



Sjöfartens konkurrenskraft – en orientering

- Den svenskregistrerade flottan ökade 2018.

Antalet fartyg i det svenska fartygsregistret har minskat under många år. Under 2018 ökade dock flottan.

- Sjöfarten som näring ökar sin kapacitet.

Det svenskkontrollerade tonnaget har ökat med i genomsnitt 4 procent per år sedan 2010. Under 2018 ökade användningen av den svenskkontrollerade flottan mätt i bruttodagar med 17 procent.

- Sjöfart är det mest miljöeffektiva trafikslaget för gods.

Sjöfarten är det trafikslag för godstransport som har de lägsta miljökostnaderna per tonkm. Sjöfarten betalar för sina miljökostnader genom bl.a. farledsavgifter, men högre avgifter minskar samtidigt sjöfartens konkurrenskraft.

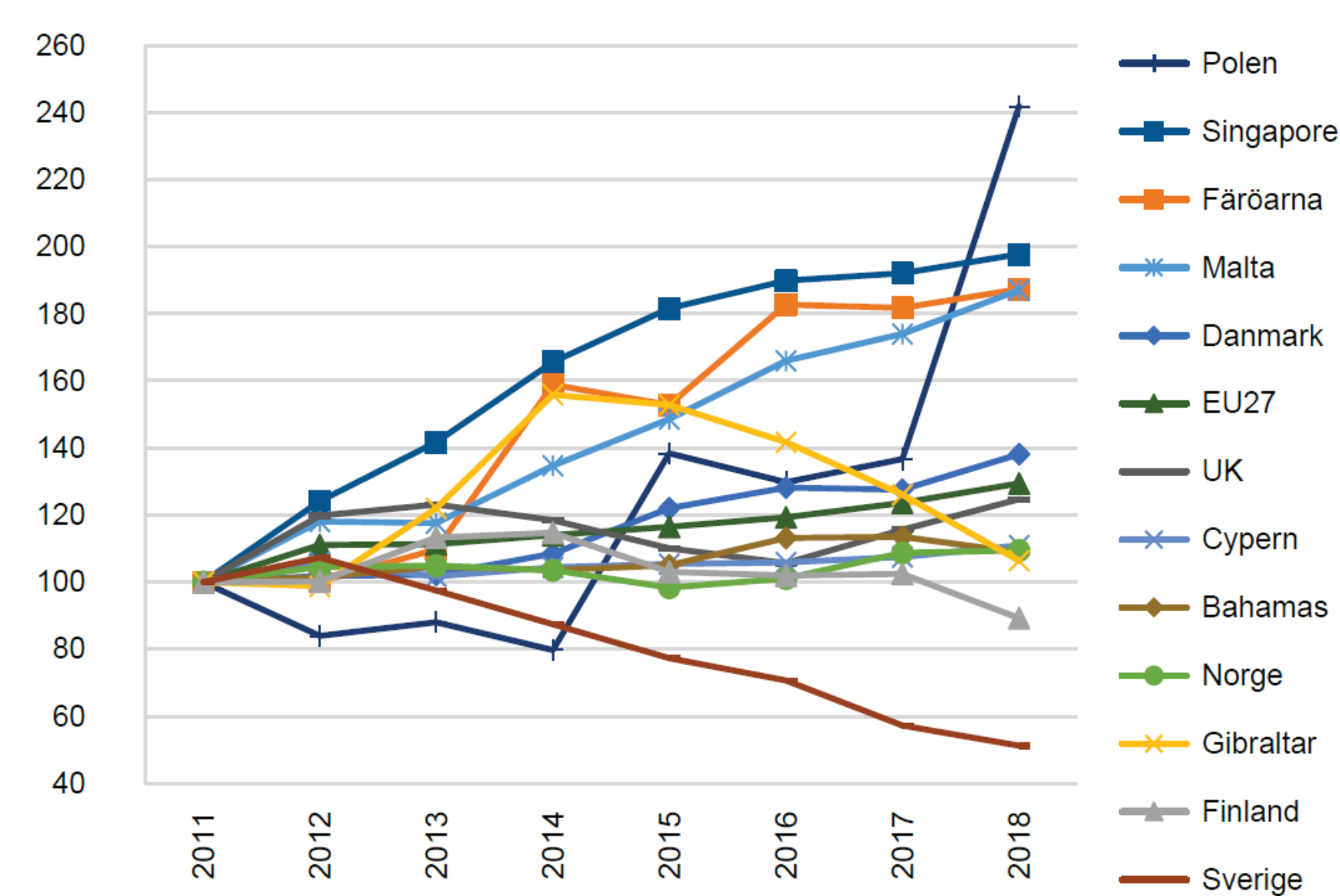
Foto: Antonio S/Mostphotos

Sjöfarten som näring och trafikslag

