

Rapport

2010:03



Sveriges **sjöfartssektor**

En viktig del i en svensk maritim strategi

Transporter på vattenvägar spelar en stor roll för den ekonomiska utvecklingen i Sverige. Samtidigt sker en kontinuerlig förändring av villkoren för företagen i denna sektor. Mot bakgrund av detta har Tillväxtanalys analyserat det svenska maritima klustrets betydelse för samhällsekonomin, både regionalt och nationellt.

Sveriges sjöfartssektor

En viktig del i en svensk maritim strategi

Dnr:
N2010/942/TE
samt
N2009/6627/TR

Tillväxtanalys dnr: 2010/098



Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser
Studentplan 3, 831 40 Östersund
Telefon 010 447 44 00
Telefax 010 447 44 01
E-post info@tillvaxtanalys.se
www.tillvaxtanalys.se

För ytterligare information kontakta Martin Flack
Telefon 010-447 44 77
E-post martin.flack@tillvaxtanalys.se

Förord

Sverige är ett land med en lång tradition inom sjöfarten och transporter på våra vattenvägar spelar alltså en mycket stor roll för den ekonomiska utvecklingen. Cirka 90 procent av Sveriges export- och importvolymerna transporteras under någon del av transportkedjan på fartyg och många inrikes transporter sker också via sjöfarten. Det maritima klustret, det vill säga sjöfarten och andra närbeliggande verksamheter, har i många delar av landet stor betydelse för sysselsättningen.

Samtidigt sker en kontinuerlig förändring av villkoren för de svenska företagen inom denna sektor. Internationella lagar och regler, oljeprisets utveckling, tillväxten i Kina och andra delar av den nyligen industrialiserade världen samt den näringspolitiska miljön i Sverige jämfört med i andra länder är exempel på faktorer som formar utvecklingen.

Tillväxtanalys har mot bakgrund av detta fått regeringens uppdrag att genomföra en analys av det svenska maritima klustret och dess utveckling över tid. I uppdraget ingår tre huvuddelar:

1) En beskrivning och analys av klustrets betydelse för samhällsekonomin, regionalt och nationellt, avseende exempelvis sysselsättning, storlek och bidrag till ekonomi genom till exempel skatteeffekter och export. I uppdraget ingick en fördjupad analys av handelsflottans utveckling. **2) En analys av klustrets konkurrenskraft** och näringspolitiska förutsättningar, exempelvis avseende personal- och bemanningskostnader i ett internationellt konkurrensperspektiv. **3) En SWOT-analys** av klustrets förutsättningar, med förslag på åtgärder för att stärka och utveckla klustrets konkurrenskraft. I uppdraget ingick en fördjupad analys av sjöfartsavgifternas påverkan.

I ett ändringsbeslut i april 2010 fick Tillväxtanalys också i uppdrag att kommentera och analysera en bolagsgenomgång av den svenska Skeppshypotekskassan som Näringsdepartementet låtit en extern utvärderare genomföra. I föreliggande rapport avrapporteras även detta uppdrag.

Rapporten har författats av Maria Lindqvist, Nordregio, som också varit huvudprojektledare. Martin Flack har varit ansvarig handläggare av uppdraget på Tillväxtanalys.

Projektets arbete har följts av en styrgrupp bestående av avdelningschef Staffan Larsson, Tillväxtanalys, Anders Hermansson, Magnus Oldenburg, Christopher Onajin och Hanna Wiik, Näringsdepartementet, Per Nordström, Transportstyrelsen, samt Gunnar Eriksson, Sjöfartsverket.

En dialog med företrädare för bland annat branschen, akademien och regionala aktörer har förts genom en referensgrupp, se bilaga 1. Ytterligare ett stort antal personer har bidragit genom medverkan vid seminarier eller intervjuer, se bilaga 2. Ett särskilt tack för värdefulla underlag och synpunkter riktas till Johan Bagge, Transportstyrelsen, Lars Johansson, Svenska Skeppshypotekskassan och Per Sjöberger, Sveriges Redareförening.

Tillväxtanalys tackar alla er som har bidragit med värdefulla synpunkter, men ansvarar för de slutsatser som presenteras.

Östersund, april 2010

Dan Hjalmarsson

Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	9
1 Inledning.....	15
1.1 Bakgrund	15
1.2 Regeringsuppdraget	16
1.3 Andra relaterade uppdrag, utredningar och studier	16
1.3.1 Tidigare utredningar	16
1.3.2 Pågående uppdrag och utredningar	17
1.3.3 Tidigare studie av det svenska maritima klustret	18
1.4 Uppdragets genomförande	18
1.4.1 Organisation	18
1.4.2 Definition och avgränsning.....	19
1.4.3 Metod.....	20
1.4.4 Rapportens struktur	21
2 Kluster och maritima strategier	22
2.1 Vad är ett kluster?	22
2.2 Internationella maritima strategier	23
2.2.1 EU:s maritima strategier	23
2.2.2 Hollands maritima strategi	24
2.2.3 Danmarks maritima strategi	25
2.2.4 Norges maritima strategi.....	26
2.3 Maritima strategier i Sverige	27
2.3.1 Ingen nationell strategi.....	27
2.3.2 Få regionala maritima strategier	28
3 Rederierna i svensk sjöfart och sjötransport.....	31
3.1 Definitioner	31
3.1.1 Begreppen	31
3.1.2 Geografiska marknader och strategier.....	31
3.2 Marknaden för olika fartygssegment.....	33
3.2.1 Tankmarknaden	33
3.2.2 Bulk- och Torrlastmarknaderna.....	34
3.2.3 Containermarknaden	35
3.2.4 Feedermarknaden.....	36
3.2.5 RoRo och trailersystemen.....	37
3.2.6 Färjemarknaden.....	37
3.2.7 Kylmarknaden.....	38
3.2.8 Offshoremarknaden	39
3.3 Handelstonnagets omfattning	39
3.3.1 Internationell utveckling	39
3.3.2 Det svenska handelstonnagets utveckling	44
3.4 Ekonomi och sysselsättning	46
3.4.1 Sjöfartens ekonomiska omfattning.....	46
3.4.2 Sysselsättningsutveckling.....	49
3.5 Kostnadsstrukturen inom sjöfarten	51
3.5.1 Internationell konkurrens styr kostnadsstrukturen.....	51
3.5.2 Personal- och bemanningskostnader.....	52
3.5.3 Sjöfartsstödet.....	55
3.5.4 Bunkerkostnader.....	57
3.5.5 Kapitalkostnader	59
3.5.6 Avgifter och andra kostnader	61
4 En kartläggning av sjöfartssektorn	63
4.1 Definition.....	63
4.2 Metod.....	63
4.3 Sjötransporters kopplingar till andra branscher	64
4.3.1 Klustret ur ett input-output perspektiv	64
4.3.2 Indirekt sysselsättning.....	66
4.3.3 En uppskattning av sjöfartssektorns storlek.....	67
4.3.4 Strukturen bland de sysselsatta.....	69

4.3.5	Nyföretagandet	71
4.4	Det regionala perspektivet	72
4.4.1	Regional fördelning av sjöfartssektorn	72
4.4.2	Regional analys av sysselsättningen	76
5	Det svenska maritima klustret.....	80
5.1	Klustret i ett bredare perspektiv	80
5.2	Utvecklingen av transportbehoven	80
5.2.1	God utveckling under flera år	80
5.2.2	Effekter av finanskrisen	82
5.3	Hamnar och stuverier	83
5.3.1	Specialiserade hamnar	83
5.3.2	Effekter av lågkonjunkturen	84
5.3.3	Sysselsättning	85
5.4	Övriga tjänster till sjöfarten	86
5.4.1	Skeppsmäklare och hamnagenter	86
5.4.2	Banker, försäkringsbolag och advokatfirmor	86
5.4.3	Klassningssällskapen	88
5.4.4	Bunkerföretag	88
5.5	Teknikleverantörer till sjöfarten	89
5.5.1	Skeppsvarven	89
5.5.2	Marintekniska leverantörer	90
5.5.3	Konsultföretag	91
5.5.4	Branschsamarbeten mellan tekniska underleverantörer	91
5.5.5	Sysselsättning och omsättning	92
5.6	Myndighetsstrukturen inom sjöfarten	93
5.6.1	Sjöfartsverket	93
5.6.2	Transportstyrelsen	95
5.6.3	Trafikverket	95
5.6.4	Svenska Skeppshypotekskassan	95
5.6.5	Rederinämnden	97
5.6.6	Marinen och Försvarsmakten	97
5.7	Forskning och utveckling inom sjöfart	98
5.7.1	Splittrad och svag finansiering	98
5.7.2	Koncentration av forskningen	99
5.7.3	Internationella forskningsprojekt	99
5.8	Kompetensförsörjning	100
5.8.1	Rekryteringsproblematiken	100
5.8.2	Utbildningsstrukturen inom sjöfart	101
5.8.3	Marinteknisk utbildning	102
5.9	Turism och fritid	102
5.9.1	Turismens koppling till sjöfarten	102
5.9.2	Båtturism	103
5.9.3	Miljöperspektivet	104
5.10	Fiske och vattenbruk	104
5.10.1	Minskande sysselsättning inom fiske	104
5.10.2	Vattenbruk	105
5.10.3	En del av den maritima sektorn	105
5.11	En samlad bild av det maritima klustret	105
6	SWOT-analys av sjöfartssektorn	107
6.1	En analysmetod	107
6.2	Styrkor	107
6.2.1	Lång maritim tradition	107
6.2.2	Hög kompetensnivå och ökad samverkan	107
6.2.3	Kvalitet inom miljö och säkerhet	108
6.2.4	Konkurrenskraftig högskoleutbildning	108
6.2.5	Sveriges hamnar – viktiga för sjöfarten	108
6.3	Svagheter	109
6.3.1	Svag samverkanstradition	109
6.3.2	Svag näringslivsdynamik	109
6.3.3	Lågt intresse hos politik och allmänheten	109
6.3.4	Hög kostnadsnivå inom sjöfarten	109

6.3.5	Begränsade nationella FoU-satsningar.....	110
6.3.6	Osäker långsiktig kompetensförsörjning.....	110
6.3.7	Brister i statistiken.....	111
6.4	Hot.....	111
6.4.1	Stora konjunktursvängningar.....	111
6.4.2	Protektionism och minskad frihandel.....	111
6.4.3	Ökade krav på miljö och säkerhet.....	111
6.4.4	Hot inom infrastrukturuområdet.....	112
6.4.5	Konflikter och terrorism.....	112
6.5	Möjligheter.....	112
6.5.1	Nya marknader växer fram.....	112
6.5.2	Intresset för miljö, energi och säkerhet.....	112
6.5.3	Ökad och effektivare intermodalitet.....	113
6.5.4	Outnyttjade vattenvägar.....	113
6.5.5	Potential för innovation och förnyelse.....	114
7	Slutsatser och rekommendationer.....	115
7.1	Varför behövs en svensk sjöfartssektor?.....	115
7.1.1	Internationell påverkan genom innovation och engagemang.....	115
7.1.2	Ekonomisk betydelse.....	115
7.1.3	Kompetensöverföring.....	116
7.1.4	Försörjnings- och säkerhetsaspekter.....	116
7.2	Vilka näringspolitiska insatser behövs?.....	117
7.2.1	Utveckla en svensk maritim strategi.....	117
7.2.2	Öka kunskapen hos beslutsfattare.....	117
7.2.3	Stimulera förnyelse genom samverkan.....	118
7.2.4	Se över sjöfartsavgifterna.....	118
7.2.5	Skapa en starkare myndighetsstruktur.....	119
7.2.6	Utveckla Svenska Skeppshypotekskassans verksamhet.....	119
7.2.7	Öka de nationella FUD-investeringarna.....	119
7.2.8	Minska effekterna av svaveldirektivet.....	120
7.2.9	Säkra kompetensförsörjningen.....	121
7.2.10	Tidigarelägg infrastrukturinvesteringar.....	121
	Referenser.....	123
	Bilaga 1: Referensgrupp.....	126
	Bilaga 2: Kontakter och intervjuade personer.....	127
	Bilaga 3: Regional indelning.....	129

Sammanfattning

I september 2009 uppdrog regeringen åt Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) att genomföra en analys av det svenska maritima klustret. I uppdraget avgränsas det maritima klustret till rederinäringen och därtill direkt kopplade näringar, som hamnar, leverantörer, utrustningstillverkare och skeppsmäklare. Parallellt med detta uppdrag pågick inom ramen för den ideella föreningen Sjöfartsforum en strategiprocess för att ta fram ett förslag till en bred maritim strategi, som bygger på den definition av det maritima klustret som används i EU:s maritima strategi. För att tydliggöra skillnaderna mellan olika typer av definitioner har rapporten använt följande begrepp;

- *Rederinäringen, sjöfart eller sjötransport* – i dessa begrepp inkluderas förutom rederier även mindre aktörer som erbjuder sjötransporter, exempelvis taxibåtar, bogserbåtar och mindre färjor.
- *Sjöfartssektorn* – utgörs av rederinäringen, enligt ovan, och därtill direkt länkade aktörer, som exempelvis hamnar, leverantörer, utrustningstillverkare och skeppsmäklare. Detta motsvarar den definition av det maritima klustret som avses i regeringsuppdraget.
- *Det svenska maritima klustret* – avser den bredare definition som utnyttjas inom EU och som inkluderar alla sektorer med koppling till havet, det vill säga sjötransporter, tjänster, tillverkning, havets resurser, myndigheter, FoU och turism.

I uppdraget ingick att genomföra en beskrivning och analys av klustrets betydelse för samhällsekonomin, regionalt och nationellt. Bland annat framförs önskemål om analyser som specifikt berör rederinäringen, exempelvis frågorna om handelstonnagets utveckling, flaggning och personal- och bemanningskostnader. I ett ändringsbeslut i april 2010 fick Tillväxtanalys i uppdrag att också kommentera och analysera en bolagsgenomgång av den svenska Skeppshypotekskassan som Näringsdepartementet låtit en extern utvärderare genomföra. Enligt regeringens beslut skulle resultatet av bolagsgenomgången beaktas i Tillväxtanalys ursprungliga uppdrag och Skeppshypotekskassans roll och betydelse i klustret belysas. I följande rapport avrapporteras båda dessa uppdrag.

Handelstonnagets utveckling och rederiernas kostnadsstruktur

Med hjälp av underlag från Lloyds Register Fairplay presenteras i tredje kapitlet de olika segmenten inom svensk rederinäringen; tank-, bulk- och torrlast-, container-, feeder-, RoRo- och trailersystem-, färje-, kyl- samt offshoremärknaderna. Därefter beskrivs handelstonnagets utveckling internationellt och i Sverige under perioden 1975 till 2009.

Under perioden har det på världsmarknaden skett en kraftig tillväxt framför allt i tank-, bulk- och torrlastmarknaden. Detta har resulterat i att antalet fartyg med en storlek av 100 brutto eller mer har ökat med 75 procent, till totalt 81 400 fartyg. Samtidigt har en trend mot större fartyg bidragit till en kapacitetsökning på 129 procent, till totalt 1 306 miljoner dödviktston. Konkurrensen från Östasien och Syd- och Centralamerika har ökat, både i antal fartyg och i kapacitet. Detta har inneburit att andelen fartyg registrerade inom EU-27 och Norge under perioden minskat från 27 till 18 procent, motsvarande cirka 15 000 fartyg 2009. Däremot opererar företag inom EU-27 och Norge cirka 21 300 fartyg. Inom gruppen har Storbritannien, Danmark och Tyskland de största volymerna opererat tonnage. Dessa länder har också haft den snabbaste tillväxten i opererade flottor, med Danmark i topp.

Sedan 1975 har andelen svenskflaggade fartyg minskat från 1,3 procent till 0,6 procent och antalet svenskflaggade fartyg har varit relativt oförändrat sedan mitten av 1980-talet. Sverige hade vid årsskiftet 451 svenskflaggade fartyg i storleksklassen 100 brutto och större. Däremot opererade svenska företag 687 fartyg, med ett samlat tonnage på 9,4 miljoner ton. Det opererade tonnaget, främst inom tankflottan, har ökat genom inchartering av tonnage från andra länder och andelen utlandsregistrerade fartyg i den svenska flottan uppgår till 34 procent.

Handelflottorna i Norge och Danmark är större än den svenska och tillväxten i opererat tonnage har varit högre än i Sverige, framför allt i Danmark. Både Norge och Danmark har idag ett internationellt register och andelen utlandsregistrerade fartyg uppgår till cirka 35 respektive 71 procent. Idag opererar norska företag cirka 2 384 fartyg och danska företag 2 126 fartyg, motsvarande ett opererat tonnage på 33,1 respektive 57,4 miljoner ton.

Fartygsdriftens huvudkostnadsposter består av bemanning, försäkringar, bunkerolja, smörjmedel, reparationer, underhåll och kapitalkostnader. Priserna för de flesta av kostnadsposterna sätts internationellt och prisvariationerna påverkar således i stort sett alla samtidigt. Däremot sätts villkoren för personal och bemanning av regelverken i den flaggstat som fartyget är registrerat. För fartyg registrerade i det svenska registret gäller det svenska regelverket, som idag inbegriper två huvudprinciper för bemanning. Dessa avser sjöfartstödet, som gäller hanteringen av inkomstskatter och sociala avgifter (nettomodellen), samt möjligheterna att tillfälligt anställa personal till internationellt gällande villkor (TAP-avtalet). I en beräkning av kostnaderna för manskap på två olika typfartyg konstaterades att kostnaderna för svensk personal, även med tillämpning av nettomodellen och TAP-avtal tycks vara högre. Inte för att de svenska grundlönenivåerna är höga, utan till följd av att de svenska villkoren innebär att ett fartyg behöver ha drygt två personer årsanställda per befattning (2:1), medan anställda i flera internationella register enbart får ersättning för tid ombord (1:1).

Ekonomisk betydelse för samhällsekonomin

Att med hjälp av den offentliga svenska statistiken följa upp antal sysselsatta och omsättning inom rederinäringen och sjöfartsektorn är svårt. Data har tagits fram av olika aktörer och för olika syften, vilket innebär att definitioner och år varierar. För att få en uppfattning om sjöfartssektorns ekonomiska betydelse, i form av sysselsättning, omsättning, export och skatteintäkter, har en rad olika datakällor utnyttjats. Resultaten presenteras i kapitel fyra, med fokus på rederinäringen, och i kapitel fem, som även inkluderar övriga delar av sjöfartssektorn.

Med hjälp av olika datakällor och uppskattningar har denna rapport kommit fram till att antalet sysselsatta inom rederinäringen/sjötransport, år 2008 kan uppskattas till mellan 13 200 och 18 900 personer, varav mellan 9 400 och 14 100 är ombordanställda¹. Omsättningen under 2008 uppskattas till mellan 43 och 47,6 miljarder kronor. Förädlingsvärdet för 2007 uppgick till 9,2 miljarder kronor. Sjötransporter har en högre arbetsproduktivitet än genomsnittet i näringslivet och hade 2007 den näst högsta nettoomsättningen per anställda i transportsektorn, efter flygtransport, med drygt 3,1 miljon kronor per person. Branschen är dessutom en av de mest exportintensiva i Sverige, med en exportandel på över 80 procent. År 2005 låg exportnettot på cirka 18 miljarder kronor.

¹ Avser personer med minst en månstring under en 12-månadersperiod, enligt underlag från Transportstyrelsens sjömansregister. Många av dessa är deltids- eller säsongarbetande.

Att uppskatta de skattemässiga effekterna av sektorn är svårt. Under 2007 uppgick skattebetalningarna från svenska aktiebolag inom sjötransport till totalt cirka 533 miljoner kronor. Sammantaget tycks skattebidraget mer måttligt. Detta är delvis en följd av den svenska nettomodellen, som innebär att Rederinämden, enligt vissa villkor, krediterar rederierna skatt och sociala avgifter för ombordanställda på internationellt konkurrensutsatta fartyg i form av sjöfartsstöd. Under 2008 uppgick det totala sjöfartsstödet till drygt 1,5 miljarder kronor.

Med hjälp av bland annat input-output-metodik har kopplingarna mellan sjötransport och övriga delar av sjöfartssektorn analyserats närmare i kapitel fem. Viktiga leverantörer till sjöfarten är, förutom stödtjänster som exempelvis hamnar, stuverier och skeppsmäklare, även andra rederier, exempelvis genom inchartrat tonnage, leverantörer av bunkerolja, företagstjänster, som exempelvis marknadsföring och utbildning, samt skeppsvarv och andra underleverantörer som bistår med reparation, underhåll och reservdelar. I rapporten görs med hjälp av olika metoder en uppskattning av antal anställda hos de underleverantörer som står för en väsentlig del av leveranserna och där sjötransport utgör en viktig kundgrupp. Beroende på vilken metod som används så sysselsätter sjöfartssektorn någonstans mellan 18 200 och 33 000 personer.

Långsiktig kompetensförsörjning

Det finns en omfattande rörlighet mellan olika delar inom sjöfartssektorn och en ambition om en arbetsmarknadskarriär, där ombordanställt manskap kan vidareutbilda sig till befäl och i senare skede ta en befattning inom den landbaserade verksamheten. Det kan antingen vara på rederiernas kontor eller inom någon annan del av sjöfartssektorn, exempelvis inom hamnar, skeppsmäklare, underleverantörer eller myndigheter. Under senare års högkonjunktur har det funnits en brist på utbildade befäl, både i Sverige och internationellt. Svenska befäl har idag hög status på arbetsmarknaden, men det är svårt att tillgodose behovet av praktikplatser ombord.

Utbildningsnivån inom sjöfartssektorn är relativt hög. Andelen personer med minst treårig högskoleutbildning ligger på närmare en fjärdedel av de anställda, vilket delvis kan förklaras av krav på högskoleutbildning för befäl ombord. Även inom både rederiernas landbaserade verksamhet och stödtjänsterna finns en hög utbildningsnivå, vilket kan bero på den arbetsrörlighet som finns inom sektorn. Däremot ligger utbildningsnivån betydligt lägre bland underleverantörerna. Andelen kvinnor utgör cirka en femtedel av de anställda inom sjöfartssektorn, men andelen ligger på närmare 80 procent bland ombordanställda inom intendentur, exempelvis servering, catering och städning och bara på 10 procent bland underleverantörerna. Även om kvinnorna haft en större ökning av arbetsinkomst sedan 1997 så har kvinnorna i genomsnitt en arbetsinkomst som motsvarar 78 procent av männens.

Regional fördelning

I slutet av kapitel fem presenteras en kartläggning av den regionala fördelningen av sjöfartssektorn. Detta försvåras av brister i den offentliga statistiken. Med denna begränsning analyseras de svenska så kallade FA-regionernas² andel av rikets sysselsättning i sjöfartssektorn, definierad som Sjötransport (SNI 61), Sjötransporttjänster, inklusive företag i hamnar och stuverier, (SNI 63.220) samt Skeppsvarv (SNI 35.110). Totalt antal anställda inom denna snävt definierade sjöfartssektor uppgick år 2008 till 18 172 personer.

² För en presentation av de svenska FA-regionerna, se Bilaga 3.

Med denna avgränsning var sjöfartssektorn år 2008 till drygt 70 procent koncentrerad till de tre storstadsregionerna FA Stockholm, FA Göteborg och FA Malmö. Sjöfartssektorn som helhet var mest specialiserad i Blekinge, men även Strömstad och Gotland hade en hög specialiseringsgrad. För de tre storstadsregionerna ser fördelningen av verksamhet något olika ut. I Stockholmsregionen dominerade färjetrafik på inre vattenvägar, inklusive skärgården, medan Malmöregionen, liksom Blekinge, har en tydlig koncentration av verksamhet inom skeppsvarv. Göteborg är den region som har den bredaste sjöfartssektorn, med omfattande verksamhet i alla tre segmenten.

Med hjälp av kompletterande data har drygt 27 000 personer identifierats, som kan fördelas på länsnivå. Denna analys förstärker de tidigare mönstren, men visar på att även de ombordanställda har en tydlig koncentration till de tre storstadsregionerna, trots att de i princip kan bo i hela landet och ändå arbeta ombord. Andra regioner som utmärker sig när det gäller andelen ombordanställda är Kalmar, Halland, Östergötland och Gotland.

Det maritima klustret

I kapitlet om det maritima klustret sätts rederinäringen och sjöfartssektorn in i ett bredare perspektiv, med utgångspunkt i den bredare definition som presenterats i EU:s Blåbok och utnyttjas i Sjöfartsforums strategiprocess. Där kompletteras de tidigare statistiska analyserna med kvalitativa beskrivningar av de olika delarna och data från andra källor.

Efter flera års högkonjunktur har de senaste årens ekonomiska kris och minskade godsvolymer slagit hårt mot både hamnar och sjötransporter. Samtidigt finns ett stort intresse från transportköpare och offentliga aktörer att öka andelen sjötransporter av miljö-, energi- och säkerhetsskäl. Sverige ligger långt fram när det gäller bland annat miljö- och säkerhet, eftersom det finns en hög kompetens och etablerad samverkan mellan rederier, konsulter, teknikleverantörer och myndigheter inom utvecklingsområdet. Däremot är de offentliga nationella satsningarna på forskning, utveckling och demonstration inom sjöfart betydligt lägre än inom övriga transportslag. Dessutom finansieras sjöfartens infrastruktur i högre grad än andra transportslag via avgifter, vilket kan försvåra möjligheterna att öka användningen av inrikes sjötransporter.

Det finns en tendens att sjöfartssektorn av offentliga aktörer enbart betraktas som en del av transportsektorn, vilket bidragit till att det saknas en näringspolitisk tradition och strategi för sektorn. Under senaste året har det påbörjats ett arbete med att utveckla en nationell maritim strategi för hela det maritima klustret. Detta skapar nya möjligheter att arbeta tvärsektorielt, med nationella och regionala utvecklingsinsatser för att skapa nya förutsättningar för innovation och nyföretagande.

Sammantaget uppskattas antalet anställda inom sjöfart och relaterade näringar till cirka 105 000 personer. Av dessa utgör rederierna, sjötransporten, cirka 14 200 personer. Stödtjänster, som hamnar, stuverier skeppsmäklare, banker, med flera, uppskattas till cirka 6 300 personer. Tekniska underleverantörer, som skeppsvarv som arbetar med reparationer och underhåll, konsulter inom design och utveckling, underleverantörer av reservdelar, med flera som på något sätt berörs av sjöfart uppskattas till cirka 72 500 personer. Dessutom tillkommer offentligt anställda inom exempelvis Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Marinen, Kustbevakningen och utbildningssystemet, med cirka 4 200 anställda. Dessutom identifierades cirka 400 personer inom forskningssystemet, cirka 5 200 inom fritidsbåtssektorn och cirka 2 500 inom fiske och vattenbruk. Då har hänsyn inte tagits till att delar av turistnäringen, med cirka 152 000 anställda, väg- och

järnvägstransporter, med cirka 70 000 anställda, samt delar av övriga stödtjänster till transport, med totalt cirka 30 000 anställda, har tydliga länkar till sjöfartssektorn.

SWOT-analys

I uppdraget ingick även att göra en SWOT-analys, med förslag på åtgärder för att stärka och utveckla klustrets konkurrenskraft. I uppdraget ingick även frågan om sjöfartsavgifternas påverkan. Inom uppdraget har det inte varit möjligt att genomföra en mer fördjupad analys, eftersom det kräver en mer omfattande dialog med transportköparna än vad som varit möjligt. Däremot finns det skäl att se över effekterna närmare, eftersom avgifterna riskerar att skapa konkurrensnackdelar mot andra, mindre miljöeffektiva, transportslag.

I SWOT-analysen identifierades följande styrkor, svagheter, hot och möjligheter;

	Positiva	Negativa
Interna förutsättningar	<p>Styrkor:</p> <p>Lång maritim tradition</p> <p>Hög kompetensnivå och ökad samverkan</p> <p>Kvalitet inom miljö och säkerhet</p> <p>Konkurrenskraftig högskoleutbildning</p> <p>Sveriges hamnar – viktiga för sjöfarten</p>	<p>Svagheter:</p> <p>Svag samverkanstradition</p> <p>Lågt intresse hos politik och allmänhet</p> <p>Hög kostnadsnivå inom sjöfarten</p> <p>Svag näringsdynamik</p> <p>Begränsade nationella FoU-satsningar</p> <p>Osäker långsiktig kompetensförsörjning</p> <p>Brister i statistiken</p>
Externa förutsättningar	<p>Möjligheter:</p> <p>Nya marknader växer fram</p> <p>Intresset för miljö, energi och säkerhet</p> <p>Ökad och effektivare intermodalitet</p> <p>Outnyttjade vattenvägar</p> <p>Potential för innovation och förnyelse</p>	<p>Hot:</p> <p>Stora konjunktursvängningar</p> <p>Protektionism och ökad frihandel</p> <p>Ökade krav på miljö och säkerhet</p> <p>Hot inom infrastrukturområdet</p> <p>Konflikter och terrorism</p>

I det avslutande kapitlet lyfts några faktorer fram som bör tas i beaktande vid en bedömning om Sverige behöver en svensk sjöfartssektor. Det handlar framför allt om möjligheterna att även i framtiden ha möjlighet att påverka den internationella debatten i prioriterade frågor som exempelvis miljö, energi och säkerhet. Dessa möjligheter kräver både kompetens och trovärdighet, exempelvis genom att fortsätta utveckla samverkan mellan aktörer inom den svenska sjöfartssektorn. Andra faktorer handlar om sektorns ekonomiska betydelse, framför allt inom exportområdet, vikten av kompetensöverföring mellan olika delar av sjöfartssektorn, ombord så väl som till land, samt frågan om försörjnings- och säkerhetsaspekter.

Om regeringen bedömer att det är av betydelse att även i framtiden ha en svensk fartygsflotta och en svensk sjöfartssektor så finns det skäl att överväga följande förslag:

- Utveckla en maritim strategi
- Öka kunskapen hos beslutsfattare
- Stimulera förnyelse genom samverkan
- Se över sjöfartsavgifterna
- Skapa en starkare myndighetsstruktur
- Utveckla Svenska Skeppshypotekskassans verksamhet
- Öka de nationella FUD-investeringarna
- Minska effekterna av svaveldirektivet
- Säkra kompetensförsörjningen
- Tidigarelägg infrastrukturinvesteringar

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Den globala utvecklingen präglas av stigande transportbehov i alla segment. Inför framtiden förväntas marknaden påverkas av en ökad handel med utvecklingsländer, men också av en ökad konkurrens från dessa, framför allt från Asien. Dessutom ökar fokuseringen på säkerhets- och miljöaspekter. Detta innebär generellt bättre lönsamhetsförutsättningar, men även ökade inträdeskostnader för nya aktörer på enskilda marknader. Det har också skett betydande förändringar i de politiska förutsättningarna för sjöfarten. EU bedriver idag sjöfartspolitik för att öka konkurrensneutraliteten mellan medlemsländerna. Dessutom driver FN:s internationella sjöfartsorganisation IMO, International Maritime Organisation, frågor kring miljö och säkerhet inom sjöfarten.

Sjöfarten bidrar i hög grad till det svenska transportsystemet. Cirka 90 procent av Sveriges export- och importvolymerna transporteras under någon del av transportkedjan på fartyg. Dessutom bidrar svensk sjöfart till rörlighet och turism genom att frakta närmare 32 miljoner passagerare och nästan 5 miljoner bilar över gränsen per år³. Trots detta har Sverige andel av den globala sjötransporten minskat och Sverige är idag en liten sjötransportnation. De svenska rederierna har dessutom tappat marknadsandelar, trots att den svenska marknaden sedan 1993 har växt kraftigt. Genom ökad effektivisering har näringen minskat i samhällsekonomisk betydelse, både i sysselsättning och i omsättning. Utan de positiva förändringar som skett på den internationella marknaden hade den svenska sjöfartsnäringen förmodligen varit ännu mindre idag.

Under den senaste tioårsperioden har våra grannländers regelverk anpassats till de internationella förhållandena, genom införandet av bland annat tonnageskatt och så kallade öppna internationella register. Något motsvarande har inte genomförts i Sverige, som har ett system med sjöfartsstöd i form av skatteavdrag för ombordanställda på internationellt konkurrensutsatta handelsfartyg och färjor, den så kallade nettomodellen. Dessutom kom Sveriges Redareföreningen under 1998 överens med fackföreningarna om att tillåta en viss andel tillfälligt anställd personal (TAP) på individuella avtal. Sammantaget fick detta till effekt att utflaggningen av svenska båtar avtog och att ett antal finska redare valde att flagga in båtar till Sverige.

Den globala finanskrisen, som slog igenom med full kraft under hösten 2008, har haft allvarliga effekter på hela transportsektorn. Även sjöfarten har drabbats kraftigt. Den ökning av volymerna i hamnarna som varit tydlig under senare år byttes till en nedgång under 2009. Eftersom fraktvolymerna minskat och fraktraterna pressats så har många redare tvingats lägga upp stora delar av sina fartygsflottor. Detta har inneburit att de relativt låga marginaler som finns inom sjötransporter i många fall vänts till förluster. För enskilda redare i Sverige har den ekonomiska situationen resulterat i att man flaggat ut fartyg, ofta inom Norden eller övriga Europa, för att minska kostnaderna för personal och bemanning.

³ Sjöfartsverket (2009) Sektorsrapport 2008, Sjösektorns utveckling, maj 2009.

Problemet har uppmärksammats av den svenska regeringen, som under senare år tillsatt ett antal utredningar för att öka kunskaperna om förutsättningarna för svensk sjöfart och för att ta fram underlag för eventuella näringspolitiska insatser med syfte att bidra till en ökad konkurrenskraft inom svensk sjöfart.

1.2 Regeringsuppdraget

Regeringen uppdrog i september 2009 åt Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) att genomföra en analys av det svenska maritima klustret. Med detta avsågs den svenska rederinäringen och därtill direkt kopplade näringar, så som hamnar, leverantörer, utrustningstillverkare, skeppsmäklare, med flera.

Uppdraget bestod i huvudsak av tre delar;

1. **En beskrivning och analys av klustrets betydelse** för samhällsekonomin, regionalt och nationellt, avseende exempelvis sysselsättning, storlek och bidrag till ekonomi genom till exempel skatteeffekter och export. I uppdraget ingick en fördjupad analys av handelsflottans utveckling.
2. **En analys av klustrets konkurrenskraft** och näringspolitiska förutsättningar, exempelvis avseende personal- och bemanningskostnader i ett internationellt konkurrensperspektiv.
3. **En SWOT-analys** av klustrets förutsättningar, med förslag på åtgärder för att stärka och utveckla klustrets konkurrenskraft. I uppdraget ingick en fördjupad analys av sjöfartsavgifternas påverkan.

I ett ändringsbeslut i april 2010 fick Tillväxtanalys i uppdrag att också kommentera och analysera en bolagsgenomgång av den svenska Skeppshypotekskassan som Näringsdepartementet låtit en extern utvärderare genomföra. Enligt regeringens beslut skulle resultatet av bolagsgenomgången beaktas i Tillväxtanalys ursprungliga uppdrag och Skeppshypotekskassans roll och betydelse i klustret belysas. I följande rapport avrapporteras båda dessa uppdrag.

1.3 Andra relaterade uppdrag, utredningar och studier

1.3.1 Tidigare utredningar

Olika delar av den svenska sjöfarten har under senare år genomgått en rad utredningar. Under 1995 lämnades betänkandet av Sjöfartspolitiska utredningen (SOU 1995:112), *Svensk sjöfart – Näring för framtiden*. Två år senare beslutade regeringen om en utredning av sjöfartens struktur- och kapitalsituation. Slutbetänkandet, *Svensk sjöfartsnäring – hot och möjligheter* (SOU 1998:129) lämnades under 1998. I det senare föreslogs bland annat införandet av bidrag till kostnader för sociala avgifter för ombordanställda på svenskflaggade handelsfartyg och färjor, samt incitament för flottan att erbjuda utbildningsplatser. Resultatet av detta blev införandet av den så kallade nettomodellen för sjöfartsstödet, som innebär att Rederinnämnden beslutar om stöd för anställda på stödberättigade fartyg. I samband med detta ställs även krav på att fartygen erbjuder praktikplatser.

Sedan dess har ytterligare utredningar med koppling till den svenska sjöfartssektorn genomförts. I februari 2006 presenterades resultatet av Tonnageskatteutredningen, *Tonnageskatt för sjöfartsnäringen* (SOU 2006:20), som föreslår införandet av ett system med frivillig tonnagebeskattning av fartyg, i syfte att öka möjligheterna för svenska

rederier att konkurrera med länder med så kallad bekvämlighetsflagg. Regeringen har meddelat att detta inte är aktuellt under innevarande regeringsperiod, men frågan diskuteras fortfarande.

I september 2007 presenterades slutbetänkandet av Hamnstrategiutredningen, *Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet* (SOU 2007:58). I utredningen föreslås att tio hamnar bör utpekas som strategiska noder och prioriteras i samband med infrastrukturinvesteringar.

Dessutom presenterades i maj 2008 Lotsutredningens slutbetänkande *Styra rätt! Förslag om Sjöfartsverkets organisation* (SOU 2008:53). I utredningen föreslås bland annat att Sjöfartsverket skall utvecklas till en mer renodlad sektors- och beställarmyndighet och att ansvaret för lotstransporter, drift och underhåll av farleder i högre grad upphandlas.

1.3.2 Pågående uppdrag och utredningar

I december 2009 presenterade infrastrukturminister Åsa Torstensson regeringens sju punktsförslag för att stärka den svenska sjöfarten. I förslaget ingick att tillsätta en utredning av vad som krävs för effektiva och konkurrenskraftiga transporter och av möjligheterna att införa ett svenskt internationellt fartygsregister. Utredningen, *Konkurrensförutsättningarna för sjöfart under svensk flagg* (Dir. 2010:2), ska redovisas senast 27 oktober 2010. I förslaget ingick även ett uppdrag till Transportstyrelsen om effektivisering och ökad flexibilitet i besiktningen av fartyg med svensk flagg. Andra insatser som lyftes fram gällde Sjöfartsverkets uppdrag att tillsätta en särskild expertgrupp om rekrytering av personal till sjöfartssektorn⁴ (N20008/6551/TR), satsningar på minskad administration och färre regler exempelvis vid hamnanlöp, skattelättnader för landanslutning och ökad forskning inom miljöområdet, inklusive sjöfartsområdet. Dessutom pågår en utredning för *Analys och genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar* (Dir. 2009:127). Uppdraget ska redovisas senast 29 november 2011.

När det gäller forskningsfrågorna har regeringen även tillsatt en särskild utredning *Strategi för samverkan om forskning och innovation för ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem* (Dir. 2009:119). I uppdraget ingår bland annat att utreda ansvaret för forskning inom de olika transportslagen, inklusive sjöfart, och former för samverkan. Uppdraget ska redovisas senast den 14 augusti 2010.

För att skapa möjligheter till synergier har denna utredning haft kontakter med representanter för ovan nämnda utredningar. Utöver dessa utredningar pågår även en utredning om *Genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet* (Dir. 2009:42). Uppdraget ska redovisas senast 31 mars 2010. Något samråd med denna har av tidsskäl inte ägt rum.

⁴ Uppdraget ska redovisas senast 31 mars 2010.

1.3.3 Tidigare studie av det svenska maritima klustret

Under 2006 genomförde en forskargrupp vid Internationella Handelshögskolan i Jönköping, på uppdrag av Sjöfartsverket och Sveriges Redareföreningen, en kartläggning av sjöfartsklustret⁵. I studien identifieras cirka 18 000 personer som utgör det man kallar för sjöfartsklustrets kärna. Av dessa arbetar cirka 13 000 personer inom rederier, som bordanställda eller på kontor, och cirka 5 000 i stödtjänster, exempelvis hamnar. Man har dessutom identifierat 70 000 personer som man klassificerar till närliggande omgivningsföretag och ytterligare 130 000 personer inom kringliggande omgivningsnäringar. Detta har tolkats som att sjöfartsklustret sysselsätter nästan 220 000 personer.

Studien ger en god bild av verksamheten inom sjöfartsklustrets kärna, men kritik har framförts mot sättet att beräkna de omgivande näringarna eftersom kopplingarna mellan sjöfartsklustrets kärna och omgivningsföretagen är otydliga och i många fall svaga. Det innebär att en hög specialiseringsgrad av en bransch i en sjöfartsregion inte nödvändigtvis har en reell koppling till sjöfarten. Därför har regeringen sett behov av att ta fram kompletterande underlag för att beskriva sektorn. Det finns även skäl att göra en uppföljning med hjälp av nyare dataunderlag.

1.4 Uppdragets genomförande

1.4.1 Organisation

För genomförandet av uppdraget engagerade Tillväxtanalys en extern projektledare, Maria Lindqvist vid Nordregio⁶, som huvudansvarig utredare. Intern projektledare på Tillväxtanalys var Martin Flack. I arbetsgruppen medverkade även Mark Kesper, praktikant på Nordregio, och Tanja Stähle, forskningsassistent på Nordregio. För utformning av underlagsmaterial engagerades Christopher Pålsson och Niklas Bengtsson vid Lloyds Register Fairplay, Christer Anderstig och Anders Wigren vid WSP Analys & Strategi, samt Daniel Hallencreutz vid Kontigo AB.

Som stöd i genomförandet bildades en referensgrupp med representanter för näringen och regionala företrädare. För en komplett deltagarförteckning, se Bilaga 1. Gruppens roll var att bistå med expertkompetens och underlag för att vägleda och kvalitetssäkra arbetet. Däremot ansvarar Tillväxtanalys för de slutsatser och rekommendationer som uppdraget resulterat i.

För att säkerställa att uppdraget genomfördes i enlighet med Näringsdepartementets intentioner bildades en styrgrupp med representanter för nationella myndigheter. I gruppens uppgift ingick även att ställa nödvändiga resurser till förfogande för uppdragets genomförande. Styrgruppens ordförande var avdelningschef Staffan Larsson. Övriga deltagare var Anders Hermansson, Magnus Oldenburg, Christopher Onajin och Hanna Wiik, Näringsdepartementet, Per Nordström, Transportstyrelsen, samt Gunnar Eriksson, Sjöfartsverket.

⁵ *Internationella handelshögskolan i Jönköping (2006) Den svenska sjöfartsnäringens ekonomiska och geografiska nätverk och kluster, maj 2006.*

⁶ *Nordregio är ett Europeiskt forsknings- och utredningscenter inom regional utveckling och rumslig planering, etablerat av nordiska ministerrådet.*

Som presenterades ovan har det inom uppdraget etablerats kontakter med flera av de övriga pågående utredningarna kring sjöfarten. Förutom dessa utredningar pågår det inom ramen för den ideella organisationen Sjöfartsforum en maritim strategiprocess, i samverkan mellan olika aktörer inom privat och offentlig sektor. För att utnyttja de kontakter som redan etablerats inom denna process och undvika dubbelarbete har detta uppdrag genomförts i nära samarbete med Sjöfartsforums strategiprocess. Denna process presenteras närmare i rapportens nästa kapitel.

1.4.2 Definition och avgränsning

Uppdraget till Tillväxtanalys är formulerat som en analys av det svenska maritima klustret. I uppdraget definieras det maritima klustret snävt, som rederinäringen och därtill direkt kopplade näringar, som hamnar, leverantörer, utrustningstillverkare och skeppsmäklare. I uppdraget framförs även önskemål om analyser som specifikt berör rederinäringen, exempelvis frågorna om handelstonnagets utveckling, flaggning och personal- och bemanningskostnader.

Parallellt med detta uppdrag pågår inom ramen för Sjöfartsforums strategiprocess ett arbete för att ta fram ett förslag till en bred maritim strategi, som bygger på den bredare definition av det maritima klustret som används i EU:s maritima strategi, se nästa kapitel. För att tydliggöra skillnaden mellan olika definitioner används i rapporten följande begrepp;

- *Rederinäringen, sjöfart eller sjötransport* – i dessa begrepp inkluderas förutom rederier även mindre aktörer som erbjuder sjötransporter, exempelvis taxibåtar, bogserbåtar och mindre färjor. I den offentliga statistiken återfinns denna grupp (Sjötransporter) inom SNI-kod 61 enligt 2002 års SNI-indelning alternativt SNI 50 enligt 2007 års SNI-indelning. I kapitel 3 presenteras de delar av uppdraget som har fokus på rederinäringen, inklusive sysselsättning och ekonomisk betydelse, personal- och bemanningskostnader samt handelstonnagets omfattning och utveckling.
- *Sjöfartssektorn* – utgörs av rederinäringen, enligt ovan, och därtill direkt länkade aktörer, som exempelvis hamnar, leverantörer, utrustningstillverkare och skeppsmäklare. Detta motsvarar den definition av det maritima klustret som avses i regeringsuppdraget. I den offentliga statistiken är det dock inte möjligt att urskilja alla delar av sjöfartssektorn. I kapitel 4 tillämpas olika metoder för att med hjälp av offentlig statistik identifiera och beskriva sjöfartssektorns omfattning och regionala fördelning.
- *Det svenska maritima klustret* – avser den bredare definition som utnyttjas inom EU och som inkluderar alla sektorer med koppling till havet, det vill säga sjötransporter, tjänster, tillverkning, havets resurser, myndigheter, FoU och turism. Kapitel 5 innehåller en översiktlig beskrivning av det bredare maritima klustret, baserad på kvalitativa beskrivningar och tillgängliga data från olika kompletterande källor.

Eftersom uppdraget varit brett och tiden för genomförandet begränsad så har utredningen fokuserat på rederinäringens och sjöfartssektorns omfattning och utveckling, även om analysen relaterar till ett bredare maritimt klusterperspektiv.

1.4.3 Metod

För att få en bred bild av rederinäringen, sjöfartssektorn och det maritima klustret i Sverige utnyttjades en kombination av olika metoder. Förutom en genomgång av relevanta rapporter och utredningar inom området så har ett omfattande material i form av broschyrer, tidningar, OH-presentationer, företagspresentationer samt underlag från den maritima strategiprocess som pågår inom Sjöfartsforum samlats in och analyserats.

I tidigt skede påbörjades en kvalitativ intervjustudie för att få en övergripande bild av sjöfartssektorns struktur och utmaningar. Under arbetets gång har ett 40-tal representanter för olika delar av sjöfartssektorn intervjuats. Dessa representerade såväl näringslivet, som branschorganisationer, fackföreningar och offentliga aktörer. En komplett lista med intervjupersoner presenteras i Bilaga 2. Utöver detta har följande möten eller seminarier erbjudit möjlighet att samla information och fånga in synpunkter till rapporten:

- Referensgruppsmöten, 20 januari och 15 mars 2010.
- Sjöfartens Analysinstituts årskonferens, 20-21 januari 2010.
- Sjöfartsforums strategiseminarium 3 februari 2010.
- Gemensamt seminarium med Expertgruppen för rekryteringsuppdraget, 10 mars 2010.

För att få en kvantitativ uppfattning om rederinäringens och sjöfartssektorns omfattning, utveckling och ekonomiska betydelse utnyttjades ett antal olika datakällor för att ta fram underlag:

- Data om handelstonnagets utveckling har tagits fram ur befintligt registerdata hos Lloyds Register Fairplay.
- Data om personal- och bemanningskostnader från ett urval av svensk- och utlandsflaggade fartyg har inhämtats och analyserats av Lloyds Register Fairplay.
- Sjöfartsstödets utveckling bygger på egen sammanställning av Rederinämndens årliga avrapportering till Näringsdepartementet.
- Försörjningsbalansen inom sjötransport, baserat på SCB:s nationalräkenskaper och input-output-tabeller från 2005, har utnyttjats för att identifiera de ekonomiska länkarna mellan rederinäringen och direkt kopplade branscher. Analysen har genomförts av WSP Strategi & Analys.
- Offentliga data om sjöfartssektorns regionala fördelning bygger på reg arbetsmarknadsstatistik (RAMS) från databasen rAps-RIS, som utvecklats av SCB och WSP Analys & Strategi.
- Offentliga företagsekonomiska data ur årsredovisningar har hämtats ur SCB:s databas Företagens ekonomi 2007 och 2008 av WSP Strategi & Analys och Kontigo AB.
- Offentliga individdata har hämtats från SCB:s individdatabas 2008 av Kontigo AB.

