

# Svensk sjöfarts konkurrenssituation



# Förord

Trafikanalys har från och med år 2012 i uppdrag att följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation och genomföra en årlig utvärdering av effekterna av stödet till svensk sjöfart. Föreliggande rapport utgör ett av underlagen för Trafikanalys uppdrag.

Rapporten är framtagen av konsultfirman Copenhagen Economics A/S där Anna Möller varit projektledare. På Trafikanalys har Björn Olsson varit projektledare.

November 2012





# Innehåll

<b>Svensk sjöfarts konkurrenssituation</b> .....	<b>1</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>9</b>
<b>1 Vad är sjöfart?</b> .....	<b>11</b>
1.1 Sjöfartens betydelse .....	11
1.2 Sjöfartens delsegment .....	13
Tanksjöfart.....	14
Bulksjöfart.....	15
Containersjöfart .....	16
Feedersjöfart .....	16
Rorosjöfart.....	17
Passagerarsjöfart.....	18
Övriga segment .....	19
<b>2 Vad händer med den svenska sjöfarten?</b> .....	<b>21</b>
2.1 Utveckling för sektorn som helhet.....	21
2.2 Utveckling per delsegment.....	24
Den svenskkontrollerade flottans delsegment .....	24
Den svenskflaggade flottans delsegment .....	26
Varför krymper den svenskflaggade flottan? .....	27
Vart tar de utflaggade fartygen vägen? .....	28
<b>3 Vad krävs för god konkurrenskraft?</b> .....	<b>29</b>
3.1 Konkurrens i sjöfartssektorn .....	30
Hur konkurrerar rederierna?.....	30
Vad påverkar rederiernas konkurrenskraft? .....	32
3.2 Analys av ramvillkor för god konkurrenskraft .....	33
Skatteregelverk.....	33
Bemanningsregler.....	35
Sjöfartsstöd.....	37
Finansieringsstöd.....	39
Administrationskostnader och avgifter.....	39
Forskning och utveckling.....	40
<b>4 Vad förklarar utvecklingen inom svensk sjöfart?</b> .....	<b>43</b>
4.1 Ramvillkor och val av flaggstat .....	44
Skatteregelverk.....	44
Bemanningsregler.....	44

Sjöfartsstöd.....	46
Finansieringsstöd.....	46
Administrationskostnader och avgifter.....	46
Forskning och utveckling.....	47
Betydelsen av en nationell sjöfartsstrategi .....	47
<b>4.2 Utveckling 2005-2012 .....</b>	<b>47</b>
Skatteregelverk.....	48
Bemanningsregler.....	48
Sjöfartsstöd.....	48
Administrationskostnader och avgifter.....	48
Forskning och utveckling.....	49
<b>4.3 Benchmarking Danmark .....</b>	<b>49</b>
Skatteregelverk.....	50
Bemanningsregler.....	52
Sjöfartsstöd.....	53
Administrationskostnader och avgifter.....	54
Forskning och utveckling.....	55
Danmarks maritima strategi .....	56
<b>Slutsatser .....</b>	<b>59</b>
<b>Referenser .....</b>	<b>61</b>
<b>Appendix I .....</b>	<b>65</b>
Kostnadsstruktur inom sjöfartssektorns delsegment.....	65





# Sammanfattning

Globalt sett har det senaste decenniet präglats av en stark sjöfartskonjunktur. I takt med detta har svenska rederier växt, både i termer av kapacitet och antal fartyg. Samtidigt har andelen svenskflaggade fartyg minskat och i dag seglar mer än 85 procent av de svenskkontrollerade fartygen under utländsk flagg. Trenden av utflaggning är speciellt märkbar efter 2008 då sjöfartssektorn, precis som många andra näringar, påverkats av finanskrisen. I denna rapport undersöker vi orsakerna till den observerade utvecklingen. Till skillnad från tidigare rapporter som fokuserat på sjöfartssektorn som helhet går vi i denna rapport ett steg längre och ser på utvecklingen inom sektorns olika delsegment.

*I kapitel ett – Vad är sjöfart?* - ger vi en övergripande beskrivning av kärnan inom den svenska sjöfartssektorn - den svenska rederinäringen. Den svenska rederinäringen består av allt från mindre passagerarfärjor till stora tankfartyg. Det enskilt största delsegmentet är tanksjöfarten som står för ca 70 procent av den svenskkontrollerade sjöfartskapaciteten och ca en tredjedel av alla fartyg under svenskt ägande.

*I kapitel två - Vad händer med den svenska sjöfarten?* – ser vi på utvecklingen inom den svenska rederinäringen och finner att denna skiljer sig mellan olika delsegment. Medan andelen svenskflaggade fartyg minskat kraftigt inom tank-, bulk- och containersegmenten, har andelen svenskflaggade passagerarfartyg varit relativt konstant. En stor del av de fartyg som flaggats ut från Sverige har inte flyttat längre än till Danmark.

*I kapitel tre – Vad krävs för god konkurrenskraft?* - undersöker vi en rad ramvillkor som påverkar konkurrenskraften hos rederier med svenskflaggade fartyg. Vi analyserar betydelsen av dessa ramvillkor för sektorn som helhet och för olika delsegment. Vi finner att utformningen av skatteregelveck är av stor betydelse inom alla delsegment. För tank-, bulk- och containersegmenten är dessutom utformningen av bemanningsvillkor och satsningar på forskning och utveckling av stor vikt för god konkurrenskraft. För roro- och passagerarsjöfartssegmenten är istället utformningen av sjöfartsstödet av stor betydelse. Dessa skillnader förklaras av att de olika delsegmenten skiljer sig åt gällande kostnadsstruktur och hur de konkurrerar, bl.a. hur stor del av besättningen som skulle kunna ersättas av utländsk arbetskraft utan att äventyra kvalitén på de tjänster som erbjuds. Utvecklingen under senare tid tyder emellertid på att bemanningsvillkor fått större betydelse för vissa rederier verksamma inom passagerarsjöfart, främst större färjerederier.

*I kapitel fyra – Vad förklarar utvecklingen inom svensk sjöfart? - kopplar vi utvecklingen i kapitel två till analysen i kapitel tre. Vi undersöker vilka ramvillkor som påverkar rederiernas val av flaggstat mest och ser hur dessa utvecklats över tid. Vi finner att de svenska ramvillkoren inte har ändrats väsentligt och att utvecklingen istället kan förklaras av en större prispress under senare år. Då möjligheten att minska kostnader genom utflaggning är störst inom bulk-, tank- och containersegmenten samt för större färjor är det främst dessa typer av fartyg som lämnat landet.*

En jämförelse av ramvillkor i Sverige och Danmark tyder på att bemanningsvillkor och skatteregelverk är de drivande faktorerna för rederiernas val av flaggstat. Även Danmarks sjöfartsstrategi och politiska fokus på att bli Europas ledande sjöfartsnation har med stor sannolikhet bidragit till att öka Danmarks attraktivitet hos såväl inhemska som utländska (härunder svenska) rederier.

# 1 Vad är sjöfart?

För att kunna analysera den svenska sjöfartens internationella konkurrens-situation och vad som påverkar denna är det viktigt att förstå hur sjöfartssektorn skapar värde och hur den har utvecklats över tid. En central utgångspunkt är därför att se på marknadsstrukturen, dvs. vilken typ av företag som verkar på marknaden, vilken typ av tjänster de utför, och hur konkurrensen fungerar.

Sjöfartssektorn kan innehålla många olika typer av verksamheter beroende på hur den definieras och avgränsas. I studier som belyser sjöfartssektorn i bred mening (det så kallade "sjöfartsklustret") inkluderas ofta såväl rederinäringen som hamnar, leverantörer, utrustningstillverkare, skeppsmäklare och ibland även fiskerinäringen. I denna rapport fokuserar vi på *rederinäringen*, det vill säga företag som sysslar med sjöfart eller sjötransport. Rederinäringen utgör kärnan i sjöfartsklustret. Om denna kärna växer och utvecklas skapas ett gott grundlag för tillväxt i hela klustret. Om kärnan däremot inte får utrymme att utvecklas, utan istället krymper, så har det en negativ inverkan även på resterande delar av klustret. Hur den svenska rederinäringen utvecklas har med andra ord stor betydelse för hur det svenska sjöfartsklustret utvecklas.

Vi inleder kapitlet med att beskriva den svenska rederinäringen i kvantitativa termer såsom kapacitet, sysselsättning, och bidrag till svensk ekonomi. Därefter ger vi en kvalitativ beskrivning av sektorns olika delsegment.

Vi finner att den svenska rederinäringen är en mycket heterogen sektor som innehåller allt ifrån passagerartrafik i de svenska skärgårdarna till transoceana transporter av olja i specialbyggda tankfartyg. Dessa olika delsegment uppfyller olika funktioner och konkurrerar på olika sätt, såväl nationalt som globalt.

## 1.1 Sjöfartens betydelse

På grund av Sveriges geografiska läge och att Sverige i hög grad är ett exportberoende land spelar sjöfarten en viktig roll för den svenska ekonomin.

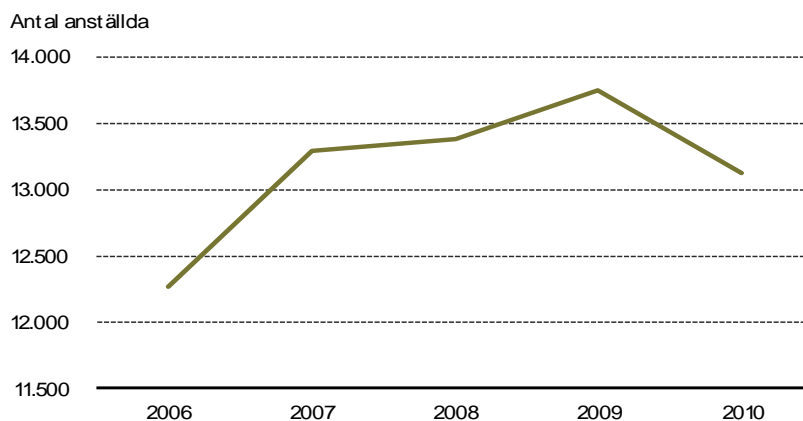
De traditionellt sett stora svenska exportprodukterna, som råmaterial från gruv-, stål-, och skogsindustrin, är varor som i stor utsträckning transporteras sjövägen. Enligt Tillväxtanalys (2010) transporteras i dag ca 90 procent av Sveriges totala export- och importvolym under någon del av transportkedjan med fartyg.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Uppgifterna baseras på material presenterat för Tillväxtanalys av Sveriges Hamnar i samband med rapporten "Sveriges sjöfartssektor – En viktig del i en svensk maritim strategi"

Det är dock inte bara inom godshantering som sjöfarten spelar en viktig roll för den svenska transportförsörjningen. Sjöfarten fraktar årligen ca 32 miljoner passagerare och 5 miljoner bilar över den svenska gränsen.<sup>2</sup>

Enligt statistik från SCB (2011) var antalet anställda inom rederinäringen 13 104 personer år 2010.<sup>3</sup> Jämfört med år 2009 innebär detta en minskning med ca 4,5 procent. Nedgången mellan år 2009 och 2010 är, trots finanskrisen, den enda nedgången i antal anställda under senare år, se figur 1.1.



**Figur 1.1: Antal anställda inom rederinäringen, 2006 – 2010. Källa: SCB (2011)**

**Not: Beräkningar baserat på SNI 2007, 50.1 – 50.4**

Antalet anställda inom rederinäringen<sup>4</sup> utgjorde år 2010 ca 0,53 procent av det totala antalet anställda inom näringslivet. Detta kan jämföras med transportsektorns övriga delar. För järnvägstransport, flygtrafik och vägtransport var motsvarande andelar 0,33 procent, 0,24 procent respektive 2,3 procent. Detta visar att sjöfartssektorn utgör en viktig del av den svenska transportsektorn. Enbart vägtransportsektorn sysselsätter fler personer. Rederinäringen och dess klusterföretag är geografiskt sett spridda över hela landet, från Ystad i söder till Luleå i norr.

Ett annat sätt att mäta rederinäringens ekonomiska betydelse är att se på förädlingsvärdet.<sup>5</sup> År 2010 stod rederinäringen (med ca 6 163 MSEK) för ca 0,3 procent av det svenska näringslivets totala förädlingsvärde. Detta var en stark återhämtning i jämförelse med föregående års nedgångar. Jämfört med år 2009

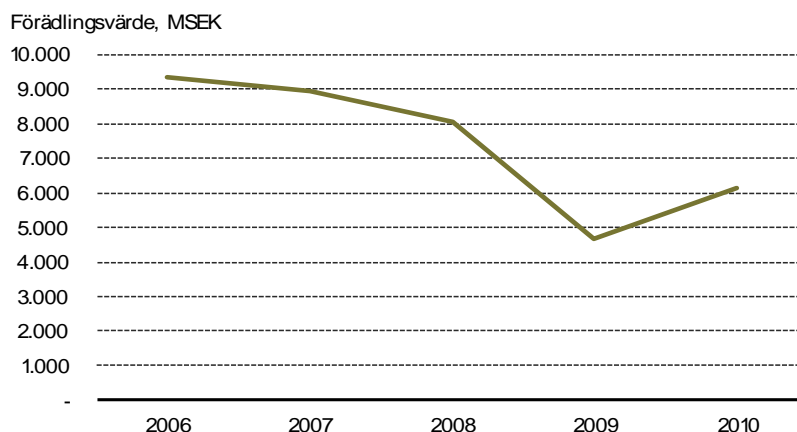
<sup>2</sup> Passagerarsjöfarten utgör ca 17% av all sjöfart i Sverige. Källa: Sveriges Redareförening, intervju med Per Sjöberger 12 oktober 2012.

<sup>3</sup> Sjöfartssektorn inkluderar här SNI koderna 50.1 havs- och kustsjöfartsrederier, passagerartrafik, 50.2 havs- och kustsjöfartsrederier, godstrafik, 50.3 rederier för sjöfart på inre vattenvägar, passagerartrafik, 50.4 rederier för sjöfart på inre vattenvägar, godstrafik, enligt SNI 2007.

<sup>4</sup> Enligt SCB SNI 2007, 50.1-50.4

<sup>5</sup> Förädlingsvärdet är värdet av ett företags produktion efter att kostnader för inköp av råvaror, bränsle och halvfabrikat har subtraherats. Med andra ord utgör förädlingsvärdet det mervärde som förädlingen medfört. Summan av alla företags förädlingsvärde utgör näringslivets bidrag till BNP.

ökade förädlingsvärdet med 32,5 procent. För att komma upp i de nivåer som rådde innan finanskrisåren 2008-2009 krävs dock en fortsatt återhämtning, se Figur 1.2.



**Figur 1.2: Förädlingsvärdet inom rederinäringen i Sverige, år 2006 – 2010**  
Källa: SCB (2011).

Not: Beräkningar baserat på SNI 2007, 50.1–50.4

Förädlingsvärdet inom sjöfartssektorn ligger på samma nivå som förädlingsvärdet i andra delar av transportsektorn. Enligt SCB (2011) stod järnvägs-transport, flygtrafik och vägtransport år 2010 för 0,3 procent, 0,26 procent respektive 1,8 procent av näringslivets totala förädlingsvärde.

## 1.2 Sjöfartens delsegment

Enligt Tillväxtanalys (2010) finns det idag ca 155 svenska företag inom sjötransport som kan definieras som rederier. Dessa rederier verkar inom flera olika delsegment:

- Tanksjöfart
- Bulksjöfart
- Containersjöfart
- Feedersjöfart
- Rorosjöfart
- Passagerarsjöfart
- Kylsjöfart
- Offshoresjöfart

Utöver dessa segment är även ett antal nischföretag verksamma inom sjöfartssektorn. Exempel på detta är företag som tillhandahåller flytande bostadsplattformar till olje- och gasindustrin, sjömättningsföretag, samt företag som tillhandahåller tjänster för vindkraftsanläggningar till havs.

Rederierna verkar på olika geografiska marknader. I vår beskrivning av delsegmenten nedan skiljer vi på sjötransport på tre olika geografiska marknader. *Inrikes sjöfart*, det vill säga sjöfart mellan hamnar i Sverige. *Europasjöfart* som utgörs av sjöfart mellan hamnar i Europa, och *transocean sjöfart* där minst en av hamnarna ligger utanför Europa.

Inom de olika delsegmenten används olika affärsmässiga modeller när kontrakt skrivs mellan rederier och kunder. Typen av kontrakt och affärsmodell kan spela en stor roll för rederiernas konkurrensförutsättningar på den internationella marknaden.

Den vanligaste affärsmässiga modellen är så kallad *standardsjöfart* som karaktäriseras av standardiserade fartyg och tjänster och där affärskontakterna ofta sker genom mellanhänder. Möjligheten för rederierna att differentiera sig inom standardsjöfart är ofta liten och lönsamheten är därmed ofta låg.

En mindre men växande andel av sjöfarten utförs genom så kallad *kontraktssjöfart*. Denna karakteriseras av längre, ofta flera år långa, kontrakt och närmare kontakter mellan redare och lastägare. Inom kontraktssjöfart är möjligheterna större att konkurrera med god kvalitet, gott rykte och kostnadskontroll.

Den tredje vanligt förekommande affärsmodellen är så kallad *industrisjöfart*, där rederiet tar ett helhetsansvar för kundens transport, både till sjöss och ibland även på land. Fartygen som verkar inom industrisjöfart ingår ofta i stora företags industriella verksamhet där logistik är en del av den produkt som levereras. Nedan följer en kortfattad beskrivning av sjöfartens delsegment utifrån *vad* som transporteras, *hur* det transporteras, *vart* det transporteras samt *vilken typ av kontrakt* som ingås.

## Tanksjöfart

Inom segmentet tanksjöfart transporteras råolja och raffinerade oljeprodukter såsom exempelvis bensin och diesel. Transporterna sker framförallt med stora produkttankfartyg, men även med mindre kemikalietankers och bunkeroljefartyg. Enligt Sjöfartsverket (2011a) pågår en strukturomvandling inom detta segment där kemikaliefartyg i allt större utsträckning tar över en del av de produkter som stora produkttankfartyg tidigare hanterat. Enligt Rederinämnaden (2011) finns åtminstone 32 svenska rederier verksamma inom tanksegmentet. Dessa opererar enligt Sjöfartsverket (2011a) en flotta på ca 270 tankfartyg.

Tanksjöfart utgörs till största delen av internationella transporter, både Europa-sjöfart och transocean sjöfart. Inom Europa är det framförallt transporter där råolja hämtas från Nordsjön och Ryssland och transporteras till svenska raffinaderier, varifrån färdiga oljeprodukter sedan transporteras vidare. När det gäller transocean sjöfart har fartygen sällan kontakt med de svenska hamnarna. Här handlar det framförallt om råolja som hämtas i mellanöstern eller i mexikanska golfen och transporteras till Nordamerika.

Från att tanksjöfarten traditionellt sett bedrivits som standardsjöfart har det under senare år skett en övergång mot kontraktssjöfart och industrisjöfart. Detta beror

bland annat på att rederierna i större utsträckning måste specialisera sig allt eftersom miljö- och säkerhetskraven på transporter av oljeprodukter ökar.



Bild 1: Produkttanker, Källa: Svensk sjöfarts tidning (2007)

## Bulksjöfart

Bulksjöfarten transporterar främst råvaror såsom kol, järnmalm, spannmål och bauxit, men även cement, stål- och skogsprodukter. Dessa varor går under kategorin *torrlast*. Transporterna sker med så kallade bulkfartyg<sup>6</sup>, där lasten transporteras opaketerad direkt i skrovet. Enligt Tillväxtanalys (2010) domineras segmentet av fyra svenska rederier med en flotta på ca 75-100 torrlastfartyg.

