svenska sjöfartens konkurrensvillkor	35
5.1 Registrering, kontroll och tillsyn	35
5.2 Finansierings-, skatte- och investeringvillkor.....	37
5.3 Bemanning och bemanningsstöd.....	41
5.4 Forskning och utveckling.....	43
5.5 Sammanfattningsvis.....	45
6 Slutsatser	47
Referenser	51

Sammanfattning

Syftet med denna rapport är att beskriva den svenska sjöfartens internationella konkurrens-situation med fokus på år 2020. Redan i förra rapporten om 2019 analyserade vi coronapandemins effekter på sjöfarten under det första kvartalet. I årets rapport ger vi en bild av effekterna av pandemin på svensk sjöfart under hela 2020 och analyserar även de två första kvartalen 2021.

Medan godstrafiken på svenska hamnar till stor del har kunnat fortsätta trots coronapandemin, avstannade passagerartrafiken nästan helt vilket fick stora följder för flera svenska rederier. Det kunde vi berätta om redan i förra rapporten. I årets rapport kan vi se att en vändning har skett under första halvåret 2021 med en ökning av både gods- och passagerartrafik. Vi kan också se att sysselsättningen för sjömän sett mer positiv ut under första halvåret 2021.

Den minskade trafiken under 2020 resulterade i stora omsättningsförluster bland rederierna. Under perioden mars 2020 till och med februari 2021 har den svenska sjöfartens omsättning legat i genomsnitt omkring 25 procent lägre än 2019. Under 2021, från mars 2021 till och med juni 2021, har omsättningen legat i genomsnitt omkring 30 procent lägre än motsvarande period 2019, det vill säga ännu lite lägre.

Under 2020 minskade antalet ombordanställda (räknat som anställda per dag) i den svensk-registrerade flottan med 32 procent. Mest minskade ekonomipersonal, som gick ner med 43 procent. Maskinbefäl, styrmän och befälhavare minskade med 12 till 14 procent.

Under andra kvartalet 2021 har vi dock kunnat se en vändning i arbetslösheten, jämfört med första kvartalet 2021. Arbetsförmedlingens statistik över öppet arbetslösa (som kan ta ett arbete med kort varsel) visade att i maj och juni var arbetslösheten nästan 50 procent lägre än samma månader 2020.

Den långsiktiga kompetensförsörjningen är fortfarande svag och antalet sjöfartsexamina minskade kraftigt under 2020.

Den svenskregistrerade handelsflottan var stabil under 2020, med 317 fartyg (>100 brutto). Svenskregistrerat tonnage minskade något, men mest minskade det inhyrda tonnaget, vilket medförde att den svenskkontrollerade flottan minskade i fartyg och tonnage.

När det gäller registrering, kontroll och tillsyn tycks den förenklingsprocess som drivits av svenska myndigheter ha avstannat, men ekobonus-systemet som är ett stöd för överflyttning av gods från väg till sjöfart har förlängts och regeringen aviserar i budgeten en satsning på 100 miljoner kronor årligen mellan 2022 och 2024. Samtidigt minskade sjöfartsstödet något och under år 2020 (år 2019) beviljades 33 (37) rederier sjöfartsstöd på sammanlagt 1,2 miljarder kronor (1,6 miljarder).

Trafikverket och Energimyndigheten är fortsatt viktiga finansiärer av sjöfartsforskning. Det pågår också flera forskningsprojekt med digitalisering och miljö i fokus.

Trafikanalys konstaterar att 2020 inte var något positivt år för den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation, men 2021 ser mer lovande ut.

Summary

The purpose of this report is to describe the situation of Swedish maritime shipping in terms of international competition, with a focus on 2020. We first analysed the impact of the Covid 19 pandemic on shipping in the first quarter of 2020 in our previous report for 2019. This year's report offers a picture of the effects of the pandemic on Swedish shipping throughout 2020, and also analyses the first two quarters of 2021.

While goods traffic in Swedish ports was largely able to continue despite the pandemic, passenger traffic came to almost a complete halt, which had major consequences for many Swedish ship owners. This was also discussed in our previous report. In this year's report we can see that there was a turnaround during the first half of 2021, with increases in both goods and passenger traffic. We can also see that employment among seamen has looked more favourable during the first half of 2021.

The reduced traffic in 2020 resulted in major turnover losses among ship owners. From March 2020 through February 2021, turnover from Swedish shipping was, on average, 25 per cent lower than in 2019. From March 2021 through June 2021 turnover was, on average, even lower, roughly 30 per cent lower than for the corresponding period in 2019.

The number of onboard employees (calculated as employees per day) in the Swedish-registered fleet decreased by 32 per cent in 2020. The number of financial staff shrank the most, decreasing by 43 per cent. The number of ships' engineers, mates and captains decreased by 12–14 per cent.

However, in the second quarter of 2021, a turnaround was evident in terms of unemployment compared to the first quarter of 2021. The Swedish Public Employment Service statistics on openly unemployed people (who can take a job on short notice) showed that the unemployment rate in May and June was nearly 50 per cent lower than for the same months in 2020. The long-term competence supply remains weak, and the number of maritime certifications issued fell dramatically in 2020.

The Swedish-registered merchant fleet remained stable in 2020, with 317 vessels (>100 gross tons). Swedish-registered tonnage declined somewhat, with chartered tonnage decreasing the most, leading to a decrease in vessels and tonnage for the Swedish-controlled fleet.

Regarding registrations, monitoring and inspections, the simplification process conducted by the Swedish authorities appears to have come to a standstill, while the so-called eco-bonus system, which promotes the shifting of goods from shipment by road to shipment by water, has been extended, and the Swedish Government will recommend MSEK 100 in annual funding from 2022 through 2024. At the same time, maritime transport aid decreased somewhat, and in 2020 (2019), 33 (37) shipowners were granted a total of BSEK 1.2 (BSEK 1.6) in such aid.

The Swedish Transport Administration and the Swedish Energy Agency remain important funders of maritime research. A number of research projects focusing on digitalisation and the environment are also underway.

Transport Analysis finds that 2020 was not a positive year in terms of Swedish shipping's international competitive situation, but 2021 does look more promising.

Inledning

Syftet med denna rapport är att beskriva den svenska sjöfartens internationella konkurrens-situation med fokus på år 2020. Uppgiften är att ur ett näringspolitiskt perspektiv beskriva situationen för den svenskregistrerade sjöfarten, men Trafikanalys har breddat perspektivet till att även inkludera den svenskkontrollerade flottan, det vill säga de svenska rederiernas fartygsflotta.¹

Redan i förra rapporten, om 2019 års förhållanden, analyserade vi coronapandemins effekter på sjöfarten under det första kvartalet. I årets rapport ger vi en bild av effekterna av pandemin på svensk sjöfart under hela 2020 men analyserar även de två första kvartalen 2021.

Rapporten inleds med en beskrivning av sjöfartens utveckling utifrån hur det sett ut med fartygsanlöp och sjötrafik för passagerare och gods, samt därefter situationen för rederier och deras anställda.

I sin godstransportstrategi från 2019 lyfter regeringen fram sjöfarten som en viktig del i ett hållbart transportsystem och regeringens ambition är att öka överflyttningen av transporter från väg till sjöfart. Ur ett transportpolitiskt, liksom ur ett samhällsekonomiskt, perspektiv är det viktigt att trafikslagen agerar på lika villkor för att mängden transporter ska kunna sägas vara effektiv och hållbar. Ur det perspektivet beskriver Trafikanalys årligen och i en särskild rapport i vilken grad trafikslagen betalar för sina samhälleliga, externa marginalkostnader. I den här rapporten pekar vi på hur det ser ut för sjöfartens del jämfört med övriga trafikslag och vilka faktorer som kan förväntas påverka dels överflyttningen av gods till sjöfart, dels sjöfartens utveckling mot minskade koldioxidutsläpp.

Avslutningsvis redogör vi i rapporten för den svenska sjöfartens konkurrensvillkor och dess utveckling såsom de kommer till uttryck i det regelverk och den myndighetsadministration som möter sjöfarten i Sverige (och på svenska vatten). Fokus ligger på den svenskregistrerade sjöfarten men även bredare frågor som exempelvis forskning och utveckling berörs. Regeringens ambitioner för sjöfarten som näring beskrivs i huvudsak i den maritima strategin och handlar mycket om att skapa funktions- och resultatbaserade regler samt minska hinder som hämmar sjöfartsnärings. Ambitionen enligt den maritima strategin är att Sverige ska erbjuda det bästa regelverket i Europa för sjöfart.²

¹ Trafikanalys har ett parallellt uppdrag om sjöfartsstödet effekter på den svenska sjöfarten, där de svenska rederiernas ekonomiska situation beskrivs mer utförligt, se www.trafa.se/etiketter/sjofartsstodets-effekter/

² Regeringen, *En svensk maritim strategi*, sid. 33, www.regeringen.se/contentassets/86a578f7a521469e9b6b8c62ac5aa128/maritim-strategi.pdf

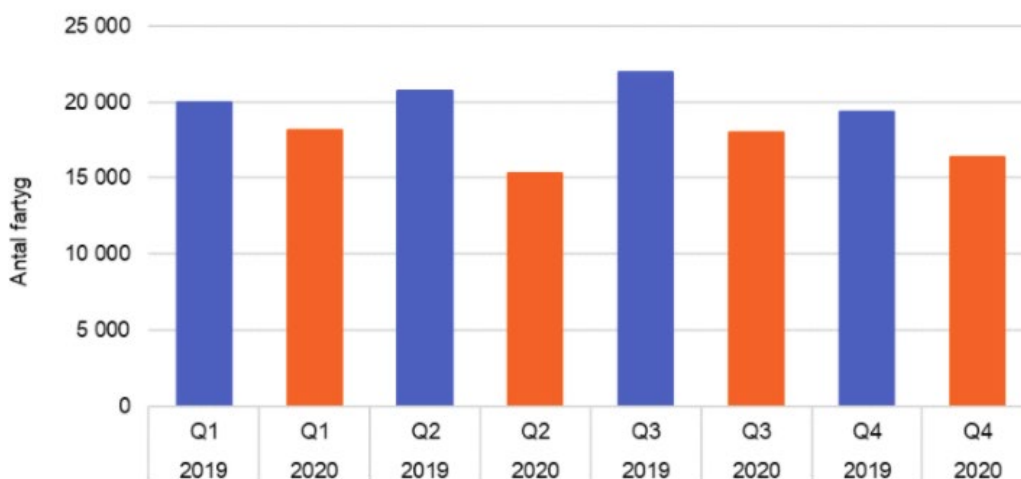
1 Utvecklingen för gods och passagerare

I detta kapitel beskriver vi utvecklingen för gods- och passagerartrafiken inom sjöfart under 2020 i Sverige och norra Europa. Vi ger också en uppdatering över utvecklingen under första och andra kvartalet 2021. Inledningsvis beskrivs det sammanlagda antalet fartygsanlöp till svenska hamnar, därefter passagerartrafikens och godstrafikens utveckling. I såväl passagerartrafik som godstrafik ser vi att en vändning skett under andra kvartalet 2021.

1.1 Vändning under andra kvartalet 2021

Färre fartygsanlöp under hela 2020

Första kvartalet 2020 minskade fartygsanlöpen med 9 procent jämfört med samma kvartal 2019. Under andra kvartalet var minskningen i antalet ankommande fartyg 26 procent jämfört med 2019. Det tredje kvartalet minskade gapet gentemot 2019 till 18 procent. Det fjärde kvartalet 2020 minskade gapet ytterligare något till 15 procent jämfört med samma kvartal 2019 (se Figur 1.1).³



Figur 1.1. Antal fartyg som anläppt svensk hamn, kvartal 1–4 år 2020 jämfört med motsvarande kvartal år 2019. Källa: Trafikanalys.

Under 2020 var totala antalet fartygslöp drygt 67 000, vilket motsvarar en sammanlagd minskning med 17 procent för hela året.⁴

³ Trafikanalys 2021, *Transportläget - Sjöfart*, www.trafa.se/sjofart/sjofart-12416/

⁴ Trafikanalys 2021, *Sjötrafik 2020*, tabell 1, www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/

Ökning av antalet fartygsanlöp andra kvartalet 2021

Under första kvartalet 2021 var antal fartygsanlöp totalt sett 17 procent lägre jämfört med samma kvartal 2020, då pandemin ännu inte nått Sverige med kraft. Anlöpen i utrikes trafik var 20 procent lägre, medan anlöpen i inrikes trafik var 3 procent fler jämfört med 2020, vilket syns i kolumnen "Kvartal 1" i Tabell 1.1.

Under kolumnen "Kvartal 2" i tabellen ser vi att antalet fartygsanlöp i utrikes trafik i det andra kvartalet 2021 var 13 944, vilket var 9 procent fler än samma kvartal 2020. Totalt var antalet anlöp under det andra kvartalet 2021 således 8 procent fler än samma kvartal 2020.

Längst till höger i Tabell 1.1 kan vi se att det också skett en ökning av antalet anlöp det andra kvartalet 2021 jämfört med det första kvartalet. Totalt var antalet anlöp 10 procent fler under det andra kvartalet jämfört med det första kvartalet 2021.

Antalet anlöp andra kvartalet 2021 var fortfarande lägre jämfört med före pandemin år 2019, men vi kan se en viss positiv utveckling. För kvartal 1 var antalet anlöp 25 procent lägre och för kvartal 2 var antalet anlöp 20 procent lägre än motsvarande kvartal 2019 (visas inte i Tabell 1.1).⁵

Sammantaget har det skett en positiv vändning under det första halvåret av 2021 när det gäller fartygstrafiken till och från svenska hamnar.

Tabell 1.1. Fartygstrafik till svensk hamn, kvartal 1 och kvartal 2 år 2021 jämfört med motsvarande kvartal år 2020.

	Kvartal 1		Kvartal 2		Förändring Kv 1 – Kv 2
	Antal anlöp	Förändring 2020/21	Antal anlöp	Förändring 2020/21	
Utrikes trafik	12 782	-20 %	13 944	9 %	9 %
varav utländska fartyg	69 %		70 %		
Inrikes trafik	2 209	3 %	2 584	3 %	17 %
Totalt antal fartygsanlöp	14 991	-17 %	16 528	8 %	10 %

Källa: Trafikanalys, Sjötrafik 2021 kvartal 2, sammanfattande tabell samt tabell 1.1.

1.2 Passagerartrafik

Resandet halverades under 2020

Ser vi till passagerartrafiken för hela 2020 föll det totala antalet avresande och ankommande passagerare med passagerarfartyg, färjor och kryssningar under 2020 med 54 procent till 14,0 miljoner. De närmast föregående åren låg antalet omkring 30 miljoner.⁶ Resandet till och från svenska hamnar halverades i stort sett alltså under 2020.

Störst var minskningen i Stockholm som tappade 77 procent av resandet 2020 från drygt åtta miljoner till drygt två miljoner passagerare. Helsingborg tappade 50 procent av sitt resande från drygt 7 miljoner till cirka 3,5 miljoner passagerare. Passagerartrafiken inrikes består till

⁵ Trafikanalys, Sjötrafik 2020 – Kvartal 1, tabell 3A.

⁶ Besökande kryssningspassagerare ingår inte.

största delen av trafik till och från Gotland. Där minskade trafiken under 2020 med 32 procent till 1,25 miljoner passagerare.

Övrigt inrikes resande ökade däremot mångfald, från 1 000 till 22 000 passagerare. Det var en effekt av restriktionerna på utlandsresor under pandemin 2020, då flera kryssningsrederier började segla inrikes istället för utrikes, t.ex. mellan Stockholm och Härnösand respektive Visby.^{7,8} Under 2021 har även Ystad varit kryssningsdestination.⁹

Passagerartrafiken första och andra kvartalet 2021

Även under första kvartalet 2021 var det en stor minskning av utrikes resande med fartyg jämfört med första kvartalet 2020, då pandemin ännu inte till fullo nått Norden. Minskningen i resande varierade mellan olika länder, främst beroende på restriktioner. Under första kvartalet var det största bortfallet (100 %) från norska hamnar, där ingen passagerartrafik förekom. Från finska, lettiska och estniska hamnar var minskningen i resande mellan 71 och 83 procent. Antalet resande från danska hamnar minskade med mellan 56 och 59 procent. Minskningen i antal resande från tyska och polska hamnar var 22 respektive 7 procent. Antalet resande från hamnar i Litauen ökade däremot med 19 procent (Tabell 1.2).

Under andra kvartalet 2021 vände utvecklingen och antalet resande ökade totalt sett 44 procent jämfört med samma kvartal 2020. Återigen varierade ökningen mellan olika länder: Från norska hamnar var resandet fortfarande noll, men från finska hamnar mer än fördubblades resandet till 204 000 inresta passagerare. Från lettiska och estniska hamnar ökade antalet passagerare med 47 respektive 43 procent jämfört med samma kvartal 2020. Från Danmark ökade resandet mellan 25 och 43 procent.

Från Tyskland och Polen ökade antalet inresta passagerare med omkring 30 procent. För litauiska hamnar är förändringen i absoluta tal liten, men förändringarna gentemot 2020 går i motsatt riktning jämfört med de för övriga hamnar.