Ett problem har varit att den offentliga statistiken inte fångar alla delar av sjöfartssektorn. Som ett komplement har utredningen därför, där så varit möjligt, utnyttjat data som tagits fram i andra rapporter eller utredningar, exempelvis av PAR (före detta MM Partner⁷), Lighthouse, Sveriges Skeppsmäklareförening, Sjöfartsforum och Sveriges Redareförening. Eftersom olika datakällor och utredningar haft olika syften, definitioner och metoder så kan resultaten variera något.

1.4.4 Rapportens struktur

Kapitel två innehåller en kortfattad presentation av begreppet kluster och nyttan av att använda ett klusterperspektiv i samband med utvecklingsarbete. Därefter presenteras de grundläggande dragen i EU:s maritima strategi och i de strategier som tagits fram av några andra länder inom EU. Det konstateras att det saknas en nationell maritim strategi i Sverige, men att vissa regioner påbörjat ett arbete för att utveckla sådana.

I kapitel tre presenteras omfattning och utveckling av den *svenska rederinäringen*. Kapitlet inleds med en beskrivning av de olika segmenten inom sjötransport och en presentation av handelstonnagets utveckling och flaggning. Därefter ges en sammanställning av rederinäringens betydelse i ekonomiska och sysselsättningsmässiga termer samt en beskrivning av rederinäringens kostnadsstruktur, inklusive kostnader för personal- och bemanning.

Kapitel fyra innehåller en belysning av omfattning och utveckling i *sjöfartssektorn*, det vill säga rederinäringen och till denna direkt länkade branscher som exempelvis hamnar, stödtjänster och underleverantörer med hjälp av offentlig statistik. Kapitlet avslutas med en kortfattad regional beskrivning av inriktning och antal anställda inom sjöfartssektorn.

I kapitel fem sätts rederinäringen och den svenska sjöfartssektorn in i ett bredare perspektiv på det *svenska maritima klustret*, baserat på den definition som utvecklats i EU:s Blåbok och som även tillämpas i den strategiprocess som idag drivs inom Sjöfartsforum. I detta kapitel ges även en kvalitativ beskrivning av de delarna inom sjöfartssektorn som inte utgörs av rederinäringen.

Därefter följer, i kapitel sex, en så kallad SWOT-analys (strengths, weaknesses, opportunities and threats) som tar utgångspunkt i rederinäringen, med utblick mot de kopplingar som finns till övriga delar av sjöfartssektorn och det bredare maritima klustret.

I det avslutande kapitlet ges en kort sammanfattning av argument för varför Sverige behöver en svensk sjöfartssektor, och framför allt en egen handelsflotta. Därefter presenteras ett antal förslag till insatser från offentliga aktörer på nationell eller regional som skulle kunna bidra till att stärka den framtida utvecklingen av den svenska sjöfartssektorn, som en del i ett svenskt maritimt kluster.

⁷ Verksamheten inom MM Partner delades under 2009 upp. Analystjänsterna övergick till PAR och bransch- och kommunrapporter i tryckt form införlivades med Svensk Handelstidning Justitias produktutbud. I rapporten refereras huvudsakligen till analyser utförda av tidigare MM Partner.

2 Kluster och maritima strategier

2.1 Vad är ett kluster?

I en global värld, med internationell konkurrens och gränslösa flöden av kapital, kompetens och produkter⁸, ökar kraven på effektivitet och specialisering inom näringslivet. Innovation och förnyelse blir viktigt för konkurrenskraften. Det ställer krav inte bara på nya tekniska lösningar utan även på utveckling av nya tjänster, produktionsprocesser och organisatoriska lösningar. Ökad komplexitet och specialisering innebär att ingen enskild organisation kan hantera detta internt längre. Det blir allt tydligare att enskilda företag ingår i större system, bestående av såväl andra företag som aktörer inom exempelvis offentlig sektor, universitet och övriga samhället. Detta ökar kraven på samverkan.

Med kluster avses specialiserade företag och institutioner som är ömsesidigt beroende av varandra inom ett avgränsat geografiskt område. Ofta avses en koncentration av företag inom en funktionell region, men definition och omfattning på regionen varierar i olika studier och analyser. Ett kluster är oftast bredare än en traditionell bransch, eftersom det inkluderar även kunder, leverantörer och andra aktörer. Många framgångsrika kluster har en tvärsektorieell inriktning. För att vara långsiktigt framgångsrikt är det viktigt att klustret inte är alltför snävt fokuserat till den egna regionen, utan även utvecklar länkar till internationella marknader och aktörer⁹.

Många framgångsrika kluster har växt fram organiskt, utan uttalat stöd från offentliga aktörer. Företag och andra organisationer har genom samlokalisering haft möjlighet att dra nytta av varandra, exempelvis som krävande kunder, genom kunskapsöverföring när arbetskraften flyttar mellan olika organisationer, för att bedriva utveckling eller dela kostnader för gemensamma satsningar. När klustren ökat i ekonomisk betydelse har många offentliga aktörer sett nyttan av att prioritera insatser som skapar gynnsamma förutsättningar för klustrens fortsatta utveckling. För att stimulera utvecklingen av kluster har det under senare år blivit vanligt att privata och offentliga aktörer på lokal, regional, nationell och/eller internationell nivå lanserat gemensamma utvecklingsprojekt – så kallade klusterinitiativ¹⁰.

Även inom EU har man under senare år betonat vikten av att utnyttja kluster som en mekanism för att skapa innovation och konkurrenskraft. Man talar om vikten av att kombinera samverkan och konkurrens för att skapa goda utvecklingsförutsättningar, framför allt för små och medelstora företag. EU lyfter även fram betydelsen av offentliga strategier på regional och nationell nivå för att mobilisera alla de aktörer som är berörda inom ett kluster¹¹.

Frågor som gäller tillväxt och utveckling inom näringsliv och regioner berör ett flertal politikområden. Förutom näringspolitik och regional utvecklingspolitik är innovationspolitik, forskningspolitik, utbildningspolitik, arbetsmarknadspolitik, kommunikations- och

⁸ I begreppet inkluderas både varor och tjänster.

⁹ Nutek (2005) Att växa tillsammans – ett samarbete mellan ISA, Nutek och VINNOVA.

¹⁰ Sölvell et al (2003), *The Cluster Initiative Greenbook*.

¹¹ *The European Cluster Memorandum. Promoting European Innovation through Clusters: An Agenda for Policy Actions*.

infrastrukturpolitik och kulturpolitik exempel på politikområden som har betydelse. Att satsa på utveckling av kluster och innovationssystem kan vara en effektiv strategi för att utveckla tvärssektoriell samverkan. I Sveriges nationella strategi för regional konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning 2007-2013 lyfter regeringen fram betydelsen av kluster och innovativa miljöer för att skapa den innovation och förnyelse som utgör ett av strategins fyra prioriterade områden¹². Strategin ligger till grund för utformningen av de regionala utvecklingsprogrammen och strukturfondsprogrammen i Sverige.

2.2 Internationella maritima strategier

2.2.1 EU:s maritima strategier

Under 2006 presenterade EU den så kallade Grönboken om unionens framtida havspolitik¹³. Här lyfter man fram havens betydelse för ekonomin, eftersom cirka 3-5 procent av EU:s BNP beräknas komma från havsanknutna industri- och tjänstesektorer. Räkningar dessutom med värdet av råvaror som gas, olja och fisk står havsregionerna för mer än 40 procent av BNP. I Grönboken hävdas att om de olika havsanknutna näringarna tillämpade ett klusterperspektiv så skulle de kunna utveckla en bättre inbördes förståelse för sambanden dem emellan. Tillsammans skulle de kunna förbättra sin image, bli mer attraktiva och öka sin produktivitet. Man hävdar att ett klusterperspektiv kan främja konkurrenskraften för hela sektorn eller för grupper inom sektorn, exempelvis genom kunskapsutbyte, gemensam forskning och innovation, utbildningsinsatser och marknadsföring.

I Grönboken betonar man ett brett maritimt perspektiv, där sjöfart och sjötransport utgör viktiga delar. Det uppmärksammas bland annat i underlaget till strategin, där EMEC (European Marine Equipment Council) hävdar att en stark sjöfartsnäring är en grundläggande förutsättning för att sjötransportsektorn skall kunna utvecklas och blomstra. Med hänvisning till samspelet och beroendet mellan olika aktörer, framför allt inom varvssektorn, menar man att en tillbakagång inom någon näringsgren får återverkningar även på andra.

Grönboken ligger till grund för det fortsatta arbetet med att ta fram EU:s så kallade Blåbok, som presenterades 2007. Där lyfter man fram betydelsen av en integrerad havspolitik för att öka Europas kapacitet att klara utmaningar i form av globalisering och konkurrenskraft, klimatförändringar, försämrad havsmiljö, sjösäkerhet och sjöfartsskydd samt tryggad energiförsörjning och hållbar utveckling¹⁴. I Blåboken identifieras framför allt fem åtgärdsområden för att bidra till denna utveckling; maximering av den hållbara användningen av havet, en kunskaps- och innovationsbas för havspolitiken, livskvalitet i kustområden, främjandet av EU:s ledarskap inom internationella havsfrågor och synliggörande av det maritima Europa.

I januari 2009 presenterades EU:s sjöfartsstrategi för perioden 2009-2018, som bygger vidare på Blåboken och EU:s Transportstrategi¹⁵. Till skillnad mot de bredare maritima strategierna inom Grönboken och Blåboken har transportstrategin ett uttalat fokus mot

¹² Regeringskansliet (2006), *En nationell strategi för regional konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning 2007-2013*, N6051.

¹³ EU (2006) *Unionens framtida havspolitik: En europeisk vision för haven och oceanerna*, KOM (2006) 574.

¹⁴ EU (2007), *En integrerad havspolitik för Europeiska unionen*, KOM (2007) 575.

¹⁵ EU (2006), *Keep Europe Moving: a transport policy for sustainable mobility*, KOM (2006) 314.

sjöfart och sjötransport, inklusive off-shore. Man konstaterar att maritima sjötransporter sysselsätter omkring 1,5 miljoner personer inom Europa. Av dem arbetar cirka 70 procent med landbaserade aktiviteter, som exempelvis skeppsbyggnad, design, forskning, tillverkning, distribution och logistik. Samtidigt lyfter man fram en rad utmaningar inför de kommande 10 åren. Förutom de stora variationerna i efterfrågan av sjötransporter, som historiskt präglat branschen, så handlar det framför allt om effekterna av globaliseringen, den nuvarande finanskrisen, hot om nationella åtgärder av protektionistisk karaktär, ökade miljökrav, osäkerhet kring energitillgången och risken att förlora kompetens inom sjöfartsområdet. Rådet antog slutsatser avseende strategin under våren 2009.

En genomgång av några europeiska länders maritima strategier visar att både det geografiska läget och det inhemska näringslivet har betydelse för respektive strategis utformning. Ett exempel på detta är hur offshore produktion får stor betydelse i det oljeproducerande Norge medan Finland fokuserar på närsjöfarten i Östersjön. Holland, som ett tredje exempel, betonar utifrån sin position som logistiknav i Europa ömsesidigheten mellan sjöfart och den landbaserade transportsektorn. Gemensamt drag är dock en syn på sjöfarten som ekonomisk motor, ett uttalat behov av forskning och utveckling samt en tydlig inriktning mot internationalisering och harmonisering av den maritima arbetsmarknaden. Även miljöaspekterna väger tungt.

2.2.2 Hollands maritima strategi

Bland de större sjöfartsnationerna inom EU-27 har Holland haft den i särklass snabbaste tillväxten i sin handelsflotta sedan 1975. Idag är den näst störst, efter UK, med 1 368 fartyg i storleksklassen 100 brutto eller mer under holländsk flagg¹⁶. Beståndet är ungt och omsätter tillsammans med den övriga maritima industrin och servicesektorn 3-5 procent av Europas BNP. Sjöfarten sysselsätter omkring 30 000 personer (varav 6 100 holländare), medan man uppskattar att 600 000 holländare arbetar inom transport, logistik och hamnverksamhet. Myndigheterna betonar det ömsesidiga förhållandet mellan sjöfarten och den landbaserade verksamheten. Hollands logistikmöjligheter är viktiga för att attrahera internationella aktörer. 85 till 90 procent av alla handelsfartyg i holländska hamnar har annan nationalitet.

2008 antog det holländska Ministeriet för transport, offentligt arbete och vattenfrågor en nationell maritim transportstrategi, *Responsible Shipping and a Vital Fleet*. En strategi kring sjöfartstransporter har dock funnits tidigare och förnyades senast 1996. Den nya strategin är huvudsakligen fokuserad på transport, där handelssjöfart, djuphavsbogsering och vattenbyggnadskonst ingår. Man inkluderar även fiskenäringen, främst på grund av den stora betydelsen av strategier kring miljö och säkerhet. De huvudsakliga utmaningarna för Holland är den internationella konkurrensen och bristen på holländsk kvalificerad sjöpersonal. Regeringens ambition är att upprätthålla och utöka den maritima transportsektorns bidrag till det maritima klustret och den holländska ekonomin samt att stärka det holländska skeppsregistrets attraktivitet. Den maritima transportsektorn ses som en accelerator för andra delar av det maritima klustrets i bred bemärkelse: varvsnäringen, hamnar, underleverantörer, inlandssjöfarten, flottan, fisket, maritim service samt upplevelseindustrin. Man framhåller vidare att regeringens roll är att underlätta för sjöfartssektorn, medan det är affärssektorn som är ansvarig för kvalitet och konkurrensbärighet.

¹⁶ *Lloyds RegisterFairplay (2010) Svensk sjöfart, Underlag till tillväxtanalys klusterstudie, Underlagsmaterial mars 2010.*

Den internationella utblicken till trots, har den maritima strategin ett tydligt nationellt perspektiv. Holland som land har tre maritima huvudfunktioner. Man agerar som kuststat, flaggstat och hamnstat. Medan Holland som kuststat i huvudsak agerar på nationell nivå, är perspektivet internationellt vad gäller flaggstaten. Holland som hamnstat är en aktör både nationellt och internationellt. Detta avspeglar sig också i de 56 åtgärder som strategin fastställer. Dessa åtgärder berör ekonomi, miljö, säkerhet och kontroll. Forskning och innovation har en framträdande roll inom samtliga områden. Regeringen understödjer Hollands Maritima Forskningsinstitut (MARIN) och har avsatt 50 miljoner Euro för maritim innovation inom områdena miljö, säkerhet och logistikeffektivitet. Man undersöker möjligheten att använda innovationskrav som ett styrmedel vid upphandling av nya fartyg, något som redan görs vid upphandling av reparationer. Ekonomiska åtgärder, som en sänkning av tonnageskatten och lägre administrativa avgifter för både den holländska och den internationella sjöfarten, planeras. Då Holland tillsammans med Belgien utgör kärnan i Europeiska unionens begrepp Havets motorvägar (MOTS) prioriteras även närsjöfarten, inom vilken man kan tänka sig avgiftsreducering för kunder som nyttjar hamnarna på en frekvent basis. På det internationella planet verkar man för att arbetsmarknadsrelaterade åtgärder i form av en harmonisering av de globala reglerna för besättning och fartyg ska genomföras. Som flaggstat fokuserar Holland på att höja kvaliteten på och omfånget av det holländska skeppsregistret.

Det som kännetecknar den holländska maritima transportstrategin är det tydliga klusterperspektivet och att man trots en förankring i EU:s övergripande policyarbete har en tydlig nationell agenda både som kuststat, flaggstat och hamnstat. Dessutom är det integrerade synsättet på sjöfart, hamnverksamhet och den landbaserade transportverksamheten utmärkande.

2.2.3 Danmarks maritima strategi

Trots att Danmark är ett litet land har man en betydande roll inom den internationella sjöfarten. Det danskregistrerade fartygsbeståndet bestod vid årsskiftet av 618 fartyg, i storleken 100 brutto eller mer, och den danskopererade flottan av 2 126 fartyg. Danmark ligger dessutom bland de främsta i världen i fråga om nybyggnation. Sju procent av världstonnaget kontrolleras från Danmark, varav tre procent ägs av danska rederier. Dessa transporterar 10 procent av världshandeln. Den danska marknaden domineras av A.P. Moller-Maersk som ensamt kontrollerar 60 procent av dödviktstonnaget. Det globala perspektivet är viktigt för Danmark. Över 90 procent av den danska handelsflottans vinster kommer från trafik mellan icke-danska hamnar. Knappt 90 000 personer arbetar inom den danska sjöfartssektorn, som den beskrivs i visiondokumentet *Det Blå Danmark*. Av dessa är 12-14 000 personer ombordanställda. Sjöfartssektorns andel av det totala antalet privatanställda har minskat med cirka en procentenhet de senaste fem åren. Utvecklingen går mot en ökad internationalisering av manskapet, framför allt på befälssidan. År 2008 var 49 procent av den totala arbetsstyrkan av annan nationalitet än den danska. Detta kan jämföras med Sverige där andelen anställda med utländsk nationalitet uppgår till ungefär en femtedel.

Den danska *Handlingsplan Danmark som Europas førende søfartsnation* formulerades år 2006. Redan tidigare hade man antagit ett klusterperspektiv på sjöfartssektorn, vilket genomsyrar det nuvarande arbetet. Handlingsplanen presenterar tre övergripande målsättningar som samtliga går ut på att stärka sjöfartssektorn: internt, gentemot EU och vad gäller hälsa, säkerhet och miljö ombord. Det danska internationella sjöfartsregistret, DIS,

utgör en huvudkomponent i ambitionen att säkra och utveckla den danska sjöfartens konkurrenskraft.

Så gott som samtliga större danska fraktfartyg, över 300 GT, är registrerade i DIS. Av det totala antalet fartyg i DIS utgörs cirka 10 procent av utlandskontrollerade fartyg. Efter en nedgång under 2000-talet verkade registret år 2008 ha börjat återhämta sig. Det nationella danska registret, DAS, omfattar idag främst fiskeflottan samt passagerarfartyg och mindre båtar. Fartygens medelålder i DAS är ungefär dubbelt så hög som medelåldern i DIS, med 34 respektive 18 år. Handelsflottans medelålder ligger endast på 11 år vilket är hälften av det europeiska genomsnittet. Arbetet ska bygga på principer om en ökad värdetillväxt, miljövänlighet, kvalitet och internationalisering. Liksom flera andra nationella strategier fokuserar man på ett antal insatsområden: utbildning, forskning och utveckling, färre administrativa hinder, förändringar i beskattning och utvecklingsfinansiering samt att Danmarks inflytande och tillgång till marknader ska främjas.

Det danska maritima klustret utgör en del av den danska industrins klimatstrategi. 2008 lanserade dessutom den danska ekonomi- och näringsministern kampanjen *The Green Ship of the Future*. Initiativet, som drivs av näringsliv och organisationer, fokuserar framför allt på miljöinnovation och har på kort tid växt till att innefatta mer än 20 medlemsföretag och fem nätverksorganisationer.

2.2.4 Norges maritima strategi

Den norska maritima sektorn är unik eftersom den innefattar så gott som alla segment i den internationella maritima värdekedjan. Inom detta större maritima kluster finns flera specialiserade klusterbildningar. Den största maritima regionen är Stavanger-regionen, följt av Oslo-området. Från att ha varit världens tredje största sjöfartsnation kontrollerade Norge år 2006 det femte största tonnage mätt i dödviktston. I förhållande till den globala sjöfarten har Norges andel minskat något, medan offshoreflottan har växt. Nationellt sett ökar dock fartygsbeståndet och vid årsskiftet bestod den norskregistrerade flottan av drygt 1 536 fartyg, med en storlek över 100 brutto. Samtidigt opererades 2 384 fartyg av företag i Norge, motsvarande ett tonnage på 33,1 miljoner ton. Första kvartalet år 2009 var drygt 600 fartyg registrerade i *Norsk Internasjonalt Skipsregister*, NIS. Idag uppgår andelen utlandsregistrerade fartyg i Norge till 35 procent.

Mellan åren 2002 och 2007 fördubblades nästan omsättningen i den norska maritima industrisektorn, från 54 miljarder till 101 miljarder norska kronor. Inom klustret ökade omsättningen mest för producenter av tillbehör, medan rederibranschens omsättning minskade något det sista året. Denna minskning kan vara ett resultat av att fler företag valt att flytta verksamheten utomlands. Trots detta bidrog år 2007 den maritima industrisektorn med sina 97 000 anställda med omkring 11 procent av den totala omsättningsökningen inom det norska affärlivet. Den internationella finanskrisen hösten 2008 resulterade dock i fallande aktiekurser och fartygsvärden, färre investeringar och inställda ordrar. Framför allt torrbullmarknaden drabbades hårt med en vinstnedgång för rederierna på drygt 90 procent.

År 2007 antog det norska Närings- och handelsdepartementet den maritima strategin *Stø kurs – Regjeringens strategi for miljøvennlig vekst i de maritime naeringer*. Utifrån en genomgång av den norska sjöfartssektorn som helhet, innehåller strategin ett större antal förslag och utfästelser. Målet är att öka Norges attraktivitet både som registreringsland och som lokaliseringsland. Strategin fokuserar på ramvillkor, miljö, maritim kompetens, forskning och innovation samt närsjöfarten. Den senare har stort utrymme i förhållande till flera övriga länders strategier. Närsjöfarten har även en viktig plats i den norska

transportgeografin, där man måste ta hänsyn till den långa och genomskurna kustlinjen samt det bergiga landskapet. Inrikessjöfarten är öppen för alla operatörer med undantag för fartyg som är registrerade i det norska internationella skeppsregistret, NIS. Som ett direkt resultat av *Stö kurs* upprättades en närsjöfartsordning i form av ett finansieringsprogram för att utveckla närsjöfarten.

År 2009 gjorde departementet en utvärdering och uppföljning av strategins 53 åtgärds-punkter. På det nationella planet har man sedan strategin år 2007 ändrat rederiskatte-ordningen och infört ett nettolönesystem. Samtidigt som flera norskkontrollerade fartyg flaggades in till NIS, steg mellan 2006 och 2008 andelen norsk fartygspersonal med 15 procent. Norge planerar att återinföra kravet på arbetstillstånd för utländsk arbetskraft på fartyg med utländsk flagg. Regeringen beviljade drygt 200 miljoner norska kronor till nationella och lokala insatser inom företrädesvis miljörelaterad forskning och innovation samt utbildning och inrättandet av professurer. Vid departementets uppföljning var 10 professurer klara inom ramen för Global Maritime Knowledge Hub, samfinansierat av offentliga och privata medel. Med Det Blå Danmark som förebild, har Maritimt Forum startat kampanjen och internetsidan Ikkeforalle.no för att öka intresset för maritima utbildningar. Även sjöfartsnäringen har tagit egna initiativ inom ramen för den maritima strategin. *Forum för miljövänlig skipsfart* är ett samarbetsinitiativ inom miljövänliga lösningar. Kampanjen *Maritim karriere* är näringens eget bidrag till att säkra rekryteringen till och kompetensen inom den maritima sektorn. Under perioden har antalet ansökningar till högre maritim utbildning ökat. På det renodlade miljöområdet har den år 2007 instiftade *NOX-fonden* stöttat utvecklingen av gasdrivna fartyg. Regeringen har beslutat att det ska ställas krav på gasdrift vid anbud inom färjetrafiken. Norge förordar även en global reglering av den maritima näringen samt, utifrån sin position utanför den Europeiska unionen, en åtstramning av unionens sjöfartsstöd.

Den norska regeringen har efter finanskrisen lagt fram flera stödpaket för den maritima sektorn. Bland annat har *Garantiinstitutet för eksportkredit* fått ökade resurser från 60 miljarder norska kronor till 110 miljarder i november 2008. Staten har bidragit med 50 miljarder norska kronor i utlåningskapital till exportsektorn, som också har kommit att inkludera redan ingångna exportkontrakt. Avsättningen i miljöfonder av rederiernas skattekredit har fått uppluckrade föreskrifter som ger rederierna lättare tillgång till investeringskapital.

Det som utmärker den norska maritima strategin är att den genomsyras av miljöhänsyn. Tydlig är även strävan efter balans mellan dess betydelse för den nationella tillväxten och strävan mot att bibehålla och utveckla Norges roll som sjöfartsnation globalt sett. Strategin har haft stor betydelse för den norska nationella transportplanen 2010-2019 samtidigt som betydelsen av sjöfarten för Norges samarbete med Europeiska unionen är stor. Ett exempel är arbetet med Europeiska Unionens program för överföring av transporter från väg till sjöss: Marco Polo I-II. Läget vid Arktis och Barents hav gör dessutom Norge strategiskt viktigt både för Ryssland och för andra internationella aktörer i den arktiska regionen.

2.3 Maritima strategier i Sverige

2.3.1 Ingen nationell strategi

I Sverige saknas idag en samlad nationell maritim strategi. I samband med Världssjöfartens dag 2008 konstaterades att det var osäkert om den svenska sjöfartsnäringen hade förutsättningar för att bli den framtidsbransch som önskades utan ökade insatser för

samverkan mellan olika aktörer och näringsgrenar. I november 2008 samlade den ideella organisationen Sjöfartsforum till ett strategimöte om behovet av en sektorsgemensam vision och strategi, dit man bjöd in branschföreträdare och representanter från Danmark, Norge, Näringsdepartementet och Sjöfartsverket. Vid mötet fick Sjöfartsforum i uppdrag att påbörja en process för att ta fram en gemensam nationell maritim strategi, som kommer att presenteras i juni 2010.

Faktaruta: Sjöfartsforum maritima strategiprocess

Sjöfartsforum bildades 1996 och är en ideell intresseförening med cirka 100 företags- och organisationsmedlemmar från hela det maritima klustret. Sjöfartsforum arbetar för att öka kunskapen om sjöfartens och vattenvägarnas betydelse för hållbara och effektiva transportsystem. De viktigaste externa målgrupperna är politiker, beslutsfattare och media, men även ungdomar. Sjöfartsforums vision är: "Sjöfarten – självklar och tydlig näring i det svenska samhället"

I februari 2009 inbjöd Sjöfartsforum till ett öppet arbetsmöte för att diskutera ett fortsatt arbete för att ta fram en övergripande vision till 2025 och en nationell maritim strategi. Sjöfartsforum tog rollen som facilitator och projektledare, medan arbetet genomfördes i samverkan mellan deltagarna i processen. Man utgick från EU:s Blåbok och dess breda definition av det maritima klustret, exklusive fiske och vattenbruk, som man menade var en tydligt avgränsad verksamhet med eget myndighet. Sju arbetsgrupper tillsattes för att kartlägga styrkor, svagheter, hot och möjligheter (SWOT) inom följande områden: tillverkning, transport och logistik, energiresurser, tjänster, fritid och turism, offentlig sektor samt forskning. Under våren 2010 arbetade grupperna med att ta fram underlag till strategin.

Källa: www.maritimeforume.se och internt arbetsmaterial

Sjöfartsforums process byggde i huvudsak på eget arbete från deltagarna och det finansiella utrymmet för att ta fram externa underlag var begränsat. Underlagsmaterial och upparbetade kontakter med branschens företrädare inom Sjöfartsforum har varit ett viktigt bidrag till denna rapport.

2.3.2 Få regionala maritima strategier

Vid en genomgång av regionala strategidokument¹⁷ för regioner med kust eller inre vattenvägar kan det konstateras att det även på regional nivå är ovanligt med en helhetssyn på det maritima klustret. I huvudsak är det i samband med infrastrukturella investeringsplaner, framför allt avseende gods- och kombiterminaler eller hamnar, som frågan om den maritima sektorn kommer upp. Samtidigt ligger fokus oftast på akuta infrastrukturfrågor för att möta demografiska förändringar och behov av arbetspendling, exempelvis genom kollektivtrafik, vägar och järnvägar. I flera regioner lyfter man även fram den maritima sektorn i samband med kultur, turism och båtliv. I detta sammanhang talar man både om fritids- och näringslivspotentialen, medan sjötransport främst beskrivs som en transportpolitisk fråga där det regionala ansvaret tar slut i hamnen.

I princip har bara två regionala maritima strategier identifierats; i Västra Götaland och Halland. Västra Götalandsregionen har genom en bred förankringsprocess utvecklat en

¹⁷ Kesper, M. (2010), genomgång av exempelvis strukturfondsprogram, regionala tillväxtprogram, regionala utvecklingsplaner och länstrafikplaner.

regional maritim strategi. Med utgångspunkt i Vision Västra Götaland och det regionala tillväxtprogrammet, och med inspiration från våra grannländer, har regionen utarbetat en vision och strategi för sin maritima sektor. Begreppet maritim strategi bygger liksom EU:s Blåbok på en bred definition, som i princip innefattar alla verksamheter som är relaterade till havet.

Faktaruta: Maritim strategi för Västra Götaland

Följande åtta branscher och verksamhetsområden ska vara representerade:

1. Sjöfart och hamnar
2. Marin teknik
3. Fritidsbåtsindustri
4. Fiske och vattenbruksbaserade livsmedel
5. Marin forskning, innovation och utbildning
6. Maritim besöksnäring och upplevelseindustri
7. Förnyelsebar offshore energi
8. Det maritima kulturarvet

Källa: Maritim strategi för Västra Götaland. Antagen av regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen 19 februari 2008

I Västra Götaland har man identifierat ett antal övergripande insatsområden, som gäller bland annat innovation och entreprenörskap, integrerad maritim- och kustzonsplanering, forskning och utveckling, rekrytering och utbildning samt övergripande miljöfrågor. I ett brett partnerskap har man utarbetat en strategi med 13 arbetsområden, med sammanlagt 85 olika inriktningsmål. Syftet med strategin är att den ska stödja den maritima sektorns utveckling i regionen, genom att ligga till grund för offentliga insatser och prioriteringar. Samtidigt betonar man vikten av en nationell maritim strategi, i enlighet med EU:s Blåbok om havspolitik.

Under 2008 påbörjades ett arbete för att uppnå målen i den regionala strategin. En av satsningarna gällde det maritima framtidsområdet för utvinning av energi ur maritima resurser. Med EU-stöd till projektet Power Cluster har man i samverkan mellan flera parter påbörjat etableringen av en svensk vindkraftsindustri som även kan utvecklas mot havsbaserad vindkraft. Under våren 2009 påbörjades den operativa verksamheten inom det nybildade nationella Havsmiljöinstitutet, med säte i Göteborg. Med hjälp av finansiering från EU:s strukturfonder har man även gjort satsningar på den maritima inkubatorn Mare Novum och på klustersatsningen Svenskt Marintekniskt Forum. Andra satsningar har gällt potentialen med de inre vattenvägarna, utvecklingsmöjligheterna i Vänern och arbetet med en europeisk Östersjöstrategi.

Region Halland presenterade under 2009 en maritim strategi för hållbar tillväxt – Kattegatt med kust. Strategin tar sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin och det regionala tillväxtprogrammet och har utarbetats av Region Halland och Länsstyrelsen i Halland tillsammans med Hallands alla regioner. Man har ett brett förhållningssätt, baserat på EU:s Blåbok och riktlinjer för en maritim strategi. Man lyfter fram fem inriktningar som ska genomsyra alla insatser och aktiviteter som genomförs inom ramen för strategin.

Faktaruta: Kattegatt med kust

För genomförande av strategin lyfter man fram följande fem inriktningar;

1. Utveckla ett regionalt arbetssätt för Kattegatt med kust genom att arbeta gränsöverskridande, med en helhetssyn och i samverkan
2. Utveckla kunskap och innovationer tillsammans med näringsliv och akademi
3. Utveckla innovativa produkter baserat på de maritima förutsättningarna
4. Utveckla Kattegatt med kust som en del av destinationen och varumärket Halland
5. Utveckla samverkan med aktörer runt Kattegatt

Källa: Region Halland (2009), Kattegatt med kust – en maritim strategi för hållbar tillväxt

Ambitionen är att strategin ska omsättas i praktiken och som stöd för att hitta projektidéer inom de fyra tillväxtområden som prioriterats i regionen; Upplevelsenäring, Tillväxt Hälsa, Mathalland och Energi & miljö. Konkreta handlingsplaner kommer att tas fram i arbetsgrupper med representanter för berörda verksamheter.

3 Rederierna i svensk sjöfart och sjötransport

3.1 Definitioner

3.1.1 Begreppen

Eftersom uppdraget innefattar analyser som gäller handelstonnagets utveckling så ligger fokus i detta kapitel på den del av sjöfartssektorn som huvudsakligen utgörs av rederiernas verksamhet. Den svenska offentliga statistiken inkluderar även andra typer av sjötransport. Rederierna i offentlig statistik har i huvudsak identifierats med hjälp av SCB:s SNI-indelning från 2002 för gruppen sjötransport (SNI 61)¹⁸. I gruppen ingår följande tre delar;

- Färjetrafik över hav eller i kustsjöfart (SNI 61101), exempelvis färjetrafik med gods eller passagerare.
- Övrig havs- och kusttrafik (SNI 61102), exempelvis container- och chartertrafik, reguljär sjötransport av gods, bogsering och taxibåtar.
- Sjöfart på inre vattenvägar (SNI 61200), exempelvis vägfärjor och person- och godsbefordran på floder, kanaler, sjöar och andra vattenvägar, inklusive skärgården.

En studie av transportsektorn konstaterar att det fanns totalt 1 124 svenska företag inom sjötransport år 2007¹⁹. Av dessa definierades 155 av Sveriges Redareföreningen som rederier. Storleksmässigt var dessa rederier helt dominerande, med cirka 93 procent av antalet anställda och 97 procent av omsättningen inom gruppen. Övriga 969 företag klassificerades som annan sjötransport och utgjordes huvudsakligen av små verksamheter inom exempelvis bogsering, taxibåtar eller sjöfart på inre vattenvägar.

Eftersom den offentliga statistiken inte skiljer mellan rederier och annan sjötransport används här huvudsakligen begreppet sjöfart eller sjötransport, när det talas om den del av sjöfartssektorn som främst ägnar sig åt transport av gods och passagerare. Merparten av sjötransporterna utgörs dock av rederiernas verksamhet, eftersom omfattningen av övriga delar av branschen i det närmast är försumbar i jämförelse.

I vissa analyser fokuseras den svenska och internationella rederiverksamheten specifikt. Det gäller bland annat det underlag som presenterats av Lloyds Register Fairplay och som omfattar fartyg med en storlek på minst 100 brutto. Här talar man ofta om rederier eller sjöfart, för att illustrera utvecklingen inom rederinäringen.

3.1.2 Geografiska marknader och strategier

I Sverige används följande tre definitioner för att beskriva marknadernas geografiska positionering:

- Inrikes sjöfart - mellan hamnar i Sverige. Här inkluderas trafik på inre vattenvägar och kustsjöfart.
- Närsjöfart eller Europasjöfart – mellan hamnar inom Europa.
- Transocean sjöfart - när minst en av hamnarna är utomeuropeisk.

¹⁸ Det finns även en nyare SNI-indelning från 2007, där sjöfart fått benämningen SNI 50.

¹⁹ SIKA (2009), *Transportbranschen – hur står det till?* 2009:6.

Den svenska rederinäringen finns representerad på samtliga typer av geografiska marknader, främst av historiska skäl på grund av starka band till den svenska exporten och importen. Inom respektive marknad är vissa fartygstyper mera förekommande än andra, men flertalet fartygstyper finns i en eller annan form representerade på samtliga marknader. Det medför att samma rederi kan operera på flera geografiska marknader med sina fartyg.

Rederierna tillämpar affärsstrategier baserade på en blandning av lågkostnad, differentiering och cyklisk anpassning. Dessa komponenters relativa betydelse är beroende av typ av sjöfart.

Faktaruta: Affärsstrategiska strategier

Standardsjöfart utgör den absolut största delen av sjöfartsmarknaderna. Det är en typ av sjöfart där det inte finns någon skalfördel i driften av fartygen. Den är typiskt för bulkmarknaden (våta och torra bulkklaster). I dag är containermarknaden på väg att bli standardsjöfart. Eftersom transporttjänsterna är standardiserade sker affärskontakterna i stor utsträckning via mellanhänder. Även fartygen är standardiserade, vilket gör att de lätt kan köpas och säljas på andrahandsmarknader. I dessa "perfekta" marknader har den genomsnittliga lönsamheten varit låg sedan andra världskriget, främst beroende på en snabb teknikutveckling mot större och rationellare tonnage till stigande nybyggnadspriser, vilket tillsammans med förväntningar om en växande efterfrågan har lett till en alltför snabb kapacitetsutbyggnad. Inom området standardsjöfart finns svenska rederier representerade med råolja-, oljeprodukt-, kombinerade kemikalie/oljeprodukt-, samt torrbulk och övriga torrlastfartyg. En grundläggande skillnad mellan svenska och utländska fartyg är att de svenska i större utsträckning är klassade att köra i is.

Kontraktssjöfart svarar för en mindre, men växande andel av marknaden. Det är en utvecklad variant av standardsjöfarten, men med närmare kontakter mellan redare/operatör och lastägare. Kontrakten är ofta fleråriga och innebär att lastägaren vid behov kan avropa transporter i överenskommen omfattning till på förhand uppgjorda villkor. För lönsamhet krävs god kvalitet på transporttjänsterna, ett renommé och god kontroll över kostnaderna. Storleken på verksamheten är väsentlig sett ur logistiskt perspektiv. Poolverksamhet och långa kontrakt är därför vanliga inslag. Både kemikalietransporter och linjetrafik har karaktären av kontraktssjöfart och kan utföras av olika kombinationsfartyg och RoRo-lösningar²⁰. Nära och förtroendefulla kontakter mellan kontraktsparterna är viktiga, vilket gynnas av geografisk/kulturell närhet. Även inom standardsjöfarten förekommer långtidskontrakt, där specifika fartyg chartras med eller utan besättning under en given tidsperiod mot en given dagersättning. Stiger fraktraterna tenderar operatören/lastägarna att söka längre kontrakt och tvärtom när frakterna börjar sjunka.

Industrisjöfart innebär en typ av generalentreprenad där rederiet/operatören tar ett helhetsansvar för kundens transporter till sjöss och i förekommande fall till lands. Biltransport- och kryssningsmarknaderna är exempel på denna typ av sjöfart, liksom RoRo-fartyg som kan operera i industrikoncept med laster både till bil- och skogsindustrin. Fartygen ingår i en industriell verksamhet där logistiken är en integrerad del i den produkt som leverantören erbjuder. Industrisjöfart har följaktligen en hög grad av differentieringsmöjligheter och har ofta karaktären av intraregional sjöfart. Det är förknippat med höga tröskelkostnader att ta sig in på marknaden.

Källa: Lloyds (2010)

²⁰ Förkortning av "roll on, roll off", vilket innebär fartyg som lastas och lossas via ramper. Utnyttjas främst för lastbils- och trailertrafik.

Beroende på vilken typ av sjöfart som bedrivs ställs olika krav på resurser och kompetenser, vilket innebär att rederiet antingen måste utbilda den egna personalen eller köpa kompetens från utomstående managementföretag inom teknik, ekonomi, juridik, marknad och bemanning.

Många svenska rederier har baserat sina affärsstrategier på att vara teknikledande inom enskilda specialområden som transporter av bland annat nytillverkade bilar, livsmedel, lastbilar, personbilar, passagerare, oljeprodukter, trä- och pappersprodukter. Syftet med dessa strategier är att ha lägre kostnader än konkurrenterna eller att till samma kostnader kunna erbjuda mervärden i form av snabbare transporter, säkrare transporter, miljövänligare transporter, eller när det gäller passagerartransporter bekvämare eller mera underhållande transporter. Det är inom de teknikledande områdena som de svenska rederierna har varit mest framgångsrika internationellt.

3.2 Marknaden för olika fartygssegment

Det är viktigt att förstå att svenska rederier inte är en homogen bransch, utan består av ett antal olika fartygssegment, som anpassats för att erbjuda transporttjänster till kunder med olika behov. Det kan gälla allt från passagerartrafik till hantering av råolja, bilar eller skogsprodukter, som alla har sina speciella krav. Utvecklingen inom varje segment är starkt beroende av den globala utvecklingen inom respektive kundbransch. Detta har varit tydligt i samband med det senaste årets lågkonjunktur, som fått mer dramatiska effekter inom vissa segment.

3.2.1 Tankmarknaden

Tankmarknaden har kommit långt i övergången från standardsjöfart till kontraktssjöfart respektive industrisjöfart. Merparten av de svenska tankfartygen är produkttankers, som opererar på kontrakt, men den hårdnande konkurrensen från spotmarknaden påverkar fraktnivåerna även för dessa fartyg.

Råolja hämtas främst från Nordsjön och Ryssland till de svenska raffinaderierna på Öst- och Västkusten, varifrån färdiga oljeprodukter levereras till övriga Europa och USA. Råoljetankers är grupperade i storleksklasser. De enda återstående svenska rederierna som transporterar råolja är Concordia/Stena AB, som bland annat hämtar olja från Ryssland i tonnage som är specialbyggt för att trafikera Finska Viken. Stena Bulks tankflotta opererar även på andra marknader, främst Nordamerika, dit oljan transporteras från Mellanöstern och Mexikanska Gulfen, samt transporterar olja från Nordsjön i så kallade shuttle-tankers.

Svenska tankrederier transporterar även raffinerad olja transocean och inom Europa exempelvis nafta, bensin, diesel, kerosen, brännolja, bunkerolja och bitumen. Beroende på produkternas egenskaper krävs olika klassning och kraven för transport av raffinerade oljeprodukter ökar. Detta tvingar fram en ökad specialiseringsgrad inom raffinaderinäringen och en utvidgad korshandel med komponenter och halvfabrikat, vilket gör att transportintensiteten ökar och tankrederiernas operationsområden utvidgas. Exempel på rederier inom detta segment är Stena Bulk och Marinvest, som opererar ett 30-tal respektive ett 10-tal fartyg var inom segmentet. Merparten av transportererna sker i Nordeuropa, men även till Medelhavet, Nord- och Mellanamerika. Transporter av bunkerolja i tankfartyg till Nordeuropa sker huvudsakligen i mindre fartyg.

Ett 15-tal svenska rederier äger och/eller opererar ett 180-tal produkttank-, produkt/kemikalietank- och bunkeroljefartyg, varav Broström AB opererar ett 100-tal fartyg och Donsö-rederierna ett 50-tal fartyg. Denna svenska produkttankflotta består av fartyg med dubbelskrov som är specialanpassade för trafik i is, vilket gör att den under vinterhalvåret delvis är skyddad från konkurrens.

Faktaruta: Furetank Rederi AB

Företaget ligger på Donsö och har sina rötter i partrederier från skärgården sedan slutet av 1700-talet. Furetank Rederi utvecklades, liksom andra tankrederier på Donsö, i samband 1950-talets expanderande oljehandel. Donsö tillhör de mindre året-runtbebodda öarna i Göteborgs skärgård och har ett invånarantal på knappt 1 500 personer. Företagandet på ön är stort, med 60 medlemsföretag i öns företagarförening. Näringslivet domineras av fiske och sjöfart, men där finns även serviceföretag och byggfirmor. Totalt opererar Donsörederierna ett 50-tal fartyg, varav 30 är svenskflaggade. Under våren 2010 beräknas 12 av dessa fartyg lämna Sverige, eftersom man menar att små aktörer inte kan bära högre kostnader än konkurrenterna över längre perioder.

Idag drivs Furetank av den tredje generationen inom familjen Höglund. Man har ambitionen att vara ett medelstort rederi med moderna produkt- och kemikalietankers i Europafart och satsar på kvalitet, miljö och säkerhet. Furetank var exempelvis det första tankrederiet som införde kvalitetssystemet SMS. Sedan snart 30 år har rederiet haft ett nära samarbete med ett danskt befraktningsföretag, Milestone Maritime, som idag är ett dotterbolag till Furetank. I detta bolag opererar Furetank 20 produkttankers på den internationella marknaden. Furetank hade under 2009 en omsättning på cirka 400 miljoner kronor och cirka 140 anställda på sex egna båtar. Balansomslutningen låg på 1,2 miljarder och båtarna hade ett värde på cirka 175 miljoner kronor styck.

Källa: Internt presentationsmaterial

3.2.2 Bulk- och Torrlastmarknaderna

Bulkgoods utgör cirka två tredjedelar av de globalt skeppade volymerna. Både torrlastfartyg och tankfartyg går under kategorin bulkfartyg, men i dagligt tal åsyftas torrlastfartyg. Bulkmarknaden är en mogen marknad utan större differentieringsmöjligheter. Detta har medfört att kostnaden har varit den avgörande konkurrensfaktorn. Skalekonomin är avgörande för konkurrenskraften inom standardsjöfarten och ju större fartygen, desto mer kostnadseffektiva. Torrbulkflottan är för närvarande den snabbast växande flottan beroende på Kinas starkt växande import av råvaror från en mängd nya leverantörer baserat på långsiktiga avtal eller direkta ägarintressen. De transoceaniska transportererna av exempelvis järnmalm liknar därför alltmer industrisjöfart. Fartygen finns i alla storlekar.

De transoceaniska bulktransporterna består främst av kol, järnmalm, spannmål och bauxit, medan de regionala bulktransporterna domineras av cement, kol, stål- och skogsprodukter. I Nordeuropa är länderna kring Östersjön viktiga leverantörer av bulkråvaror till den Europeiska marknaden, vilket också präglar den regionala hamnmarknaden. Öppnandet av handeln med öststaterna har bidragit till ökad konkurrens, men skärpta miljö- och säkerhetsbestämmelser inom Europa och större harmonisering av hamnkostnaderna har bidragit till att marknaden sanerats på utbudssidan.

På den transoceaniska torrbulkmarknaden opererar fartyg som är byggda för att kunna trafikera olika hav och kanaler och har därför benämningar som exempelvis Capesize och Panamax, vilket i det förra fallet innebär att fartygen måste gå runt Afrikas Horn och i det senare fallet att fartyget inte är för stora för att gå genom Panama-kanalen. I våra farvatten begränsar exempelvis djupgåendet i Östersjön möjligheterna att använda större fartyg.

Många mindre bulkfartyg är av typen självlossare, vilket innebär att fartyget lossar lasten med hjälp av egen utrustning ombord i form av kranar, conveyors etcetera. Ett svenskt rederi som opererar storbulkfartyg för transocean trafik är Transbulk AB.

Beroende på den snabba tillväxten i transocean transporterna är genomsnittsåldern på fartyg i transocean trafik betydligt lägre än genomsnittsåldern på fartyg i Europafart, där marknadstillväxten varit väsentligt lägre. Genom ökade miljö- och säkerhetsbestämmelser har marknaden för mindre bulkfartyg konverterats till en verksamhet som mer liknar industrisjöfart. Ett exempel på detta är AB TransAtlantic, som opererar mindre bulkfartyg främst i Europafart. Verksamheten omfattar kontraktinriktade bulktransporter med mellanstora och mindre isklassade fartyg i Östersjön, Medelhavet och Nordsjön för främst skogs- och stålindustrin.

Torrlast- eller styckegodsmarknaden hör till kategorin industrisjöfart. Torrlastflottan består huvudsakligen av fartyg under 10 000 dwt som huvudsakligen hanterar transporter av gods till pappers-, verkstads-, kemikalie- och byggvaruindustrin. Många fartyg är utrustade för att även transportera containers. De är ofta utrustade med egen kranrustning, eftersom man ofta trafikerar små hamnar eller industriterminaler.