Bulktransporterna är huvudsakligen internationella, men till skillnad från tank-sjöfarten där en stor del av de transoceaniska transporterna aldrig involverar en svensk hamn, hämtas torrbulkslasten oftast i Sverige för vidare transport ut i världen.

På grund av Kinas starkt växande import av råvaror pågår i dag en snabb tillväxt på den internationella torrbulksmarknaden, en utveckling som även ökat de svenska transoceaniska torrbulkstransporterna av kol, järnmalm och spannmål. Inom Europasjöfarten är Sverige tillsammans med övriga Östersjöländer en viktig leverantör av råvaror till den europeiska marknaden.

Bulksjöfarten utförs främst som standardsjöfart. Det är en mogen marknad där differentieringsmöjligheterna är små och där konkurrensen i stort sett endast sker på pris. De transoceaniska transporterna av framförallt järnmalm börjar i dag dock allt mer likna industrisjöfart, då länder som Kina i allt större utsträckning sluter långsiktiga kontrakt med leverantörer.

---

<sup>6</sup> Till kategorin bulkfartyg räknas ibland både torrlastfartyg och tankfartyg, men i dagligt tal åsyftas främst torrlastfartyg.



Bild 2: Bulkfartyg, Källa: Sjöfartsverket (2008)

## Containersjöfart

Containersjöfarten transporterar gods som packats i containers. Det är svårt att urskilja några specifika varor som fraktas med containerfartyg, eftersom det i princip inte finns någon begränsning för vilken typ av gods som kan transporteras i containers.

Containersjöfarten sker med så kallade containerfartyg, dvs. torrlastfartyg som utrustats för att kunna transportera containers. Trenden går mot allt större containerfartyg, eftersom större fartyg är mer kostnadseffektiva.

Containersjöfarten är utpräglad standardsjöfart där konkurrensen i stort sett endast sker på pris och där skalekonomi är av stor betydelse. I Sverige är det enbart rederiet ACL som bedriver transocean containertrafik med fem fartyg.



Bild 3: Containerfartyg, Källa: Sjöfartsverket (2010a)

## Feedersjöfart

Feedersjöfart är ett subsegment inom containersjöfart. På feedermarknaden transporteras all typ av torrlast till och från de stora europeiska transithamnarna, Hamburg/Bremerhaven, Rotterdam och Amsterdam. Transporterna sker med containerfartyg av mindre storlek. Framförallt två större svenska rederier,



TransAtlantic och SCA Transforest, är verksamma på feedermarknaden med en samlad flotta på ca 10 fartyg.

Feedersjöfarten karakteriseras av frekventa transporter där fartygen inte enbart går mellan två hamnar utan trafikerar en hel slinga. Transporterna är koncentrerade till Europa där de svenska rederierna trafikerar norra Europa.

Precis som inom containersjöfarten som helhet utförs feedersjöfarten som standardsjöfart, där möjligheterna att påverka intäktssidan är små. Eftersom transporterna är beroende av mängden gods som anländer till Europa via den transoceana sjöfarten följer utvecklingen i feedertrafiken till stor del den allmänna konjunkturen. När volymerna på den transoceana containermarknaden sjunker kan detta få stora konsekvenser på feedersjöfarten, eftersom priserna då pressas.



**Bild 4: Feederfartyg, Källa: Svensk sjöfarts tidning (2012)**

## Rorosjöfart

Rorosjöfarten transporterar framförallt skogsprodukter, bilar och lastbilar med fartyg specialbyggda för transport av just fordon och trailers. Trafiken baserar sig delvis på industriernas transportbehov där industriernas systemtrafik utgör en viktig del.

Sverige är ett av världens ledande länder vad gäller rorotekniken. Marknaden domineras av fem svenska rederier och den samlade flottan av rorofartyg uppgår till mellan 160 och 190 fartyg. Förutom rena rorofartyg används så kallade ropaxfartyg som även har möjlighet att transportera minst 12 passagerare.

Rorotransporterna utgår framförallt från norra Sverige och Västkusten, då det är därifrån skogsprodukterna kommer och bilindustrin har sitt säte. Destinationen är ofta länder i norra Europa, såsom Belgien, Nederländerna och Storbritannien. Transporter av lastbilar lastade med gods sker framförallt till övriga östersjöländer och Danmark. Transoceana transporter av nya fordon går framförallt till de stora bilnationerna, exempelvis USA.

Rorosjöfarten utförs framförallt som kontraktssjöfart, vilket gör det möjligt för rederierna att i större utsträckning konkurrera på kvalitet.



Bild 5: Rorofartyg, Källa: Sjöfartsverket (2011a)

## Passagerarsjöfart

Inom segmentet passagerarsjöfart transporteras passagerare efter tidtabell. Fartygen kan även transportera bilar, lastbilar, gods och andra trafikfordon. Passagerarsjöfarten sker med allt ifrån mindre skärgårdsfärjor till stora kryssningsfärjor. I Sverige finns många rederier som sysslar med passagerarsjöfart. Enligt Redareföreningen (2012) sysslar över 50 procent av de svenska rederierna med inrikes passagerarsjöfart och bara inom skärgårdsbranschen är ett tiotal större rederier verksamma. Vid årsskiftet 2010/11 bestod den svenskflaggade passagerarfartygsflottan enligt Sjöfartsverket (2011a) av ca 300 fartyg, varav ca 35 var stora färjor i utrikestrafik.

En stor del av den svenska passagerarsjöfarten utgörs av inrikestrafik. I övrigt trafikeras sträckor främst mellan Sverige och övriga nordiska länder eller länder i östersjöregionen.

På många färjelinjer är transporttiden en viktig konkurrensfaktor, men färjebolagen konkurrerar även med sitt serviceutbud ombord. I jämförelse med t.ex. tank-, bulk- och containersjöfart är priset inte en lika viktig konkurrensfaktor.



Bild 6: Färja, Källa: Sjöfartsverket (2012a)

## Övriga segment

### Kylsjöfart

På kylmarknaden transporteras färskvaror som kräver temperaturkontrollerade lastutrymmen såsom kött, fisk och frukt. Transporten i kylfartyg håller allt mer på att bytas ut mot containertransport i kylcontainers. Inom segmentet verkar framförallt ett svenskt rederi, Holy House, som opererar 11 kylfartyg.



Bild 7: Kylfartyg, Källa: Svensk sjöfarts tidning (2012)

### Offshoresjöfart

Offshoresjöfart inkluderar fartyg som bland annat levererar förnödenheter till oljeriggar, supportfartyg, kabelläggning eller arbeten på havsbotten. På vintrarna används fartygen ofta som isbrytare. Det finns strax över tio svenska offshore-fartyg varav Stena Drilling äger åtta och TransAtlantic/Viking Supply Ships tre.



Bild 8: Offshorefartyg, Källa: Kustbevakningen och sjöfartsverket (2004)

Såväl kylsjöfarten som Offshoresjöfarten utgör en mycket liten del av den svenska sjöfarten och lämnas därför utanför analysen i denna rapport.



## 2 Vad händer med den svenska sjöfarten?

I detta kapitel studerar vi hur den svenska rederinäringen utvecklats under senare år. Vi ser både på sektorn som helhet och individuella delsegment.

Vi finner att det senaste decenniet globalt sett präglats av en stark sjöfartskonjunktur, även om finanskrisen haft en negativ påverkan på tillväxten efter 2008. Enligt Tillväxtanalys (2010) har antalet fartyg i världshandelsflottan vuxit med 20 procent sedan 2002. Samtidigt har storleken på fartygen ökat vilket innebär att världshandelsflottans kapacitet vuxit ännu mer. Vid utgången av 2010 hade världshandelsflottan en kapacitet på strax över en miljard dödviktston (dwt). En stor del av de senaste årens starka tillväxt beror på att länder som Kina, Indien och Brasilien har ökat sin efterfrågan på råvaror, vilket framförallt lett till en tillväxt inom bulk- och containersegmenten. I takt med detta har även svenska rederier växt, både i termer av kapacitet och i termer av antal fartyg.

Trots en stark sjöfartskonjunktur och en ökning av den *svenskkontrollerade flottan*<sup>7</sup> som helhet, observerar vi att den *svenskflaggade flottan* minskat betydligt under senare år. Andelen svenskflaggade fartyg har under de senaste fem åren minskat från 40 procent till 28 procent. Mätt i kapacitet har minskningen gått från 20 procent till 13 procent. Detta beror till en viss del på att allt fler nya fartyg registreras utomlands, men även på en ökad utflaggning av existerande fartyg.

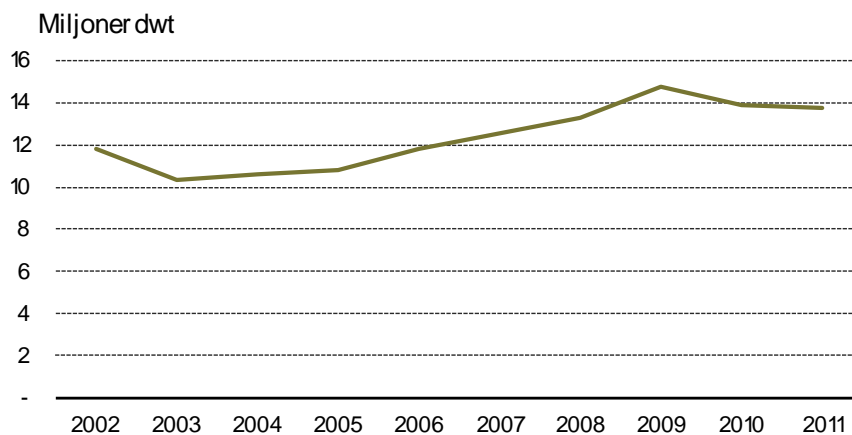
Utvecklingen skiljer sig emellertid mellan delsegment. Medan andelen svenskflaggade fartyg minskat kraftigt inom tank-, bulk- och containersegmenten, har andelen svenskflaggade passagerarfartyg länge varit relativt konstant. Vi ser emellertid tecken på att en förändring är på väg och att flertalet passagerarfartyg (främst stora färjor) nu flaggas ut till andra länder.

### 2.1 Utveckling för sektorn som helhet

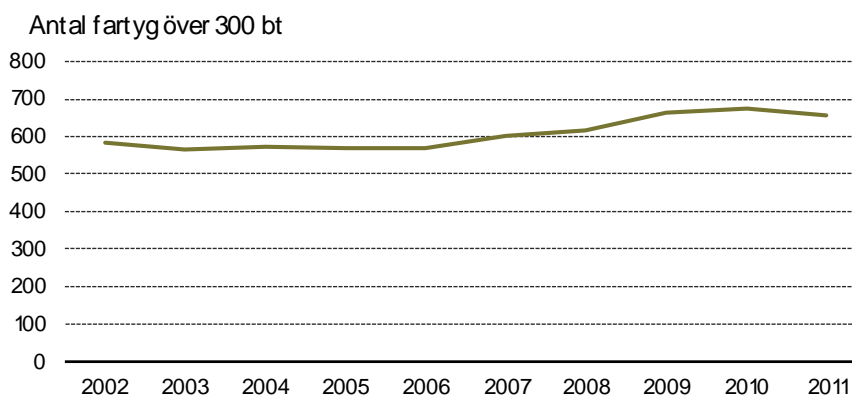
Enligt Sjöfartsverket (2011a) utgjorde den *svenskkontrollerade flottan*, med en kapacitet på ca 14 miljoner dwt, ca 1,4 procent av den totala världshandelsflottan år 2010. Med undantag för åren 2008 och 2009, då den internationella lågkonjunkturen drabbade sjöfartssektorn hårt, har den svenskkontrollerade flottan vuxit, både mätt i kapacitet och i antal fartyg. Jämfört med år 2002 har kapaciteten ökat med 16 procent och antalet fartyg har ökat med 13 procent, se Figur 2.1 och Figur 2.2.

---

<sup>7</sup> Till den svenskkontrollerade flottan hör alla fartyg med svensk huvudägare.



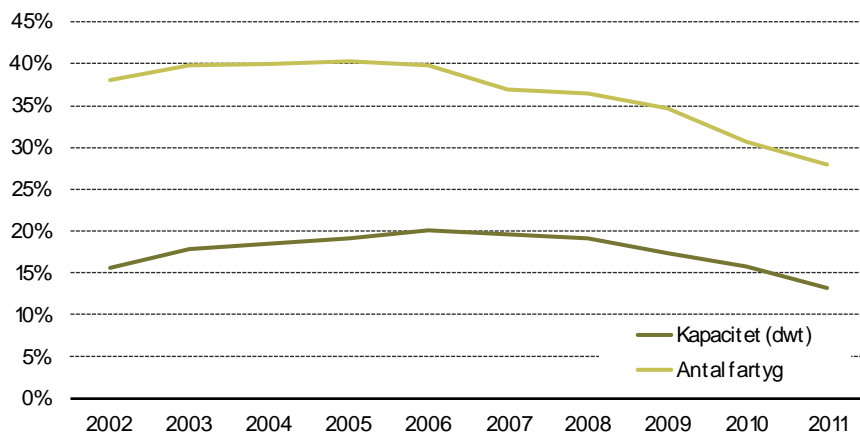
**Figur 2.1: Den svenskkontrollerade flottan 2002-2011, mätt i dödviktston**  
**Källa: Sjöfartsverket (2010b) samt Sjöfartsverket (2011a)**



**Figur 2.2: Den svenskkontrollerade flottan 2002-2011, mätt i antal fartyg över 300 bt**  
**Källa: Sjöfartsverket (2010b) samt Sjöfartsverket (2011a)**

Den svenskkontrollerade flottan består av fartyg under såväl svensk som utländsk flagg. Enligt Sjöfartsverket (2011a) används svenskflaggade fartyg vanligtvis i trafik på svenska hamnar, medan fartyg som seglar under utländsk flagg nästan uteslutande sysselsätts mellan utländska hamnar.

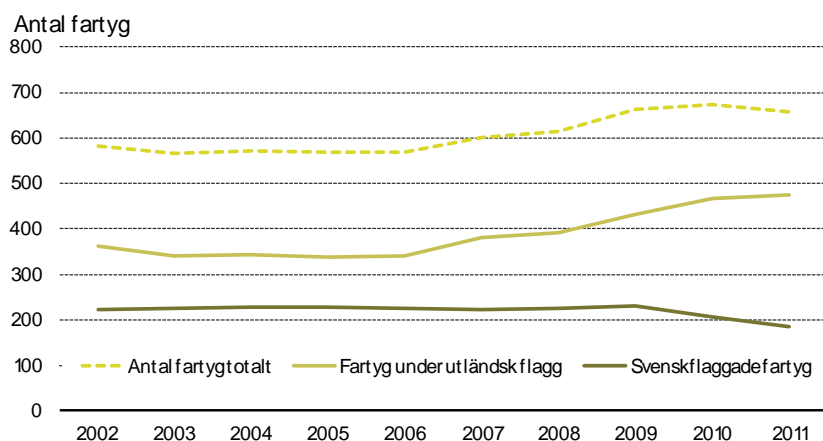
Den svenskflaggade delen av den svenskkontrollerade flottan har emellertid inte följt samma utveckling som den svenskkontrollerade flottan som helhet. Från år 2006 och fram till år 2011 har andelen svenskflaggade fartyg i den svenskkontrollerade flottan minskat från ca 40 procent till 28 procent. Mätt i kapacitet har den svenskflaggade flottans andel minskat från ca 20 procent år 2006 till 13 procent år 2011, se Figur 2.3.



**Figur 2.3: Den svenskflaggade flottans andel av den svenskkontrollerade flottan 2002-2011**  
 Källa: Sjöfartsverket (2010b) samt Sjöfartsverket (2011a)

Att andelen svenskflaggade fartyg har minskat kan bero på att *nya* fartyg i allt högre utsträckning flaggas under andra nationers flagg. Det kan också bero på att *existerande* fartyg flaggas ut till andra länder, eller skrotas. Vid en närmare granskning av den svenskkontrollerade flottans utveckling finner vi att båda dessa faktorer tycks ha bidragit till den minskade andelen svenskflaggade fartyg.

Den största förändringen i den svenska flottans sammansättning har inträffat efter år 2006. Från att under flera år ha legat på en relativt konstant nivå har antalet fartyg med *utländsk* flagg ökat stadigt, med i genomsnitt 7 procent per år, från år 2006 och framåt. Samtidigt har antalet *svenskflaggade* fartyg fram till år 2009 i stort sett varit oförändrat, se figur 2.4.



**Figur 2.4: Utveckling i antal fartyg i den svenskkontrollerade flottan**  
 Källa: Sjöfartsverket (2010) samt Sjöfartsverket (2011a)

Detta tyder på att förändringen som skett i den svenska flottans sammansättning 2006-2009 framförallt berott på en ökning av nyregistreringar av fartyg i andra länder. Från 2009 och framåt indikerar Figur 6 att det ökade antalet nyregistreringar i andra länder även kompletterats av en utflaggning av existerande fartyg.

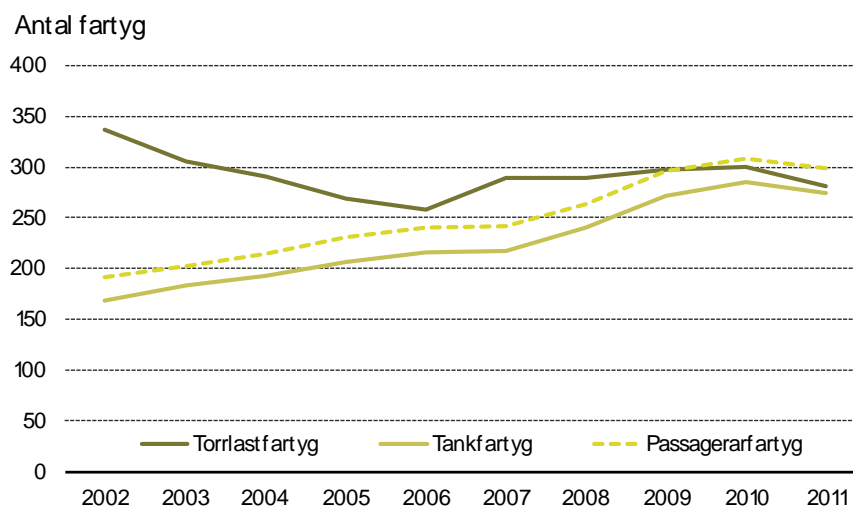
## 2.2 Utveckling per delsegment

Analysen av den svenska flottans utveckling per delsegment baseras på statistik från Sjöfartsverkets sektorsrapporter. I dessa presenteras uppgifter om kapacitet och antal fartyg uppdelat på tre fartygstyper: tankfartyg, torrlastfartyg och passagerarfartyg. Statistiken ger oss därmed en bra bild av utvecklingen inom tank-sjöfart och passagerarsjöfart. Då kategorin torrlastfartyg innefattar både bulkfartyg, containerfartyg (varav majoriteten utgörs av feederfartyg<sup>8</sup>) och rorofartyg har vi inte kunnat särskilja utvecklingen för vart och ett av dessa delsegment.

### Den svenskkontrollerade flottans delsegment

Mätt i antal fartyg har den svenskkontrollerade *tank- och färjeflottan* vuxit sedan år 2002. Endast under år 2010 har antalet fartyg minskat. Utvecklingen för *torrlastflottan*<sup>9</sup> ser annorlunda ut. Fram till år 2006 minskade flottan av torrlastfartyg markant för att under påföljande fyra år återhämta sig något. År 2010 skedde dock återigen en nedgång i antalet torrlastfartyg.