Trafikanalys uppdrag kan sägas vara näringspolitiskt, där syftet är att bedöma utvecklingen för den svenskregistrerade flottan och effekterna av sjöfartsstödet. Trafikanalys ger dock även ett transportpolitiskt perspektiv med fokus på sjöfart som trafikslag. Trafikanalys beskriver även utvecklingen när det gäller de svenska hamnarnas hantering av fartyg och gods.

Polens flotta ökade kraftigt 2018

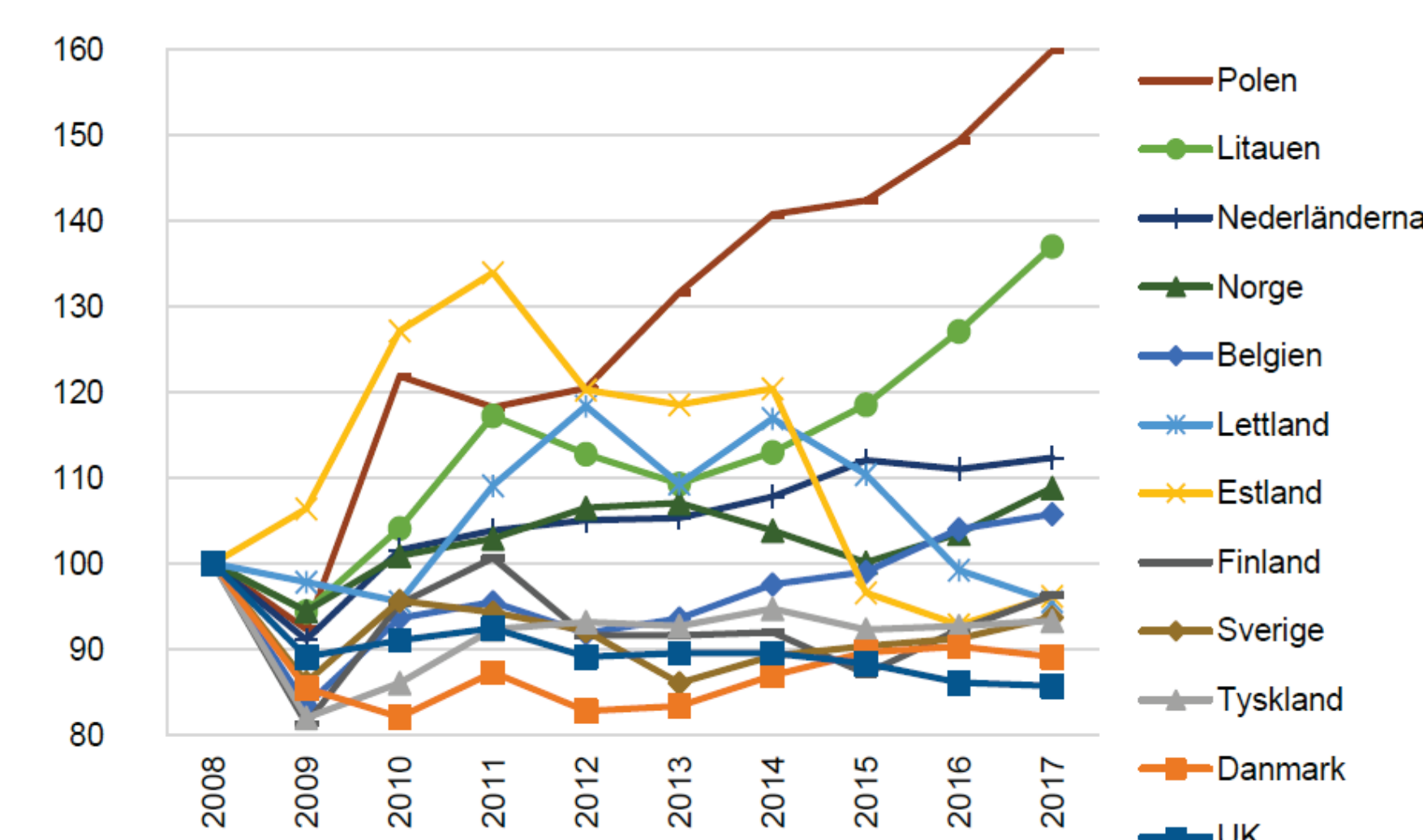
De senaste åren har den svenskregistrerade flottan minskat. Även Finlands flotta har minskat lite och sedan 2014 har även mängden fartyg registrerade i Gibraltar minskat, mätt i så kallad dödvikt. Singapore, Färöarna och Malta har däremot ökat, men mest har den polskregistrerade flottan ökat. En hypotes är att det har att göra med utvecklingen för de polska hamnarna.