Trafik inom Europa eller Nordamerika dominerar, men också transporter mellan regionerna förekommer. Antalet torrlastfartyg som trafikerar exempelvis Östersjön är betydande, men genomsnittsåldern är hög och förnyelsetakten låg. Totalt äger/opererar svenska rederier 75 till 100 torrlastfartyg. Bland svenska rederier med betydande representation på torrlastmarknaden kan nämnas Österströms Rederi AB, som opererar ett 25-tal fartyg som sköter transporter av insats- och färdigvaror för svenska och finska skogs- och gruvföretag, metall- och stålverk till och från strategiska kommunikationsnav i Nordeuropa. Ett annat exempel är Ahlmark Lines AB som bedriver linjetrafik och kontraktstrafik med ett drygt 10-tal fartyg mellan Väner/Norrlandskusten och England, Tyskland, Skottland, Irland, Nederländerna, Belgien och Frankrike med åtta bulkfartyg. Från Sverige transporteras skogs- och stålprodukter och till Sverige främst salt, kol, koks och massaved. Ytterligare exempel är Erik Thun AB, som bedriver transporter av bulk- och styckegods med ett 20-tal fartyg, och AtoBaC Shipping AB i Ystad, som opererar torrlastfartyg i Östersjön, Nordsjön och Medelhavet.

3.2.3 Containermarknaden

Under de senaste 15 åren har de globala transporterna fått en snabbt ökande inriktning mot enhetshantering, vilket inneburit en hög grad av containerisering. Idag transporterar containerfartyg majoriteten av världens samlade produktion av så kallad torrlast (det vill säga last som inte transporteras i bulkfartyg).

Containersjöfarten är en utpräglad standardsjöfart, med standardiserade transporttjänster till sjöss. Containerflottan transporterar ett växande antal typer och storlekar av containers för olika typer av laster, 20- respektive 40-fots containers, fryscontainers, "open top" containers, flak etcetera. Det finns i princip ingen gräns för vilka typer av gods som kan transporteras i containers. Av den anledningen växer containerflottan snabbare än alla andra fartygsflottor. Containerflottan kan delas in i två huvudsegment med avseende på typ av trafik - transocean respektive regional trafik.

De transocean fartygen klassificeras efter storlek, eftersom storlek och vattendjup i slussar och kanalen utgör en begränsande faktor. Den transocean containerflottan växer snabbast med starkt ökad tillförsel av allt större fartyg. Det kräver en utbyggnad av kanaler

och hamnar, exempelvis den pågående utbyggnaden av slussarna i Panama-kanalen och den planerade utbyggnaden av Suezkanalen.

Samtidigt är det få hamnar i världen som skulle ha kapacitet att lasta och lossa de största fartygen. Idag är Göteborgs Hamn den enda svenska hamnen med kranar som har tillräcklig höjd och räckvidd för att lasta och lossa ett så kallat Post-Panamax fartyg. Ju större fartygen är desto längre tid tar det att lasta och lossa dem, vilket innebär att större fartyg generellt sett måste ha högre servicefart än mindre fartyg. Den finansiella krisen och en växande överkapacitet av stora containerfartyg inom världshandelsflottan, har inneburit att rederierna av kostnadsskäl har sänkt servicefarten och därigenom förlängt transporttiderna.

Medan de största containerfartyg i huvudsak trafikerar öst-västliga rutter mellan Asien-Europa-Nordamerika, trafikeras de nord-sydliga rutterna av mindre fartygsstorlekar. I takt med att mindre storfartyg trängs ut från de öst-västliga rutterna så flyttas allt fler av dessa över till de nord-sydliga rutterna och tränger i sin tur undan mindre fartyg. Den snabba tillväxten av stora fartyg gör att containerflottans medelålder är låg och fortsätter att sjunka. Volymen beställda containerfartyg i förhållande till den existerande flottan ligger över 38 procent, varav merparten skall levereras under 2010-2011. Även med en kraftigt ökad skrotning eller upplägning av fartyg innebär det en kapacitetstillväxt långt över efterfrågetillväxten. Konsekvensen blir en generell press nedåt på fraktraterna. Trots det har de större rederierna lyckats höja fraktraterna på de stora öst-västliga traderna till nivåer som ger kostnadstäckning för de största och mest kostnadseffektiva fartygen. För medelstora och mindre containerfartyg är fraktnivåerna inte tillräckligt höga.

ACL är det enda svenska rederiet som bedriver transocean containertrafik. TransAtlantic bedriver containerfeeder-linjen TransFeeder North med två inhyrda containerfartyg mellan Oulu/Kemi/Torneå och Bremerhaven/Hamburg, samt mellan Oulu/Kemi/Torneå och Bremerhaven/Hamburg. Dessutom opererar SCA Transforest en nyöppnad containerlinje mellan Sundsvall och Hamburg.

3.2.4 Feedermarknaden

Feedermarknaden består av fartyg som transporterar containers från knutpunktshamnarna - främst Hamburg/Bremerhaven, Rotterdam och Antwerpen - till ett relativt stort antal hamnar i Skandinavien och omvänt. Feedertjänsten samlar containers från ett antal avlastare för de transoceaniska linjernas räkning, så att deras för- och eftertransporter blir så kostnadseffektiva som möjligt. Feederoperatörerna transporterar också tomma containers, som skall distribueras till olika depåer eller vidare till andra kunder. Servicen har hög frekvens på fasta dagar. Därför krävs en relativt stor flotta och stor landorganisation.

Feedertrafiken på Skandinavien kännetecknas av en jämn volymutveckling, som följer den allmänna ekonomiska konjunkturen. Tjänsten är standardiserad och endast i mycket begränsad omfattning tillförs extra värde för kunden. På grund av detta råder små möjligheter att påverka intäktssidan. Sjunkande fraktrater inom de transoceaniska transporterna pressar priserna på feedertjänsten, vilket leder till kontinuerliga krav på ökad kostnadseffektivitet. En konsekvens av detta är en ökad användning av stora fartyg både i feedertrafik och i direkttrafik på större hamnar. De starka kopplingarna till transoceaniska linjetrafik gör att utvecklingen även i ett regionalt perspektiv måste ses med utgångspunkt från det globala tänkande som styr containertrafiken.

Konkurrensförutsättningarna är således i hög grad internationella. Höga sjöfartsavgifter och fasta landförbindelser, liksom borttagandet av banavgifter för järnvägsgods kan innebära att landtransporter till och från kontinenten prioriteras före sjötransporter. Borttagande av banavgifterna för järnvägsgods gynnar samtidigt järnvägstransporterna på svenska hamnar, inte minst trafiken till och från Göteborgs Hamn, vars landburna containergods idag till mer än 50 procent transporteras med tåg.

3.2.5 RoRo och trailersystemen

RoRo-fartyg lastas och lossas via ramper i fartygets för och akter eller sidor. Fördelen är flexibiliteten med avseende på last och en effektiv lasthanteringsteknik. RoRo-tekniken spelar en viktig roll som "brofunktion" för lastbils- och trailertrafiken till och från Skandinavien. Transporterna av trailers sker normalt mellan Sverige och hamnar i Belgien-Nederländerna, medan transporterna av lastbilar sker mellan Sverige och övriga Östersjöländer samt Danmark. Medföljande lastbilschaufförer erbjuds regelmässigt plats ombord på dessa linjer. Stagnerande passagerarvolymen gör att så kallade RoPax-fartyg, bilfärjor med en passagerarkapacitet över 12 personer, alltmer ersätter renodlade passagerarfärjor.

Vid transoceaniska transporter av nya fordon, maskiner och projektlaster, samt vid transporter av högvärdiga skogsprodukter används speciella RoRo-fartyg. På de större fartygen förekommer egna truckar och terminaltraktorer ombord för lastning och lossning. Den växande andelen gods i containers gör att många RoRo-fartyg får däckshöjd för att kunna hantera även dessa. Nya fartyg har utöver RoRo-kapacitet även möjlighet att ta last i containers på väderdäck.

Sverige har flera större RoRo-rederier och hör till de ledande länderna när det gäller utveckling av RoRo-tekniken. Stena RoRo är det största rederiet med sex RoRo- och sex RoPax-fartyg som huvudsakligen opererar i Nordeuropa. ACL har sex kombinerade RoRo-/containerfartyg i transatlantisk trafik.

TransAtlantic transporterar förädlade skogsprodukter från produktionsområdena i Nordeuropa och Kanada till marknaderna i USA, Europa samt Karibien med sex RoLo (Roll-on-Lift-Off) och RoRo/sidlastare. Detta är inte renodlade RoRo-fartyg, utan fartyg som också går att lossa med kran eller i det senare fallet förflyttar godset ombord rullande och med hissar mellan däck. Inom divisionen "Industrial Shipping" driver TransAtlantic även systemtrafik med skogsprodukter för SCA och M-Real i fasta slingor mellan Norra Sverige och Kontinenten. TransLumi Line har linjefart med tre egna RoRo-fartyg mellan Kemi/Oulu och Lübeck/Göteborg. TransSuomi Line har linjefart med tre inhyrda RoRo-fartyg mellan Kotka-Lübeck och Kotka-Göteborg.

Transporter av nya fordon sker på specialbyggda biltransportfartyg, som kan transportera 5 000 till 8 000 fordonsenheter. Biltransportfartygen opererar transoceaniskt med fokusering på trafik från de stora bilnationerna såsom Tyskland, Storbritannien, Sydkorea, USA och Japan. I Sverige är Göteborg, Wallhamn, Malmö och Södertälje de största export- respektive importhamnarna. Wallenius är en av de största aktörerna i världen på biltransporter och är delägare i några av de största biltransportrederierna, bland annat Wallenius & Wilhelmsen och Eukor.

3.2.6 Färjemarknaden

Begreppet färja är den samlade benämningen på fartyg som efter tidtabell transporterar passagerare mellan givna destinationer. Utöver den rena transporten av passagerare, kan färjan också transportera gods, lastbilar, personbilar och andra trafikfordon. Passagerarna

erbjuds inte bara en ren transport utan ofta olika former av service ombord, i form av restauranger, barer, butiker, spelhallar, biografier, konferens- och övernattningsmöjligheter. En färja med ett brett nöjesutbud benämns ofta kryssningsfärja och är vanligt förekommande i trafiken mellan exempelvis Sverige-Danmark, Sverige-Finland, Sverige-Tyskland och Sverige-Polen. Stena Line är ett av världens största färjerederier med trafik i Östersjön, Kattegatt och Nordsjön, mellan kontinenter och de brittiska öarna, samt mellan öarna.

För färjor med utpräglad ”brofunktion” är transporttiden en viktig konkurrensfaktor. För att förkorta restiden förekommer höghastighetsfärjor, både för rena passagerartransporter och för kombinerade passagerar-/fordonstransporter. Sådana höghastighetsfärjor går i trafik mellan Göteborg och Fredrikshamn, Nynäshamn och Visby, samt mellan Trelleborg och Rostock.

Färjetrafiken till och från Gotland sköts av Destination Gotland på uppdrag av Rikstrafiken. I den övriga inrikes färjetrafiken förekommer inga större färjor. Vägverket Färjerederiet driver 38 färjelinjer med 63 bilfärjor i hela landet. Trafiken till Ven sköts av Ven-Trafiken och till Visingsö av Visingsötrafiken. Dessa linjer är avgiftsbelagda. Det gäller även passagerarfärjetrafiken mellan öarna i Göteborgs södra skärgård och på Göta älv i Göteborg som sköts av privatägda Styröbolaget på uppdrag av Västrafik. I Stockholm utgör Waxholmsbolagets verksamhet en del av kollektivtrafiken.

Faktaruta: Waxholmsbolaget

Waxholmsbolaget har trafikerat Stockholms skärgård sedan 1869. Bolaget ägs sedan 1967 av Stockholms läns landsting och 1970 övertog Waxholmsbolaget djurgårdsfärjorna som trafikerar Stockholms hamn. Sedan 1 januari 1994 är Waxholmsbolaget beställare av den kollektiva sjötrafiken i Stockholms skärgård och hamn. Bolaget äger 21 skärgårdsbåtar och 4 djurgårdsfärjor. Ett antal fristående företag driver trafik med Waxholmsbolagets fartyg, exempelvis Stockholms Sjötrafik AB, Blidösbolaget AB, Bolling & Norling AB och Utö Rederi AB. Skärgårdstrafiken bedrivs sommartid med cirka 40 fartyg och under vintern med 11 fartyg. Passagerarmängden på årsbasis är i skärgården 1,8 miljoner passagerare och i hamntrafiken 2,5 miljoner.

www.waxholmsbolaget.se

Verksamheten inom skärgårdsbranschen är relativt omfattande. Det finns ett tiotal större rederier, men även cirka 140 mindre familjeföretag med ett begränsat antal båtar. En del av sektorn utgörs av restaurangverksamhet och ingår snarast i turistnäringen. För skärgårdsrederierna är frågor om regelförenkling, behörighet och offentlig upphandling av stor betydelse. Genomsnittsåldern bland skärgårdsbåtarna är hög. Eftersom lönsamheten generellt är låg så är det främst aktörer med statlig finansiering, som Vägverket och Waxholmsbolaget, som utvecklar och beställer nya båtar.

3.2.7 Kylmarknaden

Sjötransporter av frukt, kött, fisk, grönsaker, mejeriprodukter och andra färskvaror kräver temperaturkontrollerade lastutrymmen under däck eller i containers. Konventionella kylfartyg har stora kylrum för hantering av löst eller palletiserat gods. Lastning och lossning sker antingen med kran genom fartygets lastluckor eller genom dörrar i fartygssidan. I det senare fallet lastas godset ombord med gaffeltruckar eller conveyors.

Ombord transporteras godset vidare med pallyftare eller conveyors. De flesta fartygen är också utrustade för att kunna transportera kylcontainers.

Transporter i konventionella kylfartyg ersätts i allt högre utsträckning med transporter i kylcontainers på vanliga containerfartyg. Bananer är fortsatt den största produkten som transporteras i kylfartyg, beroende på att det är en utpräglad säsongprodukt med ett litet antal avsidens belägna leverantörer. Kylcontainers tar en ökad andel av marknaden och svarar idag för mer än 55 procent av alla kyltransporter av frukt utom bananer. För hygieniskt känsliga produkter används uteslutande kylcontainers. I varje kylcontainer finns ett kompressoraggregat som drivs med elektricitet från fartygets eget kraftnät.

Holy House är ett svenskt kylrederi i Stockholm som opererar 11 kylfartyg av olika storlekar. Rederiet transporterar bananer från Central-Amerika till Europa och annan färsk frukt från Afrika och Syd-Amerika till USA och Europa. Därutöver transporteras kött, fisk, grönsaker och under lågsäsong även bilar. NYK Cool AB, med huvudkontoret i Stockholm, är ett annat kylrederi, som liksom Holy House har rötter i tidigare Saléns rederier.

3.2.8 Offshoremärknaden

Offshorefartyg är ett samlingsnamn för fartyg som arbetar inom offshoreindustrin. Det finns flera olika typer av fartyg som exempelvis används för att frakta ut förnödenheter till oljerigggar, förankra riggar genom att placera flera stora ankare på havsbotten, flytta oljerigggar på havet eller för alla dessa funktioner. Det finns även olika typer av supportfartyg, exempelvis för installation och underhåll av oljerigggar och undervattensinstallationer. Vissa av dessa har plats för flera hundra människor ombord: förmän, radiooperatörer, förrådsmän, svetsare, kranoperatörer, dykare, brandvakter, mekaniker, miljöavdelning, kockar, mässmän, tvätteriafdelning och städavdelning. Därtill finns även andra specialtyper av offshorefartyg, såsom kabelläggare och fartyg som utför arbeten på havsbotten.

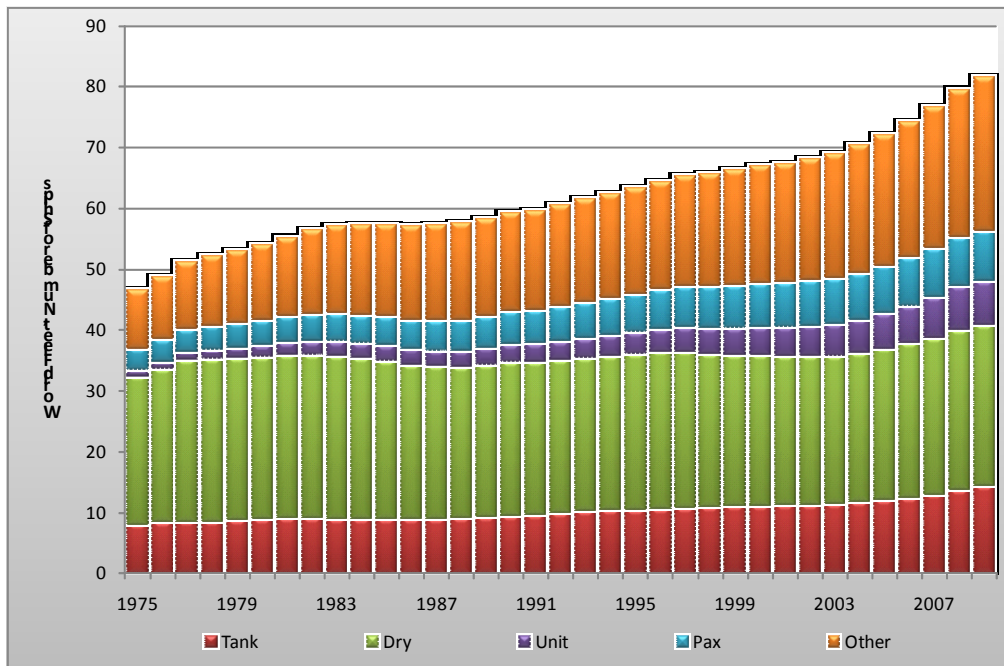
TransAtlantic äger genom sitt joint venture-ägda bolag Trans Viking A/S två kombinerade supportfartyg/isbrytare Balder Viking och Vidar Viking. I mitten av maj månad levereras även nybyggda Loke Viking, som efter vissa förberedelser kommer att bege sig till Grönland för sitt första längre uppdrag. Detta kompletterar fartygsflottans normala sysselsättning på spotmarknaden i Nordsjön. Under vintermånaderna står fartygen genom avtal till Sjöfartsverkets förfogande för isbrytning.

3.3 Handelstonnagets omfattning

3.3.1 Internationell utveckling

Världshandelsflottan omfattar 81 400 fartyg i storlek 100 brutto eller större. Fiskefartyg, pontoner, segelfartyg, örlogsfartyg, bostadsplattformar, mindre arbetsfartyg, pontoner etcetera är inte inräknade, däremot bogserbåtar och mindre passagerarfartyg. I storlekklassen 100-300 brutto återfinns många mindre fartyg, exempelvis passagerarfärjor i skärgårdstrafik. För handelsflottan är fartyg över 500 brutto oftare av större intresse. Detta innebär att bilden blir olika beroende på om antal fartyg eller deras transportkapacitet analyseras. Medan antalet fartyg i världshandelsflottan har ökat med 75 procent sedan 1975 har fraktkapaciteten ökat med 129 procent, till 1 306 miljoner dödsviktston, beroende på ökad tillförsel av stora fartyg.

Figur 1: Världshandelsflottan (1 000-tal fartyg)

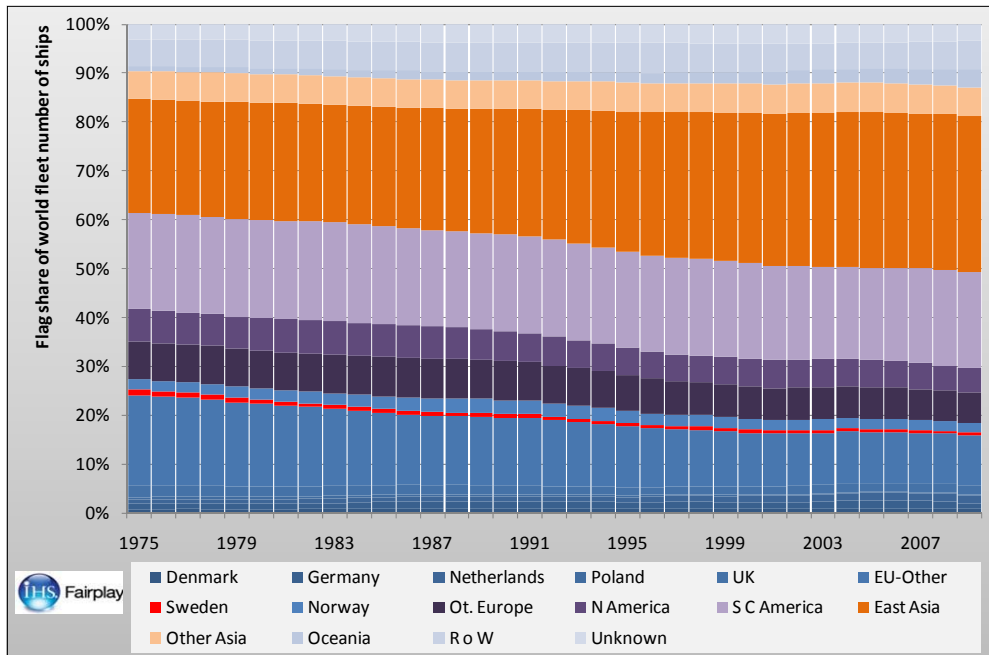


Källa: Lloyds Register Fairplay, 2010.

Sedan 2002 har antalet fartyg i världshandelsflottan vuxit med 20 procent eller 13 400 fartyg, vilket är den högsta tillväxttakten sedan 1970-talet. Antalet enhetslastfartyg (container- och roro-fartyg) har ökat med hela 42 procent, men i absoluta tal har tillväxten i andra volymmässigt större segment varit högre, främst inom tank-, torrbulk- och andra torrlastfartyg. Orsaken är de ökade leveranserna av nya fartyg och den låga utskrotningen av gamla fartyg. Detta kan förklaras av att den starka sjöfartskonjunkturen under 2003 till 2007 ledde till brist på kapacitet och behov av nybeställningar. Trots den globala lågkonjunktur som under senaste åren drabbat sjöfarten hårt så kommer de närmaste 5 åren att präglas av fortsatt hög kapacitetstillväxt i flottan. Mätt i antal fartyg kommer flottan 2014 att ha vuxit med ytterligare 10 procent och i lastkapacitet med 32 procent, som ett resultat av att de nyinvesteringar som gjort under den tidigare högkonjunkturen.

Östasien är den region som har haft den snabbaste tillväxten i sin handelsflotta. Många bulkfartyg som tidigare trafikerade norra Europa används idag i kinesisk kustsjöfart. I regionen ingår förutom Japan, Kina och Sydkorea även de sydöstasiatiska länderna. Sedan 1975 har flottan mer än fördubblats mätt i antal fartyg och regionens andel av den totala flottan är idag 33 procent. Under samma period har antalet fartyg registrerade i länder inom EU-27 samt Norge sjunkit från 27 procent till idag 18 procent av världshandelsflottan, trots en ökning efter 2002.

Figur 2: Världshandelsflottan per flagg (procent av antal fartyg)

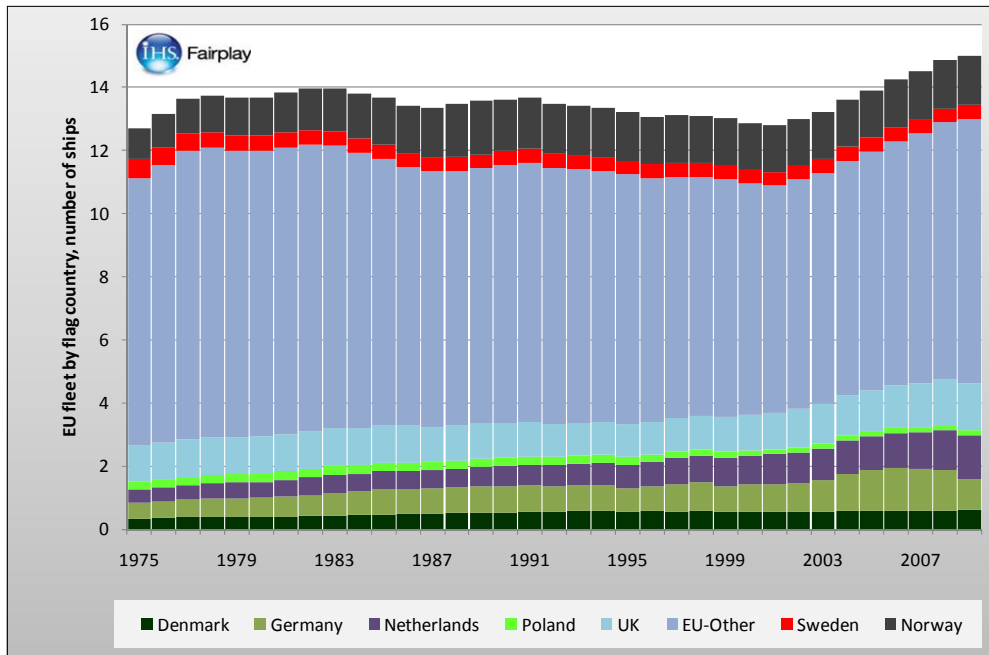


Källa: Lloyds Register Fairplay, 2010.

Samtliga större sjöfartsnationer inom Europa har minskat sina andelar av världshandelsflottan, utom Tyskland och Holland, vilka tillsammans har 5 procent av antalet fartyg. Bland de större sjöfartsnationerna inom EU-27 gruppen har Holland haft den särklassigt snabbaste tillväxten, med en ökning med 133 procent sedan 1975. Det är den näst största flottan inom EU efter Storbritanniens, som också har haft en stark tillväxt sedan 2002.

Sveriges andel har sedan 1975 fallit från 1,3 procent till 0,6 procent och Norges andel har sjunkit från 2,1 procent till 1,9 procent, medan Danmarks andel har ökat från 0,7 procent till 0,8 procent. Antal fartyg i den svenskregistrerade flottan uppgick vid årsskiftet till 451, den norskregistrerade flottan till 1 536 och den danskregistrerade till 618. Under perioden 2002 till 2009 har tillväxten i de svenska och norska flottorna varit 2,5 procent respektive 4,5 procent, medan den danska har haft den kraftigaste tillväxten, med hela 15 procent.

Figur 3: EU-flottan fördelad på flagg (1 000-tal fartyg)

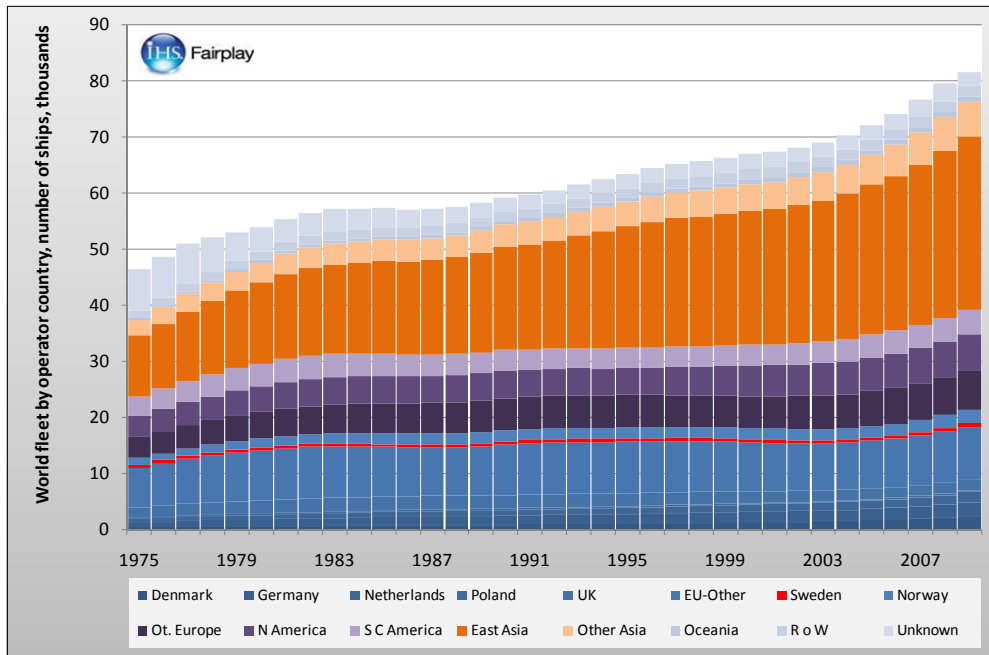


Källa: Lloyds Register Fairplay, 2010.

Den särklassigt starkaste kapacitetstillväxten sedan 1975, både i dödviktston och brutto, har skett i fartygsflottorna registrerade i Syd- och Centralamerika. Idag är en tredjedel av världens samlade fartygsflotta, mätt i dödviktston, registrerade i dessa register, medan 18,5 procent är registrerade i EU-27 samt Norge och 21 procent i Östasien. Sedan 2002 har kapacitetstillväxten varit högst inom Syd- och Centralamerika och i Östasien.

Antalet fartyg som opereras kommersiellt inom de olika sjöfartsnationerna är i allmänhet större än antalet fartyg som är registrerade i respektive nation. Så förhåller det sig i de flesta länderna i Europa och Östasien, medan det i Syd och Centralamerika ofta förhåller sig på motsatt sätt. Antalet fartyg som opereras av östasiatiska företag har sedan 2002 ökat med 26 procent.

Figur 4: Världshandelsflottan fördelad på operatörsland (1 000-tal fartyg)



Källa: Lloyds Register Fairplay, 2010.

Antalet fartyg vars kommersiella operation sköts av rederier i EU-27 samt Norge uppgår till 21 300, att jämföras med de 15 000 som är registrerade i regionen. Detta gäller i första hand fartyg som opererar på transoceaniska marknader för tank-, torrbulk- och containertransporter. År 1975 var i stort sett alla fartyg som opererades av rederierna registrerade i det egna landets skeppsregister. Sedan dess har de flesta större sjöfartsnationer inom EU-27 samt Norge infört egna internationella register.

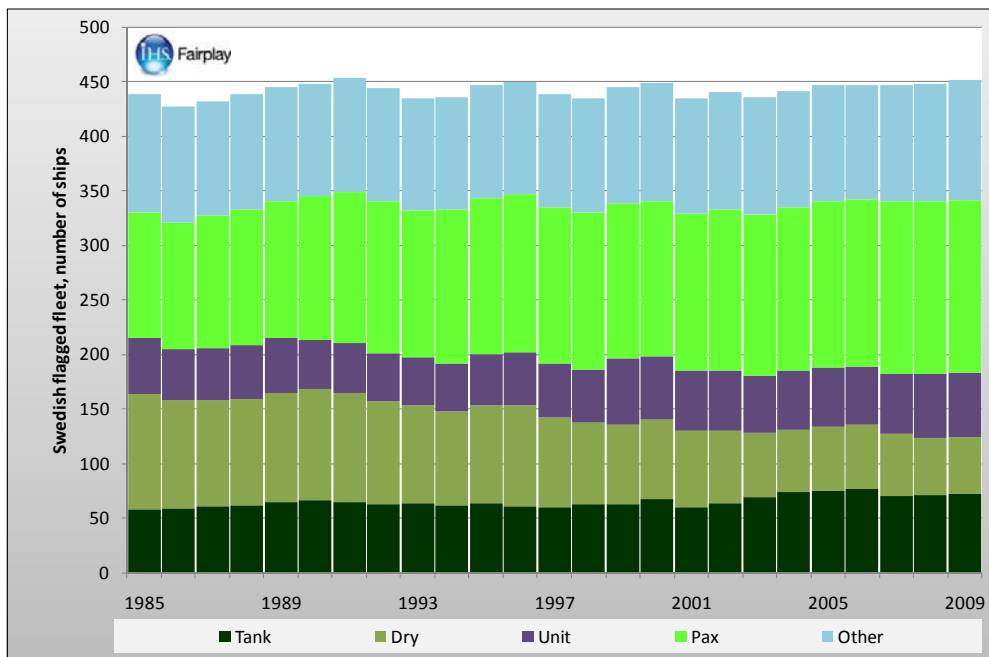
Både Norge och Danmark har infört egna internationella register (NIS respektive DIS). Idag uppgår andelen utlandsregistrerade fartyg i Norges respektive Danmarks handelsflottor till 35 procent respektive 71 procent, medan andelen utlandsregistrerade fartyg i Sveriges handelsflotta uppgår till 34 procent. Totala antal fartyg opererade av företag i Sverige uppgick 2009 till 687, i Norge till 2 384 och i Danmark till 2 126. Danmark har haft den i särklass snabbaste tillväxten i sin opererade flotta följt av Norge, medan den svenska opererade handelsflottan i antal räknat är obetydligt större än år 1975. Sedan 2002 har den dock vuxit med ett 50-tal fartyg.

Inom EU-27 gruppen har Storbritannien, Danmark och Tyskland den största volymen opererat tonnage. Deras flottor uppgår till 63,6 miljoner ton, respektive 57,4 miljoner och 44 miljoner. Det är också dessa länder som sedan 2002 har haft den snabbaste tillväxten i sina opererade flottor, med Danmark i topp på 130 procent. I Sverige är det opererade tonnaget 9,4 miljoner ton, i Norge 33,1 miljoner ton och i Danmark 57,4 miljoner ton.

3.3.2 Det svenska handelstonnagets utveckling

Det totala antalet fartyg i det svenska registret har varit i stort sett oförändrat sedan mitten av 1980-talet och uppgick vid årsskiftet till 451 fartyg. Samtidigt har det skett stora inbördes förändringar i flottan. Antalet passagerarfartyg har vuxit snabbt, följda av enhetslastfartyg (container och roro-fartyg) och tankfartyg, medan antalet torrlastfartyg har minskat. Mätt i fraktkapacitet är bilden likartad, men understryker ännu kraftigare strukturförändringarna inom flottan.

Figur 5: Svenskflaggade flottans utveckling i antal fartyg

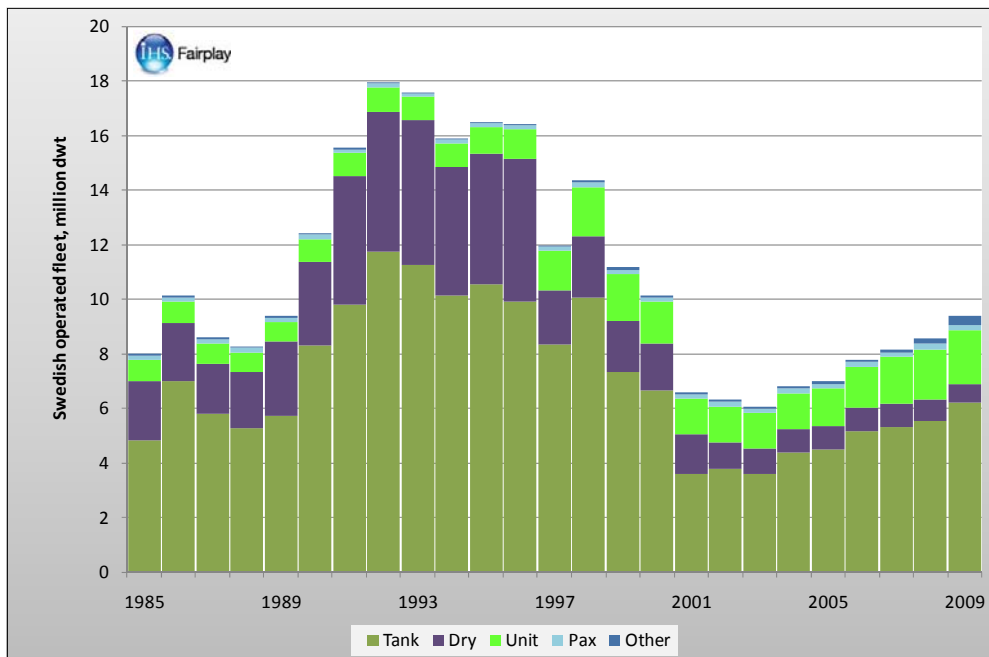


Källa: Lloyds Register Fairplay, 2010.

Kapaciteten i den svenskflaggade flottan har sedan 2002 minskat med 4,5 procent i dödviktston, samtidigt som Sverige haft en tillväxt med 14 procent i brutto. Den senare kan nästan uteslutande förklaras av tillväxt inom roro-sektorn, där biltransportfartygen svarar för merparten av volymen.

Totalt antal fartyg som opererades av svenska företag år 2009, totalt 687 stycken, är högre än antalet svenskflaggade fartyg. Den svenska kapaciteten inom tank- och bulkflottan expanderade kraftigt i början av 1990-talet, men minskade sedan kraftigt beroende på utförsäljning av tonnage och rederier till utlandet. Det är framför allt avvecklingen av de fyra Stockholmsbaserade rederierna Argonaut, Frontline, ICB och Nordströms & Thulin som avspeglar sig i figuren nedan. Sedan 2002 har den opererade flottan återhämtat sig något och vuxit från 6,3 till 9,4 miljoner dödviktston. Det är inom tankflottan som det opererade tonnaget har ökat mest i lastkapacitet uttryckt dödviktston, främst genom inchartering av tonnage från andra länder.

Figur 6: Svenskopererade flottan i dödviktston



Källa: Lloyds Register Fairplay, 2010.

Under senare år har ägande av fartygstonnage minskat i Sverige och inom svensk rederinäring representerar idag RoRo den största sektorn ägt tonnage, följt av oljetankers och passagerarfartyg.

Faktaruta: Andra fartygsdefinitioner

Ett problem för jämförbarheten är att det finns flera metoder för att identifiera fartygsflottan. Förutom att skilja mellan fartyg med inhemska flagg och opererat tonnage så utnyttjas även olika mått för kapacitet, såsom dödviktston och brutto. För att identifiera handelsflottan inkluderas ibland bara större fartyg, med minst en bruttodräktighet på minst 300. När det gäller denna typ av större fartyg, med en storlek över 300 brutto, bestod den svenska handelsflottan i januari 2010 av 569 fartyg. Av dessa var 210 svenskflaggade och 359 hade utländsk flagg²¹.

Samtidigt finns många andra typer av fartyg av mindre storlek. I en sammanställning från Sjöfartsforum 2008 identifieras totalt 2 147 svenska fartyg under sjöfartsinspektionens tillsyn. Utöver handelsflottan så ingick här bland annat drygt 500 passagerarfartyg i inrikes sjöfart, cirka 130 pråmar, 80 landsvägsfärjor och närmare 300 fiskefartyg med bruttodräktighet 20 eller mer²².

²¹ Lighthouse, 2010, *Den svenska handelsflottan, underlag till Sveriges Redareförening, januari 2010*.

²² Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen, 2008.

3.4 Ekonomi och sysselsättning

3.4.1 Sjöfartens ekonomiska omfattning

Omfattningen på rederiernas verksamhet varierar mellan olika datakällor. Enligt Rederinämnadens sammanställning så uppgick den totala omsättningen i internationellt konkurrensutsatta rederier som fått sjöfartsstöd under 2008 till cirka 43 miljarder kronor. Eftersom alla rederier inte uppfyller kriterierna för sjöfartsstöd så är siffran troligen något underskattad. Under senare år har uppgifterna från Rederinämnaden legat ungefär 90 procent lägre än siffror från MM Partner, som bygger på redovisningar från alla företag inom sektorn sjötransport²³. Med en motsvarande uppräknning av underlag från rederinämnaden kan omsättningen för rederierna uppskattas till cirka 47,6 miljarder kronor för 2008. Till följd av lågkonjunkturen har omsättningen sjunkit under 2009, men motsvarande helårsdata har ännu inte presenterats.

Tabell 1: Utveckling inom sjötransport (SNI 61), 1997-2007

År	Antal bolag	Anställda	Nettoomsättning	Rörelseresultat	Skatter
1997	457	13 634	28 297	1 957	-88
1998	477	13 113	29 447	150	-152
1999	479	12 820	29 555	-64	16
2000	530	13 157	31 219	1 667	-287
2001	523	11 678	32 876	1 460	-359
2002	558	12 381	30 925	677	56
2003	572	12 686	32 526	1 438	-285
2004	600	12 900	34 514	2 419	-300
2005	622	12 992	40 000	2 614	480
2006	646	12 601	41 375	3 347	-440
2007	651	13 168	40 880	2 217	-533

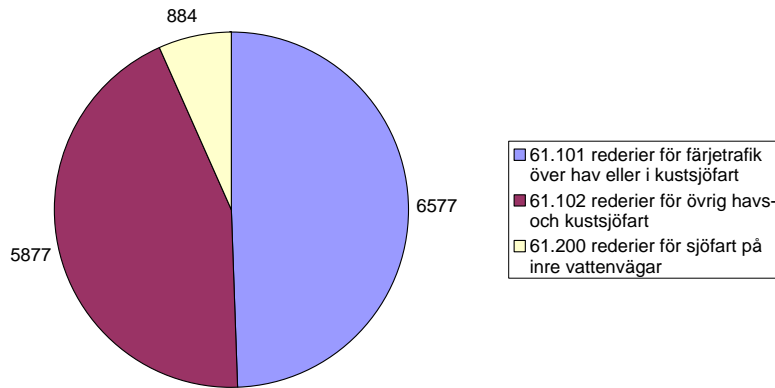
Källa: SIKA, 2009

Lönsamheten har varit hög och ökande under flera år, men under 2007 sjönk rörelsemarginalen ner mot genomsnittet för transportbranschen. Även avkastningen på totalt kapital och förädlingsvärde per anställd har legat högt inom sjötransport, med en viss minskning under 2007.

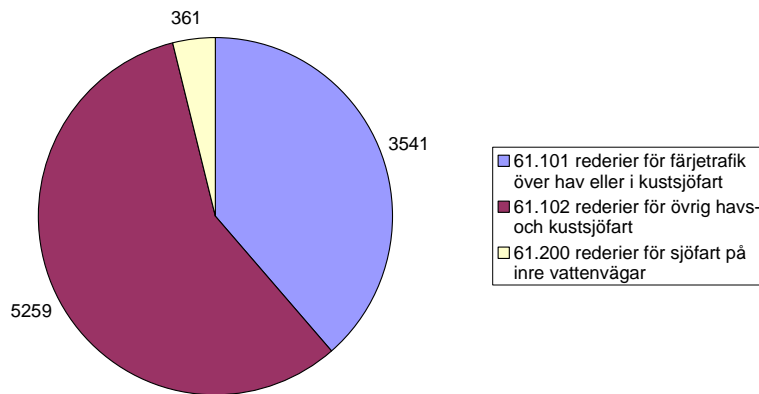
Med hjälp av offentlig statistik för sjötransport (SNI92 = 61), uppskattas år 2007 förädlingsvärdet i löpande priser till 9 161 miljoner kronor och antalet anställda till 13 338. Merparten av detta avser rederinäringen. I nedanstående figur visas fördelningen på tre kategorier; sjötransport på inre vattenvägar, färjetrafik över hav eller i kustsjöfart samt övrig havs- och kustsjöfart. Resultaten visa att sjöfarten på de inre vattenvägarna, inklusive skärgården, i Sverige är begränsad. Sektorn svarar bara för cirka 7 procent av sysselsättningen och 4 procent av förädlingsvärdet inom sjöfart under 2007. Antal anställda är störst inom den personalintensiva färjetrafiken, som står för nästan hälften av alla sysselsatta inom sjöfarten. Förädlingsvärdet är däremot störst inom övrig havs- och kustsjöfart.

²³ Enligt SCB:s definition av sjötransport (SNI 61).

Figur 7: Sjötransport i antal anställda och förädlingsvärde, miljoner kronor, (löpande priser), 2007



Totalt: 13 338 personer

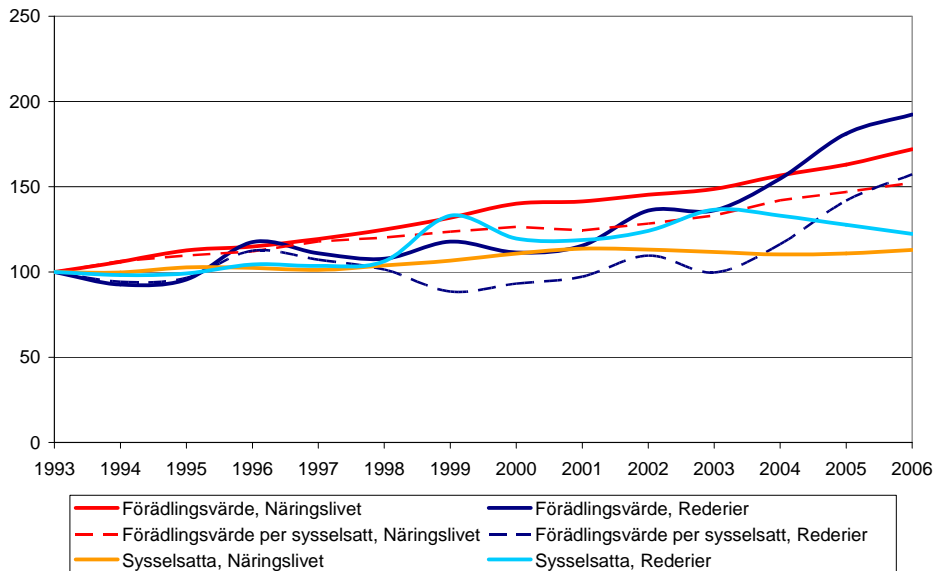


Totalt: 9 161 miljoner

Källa: Företagens ekonomi, SCB (2007)

I Figur 8 illustreras hur rederinäringens förädlingsvärde och sysselsättning har förändrats 1993-2006 i jämförelse med näringslivet totalt. År 1993 svarade sjötransporter för 0,43 procent av totalt antal sysselsatta i näringslivet och för 0,61 procent av näringslivets totala förädlingsvärde. År 2006 är motsvarande andelar 0,46 och 0,69, vilket tyder på att sjöfarten fått en ökad betydelse i det svenska näringslivet.

Figur 8: Förädlingsvärde, sysselsatta och förädlingsvärde per sysselsatt 1993-2006, för sjötransport (61) och näringslivet totalt (01-95). Fasta priser referensår 2000. Index 1993=100.



Källa: Nationalräkenskaper, detaljerade årsberäkningar, SCB

Att sjöfartsnäringsens andel av näringslivets förädlingsvärde är högre än andelen av näringslivets sysselsättning speglar en högre arbetsproduktivitet (förädlingsvärde per sysselsatt) än genomsnittet för näringslivet. Förändringen under perioden 1993-2006 innebär dessutom att arbetsproduktiviteten har ökat något snabbare, i genomsnitt 3,5 procent per år, jämfört med 3,3 procent per år i genomsnitt för hela näringslivet. Denna skillnad förklaras av den kraftfulla utvecklingen åren 2003-2006. I jämförelse med andra delar av transportsektorn så har sjötransport den högsta nettoomsättning per anställd efter lufttransport.

Tabell 2: Nettoomsättning (miljoner kronor), antal anställda och nettoomsättning per anställd (miljoner kronor) i transportsektorns sex olika delar, 2007

	Nettoomsättning	Anställda	Nettoomsättning per anställd
Vägtransport av gods	109 172	62 596	1,74
Sjötransport	40 880	13 168	3,10
Lufttransport	19 461	4 474	4,35
Järnvägstransport	15 139	7 756	1,95
Kollektivtrafik	44 317	28 919	1,53
Taxitrafik	10 208	9 454	1,08
TOTAL	239 177	126 367	1,89

Källa: SIKA, 2009

Sjöfarten är en internationell verksamhet. Drygt 80 procent av produktionsvärdet för sjöfartstjänster utgörs av export och knappt 29 procent av produktionsvärdet av import. Detta innebär att sjöfarten genererar ett nettoinflöde av valuta till landet.

Valutainkomsterna för rederiernas export uppgick under 2009 cirka 29 miljarder kronor, vilket är en minskning sedan toppnoteringen 33 miljarder under 2008²⁴.