Tabell 1.2. Utrikes passagerare till svenska hamnar 1:a och 2:a kvartalet 2021 jämfört med 2020, 1 000-tal.

	Kv 1	Förändring	Kv 2	Förändring	Förändring
Antal inresta passagerare från	2021	2020-21	2021	2020-21	Kv1 – Kv 2
Norska hamnar	0	-100 %	0	–	–
Finska hamnar	109	-83 %	204	228 %	87 %
Lettiska hamnar	23	-73 %	24	47 %	4 %
Estniska hamnar	23	-71 %	24	43 %	4 %
Danska Öresundshamnar	209	-59 %	385	25 %	84 %
Övriga danska hamnar	83	-56 %	246	43 %	196 %
Tyska hamnar	121	-22 %	171	31 %	41 %
Polska hamnar	175	-7 %	191	30 %	9 %
Litauiska hamnar	22	19 %	23	-15 %	5 %
Totalt antal inresta passagerare	764	-61 %	1 266	44 %	66 %

Källa: Trafikanalys 2021, Sjötrafik 2021 kvartal 1 respektive kvartal 2.

⁷ Viking Line, Pressmeddelande 2020-06-25, www.mynewsdesk.com/se/vikingline-sverige/pressreleases/viking-lines-sommartrafik-2020-skaergaardskryssningar-visby-och-skoena-dagsturer-3016644,

⁸ Tallink Silja, Pressmeddelande 2020-07-31, www.mynewsdesk.com/se/hogakusten/pressreleases/hogakusten-vaelkomnar-tallink-silja-3023902

⁹ Svenska Dagbladet, 2021-08-02, www.svd.se/rederiernas-tuffa-kamp-efter-mardrommen

Vi kan också se en ökning i antalet passagerare med totalt 66 procent under kvartal 2 jämfört med kvartal 1. Störst var ökningen av passagerare från övriga danska hamnar (Bornholms-trafiken) med 196 procent, det vill säga nästan 3 gånger så många passagerare som första kvartalet. Trafiken från finska hamnar såg nästan en fördubbling under andra kvartalet jämfört med första (87 procent). Jämfört med 2019 var dock antalet passagerare fortfarande lägre under första halvåret 2021. Både kvartal 1 och kvartal 2 var antalet passagerare 67 procent färre jämfört med motsvarande kvartal 2019.¹⁰

1.3 Godstrafiken

Polen ökar i norra Europa

Figur 1.2 visar godstrafik i hamn för ett urval länder i norra Europa mellan åren 2009 och 2019. Några länder visar en minskning mellan 2018 och 2019, men de flesta visar en ökning i godsvolymer. Den starka utvecklingen för Polen beror mycket på djuphamnen i Gdansk, som lyckas locka till sig direktanlöp med de största containerfartygen.¹¹

Det är främst containertrafiken som har stått för ökningen och år 2010 började Maersk med direktanlöp från Asien till Gdansk.¹² År 2012 gick Gdansk förbi Göteborg i antal containrar (TEU¹³) och sedan dess har Göteborgs hamn minskat sin containerhantering till drygt 770 000 TEU år 2019.¹⁴

Under samma tid har Gdansk mer än fördubblat sin hantering till drygt 2 miljoner containrar 2019.¹⁵ Utöver feedertrafik och andra långväga linjer har Gdansk idag ett tiotal direktanlöp med containerfartyg från Kina varje vecka.¹⁶ Förutom sjötrafik ökar nu även containertrafiken på järnvägen mellan Kina och Gdansk.¹⁷

¹⁰ Trafikanalys, Sjötrafik 2020 kvartal 1, tabell 4a.

¹¹ Port News (2019), *Polands emerging dominance*, <http://portnews.com.ng/polands-emerging-dominance/>

¹² The Loadstar, <https://theloadstar.com/dct-gdansk-gets-go-ahead-for-third-terminal-something-to-sell-to-carriers/>

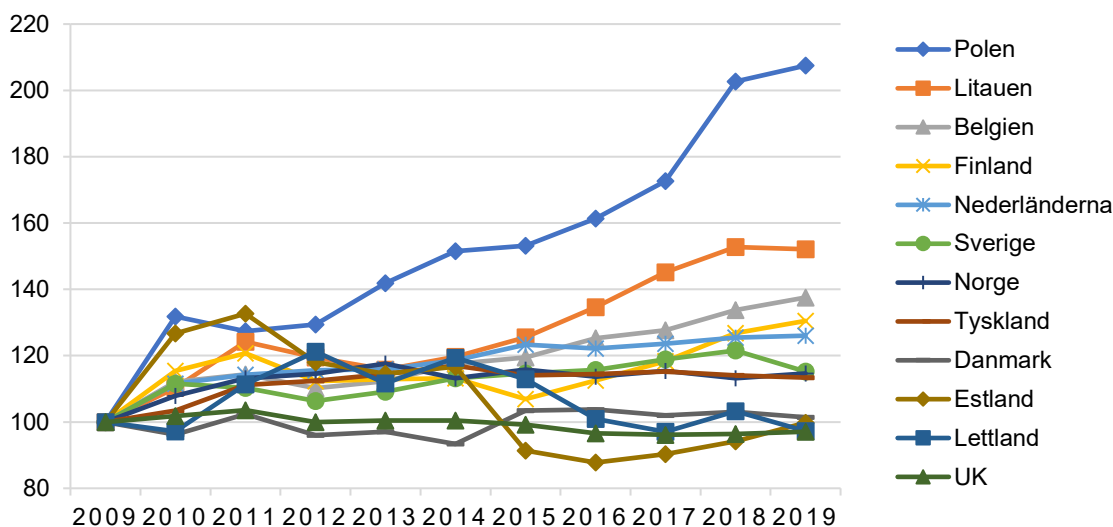
¹³ Twenty-foot equivalent unit, "tjugofotsekvivalent" är ett mått på hur många containrar med längd 20 fot en godsmängd motsvarar.

¹⁴ Göteborgs hamn, www.portofgothenburg.com/about-the-port/ports-of-the-world-in-figures/?type=10602&area=11286&years=2009-2019

¹⁵ Port of Gdansk, www.portgdansk.pl/en/business/general-information/facts-and-figures/

¹⁶ Port of Gdansk, www.portgdansk.pl/en/about-port/shipping-connections/

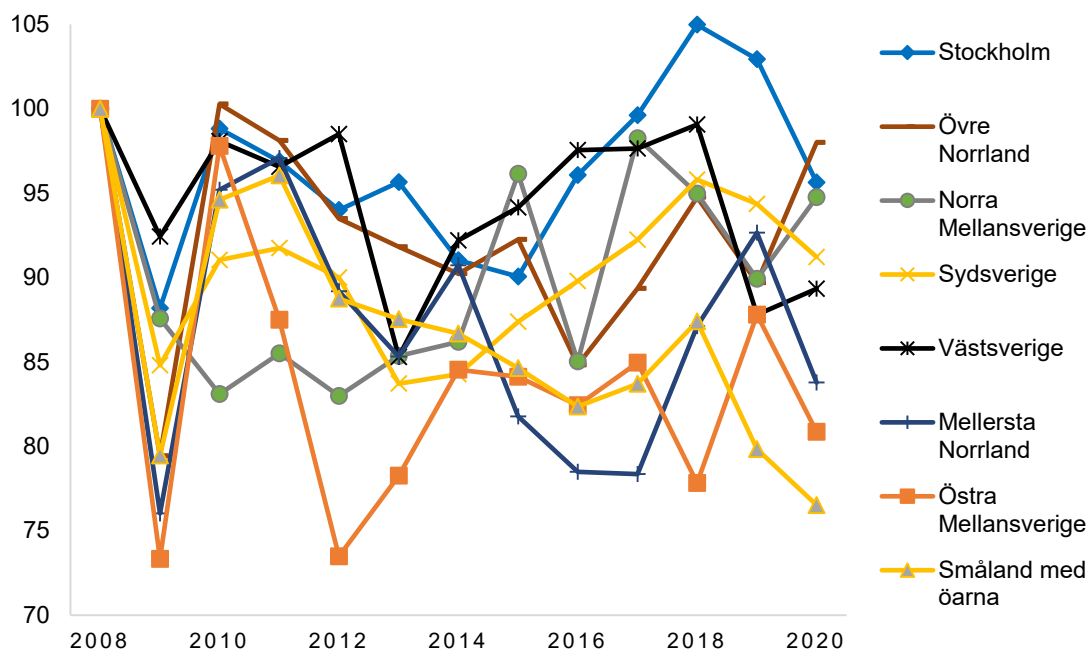
¹⁷ Railfreight (2019), www.railfreight.com/beltandroad/2019/12/26/new-container-train-from-china-to-poland/?qdpr=accept



Figur 1.2. Indexerad utveckling för godshandling i ett urval av europeiska länder 2009-2019. År 2009=100. Källa: Eurostat.

Minskade godsvolymer i svenska hamnar under 2020

Under 2020 minskade den sammanlagda godshandlingen i de svenska hamnarna med 1 procent jämfört med 2019. De flesta svenska hamnar såg en minskad godsvolymer men vi kan också se en ökning av godsvolymer i några hamnområden (riksområden). Hamnarna i Västsverige ökade med 2 procent, hamnarna i Norra Mellansverige med 5 procent och hamnarna i övre Norrland ökade med 9 procent under 2020 (Figur 1.3). Den samlade bilden är emellertid snarast att variationerna mellan åren är påtaglig för alla hamnområden, medan det är svårare att se långsiktiga, trendmässiga förändringar.



Figur 1.3 Indexerad utveckling för inrikes och utrikes gods i svenska hamnar fördelat på riksområden. Källa: Bearbetning av Trafikanalys statistik Sjötrafik.

Godstrafiken i svenska hamnar första kvartalet 2021

Godstransporterna minskade således inte alls lika mycket till följd av pandemin som passagerartrafiken. Första kvartalet 2021 var godshanteringen några procent lägre jämfört med samma kvartal 2020. Andra kvartalet 2021 var godshanteringen däremot några procent högre jämfört med samma kvartal 2020. En stor förändring var utrikes lastat gods, det vill säga exporten, som var 16 procent högre under kvartal 2 jämfört med år 2020.

Vi kan också se att andra kvartalet hade en godshantering som låg några procent högre än första kvartalet 2021. Andra kvartalet ökade importen med 9 procent, medan exporten minskade med 3 procent (Tabell 1.3).

Tabell 1.3. Utrikes och inrikes godshantering i svenska hamnar 1:a och 2:a kvartalet år 2021 jämfört med samma kvartal 2020, 1 000-tals ton.

	Kvartal 1 2021	Förändring 2020/21	Kvartal 2 2021	Förändring 2020/21	Förändring Kv 1 – Kv 2
Utrikes, lossat gods	18 678	-8 %	20 109	-5 %	9 %
Utrikes, lastat gods	17 480	3 %	17 024	16 %	-3 %
Totalt utrikes gods	36 158	-3 %	37 133	3 %	3 %
Inrikes, lossat gods	3 136	3 %	3 276	-11 %	6 %
Inrikes, lastat gods	2 878	-2 %	2 923	-1 %	2 %
Totalt inrikes gods	6 014	0 %	6 199	-7 %	4 %
Total godshantering	42 172	-3 %	43 332	2 %	3 %

Källa: Trafikanalys, Sjötrafik 2021 kvartal 1 respektive kvartal 2, sammanfattningstabell.

Jämfört med 2019 var total godshantering relativt stabil. Total godshantering första kvartalet 2021 var 2 procent mindre än samma kvartal 2019, medan den i andra kvartalet var i nivå med motsvarande kvartal 2019.¹⁸

1.4 Sammanfattningsvis

Sammanfattningsvis var sjöfarten under stor press 2020. Antalet fartygsanlöp var sammanlagt 17 procent lägre än under 2019 och andra kvartalet 2020 var antalet anlöp 26 procent lägre än samma kvartal året innan. Passagerartrafiken drabbades hårdare än godstrafiken och för hela 2020 halverades det totala antalet resande. Störst var minskningen i Stockholm som tappade 77 procent av resandet. Godstrafiken var totalt sett relativt stabil under 2020 men godsvolymererna ökade i vissa hamnområden och minskade i andra.

Under det andra kvartalet 2021 har vi dock kunnat se en positiv vändning inom sjöfarten, med ökade anlöp jämfört med 2020 och likaså en ökning i antalet resande till svenska hamnar från andra sidan Östersjön. Godstrafiken är fortfarande relativt stabil, men vi ser även där en liten ökning under andra kvartalet 2021 jämfört med samma kvartal 2020.

¹⁸ Trafikanalys, Sjötrafik 2020 kvartal 1, tabell 1a.

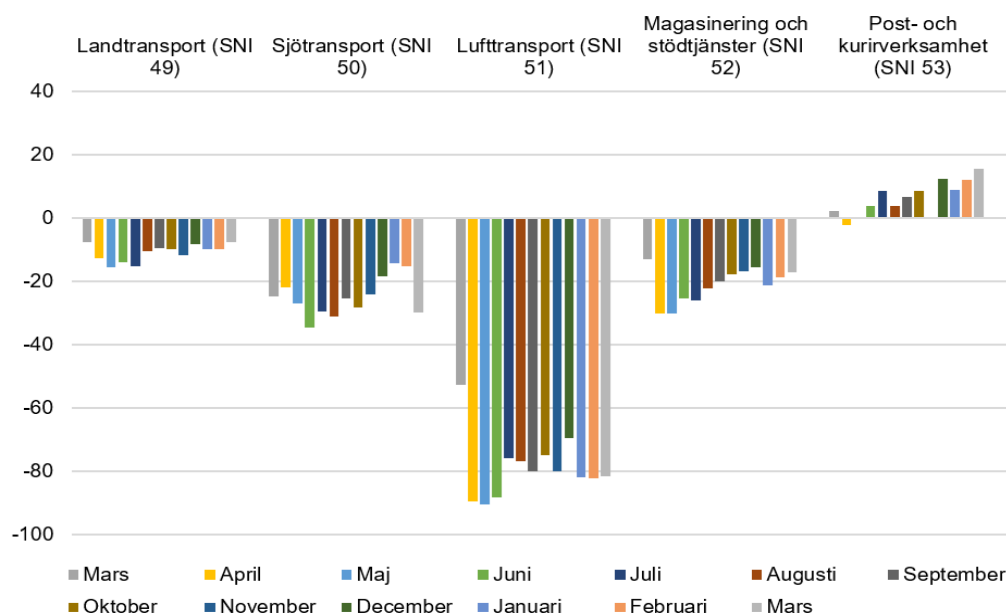
2 Företag och anställda

2.1 Fortsatt lägre omsättning

Coronapandemin och de restriktioner för resande som har införts i olika länder har lett till kraftigt minskad omsättning inom transportbranschen. Det överskuggande mönstret för branschen sedan mars 2020 är lägre omsättning än under motsvarande period föregående år.

Figur 2.1 visar en analys av transportbranschens omsättningsutveckling gjord av Trafikanalys baserat på SCB:s tjänsteproduktionsindex. Staplarna visar omsättningen per månad i förhållande till samma månad året innan. För sjöfartens del har omsättningen under perioden mars 2020 till och med februari 2021 (orange stapel) legat omkring 25 procent under nivån för 2019, vilket var en större nedgång än för landtransportföretagen (-11 %) men bättre än för lufttransportföretagen (-78 %).¹⁹

Den sista (grå) stapeln längst till höger i Figur 2.1 avser mars 2021 och jämförs med samma månad 2019. Det visar att omsättningen för sjöfartsbranschen i mars 2021 var 30 procent lägre jämfört med mars 2019.



Figur 2.1. Utveckling av omsättning inom näringen Transporter och magasinering (SNI 49–53) i fasta priser, kalenderkorrigerad, mars 2020–mars 2021 (grå stapel till höger). T.o.m. februari 2021 gör jämförelsen med samma månad 2020. I mars 2021 görs jämförelsen med samma månad 2019.

Källa: Trafikanalys, *Transportläget*.

Även under nästkommande månader april och maj 2021 (som inte visas i Figur 2.1) har omsättningen varit omkring 30 procent lägre än respektive månad 2019. Omsättningen dessa

¹⁹ Trafikanalys, *Transportläget – data och figurer*, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/annat-kring-transporter-12418/

månader har även varit cirka 13 procent lägre än 2020. Först under juni 2021 har vi kunnat se att sjöfartens omsättning var högre (11 procent) än samma månad 2020.²⁰

2.2 Fler arbetslösa sjömän 2020

Ökad arbetslöshet bland sjömännen 2020

Det skedde en dramatisk minskning i antal anställda per fartyg i den svenskregistrerade handelsflottan under pandemiåret 2020. Antal anställda minskade med 32 procent, från 3 410 till 2 133 anställda räknat per dag. Eftersom det framförallt har varit resandet som minskat har det främst handlat om sysselsatta inom restaurang och annan ombordservice (ekonomipersonal) som är nära kopplade till de resande. Kategorin ekonomipersonal minskade också mest med i genomsnitt 43 procent färre anställda räknat per dag 2020 jämfört med 2019.