Utvecklingen för ett urval handelsflottor mätt i dödviktston. Källa: UNCTADstat.

Östeuropas hamnar ökar sin trafik

Sedan finanskrisen 2008 har hamnarna i Polen haft mycket trafik av fartyg och gods, inte minst Gdansk. Även hamnar i Litauen har gått bra, medan hamnarna i Estland har haft minskade godsflöden.



Utvecklingen för godshantering i ett urval hamnar i norra Europa. Källa: Eurostat.

Tonnageskatt ger flexibilitet

Tonnageskatt betyder att fartyget beskattas för sin storlek istället för sitt arbete och den vinst som uppstår, kan man säga. Om fartyget har mycket att göra, gör rederiet en stor vinst. Har fartyget lite att göra, gör rederiet en liten vinst.

Det blir lättare för rederiet att veta hur mycket skatten blir om skatten baseras på fartygets storlek istället för vilken vinst rederiet gör. Då blir det lättare för rederiet att planera, vilket har sina fördelar. Om rederiet gör stor vinst, kan rederiet spara pengar på att fartygets storlek beskattas istället för den stora vinsten man gör.

Därför har sjöfartsbranschen önskat en tonnageskatt. Kravet för att vara med är att fartygen ska registreras i Sverige. Än så länge har inte så många rederier gått med i tonnageskattesystemet.



Ekobonus för överflyttning av gods från väg till sjö

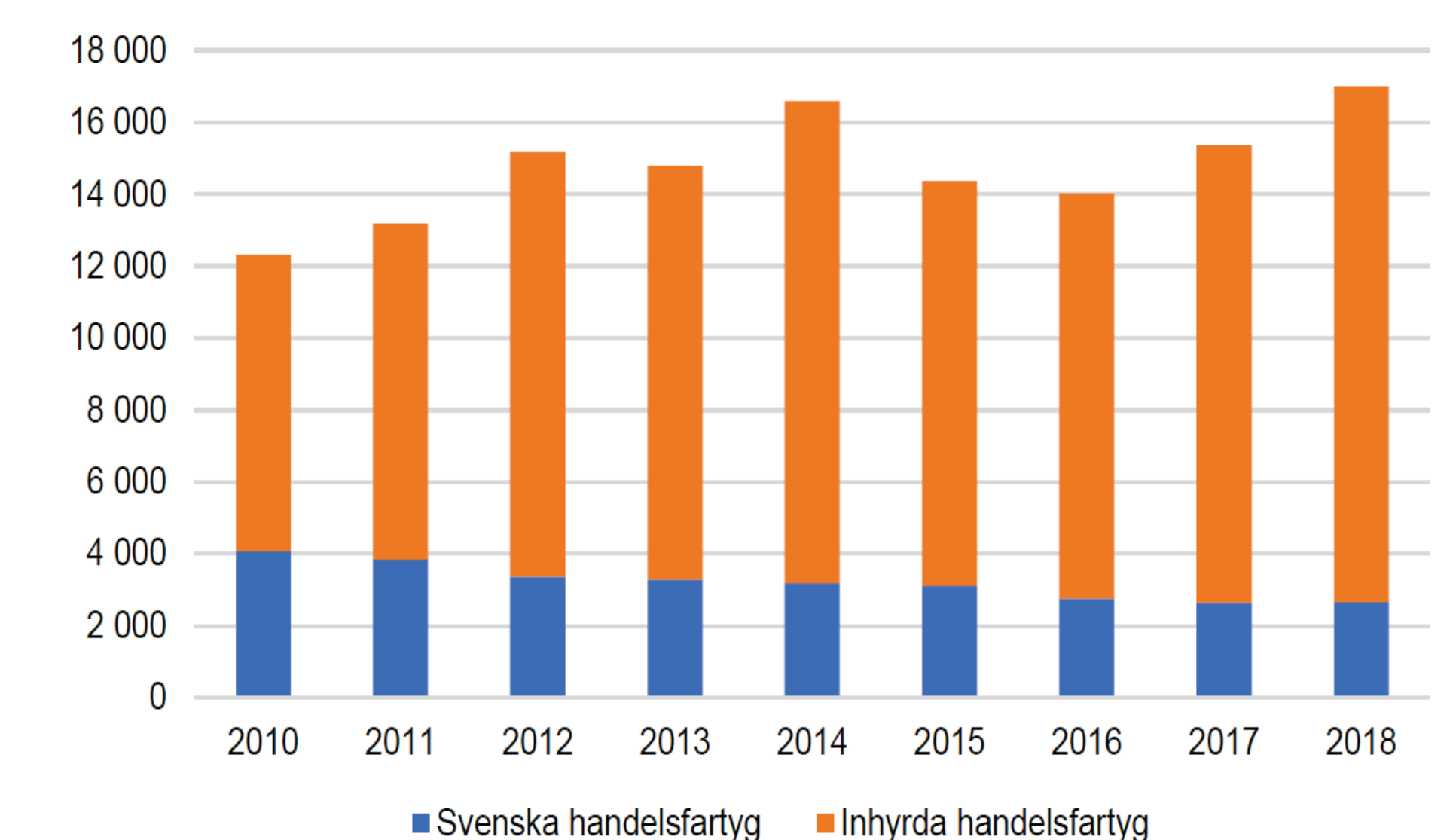
Ekobonus är ett styrmedel som syftar till att underlätta en överflyttning av godstrafik från väg till sjö. Det är ett stöd som ges till nya projekt där sjöfarten avlastar vägtransporterna. Stödet baseras på den skillnad som finns mellan vägtrafik och sjöfart när det gäller effekter på miljön.