3.4.2 Sysselsättningsutveckling

Sysselsättningen inom sjöfart består av två delar; ombordanställd personal och landpersonal. Enligt tidigare presenterade uppgifter från MM Partner, baserat på företagens årsredovisningar, sysselsattes år 2007 närmare 13 200 personer i de 651 aktiebolag som fanns inom sjöfarten. Som tidigare noterats så inkluderas inte sysselsatta i andra organisationsformer, men dessa representerar främst mindre verksamheter med ett fåtal anställda.

Den offentliga statistiken skiljer mellan företagare, anställda och sjömän, men SCB:s uppgifter avseende sjömän är osäkra. I rapporten kombineras därför SCB:s individdata över egna företagare och anställda, vilket i huvudsak motsvarar landanställd personalen på rederiernas kontor, med sjömansregistrets uppgifter om ombordanställda. Enligt SCB:s individdata för 2008 var 4 757 personer verksamma inom den landbaserade delen av sjöfarten. Drygt en tredjedel av dessa var kvinnor och 282 egna företagare.

De ombordanställda inom sjöfarten kan delas in i tre huvudsakliga kategorier; befäl, manskap och övriga. Befälen består dels av fartygsbefäl (nautiker eller sjökaptener) och maskinbefäl (tekniker eller sjöingenjörer). På motsvarande sätt kan manskapet delas in i däcksmanskap (exempelvis matroser och jungmän) och maskinmanskap. Övriga anställda tillhör i huvudsak intendenturen och inkluderar funktioner som städning, catering och servering. Den senare gruppen är störst inom passagerartrafiken.

I början av 1970-talet hade den svenska handelsflottan cirka 25 000 ombordanställda. Sedan dess har antalet minskat kraftigt. Nedgången beror dels på att antalet svenskägda och svenskflaggade fartyg har minskat, dels på att ökade effektivitetskrav resulterat i minskade besättningar ombord. Ett fartyg som på 1970-talet hade 30 personer ombord har idag bara 10-12 personer för att utföra samma uppgift²⁵. Ett fartyg behöver normalt anställa 2,3 gånger så många personer som skall utgöra besättningen, eftersom personalen vanligen är ledig under lika lång period som man arbetar ombord. Ombordpersonal har ofta så kallad komprimerad arbetstid, vilket innebär att man arbetar minst 72 timmar per vecka under den period man är till sjöss. Förutom kompensation för inarbetad tid tillkommer annan frånvaro, som semester, helgdagar, sjukdom och utbildning.

Vid utgången av 2009 fanns, enligt bearbetning av det svenska sjömanregistrets mönstringsstatistik, cirka 14 100 svenska ombordanställda och närmare 3 800 personer med annan nationalitet på svenskflaggade fartyg²⁶. Då inkluderas inte svenskar som arbetar på fartyg utan svensk flagg. Sedan 2008 är det heller inte krav på mönstring i inre fart, exempelvis inom skärgårdsrederierna. Siffran innebär samtidigt en överskattning av antal helårsanställda, eftersom många av de ombordanställda bara arbetat under delar av året.

Antalet anställda inom intendenturen har ökat kraftigt i samband med ändrade regler omkring 2001, då även färjor fick möjlighet att söka sjöfartsstöd från rederinämnden. Sedan 2008 är det inte längre obligatoriskt med mönstring av personal för inre sjöfart, inklusive skärgården. Dessa arbetar ofta inom intendenturen. Kvinnor utgjorde ungefär en

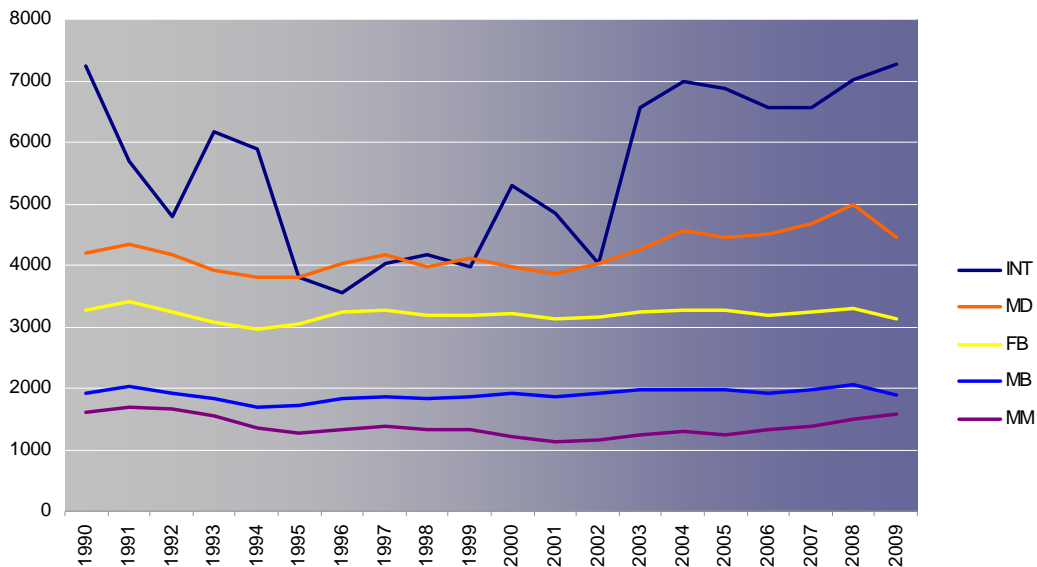
²⁴ Sveriges Redareförening och Lighthouse (2010), *Svensk sjöfart, Nyckeltal januari 2010*.

²⁵ Sjöfartsforum (1999), *Över havet*.

²⁶ Statistiken baseras på samliga som haft minst en påmönstring de senaste 12 månaderna.

fjärdedel av samtliga ombordanställda. Merparten, över 80 procent, arbetade inom intendenturen.

Figur 9: Totalt antal ombordanställda per kategori, 1990-2009



Källa: Transportstyrelsen, Sjömansregistret, 2009

Bland övriga nationaliteter är den största gruppen från Filippinerna, följt av Finland, Danmark, Polen, Norge och Tyskland²⁷. Under 2009 var ungefär en fjärdedel av dessa så kallade TAP-anställda (Tillfälligt Anställd Personal). Benämningen kommer från ett avtal mellan Redareföreningen och fackföreningarna från 1998 om att tillåta TAP-anställningar på svenska fartyg. Majoriteten av de TAP-anställda på svenskflaggade fartyg är från Filippinerna. Till skillnad från övrig personal har TAP-anställda inte lön för den tid de är i land. De arbetar ofta sex månader och är därefter iland två månader²⁸. Mellan 2008 och 2009 minskade andelen TAP-anställda med nästan 20 procent, vilket är mer än andelen svenskar (sju procent) och personer med annan nationalitet (nio procent)²⁹.

²⁷ Lighthouse (2010), Svensk Sjöfart, Nyckeltal januari 2010, underlag till Sveriges Redareförening.

²⁸ Sjöfartsverket (2008), Sektorsrapport.

²⁹ Lighthouse (2010), Svensk Sjöfart, Nyckeltal januari 2010, underlag till Sveriges Redareförening.

3.5 Kostnadsstrukturen inom sjöfarten

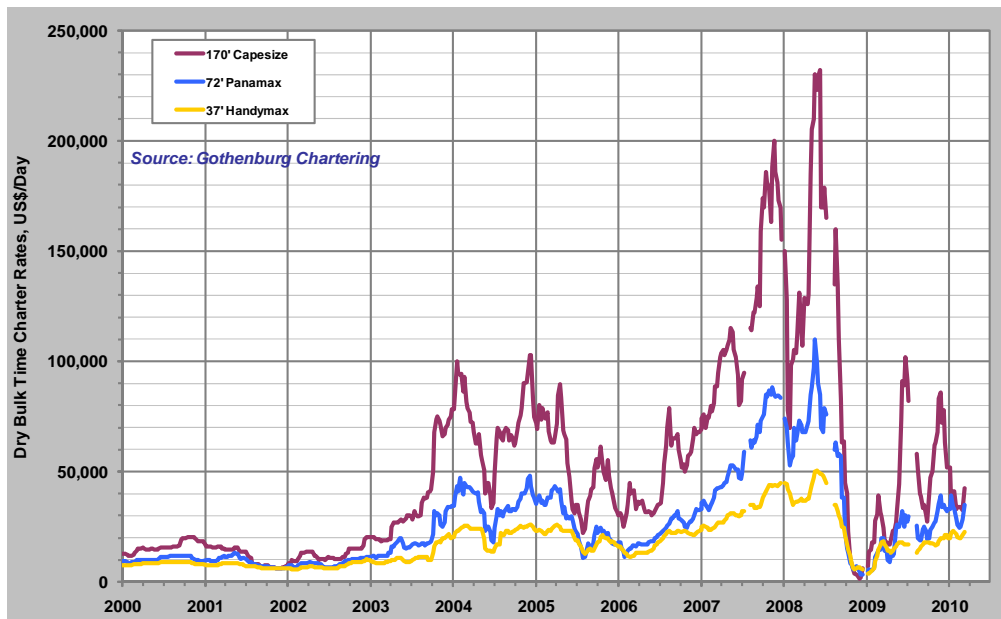
3.5.1 Internationell konkurrens styr kostnadsstrukturen

I takt med att allt fler redare i en ökande utsträckning började bedriva trafik mellan länder över hela världen, så kallad tredjelandstrafik, så ökade den internationella konkurrensen. Fartygstyper har kontinuerligt utvecklats för att effektivisera hanteringen och transporten av de olika godsslagen. De ekonomiska skalfördelarna har varit drivande i utvecklingen och generellt kan det sägas att den redare som innehar den lägsta kostnadspositionen per godsenshet också är den med störst chans att långsiktigt överleva.

Fartygens storlek är ofta maximerad för den eller de trader där de är tänkta att trafikera. Begränsningar utgörs bland annat av vissa farleder, passager, hamnarnas dimensioner och godssändningarnas storlek. Fartygens design, operation samt marknadernas funktion varierar mellan godsslag och trad. Dessutom förändras villkoren över tiden. Strategivalen för en redare står i princip mellan att erbjuda en standardlösning till gällande pris på marknaden eller att erbjuda en specialanpassad, differentierad, service vilken ofta är integrerad med transportköparens logistiksystem. Här kan innovation och specialisering bidra till en ökad konkurrenskraft. Dessutom är det nödvändigt att hela tiden anpassa sin flottstorlek och sammansättning efter cykliska variationer av kapacitetsefterfrågan.

Marknadsförutsättningarna svänger snabbt och kraftfullt. Påverkan på såväl fartygens värden som intjäningen är direkt. Figur 10 exemplifierar de stora svängningarna av fartygshyrorna, i det här fallet för torrbulkfartyg. "All-time-high" nåddes 2008 för de stora bulkfartygen. Då chartrades sådana fartyg till en prisnivå som översteg US\$ 230 000 per dag. Vid årsskiftet 2008/2009 var hyrorna nere under US\$ 4 000 per dag. Liknande exempel finns från flera fartygssegment även om detta är ett av de mer dramatiska. När marknaden är nere i en dalgång är det endast de rederier med de lägsta kostnadspositionerna som kan driva sina verksamheter vidare, såvida inte man lyckats teckna långsiktiga avtal till bättre villkor innan recessionen inträdde.

Figur 10: Tidscharterhyror för torrbulkfartyg, US\$ per dag



Källa: Lloyds Register Fairplay, 2010.

Ovanstående resonemang belyser betydelsen av att vara väl kostnadspositionerad på marknaden för långsiktig överlevnad. Denna betydelse är givetvis generellt viktig, men den är avgörande i de lastfartygssegment där trafik bedrivs i internationell konkurrens. Trafik som bedrivs mellan två hamnar, vanligtvis med färjor eller roro-/ropaxfartyg är inte alltid i samma utsträckning utsatta för direkt internationell konkurrens, även om det finns flera goda exempel på direktkonkurrerande förbindelser (exempelvis mellan Sverige-Tyskland och i Engelska Kanalen). Konkurrens finns där även i form av andra transportalternativ såsom lastbil-bro-kombinationer.

Fartygsdriftens huvudkostnadsposter består av bemanning, försäkringar, smörjmedel, reparationer, underhåll samt kapitalkostnader. Härutöver kommer också bunkerolja för driften. Priserna för de flesta av kostnadsposterna sätts internationellt och prisvariationerna påverkar således i stort sett alla samtidigt. Däremot skiljer sig villkoren för personal och bemanning mellan länder.

3.5.2 Personal- och bemanningskostnader

Bemanningskostnaderna fungerar något annorlunda än övriga kostnadsposter, eftersom villkoren sätts av regelverken i den flaggstat som fartyget är registrerat. Kring detta regelverk sker förhandlingarna mellan arbetsmarknadens parter. För fartyg registrerade i det svenska registret gäller således det svenska regelverket och de svenska avtalen. Lönevillkoren för det svenska manskapet ombord på svenskregistrerade fartyg är reglerade i storsjöavtalet respektive färjeavtalet. Det svenska regelverket inbegriper idag två huvudprinciper för bemanning. Dessa avser sjöfartstödet, som gäller hanteringen av inkomstskatter och sociala avgifter (nettomodellen), samt möjligheterna att tillfälligt anställa personal till internationellt gällande villkor (TAP-avtalet).

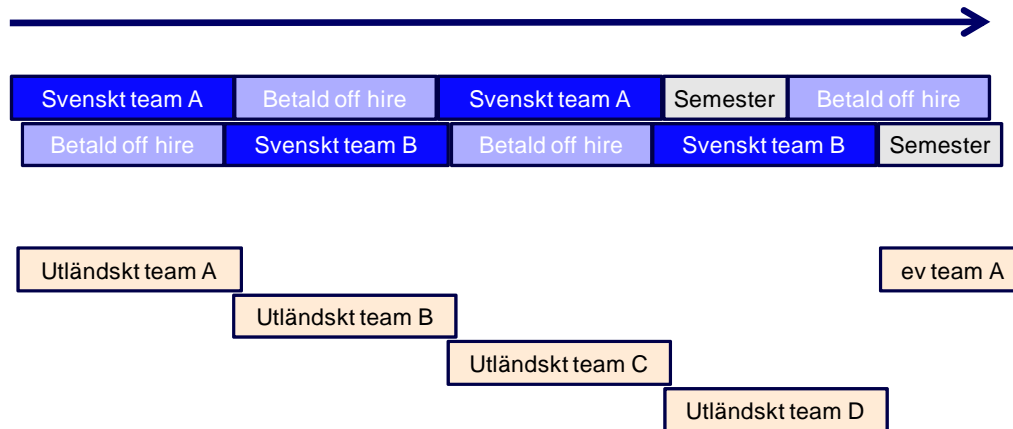
Nettomodellen infördes 2001 och innebär återbetalning av inkomstskatterna och de sociala avgifterna för ombordanställd personal. När nettomodellen infördes gjordes detta med en politisk enighet. Syftet var att ge den svenska sjöfartsnäringen likvärdiga

konkurrensvillkor på lönekostnadssidan som andra EU länders sjöfartsnäringar. Färjenäringen inkluderades i detta. En kraftfullt bidragande orsak var de förändrade villkoren som avvecklingen av tax-freeförsäljningen innebar. Betydelsen av nettomodellen för bevarandet av den svenska färjenäringen i den nuvarande recessionen har varit stor.

TAP-avtalet tillkom 1998 och ger möjlighet för ett svenskt rederi att tillfälligt anställa utländsk personal på samtliga befattningar ombord. Avtalet tillåter att upp till 50 procent av personalen per funktion anställs till TAP-avtalets villkor. Av praktiska skäl har det överenskommit att fördelningen ska vara 50/50 för rederiets flotta. Således behöver inte 50 procent av samtliga befattningar ombord på varje enskilt fartyg vara svensk/utländsk så länge som balansen upprätthålls för flottan som helhet.

Svensk personal har betalt för en årsanställning. Det innebär att de anställda uppbär lön under såväl arbetsperioder som viloperioder (off hire) plus att de får betald semester. Således är det drygt två personer årsanställda per befattning. Detta benämns vanligen 2:1. Tillfälligt anställd utländsk personal uppbär lön endast under arbetsperioderna. Ersättningen för viloperiod är inkluderad i lönen för arbetsperioden. Om rederiet anställer ny personal efter varje tjänstgöringsperiod så krävs det därmed endast drygt en årsperson per befattning. Den vanliga benämningen för detta är 1:1. Det är skillnaderna mellan 2:1 och 1:1 systemen som utgör den största kostnadsskillnaden i dagsläget mellan svenska och utländska fartyg. De svenska grundlönenivåerna är inte höga.

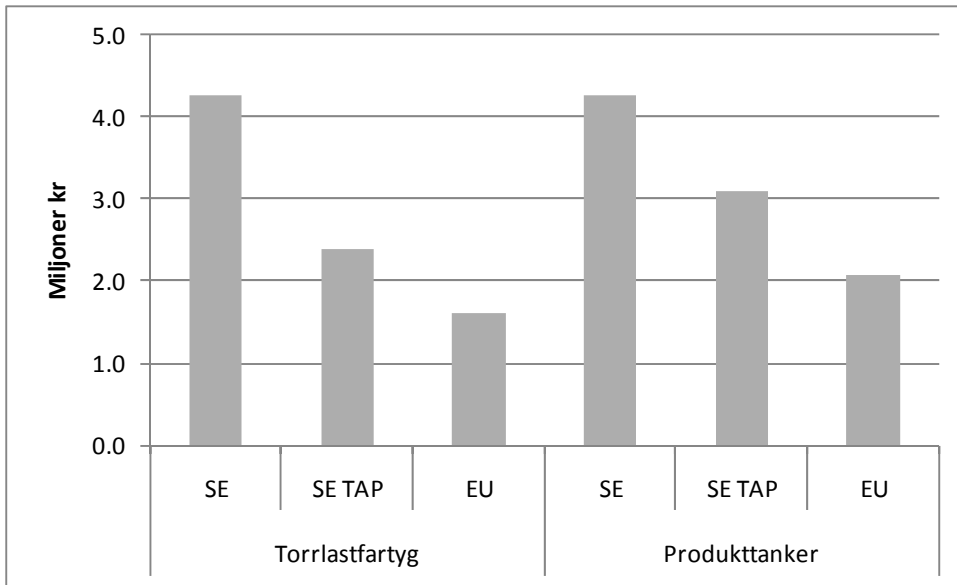
Figur 11: Illustration av skillnaderna mellan 2:1 och 1:1 i bemanningssystemen



Källa: Lloyds Register Fairplay, 2010.

Kostnadsskillnaderna per fartyg och år blir betydande. Nedanstående graf pekar på en skillnad på cirka 1 miljon kronor per fartyg och år för manskapkostnaderna. Då är jämförelsen gjord gentemot nu gällande TAP-avtal. Vissa kalkyler pekar på att skillnaderna kan vara avsevärt högre. Härtill kommer även skillnader för övriga befattningar ombord.

Figur 12: Skillnader i manskapskostnader per fartyg och år



Källa: Lloyds Register Fairplay, 2010.

Figuren ovan visar skillnaderna i kostnaderna under ett år för manskapet ombord ett representativt produkttank- samt torrlastfartyg.

- SE reflekterar kostnaderna om samtliga positioner ombord besätts av svensk personal och fartyget är registrerat i Sverige, det vill säga har svensk flagg, samt att nettomodellen tillämpas.
- SE TAP visar motsvarande kostnader om fartyget är registrerat i Sverige och TAP-avtalet samt nettomodellen tillämpas. Det innebär att 50 procent av positionerna ombord besätts av svensk personal och den andra hälften är beräknad på filippinsk besättning. Den svenska besättningen är beräknad till att årsbesättningen per position är cirka 2.2 och för den filippinska är motsvarande cirka 1.1.
- EU innebär att senior- och juniorofficerarna ombord besätts till hälften av svensk och till andra hälften av filippinsk besättning helt lika med TAP-avtalet, men att besättningen helt besätts av filippinsk besättning. Flagg är annan EU-flagg än svensk.

Med seniorofficer avses i det här räkneexemplet skeppare, förste officer samt förste och andre maskinbefäl. Till juniorofficer räknas i det här fallet andra och tredje officer samt tredje och fjärde maskinbefäl och 1:e elektriker. Bemanningen per fartyg är sex befäl och åtta manskap. För manskapet har det beräknats 2½ timmas övertid per vecka. För varje 30-dagarsperiod har det antagits en genomsnittlig tilläggstid på fyra dagar för samtliga befattningar för resor, överlämningar, sjukdom, läkarbesök och övrig betald tid.

En grov uppskattning antyder att den sammanlagda kostnadsnackdelen för svensk sjöfart för svenskt manskap, det vill säga skillnaden mellan 2:1 och 1:1, i dagsläget uppgår till 300-500 miljoner kronor. Flertalet svenska rederier har under lång tid burit denna merkostnad då man ansett att det har ett värde att flagga svenskt och att ha svensk personal ombord. På denna punkt är arbetsmarknadens parter överens. Det är dock ofrånkomligt att man inte kan fortsätta verka år efter år med en kostnadsnackdel. Då bygger man inte upp

den ekonomiska styrkan som är avgörande för att överbrygga konjunktursvackor. Den nuvarande recessionens djup har gjort det svårt även för de mer resursstarka verksamheterna att klara sig.

Innan man tittar på vilka åtgärder som skulle kunna komma ifråga för att överbrygga detta konkurrenshandikapp så bör fördelarna med att behålla svenskt manskap först diskuteras. Mervärdet av att ha svensk personal ombord är givetvis svårt att mäta då det handlar om så kallade mjuka variabler. Några av huvudpunkterna som anges i intervjuerna med branschens företrädare berör följande aspekter;

- Yrkesstolthet. Om man vet att man kommer tillbaka till samma fartyg efter viloperioden och man personligen känner personen man lämnar över till så ökar viljan att göra jobbet extra noga. Kvaliteten ökar.
- Språket. Engelska är generellt det regerande språket inom sjöfarten. Om personalen ombord pratar sitt modersmål underlättar detta för samtliga. Risken för missförstånd minskar med positiv inverkan på kvalitet och säkerhet. Språket har också betydelse för den sociala samvaron ombord.
- Kulturell och social bakgrund. Om man delar kulturell och social bakgrund har det i många fall en positiv inverkan på det sociala livet ombord. Det hänger ihop med saker som kan anses triviala men likafullt betydelsefulla såsom sport, politik, kultur, vänner och bekanta.
- Rekryteringsbas för andra befattningar såväl ombord som iland. Det anses värdefullt att personalen har erfarenhet från det praktiska handhavandet ombord.

Dessa punkter är viktiga för bevarande och utveckling av kvaliteten och säkerheten inom svensk sjöfart.

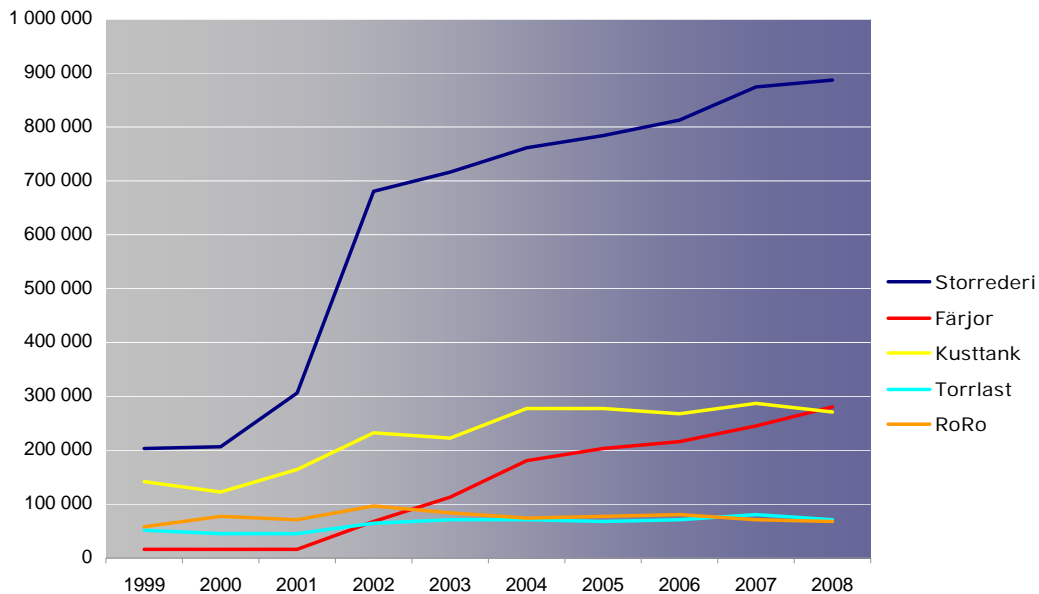
I samband med Transportforums konferens i Linköping i januari 2010 meddelade infrastrukturminister Åsa Torstensson att regeringen kommer att se över möjligheterna att införa ett svenskt internationellt fartygsregister. Regeringen tillsatte den 14 januari en utredare med uppdraget att bland annat se över förutsättningarna för och säkerställa det svenska näringslivets tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter, samt frågan om ett internationellt register. Utredaren ska lämna sitt betänkande den 27 oktober

3.5.3 Sjöfartsstödet

Sjöfartsstödet enligt nettomodellen som infördes 2001 innebär att svenskflaggade last- och passagerarfartyg som används i internationell trafik kan krediteras skatter och arbetsgivaravgifter för ombordanställda. Syftet med sjöfartsstödet är att ge svensk sjöfartsnäring konkurrensvillkor som är likvärdiga med våra närmaste konkurrentländer. Stödet beviljas av Rederinämnden enligt vissa villkor, som bland annat gäller krav på försäkringar och att ställa praktikplatser till förfogande. I den årliga avrapporteringen till regeringen framgår att sjöfartsstödet mer än tredubblats under perioden 1999 till 2008. Den största förändringen skedde mellan 2001 och 2002, då den nya förordningen för sjöfartsstödet nästan resulterade i en fördubbling av stödet. Förklaringen är att tillämpningsområdet ändrades så

att även passagerarfartyg kunde omfattas av stödet. Detta syns tydligt i utvecklingen för färjor och storrederier³⁰.

Figur 13: Sjöfartsstödet fördelning per segment, 1999-2008



Källa: Rederinämnadens avrapportering 2000-2009, (egen bearbetning)

Under 2008 uppgick stödet till drygt 1 580 miljoner kronor, fördelat på 67 rederier³¹. Rederistödet omfattade 221 fartyg och drygt 8 800 anställda³². Under 2009 ökade antalet anställda på godkända fartyg till 9 255 personer, främst på grund av inflaggning av finska passagerarfärjor. Däremot har både antalet stödberättigade fartyg och antalet anställda på övriga fartyg minskat.

I absoluta tal står storrederierna, framför allt Stena Line, för de största beloppen, nästan hälften av stödet. Detta kan förklaras av att de stora passagerarfartygen i jämförelse med andra fartygstyper har stora besättningar, med många anställda inom intendenturen, till exempel städning, catering och servering. Däremot är sjöfartsstödet storlek i förhållande till omsättning betydligt lägre bland storrederierna än bland övriga fartygstyper, vilket kan bero på att dessa har en mer diversifierad verksamhet. Störst ekonomisk betydelse tycks sjöfartsstödet ha för fartyg inom RoRo och kusttank, men även för mindre färjor har andelen ökat kraftigt under de senaste fem åren.

³⁰ I storrederier inkluderas rederier med verksamhet inom flera segment; Stena AB-koncernen, som svarar för ungefär tre fjärdedelar av omsättningen, Wallenius AB, Concordia, TransAtlantic samt Broströms (2008).

³¹ Enligt Rederinämnadens avrapportering till Regeringen, Dnr RN 09/17, baserad på tillgängliga årsredovisningar enligt en etablerad metod.

³² Underlag från Rederinämnaden.

Tabell 3: Sjöfartsstödet som andel av omsättning per segment, 1999-2008

Fartygssegment/år	RoRo	Torrlast	Färjor	Kusttank	Storrederi
1999	2,70	8,36	0,50	8,78	0,84
2000	2,97	6,87	0,55	7,76	0,96
2001	4,75	7,82	1,00	7,15	1,33
2002	12,08	6,96	3,39	9,74	3,08
2003	11,26	7,84	5,79	9,14	3,24
2004	10,84	7,65	7,60	11,75	3,10
2005	9,59	6,44	7,79	11,13	2,75
2006	8,54	6,48	9,67	10,06	2,84
2007	9,01	6,47	9,30	12,40	2,86
2008	9,74	5,66	8,65	12,09	2,50

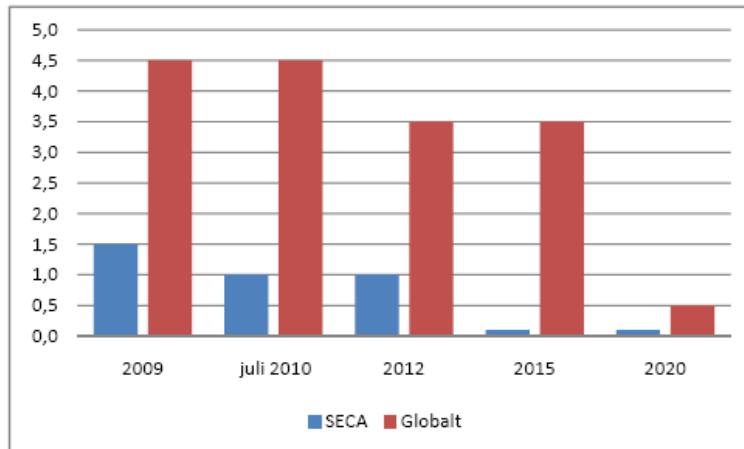
Källa: Rederinämndens avrapportering, 2000-2009 (egen bearbetning)

3.5.4 Bunkerkostnader

En stor kostnadspost inom sjöfarten utgörs av bunkerkostnader, framför allt bränsle. Kostnaderna för fartygsbränsle bestäms i hög grad av prisutvecklingen för råolja på den globala marknaden. Tillgången till råolja styrs främst av länderna inom OPEC. Under senare år har priset på råolja fluktuerat, vilket påverkat kostnaderna för fartygsbränsle. Mellan 2004 och mitten av 2008 ökade kostnaderna successivt. Sedan resulterade finanskrisen och påföljande lågkonjunkturen i ett kraftigt prisfall under hösten 2008.

Eftersom bunkerkostnaden kan utgöra mellan 40 och 50 procent av den totala kostnaden för att driva ett fartyg får en fördyring av bränslekostnaderna stora ekonomiska effekter på sjöfarten. I september 2008 beslutade miljökommittén för IMO, International maritime Organisation, att sänka gränsvärdet för svavel i marina bränslen. Idag är högsta tillåtna svavelhalt i marint bränsle 4,5 viktprocent, men från 2012 sänks gränsen till 3,5 viktprocent och till 0,5 viktprocent från 2020 eller beroende på tillgång senast 2025. Inom vissa särskilt känsliga områden, som Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen (så kallade SECA, Sulfur Emission Control Area), kommer halten att sänkas från dagens 1,5 viktprocent till 1,0 viktprocent redan under 2010. Från och med 2015 sänks gränsen ytterligare, till 0,1 viktprocent.

Figur 14: Nya gränsvärden för svavel



Källa: Sjöfartsverket (2009)

Sjöfartsverket har under 2009 genomfört en beräkning av effekterna av de skärpta gränsvärdena för svavel i marina bränslen³³. En farhåga som framförts har gällt tillgången till lågsvavligt bränsle. Detta kan bli ett problem under en övergångsperiod, men efter 2015 menar de flesta bedömare att tillgången bör vara tillräcklig. Däremot beräknas bränslekostnaderna vara cirka 50-55 procent högre år 2015, förutsatt ett oförändrat råolja pris. För fartyg som huvudsakligen transporterar gods mellan hamnar inom SECA (Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen) kan ökningen av bränslekostnaderna uppgå till hela 70 procent, till följd av de strängare gränsvärdena i regionen, förutsatt att priset på destillerat bränsle förblir oförändrat. Dessutom tillkommer vissa kostnader för teknisk anpassning av motorer och kringutrustning.

³³ Sjöfartsverket (2009), *Konsekvenser av IMO:s nya regler för svavelhalt i marint bränsle*.

Faktaruta: Stena Line

Stena-koncernen är Sveriges största rederi, med en omsättning på över 26 miljarder kronor under 2008 och verksamhet inom en rad olika områden. Förutom färjetrafiken så är man även verksamma inom offshore, godstransporter, fastighets- och finansområdet samt inom metall. Koncernen opererar ett sextiotal tankfartyg i internationell trafik, samt ett tiotal RoRo-fartyg och färjor för uthyrning till andra operatörer. Rederiets managementbolag Northern Maritime, som opererar ett hundratal fartyg och har drygt 5 000 anställda, och Offshorebolaget Stena Drilling, som opererar sju borrhöggar och har 1 000 anställda, drivs från Glasgow och Aberdeen med internationell besättning.

Stena Line är ett internationellt transport- och reseserviceföretag och ett av världens största färjerederier. Stena Line, med en omsättning på 10 miljarder kronor, opererar totalt 37 fartyg och sysselsätter cirka 5 500 personer, varav 3 000 i Sverige. Resultatet har pendlat kraftigt genom åren. I samband med Estoniakatastrofen 1994 och avvecklingen av taxfree-försäljningen i slutet av 1990-talet försämrades resultatet dramatiskt. Under 2000-talet hade företaget en rad goda år innan den ekonomiska krisen under 2008-2009 resulterade i försämrade resultat. Eftersom bunkerkostnaderna har en stor inverkan på resultatet så är man kritiska till de nya gränsvärdena för svavel inom vissa geografiska områden, som man anser påverkar konkurrenssituationen. Samtidigt investerar Stena-koncernen mycket i design och prestandautveckling för nya fartyg, exempelvis inom energieffektivisering, ofta i samverkan med svenska underleverantörer.

Stena Line driver färjelinjer mellan Sverige och kontinenten, mellan Irland och Storbritannien samt mellan Storbritannien och Holland. Under 2009 transporterades cirka 11,3 miljoner passagerare, 2,5 miljoner privatbilar och 1,4 miljoner fraktenheter på dessa linjer. Man anställer huvudsakligen personal från de länder som man trafikerar och normalt flaggas därför färjorna till något av dessa. Att öppna en färjeförbindelse innebära en stor investering, vilket gör företaget mindre rörligt. Stena Line har idag fyra egna hamnar i Storbritannien och Holland.

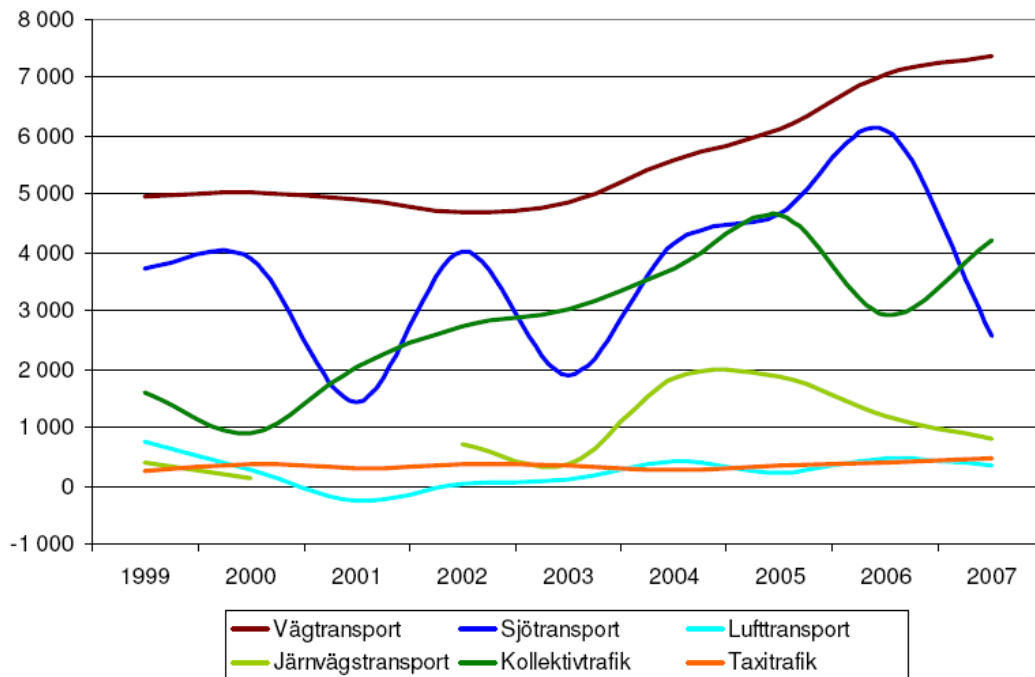
Källa: Internt presentationsmaterial

Det finns idag ett ökat intresse för utveckling av nya, mer effektiva energilösningar, som exempelvis användningen av naturgasen LNG. Mycket tyder på att LNG släpper ut mindre av miljöpåverkande ämnen än den lågsvavliga olja som kommer att gälla i framtiden. Intresset har ökat från leverantörerna, men det är fortfarande oklart hur den framtida prisbildningen kommer att se ut och om det kan motivera investeringar i nya fartyg.

3.5.5 Kapitalkostnader

Rederiverksamheten är en mycket kapitalintensiv bransch, vilket är en förklaring till att sjöfarten har en högre koncentration av både nettoomsättning och anställda till ett begränsat antal större företag än övriga delar av transportbranschen. Varje investering i ett nytt fartyg kan representera många hundratals miljoner kronor. När det gäller investeringar så uppvisade aktiebolagen inom sjöfarten höga nivåer, men volymer varierade kraftigt mellan åren. Även soliditeten i branschen är hög, omkring 40 procent, mot cirka 25-20 procent i de övriga delarna av transportsektorn.

Figur 15: Investeringar i de sex delarna av transportbranschen, 1997-2007



Källa: SIKA, 2009

Höga kapitalinvesteringar och kraftiga konjunktursvängningar innebär att beskattning i samband med köp och försäljning av fartyg har stor betydelse för resultatet. Tidigare fanns så kallade fartygsfonder, för att möjliggöra långsiktig planering av köp och försäljning av fartyg. Inom EU har man istället infört så kallad tonnageskatt, som delvis kompenserar för detta. Detta system finns i majoriteten av sjöfartsnationer inom EU, exempelvis Norge, Danmark, Finland, Storbritannien och Holland. Syftet är att ge rederier i Europa bättre möjligheter att balansera köp och försäljning av fartyg, för att kunna konkurrera med rederier i länder med så kallad bekvämlighetsflagg. Tonnageskatt innebär att inkomst vid befaktning av fartyg beskattas schablonmässigt med utgångspunkt i fartygets storlek (nettodräktighet) istället för på de faktiska inkomsterna. Fördelen med tonnageskatt är störst under högkonjunktur, då redarna kan bygga upp ett kapital, för att sedan utnyttja vid lågkonjunktur.

Frågan om tonnageskatt har under flera år varit prioriterad inom Sveriges Redareföreningen. Under 2006 genomfördes en utredning som föreslog att Sverige skulle införa ett system med tonnageskattning av fartyg³⁴. Enligt utredningsförslaget måste ett rederi uppfylla vissa villkor för att kvalificeras för att omfattas av tonnageskattning. Att utnyttja tonnageskattereglerna skulle däremot vara frivilligt och rederiet skulle kunna välja om man vill utnyttja systemet eller inte under en tioårsperiod. På lång sikt skulle kostnaden för tonnageskatten, enligt utredningen, ligga ungefär i nivå med skatteinkomsterna enligt nuvarande skattesystem.

Systemet med tonnageskatt skapar långsiktiga förutsättningar för rederier att utnyttja konjunkturcykler för att köpa och sälja fartyg vid lämplig tidpunkt. Idag måste redarna, för att undvika kapitalbeskattning, köpa och sälja fartyg under samma år. Detta minskar

³⁴ SOU 2006:20, Tonnageskatt, Tonnageskatteutredningen, 24 februari 2006.

möjligheterna att planera inköpen av fartyg genom att sälja vid högkonjunktur och köpa under lågkonjunktur, då priserna är lägre. Eftersom sjöfartsnäringen är en kapitalintensiv bransch så kan finansiella kostnader utgöra en stor del av verksamhetens omsättning. Samtidigt hävdas det inom branschen att detta framför allt är ett problem för små och medelstora redare, som inte själva har tillräckligt många fartyg för att kunna planera för avskrivningar. Andra hävdar att det med hjälp av skatteplanering och inlåning av fartyg finns möjligheter att hantera problemet. Den nuvarande regeringen har meddelat att man inte har för avsikt att fatta något beslut om tonnageskatt under innevarande mandatperiod. Med dagens ekonomiska situation är betydelsen av tonnageskatt mer begränsad och frågan är därför mindre akut.

3.5.6 Avgifter och andra kostnader

Det finns inom sjöfarten en kritik mot de avgifter som sjöfarten betalar till Sjöfartsverket för farleder och lotsning, liksom de avgifter som betalas till Transportstyrelsen för registrering och tillsyn. Farledsavgifterna utgör en finansieringsform för att bland annat täcka Sjöfartsverkets kostnader för sjöfartens infrastruktur, men också för att täcka statlig sjöfartsadministration vid Sjöfartsverket och vid Transportstyrelsen. Sjöfartsverket har aviserat en avsikt att höja farledsavgifterna något under 2010. Samtidigt är infrastrukturinvesteringar och administration inom vägar och järnvägar i högre grad skattefinansierade. Under 2008 betalade järnvägens användare 514 miljoner kronor i banavgifter. Samtidigt uppgick kostnaderna för underhåll, drift och administration av järnvägen till drygt sex miljarder och investeringarna till cirka 10 miljarder kronor.

När det gäller tillsyn finns det inom International Maritime Organisation, IMO, internationellt beslutade konventioner om lagstadgade krav på tillsyn avseende exempelvis miljö och säkerhet på fartyg. I Sverige är Transportstyrelsen ansvarig myndighet för tillsynen. Klassificeringssällskap kan bli erkända organisationer (recognised organisations) inom EU. Det innebär att nationella myndigheter har rätt att delegera tillsyn till dem. Många länder, bland annat Danmark, har delegerat merparten av den lagstadgade tillsynen till klassificeringssällskapen. Även i Sverige har en del av tillsynen delegerats och det pågår ett uppdrag för att utreda om eventuellt ytterligare delar av tillsynen bör delegeras. Dessutom pågår en process för ratificering av en ILO-konvention, Maritime Labour Convention.

Transportstyrelsen höjde vid årsskiftet avgifterna för fartygstillsynen kraftigt, vilket påverkar både den rutinmässiga inspektionsverksamheten och kostnader för att registrera fartyg i det svenska registret. Enligt en beräkning genomförd av Svensk Sjöfartstidning 29/1 2010 varierar registreringskostnaden kraftigt mellan Färöarna, Danmark och Sverige. Den största skillnaden utgörs av en så kallad stämpelskatt (426 000 kr), som i Danmark motsvaras av en Tingslysningsavgift (176 000 kr) och som saknas på Färöarna. Exklusive skatter hamnar kostnadsnivån för registrering i Sverige (199 000 kr) mellan Danmark (185 000 kr) och Färöarna (265 000 kr)³⁵.

Lotsavgifterna täcker en betydande del av kostnaderna för lotsningsorganisation, men återstoden finansieras av farledsavgifterna. Avgifterna för lotsning ökade med tio procent vid årsskiftet³⁶. I sin treårsplan för perioden 2011 till 2013 har Sjöfartsverket aviserat avsikten att höja lotsavgifterna med ytterliga 5 procent per år i januari 2011 såväl som 2012 och 2013. Avsikten är att nå full kostnadstäckning för verksamheten.

³⁵ Transportstyrelsen, arbetsmaterial.

³⁶ www.sjofartsverket.se.

Dessutom betalar sjöfarten hamnavgifter, som dels täcker kajhyra, dels kostnader för stuverihantering. Liksom farledsavgifter och lotsavgifter är dessa desamma för alla fartyg som trafikerar svenska hamnar.

4 En kartläggning av sjöfartssektorn

4.1 Definition

I regeringsuppdraget framförs ett önskemål om en kartläggning av det svenska maritima klustret, definierat som den svenska rederinäringen och därtill direkt kopplade stödtjänster och underleverantörer, såsom hamnar, leverantörer, utrustningstillverkare, skeppsmäklare med flera. I föreliggande rapport har denna grupp definierats som den svenska sjöfartssektorn, för att inte riskera sammanblandning med de pågående diskussionerna om utveckling av det svenska maritima klustret, som tar avstamp i EU:s bredare definition. Syftet med detta kapitel är att med utgångspunkt i offentlig statistik pröva olika metoder för att ge en avgränsning, beskrivning och analys av den svenska sjöfartssektorn i ekonomiska termer på nationell och regional nivå. Utgångspunkten är att sjötransporter, inklusive rederierna, utgör kärnan i sjöfartssektorn. Stödtjänster och underleverantörer från andra branscher har inkluderats i den mån de gått att identifiera i offentlig statistik. För en mer komplett presentation av övriga aktörer inom det maritima klustret hänvisas till nästa kapitel.

4.2 Metod

Med stöd av offentlig statistik från SCB har en analys genomförts för att studera hur starkt olika sektorer är länkade till branschen sjötransport. Det är utifrån denna analys som sjöfartssektorn avgränsas i föreliggande rapport. De eventuella brister i dataunderlagets precision som följer av användandet av SCB:s officiella statistik får vägas mot att dessa data på ett enhetligt sätt kan jämföra sjötransporter och sjöfartssektorn med andra branscher.

Med SCB:s input-output tabeller är det möjligt att kartlägga vilka branscher som har störst betydelse som leverantörer av varor och tjänster till sjötransport, och de nationella leveransernas betydelse i förhållande till import. Med input-output analys kan därefter storleken på den produktion och sysselsättning som direkt och indirekt genereras av sjötransporter uppskattas. Denna uppskattning baseras på de beräknade produktions- och sysselsättningsmultiplikatorerna. Dessa multiplikatorer, som ger en uppskattning av den indirekta produktion och sysselsättning som sjötransporter ger upphov till, avser alla branscher som är leverantörer av varor och tjänster till sjötransporter och dess underleverantörer.

Men alla delar av de branscher som direkt eller indirekt är leverantörer till sjötransport kan inte inbegripas i sjöfartssektorn. Ett nödvändigt villkor för att en bransch ska definieras som en del av sjöfartssektorn är att branschens leveranser till sjötransporter utgör en förhållandevis stor andel av dess totala leveranser. Ett försök till en sådan avgränsning presenteras i kapitlet.

På motsvarande sätt kan det tyckas rimligt att i sjöfartssektorn inkludera de kundbranscher för vilka en förhållandevis stor andel av branschens totala kostnader för insatsvaror och tjänster utgörs av svenska sjötransporttjänster. Av flera skäl är dock en sådan analys inte helt meningsfull att genomföra. Ett skäl är att input-output tabellerna enbart anger mottagande bransch för den del av sjötransporttjänsterna som rör inrikes sjöfart. Huvuddelen av sjötransporters produktion avser export, vilket innebär att tjänsterna utförs

på uppdrag av kunder utanför Sverige. Exporten kan med tillgängliga data inte kopplas till vilka kundbranscher som använder svenska sjötransporttjänster. Ett annat skäl är att kundbranscherna i Sverige till stor del väljer leverantör av sjötransporttjänster på en internationell marknad för sin export.

4.3 Sjötransporters kopplingar till andra branscher

4.3.1 Klustret ur ett input-output perspektiv

För att identifiera sjötransporternas kopplingar till andra delar i näringslivet har en så kallad input-output analys genomförts. Med hjälp av SCB:s input-output tabeller för 2005 har försörjningsbalansen för svensk sjötransport tagits fram, framför allt rederier.