Denna utveckling har lett till att torrlastflottan (mätt i antal fartyg) gått från att ha varit det största delsegmentet inom svensk sjöfart i början av 00-talet till att idag utgöra en lika stor andel av den svenskkontrollerade flottan som tankflottan och passagerarfartygsflottan, se Figur 2.5.



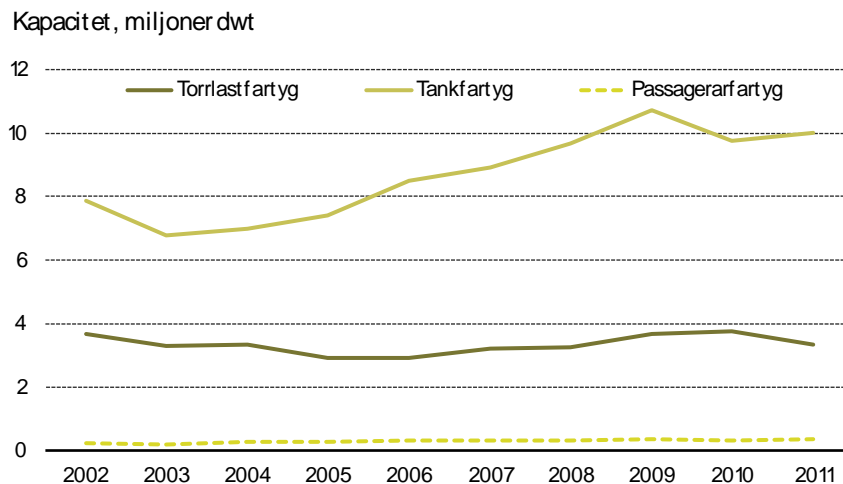
Figur 2.5: Den svenskkontrollerade flottans utveckling per segment, mätt i antal fartyg  
Källa: Sjöfartsverkets (2010) samt Sjöfartsverket (2011a)

<sup>8</sup> I Sverige finns endast ett rederi verksamt inom delsegmentet transocean containersjöfart.

<sup>9</sup> I kategorin torrlastfartyg ingår containerfartyg (mest feeder), bulkfartyg och rorofartyg.

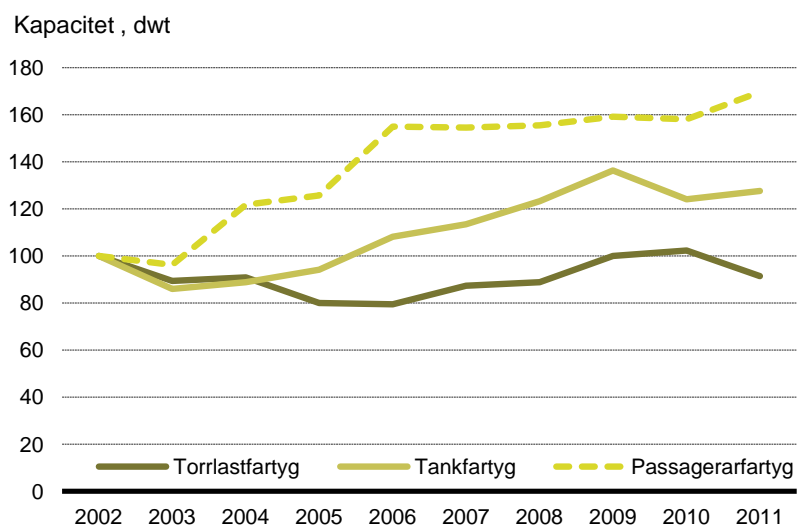


Mätt i kapacitet ser utvecklingen annorlunda ut. Medan kapaciteten i torrlastflottan och färjeflottan har varit relativt konstant under åren har kapaciteten inom tankflottan ökat med ca 2 miljoner dödviktston under de senaste 10 åren, se Figur 2.6. Detta beror på att tankfartygen blivit allt större med tiden.



Figur 2.6: Den svenskkontrollerade flottans utveckling per segment, mätt i dwt  
Källa: Sjöfartsverket (2010) samt Sjöfartsverket (2011a)

Om vi istället ser på den relativa kapacitetsutvecklingen för de olika delsegmenten observerar vi att den största ökningen skett inom passagerarsjöfarten där kapaciteten, mätt i dödviktston, ökat med över 60 procent sedan 2002. Ökningen inom tanksegmentet har varit ungefär hälften så stor (nära 30 procent), medan kapaciteten inom torrlastsegmentet idag ligger ca 10 procent under nivån 2002, se Figur 2.7.

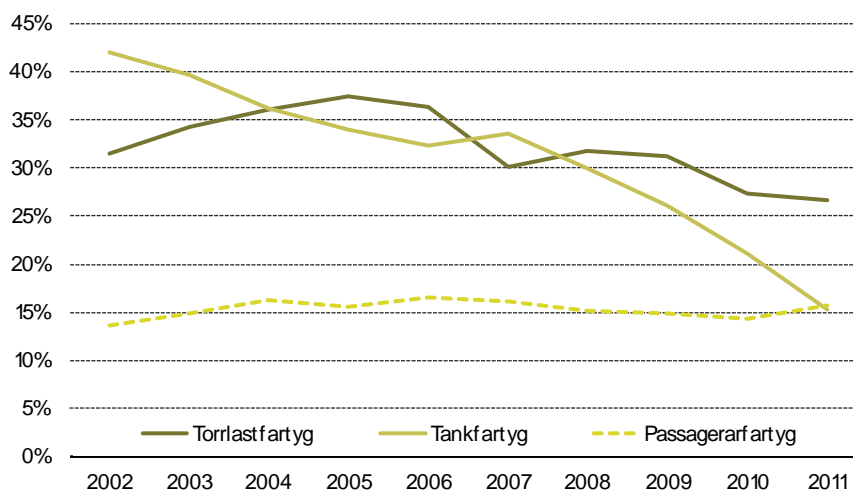


Figur 2.7: Den svenskkontrollerade flottans utveckling per segment, relativ utveckling mätt i dwt. Not: Index 2002=100. Källa: Sjöfartsverket (2010) samt Sjöfartsverket (2011a)

Utifrån detta kan vi konstatera att både tankflottan och passagerarfartygsflottan har ökat i antal fartyg under en längre tid. Tankflottan har dessutom kraftigt utökat sin kapacitet. Även torrlastflottan har samtidigt ökat sin kapacitet, om än i relativt liten omfattning jämfört med tankflottan. Huruvida den svenskflaggade andelen av de olika delsegmenten har följt den generella trenden skiljer sig åt mellan segmenten.

## Den svenskflaggade flottans delsegment

Sammansättningen av den svenskkontrollerade flottan har ändrats mest inom tanksegmentet. Trots en stark tillväxt i den svenskkontrollerade tankflottan som helhet har den svenskflaggade andelen minskat kraftigt. År 2002 utgjorde svenskflaggade tankfartyg ca 42 procent av det totala antalet svenskkontrollerade tankfartyg. Motsvarande andel år 2011 var ca 15 procent, se Figur 2.8.



**Figur 2.8: Andel svenskflaggade fartyg i den svenskkontrollerade flottan, per segment**  
**Källa: Sjöfartsverket (2010b) samt Sjöfartsverket (2011a)**

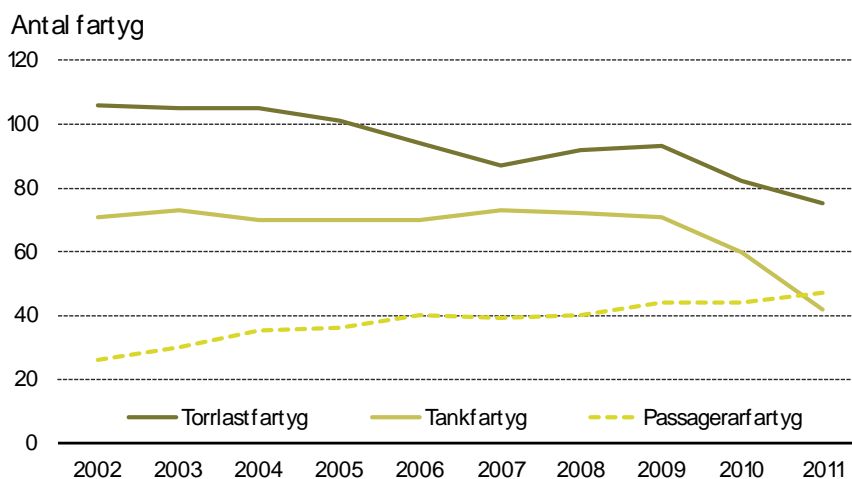
Även andelen svenskflaggade torrlastfartyg har minskat under senare år. Minskningen har dock inte varit lika markant som inom tanksegmentet och under några få år har det även skett en ökning i andelen svenskflaggade torrlastfartyg. Huruvida den generella trenden för torrlastflottan gäller samtliga delsegment som ingår i denna kategori är svårt att avgöra. Enligt Sjöfartsverket (2011a) är rorofartygen den största gruppen fartyg som seglar under svensk flagg. Detta kan tyda på att det framförallt är inom bulk- och/eller feedersegmenten som andelen svenskflaggade fartyg har minskat under senare år.

Det delsegment som skiljer sig mest från de övriga i termer av utveckling är färjesegmentet där andelen svenskflaggade fartyg i stort sett varit oförändrad under de senaste tio åren. Emellertid har det under senare tid skett en ökad

utflaggning även inom detta delsegment, främst av passagerarfartyg över 500 bruttoton.<sup>10</sup>

## Varför krymper den svenskflaggade flottan?

Samtidigt som *andelen* svenskflaggade tankfartyg minskat markant under de senaste tio åren observerar vi att *antalet* svenskflaggade tankfartyg legat relativt konstant fram till år 2009. Detta kan tyda på att orsaken till den minskade andelen svenskflaggade fartyg inom detta segment är att nya tankfartyg i större grad än tidigare har fått utländsk flagg. Den kraftiga minskningen i antalet svenskflaggade tankfartyg 2009 till 2011 (minus 41 procent) indikerar emellertid att det under senare år även skett en ökad utflaggning av existerande tankfartyg till andra nationer, se Figur 2.9.



Figur 2.9: Antal svenskflaggade fartyg, uppdelat på segment  
Källa: Sjöfartsverket (2010b) samt Sjöfartsverket (2011a)

Inom torrlastsegmenten har antalet svenskflaggade fartyg minskat under i princip hela perioden, med undantag för åren 2007-2009. Att *andelen* svenskflaggade torrlastfartyg i den svenskkontrollerade flottan ökade fram till 2006 tyder således inte på att *antalet* svenskflaggade fartyg har ökat, utan snarare på att antalet fartyg under utländsk flagg minskade ännu mer än de svenskflaggade. Från 2009 till 2011 försvann 18 torrlastfartyg ur den svenskflaggade flottan. Detta motsvarar en minskning från 2009 års nivå med ca 19 procent.

Passagerarfartygen är den enda fartygstyp i den svenskflaggade flottan som ökat konstant i antal under hela perioden. Andelen svenskflaggade fartyg inom detta segment har legat relativt konstant under de senaste tio åren. Detta tyder på att även antalet fartyg med utländsk flagg ökat inom detta segment. Till skillnad från övriga fartygssegment observerar vi fram till år 2011 ingen klar trend av utflaggning av existerande fartyg. Emellertid ser vi tecken på en ökad

<sup>10</sup> Bland annat har Finnlines meddelat att sex Ropax-fartyg kommer att flaggas ut till Finland runt årsskiftet 2012/2013.

utflaggning under 2012, främst för större passagerarfartyg över 500 bruttoton. Till exempel har rederiet Finnlines meddelat att sex ropax fartyg flaggas ut till det finska registret runt årsskiftet 2012/2013.<sup>11</sup>

Ovanstående observationer visar att alla segment inom den svenska rederinärningen i större eller mindre grad upplevt en ökad inflaggning av nya fartyg utomlands. I tillägg till detta har det även skett en utflaggning av existerande fartyg under svensk flagg. Utflaggning av fartyg kan på sikt även leda till att hela rederier förlägger sin verksamhet utomlands, till exempel pga krav på att företagsledningen befinner sig i landet vars flagg fartygen seglar under. Den största utflaggningen av svenskägda fartyg har skett inom tanksjöfarten. Även torrlastsjöfarten (om än oklart inom vilka delsegment) tycks ha upplevt en ökad utflaggning av fartyg under senare år och en ökad utflaggning tycks vara på gång även för stora passagerarfartyg.

## Vart tar de utflaggade fartygen vägen?

Då rederierna inte är förpliktigade att uppge ny flaggstat vid utflaggning finns ingen fullgod översikt över vart fartyg som flaggas ut ur Sverige tar vägen. Enligt Transportstyrelsen (2012a) sker utflaggningen av svenska fartyg emellertid framförallt till andra europeiska register, exempelvis det danska. Att en stor del av de utflaggade fartygen registreras i Danmark bekräftas även av den offentliga utredning av svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar som publicerades år 2010 (SOU 2010:73)<sup>12</sup> samt av en sammanställning av utflaggade fartyg gjord av SEKO Sjöfolk (2011). Enligt den senare lämnade under perioden januari 2008 till april 2011 69 fartyg det svenska registret genom försäljning eller utflaggning. De länder dit flest fartyg förflyttades var Danmark (21 fartyg), Gibraltar (6 fartyg) och Singapore (5 fartyg).

I kommande kapitel undersöker vi vad den observerade trenden beror på. I kapitel tre ser vi på vilken betydelse existerande svenska ramvillkor har för den svenskflaggade flottans internationella konkurrenskraft och hur detta skiljer sig mellan olika delsegment. I kapitel fyra undersöker vi hur de svenska ramvillkoren har utvecklats över tid och hur de skiljer sig från villkoren i de länder dit de utflaggade fartygen tar vägen. Då mycket tyder på att en stor del av de fartyg som flaggats ut från Sverige istället fått Dansk flagg jämför vi de svenska och danska ramvillkoren för att finna en förklaring till den observerade utvecklingen.

---

<sup>11</sup> Se till exempel Svenska Yle (2012), Svenska Dagbladet (2012), Sydsvenskan (2012)

<sup>12</sup> I denna utredning finns information om åtta fartyg som flaggades ut ur Sverige år 2009. Fem av dessa flaggades in till Danmark, ett till Norge, ett till Färöarna och ett till Gibraltar

### 3 Vad krävs för god konkurrenskraft?

I detta kapitel undersöker vi en rad ramvillkor som påverkar konkurrenskraften hos den svenskflaggade flottan. Vi analyserar betydelsen av dessa, dels för sektorn som helhet, dels för de olika delsegmenten.

Vi finner att de viktigaste ramvillkoren är relaterade till bemanningsregler, skatteregelverk, forskning och utveckling, samt regler för sjöfartsstöd. Betydelsen av de olika ramvillkoren skiljer sig emellertid åt mellan olika delsegment. Detta beror på skillnader i kostnadsstruktur och hur rederierna konkurrerar inom respektive delsegment.

För bränsleintensiva bulk- och containerfartyg där rederierna till stor del konkurrerar på pris är satsningar på forskning och utveckling av nya bränsleteknologier av central betydelse för rederiernas internationella konkurrenskraft. Även regler för utländsk arbetskraft är av stor betydelse då en stor del av besättningen skulle kunna ersättas med billigare arbetskraft utan att tjänsternas kvalitet skulle äventyras.

Även för tankfartyg där rederierna allt mer börjar differentiera sig genom att erbjuda specialiserade tjänster och mervärde till kunderna finner vi att bemanningsregler samt forskning och utveckling utgör de viktigaste konkurrensförutsättningarna. Forskning och utveckling är centralt för att kunna erbjuda differentierade tjänster. Den typ av differentiering som sker ser emellertid inte ut att ha minskat rederiernas möjligheter att anställa besättning från låglöneländer<sup>13</sup>, vilket innebär en möjlighet att reducera kostnaderna genom ändrade bemanningsregler.

För rederier verksamma inom passagerarsjöfart och ropaxsjöfart är regler för sjöfartsstöd av central betydelse för konkurrenskraften. Detta beror på att företagen inom dessa segment huvudsakligen konkurrerar på kvalitet och mervärde och att besättningen inte alltid kan ersättas med utländsk arbetskraft från låglöneländer utan att kvalitetsnivån äventyras.

Utformningen av skatteregelverk är central inom alla delsegment. Avsaknaden av ett svenskt tonnageskattesystem minskar rederiernas flexibilitet och gör dem mer känsliga för konjunktursvängningar. Störst relativ betydelse har utformningen av skattesystemet för små och medelstora rederier, eftersom dessa har svårast att klara av konjunktursvängningar och inte har tillräckligt många fartyg för att kunna skatteplanera med hjälp av överavskrivningar.

---

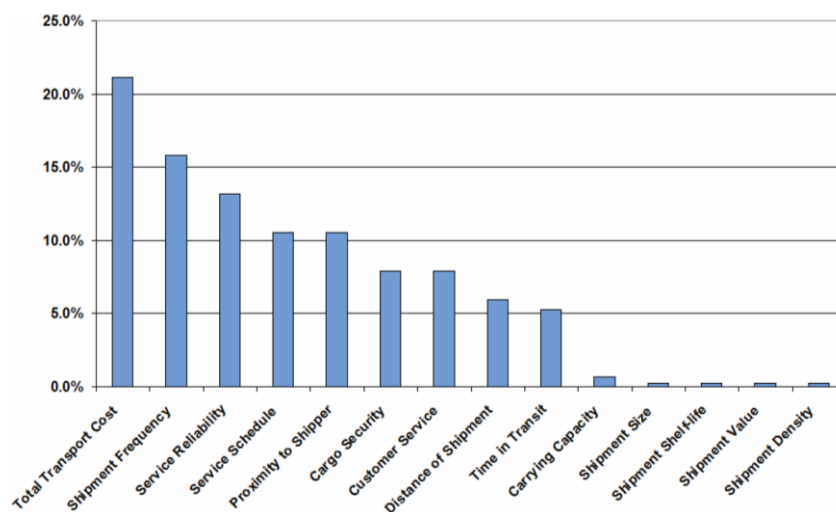
<sup>13</sup> Med låglöneländer avses framförallt länder utanför EES (exempelvis Filippinerna). Besättning från länder inom EES omfattas ofta av likartade regler och de potentiella besparingar som rederierna kan uppnå genom att anställa besättning från dessa länder är därmed mindre.

## 3.1 Konkurrens i sjöfartssektorn

För att kunna analysera rederiernas internationella konkurrenskraft utifrån rådande ramvillkor måste vi förstå hur konkurrensen fungerar inom sjöfartens olika delsegment. Först därefter kan vi avgöra vilka ramvillkor som påverkar rederiernas konkurrenskraft och analysera betydelsen av dessa.

### Hur konkurrerar rederierna?

Företag inom olika branscher konkurrerar på olika sätt, vanligast är pris och kvalitet/innovation. Enligt en studie genomförd av TML och Nautical Enterprise (2010) på uppdrag av EU-Kommissionen lägger kunderna inom sjötransportsektorn generellt sett störst vikt på transportkostnader (dvs. pris). Därefter kommer frekvens och pålitlighet (dvs. kvalitet), se Figur 3.1.