Maskin- och däckspersonal minskade antal anställda per dag med 22 procent. Antalet anställda maskinbefäl (tekniska befäl) minskade med 14 procent och antalet anställda befälhavare och styrmän (nautiska befäl) minskade med i genomsnitt 12 procent. Den stora nedgången av ekonomipersonal har också medfört att andelen kvinnor i personalen minskade från 26 procent 2019 till 21 procent 2020.

Vändning i arbetslösheten 2021

I vår senaste rapport presenterade vi uppgifter om arbetslösheten bland sjömän. Baserat på Arbetsförmedlingens statistik över öppet arbetslösa²¹ kunde vi se att under våren och försommaren 2020 ökade arbetslösheten, trots att det normalt skulle vara högsäsong. Baserat på Arbetsförmedlingens uppgifter kan vi under 2021 se en vändning i arbetslösheten, mellan första och andra kvartalet som avspeglar samma mönster som vi kunde se i avsnitt 1.1. avseende fartygsanlöp och avsnitt 1.2 avseende passagerartrafik. Tabell 2.1 visar det totala antalet öppet arbetslösa per månad i förhållande till samma månad 2020.²²

Tabell 2.1 Förändring i arbetslösa sjömän under 1:a och 2:a kvartalet 2021 jämfört med samma kvartal 2020.

	<i>Första kvartalet</i>			<i>Andra kvartalet</i>		
	Jan	Feb	Mars	April	Maj	Juni
	2020- 2021	2020- 2021	2020- 2021	2020- 2021	2020- 2021	2020- 2021
Öppet arbetslösa sjömän	11%	33%	3%	-17%	-47%	-49%

Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Af Sjöfart och SEKO Sjöfolk.

I januari 2021 var antalet öppet arbetslösa sjömän 11 procent högre än i januari 2020 och i februari 2021 var arbetslösheten 33 procent högre än samma månad 2020. I mars 2021 var arbetslösheten 3 procent högre än samma månad 2020, det vill säga ungefär i samma nivå. Under andra kvartalet kan vi däremot se att arbetslösheten var lägre jämfört med 2020.

I april 2021 var arbetslösheten 17 procent lägre än samma månad 2020, och i maj och juni var antalet öppet arbetslösa 47 respektive 49 procent lägre än motsvarande månad 2020. Vi ser

²⁰ SCB, Tjänsteproduktionsindex, fasta priser och kalenderkorrigerad,

www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_HA_HA0104_HA0104A/TJPI2005kedjM07/

²¹ Statistiken visar inskrivna arbetssökande som kan ta ett arbete direkt, dvs är helt öppet arbetslösa den sista dagen varje månad.

²² Kategorierna som ingår är nautiska befäl, tekniska befäl, matroser, lättmatroser och maskinpersonal.

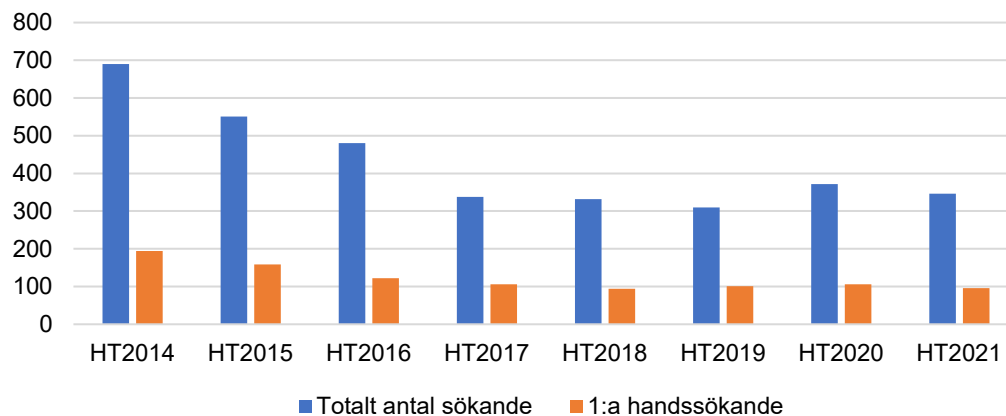
alltså att antalet öppet arbetslösa har vänt under andra kvartalet 2021 till att ligga under 2020 års nivå. Även antalet varsel inom sjöfarten har under perioden mars till och med maj 2021 varit mycket lägre än för motsvarande period 2020.²³

2.3 Sjöfartens kompetensförsörjning på sikt

Fortsatt minskande antal sökande till sjöfartsutbildningarna

Trafikanalys har i tidigare rapporter analyserat sjöfartens kompetensförsörjning med avseende på antalet sökande till landets sjöfartshögskolor på Chalmers tekniska högskola i Göteborg respektive Linnéuniversitetet i Kalmar. Där har vi kunnat konstatera en negativ trend i antalet sökande till dessa skolor åtminstone sedan år 2009.²⁴

Nu kan vi konstatera att den negativa trenden har fortsatt åtminstone fram till 2019. Under 2020 ökade antalet sökande till sjöfartsskolorna något (Figur 2.2).²⁵



Figur 2.2. Sökande till Skjaptensprogrammet, Chalmers. År 2014-2021.
Källa: UHR

När det gäller sjöfartsskolan i Kalmar (Linnéuniversitetet) kan vi se en viss ökning i antalet sökande redan 2018 (Figur 2.3). Sett över en längre period har dock antalet sökande till sjöfartsutbildningarna ungefär halverats mellan åren 2014 och 2020.

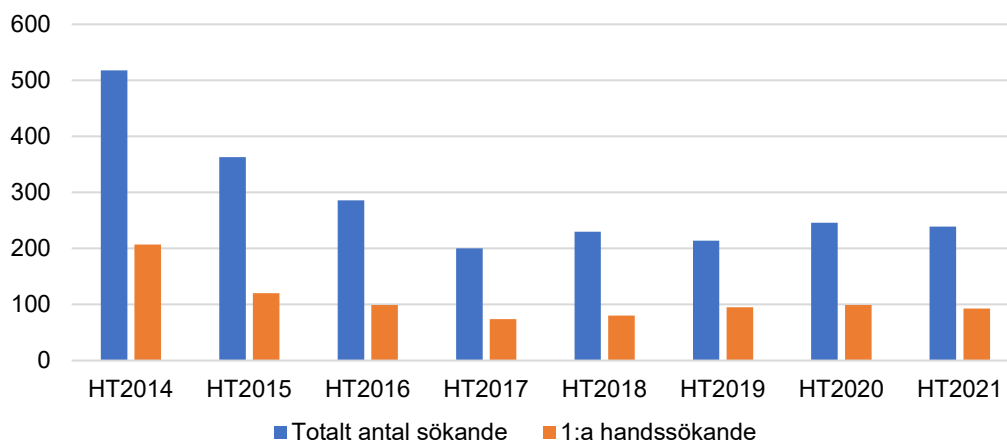
I en rapport publicerad 2020 analyseras, för sjöfartshögskolornas räkning, rådande situation för landets sjöfartsutbildningar och hur bland annat värderingar kan tänkas påverka utvecklingen. En tolkning av utvecklingsmönstret för sjöfartsskolorna är att medan digitalisering och kommunikationsteknologi på ett positivt sätt ökar möjligheterna för sjömän att hålla kontakten med familj och vänner på land, kan de långa bortavistelserna för sjömän ändå vara avskräckande för unga när man väljer yrkesbana.²⁶

²³ Trafikanalys, *Transportläget*, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/annat-kring-transporter-12418/

²⁴ Trafikanalys 2017, *Sjöfartens internationella konkurrenssituation 2017*, sid. 52, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_15-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation.pdf

²⁵ UHR, www.uhr.se/studier-och-antagning/Antagningsstatistik/soka-antagningsstatistik/

²⁶ Eriksson, 2020, *Framtidens behov av kvalificerad sjöfartskompetens*, www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/kompetensforsorjning/2020/framtidens-sjofartskompetens_200625_final.pdf



Figur 2.3. Sökande till Sjökapstensprogrammet, Linnéuniversitetet. År 2014-2021.
Källa: UHR

Färre examinerade sjöfartsstudenter 2020

Förutom att antalet sökande har varit minskande under många år, har även antalet examinerade studenter från de båda sjöfartsutbildningarna visat en negativ trend de senaste åren.

Mellan 2014 och 2020 har det totala antalet utfärdade sjöfartsexamina på Chalmers respektive Linnéuniversitetet ungefär halverats. Antalet examinerade sjöingenjörer har minskat mest med 58 procent och antalet examinerade sjökaptener har minskat med 29 procent. Den negativa trenden tycks dessutom ha accentuerats under 2020. Antalet examinerade sjökaptener minskade med 19 procent år 2020 jämfört med 2019, och antalet examinerade sjöingenjörer minskade med 29 procent jämfört med 2019 (Tabell 2.2).

Tabell 2.2. Antal utfärdade examina på sjökaptens- och sjöingenjörsutbildningar i Sverige år 2014–2020.

År	Förändring								
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2019-2020	2014-2020
Sjökapten Linné	41	56	52	42	48	42	31	-26%	-24 %
Sjökapten Chalmers	56	48	44	47	38	43	38	-12%	-32 %
Summa Sjökapten	97	104	96	89	86	85	69	-19%	-29 %
Sjöingenjör Linné	43	34	31	30	28	20	9	-55%	-79 %
Sjöingenjör Chalmers	46	44	29	32	36	32	28	-13%	-39 %
Summa Sjöingenjör	89	78	59	62	64	52	37	-29%	-58 %

Källa: Årsredovisning från Chalmers tekniska högskola respektive Linnéuniversitetet.

I vilken utsträckning nedgången 2020 är en del i en trendmässig förändring och i vilken mån det är en effekt av de speciella villkor som gällde för studenter, bland annat med distansundervisning under en stor del av läsåret, är för oss en öppen fråga.

Den kraftigaste minskningen var bland sjöingenjörer på Linnéuniversitetet som var 55 procent jämfört med året innan. Av Linnéuniversitetets årsredovisning för 2020 framgår att sjöfartsutbildningarna har "genererat stora underskott under senare år. Trots det har universitetet fortsatt att ge dessa utbildningar då de ansetts vara av betydelse för samhället. Om Linnéuniversitetet ska kunna fortsätta bedriva sjöfartsutbildningarna behövs ett kraftfullt stöd från regeringen."²⁷

Marina befälsbehörigheter

Inom sjöfarten finns en något svåröverskådlig behörighetsordning som baseras på internationella konventioner.²⁸ Sjökaptenprogrammen på Chalmers respektive Linnéuniversitetet leder fram till sjökaptensexamen, men också till behörigheten Fartygsbefäl klass V. Denna behörighet kvalificerar för arbete som andre styrman på fartyg av obegränsad storlek. Efter vidare praktisk erfarenhet kan högre behörigheter tas ut, från Fartygsbefäl klass IV och slutligen till behörigheten Sjökapten.

Erfarenhet speglas i detta sammanhang av tid till sjöss, befattning ombord, fartygsstorlek och vilka vatten man seglat på. I praktiken är det få personer som tar ut behörigheterna Fartygsbefäl klass III och Fartygsbefäl klass IV.²⁹

Behörigheterna utfärdas av Transportstyrelsen och Tabell 2.3 visar en sammanställning av Transportstyrelsens uppgifter över antal förstagångsutfärdade behörigheter under perioden 2014 till 2020. Fartygsbefäl klass III och klass IV utgör endast en liten del, medan ingångsklassen Fartygsbefäl klass V utgör en stor del av de förstagångsutfärdade behörigheterna.

Tabell 2.3. Antal förstagångsutfärdade behörigheter utfärdade av Transportstyrelsen 2013–2020.

År	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Förändring 2014-2020
Sjökapten	65	58	56	45	21	39	56	-14 %
Fartygsbefäl klass II	101	79	83	35	66	58	59	-42 %
Fartygsbefäl klass III	5	9	17	12	18	9	9	80 %
Fartygsbefäl klass IV	8	5	14	2	7	0	3	-63 %
Fartygsbefäl klass V	109	98	111	83	84	73	77	-29 %
Fartygsbefäl klass VI	46	56	64	46	29	37	29	-37 %
Fartygsbefäl klass VII	29	22	26	16	22	16	32	10 %
Summa	363	327	371	239	247	232	265	-27 %

Källa: Bearbetning av uppgifter från Transportstyrelsen 2021.

Tabell 2.3 visar även en negativ trend när det gäller antalet förstagångsutfärdade behörigheter för dessa befälsgrader. Antalet förstagångsutfärdade behörigheter har sammantaget minskat med 27 procent mellan åren 2014 och 2020. För behörigheten Sjökapten har antalet förstagångsutfärdade behörigheter minskat med 14 procent under samma period och ingångsklassen V har minskat med 29 procent.

²⁷ Linnéuniversitetets årsredovisning 2020, sid. 18.

²⁸ Förordning (2011:1533).

²⁹ Eriksson, 2020, *Framtidens behov av kvalificerad sjöfartskompetens*.

Samtidigt visar undersökningar att det innan pandemin funnits ett stort rekryteringsbehov inom sjöfarten de senaste åren.³⁰ När turbulensen kring pandemin har lagt sig är det rimligt att anta att detta rekryteringsbehov kommer att bestå. Nyligen har därför branschföreningen Svensk Sjöfart och Försvarmakten skrivit på en avsiktsförklaring om karriärväxling mellan de båda yrkesområdena.³¹

2.4 Sammanfattningsvis

För sjöfartens del har omsättningen under perioden mars 2020 till och med februari 2021 legat omkring 25 procent under nivån för 2019, vilket var en större nedgång än för landtransportföretagen (-11 %) men mindre illa än för lufttransportföretagen (-78 %).

Antalet anställda ombord på fartygen minskade under 2020 med totalt sett 32 procent, räknat i antal ombordanställda per dag. Mest minskade ekonomipersonal med i genomsnitt 43 procent färre anställda per dag 2020 jämfört med 2019.

Under första halvåret 2021 har omsättningen legat kvar på en nivå cirka 30 procent under 2019 års nivå. Först under juni månad 2021 har vi kunnat se att omsättningen varit högre än samma månad 2020. Omsättningen har alltså haft sin positiva vändning ett tag senare under 2021 jämfört med fartygstrafiken och resandet, vilket förefaller naturligt.

När det gäller den långsiktiga kompetensförsörjningen märks att antalet ansökningar till sjöfartsutbildningarna ökade något under 2020, men föll tillbaka något under 2021. Antalet examinerade sjökaptener på Chalmers respektive Linnéuniversitetet minskade under 2020, men det kan ha påverkats av de speciella omständigheterna som rådde för studenterna.

Förstagångsutfärdade behörigheter var några fler för sjökaptener och andra befälsgrader under 2020. Som helhet syns dock fortfarande en negativ utveckling för den långsiktiga kompetensförsörjningen inom svensk sjöfart.

³⁰ Transportföretagen (2019), *Tempen på sjöfartsbranschen*
www.transportforetagen.se/contentassets/13646df36b5149289f25f9c07825bc99/riksrapport_tempen-sjofartsbranschen_2019.pdf?ts=8d7a3f2c2184c80

³¹ Svensk Sjöfart, pressmeddelande 2021-11-04, www.sweship.se/nyhet/forsvarsmakten-och-svensk-sjofart-skriver-pa-avsiktsforklaring-for-karriarvaxling/

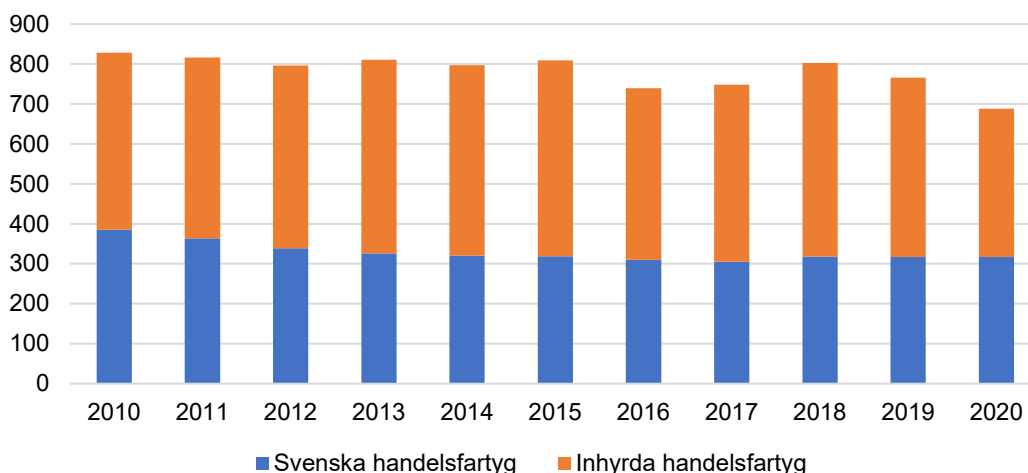
3 Svenska flottans utveckling

Den svenskkontrollerade handelsflottan omfattar fartyg som är ägda eller inhyrda av svenska rederier och registrerade i Sverige (ibland kallade svenskflaggade) och fartyg som är ägda/inhyrda av svenska rederier men registrerade i ett annat land.³² Vi beskriver den svenskkontrollerade flottan i termer av fartyg, bruttotonnage och dess fördelning på olika register. Vi gör även en beskrivning av den svenskregistrerade flottans utveckling jämfört med andra länders register.