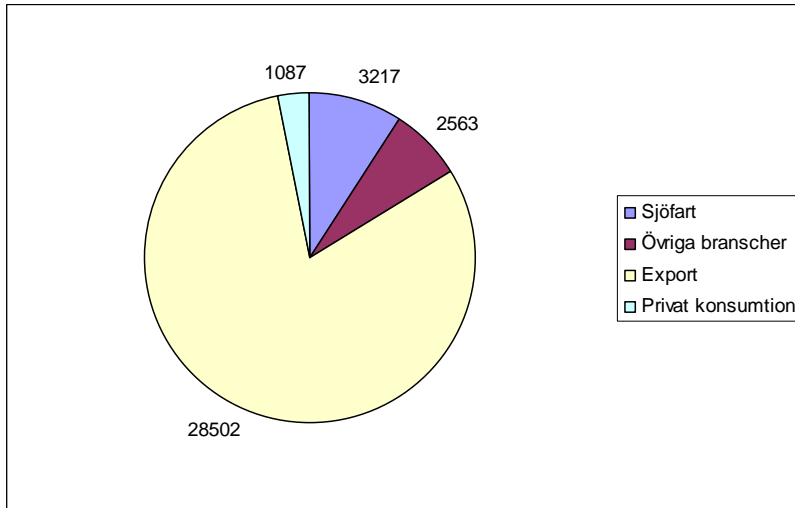
Sjötransporternas totala produktionsvärde under 2005 uppgick till 39 231 miljoner kronor, men då ingick inte bara sjötransporttjänster utan även andra företagstjänster. Det kan exempelvis gälla den fastighets- och finansieringsverksamhet som bedrivs inom Stena-koncernen. Totalt utgjorde sjötransporttjänsterna 90 procent av produktionsvärdet, motsvarande 35 369 miljoner kronor³⁷. Antalet sysselsatta uppgår enligt Nationalräkenskaperna till cirka 14 000 personer.

Som framgår i nedanstående figur, så går huvuddelen av de tjänster som sjötransporter producerar, drygt 80 procent, på export³⁸. Branschens andel av Sveriges totala export år 2005 är 2,3 procent medan andelen av den totala produktionen är 0,7 procent. Exportandelen är mycket hög också i jämförelse med andra branscher. Endast kemisk industri (SNI92 = 24) och elektro- och teleindustri (SNI92 = 31-32) uppvisar högre exportandelar. Drygt tre procent av leveranserna går till privat konsumtion, troligen främst färjetrafik, medan rester fördelas på leveranser inom den egna branschen, 3 217 miljoner kronor, i form av in- eller uthyrning av fartygskapacitet, och till övriga branscher i landet, 2 563 miljoner kronor.

³⁷ I det följande definieras branschen sjöfart synonymt med tjänsten sjöfart, liksom övriga branscher definieras av den typiska produkten för respektive bransch.

³⁸ Värdet av importerade rederitjänster år 2005 beräknas uppgå till 14 700 miljoner kronor, det vill säga exporten är nästan dubbelt så stor.

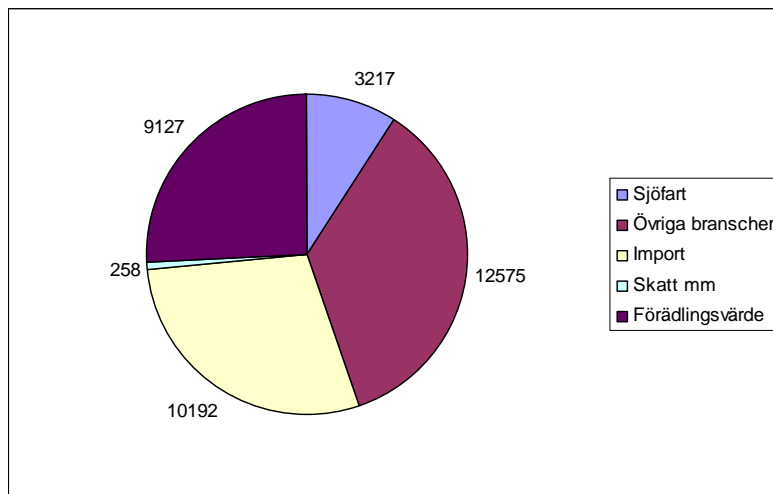
Figur 16: Sjötransporternas leveranser (försörjningsbalans för sjötransporters användning), miljoner kronor, 2005 (löpande priser)



Källa: SCB Nationalräkenskaperna, 2005

Detta innebär att sjötransporter även är en viktig leverantör till den egna branschen. Inköp från den egna branschen uppgår till cirka 9 procent av produktionsvärdet, och inköp från övriga svenska branscher till 12 575 miljoner kronor, motsvarande cirka 36 procent av produktionsvärdet. Det sammanlagda värdet av nationellt producerade insatsvaror och -tjänster uppgår därmed till cirka 45 procent av sjötransporternas totala produktionsvärde. Import av insatsvaror och -tjänster till sjötransport uppgår till 10 192 miljoner kronor, varav import av drivmedel svarar för drygt 3 000 miljoner kronor. Inklusivt import utgör värdet av alla insatsvaror och -tjänster drygt 73 procent av 2005 års produktion.

Figur 17: Sjötransporternas inköp och övriga utgifter (försörjningsbalans för sjötransporters tillgångar), miljoner kronor, 2005 (löpande priser)

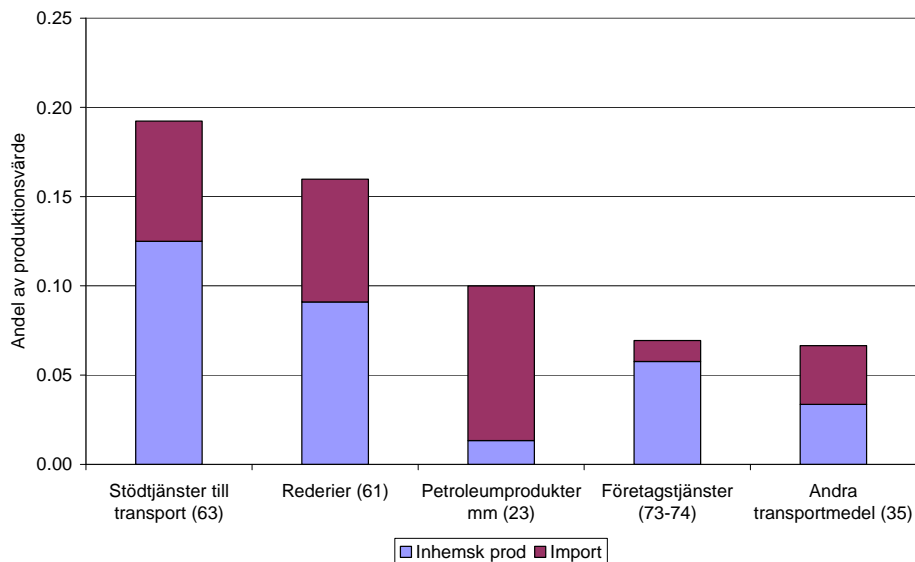


Källa: SCB Nationalräkenskaperna, 2005

I nedanstående figur visas de fem branscher som svarar för huvuddelen, 80 procent, av alla insatsvaror och -tjänster till sjötransport. Dessa utgörs av följande kategorier;

- Stödtjänster till transport, inklusive hamnar, stuverier, skeppsmäklare och andra serviceföretag
- Sjötransport, enligt tidigare definition av rederier och annan sjötransport
- Petroleumprodukter³⁹, framför allt leverans av bränsle
- Företagstjänster, exempelvis advokater, konsulter, utbildningsanordnare, branschorganisationer, etcetera.
- Andra transportmedel, inklusive skeppsvarv, bygge och reparation av fartyg

Figur 18: Branscher som svarar för stor andel av insatsleveranser till sjötransport. (SNI92-kod inom parentes)



Källa: Symmetric input-output tables 2000 and 2005 published June 2008, SCB.

Detta innebär att flertalet av de stödtjänster och underleverantörer som definierades som en del av den bredare sjöfartssektorn ingår i analysen, exempelvis hamnar, stuverier, skeppsmäklare och skeppsvarv. Men även aktörer inom Företagstjänster och Petroleumprodukter, som inte definierats som en del av sjöfartssektorn, ingår bland de värdemässigt största leverantörerna. Detta är dock inte ett tillräckligt skäl för att de ska inkluderas i definitionen. Ett nödvändigt villkor för att en bransch ska definieras som en del av sjöfartssektorn är att leveranser till sjöfarten utgör en förhållandevis stor andel av branschens totala leveranser. På frågan vad som ska definieras som en förhållandevis stor andel finns det inget exakt svar. Men det är möjligt att formulera ett någorlunda godtagbart kriterium, se nedan.

4.3.2 Indirekt sysselsättning

SCB:s input-output tabell är definierad för 52 branscher⁴⁰ som levererar varor och tjänster till andra branscher och till slutlig användning. Sedan leveranser till slutlig användning har

³⁹ Tillverkning av stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter.

⁴⁰ Egentligen 52 produkter.

exkluderats kan branscherna rangordnas efter storleken på andelen leveranser till sjötransport (SNI 61). Om andelen är förhållandevis stor eller inte kan förslagsvis bedömas med ledning av en indelning av rangordnade branscher i kvartiler. Det kriterium som använts är att en andel större än tredje kvartilen indikerar att branschen har sjötransport som en av de största kunderna.

Tabell 4: Definition av sjöfartssektorn med ledning av leveranser till sjötransport (SNI92-kod inom parentes)

Leverantör till Sjötransport	Andel av Sjötransportens produktion	Andel av alla leveranser till andra branscher		Produktion och sysselsättning genom leveranser till Sjötransport	
		Leveranser till Sjötransport	3:e kvartil	Produktion miljoner kronor	Sysselsatta
Stödtjänster till transport (63)	0.125	0.043	0.021	4 400	1 700
Andra transportmedel (35)	0.034	0.084	0.004	1 200	700
Petroleumprodukter mm (23)	0.013	0.034	0.021	2 300	100
Livsmedelsindustri (15-16)	0.015	0.013	0.004	1 600	800
Företagstjänster (73-74)	0.058	0.007	0.024	2 000	1 700
Hotell och restaurang (55)	0.004	0.005	0.024	100	200
Försäkringsbolag (66)	0.011	0.042	0.015	400	300
Finansiella tjänster (65)	0.012	0.008	0.014	400	200
Uthyrning (71)	0.015	0.022	0.022	500	100
Total	0.287			12 900	5 800

Källa: Symmetric input-output tables 2000 and 2005 published June 2008, SCB.

För några av ovanstående branscher, Företagstjänster, Hotell och restaurang, Finansiella tjänster och Uthyrning, är andelen leveranser till Sjötransport lägre än vad som definieras som villkor för att Sjötransport ska vara en av branschens större kunder. Det finns ändå skäl att inkludera dessa branscher eftersom motsvarande tjänster utgör en förhållandevis stor del av Sjötransporternas produktionsvärde⁴¹. Totalt för de nio branscher som är förtecknade i ovanstående tabell uppgår värdet av levererade tjänster till Sjötransport till 12 900 miljoner kronor, eller cirka 29 procent av produktionsvärdet. Om det antas att antal sysselsatta i de levererande branscherna är proportionell mot storleken av leveransvärdet ska således ytterligare 5 800 sysselsatta läggas till rederinäringens sysselsättning.

4.3.3 En uppskattning av sjöfartssektorns storlek

Vad som ovan beräknas med stöd av input-output tabeller ger en ofullständig uppskattning av sjöfartssektorn. För de två centrala branscherna, Stödtjänster (63) och Andra transportmedel (35), är svensk sjötransport en viktig del av den relevanta marknaden, men inte hela marknaden. Med data på mer detaljerad nivå kan bilden kompletteras, enligt de uppgifter som redovisas i nedanstående tabell.

⁴¹ Frånsett Finansiella tjänster är det också fråga om tjänster som branschen Sjöfarten producerar, utöver den typiska produkten rederitjänster.

Tabell 5: Produktionsvärde, miljoner kronor, och antal anställda⁴² för branscher inom Andra transportmedel (35) och Stödtjänster (63) år 2005.

Branscher	Produktionsvärde	Antal anställda
a) Andra transportmedel (SNI 35), inklusive		
35.110 Skeppsvarv	2 520	2 133
b) Stödtjänster till transport (SNI 63), inklusive		
63.110 Godsterminaler	6 217	5 144
63.120 Centrala varulager och magasin	2 346	2 153
63.220 Hamnföretag och andra serviceföretag till sjöfart	3 120	2 206
63.400 Speditörer, lastbilscentraler, skeppsmäklare	88 586	20 708
Total	106 490	34 733

Källa: Företagens ekonomi, SCB.

Skeppsvarv (SNI 35110), som utgör en viktig del av Andra transportmedel, har 2 133 anställda, det vill säga drygt 1 400 fler än de 700 sysselsatta som uppskattas i Tabell 4. För branschen Stödtjänster finns det uppgifter på detaljerad branschnivå om Hamnföretag och andra serviceföretag till sjöfart (SNI 63220). För denna bransch uppges 2 206 anställda i Tabell 5, vilket är drygt 500 fler än vad som ovan uppskattas med ledning av leveranser av tjänster till svenska rederier. För de övriga delbranscherna inom Stödtjänster, med totalt 28 000 anställda, är det inte möjligt att avgöra till vilken del dessa verksamheter avser tjänster som ingår i sjöfartssektorn. Med en osäker uppskattning kan 10 procent av dessa antas vara en del av klustret, vilket motsvarar 2 800 personer. Om den tidigare uppskattningen av antal anställda inom sjöfartssektorn, 14 000 inom rederier och 5 800 inom underleverantörer, kompletteras med dessa uppgifter ges följande uppskattning av sjöfartssektorns storlek för år 2005:

Tabell 6: Antal sysselsatta i sjöfartssektorn, 2005

Bransch	Sysselsatta
1. Rederier	14 000
2. Leverantörer till rederier	5 800
3. Skeppsvarv mm, exkl. 2	1 400
4. Hamnföretag mm, exkl. 2	500
5. Övriga stödtjänster, exkl. 2	2 800
Totalt	24 500

Källa: WSP Analys & Strategi, 2010 (egen bearbetning).

Uppskattningen är fortfarande osäker, framförallt vad avser storleken på Övriga stödtjänster, vilket kan motivera att sjöfartssektorns storlek i antal sysselsatta anges i intervallet 25 000 – 30 000.

⁴² Uppgifter om antal anställda kan ge en viss underskattning av antalet sysselsatta.

Faktaruta: En alternativ beräkning av sjöfartssektorns omfattning

Med hjälp av input-output analys går det att uppskatta storleken på all produktion och sysselsättning som direkt och indirekt genereras av sjötransporter. Denna uppskattning baseras på de beräknade så kallade produktions- och sysselsättningsmultiplikatorerna.

Utgående från 2005 års input-output tabell (produkt x produkt) är den beräknade produktionsmultiplikatorn 1,59 och sysselsättningsmultiplikatorn 1,92. Dessa multiplikatorer betyder att en ökad produktion och sysselsättning inom sjötransport ger upphov till en 59 procent större produktionsökning, och en 92 procent större sysselsättningsökning, i hela ekonomin, när hänsyn tas till återverkningarna i alla led av underleverantörer.

Enligt ovan uppgår antalet sysselsatta inom Sjötransport till 14 000 personer år 2005, och indirekt sysselsätts ytterligare 5 800 personer genom de största leverantörerna. Den beräknade sysselsättningsmultiplikatorn på 1,92 innebär att den totala indirekta sysselsättningen, skulle uppgå till ytterligare $0,92 \times 14\,000$, det vill säga knappt 13 000 personer. Detta innebär en total sysselsättning på 27 000 personer.

Vid andra beräkningar⁴³ av sjötransporters branschspecifika (bransch x bransch) sysselsättningsmultiplikator år 2005 uppskattas denna vara något högre; 2,4. Enligt denna genererar rederinärningen en total sysselsättning på drygt 33 000 personer år 2005.

Källa: WSP Analys & Strategi, 2010

4.3.4 Strukturen bland de sysselsatta

Som ett komplement till den ovanstående statistiskt beräknade omfattningen av sjöfartssektorn så har även SCB:s individdata använts för att få fram en uppskattning av antal sysselsatta i sjöfartssektorn 2008. I denna analys utnyttjas de SNI-koder som direkt kan kopplas till sjötransport (SNI 61), det vill säga sjötransporttjänster, inklusive företag i hamnar och stuverier (SNI 63220) och skeppsvarv (SNI 35110). Enligt dessa beräkningar finns det cirka 12 500 anställda inom sektorn. Liksom tidigare beräkningar är detta en kraftig underskattning av antal sysselsatta i sektorn, eftersom de ombordanställda inte inkluderas. Inte heller alla anställda inom hamnförvaltning och alla tjänsteföretag och underleverantörer inkluderas. Ett försök att komplettera de statistiska underlagen görs i nästa kapitel för att sätta in sjöfartssektorn i det större maritima klustret. Däremot kan siffrorna ge vissa intressanta indikationer avseende de personer som arbetar i de delar av sjöfartssektorn som kan identifieras. Samtidigt får tolkningen ske med viss försiktighet.

⁴³ Se *Almega och Unionen (2008), "Det nya näringslivet – samspelet mellan industrin och tjänstesektorn"*.

Tabell 7: Antal anställda i sjöfartssektorn (snävt definierad), 1997 och 2008

	1 997			2 008			1997-2008 (procent)		
	Män	Kvinnor	Total	Män	Kvinnor	Total	Män	Kvinnor	Total
Sjötransporttjänster (inkl. hamnar och stuverier)	1 936	249	2 185	1 817	318	2 135	-6,1	27,7	-2,3
Sjötransport (landbaserad)	2 755	1 625	4 380	3 007	1 750	4 757	9,1	7,7	8,6
Skeppsvarv	3 730	381	4 111	4 967	599	5 566	33,2	57,2	35,4
Totalt sjöfartssektorn	8 421	2 255	10 676	9 791	2 667	12 458	16,3	18,3	16,7

Källa: SCB/RAMS, 2008

Det är framför allt två observationer som kan vara av intresse i den ovanstående tabellen. Det första är att andelen kvinnor inom sjötransporttjänster har ökat under den senaste 10-årsperioden. Den andra att skeppsvarven visar på en kraftig tillväxt i antal anställda under perioden. Det kan också konstateras att andelen anställda med en minst treårig högskoleutbildning har ökat under perioden i de identifierade delarna av sjöfartssektorn. Sjöfartssektorn präglas generellt sett av en hög utbildningsnivå. Både inom sjötransporttjänster och inom den landbaserade sjötransporten ligger andelen med högskoleutbildning på närmare en femtedel av alla sysselsatta, vilket är något högre än riksgenomsnittet på 22 procent⁴⁴. Även bland ombordanställda är nivån hög, eftersom samtliga befäl har en högskoleutbildning och befälen utgör en dryg fjärdedel av de ombordanställda. Högst är utbildningsnivån hos anställda i Göteborg, Östergötland, Stockholm och Blekinge.

Tabell 8: Andel högutbildade (procent) i sjöfartssektorn (snävt definierad), 1997 och 2008

	1997			2008		
	Män	Kvinnor	Total	Män	Kvinnor	Total
Sjötransporttjänster (inkl. hamnar och stuverier)	21,2	8,0	19,7	24,6	19,5	23,8
Sjötransport (landbaserad)	26,6	8,4	19,8	29,2	18,8	25,4
Skeppsvarv	4,4	3,1	4,3	7,0	11,5	7,5
Totalt sjöfartssektorn	15,5	7,5	13,8	17,1	17,2	17,1

Källa: SCB/RAMS, 2008

Den genomsnittliga utvecklingen av arbetsinkomsten inom sektorn har legat på cirka 13 procent under den studerade perioden. Kvinnorna har haft en större ökning, men ligger ändå på en genomsnittlig arbetsinkomst som motsvarar 78 procent av männens. Störst är skillnaden inom sjötransport, vilket troligen kan förklaras av olika arbetsuppgifter hos anställda på rederikontoren.

⁴⁴ SCB, Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik (RAMS) 2009.

Tabell 9: Arbetsinkomst (medelvärde, tusen kronor) och förändring i arbetsinkomst (procent), i sjöfartssektorn (snävt definierad), 1997-2008.

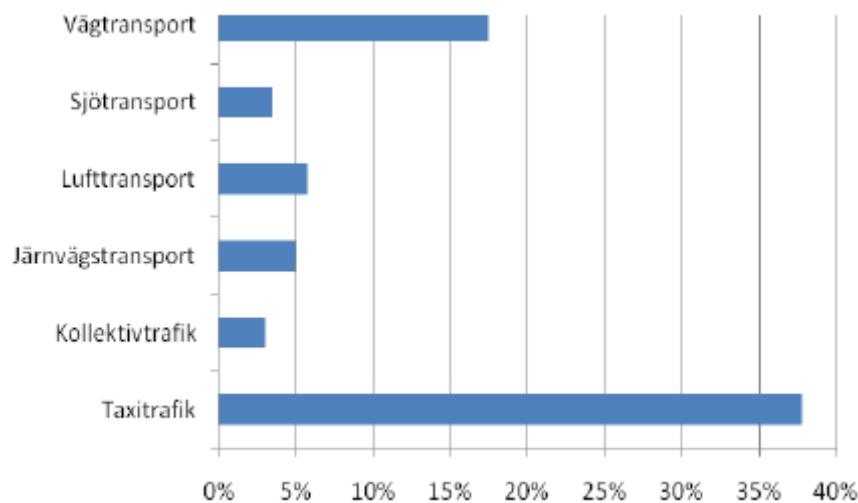
Bransch	Arbetsinkomst (tkr) 2008			Förändring (%) 1997-2008		
	Män	Kvinnor	Total	Män	Kvinnor	Total
Sjötransporttjänster (inkl. hamnar och stuverier)	392	277	375	13,5	27,3	13,3
Sjötransport (landbaserad)	407	275	359	12,3	20,8	14,7
Skeppsvarv	303	268	299	13,5	30,6	14,6
Totalt sjöfartssektorn	351	274	335	11,1	22,8	12,9

Källa: SCB/RAMS, 2008

4.3.5 Nyföretagandet

Det årliga nyföretagandet inom transportbranschen som helhet har legat på cirka 3-5 procent av den totala mängden aktiva företag. Totalt sett arbetade år 2007 ungefär 13 procent av transportbranschens anställda i företag som startat sin verksamhet mellan 1997 och 2006. Skillnaderna mellan de olika delarna av transportbranschen var stora och inom sjötransport var andelen anställda i nystartade företag relativt lågt. Detta kanske inte är så förvånande, med tanke på att framför allt rederinäringen präglas av höga inträdeshinder i form av omfattande kapitalinvesteringar.

Figur 19: Andel anställda i genuint nystartade företag, beräknat som 2007 års andel anställda i företag som startat verksamheten under åren 1997-2006.



Källa: SIKÅ, 2009

För att få en uppfattning om dynamiken inom den svenska sjöfartssektorn gjordes en sammanställning av antal nya företag per år under perioden 1998-2008. I denna ingår skeppsvarv (SNI 35110), sjötransport (SNI 61), stödtjänster till sjöfart (63220) samt uthyrning av fartyg (71220). Även om resultaten är osäkra, på grund av det låga antalet observationen, så kan en viss ökning under perioden anses. Under perioden januari – september 2009 startades totalt 66 företag, flertalet inom övrig havs- och kustsjöfart och sjöfart på inre vattenvägar, inklusive skärgården. Många av dessa är mindre skärgårdsredare.

Tabell 10: Nystartade företag inom sjöfartssektorn, 1998-2008

År	Antal företag
1998	47
1999	66
2000	82
2001	58
2002	56
2003	78
2004	84
2005	79
2006	62
2007	113
2008	87

Källa: Tillväxtanalys, Nyföretagandestatistiken

4.4 Det regionala perspektivet

4.4.1 Regional fördelning av sjöfartssektorn

Med ledning av SCB:s data för sysselsättningens fördelning på regioner och kommuner har ett försök att belysa sjöfartssektorns geografi gjorts. En sådan kartläggning försvåras av att antalet sysselsatta enligt den registerbaserade arbetsmarknadsstatistiken (RAMS) för Sjötransport (SNI92 = 61) endast motsvarar en tredjedel av antalet anställda enligt SCB:s Företagsdata. Dessutom är det inte möjligt att tydligt definiera alla delar av branschen som tillhör sjöfartssektorn. Med dessa begränsningar görs ett försök att få en bild av sjöfartssektorns regionala fördelning.

I tabellen nedan presenteras de svenska så kallade FA-regionernas⁴⁵ andel av rikets sysselsättning i sjöfartssektorn, definierad som Sjötransport (61), Sjötransporttjänster, inklusive företag i hamnar och stuverier (63.220) samt Skeppsvarv (35.110). Totalt antal anställda inom denna snävt definierade sjöfartssektor uppgick år 2008 till 18 172 personer. Som framgår av Tabell 11 var sjöfartssektorn år 2008 till drygt 70 procent koncentrerad till de tre storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö.

⁴⁵ För en presentation av de svenska FA-regionerna, se Bilaga 3.

Tabell 11: Andel av rikets sysselsättning för FA-regioner, Sjötransport (61), Sjötransporttjänster (63220) och Skeppsvarv (35.110), 2008

FA-region	Sjö-transport	Andel	Sjötransport-tjänster	Andel	Skeppsvarv	Andel	Sjöfarts-sektorn
Göteborg	4 974	36,1	548	26,6	517	22,3	6 039
Stockholm	4 315	31,3	354	17,2	248	10,7	4 917
Malmö	1 227	8,9	185	9,0	483	20,8	1 895
Blekinge	206	1,5	161	7,8	746	32,2	1 113
Trollhättan	232	1,7	263	12,8	53	2,3	548
Sundsvall	632	4,6	30	1,5	5	0,2	667
Gotland	400	2,9	51	2,5	0	0,0	451
Luleå	119	0,9	121	5,9	26	1,1	266
Östergötland	374	2,7	41	2,0	0	0,0	415
Halmstad	9	0,1	64	3,1	74	3,2	147
Strömstad	281	2,0	25	1,2	8	0,3	314
Gävle	23	0,2	93	4,5	22	0,9	138
Oskarshamn	67	0,5	17	0,8	46	2,0	130
Övriga FA	937	6,8	106	5,1	89	3,4	1 132
Totalt	13 796		2 059		2 317		18 172

Källa: rAps RIS, SCB.

Förutom FA-regionens andel av den totala sysselsättningen (koncentration) så är det även intressant att studera specialiseringsgraden⁴⁶ för Sjötransport⁴⁷ och för hela sjöfartssektorn. Om specialiseringsgraden är större än ett betyder det att regionen är mer specialiserad inom en bransch eller sektor än genomsnittet i landet. Specialiseringsgraden för sjötransport var högst i Strömstad och på Gotland. Sjöfartssektorn som helhet var mest specialiserad i Blekinge, men Strömstad och Gotland kommer högt även här. Förutom Göteborg, som ligger högt inom båda kategorierna, så ligger de övriga storstadsregionerna något lägre. I Malmö är specialiseringsgraden över ett för hela sjöfartssektorn, medan Stockholm bara ligger över ett inom sjötransport. Att små orter som Överkalix och Haparanda hamnar högt i specialiseringsgrad trots en marginell verksamhet i antal sysselsatta visar på nödvändigheten av att kombinera mått på specialiseringsgrad och koncentration.

⁴⁶ Den regionala specialiseringsgraden för en bransch definieras som kvoten mellan andelen sysselsatta i branschen i en region och motsvarande andel i riket.

⁴⁷ Antalet sysselsatta inom Sjöfart (61) har skalats upp proportionellt för att ge samma total för riket som antalet anställda enligt Företagsdata.

Tabell 12: FA-regioner med en specialiseringsgrad på minst 0,8 inom Sjötransport (SNI 61) eller Sjöfartssektorn (SNI 61, 35110 och 63220), 2008

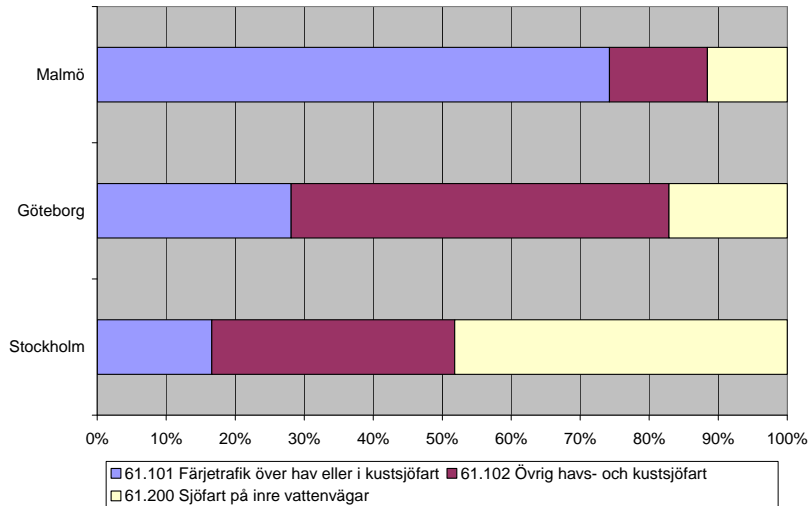
FA-Region	Sjöfart	Sjöfarts- sektion	Anställda
20017 FA17 Blekinge	1,1	7,6	978
20026 FA26 Strömstad	8,1	5,7	130
20016 FA16 Gotland	4,9	3,5	189
20050 FA50 Kramfors	0,1	2,7	47
20021 FA21 Göteborg	3,1	2,6	2 780
20066 FA66 Överkalix	4,2	2,2	7
20023 FA23 Trollhättan	0,8	2,1	396
20015 FA15 Oskarshamn	1,0	1,9	86
20049 FA49 Sundsvall	2,9	1,7	253
20032 FA32 Hagfors	0,0	1,3	13
20065 FA65 Luleå	0,5	1,2	188
20019 FA19 Malmö	0,8	1,1	1 091
20020 FA20 Halmstad	0,0	0,9	141
20001 FA1 Stockholm	1,1	0,8	2 090
20045 FA45 Gävle	0,1	0,8	123
20068 FA68 Haparanda	0,0	0,8	6
20024 FA24 Lidköping	1,2	0,8	51

Källa: rAps/RIS, SCB

FA-regionerna består av en eller flera kommuner som tillsammans bildar en gemensam bostads- och arbetsmarknadsregion. I en fördjupad analys konstateras att de enskilda kommuner som hamnar i topp avseende antal sysselsatta inom sjöfartssektorn är Göteborg och Stockholm, följt av Landskrona, Helsingborg, Tjörn, Gotland och Malmö. Bland de efterföljande kommunerna återfinns tre av Stockholms förortskommuner, Norrtälje, Värmdö och Vaxholm, samt Karlshamn.

För de tre storstadsregionerna visas avslutningsvis hur sysselsättningen inom sjötransport (61) och sjöfartssektorn är fördelad på olika segment. Av Figur 20 framgår tydligt att sjötransport i Malmöregionen är koncentrerad till färjetrafik, medan den i Göteborg är koncentrerad till havs- och kustsjöfart och i Stockholmsregionen koncentrerad till sjöfart på inre vattenvägar.

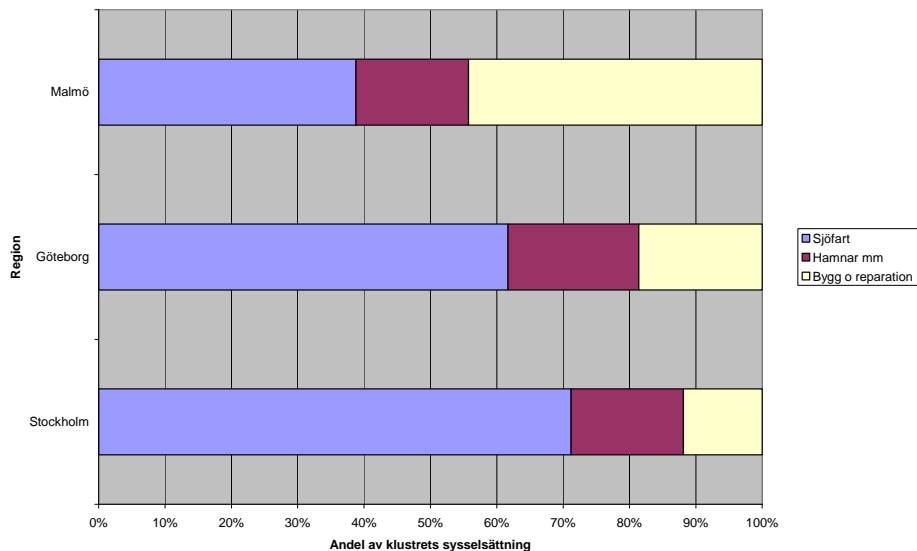
Figur 20: Sjötransport (61) i storstadsregionerna (FA Stockholm, FA Göteborg och FA Malmö), sysselsättningen fördelad på branscher år 2008.



Källa: rAps/RIS, SCB

Även fördelningen inom sjöfartssektorn visar på tydliga skillnader. I Stockholm har sjötransporten, framför allt genom färjetrafiken, större betydelse än i övriga storstadsregioner. I Malmö är skeppsvarvens verksamhet inom bygg och reparation av fartyg betydligt högre.

Figur 21: Sjöfartssektorn (SNI 63, 35110 och 63220) i storstadsregionerna (FA Stockholm, FA Göteborg och FA Malmö), sysselsättningen fördelad på branscher år 2008



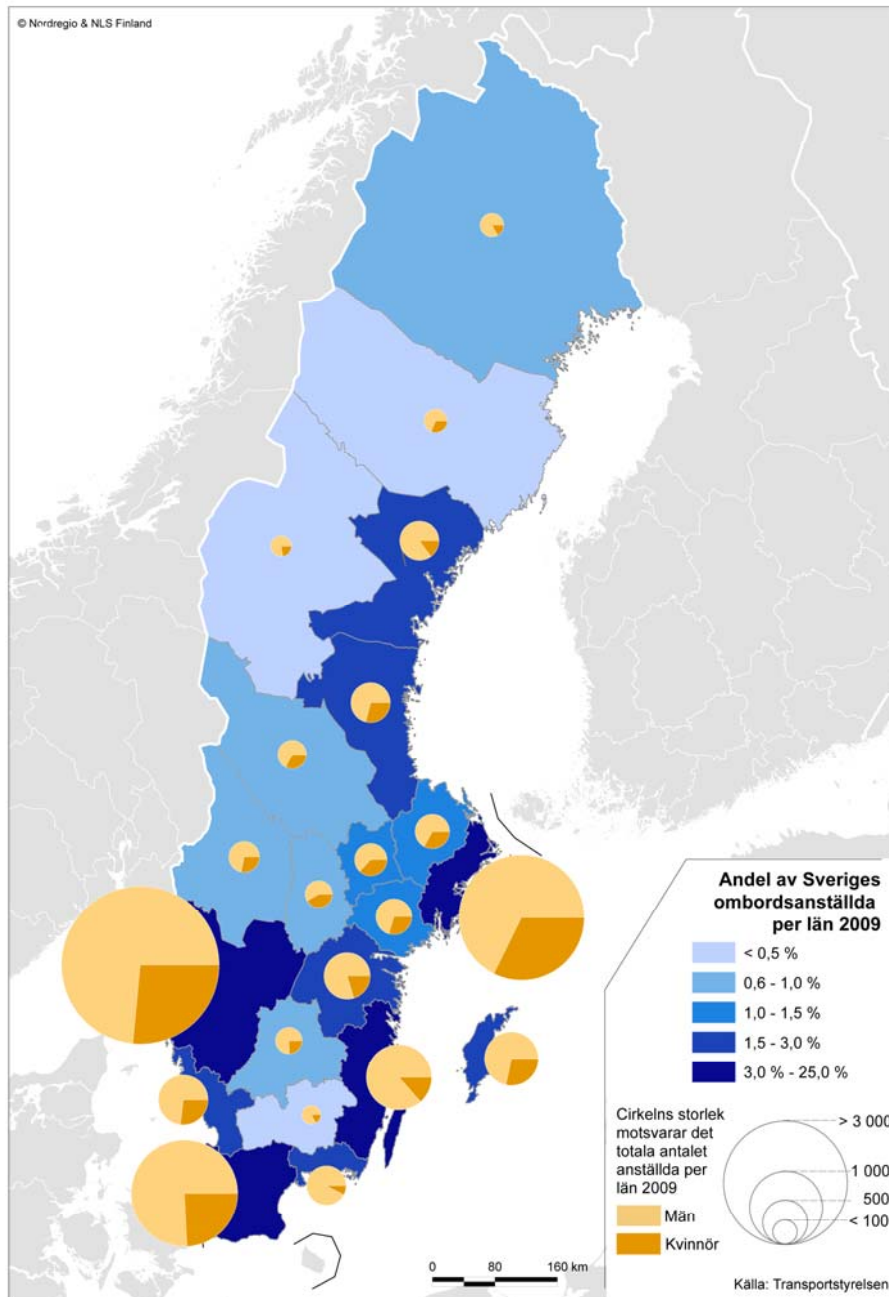
Källa: rAps/RIS, SCB

4.4.2 Regional analys av sysselsättningen

Som framgick tidigare är siffrorna för sysselsatta inom sjötransport underskattade i den registerbaserade arbetsmarknadsstatistik (RAMS) som användes i ovanstående analys. Ett annat problem avser den geografiska fördelningen av sysselsatta inom sjötransport. Anställda redovisas normalt på arbetsställe, det vill säga den ort där fartyget eller rederier är registrerat. För ombordanställda överensstämmer denna sällan med bostadsort. Med hjälp av statistik ur sjömansregistret går det att få fram länsfördelning för drygt 14 100 ombordanställda svenskar 2009⁴⁸. Kartan visar på den tydliga dominansen av storstadsregionerna även när det gäller ombordanställda. Det kan även noteras att andelen kvinnor är högre i länen runt Stockholm, som domineras av färjetrafik, men däremot låg ibland annat Kalmar och Blekinge.

⁴⁸ Avser personer med minst en månstring under en 12-månadersperiod, enligt underlag från Transportstyrelsens sjömansregister. Många av dessa är deltids- eller säsongarbetande.

Figur 22: Antal av Sveriges ombordanställda, fördelat per län, 2009



Källa: Transportstyrelsen, Sjömansregistret

I nedanstående tabell fördelas de cirka 14 100 svenska ombordanställda per län. Tillsammans med de cirka 4 800 anställda på land, som tidigare identifierats med hjälp av regionala arbetsmarknadsdata (RAMS) från SCB, motsvarar detta 18 900 anställda inom sjötransporter/rederier.

SCB:s RAMS-statistik har även underskattat antalet anställda i svenska hamnar och stuverier. För att justera för detta utnyttjas i denna beskrivning data baserat på företagens årsredovisningar, som tagits fram av MM Partner på uppdrag av Sveriges hamnar. Även denna beräkning är en underskattning, eftersom vissa industrihamnar, som exempelvis Brofjorden, inte inkluderas. Gruppen sjötransportstjänster har även kompletterats med data om antal anställda i medlemsföretag inom från Sveriges Skeppsmäklareförening. För beskrivning av skeppsvarven har SCB:s RAMS-data utnyttjats. För jämförbarhets skull presenteras resultaten i denna sammanställning på länsnivå.

Tabell 13: Regional fördelning av sysselsättning inom sjöfartssektorn

Län	Sjöfart 1) (land)	Sjöfart 2) (ombord)	Hamn o stuveri 3)	Skepps- mäklare 4)	Skepps- varv 5)	Sjöfarts- sektorn
Västra						
Götaland	1 931	4 568	1 485	747	558	9 289
Stockholm	1 457	2 869	298	55	222	4 901
Skåne	433	2 074	988	411	472	4 378
Blekinge	74	285	164	20	746	1 289
Kalmar	37	784	122	24	44	1 011
Halland	27	451	206	39	81	804
Östergötland	129	395	150	50	0	724
Gotland	138	529	29	7	0	703
Västernorrland	252	280	29	15	51	627
Gävleborg	16	286	228	62	29	621
Södermanland	10	236	226	6	0	478
Värmland	21	174	140	57	13	405
Norrbottn	51	102	138	24	32	347
Västmanland	47	192	106	0	0	345
Uppsala	24	218	3	11	0	256
Dalarna	53	151	0	0	0	204
Västerbotten	14	98	29	30	0	171
Jönköping	40	130	0	0	0	170
Örebro	19	136	0	0	0	155
Jämtland	27	77	0	0	0	104
Kronoberg	4	65	0	0	0	69
Total	4 804	14 100	4 341	1 558	2 248	2 7051

1) Källa: SCB, RAMS (SNI 61), 2008

2) Källa: Transportstyrelsen, Sjömansregistret, 2009

3) Källa: MM Partner, MM-Branschrappport, Hamnar & stuverier, 2009 (v. 38)

4) Källa: Sveriges Skeppsmäklareförening, 2010

5) Källa: SCB, RAMS (SNI 35110), 2008

Baserat på olika underlag har drygt 27 000 personer som arbetar inom sjöfartssektorn identifierats och fördelats på regional nivå. Även om det inte gått att få fram exakta siffror så ger analysen ändå en relativt god bild av sektorns regionala betydelse. Det är tydligt att Västra Götaland är den region som har den mest omfattande och bredaste verksamheten inom sjöfartssektorn, med dominans inom samtliga delar av sektorn. Därefter följer Stockholm och Malmö, men här syns tydliga skillnader mellan länen. I Stockholm

dominerar sjötransporter tydligt, medan övriga delar av sjöfartssektorn är relativt begränsade. I Malmö är den landbaserade delen av sjötransporter måttlig, medan verksamheten inom tjänstesektorena och skeppsvarv är betydligt större. Bland övriga län utmärker sig bland annat Blekinge, med en relativt omfattande varvssysselsättning, och Kalmar, med många ombordanställda. I det senare fallet kan en förklaring vara att den sjöbefälshögskola som är lokaliserad i Kalmar lockar ungdomar till sektorn. Även Halland, Östergötland och Gotland har en jämförelsevis hög andel ombordanställda.

5 Det svenska maritima klustret

5.1 Klustret i ett bredare perspektiv

I detta kapitel sätts sjötransporter och sjöfartssektorn in i det bredare maritima klusterperspektiv som används bland annat i EU:s Blåbok om havspolitik, i Sjöfartsforums strategiprocess och i de svenska regionala maritima strategier som identifierats. Efter en inledande beskrivning av transportbehovens utveckling och sjöfartens betydelse i den svenska transportbranschen, ges en mer detaljerad beskrivning av vissa delar inom sjöfartssektorn och en översiktlig presentation av övriga delar i det svenska maritima klustret.

5.2 Utvecklingen av transportbehoven

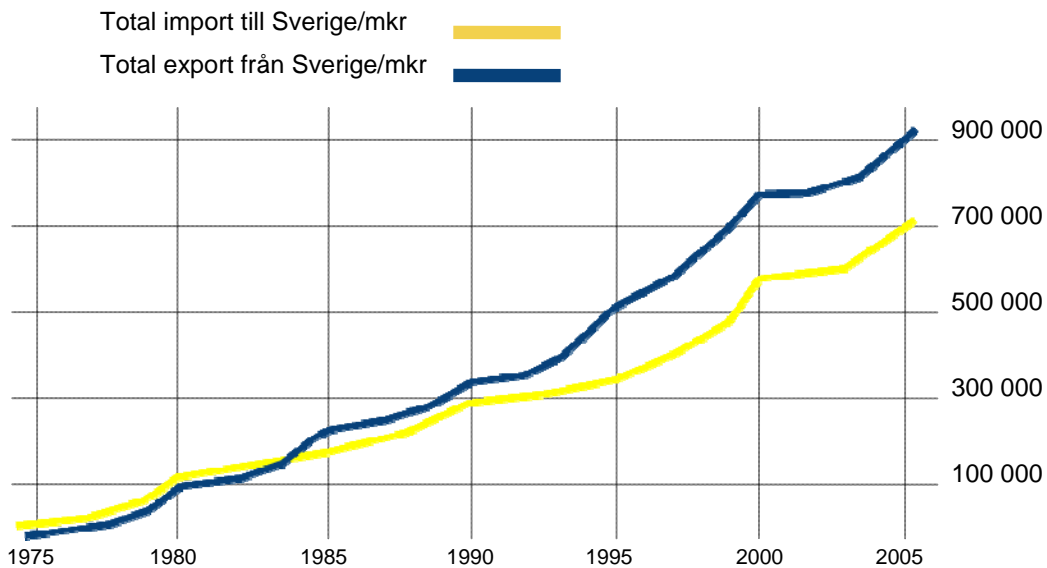
5.2.1 God utveckling under flera år

Den globala utvecklingen har bidragit till ett ökande behov av transporter under senare år. Sveriges utrikeshandel har ökat år från år och står för en ökande andel av BNP. I Sverige har transportbranschens nettoomsättning ökat med ungefär 80 procent mellan 1997 och 2007. Totalt omsatte transportbranschen cirka 239 miljarder kronor och hade närmare 126 400 anställda år 2007. Dessutom arbetade cirka 30 000 personer i stödtjänster till transportsektorn.

Inom Europa är sjöfarten viktig, eftersom sjötransporter svarar för ungefär 90 procent av den externa och 40 procent av den interna handeln. Med vårt geografiska läge har sjöfarten alltid varit viktig för handel och transporter till och från Sverige. Ungefär 90 procent av allt gods mätt i ton, och cirka 60 procent mätt i varuvärdet, går över svenska hamnar⁴⁹.

⁴⁹ Sveriges hamnar, OH-material.

Figur 23: Utveckling av Sveriges import och export, 1975-2005



Källa: Sveriges hamnar

Under den senaste sexårsperioden har den globala handelsutvecklingen varit positiv. Världshandeln har ökat med i snitt fem procent per år, vilket resulterat i en åttaprocentig ökning av världshandelsflottan. Globaliseringen, den allmänna tillväxten, framför allt i Kina, outsourcing av produktion och det ökade behovet av just-in-time leveranser är några av faktorerna bakom utvecklingen. En annan faktor bakom de ökade sjötransporterna under senare år är att flera kundgrupper valt att flytta över sina transporter till sjöfart av miljö- och kostnadsskäl.

Faktaruta: AstraZenecas transportstrategi

Läkemedelsindustrin fraktade tidigare nästa alla sina produkter med lastbil eller flyg, eftersom det varit snabbt och enkelt. Idag har läkemedelsindustrin börjat diskutera nya transportvägar ur ett miljö- och kostnadsperspektiv. Läkemedel är inte färskvaror, men däremot känsliga för temperaturväxlingar. Därför måste transportererna ske enligt vissa kravspecifikationer.

AstraZeneca etablerade ett första större volymflöde till sjöss mellan Italien och USA under 2006. Idag skickar AstraZeneca varje vecka ett antal kylcontainrar med feederfartyg till Hamburg, för omlastning till linjerederier med trafik på USA, Sydamerika och Asien. Det långsiktiga målet är att 50 procent av alla interkontinentala transporter ska ske med fartyg.

Källa: Vattenvägen, 2010

Andra företag som under senare år valt att flytta över mer av sina transporter till sjöss är Hemtex, som idag skeppar 80 procent av importvolymerna med fartyg, Ericsson, som gått över från flyg- till sjötransport av sin telecom-utrustning, och Filippa K, som idag transporterar merparten av de kläder som sys i Portugal med fartyg istället för med lastbil.

Under senare år har den ökade efterfrågan på transporttjänster resulterat i kapacitetsbrist inom sjöfarten, när varven inte hunnit med att producera fartyg i den takt som efterfrågats. Detta har inneburit ökade fraktrater och goda tider för sjöfarten. År 2008 var ett mycket

bra år för sjöfarten, med ett kapacitetsutnyttjande på nästan 90 procent⁵⁰. Mellan 2007 och 2008 ökade volymen i de svenska hamnarna med 2 procent till 177 miljoner ton gods. Antalet passagerare till eller från Sverige uppgick till cirka 31,8 miljoner och antalet bilar strax under 5 miljoner. För att hantera detta flöde gjordes närmare 130 000 fartygsanlöp i svenska hamnar.

