



Sjöfartens konkurrenskraft – en orientering

• Sjöfarten som näring ökar sin kapacitet

Det svenskkontrollerade tonnaget ökade år 2017 jämfört med året innan, men det ligger fortfarande lägre än år 2014.

• Den svenskregistrerade flottan har minskat

Antalet fartyg i det svenska fartygsregistret har minskat under många år. Flottan minskade även under 2017, men vi skönjer ett trendbrott under 2018.

• Sjöfart är det mest miljöeffektiva trafikslaget

Sjöfarten är det trafikslag som har de lägsta samhällskostnaderna per tonkm. Sjöfarten har även minskat sina icke-internaliserade marginalkostnader. De höjda farledsavgifterna har medfört en högre internaliseringsgrad, men har samtidigt försämrat sjöfartens konkurrenskraft.

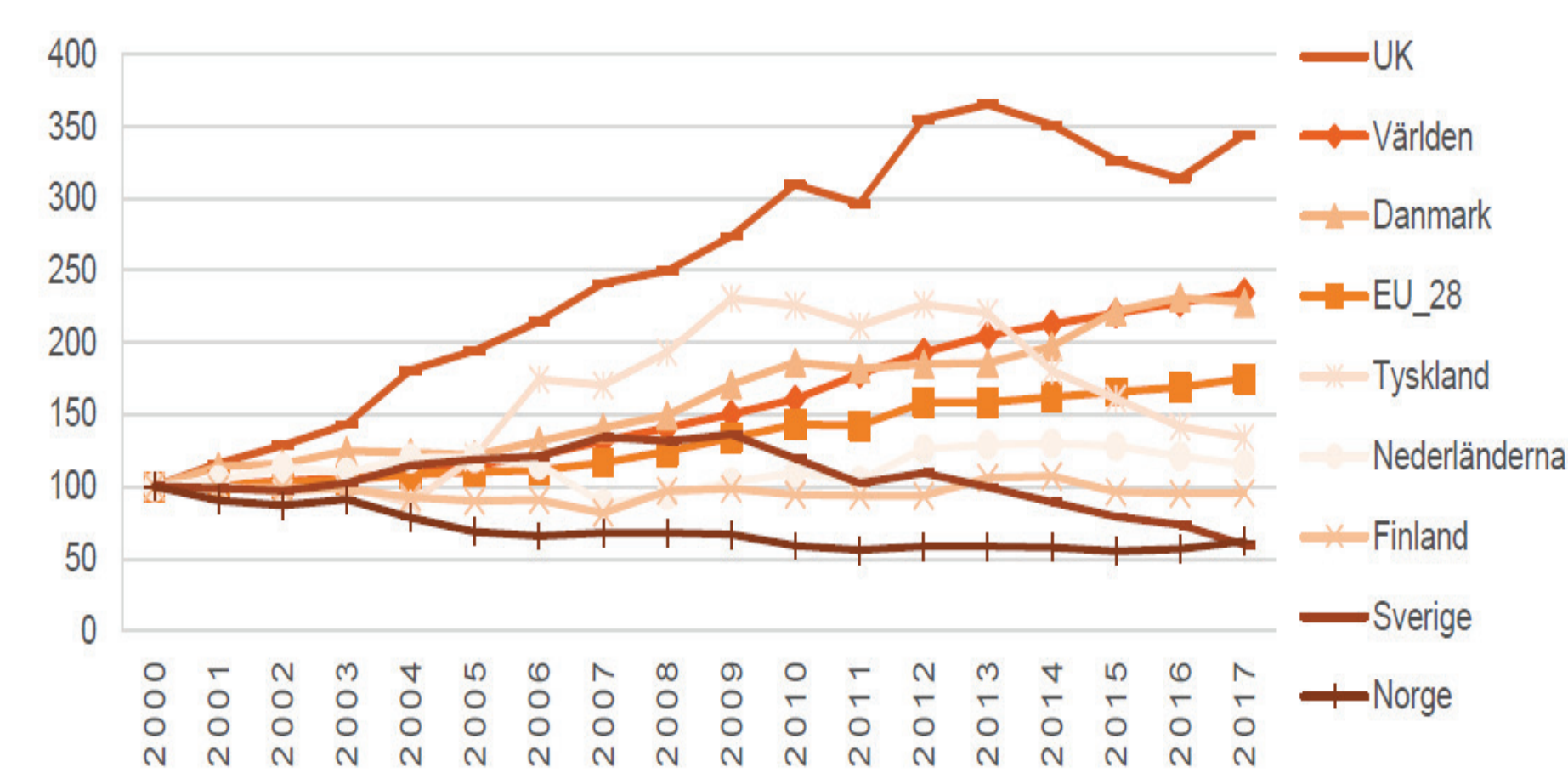
Bild: Olaf Schulz/Mostphotos

Vad skriver Trafikanalys om sjöfarten?

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.

Hur kan Englands flotta öka mer än hela världens?

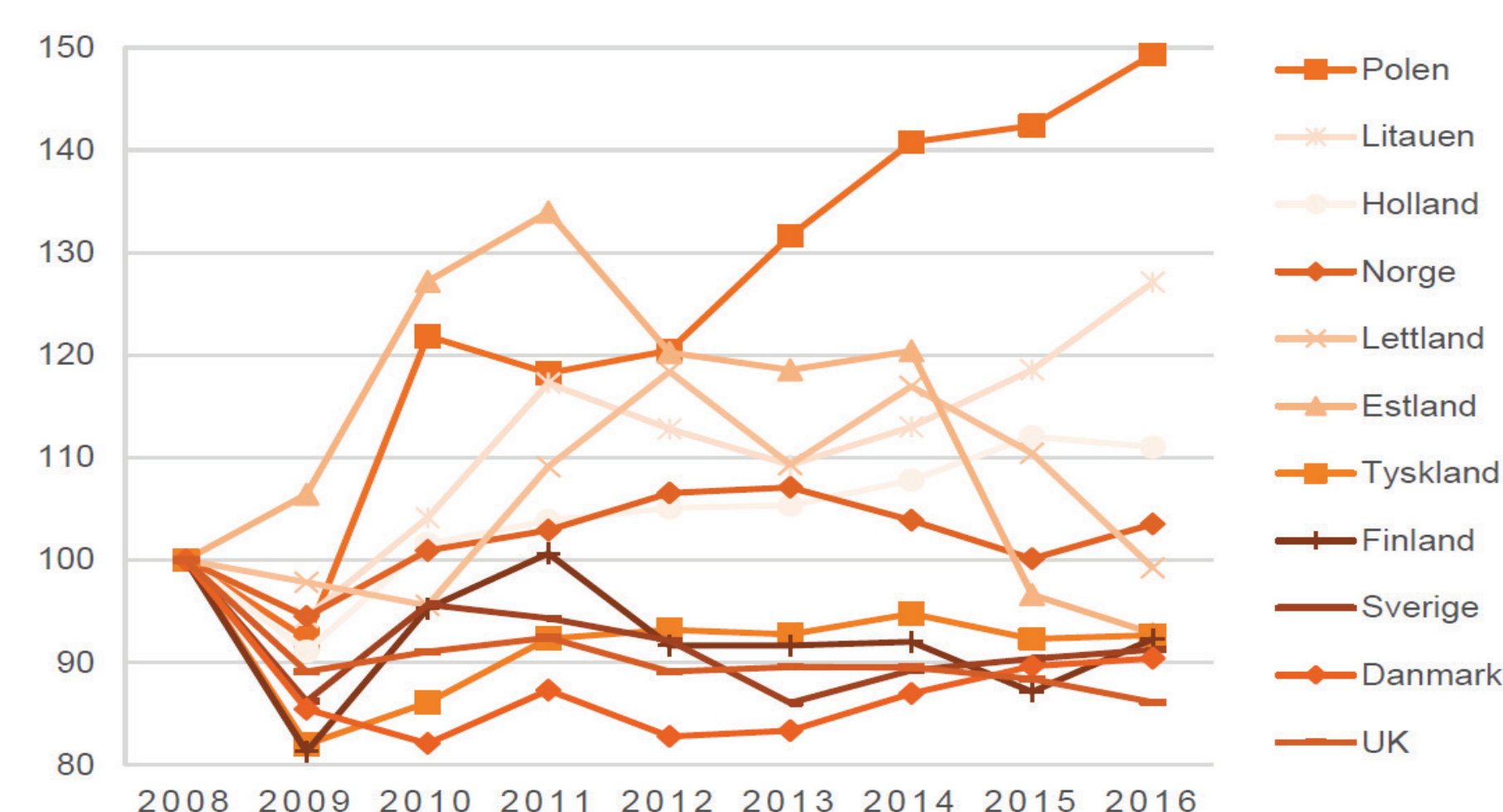
I vissa länder ökar mängden fartyg snabbt, och i vissa länder ökar mängden fartyg långsamt. Genomsnittet för alla länder blir hela världens ökning. Figuren visar den procentuella ökningen av handelsflottan i olika länder, inom EU, samt i världen som helhet. England (UK) har ökat mest sedan år 2000 och Sveriges och Norges flottor har minskat något, mätt i så kallad dödvikt.