3.1 Den svenskkontrollerade flottan

Antalet inhyrda *fartyg* minskade under 2020

Ser vi till den svenskkontrollerade flottan i termer av *fartyg* minskade det totala antalet påtagligt på grund av coronapandemin. Figur 3.1 visar summan av antalet svenskregistrerade och inhyrda utländska fartyg (≥ 100 brutto) den sista december respektive år. Under 2020 minskade antalet svenskkontrollerade fartyg till 688 fartyg. Jämfört med år 2019 var antalet svenskregistrerade fartyg oförändrat, medan antalet inhyrda fartyg minskade med 78 fartyg, vilket motsvarade 17 procent av antalet fartyg 2019. Denna utveckling illustrerar marknadens dynamik. När efterfrågan under pandemin gick ner för flera segment var det okomplicerat att låta bli att förlänga kontrakt för inhyrda fartyg, medan det var svårt att sälja ägda fartyg på en stagnerad marknad.

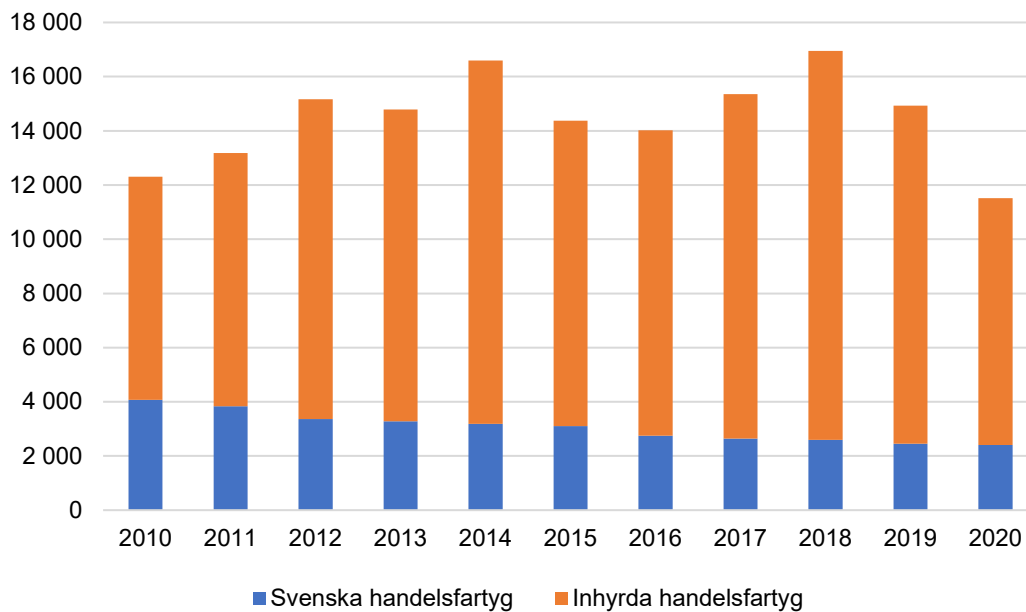


Figur 3.1. Den svenskkontrollerade flottan i termer av antal fartyg (≥ 100 bt) den 31 december respektive år. Källa: Trafikanalys (2021), Fartyg 2020, tabell 5.

³² Med svenskkontrollerad flotta menar vi här fartyg i svensk regi, dvs. fartyget är ägt av ett svenskt bolag eller att den kommersiella driften sköts av ett svenskt bolag registrerat i Sverige eller av ett dotterbolag till ett svenskt bolag. Fartyg som ägs av svenska företags utländska dotterbolag räknas som utländska och inhyrda. Fartyg som har både svenska och utländska delägare ingår i statistiken när det svenska ägandet är större än 50 procent. Se Trafikanalys definition, www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/fartyg/2020/kvalitetsdeklaration-fartyg-2020---svenska-och-utlandska-fartyg-i-svensk-regi.pdf

Tonnaget minskade mer än antalet fartyg

Flottans samlade lastförmåga avspeglas av bruttotonnaget. Figur 3.2 visar det sammanlagda tonnaget för den svenskkontrollerade flottan (svenskregistrerade plus inhyrda fartyg) den sista december respektive år under perioden 2010–2020. Det sammanlagda tonnaget minskade under 2020 till en nivå strax under 12 miljoner brutto, vilket var under 2010 års nivå. Jämför vi med 2019 ser vi att det svenskregistrerade tonnaget i stort sett var oförändrat, medan det inhyrda tonnaget minskade med 27 procent. Tonnaget minskade alltså relativt sett mer än antalet inhyrda fartyg (17 procent), vilket visar att de inhyrda fartygen i regel är större än de ägda. Vi ser också att det inhyrda tonnaget minskade redan år 2019 jämfört med 2018.



Figur 3.2. Den svenskkontrollerade flottan i termer av tonnage den 31 dec respektive år. Tusental brutto. Källa: Trafikanalys (2021), Fartyg 2020.

Användningen av den svenskkontrollerade flottan

Ovanstående siffror och figurer redovisar flottan i slutet av respektive år, men ett fartyg kan användas under en del av året utan att behöva ingå i flottan sista dagen på året. Med användning, eller transportkapacitet, avses hur många dagar respektive fartyg disponeras under ett år, så kallade bruttodräktighetsdagar.³³

Tabell 3.1 visar de svenska rederiernas användning av fartyg de senaste fem åren. Även här ser vi en minskning redan år 2019 som fortsatte under 2020. Användningen av inhyrda fartyg minskade under 2020 med 23 procent jämfört med 2019. Under 2020 minskade antalet uthyrda fartyg med 56 procent. Totalt ledde det till en minskning av användningen med 7 procent jämfört med 2019.

³³ Bruttodagar är antal dagar som fartyget använts under året multiplicerat med dess bruttotonnage.

Tabell 3.1. Antal fartyg (≥100 bt) i svensk regi använda under någon del av året. År 2016–2020.

	2016	2017	2018	2019	2020	Förändring 2019–2020
Svenskregistrerade fartyg	319	317	330	324	325	0 %
+ inhyrda fartyg	435	467	520	485	375	-23 %
- uthyrda fartyg*	156	114	108	106	47	-56 %
= Disponerade fartyg	598	670	742	703	653	-7 %
varav svenskt register	44 %	41 %	42 %	44 %	49 %	

Not: Tabellen inkluderar fartyg som endast en del av året varit svenskregistrerade eller inhyrda.

*Uthyrda fartyg inkluderar svenskregistrerade.

Källa: Trafikanalys (2021), Fartyg 2020, tabell 24.

Tabell 3.2 visar användningen av svenskkontrollerade fartyg i termer av bruttotonnage. Mätt i termer av tonnage har minskningarna varit större än mätt i antal fartyg. Jämfört med 2019 minskade mängden inhyrt tonnage med 31 procent och mängden uthyrt tonnage med 78 procent. Sammantaget minskade användningen i termer av tonnage med 17 procent.

Tabell 3.2. Användning av tonnage (≥100 bt) i svensk regi år 2016–2020. Miljoner bruttodagar.

	2016	2017	2018	2019	2020	Förändring 2019–2020
Svenskregistrerat tonnage	1 075	1 007	979	960	892	-7 %
+ inhyrt tonnage	4 013	4 098	4 598	4 829	3 345	-31 %
- uthyrt tonnage*	1 533	1 014	812	921	202	-78 %
= Disponerat tonnage	3 554	4 091	4 766	4 868	4 035	-17 %
varav svenskt register	17 %	15 %	18 %	18 %	22 %	

Not: Tabellen inkluderar fartyg som endast en del av året varit svenskregistrerade eller inhyrda.

*Uthyrda fartyg inkluderar svenskregistrerade.

Källa: Trafikanalys (2021), Fartyg 2020.

3.2 Utländsk flagg i nordiska flottor

Fördelningen av flaggregister bland de kontrollerade flottorna i Norden varierar. Tabell 3.3 visar i vilka andra länder utöver det egna landet, som rederierna i Norden (utom Island) har valt att registrera sina fartyg den 1 jan 2020. Register som har mindre än 1 procent av respektive flotta redovisas inte i tabellen. Uppgifterna kommer från UNCTAD och kan variera något jämfört med andra källor beroende på olika avgränsningar och definitioner.

Tabellen visar att Norges kontrollerade flotta är den största med knappt 64 miljoner dödviktston, och det vanligaste registret bland norska redare var det egna, norska internationella registret (NIS) med 27 procent av tonnaget. På andra plats kommer Marshallöarna med 12 procent. Sveriges kontrollerade flotta är tredje störst i Norden och hade 21 procent av flottan i

det svenska registret.³⁴ På andra plats bland svenska redare kom det norska internationella registret NIS med 11 procent. Den danska kontrollerade flottan är näst störst i Norden med knappt 43 miljoner dödviktston, och danska redare hade 45 procent av tonnage registrerat i sitt danska internationella register (DIS) och 31 procent i Singapore.

Finska flottan är den minsta i Norden och dess redare hade i sin tur 49 procent av sina fartyg i Bahamas register och 39 procent i eget register. Jämfört med de andra nordiska länderna har Sverige således en relativt liten andel av flottan i eget register och störst spridning mellan andra register, med 44 procent i kategorin Övriga register.

Tabell 3.3. Nordiskt kontrollerade flottors fördelning på register 1 jan 2020. Fartyg \geq 1 000 brutto.

Norge		Sverige		Danmark		Finland	
Norge NIS	27%	Sverige	21%	Danmark DIS	45%	Bahamas	49%
Marshall-öarna	12%	Norge NIS	11%	Singapore	31%	Finland	39%
Kina, HK	12%	Bahamas	5%	Kina, HK	7%	Cypern	1%
Bahamas	10%	Singapore	5%	Marshall-öarna	7%		
Liberia	8%	Portugal	4%	Isle of Man	3%		
Singapore	7%	Danmark DIS	3%	Panama	2%		
Panama	3%	Liberia	3%	Malta	2%		
Norge NOR	3%	Malta	2%				
Isle of Man	3%	Cypern	1%				
Portugal	3%	Marshall-öarna	1%				
Malta	2%						
Övriga register	10%	Övriga register	44%	Övriga register	3%	Övriga register	11%
Totalt	100 %	Totalt	100 %	Totalt	100 %	Totalt	100 %
Tonnage (tusen dvt.)	63 985	Tonnage (tusen dvt.)	6 510	Tonnage (tusen dvt.)	42 721	Tonnage (tusen dvt.)	2 205

Källa: Bearbetning av UNCTADstat, Trafikverket i Finland.

Bland utomnordiska register i Europa är Portugal, Malta, Cypern och Isle of Man de mest vanliga för nordiska redare. Portugals fartygsregister har attraherat många fartyg och vuxit mycket snabbare än andra register, vilket vi diskuterar i avsnitt 3.3 nedan.

3.3 EU:s och Sveriges flotta i världen

EU-flottan minskar sin andel av världsfloTTan

Den svenskregistrerade flottans andel av världshandelsflottan (fartyg \geq 100 brutto) har minskat sedan många år. Mätt i brutto var år 1991 andelen 0,79 procent men har därefter minskat till

³⁴ Andelen är räknad i dödviktston och skiljer sig något från den svenska andelen räknad i bruttoton (cirka 16 procent). Även andra faktorer kan påverka beräkningarna och andelarnas storlek.

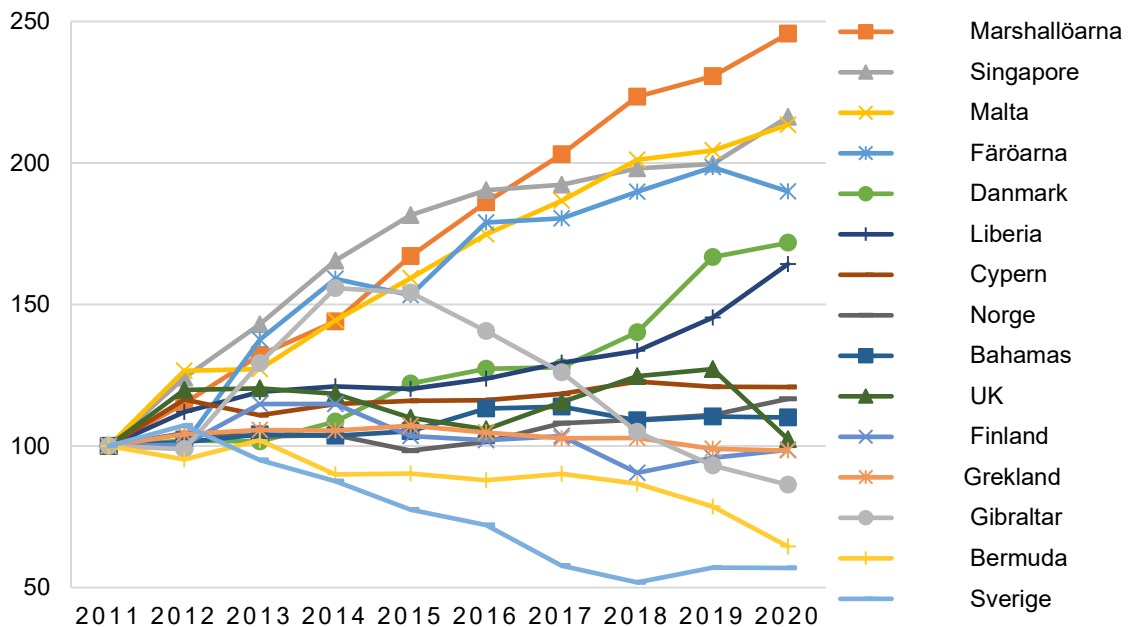
att år 2020 vara 0,17 procent.³⁵ Mellan år 2008 och 2012 föll den svenska flottans andel av världshandelsflottan kraftigt, men sedan dess har andelen minskat i en påtagligt lägre takt.

Ser vi till EU-ländernas samlade nationella register, har den svenskregistrerade flottans andel av EU:s flotta minskat från cirka 3 procent år 1991 till cirka 2 procent år 2010 och till drygt 1 procent år 2020. Även här ser vi att den svenska andelen av EU:s flotta har stabiliserats något på senare år.

Samtidigt kan vi se att EU-ländernas samlade flotta har minskat sin andel av världshandelsflottan. År 1991 var EU:s andel 26 procent och sedan dess har den minskat till 17 procent 2019 och till 16 procent i december 2020, delvis som en följd av Storbritanniens utträde ur EU (Brexit).³⁶ Medan EU har minskat sin andel har Kinas andel av världshandelsflottan ökat till 14 procent 2020.³⁷ Kinas andel är således fortfarande mindre än EU-ländernas samlade andel, men någon gång de närmaste åren kommer Kinas andel av världshandelsflottan sannolikt att passera EU-ländernas andel.

Omfattande inflaggning i Portugals register

Figur 3.3 nedan visar utvecklingen för ett urval flaggregister i norra Europa och några av de mest populära register som visades i tabell 3.3 ovan. Av tabell 3.3 framgick att 4 procent av den svenskkontrollerade flottan 2020 var registrerad i Portugal. Enligt statistik från UNCTAD har Portugal kraftigt ökat sin inflaggning de senaste tio åren. År 2020 hade Portugals register knappt 21 miljoner dödviktston, vilket var omkring 25 gånger så mycket som 2011 (Portugal återges inte i Figur 3.3). Bahamas och Singapore var också populära i det svenskkontrollerade tonnaget, men medan Singapore har ökat sin inflaggning har Bahamas sett en minskning de senaste tio åren.



Figur 3.3. Indexerad utveckling för handelsflottan 1 jan år 2011–2020 i ett urval länder (dödviktston).
Källa: Bearbetning av UNCTADstat.

³⁵ Trafikanalys (2021), *Fartyg 2020*, tabell 23.

³⁶ I statistiken för 2020 räknades UK (Storbritannien) inte som en del av EU, utan som en del av övriga Europa.

³⁷ Trafikanalys (2021), *Fartyg 2020*, tabell 23.

Färöarna minskade sitt flaggregister något 2020 jämfört med 2019, medan Danmark ökade, liksom Norge i viss mån. Finland har följt ungefär samma utveckling som Sverige med en liten ökning 2019 och 2020. Uppgifterna om dödviktston gäller början av respektive år, vilket betyder att de minskningar vi kan se inte beror så mycket på pandemins effekter eftersom den startade en bit in på 2020.

3.4 Sammanfattningsvis

Den svenskregistrerade flottan var stabil under 2020. Antalet inhyrda fartyg minskade med 17 procent jämfört med 2019 och det inhyrda tonnaget mätt i brutto minskade med 27 procent. Även användningen av fartyg minskade, mätt i såväl fartyg som tonnage.

Delvis som en följd av Brexit minskade EU-ländernas samlade flotta en procentenhet under 2020 till 16 procent av världshandelsflottan. Även Sveriges andel av världshandelsflottan minskade något till 0,17 procent, men på senare år har andelen minskat i påtagligt lägre takt än tidigare.

4 Sjöfarten jämfört med andra trafikslag

Regeringens nationella godstransportstrategi fastslår att arbetet på gods- och logistikområdet ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.³⁸

När det gäller de transportpolitiska målen har Trafikanalys ett generellt uppdrag att följa utvecklingen.³⁹ När det gäller näringslivets konkurrenskraft beskriver vi i kapitel 5 åtgärder som regeringen och dess myndigheter har vidtagit och som påverkar sjöfartens konkurrensvillkor.