Figur 3.1: Betydelse av pris och kvalitet inom sjöfartssektorn  
Källa: TML och Nautical Enterprise (2010)

Hur rederierna konkurrerar beror på vilken typ av sjöfart som bedrivs. Medan konkurrensen inom bulk- och containersjöfart är starkt fokuserad på pris ligger fokus inom roro- och passagerarsjöfart på specialisering och mervärde. Inom tanksjöfarten har fokus under senare år gått från pris till ett ökat fokus på specialisering och mervärde, t.ex. i form av säkrare, mer pålitliga och miljö-medvetna transporter, se Tabell 3.1.

Tabell 3.1: Konkurrens inom sjöfartens olika delsegment

Delsegment	Typ av sjöfart	Typ av konkurrens
Tank	Standardsjöfart + viss ökning av kontraktssjöfart & industrisjöfart	Traditionellt sett pris. Viss trend av ökad specialisering och fokus på mervärde.
Bulk	Standardsjöfart	Pris
Container/Feeder	Standardsjöfart	Pris
Roro	Kontraktssjöfart	Specialisering och mervärde
Passagerarsjöfart	Kontraktssjöfart	Specialisering och mervärde

Svenska rederier har traditionellt sett teknik och kvalitet som sina starkaste konkurrensfördelar och Sverige ligger idag tvåa på Paris MOU:s vita lista. Det är således inom de teknikintensiva områdena som svenska rederier har varit mest framgångsrika internationellt. Exempel på teknikintensiva transporter är t.ex. transporter av nyttillverkade bilar, livsmedel, lastbilar, personbilar, passagerare, oljeprodukter, trä- och pappersprodukter.

Under senare år har lågkonjunktur och ökad konkurrens från sjöfartsnationer i Asien lett till ett ökat fokus på pris inom alla delsegment. Detta har gjort kostnadseffektivitet centralt för långsiktig överlevnad. Allra störst har prispressen varit inom standardsjöfart som bedrivs i internationell konkurrens (tank-, bulk-, container- och feedersjöfart). Inom kontraktssjöfart (roro) och marknadssegment med högt fokus på service och kvalitet (passagerarsjöfart) har prispressen varit mindre.

Rederiernas förmåga att reducera/effektivisera kostnader bestäms till stor del av deras kostnadsstruktur. Sjöfart är en väldigt kapitalintensiv näring. Studien av TML och Nautical Enterprise visar att kapital och bränsle generellt sett är de största kostnadsposterna för alla typer av rederier, men att kostnadsfördelningen skiljer sig åt beroende på vilken typ av transport som bedrivs. Detta beror på att olika typer av transport kräver olika typer av fartyg, bemanning, teknologisk specialisering osv.

Medan kostnadsstrukturen för bulk-, container- och tanksjöfart är relativt likartad observerar vi signifikanta skillnader i förhållande till passagerarsjöfart, och till viss del även till feeder- och rorosjöfart. Skillnaderna rör framförallt tre kostnadselement: bränsle, bemanning samt lager och smörjolja, se Tabell 3.2.

Tabell 3.2: Skillnader i kostnadsstruktur mellan sjöfartens olika delsegment

Källa: Egen bearbetning baserad på TML och Nautical Enterprise (2010)

Not: Resterande kostnadsposter utgörs av försäkringar, administrationskostnader, underhåll och reparationer, hamnavgifter, ränta samt återbetalning av kapital

Kostnads- element	Kostnader som andel av totala kostnader			
	Feederfartyg	Tank-, bulk-, containerfartyg	Roro- fartyg	Passagerar- fartyg
Bränsle	50%	39-40%	35%	12-24%
Bemanning	5%	3-6%	6%	11-18%
Lager och smörjolja	2%	2%	1%	8-20%

Det marknadssegment där bränslekostnaderna spelar en avgörande roll för rederiernas konkurrenskraft är framförallt feedersegmentet där bränsle står för 50 procent av kostnaderna. Även för större containerfartyg, tankfartyg och bulkfartyg utgör bränslekostnaderna en stor andel (39-40 procent) av totala kostnader. Detta skiljer sig markant från passagerarsjöfarten där bränsle-kostnaderna endast motsvarar mellan 12 och 24 procent av kostnaderna. Inom detta segment utgör istället bemanning samt lager och smörjolja betydligt större kostnadsposter än inom andra segment. Rorosegmentet ligger mitt emellan.

För en närmare beskrivning av kostnadsstrukturen inom sjöfartssektorns olika delsegment, se Appendix I.

## Vad påverkar rederiernas konkurrenskraft?

Rederiernas konkurrensförutsättningar påverkas av tre typer av ramvillkor:

- *Globala ramvillkor* som är samma för alla rederier runt om i världen, t.ex. global efterfrågeutveckling på transporter, utveckling i råoljepriser, samt globala utsläppsregler.
- *Nationella ramvillkor* som rederierna inte kan påverka direkt, men som har stor betydelse för förmågan att konkurrera internationellt, t.ex. utformningen av gällande skatteregelverk, bemanningsregler, offentliga satsningar på forskning och utveckling, sjöfartsstöd etc.
- *Lokala ramvillkor* som rederierna själva direkt kan påverka, t.ex. genom effektivt utnyttjande av resurser eller företagsinterna satsningar på forskning och utveckling.

*Det är de nationella ramvillkoren som är fokus i denna rapport.<sup>14</sup>*

<sup>14</sup> Denna avgränsning är gjord av tidsmässiga skäl och med motiveringen att det främst är de nationella ramvillkoren som påverkar den svenska flottans konkurrenskraft i relation till andra länders flottor (vilket är fokus i denna rapport). Lokala och globala ramvillkor påverkar även de rederiernas konkurrenskraft, men först och främst gentemot andra rederier i samma nationella flotta eller gentemot andra transportslag.



Baserat på en genomgång av tidigare analyser av den svenska rederinäringen<sup>15</sup> finner vi sex nationella ramvillkor av central betydelse för rederiernas konkurrenskraft som i det följande analyseras en efter en:

- Skatteregelverk
- Bemanningsregler
- Sjöfartsstöd
- Finansieringsstöd
- Administrationskostnader och avgifter
- Forskning och utveckling

## 3.2 Analys av ramvillkor för god konkurrenskraft

Vår genomgång av nationella ramvillkor visar att betydelsen av dessa skiljer sig mellan olika delsegment, se Tabell 3.3.

Tabell 3.3: Viktigaste förutsättningar för god konkurrenskraft inom sjöfartssektorn

Delsegment	Viktigaste ramvillkor för god konkurrenskraft
Tank	Bemanningsregler, FoU, Skatteregelverk
Bulk	Bemanningsregler, FoU, Skatteregelverk
Container/Feeder	Bemanningsregler, FoU, Skatteregelverk
Roro	Sjöfartsstöd, Skatteregelverk
Passagerarsjöfart	Sjöfartsstöd, Skatteregelverk

### Skatteregelverk

#### *Generell betydelse av skatteregelverk inom sjöfartssektorn*

Sjöfart är en mycket kapitalintensiv näring. Varje investering i ett nytt fartyg kan uppgå till hundratals miljoner kronor och kapitalkostnader i form av räntor och avskrivningar motsvarar som regel 25-45 procent av rederiernas totala kostnader.<sup>16</sup> Detta innebär att utformningen av skatteregelverk kan ha stor betydelse för rederiernas resultat, särskilt i tider av kraftiga konjunktursvängningar.

Inom EU har man infört möjligheten till så kallad tonnageskatt<sup>17</sup>, se Box 1. Syftet med tonnageskatten är att öka rederiernas flexibilitet i tider av osäker konjunktur samt att öka möjligheterna för att balansera köp och försäljning av fartyg.

<sup>15</sup> Bl.a. SOU 2010:73, Tillväxtanalys (2010), Sjöfartsforum (2010), SEKO sjöfolk (2010)

<sup>16</sup> Överavskrivningar förekommer även inom andra sektorer. Dock är sjöfartssektorn unik i sin kapitalintensitet samt kapitalets internationella lättrorlighet som gör att rederierna utan större problem kan flytta sina fartyg utomlands vid ändringar i de nationella ramvillkoren.

<sup>17</sup> Införandet av tonnageskatt kräver emellertid undantag från EU:s statsstödsregler.

Föhoppningen är att införandet ska öka konkurrenskraften och hindra utflaggning av fartyg från EU.

*En tonnageskatt innebär att rederiernas inkomst beskattas schablonmässigt med utgångspunkt i fartygets storlek istället för i de faktiska inkomsterna. Till skillnad från det traditionella svenska skattesystemet där rederiet endast beskattas under vinstår är beskattningen under ett tonnageskattesystem oberoende av företagets resultat.*

*För att beräkna skatten multipliceras ett schablonbelopp med ett antal dagar som företaget förfogat över respektive fartyg. Den schablonberäknade inkomsten läggs därefter samman med företagets övriga inkomster och beskattas med den vanliga bolagsskattesatsen.*

*Fördelen med tonnagebeskattning är störst under högkonjunktur, då redarna kan bygga upp ett kapital, för att sedan utnyttja vid lågkonjunktur. Utan tonnageskatt måste redarna dessutom köpa och sälja fartyg under samma räkenskapsår för att undvika kapitalbeskattning.<sup>18</sup>*

**Box 1: Tonnageskatt. Källa: EU-kommissionen (2004)**

Sverige är ett av få sjöfartsländer som inte har ett tonnageskattesystem. Istället betalar rederierna bolagsskatt (26,3%) på den *faktiska* vinsten.<sup>19</sup> Vid försäljning av fartyg beskattas den vinst som uppkommer genom skillnaden mellan fartygets nedskrivna värde och försäljningsvärdet. Om rederiet säljer och köper fartyg under samma räkenskapsår undviker man i det nuvarande systemet kapitalbeskattning.

I februari 2006 presenterades resultatet av utredningen *Tonnageskatt för sjöfartsnäringen* (SOU 2006:20). Utredningen föreslår införandet av en frivillig tonnagebeskattning av fartyg i Sverige. En enhällig riksdag röstade 2007 för detta förslag men frågan har stannat på departementsnivå. Regeringen har tidigare meddelat att införandet av ett tonnageskattesystem inte är aktuellt under innevarande regeringsperiod. Kraven på ett nytt beslut ledde dock till att riksdagen återigen röstade i ärendet i april 2012. Denna gång röstades förslaget ned med hänvisning till att resultat från pågående utredningar bör inväntas innan beslut tas.<sup>20</sup>

På EU-nivå genomför EU-Kommissionen via DG Competition (2012) för närvarande en genomgång av reglerna för statsstöd till sjöfartssektorn<sup>21</sup> Fram till mitten av maj 2012 pågår en offentlig konsultation där såväl allmänheten som myndigheter, företag och intresseorganisationer kan bidra med åsikter och kommentarer till det nuvarande regelverket. Kommissionen kommer därefter att ta hänsyn till dessa inlägg när de senare under året utvärderar behovet av

<sup>18</sup> Stora prisskillnader (pga starkt volatila sjöfartsmarknader) gör ofta att det inte är lämpligt att köpa ett fartyg i direkt anslutning till försäljning. Källa: Redareföreningen (2012)

<sup>19</sup> I budgetpropositionen för 2013 föreslås en sänkning av bolagsskatten till 22%.

<sup>20</sup> Se Skatteutskottets betänkande 2011/12:SkU14

<sup>21</sup> Enligt det nuvarande regelverket som trädde i kraft 2004 ska reglerna utvärderas sju år efter införandet.

ändring av statsstödsreglerna. Om Kommissionen beslutar att ändra reglerna för statsstöd till sjöfartssektorn kan detta även komma att innebära ändringar i de tonnageskatteregler som tillämpas runt om i världen.

#### *Betydelse av skatteregelverk inom sjöfartens olika delsegment*

Avsaknaden av ett tonnageskattsystem är till nackdel för alla redare i tider av kraftiga konjunktursvängningar. Enligt Rederinämnden (2011) varierar de finansiella resultaten kraftigt från år till år inom sjöfartssektorns alla delsegment. Detta tyder på att rederier inom alla delsegment skulle kunna tjäna på införandet av ett tonnageskattsystem som bringar mer stabilitet och tillåter mer långsiktig planering då skatteutgifterna är desamma, oavsett rederiets finansiella resultat under ett specifikt år.

Störst *relativ* nackdel har det nuvarande skattesystemet emellertid för små och medelstora rederier. Dessa är mer konjunktur känsliga än större rederier och har ofta inte tillräckligt många fartyg för att kunna skatteplanera via överavskrivningar.

Sammantaget finner vi att ett skatteregelverk som gynnar konkurrenskraften är av stor betydelse för alla sjöfartens delsegment.

## **Bemanningsregler**

#### *Generell betydelse av bemanningsregler inom sjöfartssektorn*

För rederier inom EU motsvarar bemanningskostnaderna i genomsnitt mellan 3 och 18 procent av de totala kostnaderna, se Tabell 2. För svenska rederier är den genomsnittliga andelen troligtvis större. Detta beror på att möjligheten att anställa besättning från låglöneländer (främst Filippinerna och andra länder utanför EES) är begränsad jämfört med andra länder. Bestämmelserna för detta regleras i ett avtal för tillfälligt anställd personal (TAP-avtalet), se Box 2.

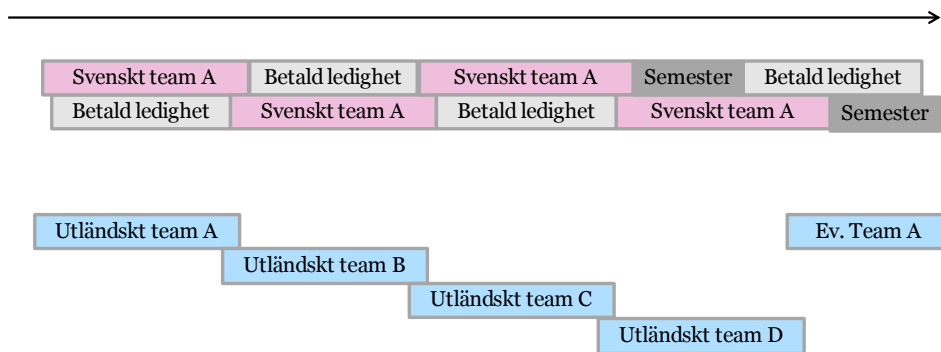
*TAP-avtalet som infördes 1998 ger rederierna möjlighet att tillfälligt anställa utländsk personal på samtliga befattningar ombord på svenskflaggade fartyg. Avtalet tillåter att upp till 50 procent av personalen per funktion anställs till TAP-avtalets villkor. Under 2010 har dock tillämpningsavtalen för vissa rederier reviderats med resultatet att det är möjligt att utöka andelen TAP-anställda till 75 procent. Andelen av besättningen som får omfattas av TAP-avtal fastställs i förhandlingar med facket och gäller per befattnings- eller avtalsområde. Fördelningen gäller rederiets flotta. Således behöver inte minst 50 eller 75 procent av samtliga befattningar ombord på varje enskilt fartyg vara svensk så länge balansen upprätthålls för flottan som helhet.*

#### **Box 2: TAP-avtalet Källa: SOU 2010:73**

Lönevillkoren för det svenska manskapet regleras kollektivt i storsjöavtalet respektive färjeavtalet. Våra beräkningar som är baserade på kollektivavtalens minimilöner samt lönenivåerna i TAP-avtalet visar löneskillnader på 20-30 procent mellan svensk och TAP-anställd besättning. En högre tillåten andel utländsk besättning ombord på svenskflaggade fartyg, främst besättning från

länder utanför EES<sup>22</sup>, skulle således kunna reducera kostnaderna och öka konkurrenskraften hos rederier med svenskflaggade fartyg.

Det är emellertid inte skillnaderna i lönenivåer som utgör de största besparingarna när rederierna anställer utländsk besättning. Istället är det faktum att svensk personal har betalt för en årsanställning (får lön under arbetsperioder och viloperioder plus att de får betald semester) medan personal anställd enligt TAP-avtalet endast ersätts för den tid de är ombord. Om rederiet anställer ny utländsk personal efter varje tjänstgöringsperiod kan med andra ord antalet årsanställda per befattning i princip halveras, se Figur 3.2. TAP-avtalet möjliggör således ytterliggare kostnadsreduceringar hos rederier med svenskflaggade fartyg eftersom besättningen under TAP-avtalet ersätts efter effektiv arbetstid på timbasis och inte på årsbasis med tillhörande förmåner.



**Figur 3.2: Kostnadsskillnader mellan inhemsk och utländsk besättning**  
Källa: Egen bearbetning, baserad på Tillväxtanalys (2010)

#### *Betydelse av bemanningsregler inom sjöfartens olika delsegment*

Betydelsen av bemanningsregler skiljer sig åt mellan sjöfartssektorns olika delsegment. Den främsta orsaken till detta är skillnader i hur stor andel av besättningen som kan ersättas med utländsk arbetskraft utan att försämra kvalitén på de tjänster som levereras. Tidigare studier<sup>23</sup> har indikerat att besättningen på passagerarfartyg endast i begränsad utsträckning kan ersättas av filippinsk besättning, medan största delen av besättningen på en produkt-tanker eller ett containerfartyg skulle kunna ersättas av filippinsk besättning enligt TAP-avtal utan att äventyra servicenivån. Uppgifter som framkommit i samband med framtagandet av denna rapport pekar emellertid på att även passagerarfartyg i internationell trafik kan ersätta personal med utländsk bemanning. Interna undersökningar av kundnöjdhet som genomförts av ett av sveriges största färjerederier visar att passagerarna är minst lika nöjda då besättningen utgörs av icke-svensk personal. Detta gäller såväl besättning från andra länder inom EES som besättning från länder utanför EES.<sup>24</sup>

<sup>22</sup> Besättning inom EES omfattas av likartade regler till skillnad från personal från länder utanför EES.

<sup>23</sup> Se till exempel Statskontoret (2010), sid. 80 samt SOU 2010:73, sid. 288

<sup>24</sup> Claes Berglund, director public affairs and sustainability, Stena AB. Intervju 27 september 2012

Baserat på ovanstående finner vi att utformningen av bemanningsregler är av större betydelse för de segment där kraven på besättningens nationalitet är låga. Detta gäller typiskt bulk-, container- och feedersegmenten där konkurrensen primärt sett sker utifrån pris. Även inom tanksegmentet där rederierna under senare år börjat differentiera sig genom att erbjuda mervärde i form av mer miljömedvetna och säkrare transporter tyder utvecklingen på att en stor del av bemanningen kan ersättas med arbetskraft från låglöneländer. Detta beror på att mervärdesskapningen inte sker ombord (vilket t.ex. är fallet på en färja eller ett kryssningsfartyg) utan i värdekedjans tidigare led, till exempel genom utvecklandet av säkerhetsrutiner och utsläppsreducerande motorer. Nyligen gjorda undersökningar av kundnöjdhet som genomförts på internationella färjelinjer tyder emellertid på att passagerarfartyg till viss grad skulle kunna byta svensk besättning mot utländsk arbetskraft utan att äventyra kvalitén på de tjänster som erbjuds.