När det gäller gods är den enskilt största produkten olja. Under 2008 importerades 21 miljoner ton råolja, som fraktades till raffinaderier i Göteborg och Brofjorden för vidareförädling till bensin, villaolja, asfalt och annat. Dessutom importerades 15 miljoner ton andra oljeprodukter. Även Sveriges omfattande basindustri står för en stor del av transportbehovet. Papper och massa, trävaror, järnmalm, stål, spannmål och fordon är exempel på viktiga godstyper.

5.2.2 Effekter av finanskrisen

Under 2008 slog effekterna av den globala finanskrisen igenom fullt ut. Det svenska Konjunkturinstitutets prognoser för det sista kvartalet 2008 visade på kraftfull nedgång för de flesta av sjöfartens kundbranscher; tillverkningsindustrin, pappers- och trävaruindustri, järn- och stålindustri och fordonsindustrin. För sjöfarten fick detta snabba och tydliga konsekvenser i form av minskad efterfrågan, fallande fraktrater och minskade fartygsvärden. Under 2008 sjönk hyran för en VLCC⁵¹ på time-charter från 147 000 dollar per dag i januari till 15 400 dollar per dag i december, vilket är det lägsta värdet sedan 1999⁵².

Torrbulksmarknaden drabbades av ett tvärstopp, marknaden för den kraftigt växande containertrafiken kollapsade och vid årsskiftet 2008-2009 fanns över 20 miljoner fabriksnya bilar uppställda runt om i världen i väntan på köpare. Många redare tvingades välja mellan att lägga upp fartyg eller att segla på avtal som i princip bara motsvarade ersättning för bunker och hamnavgifter⁵³.

Detta avspeglar sig i att godsvolymer i svenska hamnar under de tre första kvartalen 2009 minskade med totalt 16 procent jämfört med samma period under 2008. Störst var minskningarna inom järn- och stålprodukter, där volymen nästan halverades, och för transporter via järnvägsvagnar, med en minskning på 43 procent jämfört med tredje kvartalet 2008.

⁵⁰ Svenska Skeppshypotekskassan (2008), Årsredovisning.

⁵¹ Ett tankfartyg av typen Very Large Crude Carrier.

⁵² Sjöfartsverket (2008), Sektorsrapport 2008. Sjöfartens utveckling.

⁵³ Svenska Skeppshypotekskassan (2009), Årsredovisning 2008.

Tabell 14: De tio största hamnarna i Sverige efter hanterad godsmängd, januari-september 2009 och 2008 (1 000 ton)

1 000 ton	Alla svenska hamnar		
	2009	2008	Förändring procent
Containers, flak och kassetter	7 824	8 993	-13
Trailers, lastfordon, släp mm	24 124	29 706	-19
Järnvägsvagnar	1 403	2 474	-43
Övrigt ro/ro-gods	2 955	2 832	-4
Enhetgods	36 306	44 006	-17
Mineraloljor	46 188	47 173	-2
Övrigt flytande bulk	2 386	3 983	-40
Flytande bulk	48 574	51 157	-5
Skogsprodukter	12 322	16 148	-24
Järn- och stålprodukter	1 218	2 365	-49
Övrig torrbulk	18 317	25 381	-28
Annan last	1 821	2 464	-26
Övrigt gods	33 678	46 359	-27
Total godshantering	118 557	141 521	-16

Källa: SIKÅ, 2010

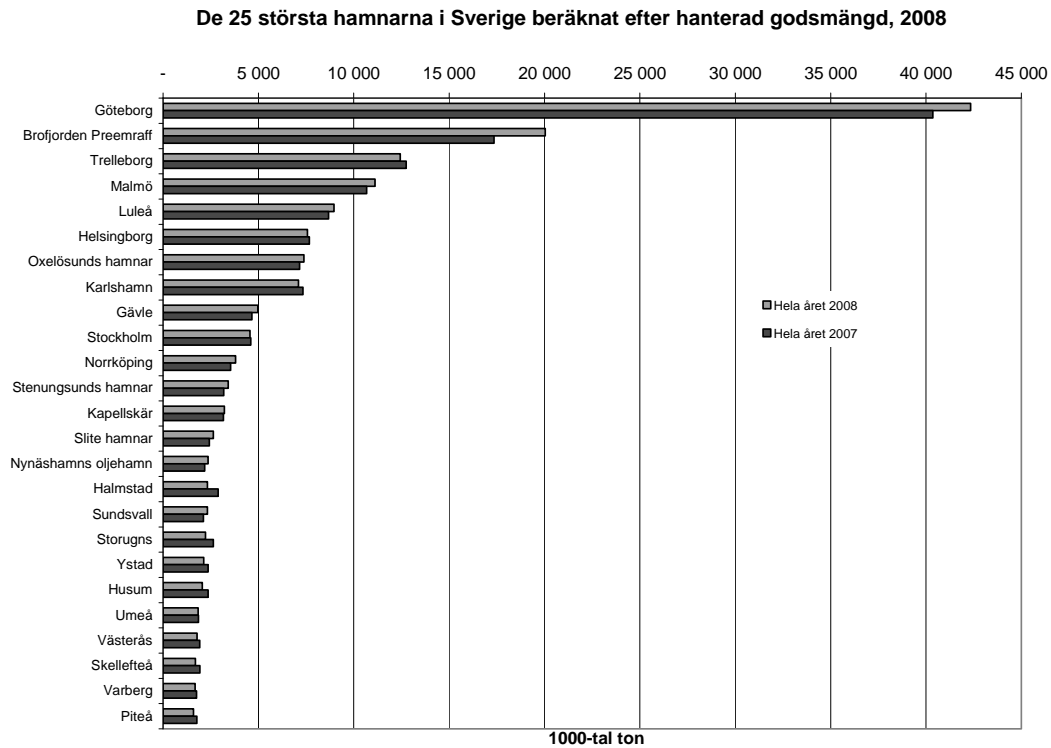
5.3 Hamnar och stuverier

5.3.1 Specialiserade hamnar

Sverige har idag 52 allmänna hamnar som är öppna för kommersiell trafik. Tillsamman står dessa för 80 procent av all trafik, mätt i ton, över svenska hamnar. Resten transporteras över de drygt 50 industrihamnar av varierande storlek som finns runt om i landet. Hamnarna har växt fram runt viktiga handelsplatser eller stora industrier som behövt en fungerande hamn. De är olika stora och har olika verksamhet. Eftersom varje godstyp har speciella behov av hantering och utrustning så är de flesta hamnarna specialiserade på någon eller några typer av fartyg eller gods. Bara ett fåtal hamnar är fullservicehamnar.

Vissa hamnar har stor betydelse främst för näringslivet lokalt eller regionalt, andra är avgörande för hela den svenska varuförsörjningen. Sveriges största hamn är Göteborgs hamn, den enda hamnen i Skandinavien som har transocean linjetrafik. Den näst största hamnen, Brofjorden, är en industrihamn som ägs av oljebolaget Preem. Av trafiken över hamnarna är drygt 12 procent inrikestransporter, resten export eller import.

Figur 24: De 25 största hamnarna i Sverige beräknat efter hanterad godsmängd, 2008



Källa: SIKA, 2010

Utvecklingen i de svenska hamnarna har under de senaste åren varit positiv. Under 2008 transporterades närmare 177 000 ton gods och närmare 32 miljoner passagerare via svenska hamnar. Omsättningen i hamnarna uppgick till 7 miljarder kronor och nettoresultatet till cirka 380 miljoner kronor⁵⁴.

5.3.2 Effekter av lågkonjunkturen

Under 2009 slog den kraftiga nedgången i efterfrågan på sjötransporter igenom även i svenska hamnar. För perioden januari till september 2009 minskade den hanterade godsmängden med 16 procent, jämfört med motsvarande period under föregående år. Värst drabbades hamnarna i Oxelösund och Luleå, med över 40 procents nedgång, men även hamnarna i Trelleborg, Malmö och Helsingborg minskade kraftigt.

⁵⁴ Sveriges hamnar.

Tabell 15: Godsvolymer i Sveriges hamnar, januari-september 2009 och 2008 (1 000 ton)

Hamn	Januari– september 2009 (preliminär)	Januari– september 2008 (slutlig)	Förändring procent (preliminär)
Göteborg	28 452	31 332	-9,2%
Brofjorden			
Preemraff	14 968	14 558	2,8%
Trelleborg	7 558	9 695	-22,0%
Malmö	6 532	8 677	-24,7%
Helsingborg	4 870	5 862	-16,9%
Karlshamn	4 514	5 184	-12,9%
Luleå	3 896	6 587	-40,9%
Gävle	3 426	3 468	-1,2%
Stockholm	3 030	3 364	-9,9%
Oxelösunds hamnar	3 009	5 848	-48,5%
Övriga hamnar	38 305	46 947	-18,4%
Samtliga hamnar	118 559	141 521	-16,2%

Källa: SIKA, 2010

De dramatiska minskningarna i Luleå och Oxelösund stämmer väl med de kraftiga nedgångarna i volymer inom framför allt järn- och stålprodukter.

5.3.3 Sysselsättning

I svenska hamnar arbetar uppskattningsvis drygt 4 300 personer. Bland hamnarbetarna återfinns exempelvis kranmekaniker, kranelektriker, servicetekniker, bygg- och anläggningsarbetare, reparatörer, signalmän, tallymän, lastbilsförare, bindningsstationsarbetare, lastsäkringsarbetare, instruktörer och lastbilsförare. Utvecklingen för hamnarbetaryrkena går mot en ökad specialisering och större krav på kompetens och utbildning, eftersom den avancerade maskinpark som används för godshanteringen kräver specialutbildning för olika krantyper eller truckar. På tjänstemannasidan finns personal inom exempelvis logistik, ekonomi och administration, projektledning, utveckling, IT och informationsområdet⁵⁵.

I Sverige ägs och opereras de flesta kommersiella hamnarna av kommuner. När Hutchinson Port Holdings tog över hanteringen av Frihamnen från Stockholms hamnar i mars 2009 så var det första gången någon av de stora globala hamnoperatörerna fick en koncession i Sverige⁵⁶.

⁵⁵ Sveriges hamnar.

⁵⁶ Sjöfartsverket (2009), *Sektorsrapport 2008*.

5.4 Övriga tjänster till sjöfarten

Kring sjötransport och hamnar finns en rad tjänster som utförs av olika typer av aktörer. Detta är en heterogen grupp och många av delarna är svåra att identifiera i offentlig statistik.

5.4.1 Skeppsmäklare och hamnagenter

Skeppsmäklarens roll handlar om att koppla samman den som äger ett fartyg (redaren) med den som äger lasten som skall transporteras (befraktaren). Det kan exempelvis handla om att förmedla avtal för frakt, försäljning, byggande eller underhåll av fartyg. Eftersom det finns så många olika typer av fartyg och laster så har det utvecklats ett antal specialiseringar, se faktaruta. Mäklarnas ersättning betalas oftast i form av kommission. Det innebär att mycket tid kan läggas ner på rådgivning, men utan avtal blir det inget arvode. Hamnagenter är det lokala ombudet för redaren och fartygets befäl vid ett hamnanlop. Totalt arbetar cirka 1 550 personer i olika roller inom sektorn och omsättningen uppgick sammantaget till cirka 7 miljarder kronor, eftersom stora volymer faktureras vidare.

Faktaruta: Olika skeppsmäklarroller

Befraktningsmäklare – förmedlar kontakter, förhandlar om pris och villkor, samt skriver avtal mellan rederi och lastägare med behov av sjötransport. Mäklaren är ofta specialiserad på en viss typ av marknad (till exempel Asien, Östersjön eller Europa), godslag (metall, skogsvaror, livsmedel, etcetera) eller fartygstyp (till exempel torrlast eller tanker). Mäklaren arbetar oftast på uppdrag av rederiet eller lastägaren, men kan även företräda båda parter.

Köp- och försäljningsmäklare – förmedlar affärer mellan köpare och säljare av fartyg. Många är specialiserade på en eller två fartygstyper. Mäklarna hjälper bland annat till med att ta in offerter från varven, kontakta fartygsdesigners och skriva avtal.

Linjeagent – representerar ett eller flera rederier och marknadsför deras seglingar, ofta på vissa linjer, sköter den praktiska hanteringen, inkasserar frakter samt bygger upp och underhåller kontakter med exportörer, importörer och speditörer.

Hamnagenten – underlättar för befälhavare utan lokal förankring genom att fungera som myndigheters och leverantörers förlängda arm. Det kan handla om allt från dokumentation till att hantera betalningar, beställa lots och bogserbåt, skicka efter reservdelar, sköta kontakter med hamnens stuveri och ordna transporter åt besättningen.

Källa: Sveriges Skeppsmäklareförening, www.swe-shipbroker.se

5.4.2 Banker, försäkringsbolag och advokatfirmor

Eftersom sjöfarten är en kapitalintensiv bransch är det betydelsefullt att etablera goda bankförbindelser. I Sverige har Nordea, SEB, Svenska Handelsbanken, Swedbank och Ålandsbanken, samt i mindre omfattning deras finansbolag, verksamhet riktad mot maritim verksamhet. Dessutom har Svenska Skeppshypotekskassan, som presenteras närmare senare i kapitlet, etablerats just i syfte att skapa goda finansieringsförutsättningar för sjöfarten. Antalet sysselsatta som arbetar med finansiering och övrigt finansiellt stöd till sjöfarten uppskattas till cirka 45 personer, i huvudsak lokaliserade i Stockholm och

Göteborg. Bankernas samlade utlåning till de svenska rederierna beräknas uppgå till cirka 37,5 miljarder kronor.

Sjöfarten representerar stora belopp och konsekvenserna av ett haveri kan bli enorma. Eftersom branschen är internationell och komplex behövs en hög grad av specialistkunnande. På ett övergripande plan finns det i huvudsak två typer av försäkringar; sjöförsäkringar och transportförsäkringar, som antingen lastägaren eller rederiet tar.

Faktaruta: Försäkringar inom sjöfarten

Sjöförsäkringar – som redaren tar och betalar premier för. Försäkringarna består dels av sådana premier som praktiskt taget alla rederier tar, så kallade kasko (avseende skador på skrov/fartyg), P&I (protection and indemnity, en ansvarsförsäkring för fartyg avseende bland annat last, besättning och oljespill) och krigsförsäkringar, dels av olika extraförsäkringar, som till exempel fraktförsäkring, containerförsäkring, däcklastsförsäkring och strejkförsäkring. Dessutom finns för internationell trafik vissa obligatoriska försäkringar avseende föreningar genom bunkerspill.

Transportförsäkringar – som lastägaren betalar premier för. Om köpeavtalet stipulerar fritt levererat, fritt ombord eller CIF så ansvarar lastägaren för att försäkra godset hela eller delar av transportsträckan. Utöver en generell transportförsäkring så finns olika separata försäkringsformer, exempelvis krigsförsäkring, strejk- och sabotageförsäkring, samt lagringsförsäkring.

Källa: Sjöfartens Bok, Svensk Sjöfarts Tidning nr 7, 28 augusti 2009

Under den senaste 10-årsperioden har det skett en strukturomvandling inom försäkringsbranschen, som resulterat i fler stora internationella och färre nationella bolag. Det ökade kravet på finansiell styrka var tydliga i samband med den amerikanska finanskrisen då även stora försäkringsbolag som Enron och AIG drabbades hårt.

I Sverige opererar ett 20-tal försäkringsbolag på sjöförsäkringsområdet, varav flera internationella aktörer. På varu- och transportsidan dominerar finskägda If Skadeförsäkringar, amerikanska Markel, tyska Inter-Hannover, schweiziska Zürich International och AIG Europe. De större fartygen täcks av The Swedish Club, norskkontrollerade Gard Marine & Energy AB, danskägda Codan Marine, åländska Alandia, danskägda Vesta Marine. Det mindre tonnaget tecknas i If Skadeförsäkring, Länsförsäkringar Sak, Bohusläns Allmänna Sjöförsäkringsbolag. För att sprida risken återförsäkras försäkringsbolag hos andra försäkringsgivare, till exempel Lloyds som är världen största försäkringsmarknad. I Sverige finns även norska Gard Marine & Energy och The Swedish Club, Sveriges Ångfartygs Assurans Förening, ett icke vinstdrivande, ömsesidiga försäkringsbolag som ägs av sina medlemmar.

Konkurrensen om marin försäkring är hård och premierna pressade. Den samlade premievolymen för marina försäkringsaffärer som tecknades i Sverige år 2008 uppgick till cirka 2 800 miljoner kronor. Då ingår de svenska försäkringsgivarnas inhemska och internationella verksamhet⁵⁷. Sammantaget sysselsätter verksamheten riktad mot sjöfart cirka 100 personer, framför allt i Göteborg och Stockholm.

⁵⁷ Sjöfartens Bok, Svensk Sjöfarts Tidning nr 7, 28 augusti 2009.

Det finns ett antal advokatbyråer, med verksamhet inom sjöfart. Några av de större är Lindahl, Setterwalls, Mannheimer Swartling, Vinge, Winge, Wistrand, MAQS och Lindhs DLA, som tillsammans sysselsätter cirka 40 personer och genererar en intäkt på cirka 107 miljoner kronor inom sjöfart. Även dessa är i huvudsak verksamma i Stockholm och Göteborg, där också Dispaschören Svante Johansson är verksam. Sjörättsdomstolar finns i Luleå, Sundsvall, Stockholm, Kalmar, Karlstad och Göteborg.

5.4.3 Klassningssällskapen

Klassificeringssällskapen, eller klassningssällskapen, roll är att säkerställa att fartyg, oljeplattformar och andra marina installationer uppfyller de tekniska förutsättningarna ur ett säkerhetsperspektiv. Det innebär att kontrollera ritningar, verifiera beräkningsunderlag och testa att material motsvarar regelkrav från klassningssällskapet och myndigheter på nationell eller internationell nivå. Detta ställer höga krav på teknisk kompetens och utveckling. I de flesta flaggstater är klassningssällskapen auktoriserade att representera myndigheterna vid kontroll av sjösäkerhet, sjövärdighet och miljöskydd. Vid årliga inspektioner undersöks bland annat skrov, maskineri och annan utrustning. Vissa klassningar är obligatoriska, medan andra är frivilliga.

De klassificeringsbolag som klassar svenskt tonnage är mycket stora, väletablerade företag med ett globalt nätverk, exempelvis det äldsta klassningsbolaget Lloyds, Det Norska Veritas, American Bureau of Shipping (ABS), Germanischer Lloyd (GL) och det franska Bureau Veritas. Uppskattningsvis sysselsätter klassningsverksamheten i Sverige cirka 85 personer och omsättningen uppgår uppskattningsvis till cirka 200 miljoner kronor. Verksamheten är geografiskt spridd till regioner med större hamnar, som Göteborg, Stockholm, Malmö, Helsingborg, Västerås, Kristinehamn, Karlstad, Örebro och Norrköping.

I Sverige är Transportstyrelsen ansvarig myndighet för kontroll och certifiering av svenska företag. Klassificeringssällskapen har tagit över en stor del av godkännandeprocessen och verifierande inspektioner som sjöfartsinspektionen tidigare gjorde. Regeringen gav i december 2009 Transportstyrelsen i uppdrag att lämna förslag för att effektivisera och skapa större flexibilitet för besiktning av fartyg som för svensk flagg. I uppdraget ingår att undersöka vilka delar av fartygstillsynen som kan lämnas över från Transportstyrelsen till klassningssällskapen för att effektivisera verksamheten och minska kostnaderna för rederierna, samt att utveckla det befintliga systemet för egenkontroll och därigenom gå mot en modell med systemtillsyn för de rederier som använder sig av egenkontrollsystemet.

5.4.4 Bunkerföretag

Bunkerförsäljningen är i hög grad kopplad till de stora oljebolagen, som Preem och Shell, men även mer specialiserade företag som Oljefirma J Christensson, Donsö Bunkerservice, O W Bunkering Sweden AB, Stena Oil och Topoil bedriver verksamhet inom området. Sammantaget har dessa företag en omsättning på cirka 10 miljarder kronor, men antalet sysselsatta med bunkring av svenska och utländska fartyg uppgår bara till cirka 35-40 personer. Företagen är i huvudsak baserade i Göteborg, där man har tillgång två lokala raffinaderier som kan erbjuda även lågsvavliga oljeprodukter.

5.5 Teknikleverantörer till sjöfarten

5.5.1 Skeppsvarven

Det finns ett stort antal aktörer och organisationer som fungerar som underleverantörer till den svenska sjöfartssektorn. Även om stora delar av den svenska varvsindustrin avvecklades under 1980-talet, så finns det fortfarande verksamhet kopplad till den svenska sjöfarten. Några av de största aktörerna på varvssidan är Götaverken Cityvarvet, som sedan år 2000 ingår i holländska Damen Shipyard Group, Kockums AB, som är en del i den globala tyska gruppen ThyssenKrupp Marine Systems, samt de svenskägda Gothenius varv, Öresundsvarvet, Stockholms reparationsvarv, Landskrona Stål och Falkvarv. Verksamheten gäller framför allt reparation, underhåll och ombyggnad, men Kockums bedriver även design, byggnation och underhåll av ubåtar och fartyg.

Förutom de drygt 300 fast anställda på dessa varv (exklusive Kockums) så engagerar alla varv även ett stort antal inhyrda personer och underleverantörer i samband med de projekt som genomförs. Sammantaget kan det handla om ungefär dubbelt så många. Exempel på yrkesgrupper som efterfrågas inom varvsindustrin idag är exempelvis svetsare, plåtslagare och mekaniker. Bland underleverantörerna återfinns bland annat företag inom el, snickeri, blåstring och målning. Enligt den offentliga svenska statistiken så arbetade totalt 2 317 personer inom skeppsvarv år 2008.

Faktaruta: Öresundsvarvet

Öresundsvarvet, som är ett av Skandinavien största reparationsvarv, grundades 1915 och fick sitt nuvarande namn 1941. Varvet reparerar, underhåller och bygger om alla typer av fartyg. Idag har varvet 80 egna medarbetare, varav 60 varvsarbetare och 20 tjänstemän, men under ett genomsnittligt projekt arbetar upp till cirka 300–400 personer med kvalificerade reparations- och underhållsarbeten. Öresundsvarvet har ett omfattande nät av underleverantörer som snabbt kan sättas in vid behov.

Källa: www.oresundsvarvet.se

Internationellt har varven drabbats hårt av den ekonomiska nedgång som inleddes i samband med den globala finanskrisen. Det drabbar framför allt nybyggnation, eftersom redarna fått svårare att finansiera större investeringar. I Kina och Korea föll beställningarna kraftigt under 2008 och antalet avbeställningar har ökat. Under slutet av 2009 kunde man dock ana en viss återhämtning.

Det framfördes från olika håll en oro för att rederierna i samband med finanskrisen även skulle börjar spara in på underhållet, med ökad risk för olyckor och utsläpp som följd⁵⁸. Bland svenska varv märkte man under 2009 inte så mycket av denna utveckling. Visserligen valde många redare att skjuta upp större åtgärder, som katalysatorinstallationer, men löpande service och mindre projekt höll verksamheten igång. En möjlig förklaring är att den svaga kronkursen inneburit att svenska varv hade en fördel mot internationella konkurrenter. Varven betonade också att det var viktigt att följa upp kundernas betalnings-

⁵⁸ Exempelvis EMDS:s (European Maritime Safety Agency) handlingsplanen för 2009, International Union of Marine Insurance (IUMI) och Den norske Veritas (DNV), enligt *Sjöfartstidningen*, nr 5 2009.

förmåga, eftersom problemen varierat mellan olika kundgrupper. Vissa varv har exempelvis varit återhållsamma beträffande bulkbranschen, medan varv som även riktat sig till andra grupper, exempelvis bogserbåtar, skärgårdsbåtar och vägfärjor, har drabbats i mindre utsträckning⁵⁹.

5.5.2 Marintekniska leverantörer

För att genomföra reparationer och underhåll behövs tillgång till olika typer av insatsvaror och -tjänster. När det gäller marinteknisk utrustning så finns det ett antal underleverantörer som är specialiserade på vissa typer av utrustning till sjöfarten, exempelvis Cedervall & Söner, som levererar propellerutrustning, Daros Piston Rings, som levererar kolvringar, D.E.C. Marine AB, som levererar bränslereningssystem, Jowa, som utvecklar och tillverkar vatten-, avfalls- och övervakningssystem, Mo Mekaniska Verkstad, som levereras säkerhetsdörrar, Telemar Scandinavia, som är en ledande leverantör av maritima kommunikationslösningar, Ekomarine, som levererar miljövänlig båtfärg, propeller-tillverkaren Bergs Propulsion och Uson Marine, ett snabbväxande svenskt företag inom avfallshanteringssystem. Bland internationella aktörer med fokus på sjöfart och verksamhet i Sverige återfinns de norska företagen Wilhelmson Marine, med en bred verksamhet inom den maritima sektorn, och TTS Ships Equipment, som är ledande i design och tillverkning av lastningsutrustning. Båda har kontor i Sverige. Andra internationella företag med svenska dotterbolag är bland annat finska Loipart, som levererar utrustning för passagerarfartyg, Transas Marine, ett ursprungligen ryskt företag med huvudkontor i Irland som tillverkar navigationsutrustning, och S-man, som ingår i en italiensk koncern och levererar marina värmesystem. För dessa företag utgör sjöfarten den huvudsakliga kundgruppen.

Även andra stora svenska företag har sjöfart som en av sina kundgrupper, exempelvis Alfa Laval Tumba, som är globala leverantörer av bland annat bränsleutrustning, uppvärmnings- och kylsystem, utrustning för hantering av vatten och avfall, SKF Coupling Systems, som levererar bland annat kopplingar, fästen och system för att underlätta oljeinsprutning, SSAB Plate, som är specialiserade på plåt, Volvo Penta, som levererar marina drivsystem och Consilium, som levererar navigations- och övervakningsutrustning. Andra viktiga företag är Rosemount (före detta SAAB Electronics), som är världsledande på nivåmätning i lasttankar på fartyg och på raffinaderier, och GESAB, som designar och tillverkar pannor och system för värmeåtervinning i fartyg. Även internationella aktörer som tyska Man Diesel, som är en världens ledande leverantörer av dieselmotorer, finska Wärtsilä, som erbjuder produkter och tjänster inom energi och maritima området, och brittiska Rolls-Royce AB, som levererar bland annat bränsle- och övervakningsutrustningar, har verksamhet inriktat mot sjöfart i Sverige. Några mindre leverantörer som även levererar till sjöfarten är Dellner Brakes, som producerar bromssystem, ENWA, som levererar miljövänliga vattenbehandlingssystem, Hellberg International, som levererar branddörrar, samt Jotun Sverige, som levererar båtfärg. För dessa företag utgör sjöfarten bara en av flera kundgrupper, vilket gör det svårt att bedöma hur stor del av verksamheten som bör hänföras till det svenska maritima klustret.

⁵⁹ Källa: Svensk Sjöfartstidning, nr 5 2009.

5.5.3 Konsultföretag

Dessutom finns ett antal konsultföretag inom design och konstruktion som har stor betydelse för den tekniska utvecklingen inom sjöfart, exempelvis FKAB Marine Design, GVA Consultants, SSPA Sweden AB och Marinteknik Design. Inom ramen för Sjöfartsforums strategiprocess har närmare 1 500 personer identifierats som arbetar i konsultföretag som bedriver forskning och utveckling med koppling till sjöfartssektorn. Ett av de ledande konsultföretagen inom området är SSPA, som har en viktig roll inom forskning och utveckling kring bland annat miljö- och säkerhetsfrågor (se nedan).

Faktaruta: SSPA Sweden AB

Under början av 1900-talet hade Sverige en kraftig tillväxt inom skeppsbyggnad, med stora, internationellt etablerade varv som Götaverken, Eriksberg och Kockums. För sin utveckling behövde branschen tillgång till kunskap och utvecklingsresurser. För att bli konkurrenskraftig på den internationella marknaden beslutade den svenska regeringen år 1936 att investera i en testanläggning (towing tank) för fartygsprovning. Anläggningen skulle vara fristående, men ha ett nära samarbete med Chalmers. Verksamheten inleddes under början av 1940-talet, i nära samarbete med den svenska marinen. Sedan dess har SSPA haft en viktig roll för utvecklingen av den svenska marina industrin.

Sedan 1984 är SSPA ett oberoende internationellt konsultbolag inom det maritima området. SSPA arbetar exempelvis för effektiva transporter, minskad bränslekonsumention och minskad miljöpåverkan. Kunder utgörs bland annat av redare, hamnar och varv över hela världen. För att utveckla verksamheten satsar SSPA cirka 20 procent av resurserna på forskning, främst helhetslösningar för sjötransport och intermodala transportsystem. Företaget har cirka 80 anställda och en omsättning runt 100 miljoner kronor, varav ungefär hälften utgörs av export.

Källa: www.sspa.se och internt presentationsmaterial

5.5.4 Branschsamarbeten mellan tekniska underleverantörer

Många av underleverantörerna är medlemmar i Swedocean, en ideell branschgrupp för information och erfarenhetsutbyte mellan underleverantörer som utvecklar, tillverkar och marknadsför varor och tjänster inom sjöfart och offshore, samt organisationer och myndigheter inom sektorn⁶⁰. En tydlig miljöinriktning ska genomsyra verksamheten. Som ett komplement till Swedocean har Svenskt Marintekniskt Forum (SMTF) växt fram utifrån ett lokalt initiativ från Fyrbodals kommunförbund. SMTF har som ambition att fungera som ett operativt klusterinitiativ, med en projektarena för att initiera gemensamma utvecklingsinsatser.

⁶⁰ Swedocean (2009), Members 2009.

Faktaruta: Svenskt Marintekniskt Forum

Svenskt Marintekniskt Forum är en ideell företagsdriven förening som samlar den marintekniska branschen. Medlemmar är konstruerande-, tillverkande- och tjänsteleverantörer inom handels-tonnage, offshore och fritidsbåtssektorn. Verksamheten finansieras förutom av medverkande företag genom Västra Götalandsregionen, Tillväxtverket, Fyrbodals kommunalförbund, Europeiska regionala utvecklingsfonden och Sparbanksstiftelsen Väst.

Målsättningen är att skapa ett forum som sammanför hela den maritima industrin och dess framtida utmaningar. Föreningen verkar för att utveckla nya och mindre miljöbelastande produkter, effektivare produktion och samverkan mellan företag, universitet och offentliga företrädare. Alla aktiviteter skall genomsyras av miljöfokus. Man arbetar också för att öka rekryteringen och stärka återväxten i den maritima industrin.

Ett aktuellt projekt som drivs inom SMTF är Green Shipping. Projektet startade under 2008 och syftar till att öka medvetenheten om sjöfartens utmaningar bland företag som kan erbjuda olika lösningar och produkter för att minska miljöeffekterna. Som ett led i arbetet har man utvecklat två konceptbåtar - ett tankfartyg och ett ro-rofartyg - som visar upp lösningar som innebär lägre utsläppshalter och mer miljövänliga processer. I projektet medverkar tillverkande företag, som exempelvis Berg Propulsion, Consilium, Ekomarine, Jotun, Jowa och TTS, konsultföretag, som FKAB Marine Design och SSPA, offentliga aktörer, som Chalmers och SP, samt samarbetsprojekt, som Clean Ship Project i Västra Götaland och Composite Superstructure Concept.

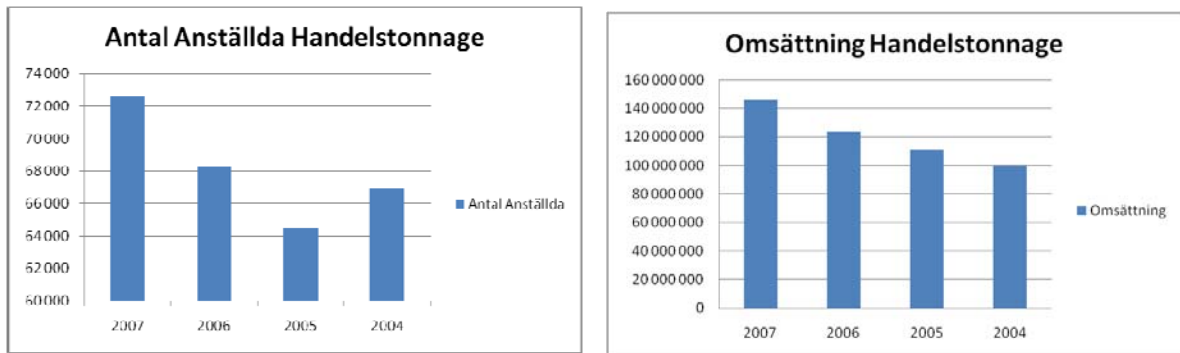
Källa: www.smtf.se och internt presentationsmaterial

5.5.5 Sysselsättning och omsättning

Under våren 2009 genomförde SMTF en analys av sin målgrupp⁶¹. Med hjälp av offentliga register identifierades relevanta branscher med hjälp av 114 SNI-koder. Resultaten fördelades på underleverantörer till sjöfarten (handelstonnaget) och fritidsbåtssektorn. I den förra gruppen inkluderades 3 550 företag inom framför allt tillverkning, reparation samt teknisk provning och analys. Under 2007 var det totala antalet anställda i dessa företag drygt 72 000 personer. I denna definition ingår såväl skeppsvarv som konsulter och företag som levererar marinteknisk utrustning. Av dessa utgjordes knappt 9 procent av kvinnor. Den totala omsättningen uppgick under 2007 till drygt 140 miljarder kronor. I en analys av företagens utveckling under perioden 2004-2007 konstateras att gruppen växt, både i omsättning och i antal anställda.

⁶¹ SMTF (2009), *Den svenska maritima sektorn – en sektor med stor bredd och potential. En klusteranalys.*

Figur 25: Tillväxt bland underleverantörer till sjöfarten, 2004-2007



Källa: Svenskt marintekniskt forum, 2009

Vid en geografisk fördelning av företagen kan man identifiera en geografisk koncentration framför allt i Stockholm och Göteborg, men även i Malmö och i viss mån Luleå.

Faktaruta: Undersökning av underleverantörer till sjöfarten

En telefonintervju med 65 underleverantörer till sjöfarten visade på följande resultat:

58 procent ansåg att de hade drabbats negativt av den finansiella krisen, främst genom en minskad efterfrågan från kunderna. Samtidigt ansåg 37 procent att de inte drabbats i samma utsträckning. Det gällde framför allt företag inom reparation och service, eftersom detta krävs även i en lågkonjunktur.

Två tredjedelar av företagen har egna varumärken.

En dryg tredjedel bedrev någon form av forskning, medan drygt 70 procent bedrev produktutveckling. Produktutveckling sker i huvudsak inom det egna företaget, 89 procent.

72 procent av företagen säljer på export och bland de övriga är hälften av företagen intresserade av export.

Källa: Internt material från SMTF

5.6 Myndighetsstrukturen inom sjöfarten

5.6.1 Sjöfartsverket

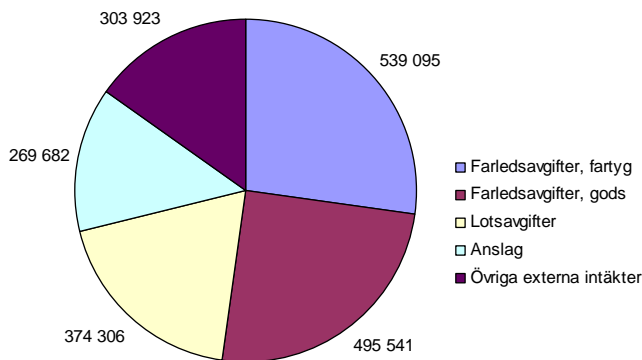
Sjöfartsverket är en myndighet med uppgift att bidra till att de transportpolitiska målen inom sjöfarten uppnås, det vill säga att på ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart sjötransportsystem skapas. Verket har flera olika funktioner; en beställarfunktion som inkluderar infrastrukturplanering (Sjöfart och samhälle) och två avdelningar med ansvar för producerande verksamhet (dels Farledsavdelningen, som ansvarar för genomförande av infrastrukturella insatser i farleder, isbrytning och sjögeografisk information, dels Sjötrafikavdelningen, med ansvar för lotsning, sjötrafikinformation och sjöräddning). Dessutom finns en rederifunktion, med ansvar för in- och uthyrning samt underhåll och drift av verkets isbrytnings-, sjömättnings- och arbetsfartyg.

I princip råder lotsplikt för alla handelsfartyg över 70 meter som ska angöra svensk hamn. Lotsens roll är att hjälpa befälhavaren att säkert framföra fartyget till hamn. Flertalet svenska lotsar har tidigare arbetat som befälhavare på handelsfartyg. 2008 arbetade

Sveriges cirka 215 lotsar vid Sjöfartsverket, som utbildar lotsar internt⁶². Sjöfartsverket är den enda aktör som får bedriva lotsning i Sverige. Många lotsar kommer att gå i pension under de närmaste åren. För att bli lots krävs svenskt medborgarskap, sjökaptensbehörighet, aktuell praktik på modern båt och att man i övrig bedöms vara lämplig för uppgiften. Som lots är man stationerad i hemmet, vilket innebär att det kan vara en karriärmöjlighet för sjöfartspersonal som vill söka sig iland. Inom Sjöfartsverket arbetar även cirka 190 båtsmän, som transporterar lotsen ut till fartyget. I den så kallade Lotsutredningens slutbetänkande föreslogs att bland annat lotstransporter, drift- och underhåll av farleder samt sjömätningar ska upphandlas i större utsträckning⁶³.

Sjöfartsverkets intäkter under 2008 utgjordes av farledsavgifter, lotsavgifter, statliga anslag och övriga intäkter, bland annat från uthyrning av isbrytare, besiktningssavgifter, försäljning av sjökort och uppdrag åt statliga myndigheter. Farledsavgifterna uppgick till drygt hälften av verkets totala omsättning på 1 983 miljoner kronor och togs ut av fartyg som anlöpte svensk hamn baserat på fartygets storlek (bruttodräktighet) och mängden lastat/lossat gods. För att minska miljöpåverkan av sjöfarten reduceras farledsavgifterna för fartyg som kan uppvisa så kallat svavelintyg. Lotsavgifterna tas ut vid utnyttjande av tjänsten och baseras på fartygets storlek och lotsad tid. Sjöfartsverket får även anslag från staten som ersättning för sjöräddning och viss annan verksamhet för fritidsbåttrafik, med mera. Vid slutet av 2008 hade myndigheten 1 348 anställda, motsvarande 1 171 helårsarbeten. Av dessa hade 73 procent sakområdeskompetens inom myndighetens verksamhetsområden.

Figur 26: Sjöfartsverkets rörelseintäkter 2008 (tusen kronor)



Källa: Sjöfartsverket, Årsredovisning 2008

I samband med omorganisationen den 1 januari 2009 flyttades tillsynsverksamheten inom Sjöfartsinspektionen, inklusive ansvaret för sjöfartsregistret, över till Transportstyrelsen. Detta har medfört att verksamheten inom Sjöfartsverket minskat. Idag ligger fokus framför allt på produktionsverksamhet. Nedgången i världskonjunkturen och den minskning av avgiftspliktiga godsvolymer som inleddes under slutet av 2008, har tillsammans med ett

⁶² Källa: www.sjofartsverket.se.

⁶³ SOU 2008:53, *Styra rätt! Förslag om Sjöfartsverkets organisation. Slutbetänkande från Lotsutredningen 15 maj 2008.*

minskat antal lotsningar, resulterat i minskade avgiftsintäkter under 2009. Verket är nu inne i en rationaliseringsprocess för att möta de minskade intäkterna. Det effektiviseringsprogram som genomförts bidrog till en resultatförbättring med 47 miljoner kronor för år 2009. Fullt genomfört blir effekten större.

5.6.2 Transportstyrelsen

Den nybildade Transportstyrelsen har sedan 1 januari 2009 tagit över frågor om bland annat normering, tillsyn, tillståndsgivning och registerhållning från Sjöfartsverket. Verksamheten riktar sig till både handelssjöfart och fritidsbåtssektorn.

Som tillsynsmyndighet för sjöfarten ansvarar Transportstyrelsen för att de regler som gäller i Sverige för svenska fartyg och utländska fartyg i svenska farvatten efterlevs. Transportstyrelsen har till uppgift att kontrollera att reglerna följs, bland annat genom besiktningar, inspektioner och hamnstatskontroller. Tillsynsverksamhet styrs i huvudsak av lagar som gäller arbetsmiljö, fartygssäkerhet, hamn- och sjöfartsskydd samt åtgärder mot förorening från fartyg. Årligen genomförs cirka 4 000 besiktningar, inspektioner och kontroller. Målet är att varje år utföra inspektion av 25 procent av utländska fartyg som kommer till landet, i enlighet med EU:s direktiv för hamnstatskontroll (95/21/EG)

Transportstyrelsen är även ansvarig för det svenska fartygsregistret och för sjömansregistret, samt utfärdar behörigheter för ombordanställd personal. Verksamheten finansieras via farledsavgifter, som tas in av Sjöfartsverket, direkta avgifter för tillsyn och en mindre del anslag. Transportstyrelsen är den myndighet vars huvuduppgift är att hantera sjösäkerhets-, sjöfartsskydds- och vissa miljöfrågor nationellt och internationellt. Hittills har Sjöfartsverket fortsatt ansvar för andra miljöfrågor, som exempelvis emissionsfrågor, men det pågår fortsatt en diskussion om den långsiktiga ansvarsuppdelningen mellan myndigheterna.

5.6.3 Trafikverket

I april 2009 presenterades resultaten från regeringens utredning av myndigheterna inom transportområdet. I uppdraget ingick att analysera och kartlägga myndigheternas verksamheter och funktioner för att hitta möjligheter till effektivisering och synergier. Utredningen förslög att ett Trafikverk bildas, med uppgift att hålla samman och ansvara för planering av samtliga transportslag. Man konstaterade att infrastrukturåtgärder inom sjöfarten hade svårt att mötas upp av åtgärder inom väg och järnväg, eftersom dessa är fastlagda för lång tid framåt. Regeringen har beslutat att inrätta Trafikverket från och med 1 april 2010.

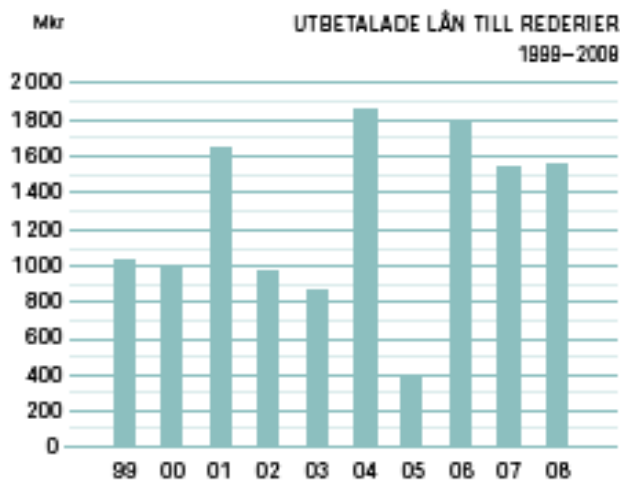
5.6.4 Svenska Skeppshypotekskassan

Svenska Skeppshypotekskassan grundades 1929 som Sveriges enda sjöfartsbank, med uppgift att underlätta finansiering för svenska rederier och medverka till handelsflottans förnyring. Från att tidigare enbart lämna lån till svenska rederier för finansiering av fartyg med svensk flagg har man, för att tillmötesgå redarnas önskemål, idag möjlighet att lämna lån både till svenska rederier och till utländska rederier där det finns ett betydande svenskt intresse eller inflytande. Lån lämnas normalt med upp till 70 procent av fartygets värde. Kassan ansvarar även för förvaltning av en statlig fond för lån till den mindre skeppsfarten, som möjliggör utlåning upp till 90 procent.

Under 2008 betalades lån på 1,5 miljarder kronor ut, vilket är en ökning mot genomsnittet på 1,25 miljarder årligen under de senaste tio åren. Omfattningen på utbetalade lån pendlar

dock kraftigt mellan åren. Vid årets slut uppgick utestående lån till 7,9 miljarder kronor. Kassans eget kapital uppgår till 1,4 miljarder kronor, bland annat i form av en reservfond där verksamhetens avkastning samlats. Därutöver lånar Kassan direkt av banker och kreditinstitut. Låntagarna ansvarar solidariskt för att täcka eventuella förluster, upp till 5 procentenheter utöver de egna skulderna. Dessutom har Kassan en statlig garanti som uppgår till 350 miljoner kronor, vilket skapar stabilitet och möjliggör goda finansieringsvillkor. Staten tillförde däremot inget kapital då verksamheten inrättades. Under 2008 hade Kassan åtta anställda, varav två administrerar det statliga rederistöd som lämnas via Rederinämnden.

Figur 27: Svenska Skeppshypotekskassans utbetalade lån, 1999-2008



Källa: Svenska Skeppshypotekskassan, 2009

Under våren 2010 genomfördes en bolagsgenomgång av Svenska Skeppshypotekskassan⁶⁴. Syftet var att undersöka om Kassan uppfyllde de grundläggande kriterierna för statligt ägande, och - om så inte var fallet - om det fanns andra skäl för staten att kvarstå som ägare⁶⁵. Enligt analysen uppfyllde Kassan, enligt utredningen, inte kriterierna för statligt ägande, avseende samhällsuppdrag som kräver statligt ägande, särskilda nationella intressen, statligt ägande som förutsättning för bolagets utveckling och påverkan på konkurrens, sysselsättning och branschutveckling.

I analysen konstateras att Kassans verksamhet bedrivs på en marknad, i konkurrens med framför allt affärsbankerna, vilket innebär att den inte tillhandahåller något för samhället unikt. Dessutom innebär den ökade globala integrationen av sjöfarten att möjligheter att stödja en utveckling till nytta specifikt för svenska rederier och svenska sysselsatta minskar. Man lyfter även fram ett antal begränsningar i det statliga regelverket som riskerar att hämma Kassans framtida utvecklingsmöjligheter, exempelvis införandet av nya produkter.

⁶⁴ KPMG (2010), Svenska Skeppshypotekskassan. Bolagsgenomgång.

⁶⁵ I budgetpropositionen 2006/2007:1 förklarar regeringen sin avsikt att minska det statliga ägandet av företag och att man avser att genomföra en genomgång av alla statligt ägda företag.

Samtidigt konstateras att Kassan är betydelsefull, framför allt i Västra Götalandsregionen, för mindre rederier och under lågkonjunktur. Genom sin mångåriga verksamhet och specialisering har Kassan byggt upp en betydande kompetens och fungerar som en arena och kontakt inom sjöfartssektorn. Dessutom har Kassan ett viktigt symbolvärde i branschen, som en del av den nationella sjöfartspolitikerna.

Rekommendationen från bolagsgenomgången är att staten bör vidta åtgärder för att undersöka de marknadsmässiga förutsättningarna för en försäljning, vilken kompliceras av oklarheter beträffande äganderätten till Kassans reservfond. Dessutom rekommenderas staten att vidta åtgärder för att möjliggöra en utveckling av Kassans verksamhet, oavsett ägarform.

5.6.5 Rederinämnden

Rederinämnden inrättades i januari 1997 och har till uppgift att besluta om sjöfartsstöd till svensk sjöfart. Syftet med sjöfartsstödet är att ge svensk sjöfartsnäring konkurrensvillkor som är likvärdiga med våra närmaste konkurrentländer. Något egentligt motiv för det statliga åtagandet saknas i traditionell mening. Stödet motiveras istället av att det finns andra EU-länder som stödjer denna näring och utan motsvarande stöd till den nationella sjöfarten skulle utflaggningsökningen öka⁶⁶.