I detta avsnitt beskriver vi några exempel på åtgärder inom sjöfartsområdet som påverkar möjligheterna att främja en överflyttning av godstransporter från väg till i detta fall sjöfart. Därefter beskriver vi sjöfartens externa kostnader jämfört med övriga trafikslag. Även där har Trafikanalys ett särskilt uppdrag.⁴⁰

4.1 Åtgärder på sjöfartsområdet som påverkar en överflyttning

I detta avsnitt beskriver vi några exempel på åtgärder som påverkar möjligheterna till en överflyttning av gods från väg till sjöfart, och några studier som pekar på viktiga faktorer för att nå en överflyttning.

Utvecklingen kring den nationella godstransportstrategin är positiv

Trafikanalys kunde i den senaste uppföljningen av den nationella godstransportstrategin i mars 2021 konstatera att 25 insatser var fullföljda och avrapporterade i enlighet med strategin.⁴¹ Samtidigt var 57 insatser pågående. I 13 fall bedömdes det finnas betydande osäkerhet kopplat till genomförandet av insatserna. Utvecklingen bedömdes sammantaget som positiv.

Mot bakgrund av målet om överflyttning har Trafikverket under 2020 fastställt en färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.⁴² Färdplanen beskriver hur Trafikverket prioriterar och genomför de åtgärder som presenterats i hel- och delredovisningar från tre av Trafikverkets regeringsuppdrag från den nationella godstransportstrategin. I färdplanen ingår bland annat åtgärder som syftar till att bättre inkludera överflyttning i

³⁸ Regeringen (2018), *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara transporter – en nationell godstransportstrategi*, sid. 6, www.regeringen.se/informationsmaterial/2018/06/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter--en-nationell-godstransportstrategi/

³⁹ Dels i Trafikanalys instruktion, *Förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys*, dels uppdraget om måluppföljning, www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/maluppfoljningens-rapporter/

⁴⁰ Trafikanalys, *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*, www.trafa.se/etiketter/transportekonomi/

⁴¹ Trafikanalys (2021), *Nationella godstransportstrategin – uppföljning 2021*, Rapport 2021:5, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_5-uppfoljning-av-den-nationella-godstransportstrategin-2021.pdf

⁴² Trafikverket, *Färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart*, <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1438680/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverkets planeringsunderlag. I regeringsbrevet för 2021 har Trafikverket i uppdrag att intensifiera arbetet med genomförandet av åtgärderna. Denna intensifiering pågår enligt Trafikverket redan inom färdplansarbetet.⁴³

Flera pågående farledsprojekt

Trafikverket uppger att det pågår ett 20-tal olika farledsprojekt runt om i landet, i olika faser och med olika inriktning och omfattning. Trafikverket har också bland annat etablerat ett samverkansforum med inlandssjöfartens aktörer, för kontinuerlig dialog, informationsdelning och kunskapsspridning.⁴⁴

Åtgärder för ökad inlandssjöfart

Bland annat utreder Trafikverket och Sjöfartsverket tillsammans möjligheterna att trafikera vissa kustområden med inlandssjöfart.⁴⁵ Vidare har VTI analyserat förutsättningarna för att bedriva inlandssjöfart i Sverige.⁴⁶ VTI:s arbete syftar även till att bättre förstå hur offentliga upphandlingar kan utformas för att bättre ta hänsyn till inlandssjöfartens möjligheter. En förklaring till att inlandssjöfart utgör en så liten andel i Sverige jämfört med andra länder är enligt rapporten att Sverige till skillnad från andra länder inte medger några särskilda lättnader när det kommer till avgifter, bemanning, behörigheter eller krav på lots. Rapporten lyfter fram att återkommande forskning pekar på behovet att det offentliga bör anlägga fler så kallade lastageplatser⁴⁷. Det mest effektiva sättet att ta tillvara eventuella nyttor med inlandssjöfarten är enligt rapporten genom ökad internalisering av trafikslagens externa kostnader.

4.2 Trafikslagens externa marginalkostnader

I detta avsnitt gör vi en jämförelse mellan de olika trafikslagens miljöeffekter i termer av externa marginalkostnader. Vi jämför sjöfarten dels med andra godstrafikslag, dels med andra persontrafikslag.

Trafikslagens externa marginalkostnader för godstrafik

I vår förra rapport använde vi Trafikverkets värdering av koldioxid på 7 kronor per kilo. I årets rapport utgår vi, i linje med vår vidare analys av frågan, från ett värde på koldioxid på 3,50 kronor, som är tänkt att årligen öka linjärt till att vara 7 kr per kilo år 2030.⁴⁸

Tabell 4.1 visar externa marginalkostnader och internaliseringsgrad på en övergripande trafikslagsnivå för sjöfarten jämfört med ett urval av närliggande godstrafikslag. Inom skilda trafikslag finns betydande variationer, vilka dock inte illustreras fullständigt i detta material.

⁴³ Trafikanalys (2021), *Nationella godstransportstrategin – uppföljning 2021*, Rapport 2021:5, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_5-uppfoljning-av-den-nationella-godstransportstrategin-2021.pdf

⁴⁴ Trafikverket 2020, *Redovisning av åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg*, www.trafikverket.se/contentassets/1d4bf716f8b544afa8d869fac4d88ed6/210205-overflyttning-av-transporter-redovisning-av-uppdrag-i-rb-2020.pdf

⁴⁵ Trafikverket 2020, *Redovisning av åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg*, www.trafikverket.se/contentassets/1d4bf716f8b544afa8d869fac4d88ed6/210205-overflyttning-av-transporter-redovisning-av-uppdrag-i-rb-2020.pdf

⁴⁶ VTI, *Hållbar inlandssjöfart i Sverige*, <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1548210/FULLTEXT01.pdf>

⁴⁷ En lastageplats är en enklare hamnanläggning för lastning och lossning av gods.

⁴⁸ Se diskussion om koldioxidpriset i Trafikanalys (2020), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2020*, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_4-transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader-for-2020.pdf

För godståg beräknas den externa marginalkostnaden till mellan 5,3 och 6,1 öre per tonkm, och för tung lastbil med släp beräknas samma kostnad till mellan 23 och 44 öre per tonkm. Sjöfartens beräknade marginalkostnad är i genomsnitt mellan cirka 17 och 19 öre per tonkm, vilket alltså ungefär motsvarar det lägre värdet för tung lastbil med släp.

Den icke-internaliserade marginalkostnaden är den del av den totala externa marginalkostnaden som inte betalas genom skatter och avgifter (t.ex. farledsavgifter). Godståg har den lägsta icke-internaliserade marginalkostnaden på 3 öre per tonkm, beroende på den höga graden av elektrifiering på järnväg och därav låga marginalkostnader.

Sjöfarten beräknas ha en genomsnittlig icke-internaliserad marginalkostnad på 13 öre per tonkm, vilket är lägre än för tung lastbil med släp som har en icke-internaliserad marginalkostnad som beräknas till 18 öre per tonkm i genomsnitt.

Tabell 4.1. Marginalkostnader för externa effekter för ett urval godstrafikslag år 2019. Öre per tonkm.

	<i>Godståg</i>	<i>Tung lastbil med släp</i>	<i>Sjöfart, gods</i>
Infrastruktur (slitage)	3,7	6	0,8
Olyckor (säkerhet)	0,6	4–13	0,6–1,0
Koldioxid*	0,5	13–14	14,6
Övriga emissioner	0,1	0–4	1–2
Buller	0,4–1,2	0–7	-
Total extern marginalkostnad	5,3–6,1	23–44	17,1–18,8
varav icke-internaliserad marginalkostnad, viktad	3	18	13
Internaliseringsgrad	45 %	33 %	30 %

*Koldioxidvärdet som används här är 3,50 kr per kg.

Källa: Trafikanalys (2021), Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2020, tabell 2.1 och 2.3.

Internaliseringsgraden är den procentuella andel av de externa marginalkostnaderna som betalas genom skatter och avgifter, det vill säga i vilken grad trafikslaget betalar för de samhälleliga, externa marginalkostnader man orsakar. För sjöfart beräknas internaliseringsgraden till 30 procent vilket är något lägre än för tung lastbil, där internaliseringsgraden beräknas till 33 procent. För godståg beräknar vi internaliseringsgraden till 45 procent.

Trafikslagets externa marginalkostnader för persontrafik

Tabell 4.2 visar på motsvarande sätt externa marginalkostnader och internaliseringsgrad för sjöfarten jämfört med ett urval av trafikslag för persontrafik. För personbil som drivs med bensin beräknas den totala externa marginalkostnaden till mellan 28 och 89 öre per personkm (pkm). För dieselbuss ligger spannet mellan 22 och 58 öre.

För persontåg är marginalkostnaden beräknad till mellan 10,9 och 12,6 öre per personkm, beroende på hur buller beräknas. För färjetrafik uppskattas de totala externa marginalkostnaderna till mellan 114 och 139 öre per personkm, mycket beroende på stora koldioxidutsläpp per personkm. För flyg beräknas marginalkostnaderna till mellan 23 och 70 öre per personkm, där den lägre siffran tar hänsyn till att flyget ingår i EU:s utsläppshandels-system (ETS) och därigenom betalar för sina koldioxidutsläpp. Med den värdering av koldioxid vi använder här beräknas internaliseringsgraden för färjetrafik till i snitt 15 procent vilket är lägre än för övriga persontrafikslag, och lägre än för godssjöfart (30 procent).

Tabell 4.2. Marginalkostnad (MK) för externa effekter för persontrafikslag 2019. Öre per pkm. Medelvärden.

	Personbil, bensin	Personbil, diesel	Buss, diesel	Person- tåg	Färje- trafik	Flyg, Arlanda
Infrastruktur	3	3	5	7	1	0
Olyckor	0,4–35	0,4–35	4–17	3,5	8–24	i.u.
Koldioxid	30–33	25–27	13–25	0,3	97	(48) ¹⁾
Övriga emissioner	0–13	0,1–14	0,1-6	0,1	7-16	22
Buller	0-7	0-7	0-5	0,1-2 ²⁾	i.u.	0,1
Total extern MK	33-89	28-85	22-58	10,9-12,6	114-139	23 (70)¹⁾
varav icke- internaliserad MK	26	31	20	3	105	-6 (42)
Internaliseringsgrad	51 %	36 %	35 %	73 %	15 %	126 % (41%)*

¹⁾ Flyget ingår i EU:s utsläppshandel. ^{**}För flyget ingår höghöjdsclimateffekter i övriga emissioner.

²⁾ Buller på järnväg varierar stort och redovisas därför som intervall, se vidare Trafikanalys (2021).

Källa: Trafikanalys (2021), Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2020, tabell 2.1 och 2.3.

Stor skillnad mellan fartygskategorier

Som framgår av tabell 5.1 och tabell 5.2 är sjöfartens internaliseringsgrad för godstransporter i genomsnitt 30 procent och för persontransporter (färjetrafik) 15 procent. Bakom dessa genomsnitt finns dock en stor spridning mellan olika fartygskategorier (och mellan olika fartyg inom samma kategori). Det beror bl.a. på när fartygen byggdes och vilken teknik som då var tillgänglig. Olika fartygskategorier skiljer sig åt när det gäller flottans medellålder, vilket har betydelse. I den utsträckning alternativa drivmedel används har det också stor betydelse. Det gäller dock fortfarande relativt få fartyg och den frågan lämnas därhän i detta sammanhang.

Fartygskategorierna container och general cargo ligger mellan 40 och 50 procent i internaliseringsgrad, kryssningsfartyg, ro-ro och tanker ligger mellan 30 och 40 procent och bulk i genomsnitt strax över 25 procent. Ro-Pax fartyg har en lägre internaliseringsgrad, mellan 10 och 15 procent, till följd av mängdrabatt på farledsavgiften, samt att de har lotsdispens (se Tabell 4.3).

Tabell 4.3. Genomsnittlig internaliseringsgrad för olika fartygskategorier.

Fartygs- kategori	Koldioxid- utsläpp	Övriga utsläpp	Övr. MK	Total kostnad (miljoner kr)	Total avgift (miljoner kr)	Internaliserings- grad
General Cargo	591	46–98	135–176	772–865	389	45–51 %
Container	332	26–55	40–49	398–436	180	41–45 %
Tanker	1154	90–192	111–136	1 355–1 481	505	34–37 %
Bulk	211	16–35	17–22	245–268	66	25–27 %
Kryssning	190	15–32	30–64	235–286	95	33–40 %
Roro	456	35–76	32–42	523–573	178	31–34 %
Ropax	2683	209–445	130–374	3 020–3 502	397	12–13 %
Övriga	219	17–36	46–68	283–324	31	10–11 %
Totalt	5 838	454–969	542–930	6 831-7 736	1 842	24–27 %

Källa: Trafikanalys (2021), Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2020, tabell 3.1.

Hög internaliseringsgrad på Vänertrafiken

Under 2021 har Trafikanalys analyserat internaliseringsgraden specifikt för viss svensk inrikessjöfart. I en analys av Vänersjöfarten visade det sig att sjöfarten på sträckan mellan Göteborg och olika hamnar i Vänern enligt våra beräkningar i allmänhet täcker sina externa marginalkostnader, dvs. internaliseringsgraden är på den sträckan kring 100 procent. Ligger vi till sträckan ut till svenskt territorialvatten blir internaliseringsgraden lägre och ligger antingen i linje med eller betydligt över genomsnittet för bulk beroende på destination. I vår jämförelse där olika trafikslag fraktar samma last i "Vänerstråket" mellan Kristinehamn och Göteborg visar sig järnvägen ha lägst externa marginalkostnader och lastbil betydligt högre än både järnväg och sjöfart. Beaktas också internaliserande skatter och avgifter betalar sjöfarten marginellt mer i avgifter än marginalkostnaden, medan godståg och framförallt lastbil betalar mindre än de externa kostnader de orsakar.

4.3 Sammanfattningsvis

Sammanfattningsvis kan sägas att uppdaterade metoder när det gäller beräkning av sjöfartens transportarbete och bränsleförbrukning beräkningsmässigt har medfört högre externa marginalkostnader för sjöfarten. Godssjöfartens samhällsekonomiska kostnader är i paritet med lastbilstrafikens, medan passagerarsjöfartens kostnader är högre. Det skiljer sig dock åt mellan olika fartygskategorier.

5 Svenska sjöfartens konkurrensvillkor

Sjöfart bedrivs på en internationell marknad som huvudsakligen styrs av internationella regler och villkor. Till stor del är det internationella, ofta konventionsstyrda, regelverket harmoniserat globalt, men stater kan i vissa fall välja att ställa högre krav än vad konventionerna föreskriver när regler implementeras i nationell lagstiftning. För en närmare beskrivning av regler och konventioner på olika områden hänvisar vi till 2018 års rapport *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018*.⁴⁹

Detta avsnitt beskriver utvecklingen av den svenska sjöfartens konkurrensvillkor inom fyra områden som Trafikanalys tidigare har identifierat som viktiga för svenskregistrerade fartygs konkurrenssituation.⁵⁰ Fokus är på den svenskregistrerade sjöfartens villkor, men avsnittet tar även upp aspekter som gäller mer generellt för sjöfarten som näring, till exempel när det gäller forskning och utveckling på sjöfartsområdet samt åtgärder för att mildra effekter av coronapandemin.

5.1 Registrering, kontroll och tillsyn

Sjöfartsmyndigheten i respektive flaggstat, i Sverige Transportstyrelsen, ansvarar för tillsynen över gällande lagstiftning och internationella krav. Det är också Transportstyrelsen som ansvarar för processen kring registrering i det svenska fartygsregistret liksom kontroller av att fartygen uppfyller krav på säkerhet, miljö, arbetsmiljö och sociala förhållanden m.m. enligt såväl internationell lagstiftning som nationella krav. Men även andra myndigheter, bland annat Skattemyndigheten och Trafikverket (Delegationen för sjöfartsstöd), är inblandade i processen.

Regeringen har länge aviserat att man vill förbättra för sjöfarten i syfte att utjämna den svenskflaggade fartygsflottans konkurrensvillkor gentemot omvärlden. Förenklingar för sjöfarten vad gäller myndighetskontakter och fartygsregistrering har sedan länge varit ett uttryck för den ambitionen. Frågan aktualiserades åter i den nationella godstransportstrategin.

Ännu inga förhandsbesked och inflaggningsportalen dröjer

Processen kring inflaggning, tillstånd och certifiering kräver ett stort antal kontakter med flera olika myndigheter. Vidare vilar valet om att flagga in i stor utsträckning på vilken ekonomi redaren har att räkna med för det inflaggade fartyget, vilket i stor utsträckning beror på bland annat myndigheters beslut gällande klassificering av fartyg, beslut om sjöinkomst samt beslut om sjöfartsstöd för ombordanställda. Redare har framfört önskemål om förhandsbesked kring dessa frågor men också när det gäller beslut rörande bemanning och konstruktionskrav för bland annat inlandssjöfart och specialsjöfart. Särskilt efterfrågat av branschen är förhandsbesked om kvalifikation för sjöfartsstöd innan en inflaggningsprocess påbörjas. Det förslag

⁴⁹ Trafikanalys, www.trafa.se/sjofart/svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2018-7575

⁵⁰ Copenhagen Economics (2012), *Svensk sjöfarts konkurrenssituation*, underlagsrapport till Trafikanalys, www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2011-2015/2012/svensk-sjofarts-konkurrenssituation.pdf

som Trafikverket lämnade 2016⁵¹ som möjliggör ett sådant förhandsbesked ligger för beredning i Regeringskansliet.