## **Sjöfartsstöd**

### *Generell betydelse av regler för sjöfartsstöd inom sjöfartssektorn*

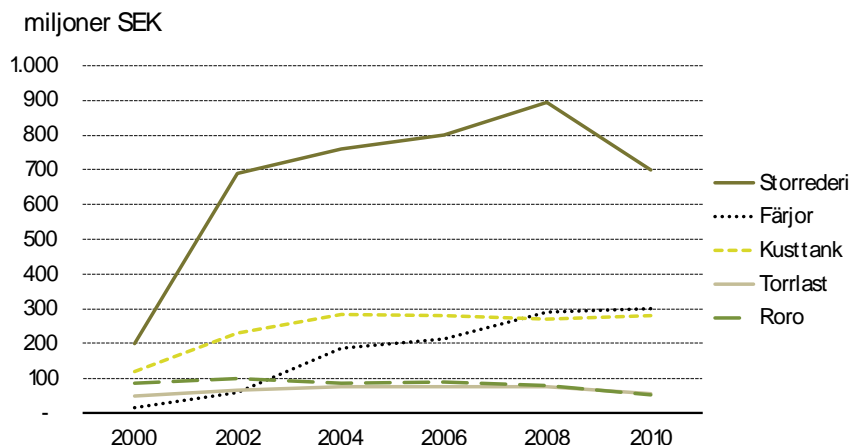
Det svenska sjöfartsstödet innebär att svenskflaggade last- och passagerarfartyg i internationell trafik kan kompenseras för skatter och arbetsgivaravgifter för alla ombordanställda. Detta innebär en reduktion av bemanningskostnaderna i storleksordningen 35-40 procent. Stödet beviljas enligt vissa villkor, bland annat ställs krav på försäkringar och att praktikplatser ställs till förfogande för landets sjöfartsutbildningar. Det görs ingen skillnad mellan små och stora rederier. Stödet är även helt oberoende av rederiernas finansiella resultat, dvs. såväl rederier som är i behov av kompensationen för att uppnå positivt resultat som de som inte är det har rätt till sjöfartsstöd enligt nettomodellen.

År 2001 utvidgades sjöfartsstödet från att endast omfatta lastfartyg till att också omfatta passagerarfartyg i internationell trafik. Emellertid finns det fortfarande vissa mindre delsegment som inte omfattas, t.ex. sjömättningsföretag och andra specialfartyg. År 2011 utbetalades 1,71 miljarder kronor i sjöfartsstöd och i budgetpropositionen för år 2012 (prop 2011/12:1) beräknas det svenska sjöfartsstödet att uppgå till ca 1,42 miljarder kronor. Detta är en minskning med ca 400 miljoner kr jämfört med år 2010.

### *Betydelse av regler för sjöfartsstöd inom sjöfartens olika delsegment*

Sjöfartsstödet är centralt för överlevnaden för många av de svenska rederierna. I vilken utsträckning enskilda rederier är beroende av sjöfartsstödet för att uppnå ett positivt resultat varierar dock stort, såväl mellan som inom delsegmenten.

I absoluta tal står de stora rederikonglomeraten, framför allt Stena Line, för nästan hälften av sjöfartsstödet, se Figur 3.3.



Figur 3.3: Värde av sjöfartsstödet per segment 1998-2010

Källa: Egen bearbetning, baserat på Rederinämnadens avrapportering 2000-2011

Förklaringen ligger i att storrederierna (som ofta är verksamma inom flera av sjöfartsnäringens delsegment) har stora besättningar. Resultatmässigt är storrederierna som helhet inte beroende av sjöfartsstödet för att uppnå ett gott resultat. Rederinämnadens utvärdering (2011) visar att tre av fyra storrederi i Sverige skulle uppnå en skälig vinst även utan sjöfartsstöd år 2010. För det fjärde rederiet innebär sjöfartsstödet en svag förbättring av resultatet, men rederiet uppvisar fortfarande en förlust. Denna observation kan framförallt förklaras av en pågående struktumvandling inom trä- och pappersindustrin efter finanskrisen samt ökad konkurrens och prispress inom containersjöfarten. Att de flesta storrederi som helhet inte är beroende av sjöfartsstödet för att nå positivt resultat betyder emellertid inte att alla enskilda delar inom dessa rederier skulle uppnå positivt resultat utan sjöfartsstödet.<sup>25</sup>

Större betydelse för det finansiella resultatet tycks sjöfartsstödet ha för de mindre färjerederierna och rororederierna, där bemanningskostnaderna utgör en större del av de totala kostnaderna. Av de fyra färjerederier som ingår i Rederinämnadens analys skulle två gått med förlust utan sjöfartsstödet. Av de fyra Rororederierna skulle ett gått med förlust utan sjöfartsstöd år 2010.

De flesta rederier som fått sjöfartsstöd år 2010 är verksamma inom tank-, bulk- och containersegmenten. Även här spelar sjöfartsstödet en viktig roll för många av rederiernas finansiella resultat. Av 32 tankfartyg och 15 torrlastfartyg skulle ca en tredjedel inom varje segment inte uppnått positivt resultat utan sjöfartsstödet.

Tank-, bulk- och containerrederiernas beroende av sjöfartsstödet skulle förmodligen minska signifikant om de nuvarande bemanningsreglerna ändrades för att tillåta en högre andel utländsk arbetskraft.

<sup>25</sup> Till exempel kan rederiets passagerarsjöfartsverksamhet vara mer beroende av sjöfartsstödet än rederiets tanksjöfartsverksamhet.

Baserat på ovanstående finner vi att sjöfartsstödet har störst betydelse för de delsegment som inte kan påverka sina bemanningskostnader genom en minskning i andelen inhemsk besättning, dvs. till största del färjerederierna, men till viss del även ropaxrederierna som även transporterar passagerare.

## Finansieringsstöd

### *Generell betydelse av finansieringsstöd inom sjöfartssektorn*

Rederiverksamhet som bedrivs av ett svenskt rederi eller av ett utländskt rederi med betydande svenskt inflytande kan få finansieringsstöd i form av lån från den Svenska Skeppshypotekskassan. Kassan är ett komplement till de traditionella bankerna och förser rederier med lån på upp till 70 procent av fartygets värde (i särskilda fall 80 eller 90 procent – det senare endast vid små fartyg). Den maximala lånetiden är 15 år. Utlåning sker i svensk eller utländsk valuta med fast eller rörlig ränta och individuella räntevillkor. Företräde ges till mindre rederier.

Enligt Skeppshypotekskassan (2012) betalades det under 2011 ut tre lån på totalt 289 miljoner kr. Om man bortser från effekterna av finanskrisen år 2009 var detta den lägsta nivån på låneutbetalningar på tio år. Skärpta miljökrav kan emellertid innebära ökade finansieringsbehov för rederierna i framtiden. Även den generella trenden av större och större fartyg, speciellt inom containersegmentet, kan leda till ökade krav på finansiering. En ökad belåningsgrad kan innebära en högre riskfaktor, främst för mindre rederier.

### *Betydelse av finansieringsstöd inom sjöfartens olika delsegment*

Skeppshypotekskassan lånar ut pengar till alla delsegment inom sjöfartssektorn. Även om den största utlåningen i absolutbelopp sker till stora rederier är finansieringsstödet av större *relativ* betydelse för små och medelstora rederier som kan ha svårt att skaffa kapital på annat sätt.

## Administrationskostnader och avgifter

### *Generell betydelse av administrationskostnader och avgifter inom sjöfartssektorn*

Administrationskostnader och andra avgifter motsvarar i genomsnitt 10-13 procent av rederiernas totala kostnader. Kostnaderna består bland annat av registreringsavgifter, hamnavgifter, lotsavgifter och farledsavgifter där hamnavgifter utgör den största delen. Medan hamn-, farleds- och lotsavgifter endast beror på fartygens storlek/kapacitet skiljer sig registreringskostnaderna åt beroende på flaggstat.

Enligt Sjöfartsverket (2012b) ska alla svenskregistrerade skepp som är minst 12 m långa och minst 4 m breda vara registrerade i fartygsregistrets skeppsdel. För detta betalar redaren en registreringsavgift som år 2012 uppgår till 11 300 kronor. I denna avgift ingår registrering, inskrivning av förvärv, samt ett nationalitetscertifikat. Utöver detta betalar rederierna en stämpelskatt<sup>26</sup> som uppgår till 5 600 kronor plus 0,4 procent av inteckningsvärdet.

<sup>26</sup> Stämpelskatten måste betalas innan pantbrev lämnas ut. Skatten motiverades under många år med att den motsvarades av kostnaderna för inspektionsverksamheten (vilken idag är självfinansierad) och saknar motsvarighet i andra länder.

För att fastställa fartygets bruttodräktighet genomförs skeppsmätning. Uppgifter om fartygs dräktighet används i många sammanhang till exempel vid beräkning och fastställande av hamn-, lots-, och farledsavgifter. En nymätning kostar mellan 7 150 och 141 000 kronor, beroende på fartygets storlek. Ommätning av fartyg från utlandet är billigare och kostar mellan 4 650 och 42 000 kronor.

Farledsavgiften (som endast tillämpas i Sverige och Finland) är tvådelad där den ena delen tas ut på fartygets bruttodräktighet (1,80-2,05 kr per enhet) och den andra på lastat och lossat gods (0,8-2,90 kr per ton). Fartyg med lågsvavligt bränsle betalar reducerad farledsavgift. Även hamn- och lotsavgifter varierar beroende på fartygens storlek. Vissa svenska hamnar tillämpar miljö-differentierade avgifter.

#### *Betydelse av administrationskostnader och avgifter inom sjöfartens olika delsegment*

Betydelsen av administrationskostnader eller avgifter skiljer sig inte väsentligt mellan sjöfartens olika delsegment. Detta beror på att administrationskostnader och avgifter som andel av totala kostnader är relativt konstant oavsett vilken typ av sjöfart som bedrivs.

## **Forskning och utveckling**

#### *Generell betydelse av forskning och utveckling inom sjöfartssektorn*

Innovationsförmågan inom svensk sjöfart är av central betydelse för rederiernas långsiktiga konkurrenskraft. Svenska rederier har traditionellt sett konkurrerat på teknik och kvalitet och varit framgångrika med att utveckla nya lösningar.

I Sverige arbetar drygt ett trettiotal institutioner med behovsmotiverad sjöfartsforskning.<sup>27</sup> På initiativ av Sveriges Redareförening bildades år 2007 kompetenscentret Lighthouse som är ett samarbete mellan Chalmers, Handelshögskolan i Göteborg och Redareföreningen. Forskningen inom Lighthouse bedrivs med medel från näringen via Sveriges Redareförening, tillsammans med VINNOVA, Sjöfartsverket och Västra Götalandsregionen.

Trots många aktörer verksamma inom svensk sjöfartsforskning uppger Sveriges Redareförening (2010) att huvuddelen av forskning och utveckling skett på uppdrag av enskilda rederier eller i samarbete mellan ett fåtal parter med egen kompetens och egna resurser. Bidraget från offentlig FoU har varit begränsat.

Uppgifter om storleken på de offentliga sjöfartssatsningarna varierar mellan källor. I den offentliga utredningen (SOU 2010:73) av sjöfartssektorns konkurrenskraft som genomfördes år 2010 uppskattade Sjöfartsverket de statliga satsningarna på sjöfartsforskning till omkring 30 - 40 miljoner per år (motsvarande ca 3 - 4% av de samlade statliga medlen till transportforskning). De största finansiärerna uppges vara Vinnova och Sjöfartsverket. På

---

<sup>27</sup> Dessa är bland annat Chalmers, SSPA, Sveriges tekniska forskningsinstitut, Kungliga tekniska högskolan, Totalförsvarets forskningsinstitut, TFK, Linköpings universitet, Lunds universitet, Luleå tekniska högskola, Högskolan i Kalmar samt World Maritime University i Malmö.



Sjöfartsverkets hemsida uppges den egna forskningsbudgeten till sjöfart vara betydligt mindre: 4,1 miljoner kr för år 2011.<sup>28</sup>

Mot bakgrund av dessa relativt låga nivåer på offentlig FoU har tidigare utredningar på transport- och sjöfartsområdet föreslagit utökade resurser till FoU inom sjöfartssektorn. Transportforskningsutredningen (SOU 2010:27) har bland annat föreslagit att Sjöfartsverket bör få 13 miljoner kronor per år för att bedriva forskning. Sjöfartsverket (2011b) menade dock i sitt remissvar att detta inte är tillräckligt för att de på ett tillfredsställande sätt ska kunna genomföra sina uppgifter. Hur mycket som bör satsas uppges inte.

Under senare år har Sveriges Redareförening tagit en alltmer aktiv roll inom sjöfartsforskningen. Bl.a. har föreningens forskningskommitté utvecklat en forskningsstrategi som syftar till att stödja och utveckla svenska rederiers innovationsförmåga och konkurrenskraft. Forskningsstrategin innehåller sju fokusområden.<sup>29</sup> Redareföreningen har även kommunicerat att de under 2010-2013 i första hand kommer att initiera och stödja forskning inom tre delområden: fartygs energisystem, intelligenta ombordsystem, samt logistiksystem.

För att kommunicera en stark svensk forsknings- och utvecklingsmiljö har Sveriges Redareförening under 2010 tagit initiativ till att inrätta ett årligt pris – *The Swedish Shipping Innovation Award*, se Box 3.

*För att påskynda kommersialiseringen av hållbara sjötransportlösningar, öka intresset för sjöfart hos studenter och forskare, samt stimulera till tvärvetenskaplig forskning beslutade Sveriges redareförening år 2010 att införa ett årligt pris, "The Swedish Shipping Innovation Award". Priset går till en institution eller ett företag som utarbetat en vinnande konceptstudie inom ramen för uppsatta kriterier. Den vinnande konceptstudien får 500 000 kronor att använda till vidare forskning och utveckling. Priset är i första hand öppet för svenska forskningsinstitutioner, men riktas även till svenska företag i samarbete med forskningsinstitutioner i de nordiska länderna.*

**Box 3: The Swedish Shipping Innovation Award**

**Källa: Sveriges Redareförening (2010), Sveriges Redareförenings forskningsstrategi**

*Betydelse av forskning och utveckling inom sjöfartssektorns olika delsegment*  
Konkurrenskraften inom sjöfartssektorns olika delsegment påverkas av huruvida och inom vilka områden det satsas på offentlig forskning och utveckling.

Stora rederier är på grund av sin kapitalstyrka inte lika beroende av offentliga investeringar som mindre rederier. Detta betyder emellertid inte att offentliga satsningar på sjöfartsforskning och utveckling endast är viktigt för de mindre rederiernas konkurrenskraft.

<sup>28</sup> <http://www.sjofartsverket.se/Sjofartssektorn/Sjofartsforskning/>

<sup>29</sup> "ren och säker sjöfart"; "bättre totala transportlösningar som omfattar sjötransporter"; "sjöfartens roll i det internationella transportsystemet"; "personalen, vår viktigaste resurs"; "starta, stanna och växa i Sverige"; "mer resultat, mindre regler"; samt "ett rättvist avgiftssystem".

Offentliga satsningar, bl.a. inom miljö- och energiområdet, stärker konkurrenskraften hos stora rederier inom tank-, bulk- och containersegmenten där bränslekostnaderna utgör 30-50 procent av totala kostnader. Enligt beräkningar genomförda av TML och Nautical Enterprise (2010) förväntas nya utsläppsregler för svaveldioxid<sup>30</sup> öka kostnaderna för container-, bulk- och tankfartyg med ca 30 procent inom de närmaste 5-15 åren. Inom ro-ro- och passagerarsjöfartssegmenten förväntas kostnadsökningen bli mindre (mellan 5 och 20 procent), se Tabell 3.4.

**Tabell 3.4: Förväntad ökning av totala kostnader som resultat av nya utsläppsregler**  
**Källa: Egen bearbetning, baserad på TML och Nautical Enterprise (2010)**

År	Container-, bulk-, och tankfartyg	Roro/Ropax	Liten färja	Stor färja
<b>2015</b>	30,2%	20,5%	6,7%	13,7%
<b>2020</b>	31,2%	21,1%	6,9%	14,2%
<b>2025</b>	28,9%	19,6%	6,4%	13,1%

Då konkurrensen mellan rederier verksamma inom passagerarsjöfart främst sker på service och kvalitet är ökade bränslekostnader av mindre betydelse för de svenska rederiernas internationella konkurrenskraft. Emellertid kan ökade bränslekostnader inom detta segment leda till försämrade konkurrenskraft gentemot andra transportslag, till exempel på sträckor där passagerarsjöfarten konkurrerar med landburen trafik.

Offentliga satsningar på utveckling av ny teknik som kan reducera dessa kostnader är således centrala för att skapa god konkurrenskraft.

<sup>30</sup> Från juli 2010 sänktes den tillåtna mängden svavelinnehåll i fartygsbränsle till 1 procent i emissionskontrollområden som till exempel Östersjön och Nordsjön. Från år 2015 sänks nivåerna till 0,1 procent. Även globalt ska den högsta tillåtna svavelhalten sänkas från 4,5 viktprocent år 2010 till 3,5 från år 2012 och 0,5 från 2020 (eventuellt uppskjutet till 2025 vid brist på lågsvavligt bränsle).

## 4 Vad förklarar utvecklingen inom svensk sjöfart?

I detta kapitel undersöker vi hur utvecklingen i kapitel två hänger samman med de ramvillkor vi analyserat i kapitel tre.

Kapitlet inleds med en analys av i vilken utsträckning de rådande ramvillkoren påverkar rederiernas beslut om flaggstatstillhörighet. Därefter ser vi på hur de viktigaste ramvillkoren utvecklats för de svenska rederierna under senare år. Vi avslutar med att se på hur ramvillkoren skiljer sig mellan Sverige och Danmark, dit många svenska fartyg flyttat efter att ha flaggats ut från Sverige.

Vi finner att de flesta ramvillkor i större eller mindre utsträckning påverkar rederiernas val av flaggstat då de är kopplade till flaggstatstillhörigheten som sådan och inte till rederiets nationalitet eller de farvatten där fartygen seglar. Av de olika ramvillkoren har utformningen av de svenska bemanningsreglerna samt avsaknaden av ett svenskt tonnageskattesystem med stor sannolikhet varit de drivande faktorerna i den ökade utflaggningen av tank-, bulk- och containerfartyg under senare år. Goda förutsättningar gällande sjöfartsstöd kan ha bidragit till att passagerarfartygen hittills inte uppvisat samma utveckling.

Vi finner att ramvillkoren för svenskflaggade fartyg inte förändrats väsentligt under senare år. Med ett ökat kostnadsfokus, främst bland rederier inom tank-, bulk- och containersegmenten, har detta bevarande av status quo bidragit till ökad utflaggning.<sup>31</sup> Denna bild bekräftas när vi undersöker skillnaderna i ramvillkor mellan Sverige och Danmark.

De två viktigaste skillnaderna mellan Sverige och Danmark är förekomsten av ett danskt internationellt skeppsregister och ett danskt tonnageskattesystem. Dessa tillåter rederierna att reducera sina bemanningskostnader och ökar deras finansiella stabilitet. Tillsammans med en utpräglad och fokuserad sjöfartsstrategi i Danmark kan dessa skillnader i ramvillkor till stor del förklara varför Danmark upplevt en ökning av den inhemskegistrerade flottan av tank-, bulk och containerfartyg medan Sverige upplevt en minskning.

---

<sup>31</sup> Det kan även hända att förbättrade ramvillkor i andra länder försvagat konkurrenskraften hos de svenska villkoren ytterligare. Då utvecklingen i ramvillkor i andra länder än Sverige och Danmark legat utanför ramarna för denna analys kan vi inte avgöra om så är fallet eller inte.

## 4.1 Ramvillkor och val av flaggstat

Nationella ramvillkor kan påverka rederiernas val av flaggstat. Detta sker då förutsättningarna i Sverige skiljer sig från andra länder så till den grad att rederier under svensk flagg inte kan konkurrera med rederier under utländsk flagg på lika villkor. Vid en genomgång av de viktigaste ramvillkoren (identifierade i kapitel tre) finner vi att de flesta av dem påverkar rederiernas flaggval. Detta beror på att ramvillkoren ofta är strikt kopplade till flaggstatstillhörighet och inte är beroende av rederiets nationalitet eller i vilka farvatten fartyget seglar. Det enda ramvillkor som inte tycks påverka beslutet om flaggstat alls är utformandet av finansieringsstöd. Även administrationskostnader och avgifter har en begränsad betydelse för rederiernas val av flaggstat, se Tabell 4.1.