Den 1 oktober 2001 infördes en ny förordning om sjöfartsstöd⁶⁷. Stödet är ett nettostöd och ges genom att arbetsgivarens skattekonto krediteras med ett belopp som motsvarar skatteavdrag och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst. Stödet innefattar både last- och passagerarfartyg i internationell trafik. Ett av villkoren för att erhålla stöd är att den sökande ställer utbildningsplatser på fartyg till förfogande. Sjöfartsstödet beslutas av Rederinämnden, men den löpande förvaltningen administreras av två årsarbetskrafter vid Svenska Skeppshypotekskassan.

Enligt förordningen skall Rederinämnden göra årliga utvärderingar av effekter av stödet och rapportera hur kraven på försäkringar och utbildningsplatser enligt förordningarna om sjöfartsstöd uppfylls.

5.6.6 Marinen och Försvarmakten

Kustbevakningen är en civil myndighet med drygt 750 anställda som tillhör Försvarsdepartementets verksamhetsområde. Myndigheten har i uppdrag att övervaka landets kuster för att upptäcka och förhindra brott, men även att rädda och hjälpa till sjöss. För detta har man ett nära samarbete med Polisen, Tullverket, Fiskeriverket, Sjöfartsverket med flera. Idag arbetar Kustbevakningen med miljöräddning och miljöövervakning, för att motverka miljöbrott till havs, med gränskontroll, sjöräddning och övervakning och kontroll av fisket till sjöss.

Ytterligare en del av den svenska offentliga strukturen utgörs av Försvarmakten, där marinen har till uppgift att ansvara för militär övervakning av hela det svenska sjöterritoriet samt utanför liggande omgivande havsområden. Marinen medverkar, tillsammans med Kustbevakningen, i ett internationellt samarbete för att bland annat öka säkerheten till sjöss inom Östersjöregionen genom förbättrad identifiering av trafik i Östersjön och Kattegatt. Dessutom har marinen under de senaste åren bidragit till det

⁶⁶ SOU 2009:31, *Effektiva transporter och samhällsbyggande – en ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg*. Huvudbetänkande, 1 april 2009.

⁶⁷ Prop. 2000/01:127 *Sjöfartsstöd*.

internationella sjösäkerhets- och biståndsarbetet genom insatser för att skydda fartyg och motverka sjöröveri utanför Somalias kust. Marinens personal uppgår till cirka 2 700 soldater, sjömän, officerare och civila.

5.7 Forskning och utveckling inom sjöfart

5.7.1 Splittrad och svag finansiering

Tidigare utredningar av den svenska transportforskningen visar att forskningen inom sjöfart historiskt varit fragmenterad, att satsningarna varit begränsade och att det sedan VINNOVA bildades saknats en myndighet med utpekat sektorsansvar för sjöfartsforskningen. Mellan 2005-2007 ökade de statliga medel som avsattes för transportrelaterad FUD från 758 miljoner till en dryg 1 miljard kronor, men sjöfartens andel av detta har varit låg⁶⁸. Idag uppgår den till cirka tre procent av den samlade offentliga transportforskningen⁶⁹.

Sjöfartsverket betraktar forskning inom sjöfarten som en viktig del av sin sektorsroll. Speciellt gäller detta inom områdena sjösäkerhet och miljö. Däremot har man inte haft något utpekat sektorsansvar för forskningen inom sjöfart. Eftersom Sjöfartsverkets verksamhet i hög grad är avgiftsfinansierad så har forskningsresurserna varit små. För 2009, liksom för tidigare år, var budgeten totalt 5 miljoner kronor. Det eget utförda forskningsarbetet har därför varit begränsat och man har framför allt stött forskningsaktörernas verksamhet. Forskningsfrågorna drivs tillsammans av Sjöfartsverket och Transportstyrelsens Sjöfartsavdelning. En annan roll är att följa den internationella regelutveckling som drivs av IMO, International Maritime Organisation, och förmedla IMO:s syn tillbaka till forskarvärden.

Den nationella myndighet som främst finansierat sjöfartsforskning under senare år är VINNOVA, Verket för innovationssystem. Under 2001 påbörjade VINNOVA, på uppdrag av regeringen och i nära samverkan med Sjöfartsverket, programmet "sjösäkerhet", som gällde forskning, utveckling och demonstration inom sjösäkerhetsområdet. Målet var att med Estoniakatastrofen som grund minska riskerna för nya liknande olyckor och att förbättra möjligheterna att rädda många människor vid kollision, grundstötning eller brand ombord. Dessutom var avsikten att bidra till ökad samverkan mellan forskning och andra aktörer, för utveckling, spridning och tillämpning av vetenskapliga och praktiska resultat, i form av produkter, processer, tjänster, arbetsorganisation, arbetsmiljö och regelverk på sjösäkerhetsområdet. Programmet, som avslutas under 2010, har finansierat cirka 35 projekt till en sammanlagd insats på 150 miljoner kronor, varav VINNOVAs del varit 70 miljoner.

Regeringen gav dessutom under 2005 VINNOVA, som ansvarig myndighet för sjösäkerhetsprogrammet, i uppdrag att beställa forskningsprojekt för att studera sjunkförloppet vid M/S Estonias förlisning. Syftet var att förbättra sjösäkerheten för dagens och framtidens passagerarfartyg på svenska vatten. För detta ändamål fick VINNOVA 8 miljoner kronor att betala ut i form av forskningsbidrag. En utlysning i två steg resulterade i att två internationella konsortier fick genomföra var sitt uppdrag. Det ena konsortiet leddes av SSPA Sweden AB och det andra av Hamburgische Schiffbau-

⁶⁸ VINNOVA (2004), *Nationell strategi för transportrelaterad FUD*, VP 2004:01 och VINNOVA (2007), *TRANSAMs uppföljning av "Nationell strategi för transportrelaterad FUD" åren 2005-2007*, VP 2009:01.

⁶⁹ *Arbetsmaterial från Transportforskningsdelegationen, 2010.*

Versuchanstalt GmbH (Hamburg Ship Model Basin). Projekten avrapporterades under 2008.

Samordning av transportforskningen i Sverige sker huvudsakligen genom TRANSAM, ett samarbetsforum som myndigheterna skapat inom transportforskningsområdet. I TRANSAM ingår forskningsansvariga från Banverket, Energimyndigheter, FAS, Formas, Luftfartsverket, Naturvårdsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, SIKA, Sjöfartsverket, VINNOVA och Vägverket. VINNOVA har en samlande roll genom sekretariat och ordförandeskap. Här etableras koordinering av insatser, uppföljning och kommunikation av nya satsningar. Trots det tycks forskningen på intermodala logistiklösningar, där sjöfarten är en del i transportkedjan, hittills vara begränsad.

5.7.2 Koncentration av forskningen

Basen för forskningen som bedrivs kring sjöfart i Sverige är idag huvudsakligen koncentrerad till Göteborg. Historiskt har forskning och utbildning bedrivits vid Chalmers, KTH och sjöbefälsskolorna i Sverige. Institutionen för Sjöfart och marin teknik vid Chalmers bedriver nu verksamhet inom ett brett kunskapsområde, som har sitt ursprung i utbildningen av sjöbefäl respektive skeppsbyggare. Dessa operativa och konstruktionsinriktade aktiviteter har senare kompletterats med kompetenser även inom logistik/ekonomi, miljöteknik och "human factors". Även vid andra universitet och forskningsinstitut pågår sjöfartsforskning i mindre omfattning.

I december 2007 invigdes kompetenscentret Lighthouse, som är ett resultat av samarbetet mellan Chalmers, Handelshögskolan i Göteborg och Sveriges Redareförening. Visionen är att vara den naturliga mötesplatsen för behovsdriven forskning, utbildning och innovation inom den maritima sektorn. Syftet är att ta ett helhetsgrepp för att göra sjöfarten effektivare, säkrare och mer miljövänlig samt säkerställa konkurrenskraften hos svensk sjöfart. Inom Lighthouse blandas tvärvetenskaplig kompetens inom exempelvis fartygskonstruktion, sjösäkerhet och hydromekanik med logistik, sjörätt och ekonomiska aspekter som företagsanalys och världshandel. Man har även en egen bryggsimulator för forskning och utbildning. Idag har verksamheten 100 forskare och 24 doktorander, som arbetar i 47 projekt inom områdena sjöfartsmanagement, fartygsdesign och lasthantering, miljö- och energieffektivitet, arbetsmiljö och säkerhet. Verksamheten bedrivs i nära samverkan med sjöfartsnäringsen och Sveriges Redareförening har hittills satsat 100 miljoner kronor under en tioårsperiod. Lighthouse har även finansiering från VINNOVA på cirka 70 miljoner över tio år. Andra finansiärer är Sjöfartsverket och Västra Götalandsregionen.

Totalt arbetar cirka 400 personer vid svenska universitet, högskolor och forskningsinstitut med verksamhet som berör sjöfartssektorn⁷⁰.

5.7.3 Internationella forskningsprojekt

Eftersom sjöfarten är internationell så har forskningen en stark koppling till den internationella utvecklingen. Exempel på internationellt forskningssamarbete där svenska aktörer medverkar är teknologiplattformen Waterborne och ERA-Net samarbetet Martec, samt enskilda EU-projekt, som Marco Polo II och Interreg-projekt, bland annat EfficienSEA.

⁷⁰ Uppskattning från arbetsgrupp inom Sjöfartsforums strategiprocess.

Waterborne är en teknikplattform för innovation inom vattenburen transportforskning som grundades 2005, på initiativ av EU och Marine Industry Forum (MIF). Waterborne inkluderar alla aktörer längs med den vattenburna värdekedjan, det vill säga allt från skeppsbyggare, fartyg och deras utrustning, och operatörer till dem som tillhandahåller relaterad infrastruktur och hamnar. Strategin är att utveckla det Europeiska maritima klustret med hjälp av visiondokumentet Vision 2020, som lägger fast en mellan- och långsiktig vision, och strategidokumentet, Strategic Research Agenda. En viktig del i resultaten är inflytandet på EU-s ramprogram för forskning. Till Waterborne är knutet ett 20-tal europeiska samarbetsorganisationer inom sektorn samt representanter för medlemsstaterna. Sverige representeras av Sjöfartsverket.

ERA-Net samarbetet är kommissionens ambition att öka samverkan mellan nationella forskningsprogram. Martec är ett sådant inom det maritima området och inkluderar idag 15 länder. Syftet är att genom samverkan och gemensamma utlysningar stärka den Europeiska sjöfartsforskningens konkurrenskraft. Satsningen varar under perioden 2006-2010 men en ansökan om fortsatt samverkan under 2011-2014 har nyligen inlämnats. I denna ansökan har SURSHIP integrerats i Martec.

Marco Polo II är ett miljöinriktat EU-program för gränsöverskridande godstransporter inom EU. Syftet är att utveckla intermodala transportlösningar som kan bidra till att minska trängseln på vägarna, reducera trafikens miljöpåverkan och antalet trafikolyckor genom överföring av internationella godstransporter på väg till andra transportslag, exempelvis närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar. Budgeten omfattar cirka 450 MEUR för perioden 2007-2013. VINNOVA är nationell kontaktorganisation för programmet. Små och medelstora företag kan inom ramen för anslagsformen SMINT (Små och medelstora företags internationella tekniksamarbete) beviljas anslag upp till 60 procent av kostnaderna till förstudier inför inlämning av ansökningar inom programmets innovationsinriktade delar, totalt maximalt 150 000 kronor.

EfficienSEA är ett stort Interreg-projektet inom Baltic Sea Region Programme 2007-2013. Budget uppgår till hela 8 MEURO och finansieringen kommer från EU, norska staten och deltagande partners. Projektet påbörjades under 2009 och har fokus på sjöfartssektorns effektivitet, säkerhet och hållbarhet. Projektledarskapet ligger hos Danish Maritime Safety Administration (DaMSA). Svenska partners i samarbetet är Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Chalmers och SSPA Sweden.

Svenska och finska Sjöfartsverken driver sedan länge gemensamma mindre forskningsprojekt som rör utveckling av vintersjöfarten inom Östersjön. Ur detta samarbete har den finsk-svenska isklassen utvecklats.

5.8 Kompetensförsörjning

5.8.1 Rekryteringsproblematiken

Svårighet att hitta kompetent arbetskraft har under den senaste högkonjunkturen varit ett av de största tillväxthindren för företag i många branscher. Även i tider med arbetslöshet kan det vara svårt att hitta personal med rätt utbildning och erfarenhet. Detta gäller även inom sjöfartssektorn. Under de närmaste åren står stora delar av klustret, både till lands och till sjöss, inför stora pensionsavgångar. Samtidigt har nyrekryteringen till befintliga sjöfartsutbildningar under flera år har varit måttlig, framför allt bland sjöingenjörer.

Rekryteringsproblematiken inom sjöfarten är inget unikt svenskt fenomen. I en internationell prognos talar man om en brist på cirka 40 000 sjöbefäl i världen inom fem år. En av fördelarna med sjöfarten är att det finns tydliga karriärvägar och möjligheter till tidigt ansvar, vidareutbildning och goda lönevillkor. Svenska befäl är idag efterfrågade på den internationella marknaden eftersom de bedöms ha goda kvalifikationer och jämförelsevis låga löner, vilket talar för en god framtida arbetsmarknad. Inom manskapet har svenskar svårare att konkurrera med exempelvis filippiner, eftersom de svenska lönekostnaderna är relativt höga.

Det finns tydliga kopplingar mellan ombordanställda och personal i land inom sjöfartssektorn och även inom det bredare maritima klustret. Efter några år till sjöss väljer många ombordanställda att vidareutbilda sig för att hitta lämpliga positioner i land. Teknisk personal kan exempelvis få arbete inom inspektion och planering för underhåll eller nybyggnation inom ett rederi. Sjöingenjörer har även goda möjligheter att arbeta inom kraftverk, fjärrvärme och i processindustri, i Sverige eller internationellt. För nautiker är det vanligt att man vidareutbildar sig för att arbeta med planering av last, rutt, underhåll eller nybyggnation inom ett rederi. Även andra aktörer, som hamnar, försäkringsbolag, klassningssällskap och statliga verk, har behov av att rekrytera erfaren personal och många inom dessa organisationer har tidigare arbetat till sjöss. Likaså firmor som för lastägarna kontrollerar lasten i fartyg vid lastning och lossning har intresse av att rekrytera personal med erfarenhet från sjöfart.

5.8.2 Utbildningsstrukturen inom sjöfart

Inom sjöfarten krävs speciella behörighetskrav för ombordanställda, vilket regleras internationellt genom den så kallade STCW konventionen. Det gäller både befäl (maskinbefäl och fartygsbefäl) och manskap (däck- och maskinpersonal). I Sverige måste behörigheten förnyas vart femte år. Behörighet utfärdas av Transportstyrelsen, som även gör bedömningar av behörighet för utländsk personal som mönstrat på svenskflaggade fartyg. Motsvarande bedömningar görs av respektive land för svensk person på utlandsflaggade fartyg.

Det finns idag tio svenska sjöfartsgymnasier som erbjuder en fullständig treårig sjömansutbildning. För sjöbefäl är den normala utbildningstiden fyra år vid Högskolan i Kalmar eller Chalmers i Göteborg. Om man har minst två års sjövana kan man söka en kortare utbildning, på tre år. Utbildningen leder till att man blir behörig på närmast alla fartygstyper över hela världen. En del av utbildningen vid sjöfartsgymnasier och sjöfartshögskolor utgörs av praktik. Sedan 2001 ställs det krav på de fartyg som får del av det sjöfartsstöd som hanteras av Rederinämden att de skall tillhandahålla praktikplatser.

Under ett antal år har antalet sökande till de svenska sjöfartsutbildningarna minskat. Sedan nedläggningen av varven har det maritima klustret varit relativt osynlig och kunskapen om sektorn varit begränsad hos allmänheten. Detta har resulterat i en diskussion om hur man bäst kan sprida kunskap om sjöfarten och närliggande branscher för att göra sektorn mer attraktiv som arbetsgivare i framtiden. För att bredda rekryteringen till hela sjöfarten fick Sjöfartsverket under 2008 i uppdrag av regeringen att tillsätta en expertgrupp som skulle verka för ökad rekrytering av personal. Idag har antalet sökande till sjöfartshögskolorna ökat, framför allt till sjökaptensprogrammet. Svårigheten handlar framför allt om hur studenterna ska få sin nödvändiga sjöpraktik på svenska fartyg.

Utöver utbildningar av ombordanställda så erbjuder Chalmers även en utbildning i sjöfart och logistik, som riktar sig till landanställda, exempelvis skeppsmäklare.

5.8.3 Marinteknisk utbildning

För andra delar av klustret handlar rekryteringsproblematiken även om allmänna insatser för att öka intresset för framför allt tekniska utbildningar bland svenska ungdomar. Diskussioner om att öka utbildningarnas attraktivitet har förts avseende gymnasiet och högskolans tekniska och naturvetenskapliga inriktningar, där söktrycket minskat under senare år. För att påverka attityder och öka intresset för naturvetenskapliga och tekniska utbildningar redan från unga år har därför ett antal satsningar genomförts under senare år. Detta kan underlätta rekryteringsmöjligheterna bland marintekniska underleverantörer till sjöfartnäringen i framtiden.

Många av underleverantörerna hävdar att man lägger mycket tid och stora insatser på internutbildning av medarbetare, oavsett om de har en grundutbildning inom den maritima sektorn eller inte. Steget mellan exempelvis produktion och konstruktion är idag för långt, vilket riskerar att resultera i inlåsningseffekter inom vissa yrken. För att skapa tydligare karriärvägar finns det behov av kompletterande utbildningar, exempelvis i form av yrkeshögskoleutbildningar⁷¹.

5.9 Turism och fritid

5.9.1 Turismens koppling till sjöfarten

Sjöfart och turism har stor ömsesidig betydelse och här har Sverige en stark maritim tradition. Varje år transporterar svenska rederier mer än 30 miljoner svenska och utländska turister med färjor över gränsen till och från landet. Det är ungefär lika många som väljer flyget vid resa till eller från Sverige. Men det finns även en betydande färjetransport inom landet. Vägverket färjerederier har 37 färjelinjer runt om i Sverige och 63 vägfärjor som årligen transporterar cirka 12 miljoner fordon och 21 miljoner passagerare. Under 2008 transporterades cirka 1,6 miljoner passagerare och cirka 480 000 fordon med färja till eller från Gotland och över 15 miljoner passagerare färdades med mindre fartyg i skärgården eller längs kusten. Under den senaste 10-årsperioden har dessutom kryssningstrafiken mer än dubblats, vilket resulterat i ett ökat intresse i för turistattraktioner som exempelvis Vasamuseet⁷². Rederiernas persontransporter utgör ett viktigt och miljövänligt alternativ till både luft- och vägburen trafik.

Den internationella turismen skapar dessutom publicitet och kan användas för att saluföra andra näringsgrenar. Besökarna spenderar pengar på bland annat hotell, restauranger och shopping. Den genomsnittliga utländska besökaren lägger vid sidan av boendekostnader ut mer än 600 kronor per dygn i Sverige. Undersökningar visar exempelvis att 25 procent av turistkonsumtionen i Stockholm utgörs av färjeresenärer. Detta betyder att färjeresenärerna spenderade totalt tre miljarder kronor i Stockholm i direktkonsumtion. Många av de utländska besökarna blir dessutom ambassadörer för Sverige, när de förmedlar sin bild av landet runt om i världen.

Sammanlagt satsade passagerarrederierna över en halv miljard kronor på marknadsföring under 2008. Nästan hälften av budgeten lades på marknadsföring i syfte att få utländska turister att välja Sverige som semester mål. Passagerarrederiernas samlade marknadsföring utomlands är två och en halv gånger så stor som svenska statens satsning på

⁷¹ *Svenskt Marintekniskt Forum (2009), Yrkesutbildningar för den maritima näringen, 2009:08:1.*

⁷² *Vattenvägen.*

marknadsföring utomlands⁷³. Den svenska rese- och turistnäringen står sammantaget för 2,8 procent av BNP, vilket är en blygsam siffra i internationell jämförelse. Turismens betydelse för den svenska ekonomin är stor, med nästan 152 000 årsanställda i branschen år 2006⁷⁴.

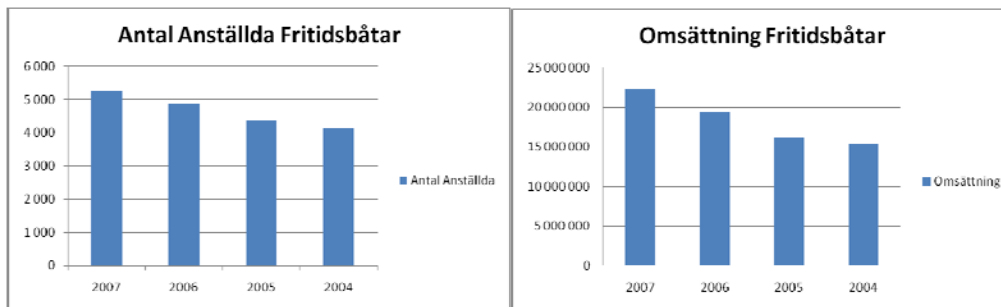
5.9.2 Båtturism

Sveriges långa kuststräcka, med några av världens största skärgårdar och över 60 000 öar, skapar dessutom goda förutsättningar för fritidsbåtsindustrin och den maritima besöksnäringen. Ur ett internationellt perspektiv är antalet fritidsbåtar per invånare i Sverige högt. Det finns 1,3 miljoner fritidsbåtar i Sverige vilket innebär att det går cirka 8 vuxna personer per båt, vilket innebär ett stort allmän intresse för havet och den maritima traditionen⁷⁵.

Den inhemska båtlivskulturen har betydelse för många små och medelstora företag. Svenska företag exporterar också fritidsbåtar till ett värde av cirka 1,8 miljarder kronor om året⁷⁶. Norge är den största importören med drygt en tredjedel av marknaden, vilket har en positiv effekt även för den maritima inriktade servicesektorn, framför allt på västkusten.

Om man inkluderar antalet underleverantörer uppgår antalet till det tredubbla. I en kartläggning av fritidsbåtssektorn och deras underleverantörer under 2009 identifierades nästan 2 000 företag, med sammanlagt 5 246 anställda. Branschen har haft en god utveckling mellan 2004 och 2007, då omsättning uppgick över 22 miljarder kronor. I en uppföljande telefonintervju uppgav samtliga 15 företag att man drabbats negativt av den ekonomiska krisen.

Figur 28: Tillväxt bland leverantörer inom fritidsbåtar, 2004-2007



Källa: Svenskt marintekniskt forum, 2009

Fritidsbåtsklustret har betydelse både för svensk båtexport och för levande kustsamhällen. Under sommarhalvåret bidrar både det inhemska båtlivet och den internationella turismen till ökad sysselsättning, framför allt på västkusten och i Stockholms skärgård (NOT). Båtlivssektorns totala omsättning av varor och tjänster uppskattas av branschen själv till cirka 15 miljarder kronor årligen. Det finns emellertid potential för ytterligare omsättningsökningar. Idag spenderar båtturisterna mindre än hälften så mycket per dygn som en campinggäst.

⁷³ Passagerarrederierna (2009), *Passagerarrederierna – i rese- och turistnäringen*.

⁷⁴ Nutek (2008), *Fakta om svensk turism och turistnäring, 2008 års upplaga*.

⁷⁵ SweBoat, 2008.

⁷⁶ SweBoat, 2009. *Exklusive moms*.

Antalet totala båtnätter i svenska hamnar ökade fram till mitten på 2000-talet för att sedan vara förhållandevis konstant. 2008 iaktogs dock en nedgång på omkring 5 procent jämfört med året innan. Ungefär hälften av båtnätterna utgjordes av båtar med utländsk flagg. Bland dessa kan man se en svag ökning. Västra Götaland är den region som har högst beläggning i sina gästhamnar, med nästan hälften av alla registrerade gästnätter under 2007⁷⁷.

5.9.3 Miljöperspektivet

Kustturismen är Europas största marina industri. Ur ett svenskt perspektiv är det en framtidsindustri som fordrar levande kustsamhällen med ett varierat näringsliv. Samexistens med traditionella näringar såsom kustfisket är också viktigt⁷⁸.

Ett uttalat mål är att kustturismen ska vara hållbar. Eventuella målkonflikter kan dock vara buller och nedskräpning i en ekologiskt sett känslig miljö. *Ett hav i balans och en levande skärgård* utgör ett av den svenska regeringens miljömål. Delmålet är att buller och andra störningar från båttrafik skall vara försumbara inom särskilt känsliga och utpekade skärgårds- och kustområden. Under 2008 bildades fyra så kallade hänsynsområden i skärgårdar, två i Stockholms län och två i Västra Götalands län. Under 2010 pågår dessutom ett revisionsarbete av Båtmiljörådets⁷⁹ flerpunktsprogram för att minska miljöpåverkan från landets fritidsbåtar.

5.10 Fiske och vattenbruk

5.10.1 Minskande sysselsättning inom fiske

I strategiarbetet inom Sjöfartsforum har man inledningsvis valt att exkludera fiske och vattenbruk i definitionen av det maritima klustret. Det främsta skälet är att sektorn utgör ett tydligt avgränsat verksamhetsområde som har en egen struktur, med Fiskeriverket som ansvarig myndighet.

Den 1 oktober 2008 fanns det totalt 1 479 svenska fartyg som hade tillstånd att bedriva yrkesmässigt fiske till havs och 1 807 personer som hade yrkesfiskelicens. Den totala sysselsättningen var dock högre eftersom alla som arbetar ombord på fiskefartyg inte har licens. Flertalet fiskare och båtar återfinns inom saltsjöfiske, varav hälften på Västkusten. Värdet på inlandningen uppgick till cirka 1,1 miljard kronor år 2007. Antalet saltsjöfiskare har minskat dramatiskt mellan 1945 och 1975. Sedan dess har minskningen fortsatt, men i något lägre takt. Idag finns ungefär en tiondel så många fiskare som under 1945.

Det svenska insjöfisket är ett småskaligt fiske som bedrivs på ett flertal arter med passiva redskap. För fiske på allmänt vatten i de fem stora sjöarna Väneren, Vättern, Mälaren, Hjälmaren och Storsjön krävs yrkesfiskelicens, medan fisket i de övriga sjöarna bedrivs med stöd av enskild fiskerätt, där licens inte är ett krav⁸⁰.

⁷⁷ Sweboat. 2009.

⁷⁸ Prop. 2008/09:170.

⁷⁹ Båtmiljörådet är en samverkansorganisation med uppgiften att Transportstyrelsen är huvudman och rådet har 19 medlemmar inom både offentlig och privat sektor.

⁸⁰ www.fiskeriverket.se.

5.10.2 Vattenbruk

Vattenbruk, eller akvakultur, är odling av alla slags djur och växter i vatten. I Sverige odlas huvudsakligen fisk, kräftor och musslor. Fisk odlas för olika syften, dels finns det matfiskodling som producerar fisk direkt till konsumenterna, dels finns det odling av sättfisk, som producerar fisk för utsättningar. Utsättningar utförs både i bevarandesyfte och för att förbättra fisket. Vattenbruk är en utpräglad glesbygdsnäring och bidrar till sysselsättning på landsbygden. Fiskodlingar finns i mer än 100 kommuner, både i sötvatten och på kustområdet. Odlingen sker i kassar i flytande odlingar, i dammar eller i bassänger.

Det totala värdet av det svenska vattenbruket var 239 miljoner kronor år 2005. Vattenbrukets negativa miljöpåverkan har de senaste decennierna minskat betydligt och måste fortsätta att minska så att en miljömässigt sund industri kan garanteras. Vattenbruket har också positiva miljöeffekter genom återuppbyggnad av hotade *bestånd*. Mussel- och ostronodlingar kan ha positiv inverkan på övergödda vatten. Även kräftodling kan bidra till att förbättra miljön.⁸¹

5.10.3 En del av den maritima sektorn

Även om det i denna rapport inte genomförts någon fördjupad analys av fiske och vattenbruk så finns det tydliga beröringspunkter med det övriga maritima klustret, särskilt om den bredare definition av det maritima klustret som utnyttjas i EU:s Grönbok och Blåbok och i de regionala strategierna från Västra Götaland och Halland används. Detta blir tydligt bland annat i den utredning av Fiskeriverkets framtida roll som nyligen presenterades. Utredningen föreslår en ny myndighet för havs- och vattenmiljöfrågor som tar över flertalet av Fiskeriverkets uppgifter, liksom den verksamhet som Naturvårdsverket bedriver inom området hav och vatten. Förslaget innebär att den nya myndigheten skall samordna länsstyrelsernas regionala arbete med vattenförvaltning och olika EU-direktiv inom området⁸². Dessutom etablerades under 2009 det nationella Havsmiljöforskningsinstitutet, som kan få stor betydelse för forskning på miljöområdet.

Eftersom miljöaspekterna är en viktig fråga för sjöfarten så behövs ett nära samarbete mellan de departement, myndigheter och regionala aktörer som har ansvar för havsmiljö och sjöfart. Utan ökad samordning mellan olika sektorer uppstår risken för motstridiga beslut. Ett exempel på detta är frågan om minskade gränsvärden för svavelutsläpp. Även om alla aktörer är eniga om behovet av minskade utsläpp så riskerar vällovliga insatser på miljöområdet att på kort sikt få negativa konsekvenser för sjöfartsnäringen.

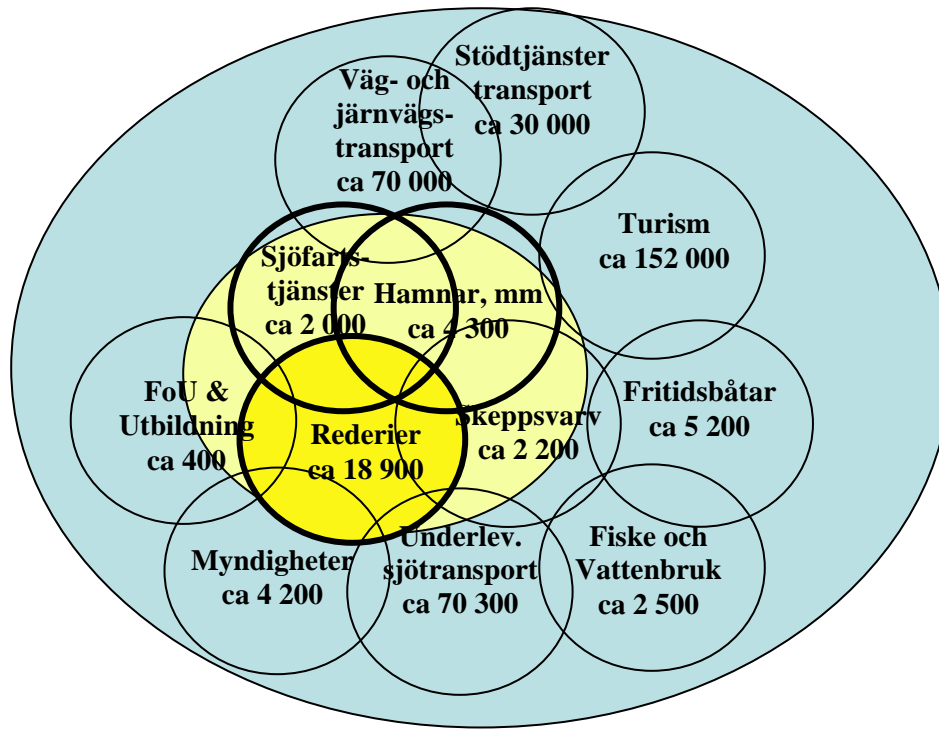
5.11 En samlad bild av det maritima klustret

Det är inte möjligt att med det underlag som föreliggande utredning haft tillgång ge en exakt bild av omfattningen på hela det maritima klustret. I nedanstående bild ges en sammanställning av tillgängliga uppgifter avseende olika delar av det maritima klustret. Trots att uppgifter om antal anställda saknas för vissa delar så kan antalet anställda uppskattas till minst 110 000 personer. Då har inte hänsyn tagits till att delar av turistnäringen och den övriga transportnäringen, framför allt stödtjänster, väg- och järnvägstransporter, har starka länkar till sjöfarten.

⁸¹ www.fiskeriverket.se.

⁸² SOU 2010:8, *En myndighet för havs- och vattenmiljö. Betänkande av Utredningen om en myndighet för havs- och vattenmiljöfrågor*, Miljödepartementet.

Figur 29: En uppskattning av antalet anställda i det svenska maritima klustret



Arbetet med att ta fram kompletterande data för att illustrera omfattning och utmaningar för de olika delar av det svenska maritima klustret ur detta bredare perspektiv fortsätter inom ramen för den strategiprocess som pågår inom Sjöfartsforum.

6 SWOT-analys av sjöfartssektorn

6.1 En analysmetod

I uppdraget ingår att genomföra en så kallad SWOT-analys, med fokus på de delar av näringen som rör rederiernas, hamnarnas, leverantörernas och utrustningstillverkarnas förutsättningar samt näringspolitiska förutsättningar. Eftersom förutsättningarna skiljer sig mellan de olika delarna av sektorn tar kapitlet utgångspunkt i rederierna, med utblick mot de kopplingar som finns till de övriga delarna av sjöfartssektorn. SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats) är en företagsekonomisk analysmetod som ofta används av företag, organisationer, branscher och regioner för strategisk planering. Metoden bygger på en analys av interna och externa förutsättningar och vilka positiva och negativa konsekvenser dessa kan ha för att uppnå ett önskat resultat eller en viss utveckling.

Figur 30: En modell för SWOT-analys

	Positiva	Negativa
Interna förutsättningar	Styrkor	Svagheter
Externa förutsättningar	Möjligheter	Hot

Denna analys av styrkor, svagheter, möjligheter och hot för sjöfartssektorn bygger på en kombination av tidigare genomförda analyser och material som insamlats inom ramen för uppdraget.

6.2 Styrkor

6.2.1 Lång maritim tradition

Det finns i Sverige ett stort allmänt intresse för havet och båtliv. Dessutom innebär Sveriges geografiska läge och stora beroende av utrikeshandeln att sjöfarten har en viktig roll i det svenska transportsystemet. Ett viktigt skäl är att Sverige har en stor basindustri, med omfattande transportbehov. Några av de största godsslagen gäller oljeprodukter, skogsprodukter, järn- och stålprodukter samt spannmål. Det innebär att Sverige under många år har utvecklat kompetens inom olika delar av sjöfartssektorn.

6.2.2 Hög kompetensnivå och ökad samverkan

Det finns även internationellt konkurrenskraftiga aktörer inom teknisk forskning och utveckling, i form av underleverantörer och konsulter till sjöfarten. Idag använder många såväl svenska som utländska redare svenska konsulter och underleverantörer för att designa och testa exempelvis fartygsutformning, lastutrustning, miljö- och säkerhetslösningar, som sedan implementeras i de fartyg som man beställer från varv i exempelvis Kina och Korea.

Under 2007 etablerades det tvärsektoriella kompetenscentrat Lighthouse, som är ett gemensamt initiativ från näringslivet, akademien och den offentliga sektorn. Med

Lighthouse ökar möjligheterna för behovsdriven utveckling inom bland annat miljö, säkerhet och energieffektivitet inom sjöfarten. Parallellt med detta har den ideella organisationen Sjöfartsforum inlett en process för att i samverkan mellan näringsliv, offentliga aktörer och akademi, på nationell och regional nivå, utveckla en nationell maritim strategi. Genom en ökad samverkan inom klustret ökar möjligheterna att föra dialog med och påverka beslutsfattare på regional, nationell och internationell nivå.

6.2.3 Kvalitet inom miljö och säkerhet

Genom ett nära samarbete mellan svenska redare, underleverantörer och myndigheter har Sverige utvecklat hög kvalitet vad gäller miljöprestanda och säkerhet. Trots att den svenska fartygsflottan i internationellt perspektiv är relativt gammal så ligger Sverige bland topp tio på så kallade vita listan över flaggstater med den lägsta andelen fartyg som fått nyttjandeförbud vid hamnstatskontroll enligt det mellanstatliga samarbetsavtalet Paris Memorandum of Understanding, MOU. Sverige ligger exempelvis långt fram när det gäller att installera katalytisk avgasrening på fartyg, svenska rederier var först i världen med att bli ISM-certifierade (International Safety Management Code) och ibland annat Stockholms hamnar och Göteborgs hamn bedrivs ett utvecklingsarbete för att öka användningen av landansluten el i hamn.

Det bedrivs även samverkansprojekt mellan olika svenska aktörer för att utveckla ett koncept för ”green shipping”. I takt med ökade krav på miljö och säkerhet bör svenska redare och underleverantörer i ökad utsträckning kunna använda detta som marknadsföringsargument mot kundgrupper med intresse för dessa frågor. Samtidigt ställer detta krav på fortsatt samverkan mellan olika typer av aktörer.

6.2.4 Konkurrenskraftig högskoleutbildning

Det finns i Sverige internationellt konkurrenskraftiga sjöbefäls-, sjöingenjörs- och logistikutbildningar på högskolenivå. Intresset för svenska utbildningar bland studenter med andra nationaliteter har ökat under senare år. I Malmö ligger även Världssjöfartsuniversitetet, World Maritime University (WMU), en FN institution som bedriver utbildning inom sjöfartsadministration. Även bland svenska ungdomar har intresset för sjöfartsutbildningar ökat under senare år, även om ansökningsnivån till sjöingenjörer fortfarande är relativt måttlig. Idag är ungdomar med en svensk befälsutbildning attraktiva, både på svenskflaggade och andra fartyg.

6.2.5 Sveriges hamnar – viktiga för sjöfarten

I Sverige finns 52 allmänna hamnar och ytterligare ett 50-tal industrihamnar av varierande storlek. Sveriges två största hamnar – Göteborgs hamn och Brofjorden – finns i Göteborgsregionen. För dessa hamnar är storlek en viktig konkurrensfördel, eftersom stora godsflöden möjliggör hög linjefrekvens till flera destinationer. Genom att utveckla reguljära transoceaniska fartygsanlöp från Göteborgs hamn till Asien och Amerika blir transportererna säkrare, billigare och effektivare för exportföretagen än om man ska frakta godset med mindre fartyg från Sverige för omlastning i någon av de stora Europeiska hamnarna, som Rotterdam eller Hamburg. För att hantera de stora godsflödena krävs en väl utvecklad infrastruktur runt hamnen. Under senare år har Göteborgs hamn investerat i intermodala transportlösningar. Man har konstaterat att kombinationen sjöfart och tåg är ett effektivt transportsätt ur ett miljömässigt och ekonomiskt perspektiv. Idag finns det 27 tågpendlar med dagliga avgångar och volymen har mer än tredubblats på sju år. En annan

möjlighet är att utveckla den inrikes sjöfart, som ett alternativ till väg- och järnvägs-transporter inom landet.

6.3 Svagheter

6.3.1 Svag samverkanstradition

Även om det finns en tradition av samverkan mellan aktörer inom sjöfarten så har man länge saknat utvecklade relationer till andra delar av det maritima klustret och till den nationella nivån. Det är inte förrän under senare år som sektorn börjat föra en dialog med svenska politiker. Det har heller inte funnits någon nationell maritim strategi för Sverige, utan olika aktörer har drivit sina specifika frågor. Det innebär att man inte utvecklat de ömsesidiga relationer och förtroenden som krävs för att uppnå den gemensamma styrka som kan utvecklas genom samverkan mellan privata och offentliga aktörer, exempelvis inom så kallade kluster.

6.3.2 Svag näringslivsdynamik

Det finns mycket som talar för att näringsdynamiken inom sjöfartssektorn är lågt. Inom sjöfarten är andelen anställda i nystartade företag lägre än inom andra delar av transportsektorn. Även inom stödtjänster och underleverantörer tycks nyföretagandet vara relativt lågt, trots en hög grad av innovation och teknisk utveckling. Det tycks heller inte finnas någon som driver frågan om ökat entreprenörskap och innovationer. Detta är troligen en konsekvens av att man inte utvecklat en tydlig samverkan mellan olika typer av aktörer inom klustret.

6.3.3 Lågt intresse hos politik och allmänheten

Det finns en allmän besvikelse inom sjöfarten över att man är en relativt osynlig bransch. Sedan de stora varven avvecklades finns inte längre de tydliga landmärken som tidigare representerade sjöfartssektorn. Dessutom är kunskapen om tjänstesektorn i samhället generellt sett låg och sjöfartssektorn betraktas oftare som en del av transportpolitiken än som en del av ett näringsliv som kan bidra till tillväxt och utveckling. Det innebär att kunskapen om och intresset för näringen är begränsad, både hos allmänheten och bland politiker. Detta kan även vara ett skäl till varför sjöfarten är så osynlig i de regionala utvecklingsstrategierna. Det är idag bara två regioner som lyfter fram sjöfarten som en del av näringslivet i de regionala utvecklingsstrategierna. I övrigt nämns sjöfarten främst i samband med diskussioner om turism och i infrastrukturella planer, exempelvis avseende hamninvesteringar.

6.3.4 Hög kostnadsnivå inom sjöfarten

De svenska logistikkostnaderna utgör cirka 18 procent av BNP, vilket är högre än genomsnittet i EU på 12 procent⁸³. Viktiga skäl är naturligtvis Sveriges omfattande export och geografiska läge, med betydande avstånd till de viktigaste marknaderna, men även en hög kostnadsnivå inom svensk transport kan bidra till detta. En faktor är farledsavgifter, som bara tillämpas i Sverige och Finland. Dessutom måste fartyg som går mellan finsk och svensk hamn i Bottenviken betala dubbla fartygsavgifter, vilket riskerar att öka trycket på vägtransporter i regionen⁸⁴. Dessutom kan de nya svaveldirektiven resultera i ökade

⁸³ Göteborgs hamn - En framgångsfaktor för hela Sveriges industri.

⁸⁴ Enligt uppgifter från Sveriges hamnar.

bunkerkostnader för sjöfarten, vilket ytterligare riskerar att flytta över en större del av transportarbetet till väg eller järnväg. Under senaste året har dessutom kostnaderna för lotsning och tillsyn höjts, i syfte att täcka kostnaderna för myndigheternas verksamhet. Svensk sjöfart har även vissa konkurrensnackdelar mot konkurrenter som opererar under annan flagg. Det handlar främst om relativt höga personal- och bemanningskostnader, speciellt för det svenska manskapet. Ett annat exempel är nivån på den svenska stämpel-skatten.

Samtidigt är skillnaderna mellan olika segment inom sjöfarten stora. Färjerederierna i inre fart tycks ha klarat det senaste årets lågkonjunktur relativt väl, även om ett minskat resande bidragit till försämrade resultat. För färjor, med många anställda, tycks det svenska systemet med TAP-avtal och sjöfartsstöd inom ramen för nettomodellen vara relativt konkurrenskraftig. Den största oron gäller effekter av sänkta gränsvärden för svavel. Även i övriga segment finns stora skillnader i konkurrensförhållandena, men för mindre och medelstora rederier inom fjärrsjöfart tycks frågor som gäller tonnageskatt och internationellt register vara avgörande för om man kommer att ha svenskflaggade fartyg i framtiden.

6.3.5 Begränsade nationella FoU-satsningar

För att Sverige långsiktigt ska ha en god konkurrenskraft vad gäller utveckling av nya och innovativa lösningar behövs satsningar på behovsdriven forskning, utveckling och demonstrationsprojekt. VINNOVA har sedan 2001, i samverkan med Sjöfartsverket, ansvarat för ett program för forskning om sjösäkerhet. Detta program avslutas under 2010 och det finns idag inget nytt nationellt program för forskning inom sjöfart. Sjöfartsverket har under det senaste decenniet avsatt cirka 5 miljoner kronor årligen för forskning. Under 2008 fördelades medlen på ett 30-tal mindre projekt med fokus på bland annat säkerhet, miljö, tillgänglighet och transportkvalitet. Sammantaget var enbart tre procent av transportforskningen sjöfartsrelaterad under 2008, vilket innebär att satsningarna på forskning kring sjöfart är begränsade i jämförelse med forskning kring andra transportmedel.

6.3.6 Osäker långsiktig kompetensförsörjning

Liksom många andra branscher har sjöfartssektorn, både nationellt och internationellt, haft rekryteringsproblem under de senaste årens högkonjunktur - främst avseende befäl. Inom de närmaste åren kan dessutom förväntas oss stora pensionsavgångar inom sektorn. Samtidigt har intresset och kunskapen om branschen bland ungdomar varit lågt. Efter ett antal marknadsföringsinsatser under senare år så har antalet sökande ökat något, men fortfarande kvarstår vissa problem. Andelen sökande till sjöingenjörsutbildningarna är lågt, avhoppet från utbildningarna stora och det är få kvinnor som söker sig till sjöfartssektorn. Dessutom har det varit svårt att hitta praktikplatser på fartyg och risken är att detta problem ökar om fler fartyg flaggas ut från Sverige. Även införandet av ett internationellt register kan få negativa konsekvenser för rekryteringsmöjligheterna av ombordanställda, om den svenska andelen av besättning minskar. Detta påverkar i sin tur även de landbaserade verksamheter som har intresse av att rekrytera personal med erfarenhet från sjöfarten. För att öka möjligheterna till ett livslångt lärande och en karriärutveckling inom sjöfarten finns även behov av att utveckla påbyggnadskurser, exempelvis i form av yrkesutbildningar och masterutbildningar.

6.3.7 Brister i statistiken

En annan fråga som kommit fram i arbetet med denna utredning och i tidigare studier är problemet med jämförbar statistik. Det finns väl utarbetad statistisk avseende sjötransporterna, exempelvis antal fartyg, flagg och kapacitet, från bland annat Lloyds Register Fairplay och Lighthouse. Däremot varierar storleken på fartygen mellan källor och beroende på syfte. Dessutom finns bristande tillgång till underlag om de underleverantörer och tjänstesektorer som är kopplade till sjöfart. I vissa fall är det ett generellt problem. När en leverantör har kunder inom flera sektorer är det svårt att utan direkt kontakt, via exempelvis telefon eller enkät, avgöra hur viktig en viss kundgrupp är. I andra fall handlar det om kodning, exempelvis av olika typer av konsulttjänster. Så länge det finns brister i statistiken är det svårt att göra långsiktiga uppföljningar av utvecklingen inom sjöfartssektorn som helhet.

6.4 Hot

6.4.1 Stora konjunktursvängningar

Sjöfarten är en näring som traditionellt präglas av kraftiga konjunktursvängningar. Det visar sig tydligt i samband med den senaste ekonomiska krisen, då en minskad transportefterfrågan snabbt fick dramatiska konsekvenser för stora delar av näringen. Med denna typ av snabba förändringar i förutsättningarna hamnar fokus lätt på kortsiktig insatser för att lösa akuta problem. Detta försvårar exempelvis möjligheterna till långsiktig planering av investeringar och karriärutvecklingen för de anställda. Långsiktigt finns det mycket som talar för en fortsatt strukturförändring, till följd av överkapacitet inom vissa segment där tillväxten under senare år avtagit.

6.4.2 Protektionism och minskad frihandel

Även om EU under senare år arbetat aktivt för att skapa en ökad konkurrensneutralitet inom EU så finns det risk att andra länder väljer att agera protektionistiskt och inför olika typer av subventioner och regler för att skapa gynnsamma förhållanden för det egna landets sjöfartsnäring. Denna typ av agerande riskerar att öka i tider av ekonomisk kris. Detta skulle inverka negativt på den svenska sjöfartens utvecklingsmöjligheter, framför allt utanför EU. Ett exempel på detta kan vara Korea och Kina, där skeppsvarven under högkonjunkturen fått stora orders på nya fartyg, som redarna sedan inte haft möjlighet att lösa ut. Detta kan få konsekvenser om dessa länder i framtiden väljer att i högre grad transportera gods med egna fartyg.

6.4.3 Ökade krav på miljö och säkerhet

Eftersom sjöfarten är en global näring så drivs många av frågorna kring framför allt miljö och säkerhet på internationell nivå. Trots att svenska redare legat i framkant avseende investeringar och utveckling av fartygslösningar med hög prestanda och kvalitet inom miljö och säkerhet så kan de ökade kraven få negativa effekter. Svenska rederier riskerar att förlora det försprång man haft inom miljö- och säkerhetsområdet om de ökade kraven medför att konkurrenterna hinner ifatt.

Dessutom kan kraven på sänkta gränsvärden på svavel få konkurrenssnedvridande effekter eftersom de drabbar fartyg som trafikerar haven runt Norden hårdast. Den totala ökade kostnaden för de fartyg som anlöpt svenska hamnar under 2008 har beräknats till cirka 13 miljarder kronor 2015. Detta motsvarar en ökning av sjöfartens transportkostnader med i

genomsnitt 20-28 procent, om priset på råolja är oförändrat⁸⁵ Resultaten överensstämmer med liknande beräkningar från Finland, där kostnaderna för sjötransporter förväntas öka med mellan 25 och 40 procent. Dessa ökade kostnader bedömer man med viss fördröjning kommer att överföras till transportköparna genom höjda fraktpriser. Samtidigt beräknas de totala transportkostnaderna öka med mellan två och sju procent, vilket innebär en högre kostnadsökning inom sjöfarten. Ett resultat av detta kan bli en överflyttning av gods från fartyg till andra transportslag, främst bil eller järnväg. Detta rimmar illa med EU:s ambitioner om en ökad andel transporter via vattenvägar och järnvägar som lyfts fram bland annat i EU:s Transportstrategi 2018.

6.4.4 Hot inom infrastrukturuområdet

I EU:s ambitioner om säkrare och mer miljöeffektiva transportsystem lyfter man fram betydelsen av ökad intermodalitet i logistiksystemen. Trots det är de planerade nationella infrastruktursatsningarna som skulle kunna utveckla sjöfartens roll begränsade. Dessutom lyfter man från hamnarna fram problemet med den fysiska planeringen, med omständliga och tidskrävande tillståndsprocesserna för om- och tillbyggnad.

För färjetrafiken finns det även ett hot i form av den planerade Fehmarn Belt-bron, som på sikt kan resultera i att delar av färjetrafiken ersätts av ökad vägtransport.

6.4.5 Konflikter och terrorism

Under de senaste åren har frågan om pirater och terrorism i anslutning till sjöfartsnäringen fått ökad uppmärksamhet i media. För att minska riskerna kan fartyg tvingas vidta fördyrande åtgärder. Samtidigt finns det risk för att allmänheten får en negativ bild av näringen, vilket kan försvåra rekryteringen av ungdomar till utbildningarna ytterligare.

6.5 Möjligheter

6.5.1 Nya marknader växer fram

I takt med att nya marknader för svenska produkter och råvaror växer fram, framför allt i Kina, Asien och Ryssland, så ökar behovet av transporter. Eftersom sjötransporter erbjuder miljö- och energieffektiva transportlösningar så finns goda utvecklingsmöjligheter i framtiden. Om en större andel av dessa transporter kan ske med transoceana fartyg direkt från Sverige, via Göteborgs hamn, så minskar behovet av kostnadsfördyrande feedertransporter för omlastning på den Europeiska kontinenten.

6.5.2 Intresset för miljö, energi och säkerhet

Miljöfrågorna har blivit allt viktigare i takt med ett ökat miljömedvetande hos allmänheten. Klimatförändringar orsakade av utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser är idag en av de största globala utmaningarna. Även havets betydelse för det globala ekologiska ekosystemet, för föda, energi och transporter, har blivit allt mer uppmärksammat. Därför är det viktigt att skydda havet genom minskade utsläpp av svavel och kväveoxid. Här fyller sjötransporter en viktig funktion, som ett energieffektivt och relativt miljövänligt transportalternativ.

EU driver miljöfrågan hårt och har arbetat fram vitboken ”Time to decide”, om europeisk transportpolitik fram till 2010. EU ser en ökad och effektivare intermodalitet som ett sätt

⁸⁵ Sjöfartsverket (2009), *Konsekvenser av IMO:s nya regler för svavelhalt i marint bränsle.*

att minska transportarbetets miljöpåverkan. Arbetet drivs med hjälp av avgifter och stödsystem. EU vill även styra över trafiken från land till sjöss och pratar i termer av motorvägar till sjöss. Man har även initiativ som Marco Polo II, som syftar till att överföra en större del av transporterna från vägnätet till bland annat sjöfart. Även ur ett säkerhetsperspektiv är sjöfarten ett konkurrenskraftigt alternativ, eftersom olycksstatistiken är betydligt lägre än för vägtransporter.

Eftersom sjöfartsnäringen i princip är global regleras en stor del av miljö- och sjösäkerhetsfrågor inom FN:s sjösäkerhetsorgan IMO, International Maritime Organisation. Inom Europa har EU sedan 2000 antagit tre säkerhetspaket för att göra sjöfarten säkrare. Man har även inrättat en europeisk byrå för sjösäkerhet. Dessutom har man i den transportpolitiska strategin för sjöfarten fram till 2018 lyft fram ett antal åtgärder för att stärka den Europeiska sjöfartens konkurrenskraft och miljöprestanda.

6.5.3 Ökad och effektivare intermodalitet

Inom EU handlar en av de stora satsningarna för bättre miljö och säkerhet inom transportsektorn om ökad intermodalitet. Genom ökad forskning kring intermodala transportlösningar finns goda möjligheter att utveckla mer miljö- och energieffektiva transportlösningar, där sjöfarten utgör en viktig del i logistikkedjan. Historiskt har merparten av transportforskningen i Sverige bedrivits inom respektive transportslag, vilket kan förklaras av den sektorsindelade myndighetsstrukturen som funnits, med Sjöfartsverk, Banverk, Vägverk och Luftfartsverk. Här finns förutsättningar att inom ramen för den pågående transportforskningsutredningen lägga fram förslag för ökad samverkan mellan trafikslagen i framtiden.

6.5.4 Outnyttjade vattenvägar

Ett särskilt regelverk gäller inom EU för transporter på inre vattenvägar, definierat som sjöar, floder och kanaler. Regelverket berör bland annat kravnivå på bemanning av fartyg, behörighet och teknik. Det finns även ett regelverk om ekonomiskt stöd för att utveckla inre vattenvägar. I en rapport från 2008 konstateras att en omklassning av Göta älv skulle minska kostnaderna för älvtrafiken för vissa typer av mindre inlandsfartyg, vilket skulle göra det möjligt att bedriva verksamhet på kommersiella villkor⁸⁶. I juni 2009 framförde Västra Götalands län ett önskemål om att införliva Göta älv, Trollhättekanal och Vänern i EU:s lagstiftning om inre vattenvägar. Idag pågår en utredning av konsekvenserna av ett sådant beslut.

Även kustsjöfarten bör kunna utnyttjas mer effektivt än idag. Idag utgör inrikes godstransporter via sjöfart i Sverige mindre än 10 procent, medan motsvarande siffror i Tyskland och England uppgår till 20 respektive 25 procent, enligt representanter för Västra Götalandsregionen. Sammantaget kan de inre vattenvägarna och kusttransporterna skapa en potential för att utveckla nya typer av fartyg, som är mindre och mer flexibla än nuvarande fartyg. Detta kan eventuellt öppna marknaden för nya aktörer och entreprenörer.

⁸⁶ Västra Götalandsregionen (2008), Förstudie angående ökad godstrafik på Göta Älv, slutrapport 31 december 2008.

6.5.5 Potential för innovation och förnyelse

Tidigare erfarenheter från andra branscher visar att man sällan kan förvänta sig att den befintliga näringen ska ta detta ansvar, utan detta måste hanteras i samverkan med offentliga aktörer på regional och nationell nivå. Såväl svenska som internationella erfarenheter visar att satsningar på kluster kan vara ett sätt att kombinera insatser för innovation och utveckling av befintligt näringsliv med ett ökat nyföretagande.

En sådan utveckling bör kunna stärka det arbetet som redan idag påbörjats i samverkan mellan svenska redare, tjänsteleverantörer, hamnar och underleverantörer, för att utveckla nya produkter, tjänster och koncept, som exempelvis ”green shipping”, mer energi- och miljöeffektiva fartyg och förmedling av miljövänliga och effektiva logistikalternativ. Ett annat område handlar om ökad konkurrensutsättning av offentlig verksamhet.

7 Slutsatser och rekommendationer

7.1 Varför behövs en svensk sjöfartssektor?

7.1.1 Internationell påverkan genom innovation och engagemang

Många delar av svenskt näringsliv som konkurrerar internationellt med sina varor gör detta med ett geografiskt handikapp. Sverige ligger inte i den omedelbara närheten till kunderna för svenska varor, vilket innebär att transportfunktionen är viktig. Genom åren har svenska företag utvecklat effektiva och innovativa lösningar som kompenserat för distanshandikapp. Ett annat skäl för att det långsiktigt behövs en svensk sjöfartssektor, med svenska redare och svenskflaggade fartyg, är möjligheten att även i framtiden kunna driva prioriterade frågor om exempelvis miljö och säkerhet internationellt.

Sverige har historiskt legat långt fram när det gäller sjöfartsrelaterade innovationer, exempelvis lågsvavlig bunkerolja, dubbelskrov och land-el till fartyg. Detta har underlättats av att det funnits en svensk handelsflotta som i nära samverkan med svenska kunder och underleverantörer utvecklat nya lösningar. Det gäller dels utveckling inom miljöområdet, som drivits på av både internationella regler och svenska initiativ, som miljödifferentierade farledsavgifter, dels samarbetet med den svenska basindustrin, som bidragit till utvecklingen av nya transportlösningar, exempelvis RoRo-konceptet som utvecklades i samverkan med bland annat svensk pappersindustri. Möjligheterna att finna nya lösningar framöver förutsätter ett intresse för frågeställningarna och en god kunskap om de unika egenskaperna i den svenska exportnäringen. Vidare krävs en ständigt pågående dialog mellan parterna. Utan svensk sjöfart utarmas dessa förutsättningar avsevärt.

IMO, International Maritime Organisation, är det FN-organ som genom regelutveckling styr arbetet med säkrare sjöfart och renare hav över hela världen. Internationella regler för miljöskydd finns huvudsakligen i MARPOL, en konvention om förhindrande av förorening från fartyg som utarbetats av IMO. Inom redarkretsar hävdar man att Sverige under senare år haft ett relativt stort inflytande på det internationella arbetet, framför allt kring sjösäkerhet. En förutsättning för att vara trovärdig i internationella sammanhang är att Sverige har kompetenta delegater och en egen handelsflotta. Från fackligt håll är man rädd att den svenska handelsflottans storlek redan idag är för liten för att Sverige ska kunna ha en större påverkan på miljö- och säkerhetsarbetet inom IMO, eftersom frågorna i hög grad styrs av EU och stora sjöfartsnationer som Grekland, Holland, Tyskland och Danmark. Samtidigt har Danmark lyckats väl med att driva frågor exempelvis inom EU, knappast i kraft av sin storlek utan snarare genom ett starkt politiskt engagemang.

7.1.2 Ekonomisk betydelse

Den svenska sjöfartssektorn, det vill säga rederier, hamnar, skeppsmäklare och andra underleverantörer, har sammantaget cirka 30 000 anställda i Sverige. Samtidigt finns det tydliga länkar till andra sektorer, där leveranser till och samarbeten med den svenska sjöfartssektorn är viktiga. Sjöfarten står dessutom för en väsentlig del av den svenska transportnäringen. Nästan allt gods till och från Sverige går under något led i logistikkedjan via sjöfarten och således också via en hamn. Sjöfarten är en av Sveriges

mest exportintensiva branscher, med en exportandel på drygt 80 procent, vilket har betydelse för valutainflödet i landet. Under 2005 uppgick exporten från sjöfart till sammanlagt 28 miljarder kronor, medan importen uppgick drygt 10 miljarder. Detta genererar ett exportnetto på cirka 18 miljarder kronor.

Däremot ger branschen ett måttligt bidrag i form av skatteintäkter. Under 2005 uppgick skattebetalningarnas andel av sjöfartens produktionsvärde till 258 miljoner kronor. En stor andel av avgifter för sociala avgifter och skatter för ombordanställda krediteras rederierna genom den nettomodell som tillämpas för svenskt sjöfartsstöd. Stödet har under senare år ökat i takt med antalet sysselsatta och uppgick under 2008 till drygt 1,5 miljarder kronor.

7.1.3 Kompetensöverföring

Frågan om kompetensförsörjning är kritisk ur ett klusterperspektiv, eftersom kunskapsöverföring mellan olika aktörer inom ett kluster är en viktig mekanism för att stimulera innovation och entreprenörskap. Kunskapsöverföring sker i hög grad genom de anställdas rörlighet mellan olika arbetsgivare och sektorer. Det är tydligt att det finns en hög grad av rörlighet, både mellan svenskflaggade och utlandsflaggade fartyg, och mellan ombordanställda och landbaserad verksamhet i olika delar av det maritima klustret. Att Sverige har svenska ombordanställda som genom olika funktioner under sin karriär bygger upp erfarenhet är viktigt för att säkerställa en långsiktig kompetensutveckling inom hela det svenska maritima klustret, såväl till sjöss som på land.

Rekryteringsbasen har en vidare dimension än den direkta för de enskilda rederierna. Det finns verksamheter av betydande storlek inom det svenska näringslivet som utvecklar, tillverkar och distribuerar produkter och tjänster till den maritima sektorn över hela världen. Flera av dessa verksamheter byggdes upp och riktades mot den internationella marknaden när varvsindustrin avvecklades under 1980-talet. Många av dessa är idag ledande inom sina marknadssegment. För flera delar av denna verksamhet utgör personal med gedigen sjöfarterfarenhet en viktig resurs. Om denna rekryteringsbas eroderas så försvinner ett viktigt argument till varför dessa verksamheter ska fortsätta att ha sina huvudkontor i Sverige. Rekryteringsbasen är också betydelsefull för myndighetssidan samt forsknings- och utbildningssektorn. Detta gäller i högre utsträckning personal med befälsbakgrund, men det är inte helt ovanligt att många inleder sin sjöfartskarriär på manskapsnivå. För myndigheterna handlar det om exempelvis om lotsar. Hamnsektorn är ytterligare en bransch där sjöfartskunnande är en tillgång.

7.1.4 Försörjnings- och säkerhetsaspekter

En ytterligare aspekt av att ha en svensk maritim strategi handlar om att säkra Sveriges behov av sjötransporter i händelse av kris eller krig. Eftersom en så stor andel av alla transporter till Sverige under någon del av logistikkedjan sker via sjöfart så är det viktigt att ha en svenskkontrollerad fartygsflotta. Många länder tar upp dessa frågor i sina maritima strategier.

Under 2008 presenterade Kungliga Krigsvetenskapsakademien en maritim strategi för Sverige⁸⁷. Man hänvisar dels till den ökade uppmärksamheten kring terrorismen efter den 11 september 2001, men också till den ökade betydelsen av ett fungerande globalt

⁸⁷ *Kungliga Krigsvetenskapsakademien (2008), En maritim strategi för Sverige. Årlig redovisning, september 2008.*

transportnät och de risker som detta utsätts för. Man hävdar att det ur ett svenskt perspektiv handlar om att värna befolkningens liv och hälsa, samhällets funktioner och Sveriges förmåga att upprätthålla grundläggande värden som demokrati, rättssäkerhet och mänskliga rättigheter. Här lyfter man behovet av samverkan mellan statliga myndigheter, framför allt Försvarmakten, Marinen, Kustbevakningen, Polisen, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket, men även kommuner och enskilda företag med maritim verksamhet, exempelvis hamnar och rederier.

7.2 Vilka näringspolitiska insatser behövs?

Inledningsvis i detta kapitel presenterades några faktorer som bör tas i beaktande vid en bedömning om Sverige behöver en svensk sjöfartssektor. Om regeringen bedömer att Sverige även i framtiden bör prioritera en svensk fartygsflotta och en svensk sjöfartssektor så presenteras här ett antal förslag som det finns skäl att överväga.

7.2.1 Utveckla en svensk maritim strategi

Den svenska sjöfartsnäringen är en traditionell bransch, som historiskt präglats av stark identitet inom branschen, men svagt utvecklade relationer till andra delar av samhället. Att branschen engagerat sig i den visionsprocess som idag drivs inom ramen för Sjöfartsforum är därför ett tecken i tiden på att man insett att i en globaliserad värld måste man se till hela system, snarare än till enskilda aktörers kortsiktiga intresse. Den pågående debatten kring kortsiktiga insatser för att lösa akuta ekonomiska problem behöver avlösas av mer långsiktiga diskussioner där man öppnar för ett ödmjukt förhållningssätt. Inom andra framgångsrika nationer, som Holland och Danmark, har man tagit fram väl förankrade maritima strategier som tydligt stödjer ett långsiktigt helhetsperspektiv på utvecklingen inom det marina området.

Genom att koppla samman insatser för utveckling av sjöfartssektorn med det bredare maritima klusterperspektivet ökar förutsättningarna för få den sektorsövergripande samverkan mellan politikområden som krävs för att skapa tillväxt och utveckling i hela klustret. Sjöfarten har ofta betraktats som en del av transportpolitiken, snarare än som en del av näringspolitiken. Med ett klusterperspektiv är det möjligt att integrera även andra politikområden som har betydelse för sjöfarten och hela det maritima klustrets utveckling, exempelvis avseende innovation, forskning, utbildning, arbetsmarknad och kultur. Med ett bredare tvärsektorielt perspektiv minskar risken för motstridiga politiska beslut. Samtidigt ökar möjligheterna att få den politiska uppmärksamhet och kraft som behövs för att på ett trovärdigt sätt kunna driva utvecklingsfrågor inom det maritima området i en global värld. Det handlar om att skapa goda förutsättningar för entreprenörskap, innovation och förnyelse i såväl befintliga som nya delar av det maritima klustret.

7.2.2 Öka kunskapen hos beslutsfattare

Idag kan det konstateras att sjöfarten i liten grad är närvarande i de regionala utvecklingsstrategierna. Det är framför allt i samband med infrastrukturinvesteringar som frågan kommer upp. Ett av skälen tycks vara att sektorn snarare betraktas som en del av transportsystemet än som en del av näringslivet. Samtidigt är hela transportsektorn en viktig del i den allt viktigare svenska tjänsteekonomin. Idag står tjänstesektorn för närmare tre fjärdedelar av förädlingsvärdet i svenska aktiebolag. Under perioden 1996-2008 hade transport och kommunikation, tillsammans med vård och omsorg, andra företagstjänster, kunskapsintensiva företagstjänster samt utbildning, den snabbaste tillväxten i

förädlingsvärde i svensk ekonomi⁸⁸. Trots det är kunskapen om tjänstesektorn och dess utvecklingsförutsättningar bland politiker och allmänhet generellt sett låg. Det är därför viktigt att arrangera aktiviteter för att öka kunskapen om tjänstesektorn generellt och om sjöfarten specifikt. Ett led i detta arbete kan vara att utveckla en mer enhetlig statistik för sjöfartssektorn.

7.2.3 Stimulera förnyelse genom samverkan

Ur näringslivsperspektiv är det viktigt att skapa förutsättningar för dynamik och strukturomvandling, för nya företag att komma in på marknaden och växa till sig, samtidigt som andra läggs ner. Samtidigt tycks frågan om nyföretagande knappast vara på agendan inom sjöfartssektorn. Inom många branscher har större företag en viktig roll för utvecklingen av nya affärsidéer, ofta i skärningspunkten mellan olika kompetensområden, som sedan knoppas av och resulterar i nya företag. Samtidigt är det knappast troligt att det befintliga näringslivet ska ta huvudansvar för utveckling och etablering av nya företag. Därför har offentliga aktörer på regional och nationell nivå en stor betydelse för att driva frågan om entreprenörskap, utveckling och innovation i befintliga branscher. Ett intressant exempel inom det maritima området är Mare Novum, ett partnerskap som med stöd från bland annat Göteborgs universitet, Fyrbodals kommunförbund, Västra Götalandsregionen och EU:s regionala strukturfonder, syftar till att skapa fler maritima företag som växer.

Även om rederinäringen präglas av höga inträdesbarriärer i form av stora kapitalinvesteringar i fartyg, så bör det finnas goda förutsättningar för utveckling av innovationer och entreprenörskap i gränslandet mellan sjöfart, underleverantörer och tjänstesektorn. Få sektorer har så kraftiga konjunktursvängningar som sjöfarten, vilket gör den både riskabel och spännande. Historiskt har Sverige varit framgångsrikt när det gäller utveckling av nya tekniska lösningar och det finns möjligheter att i framtiden utveckla nya koncept, exempelvis intermodala logistiklösningar, ännu mer miljö- och energieffektiva fartygssystem och små flexibla fartyg för ökat utnyttjande av de inre vattenvägarna. Men det ställer krav på utvecklad samverkan mellan akademi, näringsliv och offentliga aktörer på nationell och regional nivå. Ett annat område som lyfts fram i tidigare utredningar är möjligheten till entreprenörskap genom ökad konkurrensutsättning av delar av den offentliga verksamheten, exempelvis lotsverksamheten inom Sjöfartsverket.

7.2.4 Se över sjöfartsavgifterna

Sjöfartssektorn har under en längre period framfört kritik mot att sjöfartens infrastruktur, i likhet med luftfartens, huvudsakligen finansieras med avgifter, medan infrastrukturen för väg- och järnvägstransporter i princip är skattefinansierad. Sverige är, tillsammans med Finland, de enda länder där handelssjöfarten måste betala farledsavgifter för att utnyttja havet som transportväg. Detta innebär en kostnadsökning i förhållande till andra transportslag och i jämförelse med konkurrentländerna. Eftersom godsvolymer under det senaste året minskat diskuteras idag möjligheten att öka farledsavgifterna.

Även Näringslivets transportråd, som företräder de branscher som köper transporttjänster, driver frågan om sänkning av farledsavgifter genom att använda dessa enbart för att täcka kostnader som direkt berör handelssjöfart. Samtidigt har erfarenheterna av miljö-differentierade farledsavgifter visat på positiva resultat, eftersom svenska rederier idag ligger i framkant avseende utveckling och tillämpning av nya miljöeffektiva lösningar.

⁸⁸ Nutek (2009) Årsbok 2009.

Det finns därför skäl att närmare se över finansieringen av sjöfartens infrastruktur ur ett konkurrensperspektiv gentemot andra transportslag.

7.2.5 Skapa en starkare myndighetsstruktur

För att kunna driva frågan om konkurrensneutralitet och minskad protektionism inom sjöfarten i internationella sammanhang behövs en stark svensk röst, med kompetens och resurser för att aktivt medverka i det internationella arbetet, bland annat inom EU och IMO. Samtidigt tycks utveckling i Sverige gå mot ökad fragmentering, med fler myndigheter med uppdrag som berör sjöfarten och det maritima klustret; framför allt Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Trafikverket och Havsmiljömyndigheten. Det finns också skäl att överväga om inte finansieringen av Sjöfartsverket och Transportstyrelsen behöver förstärkas eller göras mer långsiktigt förutsägbar. Det är svårt att bedriva den typ av internationellt arbete som krävs med de begränsade och konjunkturberoende resurser som en avgiftsfinansierad verksamhet innebär.

7.2.6 Utveckla Svenska Skeppshypotekskassans verksamhet

Enligt branschen så har Kassen en stor betydelse, framför allt för mindre rederier och under lågkonjunktur. Rederinäringen är mycket kapitalintensiv och i lågkonjunktur ökar möjligheterna att göra investering till låga kostnader, samtidigt som tillgången till kapital från det ordinarie finansieringssystemet är begränsat. Då utgör Kassen ett viktigt komplement till affärsbankerna. Kassen har även ett symbolvärde som en del av den svenska sjöfartspolitik, varför eventuella förändringar i verksamheten bör ske i nära dialog med branschen.

I den bolagsgenomgång som under våren 2010 genomfördes så rekommenderas staten att vidta åtgärder för att undersöka de marknadsmässiga förutsättningarna för en försäljning av Kassen. Oavsett resultatet av denna undersökning finns det enligt bolagsgenomgången skäl att vidta åtgärder för att utveckla Kassans verksamhet. Det kan exempelvis handla om att erbjuda nya produkter, utveckla den finansiella kompetensen eller skapa en kritisk massa genom en ökad marknadsandel bland större nationella och internationella kunder.

Vissa alternativa möjligheter diskuteras i bolagsgenomgången, exempelvis samverkan med Svensk Exportkredit, en uppdelning mellan myndighetsuppdragen och den mer affärsmässiga verksamheter, eller samverkanslösning mellan stat och rederier. Dessa kan emellertid ställa krav på ändringar i befintliga regelsystem och behöver utredas närmare. Inspiration kan bland annat hämtas från omorganisationen av Danmarks Skibskreditsfond 2005, som bidrog till att skapa en modern finansiell aktör som erbjuder specialiserade produkter till danska och internationella rederier. Vid bildandet genomfördes vissa regelförändringar, för att matcha reglerna för annan finansiell verksamhet.

7.2.7 Öka de nationella FUD-investeringarna

Forskningsfinansieringen inom Sjöfartsverket har hittills legat på cirka 5 miljoner kronor årligen, fördelat på ett 30-tal olika projekt. Detta innebär en risk för små och splittrade forskningsinsatser, även om många av insatserna skett i samverkan med andra aktörer. Under ett antal år har VINNOVA i samverkan med Sjöfartsverket drivit ett sjösäkerhetsprogram. Detta upphör under 2010 och något nytt forskningsprogram med inriktning mot sjöfart har inte presenterats. Det finns mycket som talar för att det även efter detta finns behov av nationellt finansierad sjöfartsforskning.

Idag satsar näringen, via Sveriges Redareförening, tillsammans med VINNOVA, Sjöfartsverket och Västra Götalandsregionen i kompetenscentrat Lighthouse. Samtidigt finns behov av att dels stärka befintliga forskningsmiljöer som Lighthouse och Havsmiljöinstitutet, dels öka det tvärsektorieella forskningssamarbetet inom exempelvis transport-, miljö- och energiområdet. Insatser i forskning, utveckling och demonstrationsanläggningar (FUD) är viktigt om Sverige även i framtiden ska ha en stark position när det gäller innovationer inom prioriterade områden som miljö och säkerhet.

Hittills har transportmyndigheternas forskning samordnats genom TRANSAM, men satsningarna på intermodala transportlösningar har varit begränsade. I det nybildade Trafikverket finns ökade förutsättningar för gemensamma satsningar mellan väg och järnväg. Däremot försvåras integrationen av sjöfartsfrågorna eftersom man valt att inte integrera Sjöfartsverket i den nybildade myndigheten. Det innebär en viss risk för att frågor som rör exempelvis intermodalitet och gemensamma forsknings- och utvecklingsprojekt med sjöfarten kan bli lidande. Detta ställer krav på nya effektiva samverkansformer mellan myndigheterna inom transportområdet. Denna fråga, liksom frågan om ansvar för sjöfartsforskningen, kommer att analyseras närmare i den pågående Transportforskningsutredningen.

7.2.8 Minska effekterna av svaveldirektivet

Det finns knappast någon som har invändningar mot insatser för att minska sjöfartens miljöeffekter. Sveriges Redareföreningen har tagit fram en miljöpolicy i detta syfte och många svenska redare arbetar aktivt med utveckling av miljö- och energieffektiva lösningar tillsammans med olika konsulter och underleverantörer. Enligt Sjöfartsverkets rapport från 2009 har de skärpta gränsvärdena för svavel en samhällsekonomisk nytta, dels i form av minskade svavelutsläpp, dels genom minskade partikelemissioner, som uppskattas till mellan 18 och 51 miljarder kronor för Östersjön och Nordsjön.

Samtidigt beräknas transportkostnaderna för fartyg som anlöper svensk hamn öka med närmare 28 miljarder vid införandet IMO:s nya gränsvärden för svavel år 2015. Det innebär dels en ökning av de redan höga transportkostnaderna för svensk industri, dels en risk för överflyttning av gods från sjöfart till tåg och väg. Då framför allt vägtransporter innebär ett sämre miljöalternativ finns det skäl att överväga åtgärder för att minska effekterna av IMO:s beslut. Det kan exempelvis handla om att minska takten i införandet av nya gränsvärden, för att ge sjöfartsnäringen rimliga förutsättningar att ställa om verksamheten. Sjöfartsverket har i sin rapport presenterat ytterligare ett antal möjliga åtgärder:

- Transportstöd till hamnar i Bottenhavet och Bottenviken
- Ökade medel till forskning och utveckling av alternativa bränslen, reningssystem och effektivare motorer
- Investeringsstöd inom alternativa bränslen, reningssystem och effektivare motorer
- Minskade farledsavgifter
- Internalisering av miljöeffekter för samtliga transportslag
- Skattebefria landansluten el till fartyg
- Östersjösamverkan för att lyfta frågan för åtgärder på EU-nivå

Intresset för minskade utsläpp är stora även internationellt. USA och Kanada har gjort en gemensam ansökan om att inrätta ett Emission Control Area (ECA) utanför den nordamerikanska kusten. EU bör säkerställa att gemensamma utsläppsregler gäller inom EU-området. Detta är en fråga som Sverige bör driva aktivt.

7.2.9 Säkra kompetensförsörjningen

I expertgruppen för rekryteringsuppdraget diskuteras ett antal insatser i syfte att underlätta den långsiktiga kompetensförsörjningen inom sjöfarten. Under de senaste årens högkonjunktur har det inom sjöfarten, liksom i många andra branscher, funnits ett rekryteringsproblem, främst avseende svenska befäl som har gott rykte internationellt. I dagens lågkonjunktur ser situationen delvis annorlunda ut. Förslagen från expertgruppen gäller bland annat behovet av långsiktig attitydpåverkan för att öka rekryteringsbasen, bristen på praktikplatser och svårigheter i karriärutvecklingen när det gäller vidareutbildning och livslångt lärande. Man diskuterar även möjligheterna att öka andelen som stannar kvar ombord på svenska fartyg genom vissa regelförändringar.

En fråga av betydelse inför framtiden gäller hur man på ett trovärdigt sätt skall kunna rekrytera ungdomar till sjöfartsnäringsen, samtidigt som man driver frågan om ett svenskt internationellt register i syfte att kunna öka andelen ombordanställda från lågkostnads-länder. Detta kommer i första hand att drabba ombordanställt manskap, men kan på sikt resultera även i färre befäl och landanställda i det svenska klustret. Även inom andra branscher har kraven på ökad produktivitet och kostnadseffektivitet inneburit en ökad så kallad "outsourcing" av verksamhet till länder med billigare arbetskraft. Inledningsvis har det ofta gällt enklare arbetsuppgifter inom exempelvis produktionen, men över tiden har det även gällt även mer komplicerade uppgifter som forskning och utveckling. Kanske står sjöfartsnäringsen inför en liknande utmaning?

Det finns därför skäl att se över vilka incitament som krävs för att säkra att de ungdomar som utbildas i det svenska systemet får tillgång till praktik och arbete inom sjöfarten. Idag ställer Rederinämnden krav på rederierna att de skall tillhandahålla praktikplatser för att få sjöfartsstöd. Redan idag finns en brist på praktikplatser och om fler rederier väljer att flagga ut verksamhet från Sverige så minskar möjligheten att tillgodose behoven ytterligare. Efter avslutad utbildning ska ungdomarna hitta arbetstillfällen ombord. Om erfarenheter byggs upp på svensk- eller utlandsflaggade fartyg kan vara av underordnad betydelse. Ur ett kompetensförsörjningsperspektiv är det viktigaste att säkerställa att svenska ungdomar och även ombordanställda med annan nationalitet som ett led i karriärutvecklingen väljer att gå i land i Sverige och därigenom bidrar till den långsiktiga kompetensförsörjningen i det svenska maritima klustret.

7.2.10 Tidigarelägg infrastrukturinvesteringar

Tidigare har betydelsen av ökad intermodalitet i transportsystemet tagits upp. Men detta ställer krav på infrastrukturen. I remissyttrande angående Trafikverkens förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 menar Näringslivets transportråd att de ekonomiska ramarna inte räcker till för att långsiktigt tillgodose näringslivets behov av transporter. Det är framför allt två satsningar som har betydelse för utvecklingen av svensk sjöfart. Det ena gäller dubbelspår på Hamnbanan och det andra en ny Marieholmsbro till Göteborgs hamn. Enligt Trafikverkens förslag ska dessa insatser påbörjas först under 2019-2021, men bör enligt remissen tidigareläggas. Antalet godspendlar och containrar på järnväg till och från Göteborgs hamn har ökat kraftigt under 2000-talet och kapaciteten på Marieholmsbron behöver ökas. Annars ökar sårbarheten i hela logistikkedjan, med risk för

förseningar och omfattande följdkostnader om tågen missar en fartygsavgång i hamnen. Likaså sträckan Hallsberg-Degerön behöver utvecklas för att få en ökad kapacitet i det sammanhängande godsstråket genom Bergsslagen och vidare till hamnarna i södra Sverige. Man lyfter även behovet av utredningar om kombiterminaler, med utgångspunkt i marknadens behov och efterfrågan.

Referenser

- Göteborgs hamn, *Göteborgs hamn - En framgångsfaktor för hela Sveriges industri*
- EU (2006), *Unionens framtida havspolitik: En europeisk vision för haven och oceanerna*, KOM (2006) 574
- EU (2007), *En integrerad havspolitik för Europeiska unionen*, KOM (2007) 575
- EU (2006), *Keep Europe Moving: a transport policy for sustainable mobility*, KOM (2006) 314
- EU, *The European Cluster Memorandum. Promoting European Innovation through Clusters: An Agenda for Policy Actions*
- Internationella handelshögskolan i Jönköping (2006) *Den svenska sjöfartsnärings ekonomiska och geografiska nätverk och kluster*, maj 2006
- Kesper, M (2010), *PM: Det maritima klustret i regionala strategier*, arbetsmaterial, mars 2010
- KPMG (2010), Svenska Skeppshypotekskassan, *Bolagsgenomgång*, underlag till Regeringen, 2010-04-22
- Kungliga Krigsvetenskapsakademien (2008), *En maritim strategi för Sverige. Årlig redovisning*, september 2008
- Lighthouse (2010), *Svensk sjöfart, Nyckeltal januari 2009*, underlag till Sveriges Redareförening
- Lighthouse (2010), *Den svenska handelsflottan*, underlag till Sveriges Redareförening, januari 2010
- Lloyds Register Fairplay (2010) *Svensk sjöfart, Underlag till tillväxtanalys klusterstudie*, Underlagsmaterial mars 2010
- Lloyds Register Fairplay (2008), *OPTIMAR – Benchmarking strategic options for European Shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018. Introduction & summary*. September 2008
- Nutek (2005) *Att växa tillsammans – ett samarbete mellan ISA, Nutek och VINNOVA*
- Nutek (2008), *Fakta om svensk turism och turistnäring*, 2008 års upplaga
- Nutek (2009), *Årsbok 2009*
- Passagerarrederierna (2009), *Passagerarrederierna – i rese- och turistnäringen*
- Regeringen (2006), *En nationell strategi för regional konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning 2007-2013*, N6051
- Regeringen (2009), *Uppdrag att tillsätta en särskild expertgrupp om rekrytering av personal till sjöfartssektorn (N20008/6551/TR)*.
- Regeringen (2009), *Strategi för samverkan om forskning och innovation för ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem (Dir. 2009:119)*
- Regeringen (2009), *Analys och genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar (Dir. 2009:127)*

- Regeringen (2009), *Genomförande av tredje sjösäkerhetspaketet* (Dir. 2009:42)
- Regeringen (2010) *Konkurrensförutsättningarna för sjöfart under svensk flagg* (Dir. 2010:2)
- Region Halland (2009), *Kattegatt med kust – en maritim strategi för hållbar tillväxt*
- SCB (2010), *Statistisk Årsbok 2010, Jordbruk, skogsbruk och fiske.*
- Sjöfartsforum (1999), *Över havet*
- Sjöfartsverket (2009) *Sektorsrapport 2008, Sjösektorns utveckling*, maj 2009
- SOU 1995:112, *Svensk sjöfart – Näring för framtiden*. Sjöfartspolitiska utredningen
- SOU 1998:129, *Svensk sjöfartsnäring – hot och möjligheter*. Slutbetänkande från utredning av sjöfartens struktur- och kapitalsituation
- SOU 2006:20, *Tonnageskatt för sjöfartsnäringen*, februari 2006
- SOU 2007:58, *Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet*. Slutbetänkandet från Hamnstrategiutredningen, september 2007
- SOU 2008:53, *Styra rätt! Förslag om Sjöfartsverkets organisation*. Slutbetänkande från Lotsutredningen, maj 2008
- SOU 2009:31, *Effektiva transporter och samhällsbyggande – en ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg*. Huvudbetänkande, 1 april 2009
- SOU 2010:8, *En myndighet för havs- och vattenmiljö*. Betänkande av Utredningen om en myndighet för havs- och vattenmiljöfrågor, 4 februari 2010
- Svensk Sjöfarts Tidning (2009), *Sjöfartens Bok*, nr 7, 28 augusti 2009
- Svenska Skeppshypotekskassan (2009), *Årsredovisning 2008*
- Svenskt Marintekniskt forum, *Greenshipping*, informationsbroschyr
- Svenskt Marintekniskt forum (2009), *Den svenska maritima sektorn – en sektor med bredd och potential. En klusteranalys*
- Svenskt Marintekniskt Forum (2009), *Yrkesutbildningar för den maritima näringen*, 2009:08:1
- Sveriges Redareförening och Sveriges Skeppsmäklareförening (2009), *Vattenvägen – om vår närsjöfart och världssjöfart*
- Sveriges Skeppsmäklareförening, *Sjöfarten binder ihop världen och skeppsmäklaren slår knopen*
- Sveriges Redareförening (2001), *Miljöpolicy*
- Swedoccean (2009), *Members 2009*
- Sölvell et al (2003), *The Cluster Initiative Greenbook*
- VINNOVA (2004), *Nationell strategi för transportrelaterad FUD*, VP 2004:01
- VINNOVA (2007), *TRANSAMs uppföljning av ”Nationell strategi för transportrelaterad FUD” åren 2005-2007*, VP 2009:01

WSP Strategi & Analys (2010), *PM: Det svenska maritima klustret – avgränsning, beskrivning och analys*. Underlagsmaterial, mars 2010

Västra Götalandsregionen (2008), *Maritim strategi för Västra Götaland*. Antagen av regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen 19 februari 2008

Västra Götalandsregionen (2008), *Förstudie angående ökad godstrafik på Göta Älv*, slutrapport 31 december 2008

Bilaga 1: Referensgrupp

Anna Hammargren, Sjöfartsforum

Anders Carlberg, Västra Götalandsregionen

Anders Rubin, Malmö stad

Arne Welin, Skärgårdsredarna

Berit Blomqvist, Sveriges Skeppsmäklareförening

Håkan Friberg, Sveriges Redareförening

Lars Höglund, Furetank Rederi AB

Magnus Kårstedt, Göteborgs hamn

Olle Rutgersson, Chalmers

Patric Westdahl, Svenskt Marintekniskt Forum

Susanne Abrahamsson, SSPA Sweden AB

Tomas Abrahamsson, SEKO

Bilaga 2: Kontakter och intervjuade personer

Alf Brodin, Sjöfartsverket/Expertgruppen för rekryteringsuppdraget

Anders Marby, Lighthouse

Anna Risfelt Hammargren, Sjöfartsforum

Anders Carlberg, Västra Götalandsregionen

Ann-Cathrin Nilsson, Utredning om sjöfartens konkurrensförutsättningar

Arne Welin, Skärgårdsredarna

Berit Blomqvist, Sveriges Skeppsmäklareförening

Carl-Otto Dahlberg, Imperial Shipping Ltd.

Christer Lindvall, Sveriges Fartygsbefälsförening

Christina Kvarnström, Transportforskningsutredningen

Christopher Pålsson, Lloyds Register Fairplay

Claes Källström, SSPA Sweden AB

Dan Sten Olsson, Stena Line AB

Eric Nilsson, Next Part

Fredrik Lantz, Stena Line AB

Gunnar Blomdahl, Stena Line AB

Håkan Friberg, Sveriges Redareförening

Jan Edshage, JKL

Jan Hanses, Viking Line

Jan Nylander, Transportforskningsutredningen

Jim Sandkvist, SSPA Sweden AB

Johan Bagge, Transportstyrelsen

Jonas Piskorowski, Transas Marine International

Lars Höglund, Furetank Rederi AB

Lars Johansson, Svenska Skeppshypotekskassan

Lena Göthberg, Sjöfartsverket

Lennart Fougelberg, Swedocean

Lennart Nilsson, Sjöfartens Analysinstitut (SAI)/Lloyds Register Fairplay

Magnus Kårstedt, Göteborgs hamn

Martin Larsson, DSDF Tor Line AB

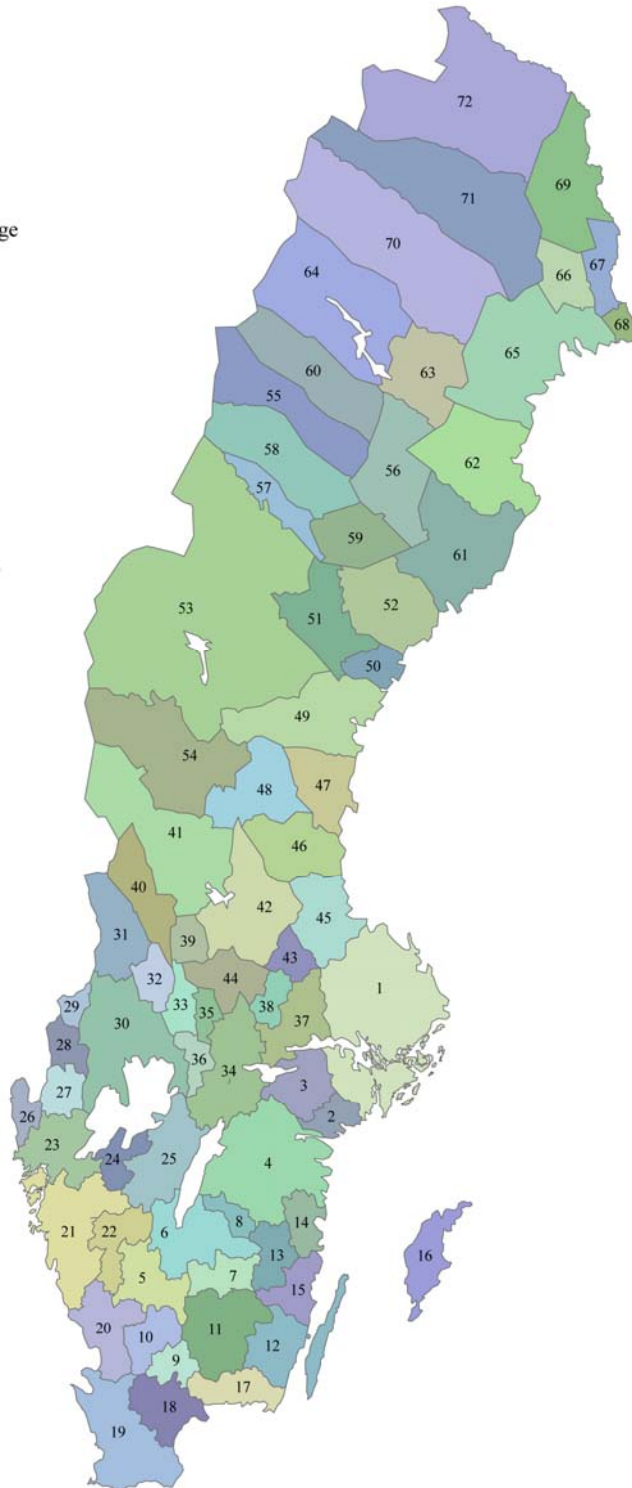
Mikael Castanius, Sveriges hamnar

Niklas Bengtsson, Lloyds Register Fairplay
Olle Rutgersson, Chalmers
Oscar von Sydow, Gothenburg Chartering AB
Patric Westdahl, Svenskt Marintekniskt Forum
Per Croner, Wallenius Marine AB
Per Ekberg, VINNOVA/Sjöfartsverket
Per A. Sjöberger, Sveriges Redareförening
Ragnhild Nelson, Österströms Rederi AB
Susanne Abrahamsson, SSPA Sweden AB
Tomas Abrahamsson, SEKO
Torkel Hermansson, Tarbit Shipping AB

Bilaga 3: Regional indelning

FA-regioner

1	Stockholm	37	Västerås
2	Nyköping	38	Fagersta
3	Eskilstuna	39	Vansbro
4	Östergötland	40	Malung
5	Värnamo	41	Mora
6	Jönköping	42	Falun/Borlänge
7	Vetlanda	43	Avesta
8	Tranås	44	Ludvika
9	Älmhult	45	Gävle
10	Ljungby	46	Söderhamn
11	Växjö	47	Hudiksvall
12	Kalmar	48	Ljusdal
13	Vimmerby	49	Sundsvall
14	Västervik	50	Kramfors
15	Oskarshamn	51	Sollefteå
16	Gotland	52	Örnsköldsvik
17	Blekinge	53	Östersund
18	Kristianstad	54	Härjedalen
19	Malmö	55	Storuman
20	Halmstad	56	Lycksele
21	Göteborg	57	Dorotea
22	Borås	58	Vilhelmina
23	Trollhättan	59	Åsele
24	Lidköping	60	Sorsele
25	Skövde	61	Umeå
26	Strömstad	62	Skellefteå
27	Bengtstors	63	Arvidsjaur
28	Ärjäng	64	Arjeplog
29	Eda	65	Luleå
30	Karlstad	66	Överkalix
31	Torsby	67	Övertorneå
32	Hagfors	68	Haparanda
33	Filipstad	69	Pajala
34	Örebro	70	Jokkmokk
35	Hällefors	71	Gällivare
36	Karlskoga	72	Kiruna



Source: Tillväxtverket

Tillväxtanalys, myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, är en gränsöverskridande organisation med 60 anställda. Huvudkontoret ligger i Östersund och vi har verksamhet i Stockholm, Bryssel, New Delhi, Peking, Tokyo och Washington.

Tillväxtanalys ansvarar för tillväxtpolitiska utvärderingar, analyser och internationellt kontaktskapande och därigenom medverkar vi till:

- stärkt svensk konkurrenskraft och skapande av förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag
- utvecklingskraft i alla delar av landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft, hållbar tillväxt och hållbar regional utveckling

Utgångspunkten är att forma en politik där tillväxt och hållbar utveckling går hand i hand. Huvuduppdraget preciseras i instruktionen och i regleringsbrevet. Där framgår bland annat att myndigheten ska:

- arbeta med omvärldsbevakning och policyspaning och sprida kunskap om trender och tillväxtpolitik
- genomföra analyser och utvärderingar som bidrar till att riva tillväxthinder
- göra systemutvärderingar som underlättar prioritering och effektivisering av tillväxtpolitikens inriktning och utformning
- svara för produktion, utveckling och spridning av officiell statistik, fakta från databaser och tillgänglighetsanalyser
- tillhandahålla globala mötesplatser och främja internationellt kontaktskapande inom tillväxtpolitiken

Om rapportserien:

Rapportserien är Tillväxtanalys huvudsakliga kanal för publikationer. I rapportserien ingår även myndighetens faktasammanställningar.

Övriga serier:

Statistikserien – löpande statistikproduktion.

Svar direkt – uppdrag som ska redovisas med kort varsel.

Working paper/PM – metodresonemang, delrapporter och underlagsrapporter är exempel på publikationer i serien.