Transportstyrelsen har inrättat en inflaggningslots för att förenkla myndighetskontakter. Den fullständiga inflaggningsportalen, vilken var en beställning från regeringen, har dock ännu inte kommit på plats.

I syfte att öka tillgängligheten till kontrollverksamhet har Transportstyrelsen delegerat uppgiften att utföra kontroller och inspektioner av fartyg till för närvarande fem privata klassificeringssällskap.⁵² Tillgång till globalt placerade klassificeringssällskap är också ett sätt att hålla de administrativa kostnaderna för redare nere. Antalet avtal mellan olika klassnings-sällskap (s.k. erkända organisationer) och Transportstyrelsen har inte ökat sedan möjligheten att delegera kontrollverksamhet till klassificeringssällskap infördes.

Trots att en del åtgärder har vidtagits förefaller inflaggningen till det svenska fartygsregistret inte ha påverkats i någon nämnvärd omfattning. Branschen har därvid framfört att vad som skulle krävas för att göra det svenska fartygsregistret mer attraktivt är till exempel möjlighet för fler fartyg och fartygstyper att ansluta till tonnageskatt, lägre kostnader vid fartyginvesteringar genom en stämpelavgift istället för skatt, bättre möjligheter för fler att få sjöfartsstöd samt tydligare regler för specialfartyg och pråmfartyg i överensstämmelse med omvärldens klassificeringsvillkor. En del av bilden är att många andra länder också vill göra sina fartygsregister mer attraktiva och successivt förbättrar villkoren för register som konkurrerar med det svenska.

I avsnitten nedan återkommer vi till tonnageskatten, stämpelavgiften och fartygsstödet samt till möjligheterna att utveckla dem i syfte att effektivisera sjöfarten och utjämna kostnads-skillnader för svenskflaggad sjöfart. Först beskriver vi några andra förslag till reglering som ytterligare skulle kunna bidra till att förbättra och utjämna den svenska sjöfartens konkurrens-villkor.

Ytterligare förslag till regelförbättringar finns

Hinder för svensk specialsjöfart

Specialsjöfart har inte någon entydig definition men kan närmast beskrivas som ett tjänstesegment som använder fartyg och pråmar som arbetsredskap för att kunna utföra olika tjänster till sjöss. Det handlar inte om traditionell sjötransport av gods eller passagerare.⁵³ Specialsjöfart opererar huvudsakligen på inre vatten eller i närsjöfart. I segmentet ingår exempelvis arbetsfartyg som utför fartygsanknutet arbete (i hamn och ute till sjöss) samt olika typer av pråmfartyg och annan flytande utrustning för transport av gods, men också fartyg som utför transport av personal till olika typer av anläggningar till havs (s.k. industripersonal). Inom IMO pågår förhandlingar för fartyg som transporterar industripersonal, som i dag går under samma regler som passagerarfartyg om fartyget ska transportera fler än 12 passagerare. Beträffande pråmsjöfart finns viss särreglering för särskilt utpekade inre vattenvägar samt förslag om inrättande av ett pråmregister. Det senare, som skulle ha förtydligat pråmars roll som fartyg, har dock Sverige valt att inte införa. Det råder därför osäkerhet om vilka regler pråmar ska följa för att Transportstyrelsen ska kunna bedöma

⁵¹ Trafikverket (DfS 15/30:2) 2016, *Redovisning av uppdrag att utreda förutsättningarna att underlätta registrering i fartygsregistret*, bilaga 3 i Transportstyrelsens redovisning (om ett sömlöst förfarande)

⁵² Transportstyrelsen, www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Tillsyn/erkanda-organisationer/

⁵³ Transportstyrelsen (2020), *Så stärker vi förutsättningarna för specialsjöfarten under svensk flagg*. Rapport Dnr TSG 2020-1038, juni 2020.

sjövärdighet och tilldela certifikat. För övriga fartyg som används till specialsjöfart finns inga särskilda regler, utan de faller under samma internationella regelverk som andra fartyg.

Transportstyrelsen fick i sitt regleringsbrev för 2020 i uppdrag att se över specialsjöfartens förutsättningar under svensk flagg. Syftet med uppdraget var att identifiera hur myndigheten inom befintliga ekonomiska ramar kan bidra till att stärka denna del av sjöfarten i Sverige. I sin slutrapport⁵⁴ kom Transportstyrelsen fram till att det svenska regelverket är dåligt eller inte alls anpassat för specialsjöfart, vilket hämmar möjligheterna för svensk specialsjöfart att konkurrera med specialsjöfart under annan flagg. Flaggstater som Danmark, Nederländerna och Storbritannien nämns som goda förebilder.

Transportstyrelsen konstaterade i sin slutrapport att, även om det finns en rad åtgärder för myndigheten att göra när det gäller regler om behörighet, bemanning och geografiska indelningar (fartområden) samt tekniska regler för fartyg inklusive tillsyn, certifiering och registrering, återstår andra hinder till nackdel för svenskflaggad specialsjöfart. Det gäller framförallt närings- och skattevillkor inom Trafikverkets respektive Skatteverkets ansvarsområden. Enligt rapporten skulle det krävas uppdrag från regeringen för ett fortsatt arbete inom dessa områden.

Riskbaserad lotsplikt

På uppdrag av regeringen⁵⁵ arbetar Transportstyrelsen för närvarande fram förslag om hur ett uppdaterat, mer riskbaserat lotspliktregelverk kan utformas i syfte att effektivisera lotsningsverksamheten. Syftet med ändringarna är att resurserna för lotsning ska kunna användas där behovet är som störst. Utgångspunkten är att en riskvärdering av lotsleder och fartyg ska kunna ligga till grund för att bedöma behovet av lots. Enligt Transportstyrelsen ska en anpassning av reglerna för lotsplikt efter sjöfartens förutsättningar och med bibehållen sjösäkerhet även möjliggöra morgondagens teknik- och miljöutveckling.⁵⁶

Anpassade regler för sjöfart på inre vattenvägar

Som vi beskrev i avsnitt 4.1 pågår ett samarbete mellan myndigheterna för att öka möjligheterna till inlandssjöfart, inte minst inom Trafikverkets nätverk för samverkan om inlandssjöfart.⁵⁷

5.2 Finansierings-, skatte- och investeringsvillkor

Regler till grund för finansiering av inköp och belåning samt andra åtgärder såsom olika former av finansiellt stöd för investeringar och drift är sådant som stater tillgriper för att försöka utjämna konkurrensvillkoren. Med utgångspunkt i statsstödsreglerna har EU utformat ett

⁵⁴ Transportstyrelsen (2020), *Så stärker vi förutsättningarna för specialsjöfarten under svensk flagg*. Rapport Dnr. TSG 2020-1038, juni 2020.

⁵⁵ *Som ett led i arbetet med regelförenkling för sjöfarten avser regeringen att se över hur ett mer riskbaserat lotspliktregelverk kan utformas för att skapa ett modernt och enhetligt regelverk, samt se över vilka tekniska och administrativa förutsättningar som finns för att effektivisera lotsningsverksamheten.* (NGTS sid. 36)

⁵⁶ <https://transportstyrelsen.se/sv/Regler/Regler-for-sjofart/Pagaenderegelarbeta/riskbaserade-regler-for-lotsplikt/>

⁵⁷ Trafikverket, www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-godstransporter/nationella-godstransportradet/nyheter-nationella-godstransportradet/2020/trafikverket-startar-nytt-natverk-for-samverkan-om-inlandssjofart/

särskilt regelverk som ger utökat utrymme för ekonomiskt stöd. Därutöver förekommer också exempelvis skatteåtgärder likt den så kallade tonnageskatten i syfte att påverka sjöfartens finansiella villkor.

Utvidgad tonnageskatt efterfrågas

Under 2016 infördes ett tonnageskattningsssystem i Sverige som är ett frivilligt, alternativt beskattningssystem för rederier, i syfte att öka andelen svenskregistrerade fartyg i den svenska handelsflottan. Löpande uppföljning visar att införande av systemet hittills inte går att koppla till någon märkbar ökning av intresset för att flagga in. Den 27 oktober 2021 fanns totalt 10 rederiföretag eller -koncerner registrerade i tonnageskattesystemet.⁵⁸ Det kan jämföras med tonnageskatteutredningens beräkning att 23 företag på sikt skulle träda in i systemet.⁵⁹

Tonnageskattningen innebär i korthet schablonbeskattning av så kallad kvalificerad sjöfart som bedrivs av rederier med strategisk verksamhet i Sverige. Fartygen ska bland annat vara av en viss storlek, registrerade i och ägda i ett EES-land samt sysselsatta i internationell sjöfart. Till skillnad från i många andra länder omfattar emellertid det svenska tonnageskattesystemet färre fartygskategorier och färre verksamhetsområden. Till exempel utesluts mindre fartyg, fartyg inom specialsjöfarten, liksom fartyg som endast går i inrikes fart eller som tillfälligt hyrs in på s.k. bareboatcharter. Eftersom ett förmånligt tonnageskattesystem har ansetts som en viktig konkurrensfaktor innebär sannolikt de avvikande villkoren i det svenska tonnageskattesystemet att rederier har valt att avstå från att välja att flagga in i Sverige. Branschen har också påtalat problemen med att det svenska tonnageskattesystemet inte framstår som lika förmånligt som i andra flaggstater och efterfrågat en utvidgning av nu gällande system.

Regeringen har i den nationella godstransportstrategin från 2018 meddelat sin avsikt att följa upp och utvärdera systemet med avseende på vilken effekt införandet av tonnageskattning har haft på andelen svenskregistrerade fartyg. Ännu har dock någon sådan utvärdering inte kommit till stånd.

Stämpelavgift i stället för stämpelskatt?

Stämpelskatt tas ut med en procentuell andel av in-teckningsvärdet för pantbrev på fartyg. Den svenska stämpelskatten ger märkbara merkostnader för rederier och skapar tröskeleffekter eftersom inköp av fartyg är kostsamma investeringar, ofta i miljardklassen. I flera andra länder har stämpelskatten övergivits och ersatts av en administrativ stämpelavgift, i syfte att stimulera till inflaggning. Det innebär att redare som gör fartygsinvesteringar i Sverige får en ekonomisk konkurrensnackdel jämfört med många andra flaggstater.

Svensk sjöfart har i rapporten *Stämpelskattens påverkan på svensk sjöfart* gjort jämförelser med andra länder. Rapporten drar slutsatsen att en förändring av stämpelskatten kan öka antalet svenskflaggade fartyg och därmed, enligt analysen, bidra till att säkra svensk industris konkurrenskraft, ökade intäkter till staten och samtidigt styra mot miljö- och klimativänlig sjöfart.⁶⁰

Ekobonus-systemet har förlängts

Syftet med Ekobonus-systemet är att stimulera till en överflyttning av gods från väg till sjöfart genom att stödja nya intermodala transportlösningar. Stödet ges under maximalt tre år till

⁵⁸ E-postkommunikation med Skatteverket (2021-10-27).

⁵⁹ SOU 2015:4, *Ett svenskt tonnageskattesystem (SOU 2015:4)*, Betänkande av Utredningen om tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringen, sid. 476.

⁶⁰ Svensk sjöfart, *Stämpelskattens påverkan på svensk konkurrenskraft*, www.sweship.se/nyhet/ny-rapport-forandring-av-sjofartens-stampelskatt-ger-fler-svenskflaggade-fartyg/
<https://www.sweship.se/wp-content/uploads/2021/08/Rapport-St%C3%A4mpelskattens-p%C3%A5verkan-p%C3%A5-svensk-konkurrenskraft.pdf>

sökande som kan uppvisa nya eller förbättrade transportupplägg som leder till överflyttningar av gods från väg. Systemet infördes första gången i december 2018 och har under tidigare ansökningsperioder resulterat i att två projekt har lanserats⁶¹, varav ett fortfarande pågår.

Under den senaste ansökningsperioden fram till januari 2021, har fem ansökningar kommit in till och behandlats av Trafikverket. Fyra av dessa har beviljats stöd på sammanlagt 94,5 miljoner kronor. Den ansökan som inte kunde beviljas stöd hade lägre miljöeffekt för sitt transportupplägg än en annan sökande för samma sträcka.⁶²

Trafikanalys lämnade i mars 2019 ett förslag om breddad ekobonus.⁶³ I budgetpropositionen för 2021 föreslår regeringen att man avser att införa ett sådant system. Den breddade ekobonusen är riktad till godstransporter som sker med mer än ett transportsätt och åtgärder som effektiviserar omlastning av gods och stimulerar nya transportlösningar med större inslag av sjö- och järnvägstransport. Satsningen uppgår till 100 miljoner kronor årligen mellan 2022 och 2024.⁶⁴ Det är ännu inte klart hur satsningen kommer att genomföras. Det nya stödet måste också anmälas till kommissionen och genomgå en notifieringsprocess innan det kan införas.

Tillfälliga stödåtgärder och frysta avgifter till följd av coronapandemin

Regeringen har beslutat om en rad tillfälliga stödåtgärder för att mildra effekterna av finansiella förluster i näringslivet till följd av coronapandemin. Tillfälliga stöd eller krediter har kunnat sökas av bland annat rederier enligt vissa villkor. Det gäller främst det så kallade korttidspermitteringsstödet⁶⁵ och omställningsstödet⁶⁶ samt tillgång till vissa kortsiktiga krediter (via Exportkreditnämnden som fick en utökad kreditram med 50 miljarder kr i mars 2020). Korttidspermitteringsstöd (korttidsarbete) kan om vissa villkor är uppfyllda utges med en viss andel av lönen för delvis och tillfälligt permitterad personal. Enligt de senaste reglerna kan stödet sökas för perioden 1 december 2020 till 30 juni 2021. Omställningsstöd utgår för omsättningstapp på minst 30 procent som en andel av företagets icke-täckta fasta kostnader till ett maxbelopp av 97 miljoner kronor per företag, räknat under perioden augusti 2020 till september 2021.⁶⁷

Rederier med fler företag inom transportsektorn har dock framfört att framförallt omställningsstödet utformning har gjort att man endast delvis har kunnat ta del av dessa eftersom fasta kostnader kopplade till fartygen ägda inom en annan del av koncernen inte kunnat räknas in i stödunderlaget.⁶⁸

I syfte att stödja sjöfartsbranschen under pandemin har regeringen i flera omgångar, med början i juni 2020, beslutat om att tillfälligt anpassa sjöfartsstödet. Det anpassade sjöfartsstödet gällde fram till och med den 30 september 2021.⁶⁹ Anpassningen innebar att stöd kunde ges för sjömän på passagerarfärjor som tillfälligt tagits ur bruk på grund av

⁶¹ Trafikverket, pressmeddelande 18 december 2018, www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2018-12/tva-sjofartsprojekt-far-ekobonus.

⁶² www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om-miljokompensation-for-overflyttning-av-gods-till-sjofart/

⁶³ Trafikanalys (2019), *En breddad ekobonus*, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/en-breddad-ekobonus-8190/

⁶⁴ <https://regeringen.se/pressmeddelanden/2021/09/skarpt-miljostyrning-i-bonus-malus-systemet/>

⁶⁵ <https://tillvaxtverket.se/om-tillvaxtverket/information-och-stod-kring-coronakrisen/korttidsarbete/korttidsarbete-2021.html>

⁶⁶ <https://skatteverket.se/foretag/skatterochavdrag/coronainformationforforetagforeningarochoffentligaaktorer/om-stallningsstodtillfoljdavcorona.4.1c68351d170ce5545274834.html>

⁶⁷ www.regeringen.se/artiklar/2020/11/omstallningsstod-mars-till-oktober-2020/

⁶⁸ Svensk Sjöfart, *Sjöfartsåret 2020*, verksamhetsberättelse, www.sweship.se/publicerat/verksamhetsberattelse/

⁶⁹ www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/06/regeringen-forlanger-sjofartsstodet/

coronavirusets spridning. Hittills har det anpassade stödet till drabbade rederier uppgått till 65 miljoner kronor.⁷⁰

Tillfälligt frysta avgifter

Transportstyrelsen meddelade redan under förra året att man, med några undantag, inte avsåg att besluta om avgiftsförändringar för kontroll och tillsyn för innevarande år 2021. Detta med hänvisning till coronapandemin och det mycket svåra läge pandemin medför i samhället.⁷¹

Från årsskiftet 2022 föreslår dock Transportstyrelsen en rad avgiftshöjningar som i många fall ligger kring 20 procent jämfört med året innan. Det gäller bland annat avgifter för tillsyn och registerhållning för fartyg, utfärdande av vissa certifikat samt andra behörighetsbevis. Vidare föreslås en större höjning av grundavgiften för förrättning, från en 80-procentig ökning till en ökning på närmare 200 procent, beroende på ärendetyp. I samband med att ett nytt regelverk för lotsplikt införs föreslås även vissa nya avgifter för förnyelse av lotsdispens och avgifter kopplade till lotsledens längd.⁷²

Sjöfartsverket har vid två tillfällen fått tillfälliga medel (300 miljoner kr i juni år 2020, 120 miljoner kr i maj 2021) för att mildra effekterna av pandemin som har inneburit minskade intäkter från farleds- och lotsavgifter från sjöfarten. Detta har lett till att verket har kunnat skjuta upp beslut om avgiftshöjningar (se vidare nedan).⁷³ I juni 2021 meddelades att man skjuter fram sina avgiftshöjningar till 2022. Värdet på de uteblivna avgiftshöjningarna motsvarar 125 miljoner kronor.⁷⁴

Från den 1 januari 2022 aviserar Sjöfartsverket höjningar av flera av myndighetens avgifter. För Farledsavgifterna föreslås en generell höjning (i enlighet med den ram som tillåts enligt Sjöfartsverkets regleringsbrev) på 1,1 procent. Därtill kommer en höjning på åtta procent i syfte att täcka minskade intäkter under 2021 till följd av rabatter på farledsavgiften som utgår till redare som har miljöanpassat sina fartyg i enlighet med verkets miljödifferentierade avgiftssystem.⁷⁵ Sammantaget kommer alltså farledsavgiften att höjas med 9,1 procent. För lotsavgifterna föreslås en generell höjning med 10 procent.

De successiva höjningar av avgifterna som Sjöfartsverket genomfört under senare år syftar enligt verket till att uppnå balans i sin finansiering av verksamheten. Sjöfartsverket planerar för en ny avgiftsmodell som preliminärt ska börja gälla 2023 där det ska komma ett förslag i slutet av året.⁷⁶ Parallellt med detta pågår diskussionen om alternativa finansieringsformer för Sjöfartsverket och riksdagen har den 22 april 2020 lämnat ett tillkännagivande till regeringen om att inleda en översyn av Sjöfartsverket med dess finansiering och organisationsform. I tillkännagivandet uppmanar riksdagen också regeringen att se över den så kallade miljö-

⁷⁰ www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/07/regeringen-beslutar-om-ett-tillfalligt-anpassat-sjofartsstod/
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/06/regeringen-forlanger-sjofartsstodet/>

⁷¹ Transportstyrelsen den 18 maj 2020, *Kommunikation om avgifter*, e-post från GD Jonas Bjelfvenstam.

⁷² www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/Sjofart/,
www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/regler/remisser/avgifter-2022/beskrivning-av-avgiftsforandringar-2022.pdf

⁷³ <https://riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svar-pa-skriftlig-frag-a/riksdagens-tillkannagivande-avseende-H8122761>

⁷⁴ E-postmeddelande från GD Katarina Norén den 29 juni 2021, Sjöfartsverket Dnr 21-02335. (Tidigare har verket aviserat höjningar av farledsavgiften med 0,3 procent och lotsavgiften med 10 procent, där den senare höjningen skulle bli den näst sista höjningen för att komma upp i full kostnadstäckning för lotsningen.)

⁷⁵ För avgiftshöjningar i syfte att få kostnadstäckning för miljödifferentiering, det s.k. miljöincitamentet, har verket av regeringen beviljats undantag från ramen motsvarande höjningen av KPI-KS. Verket meddelar att avsikten är att hämta in underskottet i miljöincitamentet under en treårsperiod, vilket motsvarar 20 mnkr årligen.

⁷⁶ Sjöfartstidningen, 26 maj 2021.

differentieringen av farledsavgifter för att säkra att avgifterna uppmuntrar till klimatåtgärder utan att missgynna sjöfarten som transportslag.⁷⁷

Godstrafiken på Finland har kunnat upprätthållas genom finska stödåtgärder

Under coronapandemin har passagerartrafiken med båt, och särskilt kryssningstrafiken, till och från andra länder varit starkt begränsad. Det kraftigt minskade antalet resenärer under senaste året⁷⁸ resulterade i att flera rederier tvingades ställa om och huvudsakligen finansiera trafiken med intäkter från godskunder. För trafik till och från Finland har finansiering också tillkommit genom att berörda rederier har erhållit stöd från den finska regeringen i syfte att upprätthålla fungerande transportflöden över gränsen. Detta har därmed också gynnat Sveriges behov av gränsöverskridande godstransporter med fartyg. Många passagerarredierier har lagt ner verksamhet eller minskat antalet avgångar. För närvarande gällande inreserestriktioner till grannländerna har därutöver minskat reguljära passagerarströmmar. Ett par kryssningsredierier har under vissa tider erbjudit dagskryssningar mellan Sverige och Finland respektive Åland, dock utan möjlighet till avstigning.

5.3 Bemanning och bemanningsstöd

Antalet rederier som får sjöfartsstöd har minskat

Sjöfartsstödet är ett ekonomiskt stöd till redare och fartygsägare som syftar till att sänka bemanningskostnaderna för anställda på ursprungligen svenskflaggade fartyg. Stöd utgår med belopp motsvarande sjömännens skatt på sjöinkomst samt kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. I samband med att tonnagebeskattningsystemet infördes 2016 beslutades att minskningen av statens intäkter delvis skulle finansieras genom en sänkning med en procent av anslaget för sjöfartsstöd. En arbetsgivare får därför tillbaka 99 procent i stället för 100 procent av skatteavdrag och sociala avgifter.⁷⁹

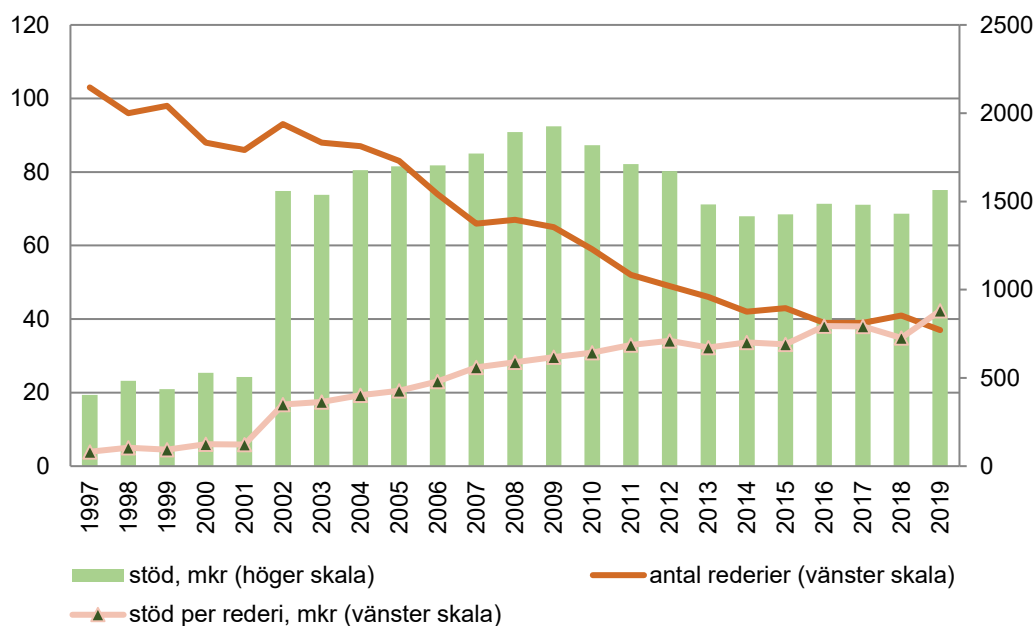
Under år 2020 (år 2019) beviljades 33 (37) rederier sjöfartsstöd på sammanlagt 1,2 miljarder (1,6 miljarder) kronor. Utvecklingen visar en trend mot färre stödmottagande rederier, se Figur 5.1. När den första formen av stödet började utbetalas till rederierna 1997 gick det till ett 100-tal rederier. Sedan dess har antalet rederier som ansökt om och fått sjöfartsstöd mer än halverats. Mellan 2010 och 2019 minskade antalet stödmottagande rederier med 37 procent jämfört med 8 procent för hela gruppen sjötransportföretag (SNI 50).⁸⁰

⁷⁷ https://riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/sjofartsfragor_H701TU8

⁷⁸ Under tredje kvartalet 2020 minskade antalet resenärer i färjetrafiken med 55% jämfört med samma kvartal året innan. Trafikanalys Sjötrafik 2020.

⁷⁹ Regeringens budgetproposition 2019/20:1, sid. 96.

⁸⁰ Trafikanalys (2020) *Sjöfartsstödet effekter 2019*, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020_17-sjofartstodets-effekter-2019.pdf



Figur 5.1. Utvecklingen för sjöfartsstödet och antalet stödmottagande rederier 1997–2019. Källa: Trafikanalys, Sjöfartsstödet effekter 2019.

Ökade personalkostnader trots färre ombordanställda

Mellan 2010 och 2019 har det genomsnittliga stödet per rederi ökat från 31 miljoner kronor år 2010 till 42 miljoner kronor per rederi år 2019, vilket är en ökning med 35 procent. Ökningen i stöd per rederi har följt utvecklingen för rederiernas personalkostnader. Mellan 2010 och 2019 ökade personalkostnaden per anställd med 33 procent i genomsnitt för stora företag inom havssjöfart, vilket betyder en årlig ökning på cirka 3 procent per år.

Antalet ombordanställd personal för den svenska flottan har under samma period minskat med ungefär 25 procent. Rederiernas personal i sin helhet har minskat med ungefär 10 procent. Även antalet stödmottagande fartyg har successivt minskat, från att ha varit 242 fartyg år 2002 till att år 2019 vara 110 fartyg. År 2019 var stödet per fartyg cirka 14 miljoner kronor vilket också har varit genomsnittet för de senaste fem åren.

Stödet är fortsatt viktigt för lönsamheten

Sjöfartsstödet har en stor eller avgörande betydelse för rederiernas lönsamhet. Samtliga av de rederier som är berättigade till och får stöd skulle uppvisa negativa siffror utan sjöfartsstödet. Utan stöd uppvisar endast tankersegmentet en ekonomisk effektivitet som är bättre än medeleffektiviteten för näringslivet i Sverige. Företagen i segmenten torrlast, diversifierade rederier och management uppvisar en mycket låg effektivitet medan färjesjöfart endast är något mindre effektiva. Med sjöfartsstöd är samtliga segment ekonomiska effektiva förutom diversifierade rederier som fortfarande ligger något sämre än medeleffektiviteten i Sverige.⁸¹

Den årliga uppföljning som Trafikanalys gör visar att sjöfartsstödet fortfarande är av stor eller mycket stor betydelse för att företagen inom sjöfartens olika segment ska kunna visa en positiv lönsamhet. Tankerrederierna är det segment där den största andelen företag kan uppvisa en stark lönsamhet när sjöfartsstödet räknas med. Torrlastrederier och färjesjöfart är

⁸¹ Trafikanalys (2020) Sjöfartsstödet effekter 2019, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020_17-sjofartstodets-effekter-2019.pdf

de segment som har de största andelarna av företag som har en negativ vinstmarginal när sjöfartsstödet inte räknas med, utöver management som är en speciell kategori.

5.4 Forskning och utveckling

Svensk forskning på sjöfartsområdet är viktig för sjöfartens internationella konkurrenssituation. Sjöfartsforskningen i Sverige sker på många håll, såväl på universitet som vid forskningsinstitut och vid företag. Statens roll som forskningsfinansiär blir därmed ett konkurrensmedel där staten kan påverka inriktningen av den svenska sjöfartsforskningen och därmed den långsiktiga utvecklingen och svensk kompetens på sjöfartsområdet.

Sjöfarten har en viktig roll i transportsystemet och branschen jobbar med att utvecklas och bli attraktiv såväl ur ett miljömässigt som ett företagsekonomiskt perspektiv. Vägen till framtidens hållbara sjöfart handlar om bränslen och en ansvarsfull roll för transportköpare. En stor del av forskningen som bedrivs på sjöfartsområdet möjliggörs genom statligt stöd till forsknings- och innovationsprojekt, som finansieras och administreras av Trafikverket.⁸² Nedan återges några sådana forskningsinitiativ där det offentliga helt eller delvis deltar i finansiering eller på andra sätt stödjer forskningen.

Trafikverkets forskningsportfölj på sjöfartsområdet

Inom ramen för sitt uppdrag driver och finansierar Trafikverket forskning och innovation tillsammans med akademi och näringsliv. Den senaste forskningsplanen för 2021 till 2026 är inriktad på sjöfarten i ett integrerat transportsystem med fokus på yrkessjöfart. Den är indelad i fyra målområden; minskad miljö- och klimatpåverkan, digitaliseringens möjligheter, ökad sjösäkerhet och bättre arbetsmiljö till sjöss samt en stärkt roll för sjöfarten.⁸³

Inom området för digitalisering finns bland annat projekt som rör vidareutveckling av sjöfartens digitala plattformar som Maritime Single Window och Sea Traffic Management, uppkopplad och dynamisk farledsinfrastruktur, samordnad sjöfart genom smarta fartyg, digitala anlöp och navigationsstöd från land samt tillämpningar av automation och artificiell intelligens inom sjöfarten. Området för en stärkt roll för sjöfarten rymmer till exempel projekt som utforskar styrmedel och policyåtgärder som stärker sjöfartens funktion och robusthet, projekt om effektiva noder i form av hamnar, kajer och omlastningsplatser, liksom projekt om tekniska utmaningar för vattenburen passagerartrafik- och godstransportsystem som leder till överflyttning från väg till sjöfart.

Energimyndighetens sjöfartsprogram

Energimyndighetens forskningsprogram för sjöfart har som syfte att bidra till en omställning av sjötransportssystemet mot hållbarhet och konkurrenskraft hos svenska företag i sjötransportbranschen. Företag kan söka stöd för till exempel projektutveckling av nya klimat- och resurseffektiva produkter, lösningar och system liksom för samverkansprojekt i syfte att sprida och överföra forskning, utveckling och nya lösningar mellan näringsliv och akademi. Programmet pågår mellan 2018 och 2023 har en ram om 83 miljoner kronor.⁸⁴

⁸² Sjöfartstidningen 23 mars 2020, www.sjofartstidningen.se/information-och-trendspaning-pa-foi-dag/

⁸³ Trafikverket, *Forsknings- och innovationsplan*, <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1516095/FULLTEXT01.pdf>

⁸⁴ www.energimyndigheten.se/utlysningar/sok-stod-for-projekt-som-syftar-till-att-utveckla-det-svenska-sjotransportsystemet2/

Sjöfartsverkets utvecklingsprojekt

Nedan presenteras några satsningar inom forskning och innovation där Sjöfartsverket deltar.⁸⁵

Smarta (digitala) anlöp

Sjöfartsverket medverkar tillsammans med sjöfartsbranschens aktörer i ett gemensamt program för att skapa effektivare hamnanlöp genom digitalisering. Tillsammans med Svensk Sjöfart, Sveriges Hamnar, Sveriges Skeppsmäklarörening och Näringslivets Transportråd, bidrar Sjöfartsverket till att stimulera projekt som digitaliserar och effektiviserar hamnanlöpet.

Navigationsstöd från land

Ett omfattande arbete pågår med att utveckla konceptet "Navigationsstöd från land" som komplement till den traditionella lotsningen. Sjöfartsverket avser att tillsammans med svensk sjöfartsnäring och akademien under perioden 2022 till 2024 genomföra omfattande systemdemonstrationer av fler användarfall i fler demonstrationsområden för att utveckla konceptet. Ett användarfall är fartyg som använder navigationsstöd från land längre in mot kaj. Sjöfartsverket ska ta fram kunskaps- och beslutsunderlag för framtida införande av navigationsstöd från land i Sverige.

Search and Rescue 2.0

Under 2019 genomfördes en omfattande analys över hur förutsättningarna för statlig sjö- och flygräddning kommer se ut år 2027 till 2037. Olika framtidsscenarier diskuterades och resultatet sammanställdes i en rapport vid namn "SAR 2.0 Framtidens sjö- och flygräddning", där bland annat behovet av att säkerställa resurser, både gällande samverkan och genom ny teknik och informationsdelning, identifierades som viktiga pusselbitar.

Detta har i sin tur föranlett initieringen av tre nya samverkansprojekt och initiativ under 2020-2021, vid namn "Terrängpejlen - samverkan för förbättrad pejling av nödställda och luftfartyg i oländig miljö", "BOSSE – Behovsanalys för optimerad Sjö- och Flygräddning i samverkan för effektivare räddning", samt "SAR UAS - samverkan för förbättrad SAR genom UAS och AI".

Trafikledning till sjöss

Trafikledning till sjöss (Sea Traffic Management, STM) möjliggör optimerade hamnanlöp, informationsdelning i realtid mellan fartyg och hamnar eller landcentraler, för till exempel trafiksamordning och räddningsledning. STM bidrar också till en förbättrad gemensam lägesbild inom sjöfarten. Nya digitaliserade tjänster bidrar till fler fartygsanlöp "just in time" och en säkrare, effektivare och mer miljövänlig sjöfart.

Framtidens fartygsflotta

Sjöfartsverket och sjöfarten i stort står inför en utmaning att drastiskt minska sin miljöpåverkan och utsläpp av växthusgaser. Sverige strävar efter att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, där även inrikes sjöfart ingår, med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010 och där staten ska vara en föregångare i omställningen. Denna omställning kommer att kräva en kombination av åtgärder inom såväl operationell som teknisk energieffektivisering,

⁸⁵ Sjöfartsverkets webbplats 29 juni 2021, <https://sjofartsverket.se/sv/framtidens-sjofart/projekt-och-fokusomraden/>

bränslebyte samt nya fartygskoncept. Sjöfartsverket driver egna interna förändringsprojekt och samverkar med andra aktörer samt deltar i nationella och Europeiska FoU-projekt.

5.5 Sammanfattningsvis

Förenklingsprocessen tycks ha avstannat

Regeringens ambition är att öka antalet svenskregistrerade fartyg och har i den nationella strategin för godstransporter satt som mål att Sverige ska erbjuda det bästa regelverket för sjöfarten i Europa. Med bästa regelverket menas här ändamålsenliga och funktionella regler som bidrar till en ökad och hållbar sjöfart.⁸⁶

En rad utredningar och initiativ i denna riktning har också startats och flera av dessa har redan levererat sina resultat. Flera av de idéer och förslag som framförts i dessa sammanhang återstår dock att genomföra eller ta vidare på annat sätt. Exempelvis har det sedan länge pågående arbetet med en riskbaserad lotsplikt fortfarande inte slutförts. Transportstyrelsens arbete med att ta fram en s.k. inflaggningsportal har inte heller färdigställts. Det mångåriga förslaget om reglering av ett förhandsbesked om sjöfartsstöd på plats har inte realiserats.

Trots ambitiösa mål kan Trafikanalys konstatera att förenklingsprocessen och arbetet med ytterligare åtgärder för att stimulera till inflaggning förefaller ha avstannat.

Mer gynnsamma finansieringsvillkor efterfrågas

Beträffande beskattning och finansieringsvillkor har branschen efterfrågat anpassningar i flera av dagens system. Bland annat vill man att det sedan några år gällande tonnageskattesystemet ska ses över och fördes med mer med omvärlden liknande villkor. Systemet som avsåg att stimulera till ökad inflaggning, har hittills resulterat i att för närvarande (oktober 2021) finns tio rederikoncerner registrerade. Det är dock under vad som förväntades vid införandet. Vidare efterfrågar branschen att stämpelskatten ska ersättas av en stämpelavgift som täcker de administrativa kostnaderna. Stämpelskatten, ett system som Sverige tycks vara ensam om, innebär idag att ägare av fartyg i det svenska registret har högre kostnader för att finansiera fartygsköp och ger svenska redare en ekonomisk konkurrensnackdel jämfört med många andra flaggstater.

Ökande personalkostnader men färre rederier får rederistöd

Sjöfartsstödet, som utgår till redare i syfte att täcka bemanningskostnader motsvarande sjömansskatt och sociala avgifter, har genomgått vissa förändringar. Bland annat har stödet breddats till att gälla även för EES-flaggade fartyg. Trots detta har antalet stödberättigade rederier minskat samtidigt som personalkostnaderna har ökat.

⁸⁶ Regeringen (2018), *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara transporter – en nationell godstransportstrategi*, sid. 36, www.regeringen.se/informationsmaterial/2018/06/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter--en-nationell-godstransportstrategi/

6 Slutsatser

I rapporten har vi beskrivit utvecklingen för den svenska sjöfarten under pandemiåret 2020 dels som en del av svenskt näringsliv, dels som trafikslag. Coronapandemin har haft en fundamental betydelse för hur sektorn utvecklats under året. Skilda segment har påverkats i väsentligt olika omfattning. Särskilda insatser som Sverige, men också våra grannländer, gjort för att lindra effekterna av pandemin har varit viktiga. Vi kan nu konstatera att vi från första halvåret 2021 kan se en vändning och återhämtning i flera avseenden.

Färre anlöp och stora minskningar i passagerartrafiken

Godstrafiken i de svenska hamnarna var stabil trots pandemin och mängden gods i de svenska hamnarna minskade totalt sett bara med en procent.

Passagerartrafiken var det sjöfartssegment som drabbades värst av pandemin. Under 2020 var den verksamheten mer än halverad jämfört med året innan. Flera rederier tvingades ställa in trafik bl.a. mellan Stockholm–Helsingfors/Tallinn, vilket resulterade i kraftigt minskad trafik. Det gällde också färjetrafik mellan Norge och Sverige. Antalet fartygsanlöp minskade sammanlagt med 17 procent jämfört med året innan. Stockholms hamnar tappade 77 procent av resandet 2020 jämfört med 2019.

Under andra kvartalet 2021 kan vi se en vändning jämfört med samma kvartal 2020. Fartygsanlöpen var 8 procent högre jämfört med andra kvartalet 2020 och utrikes passagerartrafik var 44 procent högre jämfört med andra kvartalet 2020.

Fortsatt lägre omsättning bland rederierna

Den minskade trafiken under 2020 resulterade naturligt nog i väsentligt sänkt omsättning bland rederierna. Under perioden mars 2020 till och med februari 2021 har den svenska sjöfartens omsättning legat i genomsnitt omkring 25 procent lägre än 2019. Från mars 2021 till och med juni 2021, har omsättningen legat ännu lite lägre.

Minskad arbetslöshet bland sjömännen under 2021

Pandemin ledde till väsentligt ökad arbetslöshet bland sjömän. Under 2020 minskade antalet ombordanställda, räknat per dag, i den svenskregistrerade flottan med en tredjedel. Ekonomipersonal minskade med 43 procent. Maskinbefäl, styrmän och befälhavare minskade med 12 till 14 procent.

Under andra kvartalet 2021 har vi kunnat se en vändning också avseende arbetslösheten. Arbetsförmedlingens statistik över öppet arbetslösa (som kan ta ett arbete med kort varsel) visade att arbetslösheten i maj och juni var nästan hälften så stor som samma månader 2020.

Fortsatt svag kompetensförsörjning på sikt

Beträffande sökanden till och examinerade från sjöfarthögskolorna ser vi vissa förändringar jämfört med tidigare år. Dessa är dock inte nödvändigtvis större än mellan normalår. Vi gör ingen bedömning av om de förändringar vi ser är tillfälliga och pandemikopplade eller om de är del i en trendmässig utveckling.

Under 2020 kunde vi se en viss ökning av antalet sökande till sjöfartsutbildningarna i Göteborg och Kalmar. Dock gick antalet sökande tillbaka igen under 2021.

Utfärdade examina på sjöfartsutbildningarna minskade under 2020 jämfört med 2019. De senaste fem åren har antalet examinerade sjökaptener i Sverige minskat med i genomsnitt 29 procent och antalet examinerade sjöingenjörer har minskat ännu mer.

Däremot ökade antalet förstagångsutfärdade behörigheter något under 2020 jämfört med 2019. Även på det området ser vi dock en långsiktigt negativ trend.

Den svenskregistrerade handelsflottan var stabil under 2020

Medan pandemin närmast tycks ha haft obetydlig effekt på den svenskregistrerade handelsflottans storlek skedde däremot stora förändringar avseende inhyrt, såväl som uthyrt tonnage. Det visar att när rederierna ställdes mot vikande efterfrågan kapade man i första hand förtöjningarna på de inhyrda fartygen. Det visar också att chartrade fartyg medför en viktig flexibilitet för rederierna, jämfört med att äga fartyg.

Insatser för att förbättra sjöfartens konkurrensvillkor

När det gäller registrering, kontroll och tillsyn tycks förenklingsprocessen ha avstannat trots att Transportstyrelsen sedan ett antal år tillbaka redovisat ambitiösa planer på regelförenkling och åtgärder för att stimulera och underlätta för inflaggning. Av dessa har dock förhållandevis lite blivit genomfört. Ännu finns exempelvis den aviserade inflaggningsportalen inte på plats.

På området för skatte- och investeringsvillkor är den sedan några år tillbaka införda tonnageskatten en fortsatt tillgång för svenska rederier. Den har resulterat i att det för närvarande (oktober 2021) finns 10 rederikoncerner registrerade för tonnageskatt.

Det så kallade sjöfartsstödet är fortsatt en viktig och central del i svensk sjöfartspolitik. Det följer internationella förebilder och utgår till redare i syfte att täcka den del av bemanningskostnader som motsvarande sjömansskatt och sociala avgifter. Regelverket har genomgått vissa förändringar på sistone, och har nu kravet att fartygen ska vara EES-flaggade, snarare än svenskflaggade.

Vidare har stöd för ny innovativ sjöfartstrafik, enligt den modell som benämns ekobonus, förlängts och regeringen aviserar i budgeten en satsning på 100 miljoner kronor årligen mellan 2022 och 2024.

Staten gör fortsatt viktiga insatser som finansierar av forskning och innovation inom sjöfartsområdet. Trafikverkets senaste forskningsplan, för 2021 till 2026, är exempelvis inriktad på sjöfarten i ett integrerat transportsystem med fokus på yrkessjöfart. Planen är indelad i fyra målområden; minskad miljö- och klimatpåverkan, digitaliseringens möjligheter, ökad sjösäkerhet och bättre arbetsmiljö till sjöss samt en stärkt roll för sjöfarten i transportsystemet.

Sjöfartens externa miljökostnader jämfört med andra trafikslag

Regeringen har en ambition om att flytta över gods från vägtransporter till sjöfart. En anledning till det är att sjöfarten är ett trafikslag utan trängsel, men också att det är relativt effektivt när det gäller miljöutsläpp per tonkilometer och att infrastrukturen är billig.

En jämförelse av sjöfartens externa effekter med andra trafikslag ger dock vid handen att sjöfarten inte nödvändigtvis är det mest ändamålsenliga trafikslaget. Med uppdaterade

metoder när det gäller beräkning av sjöfartens transportarbete och bränsleförbrukning är godssjöfartens samhällsekonomiska kostnader jämförbara med dem för tung lastbil med släp. Räknar man färjetrafikens samhällsekonomiska kostnader per personkilometer (och tar hänsyn till godset ombord på färjan), ligger kostnaderna högre än för såväl bensindriven personbil som för flyg.

Förhållandena varierar dock mycket mellan olika fartygskategorier. Medan färjor (roro- och ropax-fartyg) har relativt låg internaliseringsgrad, delvis på grund av mängdrabatt på farledsavgiften, har containerfartyg (som anlöper svensk hamn mer sällan) relativt hög internaliseringsgrad. Som en illustration av att beräkningsutfallet varierar mellan olika nischer kan nämnas att Trafikanalys beräkningar visar att inlandssjöfarten på Väneren har en jämförelsevis hög internaliseringsgrad.

Referenser

- Chalmers årsredovisning, olika årgångar, www.chalmers.se/sv/Sidor/default.aspx
- Copenhagen Economics (2012), *Svensk sjöfarts konkurrenssituation*, underlagsrapport till Trafikanalys, www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2011-2015/2012/svensk-sjofarts-konkurrenssituation.pdf
- Eriksson, G. 2020, *Framtidens behov av kvalificerad sjöfartskompetens*, www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/kompetensforsorjning/2020/framtidens-sjofartskompetens_200625_final.pdf
- Förordning (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal, www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-20111533-om-behorigheter-for_sfs-2011-1533
- Göteborgs hamn, www.portofgothenburg.com/about-the-port/ports-of-the-world-in-figures/?type=10602&area=11286&years=2009-2019
- Linnéuniversitetet, årsredovisning, olika årgångar, <https://lnu.se/>
- Port News (2019), *Polands emerging dominance*, <http://portnews.com.ng/polands-emerging-dominance/>
- Port of Gdansk, www.portgdansk.pl/en/business/general-information/facts-and-figures/
- Port of Gdansk, www.portgdansk.pl/en/about-port/shipping-connections/
- Railfreight (2019), www.railfreight.com/beltandroad/2019/12/26/new-container-train-from-china-to-poland/?gdpr=accept
- Regeringen (2018), *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara transporter – en nationell godstransportstrategi*, www.regeringen.se/informationsmaterial/2018/06/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter--en-nationell-godstransportstrategi/
- Regeringen (2015), *En svensk maritim strategi*, www.regeringen.se/contentassets/86a578f7a521469e9b6b8c62ac5aa128/maritim-strategi.pdf
- Regeringens budgetproposition 2019/20:1, www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2019/09/prop.-2019201
- SCB, Tjänsteproduktionsindex, fasta priser och kalenderkorrigerad, www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_HA_HA0104_HA0104A/TjPI2005kedjM07/
- Sjöfartstidningen, 23 mars 2020, www.sjofartstidningen.se/information-och-trendspaning-pa-foi-dag/
- SOU 2015:4, *Ett svenskt tonnageskattesystem (SOU 2015:4)*, Betänkande av Utredningen om tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringen, www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2015/02/sou-20154/

Svensk Sjöfart, *Stämpelskattens påverkan på svensk konkurrenskraft*, www.sweship.se/nyhet/ny-rapport-forandring-av-sjofartens-stampelskatt-ger-fler-svenskflaggade-fartyg/

Svensk Sjöfart, *Sjöfartsåret 2020*, Verksamhetsberättelse, www.sweship.se/publicerat/verksamhetsberattelse/

Svenska Dagbladet, 2021-08-02, www.svd.se/rederiernas-tuffa-kamp-efter-mardrommen

Tallink Silja, Pressmeddelande 2020-07-31, www.mynewsdesk.com/se/hogakusten/pressreleases/hoega-kusten-vaelkomnar-tallink-silja-3023902

The Loadstar, <https://theloadstar.com/dct-gdansk-gets-go-ahead-for-third-terminal-something-to-sell-to-carriers/>

Trafikanalys (2017), *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2017*, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_15-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation.pdf

Trafikanalys (2018), *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018*, www.trafa.se/sjofart/svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2018-7575

Trafikanalys (2019), *En breddad ekobonus*, Rapport 2019:1, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/en-breddad-ekobonus-8190/

Trafikanalys (2020) *Sjöfartsstödets effekter 2019*, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020_17-sjofartstodets-effekter-2019.pdf

Trafikanalys (2020), *Sjötrafik 2020 – Kvartal 1*, www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/

Trafikanalys (2021), *Fartyg 2020 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, www.trafa.se/sjofart/fartyg/

Trafikanalys (2021), *Fartyg 2020 – Kvalitetsdeklaration*, www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/fartyg/2020/kvalitetsdeklaration-fartyg-2020---svenska-och-utlandska-fartyg-i-svensk-regi.pdf

Trafikanalys (2021), *Sjötrafik 2020*, www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/

Trafikanalys (2021), *Sjötrafik 2021 Kvartal 1*, www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/

Trafikanalys (2021), *Sjötrafik 2021 Kvartal 2*, www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/

Trafikanalys (2021), *Transportläget – Sjöfart*, www.trafa.se/sjofart/sjofart-12416/

Trafikanalys (2021), *Transportläget – Andra transportrelaterade indikatorer*, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/annat-kring-transporter-12418/

Trafikanalys (2021), *Transportläget – Data och figurer*, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/annat-kring-transporter-12418/

Trafikanalys (2021), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2020*, www.trafa.se/etiketter/transportekonomi/

Trafikanalys (2021), *Nationella godstransportstrategin – uppföljning 2021*, Rapport 2021:5, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_5-uppfoljning-av-den-nationella-godstransportstrategin-2021.pdf

Trafikanalys instruktion, Förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys, www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2010186-med-instruktion-for_sfs-2010-186

Trafikanalys uppdrag om måluppföljning, www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/maluppfoljningens-rapporter/

Trafikanalys uppdrag om Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, www.trafa.se/etiketter/transportekonomi/

Trafikverket (2020), *Färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart*, <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1438680/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket (DfS 15/30:2) 2016, *Redovisning av uppdrag att utreda förutsättningarna att underlätta registrering i fartygsregistret*, bilaga 3 i Transportstyrelsens redovisning (om ett sömlöst förfarande)

Trafikverket (2020), *Redovisning av åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg*, www.trafikverket.se/contentassets/1d4bf716f8b544afa8d869fac4d88ed6/210205-overflyttning-av-transporter-redovisning-av-uppdrag-i-rb-2020.pdf

Trafikverket (2021), *Forsknings- och innovationsplan*, <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1516095/FULLTEXT01.pdf>

Transportföretagen (2019), *Tempen på sjöfartsbranschen* www.transportforetagen.se/contentassets/13646df36b5149289f25f9c07825bc99/riksrapport_tempen-sjofartsbranschen_2019.pdf?ts=8d7a3f2c2184c80

Transportstyrelsen (2020), *Så stärker vi förutsättningarna för specialsjöfarten under svensk flagg*. Rapport Dnr. TSG 2020-1038, juni 2020.

Transportstyrelsen den 18 maj 2020, *Kommunikation om avgifter*, e-post från GD Jonas Bjelfvenstam.

UHR, Universitets- och högskolerådets statistik, www.uhr.se/studier-och-antagning/antagningsstatistik/

UNCTADstat, https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en

Viking Line, Pressmeddelande 2020-06-25, www.mynewsdesk.com/se/vikingline-sverige/pressreleases/viking-lines-sommartrafik-2020-skaergaardskryssningar-visby-och-skoena-dagsturer-3016644

VTI, *Hållbar inlandssjöfart i Sverige*, <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1548210/FULLTEXT01.pdf>

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.