Tabell 4.1: Ramvillkorens påverkan på rederiernas flaggval

Ramvillkor	Påverkan på rederiernas flaggval
Skatteregelverk	✓
Finansieringsstöd	✗
Bemanningsregler	✓
Sjöfartsstöd	✓
Administrationskostnader och avgifter	✓/✗

I det följande går vi igenom ramvillkoren ett för ett och förklarar hur vi, baserat på vår analys i kapitel tre, kommit fram till detta.

### Skatteregelverk

Avsaknaden av ett tonnageskattesystem i Sverige påverkar med stor sannolikhet rederiernas val av flaggstat, speciellt i tider av osäker konjunktur. Detta beror på att en tonnageskatt ökar förutsägbarheten kring rederiernas kostnader och gör det möjligt att planera på längre sikt.

Då den flexibilitet och förutsägbarhet som ett tonnageskattesystem medför är viktig inom alla sjöfartens delsegment påverkar avsaknaden av ett svenskt tonnageskattesystem valet av flaggstat inom alla olika delsegment.

### Bemanningsregler

Vår analys av bemanningsreglernas betydelse inom olika delsegment i kapitel tre tyder på att TAP-avtalet till största del påverkar valet av flaggstat för rederier inom tank-, bulk och containersegmenten. Detta beror på att många rederier inom dessa segment skulle kunna spara stora summor pengar om de tilläts att anställa en högre andel utländsk arbetskraft. Hittills har bemanningsregler inte sett ut att vara avgörande för färjerederiernas val av flaggstat. Nyligen genomförda undersökningar av kundnöjdhet på färjor i internationell trafik med svensk respektive utländsk besättning indikerar emellertid att bemanningsregler kan

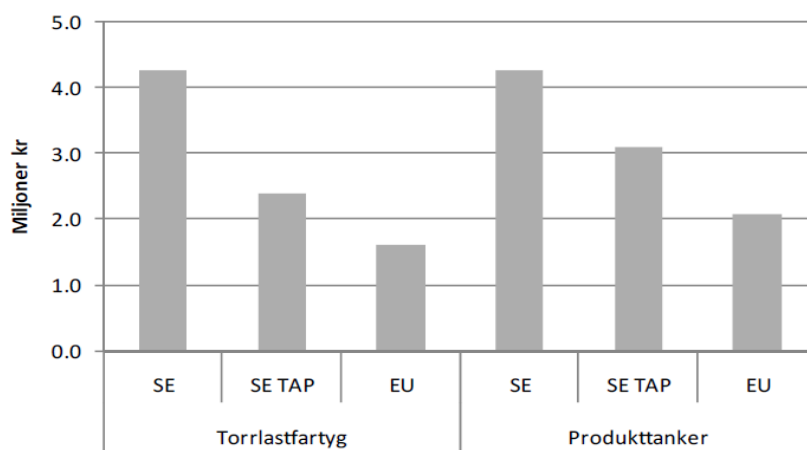
komma att spela en allt viktigare roll vid färjerederiernas val av flaggstat framöver.

Beräkningar genomförda av Tillväxtanalys (2010) visar att ett bulk-, container- eller tankfartyg skulle kunna spara ca 1 miljon kronor per år genom att öka den tillåtna andelen utländsk arbetskraft till en nivå som tillåts i länder med internationella skeppsregister, se Box 4. Besparingarna för ett färjefartyg som idag uppbär sjöfartsstöd kan enligt uppgifter från Stena AB vara långt större, över 20 miljoner kronor per år.<sup>32</sup>

*Tillväxtanalys genomförde år 2010 en genomgripande analys av det svenska sjöfartsklustret, där man bland annat såg på potentialen för kostnadsbesparingar vid ändringar i de gällande bemanningsreglerna.*

*Genom att jämföra arbetskraftskostnaderna i tre olika scenarier visade Tillväxtanalys att ett fartyg med sex befäl och åtta manskap inom torrlast- (bulk- och container-) eller tanksegmentet skulle kunna spara upp till 1 miljon kronor per år jämfört med dagens situation (i de fall TAP-avtalen utnyttjas fullt ut) om senior- och juniorofficerarna ombord ersattes till hälften av filippinsk besättning i linje med TAP-avtalet, och resterande besättning ersattes helt av filippinsk besättning (scenario EU i figuren nedan).*

*Jämfört med en situation då rederierna i utgångsläget endast hade svensk bemanning ombord skulle de med regler motsvarande dem i andra EU-länder kunna spara mellan 2 och 3 miljoner kr per år.*



*Not: Scenario SE: Samtliga positioner ombord besätts av svensk personal. Sjöfartsstöd enligt nettomodellen tillämpas. Scenario SE TAP: 50 procent av positionerna ombord besätts av svensk personal och 50 procent är filippinsk besättning. TAP-avtal samt nettomodellen tillämpas. Scenario EU: senior- och juniorofficerarna ombord besätts till hälften av filippinsk personal i linje med TAP-avtalet, resterande besättning besätts helt av filippinsk personal.*

#### **Box 4: Besparingar vid ändringar i gällande bemanningsregler**

**Källa: Tillväxtanalys (2010)**

<sup>32</sup> Besparingen som kan uppnås genom att flagga en passagerarfärja under Bahamasflagg uppgår enligt uppgift till över 20 miljoner kronor per år. Källa: Claes Berglund, director public affairs and sustainability, Stena AB. Intervju 27 september 2012.

## Sjöfartsstöd

Regler för sjöfartsstöd kan påverka rederiernas val av flaggstat om det råder signifikanta skillnader mellan länder gällande i) nivå på kompensation samt ii) vilka rederier som har rätt till kompensation.

Sjöfartsstödet omfattar idag handels- och passagerarfartyg i internationell trafik och kan därmed tänkas påverka valet av flaggstat för de rederier som faller utanför denna definition. Exempel på att detta skett ges i en rapport av fackföreningen SEKO sjöfolk (2010), där just sjöfartsstödet uppges vara huvudanledningen till sjömättningsföretaget Marin Mättekniks beslut att flagga ut sina fartyg till Danmark. Då antalet fartyg i internationell konkurrens som inte omfattas av sjöfartsstödet är få, är effekten av ett icke-allomfattande sjöfartsstöd begränsad.

I kapitel två fann vi att sjöfartsstödet har störst betydelse inom passagerarsjöfarts- och rosegmenten där möjligheterna att ersätta inhemsk besättning med utländsk är mer begränsade än inom t.ex. tank-, bulk- och containersegmenten. Av samma anledning finner vi att utformningen av sjöfartsstödet har störst betydelse för valet av flaggstat inom dessa segment.

Även om det svenska sjöfartsstödet inte omfattar alla sektorns delsegment ser regelverket ut att innehålla gynnsamma villkor för dem som omfattas. Bland annat ges kompensation för *all* ombordanställd personal, även besättning inom intendenturen. Detta är även fallet i Danmark, men exempelvis inte i Norge. Att de svenska reglerna för sjöfartsstöd är likvärdiga med dem i andra länder kan hjälpa till att förklara varför andelen svenskflaggade passagerarfartyg varit relativt konstant under årens lopp.

## Finansieringsstöd

Utformningen av finansieringsstöd bör inte påverka rederiernas flaggval då kraven som ska uppfyllas för att få lån från den svenska Skeppshypotekskassan inte är knutna till rederiernas val av flaggstat. Således kan även svenska rederier som väljer att flagga ut sina fartyg till ett annat land fortsatt få lån från Skeppshypotekskassan.

## Administrationskostnader och avgifter

Hamn-, farleds-, och lotsavgifter bör inte påverka rederiernas flaggval då de är helt oberoende av flaggstat. Stora skillnader i registreringsavgifter kan dock till viss grad tänkas påverka rederiernas val av flaggstat.

Betydelsen av administrationskostnader och avgifter är emellertid begränsad då de endast utgör en liten del av rederiernas totala kostnader. Till exempel kan ett tankfartyg baserat på tidigare exempel spara 10 miljoner kr i bemanningskostnader genom att flagga ut ett fartyg under 10 års tid. De samlade besparingarna förknippade med själva registreringen är väsentligt mindre – i storleksordningen 500 000 kr.

## Forskning och utveckling

Offentliga satsningar på forskning och utveckling har med stor sannolikhet en indirekt, men viktig, påverkan på rederiernas val av flaggstat.

Även om offentliga satsningar på forskning och utveckling inte enbart kommer rederier med fartyg under inhemsk flagg till godo kan storlek och fokus på offentlig sjöfartsforskning påverka rederiernas val av flaggstat. Ett land där det satsas mycket på offentlig sjöfartsforskning är, allt annat lika, en mer attraktiv flaggstat då satsningar av detta slag ofta är del av en större och genomgripande strategi som visar på politisk prioritering av sektorn.

## Betydelsen av en nationell sjöfartsstrategi

Även om rederiernas val av flaggstat till stor del påverkas av de ramvillkor som diskuterats ovan är det viktigt att komma ihåg att det är helhetsbilden som räknas. Fördelaktiga bemanningsvillkor och ett tonnageskattesystem är med största sannolikhet inte tillräckligt för att locka till sig rederier om övriga förutsättningar inte är gynnsamma. För att kunna skapa en konkurrenskraftig sjöfartsnation på lång sikt krävs en långsiktig och hållbar strategi som hela samhället står bakom.

Genom att se på de regelverk som sätter villkoren kommer man således långt, om än inte hela vägen, i bedömningen av olika flaggstats relativa attraktivitet. För en fullständig analys bör även mer svärmätta faktorer såsom stabilitet, goodwill, landets varumärke samt kundförtroende tas i beaktning. Detta har bl.a. betonats av Statskontoret (2010) i samband med en jämförelse av förutsättningarna för rederier i Norge och Danmark.

Även om en fullständig analys av diverse "mjuka" faktorer är utanför ramen för denna rapport är det tydligt att en nationell sjöfartsstrategi med en klar inriktning och ett dedikerat fokus på sjöfartsnäringen är en viktig byggsten i skapandet av en stark sjöfartsnation med god internationell konkurrenskraft. Sverige har hittills inte haft någon utpräglad sjöfartsstrategi, någonting som skiljer oss ifrån många andra europeiska länder som nått stor framgång inom den internationella sjöfarten under senare år.

Ett exempel är Danmark, där man i början av 2000-talet utarbetade en maritim strategi för att bli Europas ledande sjöfartsnation. I avsnittet "Benchmarking Danmark" ser vi närmare på hur den danska sjöfartsstrategin tagit sig uttryck, hur den påverkat sjöfartsnäringens ramvillkor, och landets attraktivitet för utländska rederier.

## 4.2 Utveckling 2005-2012

I detta avsnitt ser vi närmare på utvecklingen av de ramvillkor som vi i tidigare avsnitt definierat som betydande för rederiernas val av flaggstat. Om det skett väsentliga ändringar i dessa ramvillkor kan det hjälpa till att förklara den utveckling vi observerat i kapitel ett.

Vi finner att de flesta ramvillkor varit oförändrade i Sverige under de senaste fem till sju åren. En ökad andel fartyg som nyregistreras utomlands och en ökad utflaggning av existerande fartyg måste med andra ord bero på att i) andra länder fått bättre ramvillkor över tid eller att ii) de existerande skillnaderna i ljustet av den vikande konjunkturen under senare år kommit att uppfattas som större.

## Skatteregelverk

Trots att frågan om en svensk tonnageskatt debatterats livligt under många år har det inte skett någon förändring i det svenska skatteregelverket. Detta beror till stor del på problematiken som uppstår vid övergången till ett nytt system, bland annat hanteringen av den latent skatteskuld som byggts upp inom den svenska sjöfartssektorn genom överavskrivningar.<sup>33</sup> Reglerna för tonnageskatt kan emellertid komma att ändras efter EU-Kommissionens pågående genomgång av statsstödsreglerna för sjöfartssektorn. Om villkoren för tonnageskatt skulle stramas åt framöver skulle detta stärka den relativa konkurrenskraften hos Sverige som flaggstat.

## Bemanningsregler

Den viktigaste förändringen i bemanningsreglerna under senare år är de revideringar som gjorts i TAP-avtalets tillämpningsavtal. Revideringarna gjordes under år 2010 och innebär att det nu är möjligt för vissa rederier att anställa en större andel tillfälligt anställda på fartygen än tidigare.<sup>34</sup>

Fram till år 2010 har rederierna i praktiken haft möjlighet att anställa tillfälligt anställda på 50 procent av befattningarna. I och med revideringen av vissa tillämpningsavtal är det nu möjligt för en del rederier att utöka denna andel till 75 procent. I och med detta är det möjligt för dessa rederier att ytterligare sänka bemanningskostnaderna, någonting som ökat konkurrenskraften hos rederier med svenskflaggade fartyg.

## Sjöfartsstöd

Det svenska sjöfartsstödet har varit oförändrat sedan år 2001 då det så kallade rederistödet utvidgades till att bli dagens sjöfartsstöd. De viktigaste skillnaderna mellan sjöfartsstödet och det dåvarande rederistödet är att sjöfartsstödet även omfattar passagerarfartyg och att beloppen höjdes till att motsvara full kompensation för statliga arbetsgivaravgifter.

## Administrationskostnader och avgifter

Avgiften för att registrera ett fartyg i det svenska fartygsregistret har under de senaste åren legat på en relativt konstant nivå.

Transportstyrelsen som är den myndighet som ansvarar för sjöfartsregistret har dock lagt ett förslag till regeringen om nytt avgiftssystem. Det nya systemet är

---

<sup>33</sup> Övergången till ett tonnageskattesystem och de potentiella problem det medför diskuterades bland annat i en interpellationsdebatt i Riksdagen den 12 september 2012 (Interpellation 2011/12 434)

<sup>34</sup> Möjligheten till tillfälliga anställningar skiljer sig mellan rederier pga en avsaknad av centrala avtal.



tänkt att gälla från år 2013 och innebär, om det implementeras, högre registreringsavgifter än i dagsläget.

## Forskning och utveckling

I och med skapande av Lighthouse år 2007 fick Sverige en ny viktig aktör inom sjöfartsforskning. Under 2010 utvärderades Lighthouse av en internationell panel som konstaterade att Lighthouse har en viktig roll att spela för den svenska sjöfartsutvecklingen.

Under senare år har Sjöfartsverket tagit en allt mer samordnande roll för sjöfartsforskningen genom bland annat inrättandet av en projektdatabas för sjöfartsforskning. Förhoppningen är att detta ska få en positiv inverkan på den svenska sjöfartsforskningen.

Redarföreningen har, utöver sin satsning på Lighthouse, under senare år ökat sitt fokus på forskning och utveckling. Dessa satsningar skulle, allt annat lika, stärka konkurrenskraften hos de svenska rederierna.

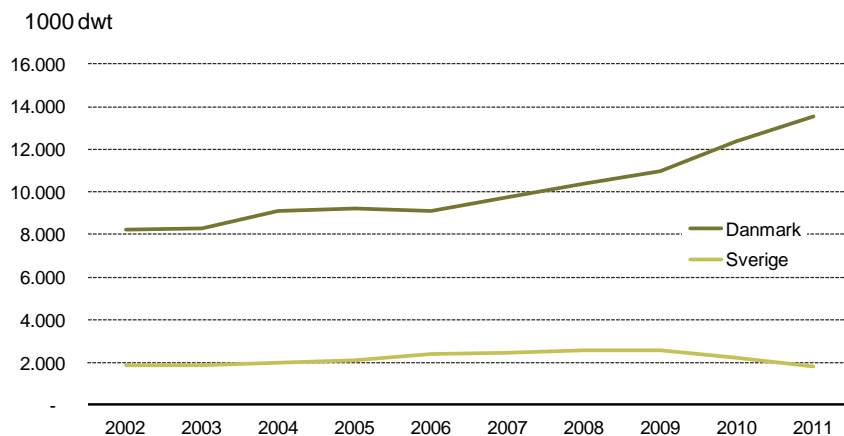
## 4.3 Benchmarking Danmark

I kapitel två finner vi att många av de fartyg som under senare år flaggats ut från Sverige inte försvunnit längre än till vårt grannland Danmark. Danmark har, trots sin ringa storlek, en stark position inom den internationella sjöfarten. År 2011 bestod det danskflaggade fartygsbeståndet av 597 fartyg med en samlad kapacitet av 14,5 miljoner dödviktston eller 11,8 miljoner bruttoton. Detta gör Danmark till världens artonde största flaggstat med 1,2 procent av världshandelsflottans bruttotonnage. I Europa låg Danmark i juli 2011 på sjunde plats, fyra placeringar framför Sverige på plats 11.

Till skillnad från Sverige, där 13 procent av den svenskkontrollerade fartygskapaciteten gick under svensk flagg år 2010, gick 42 procent av den danskkontrollerade fartygskapaciteten under dansk flagg år 2011.

Det är inte bara strukturen och storleken på den inhemska flottan som skiljer sig mellan Danmark och Sverige. Även utvecklingen över tid uppvisar intressanta skillnader.

Under början av 2000-talet följdes utvecklingen i den svensk- respektive danskflaggade handelsflottan åt med en svagt positiv tillväxt. Denna trend bröts år 2006. Medan antalet fartyg i den danskflaggade handelsflottan från 2006 till 2011 växt med 16 procent har antalet svenskflaggade fartyg under samma tid minskat med 29 procent. Mätt i kapacitet (dödviktston) har den danskflaggade handelsflottan ökat med 49 procent medan den svenskflaggade handelsflottan har minskat med 26 procent, se Figur 4.1.



**Figur 4.1: Utveckling av handelsflottan med inhemsk flagg, Sverige vs. Danmark**  
**Källa: Egen bearbetning baserat på Danmarks Rederiforening (2011) samt Sjöfartsverket (2011a)**

Ytterligare ett trendbrott skedde år 2009, då vi observerar en kraftigare ökning i den danskflaggade handelsflottan jämfört med tidigare år, samtidigt som den svenskflaggade handelsflottan för första gången krymper i kapacitet. Utvecklingen från år 2009 och framåt kan åtminstone delvis förklaras av finanskrisen som ökat prispressen på rederierna, främst inom de marknadssegment där pris utgör den primära konkurrensfaktorn. Vid ökad prispress reagerar rederierna starkare på existerande skillnader i de ramvillkor som betyder någonting för deras kostnader, exempelvis möjligheten att anställa arbetskraft från lågkostnadsländer.

I följande avsnitt undersöker vi de bakomliggande orsakerna till den observerade utvecklingen mer i detalj. Vi gör detta genom att jämföra rådande ramvillkor i Sverige och Danmark och fokuserar då på de villkor vi funnit har störst betydelse för rederiernas val av flaggstat.

## Skatteregelverk

Danmark har sedan år 2001 ett frivilligt<sup>35</sup> tonnageskattesystem. Efter misstanke om att tonnageskatten utgjorde olagligt statsstöd tog EU-Kommissionen upp ärendet till undersökning. Ett år senare drog Kommissionen slutsatsen att tonnageskatten var viktig, nödvändig och berättigad som verktyg för att förhindra en förväntad nedgång i den danskflaggade handelsflottan, bevara sjöfartsknow-how i Danmark, samt säkra sysselsättningen för många sjömän inom EU. Slutsatsen baserade sig bland annat på en scenarioanalys av den danskflaggade flottans utveckling med och utan ett tonnageskattesystem, se Box 5.

De viktigaste skillnaderna mellan de svenska och danska skatteregelverken sammanfattas i Tabell 4.2.