Källa: UNCTADstat

Vilka hamnar i norra Europa går bäst?

Sedan finanskrisen 2008 har hamnarna i Polen gått väldigt bra, med mycket trafik av fartyg och gods. Även hamnar i Litauen har gått bra, medan hamnarna i Estland har sett minskade godsflöden.



Källa: Eurostat

Vad menas med tonnageskatt?

Tonnageskatt betyder att fartyget beskattas för sin storlek istället för sitt arbete, 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. Och 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. Men än så länge har inte så många rederier gått med i tonnageskattesystemet.



Vilka effekter har sjöfartsstödet?

För många rederier har sjöfartsstödet stor betydelse för lönsamheten och konkurrenskraften. Effekterna av sjöfartsstödet analyseras utifrån rederiernas egna räkenskaper i årsredovisningen.

För de största rederierna utgör stödet omkring 1-2 procent av omsättningen. För tankerederierna har stödet de senaste åren utgjort 5-10 procent. För torrlast- och färjerederierna har stödet utgjort 10-20 procent av omsättningen.

Det finns också bemanningsbolag som hyr ut besättning och för dessa bolag utgör stödet omkring halva omsättningen.

Sjöfartsstödet motsvarar sjömännens skatt på sjöinkomst, samt kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift.

Ett av syftena med sjöfartsstödet är att underlätta för rederier att anställa svensk personal ombord. Ett villkor för att få stödet är att fartyget är registrerat i Sverige.

Hur kan antalet svenska fartyg minska, men det svenska tonnaget öka?

Fartygen blir färre, men större. Det gör att tonnaget ökar trots att antalet fartyg blir färre. Svenska redare väljer ibland att registrera sina fartyg i andra länder, vilket minskar andelen svenskregistrerade fartyg. Figuren visar hur det svenskregistrerade tonnaget trendmässigt minskar, mätt i tusen brutto.



Källa: Trafikanalys, Fartyg 2017

Hur ser kompetensförsörjningen ut?

Den svenska utbildningen inom sjöfarten är främst begränsad till nautisk kompetens (sjökaptener) och teknisk kompetens (sjöingenjörer). Intresset för utbildningen till både sjökaptener och sjöingenjörer har dock minskat stort under senare år. Det är färre som ansöker för att bli sjöingenjör jämfört med sjökaptener och det är också färre som utexamineras från sjöingenjörutbildningen jämfört med sjökaptensutbildningen.

	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Sjökaptener Linné	42	52	56	41	50	68	52
Sjökaptener Chalmers	47	44	48	56	54	70	62
Sjökaptener Totalt	89	96	104	97	104	138	114
Sjöingenjörer Linné	30	31	34	43	33	29	24
Sjöingenjörer Chalmers	32	29	44	46	41	45	43
Sjöingenjörer Totalt	62	59	78	89	74	74	67

Källa: Årsredovisningar för Chalmers tekniska högskola resp. Linnéuniversitetet.

Digitaliseringen skapar nya utmaningar för sjömän 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: Sjöfartsstödet effekter 2016, Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2017.

Trafikanalys

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

Torsgatan 30, 113 21 Stockholm
Tel: 010-414 42 00
www.trafa.se