För godstrafik är sjöfart det mest miljöeffektiva trafikslaget. För varje tonkm som flyttas över från vägtrafik till sjöfart minskar de samhälleliga miljökostnaderna med cirka 12 öre. Det är den skillnaden i miljökostnad som ekobonusen är baserad på. Därför är idag ekobonusen 12 öre per tonkm som flyttas över från vägtrafik till sjöfart.

År 2018 beviljades två rederier ekobonus och i budgeten för 2019/2020 har regeringen aviserat en förlängning av ekobonusen.

Svenska tonnaget ökar, men andelen svenskregistrerat minskar

Den svenskkontrollerade flottan består av svenska fartyg plus fartyg som svenska rederier hyr in. Den svenskkontrollerade flottan har ökat i genomsnitt 4 procent per år sedan 2010. Samtidigt har andelen svenskregistrerade fartyg minskat.



Svenskkontrollerade flottan mätt i tusental brutto 31 dec respektive år. Källa: Trafikanalys, Fartyg 2018 – svenska och utländska fartyg i svensk regi.

Hur ser kompetensförsörjningen ut?

Den svenska utbildningen inom sjöfarten är främst begränsad till nautisk kompetens (sjökaptener) och teknisk kompetens (sjöingenjörer). Utbildningarna finns på Chalmers i Göteborg och på Linnéuniversitetet i Kalmar. Intresset för utbildningen till sjökaptener och sjöingenjörer har minskat under senare år. Det är också färre som utexamineras från sjöingenjörsutbildningen jämfört med sjökaptensutbildningen, se figuren nedan.

År	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Sjökaptener Linné	68	50	41	56	52	42	48
Sjökaptener Chalmers	70	54	56	48	44	47	38
Sjökaptener Totalt	138	104	97	104	96	89	86
Sjöingenjörer Linné	29	33	43	34	31	30	28
Sjöingenjörer Chalmers	45	41	46	44	29	32	36
Sjöingenjörer Totalt	74	74	89	78	59	62	64

Källa: Årsredovisningar för Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet.

Digitaliseringen skapar nya utmaningar för sjömännen som möter nya uppgifter ombord och därmed krav på ny kompetens. Kompetensförsörjning inom sjöfarten är en central fråga och fundamental för att företag ska bli innovativa och konkurrenskraftiga och därigenom kunna utveckla nya varor och tjänster.

Läs mer: Svensk sjöfartens internationella konkurrenssituation 2019, Trafikanalys Rapport 2019:10.

Trafikanalys

Björn Olsson
Kvalificerad utredare
bjorn.olsson@trafa.se
010-414 42 26

Rosenlundsgatan 54, 118 63 Stockholm
Tel: 010-414 42 00
www.trafa.se