<sup>35</sup> Rederier kan välja att bli beskattade på basis av sitt tonnage eller på basis av det ordinarie skatteregelverket. Valet av skatteordning är emellertid bindande i tio år

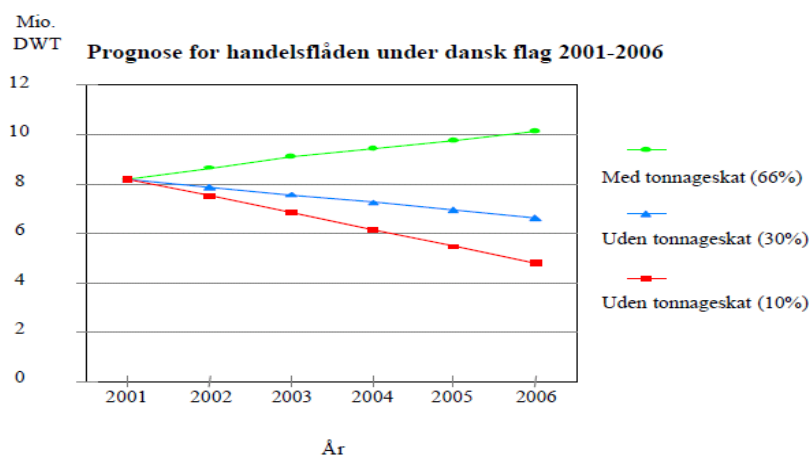
Tabell 4.2: Benchmarking Sverige-Danmark: Skatteregelverk

Not: \*I budgetpropositionen för 2013 föreslås en sänkning av den svenska bolagsskatten till 22%. Källa: Danmarks rederiforening (2012) samt SOU 2010:73

Ramvillkor skatteregelverk	Sverige	Danmark
Rederier som omfattas av tonnageskatt	Inga	Rederier registrerade i Danmark samt EU-rederier med ett fast driftsställe eller ledning i Danmark under förutsättning att de betalar bolagsskatt i Danmark. Krav om minst 20 ton bruttotonnage
Beskattning av årlig vinst (inklusive eventuell försäljning av fartyg)	Bolagsskatt (26,3%*)	Bolagsskatt (25%)
Beskattning av vinst vid försäljning av fartyg	0% (om köp av fartyg under samma räkenskapsår)	0% (oavsett om köp av fartyg under samma räkenskapsår eller ej)

I anslutning till statsstödsutredningen av den danska tonnageskatten presenterades en scenarioanalys av den förväntade utvecklingen av den danskflaggade flottan med och utan tonnageskatt:

Scenario	Andel inhemskt registrerade nyförvärv	Påverkan på danskflaggade flottan (5 års sikt)
Med tonnageskatt	66%	+23%
Utan tonnageskatt 1	30%	-19%
Utan tonnageskatt 2	10%	-40%



Baserat på denna förväntade utveckling ansåg EU-Kommissionen tonnageskatten viktig, nödvändig och berättigad.

Box 5: Den danskflaggade flottans utveckling med och utan tonnageskatt

Källa: EU-Kommissionen (2002)

Dessa skillnader, samt Kommissionens resonemang, stödjer vår tidigare slutsats om att avsaknaden av ett svenskt tonnageskattesystem med stor sannolikhet bidragit till en ökad utflaggning av bulk-, container- och tankfartyg under senare år då den ekonomiska osäkerheten ökat, och därmed värdet av den stabilitet som ett tonnageskattesystem innebär.

## Bemanningsregler

De danska bemanningsreglerna kräver enligt Søfartsstyrelsen (2012a) att befälhavare samt däck- och maskinbefäl på fartyg i det danska allmänna skeppsregistret (DAS) ska ha ett danskt sjönäringsbevis. För fartyg som är registrerade i det internationella skeppsregistret (DIS) krävs inga danska bevis. Det enda som krävs är ett giltigt sjönäringsbevis samt ett danskt erkännande (*endorsement*) utfärdat av Søfartsstyrelsen.

De danska bemanningsreglerna har ändrats ett flertal gånger med syfte att stärka förutsättningarna för tillväxt i den danska sjöfartssektorn. Senaste gången var 2011 då fartyg registrerade i DIS fick ökade möjligheter att kunna stå under befäl av en person utan danskt eller EU/EES-medborgarskap. I dag tillåts en redare med fartyg under dansk flagg att låta upp till 40 procent av dessa fartyg ha en befälhavare utan EU/EES-medborgarskap.<sup>36</sup>

Dessa regler har bidragit till en ökande andel utländsk arbetskraft inom den danskflaggade flottan. Enligt Danmarks Rederiforening (2011) ökade andelen utländska befäl på danska fartyg från 17 till 30 procent från 2005 till 2009. Under samma period ökade andelen utländska anställda bland manskapet från 53 till 65 procent. I genomsnitt är i dag 56 procent av de ombordanställda av annan nationalitet än den danska. I Sverige tillåts utländsk arbetskraft enligt TAP-avtalet på maximalt 50 procent av befattningarna. För vissa rederier gäller en gräns på 75 procent.

Tabell 4.3 sammanfattar de viktigaste skillnaderna mellan de svenska och danska bemanningsreglerna i sjöfartssektorn.

### Tabell 4.3: Benchmarking Sverige-Danmark: Bemanningsregler

Not: \*60% av fartygen i DIS ska ha en befälhavare som är medborgare i ett EU eller EES-land. För handelsfartyg i DAS ska befälhavare samt däck- och maskinbefäl ha ett danskt s.k. sjönäringsbevis. Resterande besättning kan utgöras till 100% av utländsk arbetskraft  
Källa: Søfartsstyrelsen (2012a) samt Sjöbefälsföreningen (2012)

Ramvillkor bemanningsregler	Sverige	Danmark
Tillåten andel utländsk arbetskraft	50-75%	Nära 100%*
Löneskillnad inhemsk vs. utländsk personal	20-30%	Ja. Men oklart hur stor.

<sup>36</sup> Se lagändringen via <https://www.retsinformation.dk/forms/r0710.aspx?id=137713>

Skillnaderna i bemanningsregler mellan Sverige och Danmark är med stor sannolikhet en drivande faktor för många av rederierna som valt att flagga ut existerande, eller att flagga in nya, fartyg till Danmark.

## Sjöfartsstöd

Sedan 1988 har det danska internationella skeppsregistret (DIS) säkerställt gynnsamma skattevillkor för rederier med danskflaggade fartyg. Genom DIS beskattas inte besättningens löner. Istället utbetalas en nettolön. Rederierna behåller på detta vis skattebetalningen som en slags subvention. Detta system motsvarar det svenska sjöfartsstödet (nettomodellen).

År 2000 utvidgades DIS till att inte bara omfatta lastfartyg, utan också färjor i internationell trafik mellan dansk och utländsk hamn. Denna utvidgning var en respons på en ändring i reglerna för sjöfartsstöd i Tyskland. Motsvarande utvidgning av det svenska sjöfartsstödet gjordes ett år senare. Detta tyder på att den svenska utvidgningen kan ha varit en respons på den danska, baserat på en rädsla för utflaggning av passagerarfartyg.

Precis som det danska tonnageskattesystemet har DIS anklagats för att utgöra olagligt statsstöd. År 2002 behandlades ärendet av EU-kommissionen som drog slutsatsen att de danska reglerna var i överensstämmelse med EU:s statsstödsregler för sjötransportsektorn. Ärendet har blivit överklagat av den danska fackföreningen 3F och behandlas nu enligt EU uplysningen (2011) av EU-domstolen. Anledningen är att 3F anser att Kommissionen inte inledde den formella undersökningsproceduren som finns beskriven i artikel 108 i EU-fördraget. Den danska regeringen har genom Ehrvervs- og Vækstministeriet (2012) uttalat sig i frågan och menar att skattereglerna inom DIS utgör en viktig del av de ekonomiska ramvillkoren för att säkerställa den danska sjöfartens internationella konkurrenskraft.

Det faktum att DIS innebär att arbetstagarorganisationer inte kan representera arbetstagare med hemvist utanför Danmark har fått stark kritik både av nationella fackföreningar och av ILO. År 2011 avgjordes ett ärende i Østre Landsret (2011) där den danska staten fick rätt mot fackföreningen 3F, LO samt två polska sjömän. Dessa menade att tillämpningen av DIS var i strid med EU-rätten om fri rörlighet och bröt mot förbudet mot diskriminering på arbetsmarknaden. Trots domen råder fortsatt oenighet mellan parterna om DIS förenlighet med de internationella konventionerna.

Förutom DIS finns i Danmark även det danska allmänna skeppsregistret (DAS) som i huvudsak innehåller passagerarfärjor, fiskefartyg och mindre båtar. Inkomst som intjänas ombord på fartyg i DAS beskattas efter de vanliga skattereglerna.

De viktigaste skillnaderna mellan det svenska och danska sjöfartsstödet sammanfattas i Tabell 4.4.

Vi finner att de danska reglerna för sjöfartsstöd inte bidragit till utflaggningen av svenska fartyg till Danmark. Detta beror på att utformningen och omfattningen

avdet danska och det svenska sjöfartsstödet är väldigt lika. Emellertid tyder utvecklingen på att utvidgning av det svenska sjöfartsstödet år 2001 hjälpt till att förhindra en ökad utflaggning till Danmark baserad på ojämlika villkor.

**Tabell 4.4: Benchmarking Sverige-Danmark: Sjöfartsstöd. Källa: Delegationen för sjöfartsstöd (2012), Svendborg Kommune (2007), Statskontoret (2010)**

Ramvillkor sjöfartsstöd	Sverige	Danmark
Fartyg som omfattas av sjöfartsstöd	Svenskregistrerade last- och passagerarfartyg i utrikestrafik av betydelse för svensk utrikes-handel eller tjänsteexport	Fartyg i DIS med ett bruttotonnage över 20GT. Inget krav på internationell fart, men passagerarfartyg får inte gå mellan danska hamnar.
Kompensation	Skatt på sjöinkomst och sociala avgifter, inklusive den allmänna pensionsavgiften för alla anställda	Skatt på sjöinkomst och sociala avgifter, inklusive den allmänna pensionsavgiften för alla anställda
Associerade krav	Utbildningsplatser ombord, försäkring för fartyget och dess drift	Nej
Sjöfartsstöd	2011: Utbetalt stöd 1,71 miljarder SEK Prognos 2012: 1,42 miljarder SEK	Senaste uppskattning gjord år 2006: Ca. 600 mio. DKK.

## Administrationskostnader och avgifter

Då hamn-, farleds- och lotsavgifter inte bestäms av fartygens flaggstat utan av fartygens storlek/kapacitet fokuserar vi i detta avsnitt på kostnader knutna till registrering av fartyg.

Enligt en beräkning genomförd av Svensk Sjöfarts tidning 29/1 2010 varierar registreringskostnaderna för fartyg kraftigt mellan Danmark och Sverige. Den största skillnaden utgörs av en så kallad stämpelskatt<sup>37</sup> (0,4% på skeppsinteckningar) i Sverige, som i Danmark motsvaras av en Tingslysningssafgift samt en avgift på registrering av pantbrev som tillsammans uppgår till 0,2 procent av köpesumman, dvs. hälften av den svenska stämpelskatten.

Tabell 4.5 sammanfattar de viktigaste skillnaderna i svenska och danska registreringskostnader.

<sup>37</sup> Stämpelskatten är en avgift som måste betalas innan pantbrev lämnas ut. Skatten motiverades under många år med att den motsvarades av kostnaderna för inspektionsverksamheten (vilken idag är självfinansierad) och saknar motsvarighet i andra länder.

**Tabell 4.5: Benchmarking Sverige-Danmark: Administrationskostnader och avgifter**  
**Källa: Sjöfartsstyrelsen (2012b) samt Transportstyrelsen (2012b)**

Ramvillkor registrering	Sverige	Danmark
Registreringsavgift	Registreringsavgift 11 300 SEK Stämpelskatt: 5600 + 0,4 % på skeppsinteckningar	Tinglysningsavgift 0,1 % av köpesumman Avgift för registrering av pantbrev 0,1 % av köpesumman

Då registreringskostnaderna endast utgör en liten kostnad, i jämförelse med t.ex. bränsle eller bemanning, drar vi slutsatsen att ovanstående skillnader kan ha varit bidragande till, men inte drivande för, beslut att flagga ut fartyg till Danmark.

## Forskning och utveckling

Under Danmarks Skibskredit (motsvarigheten till den svenska Skeppshypotekskassan) finns *Den Danske Maritime Fond*. Fondens syfte är att utveckla och främja dansk sjöfart och varvsindustri. Detta sker genom finansiellt stöd till forskning, teknologi- och produktutveckling, utbildning, rekrytering och andra typer av initiativ med maritimt fokus. Det finns inga specifika kriterier för vilka typer av projekt fonden ska stödja men Den Danske Maritime Fond (2012) uppger själv att de gärna ser ansökningar till projekt som utvecklar kompetensen och konkurrenskraften i den danska maritima sektorn. Pengarna som delas ut kommer från avkastningen hos Danmarks Skibskredit. År 2011 delade fonden ut 35 miljoner DKK till olika ändamål, huvudsakligen forskning och innovation.

Förutom detta bedrivs offentlig forskning bland annat genom Center for Maritim Sundhed og Sikkerhed på Syddansk Universitet, samt via forskningsprojekt på Danmarks Tekniske Universitet och Copenhagen Business School. Precis som i Sverige är även den danska rederiföreningen mycket aktiv och arbetar bland annat kontinuerligt med flertalet projekt för miljö- och klimatförbättring inom sjöfarten. Ett av dessa är *Green Ship of the Future* som är ett samarbete mellan företag inom den danska sjöfartssektorn. Projektet syftar till att, med hjälp av forskning, utveckling, innovation, utbildning och informationsspridning minska koldioxid, svaveldioxid, kväveoxid samt partikelföroreningar, både från existerande och nybyggda fartyg.<sup>38</sup>

Sammanlagt ser de offentliga satsningarna på forskning och utveckling inom den danska sjöfartssektorn ut att vara på samma nivå som, eller något högre än, de i Sverige, se Tabell 4.6.

<sup>38</sup> För mer information om Green Ship for the Future, se <http://www.greenship.org/>

Tabell 4.6: Benchmarking Sverige-Danmark: Forskning och utveckling

Källa: SOU 2010:73, Den Danske Maritime Fond (2012)

Ramvillkor FoU	Sverige	Danmark
Offentliga satsningar på FoU inom sjöfartssektorn	Totalt: ca 30-40 milj. SEK varav Sjöfartsverket: ca 4 milj. och Sveriges redareförening: 0,5 milj. SEK	Den Danske Maritime Fond:35 milj. DKK
Sjöfartsspecifikt kompetenscenter	Lighthouse	Institutet för Maritim Forskning och Innovation vid Syddansk Universitet

En skillnad mellan Sverige och Danmark är emellertid den offentliga kommunikationen av de satsningar som görs. Medan det i Sverige är oklart exakt hur mycket pengar som spenderas på offentlig sjöfartsforskning, samt inom vilka forskningsområden pengarna spenderas, är det hög transparens i det danska systemet och projekt som sponsras av Den Maritime Fond marknadsförs ofta starkt, både mot sjöfartssektorns aktörer och allmänheten.

Satsningar på forskning och utveckling är med största sannolikhet inte är den drivande faktorn bakom rederiernas beslut att flagga om till dansk flagg. Emellertid kan de vara en bidragande orsak.

## Danmarks maritima strategi

En stor del av de olikheter vi observerar i ramvillkoren ovan kan förklaras av en central skillnad mellan Danmark och Sverige: Förekomsten av en tydlig sjöfartsstrategi. Danmark har sedan 2006 haft en klar sjöfartsstrategi – en handlingsplan för en konkurrenskraftig sjöfartssektor. Strategin innehåller ett program med insatser inom utbildning, forskning och utveckling, beskattning, främjande av danskt inflytande över marknaden, ökat fokus på kvalitetssjöfart samt effektivare och modernare administration. Syftet är att göra Danmark till Europas mest attraktiva nation för att driva internationell sjöfart.<sup>39</sup>

Sjöfartsstrategin har gett ett tydligt utslag i utvecklingen av den danska sjöfartssektorn - från 2006 har den danskflaggade flottan kapacitetsmässigt ökat med nära 50 procent. Strategin har därefter uppdaterats kontinuerligt genom åren. Efter regeringsskiftet 2011 beslutade den nya danska regeringen att återigen utarbeta en uppdaterad sjöfartsstrategi. Denna består av fyra huvudpunkter:

1. Konkurrenskraft och stabila ramvillkor för dansk sjöfart
2. Hög kvalitet – säkerhet, hälsa och klimat
3. Forskning och utveckling
4. God maritim kompetens

<sup>39</sup> Även andra Europeiska länder som är framgångsrika inom sjöfart, t.ex. Nederländerna, Storbritannien och Tyskland, kan ha ambitionen om att bli ledande i Europa. I denna rapport väljer vi att fokusera på Danmark då det är ett av Sveriges närmaste grannländer och då det är dit många av de svenska fartygen flaggats ut under senare år.



Danmarks fokus på att locka till sig rederier från andra länder syns tydligt, bl.a. i den vägledning från Søfartsstyrelsen (2012c) som kom ut i januari 2012. Broschyren svarar på frågor och informerar rederier inom EU/EES om hur de ska gå till väga för att få sina fartyg registrerade i det danska internationella skeppsregistret.

Även om en tydlig sjöfartsstrategi inte i sig är avgörande för rederiernas val av flaggstat signalerar den att sektorn kommer att prioriteras politiskt, bl.a. genom fördelaktiga och stabila ramvillkor. Allt annat lika föredrar rederierna att segla under flagg från ett land där man vet att sjöfarten prioriteras från politiskt håll och där man kan planera på lång sikt utan rädsla för att ramvillkoren ska ändras till ens nackdel.

Danmarks strategi, att erbjuda konkurrenskraftiga och kostnadsreducerande ramvillkor utan att ge avkall på forskning och utveckling, hög säkerhet och god maritim kompetens ser därmed ut att vara ett vinnande helhetskoncept som lockat rederier från Sverige och andra länder till landet.



# Slutsatser

I denna rapport har vi gått igenom de viktigaste ramvillkoren för aktörer inom den svenska rederinäringen samt analyserat de bakomliggande orsakerna till den ökade utflaggning av svenska fartyg som kunnat observeras under senare år.

Då de svenska ramvillkoren inte har ändrats väsentligt under senare år drar vi slutsatsen att den observerade utvecklingen istället kan förklaras av en större prispress i förbindelse med finanskrisen. Den ökade prispressen har gjort att rederierna i större utsträckning än tidigare reagerat på befintliga skillnader i ramvillkor mellan Sverige och andra länder. Detta har visat sig både genom ökad registrering av nya fartyg utomlands och utflaggning av existerande fartyg.

Vi finner att rederiernas kostnadsstruktur och typen av konkurrens inom rederinäringens olika delsegment varit avgörande för hur rederierna reagerat på den ökade prispressen.

Den ökade prispressen har haft störst effekt inom *tank-, bulk- och containersegmenten*, där konkurrensen främst sker på pris och där besättningen till stor del kan ersättas med arbetskraft från låglöneländer utan att äventyra kvalitén på de tjänster som erbjuds. Den stora effekten inom dessa segment beror på att rederierna kan minska sina kostnader signifikant genom utflaggning. Ofta behöver de inte flytta längre än till Danmark för att kunna åtnjuta stora besparingar i form av minskade bemanningskostnader och ökade möjligheter till långsiktig planering i form schablonbeskattning via ett tonnageskattesystem.

Inom *roro- och passagerarsjöfart*, där konkurrensen i högre grad sker på mervärde och kvalitet och där endast en begränsad andel av besättningen skulle kunna ersättas med arbetskraft från låglöneländer utan att äventyra tjänsternas kvalitét, har den ökade prispressen hittills inte haft lika stor effekt. Utvecklingen under senare tid då bland annat Finnlines meddelat att sex färjefartyg ska flaggas ut till Finland under 2012/2013 tyder på att detta är på väg att ändras. Att färjefartygen hittills stannat under svensk flagg kan bero på att de ramvillkor som betyder mest för rederier inom dessa segment är konkurrenskraftiga i Sverige. Det främsta exemplet på detta är det svenska sjöfartsstödet som gäller alla typer av anställda på svenskflaggade last- och passagerarfartyg i internationell fart. Om villkoren för sjöfartsstöd hade varit mer förmånliga i andra länder än i Sverige kanske vi hade observerat en större utflaggning av fartyg inom roro- och färjesegmenten.

Vår jämförelse av ramvillkor i Sverige och Danmark tyder på att *bemanningsvillkor* och *skatteregelvek* varit de drivande faktorerna för rederiernas val av

flaggstat. En fullständig analys av flaggstaters relativa attraktivitet bör emellertid även ta hänsyn till mer svåråttade faktorer än nationella regelverk, t.ex. stabilitet, goodwill, landets varumärke och kundernas förtroende. En fullständig analys av detta slag ligger dock utanför ramen för denna rapport.

Våra observationer tyder emellertid på att en nationell sjöfartsstrategi med en klar inriktning och ett dedikerat fokus på sjöfartsnäringen är en viktig byggsten i skapandet av en stark sjöfartsnation med god internationell konkurrenskraft. Ett exempel på detta är Danmarks sjöfartsstrategi och politiska fokus på att bli Europas ledande sjöfartsnation. Detta har med stor sannolikhet bidragit till att öka Danmarks attraktivitet hos såväl inhemska som utländska rederier.

# Referenser

Danmarks Rederiforening (2011), Skibsfarten i tal, november 2011

Danmarks Rederiforening (2012), Sådan anvendes tonnageskattereglerne, <http://www.shipowners.dk/politik/skibsfartspolitik/erhvervspolitik/> (hämtat 2012-04-24)

Danmarks Skibskredit (2012), Den Maritime Fond, <http://www.skibskredit.dk/da/OM-SELKABET/Den-Danske-Maritime-Fond>, (hämtat 2012-04-24)

Den Danske Maritime Fond (2012), <http://www.dendanskemaritimefond.dk/>, (hämtat 2012-04-26)

DG Competition (2012), Consultation on review of the Community guidelines on state aid to maritime transport, [http://ec.europa.eu/competition/consultations/2012\\_maritime\\_transport/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/competition/consultations/2012_maritime_transport/index_en.html) (hämtat 2012-05-08)

Ehrvervs- og Vækstministeriet (2012), Notat till foletingets Europaudvalg, 12. marts 2012, <http://www.euo.dk/upload/application/pdf/52e54b60/11323.pdf> (hämtad 2012-05-07)

EU-Kommissionen (2002), Statsstøtte nr. N 563/2001, [http://ec.europa.eu/eu\\_law/state\\_aids/transport-2001/n563-01.pdf](http://ec.europa.eu/eu_law/state_aids/transport-2001/n563-01.pdf), (hämtat 2012-04-26)

EU-Kommissionen (2004), Community Guidelines on State Aid to Maritime Transport,

EU-Oplysningen (2011), C-646/11P (tidligere T-30/03 RENV) 3f mod Kommissionen, [http://www.euo.dk/dokumenter/efdomstolen/domme/anlaeggelse/2011/C646\\_11/](http://www.euo.dk/dokumenter/efdomstolen/domme/anlaeggelse/2011/C646_11/) (hämtat 2012-04-26)

Göteborgsposten (2012), Artikel från 12 april 2012, , "Frågan om tonnageskatt kräver snabb lösning", <http://www.gp.se/nyheter/debatt/1.913011-fragan-om-tonnageskatt-behover-snabb-losning> (hämtat 2012-04-24)

Kustbevakningen och Sjöfartsverket (2004), Kustbevakningen och Sjöfartsverket utredning angående samutnyttjande av fartyg i vikingklass

Rederinämnden (2011), De svenska rederiernas ekonomiska situation 2010

Regeringen (2011), Proposition (2011/12:1), Budgetpropositionen för 2012, utgiftsområde 22

SCB (2011), Utdrag från databasen "Företagens ekonomi",  
<http://www.ssd.scb.se/databaser/makro/Produkt.asp?produktid=NV0109&lang=1>  
(hämtat 2012-05-08)

SEKO sjöfolk (2010), En konkurrenskraftig och hållbar sjöfart - En rapport av SEKO sjöfolk

Sjöbefälsföreningen (2012), Löner och ersättningar,  
<http://www.sjobefalsforeningen.se/index.php/hem/avtalloner/loen-a-ersaettningar>, (hämtat 2012-04-28)

Sjöfartsforum (2010), Vision och strategi för det maritima klustret

Sjöfartsverket (2008), Sjöfartens utveckling 2007, Sektorsrapport

Sjöfartsverket (2010a), Årsredovisning 2009

Sjöfartsverket (2010b), Sjöfartens utveckling 2009, Sektorsrapport

Sjöfartsverket (2011a), Sjöfartens utveckling 2010, Sektorsrapport

Sjöfartsverket (2011b), Remiss av betänkandet Mer innovation ur transportforskning (SOU 2010:74), [http://www.sjofartsverket.se/upload/Listade-dokument/Rapporter\\_Remisser/SV/2011/MerInnovationUrTransportforskning.pdf](http://www.sjofartsverket.se/upload/Listade-dokument/Rapporter_Remisser/SV/2011/MerInnovationUrTransportforskning.pdf)  
(hämtat 2012-04-24)

Sjöfartsverket (2012a), Årsredovisning 2011

Sjöfartsverket (2012b), <http://www.sjofartsverket.se/Om-oss/Avgifter--taxor/Farledsavgifter/>, (hämtat 2012-04-24)

SOU (2006:20), Tonnageskatt, Slutbetänkande av Tonnageskatteutredningen

SOU (2010:27), Transportforskningsutredningen

SOU (2010:73), Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar

Statskontoret (2010), Stadig eller flexibel kurs, om sjöfartspolitik i sex länder

Svendborg Kommune (2007), DIS eller DAS, Fremmed flag – Søforklaring 2007

Svenska Skeppshypotekskassan (2012), Årsredovisning 2011

Svensk sjöfarts tidning (2007), Artikel från 11 september 2007, "Bit Okland ny och traditionell produkttanker",

[http://www.sjofartstidningen.se/tidningen/nummer/2007/05/artikel2\\_0507.php](http://www.sjofartstidningen.se/tidningen/nummer/2007/05/artikel2_0507.php)  
(hämtat 2012-09-28)

Svensk Sjöfarts tidning (2010), Artikel från 29 januari 2010, "Dyrt att registrera svenskt", <http://www.sjofartstidningen.se/tidningen/nummer/2010/1/artikel1.php>  
(hämtat 2012-05-08) Svenska Dagbladet (2012), Färjebolag säger upp 200 anställda, [http://www.svd.se/naringsliv/farjebolag-sager-upp-200-anstallda\\_7320491.svd](http://www.svd.se/naringsliv/farjebolag-sager-upp-200-anstallda_7320491.svd)

Svenska Yle (2012), Svenska Finnlinesfartyg flaggas om till Finland, <http://svenska.yle.fi/artikel/2012/07/04/svenska-finnlinesfartyg-flaggas-om-till-finland> (hämtat 2012-09-28)

Sveriges Redareförening (2010), Forskningsstrategi

Sveriges Redareförening (2012), Intervju med Per Sjöberger, direktör för näringspolitik, 12 oktober 2012

Sydsvenskan (2012), 200 sjömän får lämna Finnlines, <http://www.sydsvenskan.se/Pages/ArticlePage.aspx?id=637335&epslanguage=sv>

Søfartsstyrelsen (2012a), Bemanning af handelsskibe, [http://www.sofartsstyrelsen.dk/Skibe/besaetningsfastsaettelse/Sider/Bemanning\\_afhandelsskibe.aspx](http://www.sofartsstyrelsen.dk/Skibe/besaetningsfastsaettelse/Sider/Bemanning_afhandelsskibe.aspx), (hämtat 2012-04-26)

Søfartsstyrelsen (2012b), Priser og afgifter, <http://www.sofartsstyrelsen.dk/Skibe/registreringafskibe/Sider/Priserogafgifter.aspx>, (hämtat 2012-04-26)

Søfartsstyrelsen (2012c), Information om EU-/EØS-rederiers muligheder for at få skibe optaget i Dansk Internationalt Skibsregister, <http://www.sofartsstyrelsen.dk/SiteCollectionDocuments/Nyheder/2012/EU-rederier-DIS-dk.pdf>, (hämtat 2012-04-26)

Tillväxtanalys (2010), Sveriges sjöfartssektor – en viktig del i en svensk maritim strategi

TML och Nautical Enterprise (2010), COMPASS – The Competitiveness of European Short-sea freight Shipping compared with road and rail transport

Transportstyrelsen (2012a), Transportstyrelsens årsredovisning 2011, Dnr: TSG 2012-98

Transportstyrelsen (2012b), Avgifter och stämpelskatt, <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Fartygsregistret-sjofartsregistret/Avgifter--stampelskatt/>, (hämtat 2012-04-23)

Østre Landsret (2011), Bestemmelser i lov om Dansk Internationalt Skibsregister ikke ugyldige i forhold til to sømænd, <http://www.domstol.dk/oestrelandsret/nyheder/Pressemeddelelser/Pages/Beste>

[mmelserilovomDanskInternationaltSkibsregisterikkeugydigeiforholdtiltos%C3%B8m%C3%A6nd.aspx](#) (hämtat 2012-05-07)



# Appendix I

## Kostnadsstruktur inom sjöfartssektorns delsegment

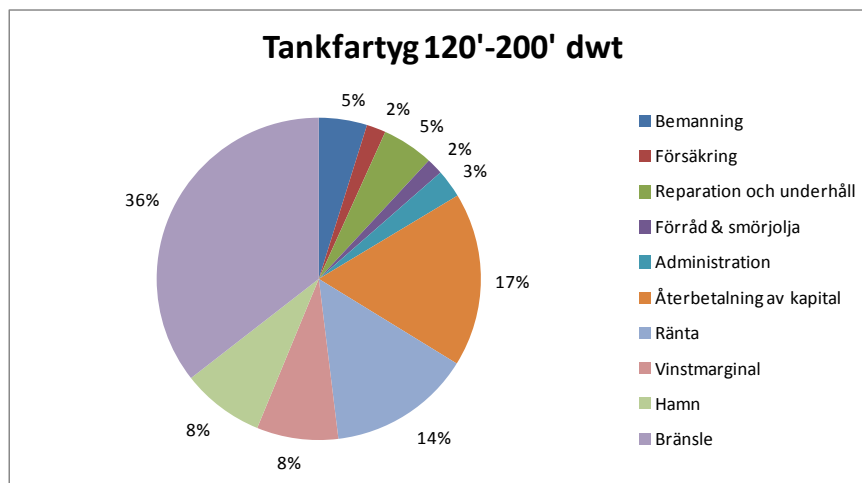
Källa: egen bearbetning baserat på TML och Nautical Enterprise (2010)

### Tanksjöfart

Typ av trafik: Långdistans

Kapacitet: 25 000-320 000 DWT

Kostnadsstruktur medelstort tankfartyg:

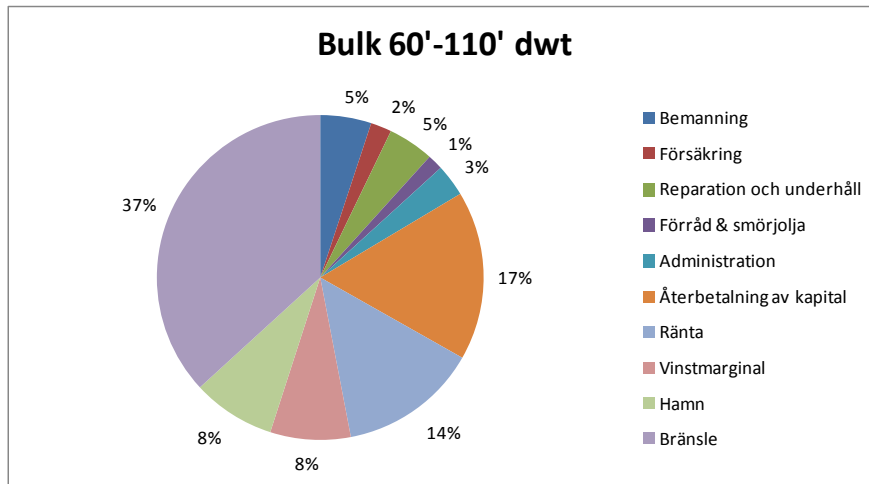


### Bulksjöfart

Typ av trafik: Medium-/långdistans

Kapacitet: 10 000-200 000 DWT

Kostnadsstruktur medelstort bulkfartyg:

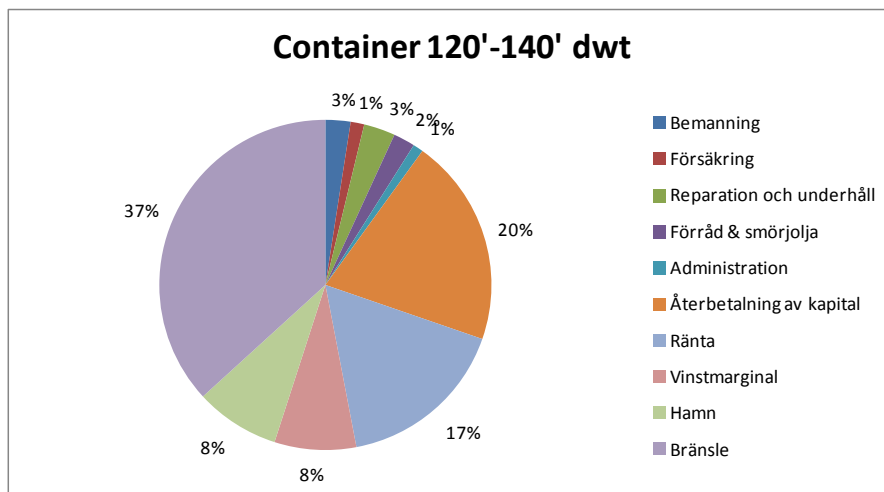


### Containersjöfart

Typ av trafik: Långdistans

Kapacitet: 120 000-140 000 DWT

Kostnadsstruktur containerfartyg:

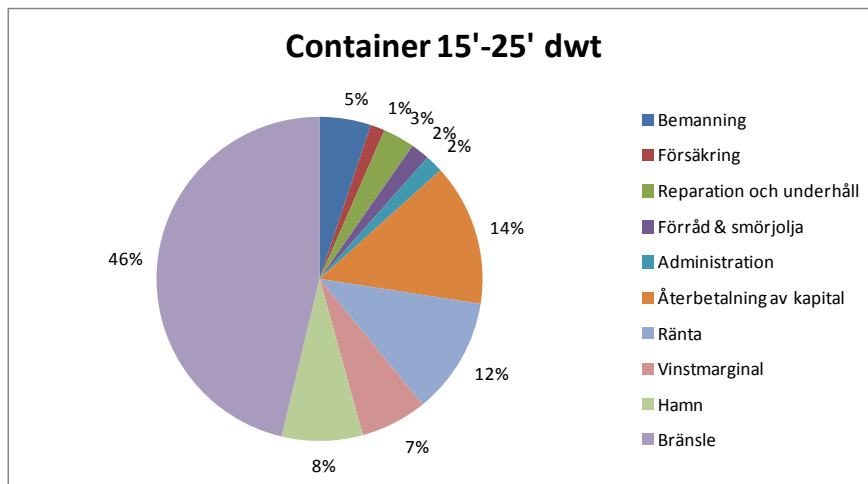


### Feedersjöfart

Typ av trafik: Medium-/långdistans

Kapacitet: 15 000-25 000 DWT

Kostnadsstruktur feederfartyg (mindre containerfartyg):

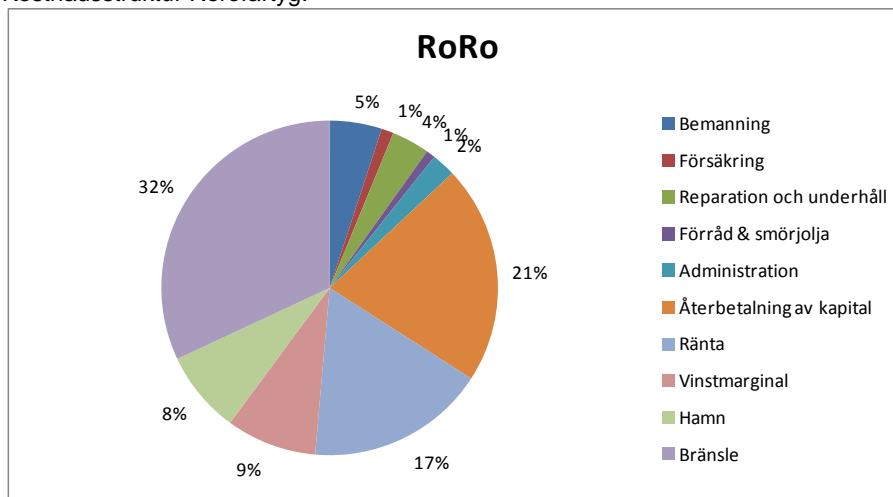


### Rorosjöfart

Typ av trafik: Medium-/långdistans

Kapacitet: 200 lastbilar + 12 bilar

Kostnadsstruktur Rorofartyg:

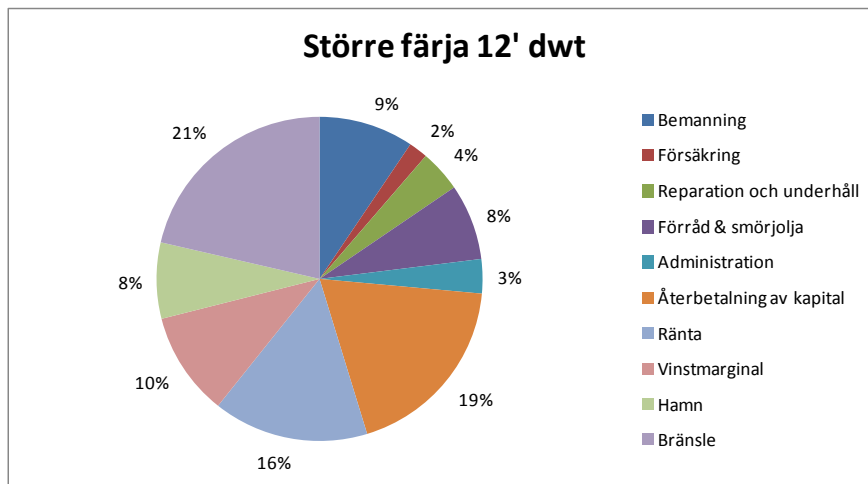


### Färjesjöfart kort-/mediumdistans

Typ av trafik: Kort-/mediumdistans

Kapacitet: 300 lastbilar + 1000 pax

Kostnadsstruktur större färja:



### Färjesjöfart kortdistans

Typ av trafik: Kortdistans

Kapacitet: 30 lastbilar + 1000 pax

Kostnadsstruktur mindre färja:

