

Nordisk-Baltisk sjöfart 2011

Föregångare och eftersläntrare i sjöfartspolitik



De senaste rapporterna från ÅSUB

2009:8 Arbetsmarknadsbarometern 2009

2009:9 Ålänningarnas radiolyssnar- och TV-tittarvanor

2009:10 Konjunkturläget hösten 2009

2009:11 Ekonomisk översikt för den kommunala sektorn hösten 2009

2009:12 Regionala effekter av fast vägförbindelse till Föglö

2009:13 Vilka krav kan vi ställa på framtidens kommuner? Ett underlag för den fortsatta diskussionen om organiseringen av kommunsektorn på Åland

2009:14 Handelsintegration och välfärdsutveckling under EU-medlemskapet

2010:1 Konjunkturläget våren 2010

2010:2 Ekonomisk översikt för den kommunala sektorn våren 2010

2010:3 Arbetsmarknadsbarometern 2010

2010:4 Mariebad. En kundundersökning

2010:5 Konjunkturbedömning för den kommunala sektorn hösten 2010

2010:6 Den Ålandsbaserade sjöfartens ekonomiska betydelse. En studie av klustereffekter och framtidsscenarier

2010:7 Halvtidsutvärdering. Landsbygdsutvecklingsprogrammet för landskapet Åland

2010:8 Upplevd diskriminering i det åländska samhället år 2010

2010:9 Invånarnas syn på kommunernas verksamhet och organisation

2011:1 Där kärnkompetens och kunskapsekonomi möts

2011:2 Konjunkturläget våren 2011

Förord

Denna rapport har producerats på uppdrag av och med finansiering från Ålands landskapsregering. Den är avsedd att fungera som ett av underlagen för det nordisk-baltiska sjöfartspolitiska ministermötet (inkl. seminarium) som hålls i Mariehamn i maj 2011. Arbetet med rapporten har genomförts som ett samarbetsprojekt mellan Ålands statistik- och utredningsbyrå (ÅSUB) och Aland International Institute of Comparative Island Studies (AICIS). Rapporten publiceras därför också parallellt i båda instituts egna publikationsserier.

Den huvudsakliga arbetsfördelningen har varit att ÅSUB svarat för framtagning, bearbetning och analys av det dataunderlag som belyser sjöfartens storlek och utveckling, medan AICIS tagit fram och bearbetat informationen om sjöfartspolitiken på den transeuropiska EU-nivån och på den nationella nivån. Slutprodukten i form av föreliggande rapport ansvarar de två instituten dock gemensamt för.

Under arbetets gång har representanter för den studerade regionens sjöfartsnäringsar, forskare specialiserade på nordisk sjöfart samt ansvariga för de nationella maritima administrationerna konsulterats. De två för rapporten ansvariga instituten riktar ett stort tack till samtliga dessa personer utan vars stöd och informativa bidrag denna rapport inte kunnat produceras med nuvarande innehåll och utformning.

Undertecknad har varit ansvarig för ÅSUBs del av projektet och rapporten. *Stefan Lång* har svarat för AICIS's del av arbetet inom projektet.

Mariehamn i maj 2011

Bjarne Lindström

Direktör

Innehåll

Förord	3
1. Executive Summary	9
2. Sammanfattning	20
3. Introduktion	31
3.1. Syfte och uppdrag	32
3.2. Denna rapport	32
4. Den Europeiska Unionens sjöfartspolitik.....	34
4.1. En offensiv europeisk sjöfartsstrategi 2018.....	35
4.2. EU-regelverket är utgångspunkten och ramarna för den nationella politiken.....	37
5. Nordisk och baltisk sjöfart 1970-2010	38
5.1. Politisk järnridå - delat hav	39
5.2. Den nordiska utvecklingen efter 1970-talskrisen	39
5.3. Den estniska och lettiska sjöfarten	42
6. Danmark	44
6.1. DAS och DIS - två danska flaggregister	45
6.2. Den danskontrollerade sjöfarten	45
6.3. Förmånlig beskattning och rederistöd	48
6.4. Danmarks väg till kvalitetssjöfart.....	50
6.5. En näring med tillit till politiken och tillförsikt inför framtiden	51
7. Estland.....	53
7.1. Den estniska flottan	53
7.1. Politisk oenighet och svagt stöd för estnisk sjöfart	55
8. Finland och Åland	57
8.1. Två flaggregister och två flaggregioner.....	57

8.2.	Den fastlandsbaserade finländska sjöfarten.....	58
8.3.	Det maritima klustret på Åland	59
8.1.	Tonnageskatt utan förväntade effekter	63
8.2.	Reformerad tonnageskatt	64
8.3.	Förbättrat bemanningsstöd – men fortfarande med vissa restriktioner	65
8.4.	Förnyelseinriktat statligt miljöstöd.....	65
8.5.	En näring med växande framtidstro.....	66
9.	Färöarna.....	68
9.1.	FAS - Färöarnas internationella fartygsregister.....	68
9.2.	Konkurrensanpassade beskattnings- och bemanningsregler	69
9.3.	En optimistisk näring med tilltro till politiken	70
10.	Lettland.....	72
10.1.	Sjöfarten under lettisk flagg	72
10.2.	Den lettiska flottan	73
10.3.	Statlig byråkrati och bristande fokus	75
11.	Norge	76
11.1.	NOR och NIS - två norska flaggregister	77
11.2.	Den norska rederinäringen	78
11.3.	Tonnageskatt och varierad modell för lönestöd.....	81
11.4.	Statligt stödd kvalitetsutveckling inom rederinäringen	82
11.5.	Offensiv sjöfartspolitik med utrymme för förbättringar	83
12.	Sverige.....	86
12.1.	Lag mot utflaggning och ett nationellt fartygsregister.....	86
12.2.	Den svenska sjöfartsnäringen.....	87
12.3.	Bruttomodell, specialavtal för utlänningar - men ingen tonnageskatt	90
12.4.	Rederinäringen kritisk till den svenska sjöfartspolitikerna.....	92

13.	Sjöfarten och politiken. En sammanfattande analys	94
13.1.	Olika förutsättningar i Väst- och Östnorden	95
13.2.	Maritim kompetens, politiskt stöd, partnerskap och timing.....	97
13.3.	Den nordiska och baltiska sjöfarten	98
13.4.	Rederinäringen och politiken - avslutande reflexioner	101
	Referenser.....	103

Tabellförteckning

Tabell 1. Den nordiska sjöfartens andel (%) av världens tonnage (BT).....	42
Tabell 2. Det danskkontrollerade tonnaget 2000 och 2010	46
Tabell 3. Ombordanställda och bruttointjäning 2000 och 2010 (avrundade tal).....	47
Tabell 4. Fartyg registrerade i det nationella estniska registret 2000 och 2010	54
Tabell 5. Den finländska handelsflottan (exkl. det åländska klustret) 2000 och 2010.....	59
Tabell 6. Det åländska rederiklustret, fartyg och tonnage (exkl. skärgårdsfärjor) 2000 och 2009	60
Tabell 7. Det åländska rederiklustret, sysselsättning och bruttointäkter 2000 och 2009	61
Tabell 8. Det åländska rederiklustrets huvudsakliga marknader 2009	62
Tabell 9. Färöarnas internationella sjöfart. Fartyg och tonnage registrerat i FAS 2010	69
Tabell 10. Färöarnas internationella sjöfart. Fartyg och tonnage registrerat i FAS 2010	74
Tabell 11. Det norskkontrollerade tonnaget 2000 och 2010	79
Tabell 12. Ombordanställda och bruttointjäning i norsk utrikessjöfart 2000 och 2009 (avrundade tal)	80
Tabell 13. Det av svenska rederier kontrollerade tonnaget 2000 och 2010.....	88
Tabell 14. De ombordanställda på svenskkontrollerade fartyg 2000 och 2010	89
Tabell 15. Sysselsättningens fördelning på fartygstyper och flagga 2000 och 2010	89
Tabell 16. Den nordiska handelsflottan (exkl. Island, inkl. Estland, Lettland) 2010 (Skattade, inte fullt jämförbara värden).....	95

1. Executive Summary

Nordic-Baltic Shipping 2011

Predecessors and latecomers in shipping politics

Shipping is probably the most international part of the Nordic and European business environment. The recent turbulent developments of the global economy, world trade and politics have highly affected the shipping industry. In addition to the global crisis in 2008-2009 and the accompanying collapse of large parts of the seaborne trade, competition from new players and a growing oversupply of tonnage have resulted in a highly competitive environment for virtually all types of shipping activities.

To tackle these challenges, Nordic and European maritime policies have to varying degree been refined and improved. Examples of progressive maritime policy measures include new national/international shipping registers, generous corporate tax schemes, revised staffing policies and direct/indirect aid. The European Union (EU) has contributed to, and to some extent even pushed for, internationally competitive shipping by initiating an progressive strategy to improve and develop the European maritime shipping industry until 2018.

The shipping environment in the Nordic and Baltic region has also been affected by this development. The impact has varied depending on the type of shipping operated by the companies and the maritime skills and infrastructure accessible to them, but also depending on how competitive and progressive the national shipping policy has been. In some of the Nordic countries, policies have been very progressive and well adapted to the global maritime business environment, which has also contributed to the possibility for the industry to expand and enhance its position as a nationally important export industry. Denmark, but also Norway and in recent years the Faroe Islands, are examples of countries that have had such an adaptation and adjustment of the shipping policies.

In addition to significant differences in national policies and politics, there are substantial differences in industry structure, market orientation and the role of the shipping sector in the surrounding economy. In some countries (Finland and Sweden), the transportation needs of the main export industry are of particular importance to the industry, in other countries (Latvia), the transit ports generate the demand for maritime transport, and in other countries (Estonia and Åland), a large-scale ferry industry is the backbone of the industry. In Iceland and the Faroe Islands, the fishery sector has historically been the driving force in the development of maritime skills. Today, the most successful and globally focused maritime industry of the Nordic/Baltic region is found in Denmark and Norway.

Background and purpose of the report

Based on the discussion above, there should be a possibility to learn from a comparative study in the recent decade's development of the Nordic and Baltic shipping sector. Of particular interest is to what extent the national policy is actually designed to support a prosperous, internationally competitive Nordic and Baltic shipping industry. This is the background and purpose of this study.

The report presents a brief comparative study of the shipping industry and maritime policy in the Nordic countries (excluding Iceland, but including Åland and the Faroe Islands) and the two Baltic states of Estonia and Latvia. It is divided into three parts. The first part presents the wider policy context in the form of a review of the EU/EEA-given framework and conditions, with which the shipping policies of all countries must comply. The second and most extensive part of the report identifies the shipping structure and development in different parts of the Nordic and Baltic countries, as well as the national shipping policies in the countries concerned. It also discusses the approach of the ship owners and the maritime industry to policy development and the competitiveness and the business opportunities that are provided. The third and last part of the report makes a summarising analysis of the development of the shipping sector in the studied region and the role of the national policy in relation to the needs and conditions of the industry in each country.

The work was commissioned and funded by the Government of Åland. In the assignment, a

special presentation and analysis of the size and development of the Åland maritime cluster in recent years are included.

Maritime specialisation and flexibility

The review of the shipping sector and the national maritime policies in the Nordic countries and the two Baltic states of Estonia and Latvia show that shipping still is a force to be reckoned with in the region. The fleet controlled by shipping companies and ship owners in the region is estimated at up to 9-10 percent of world gross tonnage. Some of the countries included in this study are global leaders within several market segments. This is a fact in parts of the passenger shipping segment, the liner-based container traffic, chemical and other specialized transport of liquids, refrigerated transport, Ro-Ro and car carriers as well as various types of offshore specialized vessels.

While the most successful parts of the shipping industry in this region have become more specialized in certain types of vessels (e.g. container ships) and markets (e.g. reefer transportation), the trend has also been towards a diversification of ownership, chartering, ship/fleet management and - not least - the use of different ship registers and flags. *The most successful shipping environments have succeeded in increasing market specialisation combined with a flexible use of multiple flag registers and various forms of ownership, operation and management of ships.* Most of the region's tonnage operates within the framework of the Nordic/Baltic registers with internationally competitive terms, or in international open registers around the world. Furthermore, the business has expanded in regard to ownership and ways of operating and chartering vessels.

Today's shipping is integrated in *an advanced multi-modal transport chain*. This leads to a very complex business environment which requires logistic coordination between multiple players in a time of increasingly more integrated logistics systems for land, sea and air transport.

Different conditions in the West and East Nordic countries

A rough summary of the latest shipping data and statistics shows how differently the shipping business has developed in various parts of the studied region. As the table below shows, today the Danish and Norwegian companies control as much as 80 % of the total shipping tonnage

of the region and employ up to 75 % of staff onboard. Not surprisingly, the two dominant Nordic maritime environments also generate 80-85 % of total gross revenues.

The Nordic Merchant fleet (excl. Iceland, incl. Estonia, Latvia) 2010
(Approx., not fully comparable figures)

Country Register/flag	Vessels incl. pass. ferries (>300 BT)	Total tonnage (appr. 1000 BT)	Employed on board (appr.)
DENMARK Nat./ foreign flag	580/887	11 700/15 900	17 800/10 000
ESTONIA Nat./ foreign flag	33/n.a	332/n.a.	n.a/n.a
FINLAND Nat./ foreign flag	69/24	1 085/850	1 860/n.a.
FAROE ISLANDS Nat. / foreign flag	56/n.a	240/n.a	n.a/n.a
LATVIA Nat./ foreign flag	71/n.a	337/n.a	700/n.a
NORWAY Nat./ foreign flag	844/992	16 000/15 400	23 500/37 600
SWEDEN Nat./f foreign lag	208/362	3 800/6 100	11 300/9 600
ÅLAND (2009; >500 BT) Nat./ foreign flag	44/25	470/690	3 140/1 830
TOTAL Nat./ foreign flag Sum	1 905/2 290 4 195	33 964/38 940 72 904	(>60 000) (>60 000)

Despite the similarities in international competition and market conditions, it is difficult to approach Nordic and Baltic shipping as a single industry with common interests and business opportunities. *The distance is great between the powerful Norwegian and Danish maritime environments on the one hand, and the comparatively small and fragmented maritime environments in Finland and Sweden and the two Baltic states included in the study on the other hand.* In the two West Nordic states, the shipping industry is the engine of broader, and even by international standards sophisticated, maritime clusters providing substantial contribution to the GDP and export earnings of each country. In the Baltic Sea region,

however - with the exception of Åland - shipping plays a more secluded and modest role in the surrounding economy.

Even in political terms, the difference is large. In the West Nordic countries (including the Faroe Islands), shipping and the cluster of activities around the core of shipping business, have strong political support. It was also in this part of the Nordic region that international shipping registry, with competitive international recruitment and taxation rules, was first introduced. This occurred in the late 1970s and the early 1980s as a direct response to the regional ship owners' initiative of seeking more "lucrative" international ship registers for their ships.

In Norway and Denmark, there is also a broad and well developed partnership concerning the maritime development issues. In addition to the shipping industry and relevant state and local authorities, extensive governmental innovation efforts, various research and education bodies as well as a variety of local and regional actors are included. Thus, an important part of shipping politics is to facilitate the daily operation of the shipping companies by creating a flexible system of regulatory supervision and control.

Maritime policy in the eastern part of the studied region has neither the economic strength nor the broad "cluster consensus", of the two leading maritime nations. The shipping industry has generally not been given the same high priority, which is also reflected in the inaction, political dissension and tardiness of national implementation of the competition-enhancing support measures approved and encouraged by the EU.

Maritime expertise, political support, partnership and timing

One of the main conclusions of this report is that an economically successful and nationally important shipping sector presupposes the existence of *several critical success factors*. Of these critical success factors, four are particularly important for the development of a competitive shipping industry.

The first and most basic premise is a *maritime core competency* with deep traditions and a well-established international industry network that - independently of home market limits - allow successful competition on the global market. Without such well-developed and

internationally established qualifications of the key players of the industry, the basic element of a successful maritime business is missing. If deficient, not even the most ambitious and progressive national shipping policies will achieve much in the demanding and competitive environment in which international shipping currently operates.

The second critical success factor is the *national regulatory system* and the legislative framework in which the shipping industry is operating. In the long run, not even the strongest maritime cluster can survive without the backing of a national policy generating internationally competitive conditions for the maritime industry. A flawed and inflexible national policy leads to marginalisation of the shipping industry with bankruptcies, closures and changes of flag which in the long run cannot be compensated by start-ups and new businesses.

The third important factor is the existence of a *broad coalition* in support for the shipping sector in the society - from the local through to national level. To develop and strengthen the maritime sector, flexible collaborations are needed in which all relevant private as well as public stakeholders are actively involved. In addition to a competitive public policy regarding the basic business conditions, active efforts by important employment, educational and research institutions are required - but also by trade unions, local opinion leaders and partners in those parts of the economy building much of their business on the demand of the shipping industry. Therefore, a broad and active public-private partnership is needed, which constantly monitors and supports developments in the maritime sector.

The fourth and final critical factor mirrors how well developed the above mentioned success factors are. Basically, this is about the ability of *flexibility and timing* of critical actors, not least in the shipping industry itself but also regarding the governmental decisions on key policies and support measures. The right policy inserted at the wrong time often turns out to be of limited value, a fact that some of the Nordic and Baltic states might experience after recently having introduced (or being about to introduce) a more competitive shipping policy. Likewise, a shipping industry which fails in its investments and marketing efforts in relation to the rapid commercial, logistical and technical development of the global marine transportation industry - regardless of government support - eventually will be knocked out by more competent and competitive maritime environments.

Denmark and Norway in a class by themselves

Perhaps the most striking finding of this study is that Denmark and Norway is in a class by themselves in the Nordic and Baltic shipping industry. Norway is traditionally one of the most important shipping milieus in Europe, and by means of extensive commercial and marine technical expertise as well as substantial capital resources, the country has been able to defend its position as the largest maritime nation in the region. In Norway, a gradually more competitive national policy has been important, even if there has been some problems with the flexibility and timing crucial even to such a resourceful and competent shipping environment as the Norwegian.

Despite the strong Norwegian position, Denmark is today the most progressive shipping nation in the region. From an earlier rather modest position as the third Nordic maritime shipping nation, smaller than the Swedish, and only a fraction of the Norwegian shipping, Denmark is now almost equal with Norway. The Danish shipping industry has, since the mid-1980s, undergone dramatic development and is currently a global leader in the trans-ocean container shipping segment. A highly skilled maritime environment with a considerable measure of trade and maritime skills has resulted in well-timed successful actions in the most profitable segments of the global shipping industry.

Good timing, powerful support measures and an ambition to develop the shipping industry into global leadership have characterized the Danish government's shipping politics. A positive success factor has also been a strong support from the broader community with a focus on vital functions for the industry at local, regional and national level.

Faroe Islands - a new player in international shipping

Faroe Islands is a small shipping region, which had a fairly late entrance, but with high ambitions. With its own competitive international ship registry, the Faroe Islands has in recent years sought to establish itself as a maritime nation of importance - at least in a Nordic context. As in Denmark and Norway, there is strong political support for this development, and the Danish-Faroese system of self-government has also made it possible for the Faroe Islands to form their own shipping policies. While clear progress in the form of influx of foreign tonnage to the register is noted, the expansion potential is to some extent limited by

the fact that their core maritime competence, after all, is mainly found in the fishing industry and not within the globally-oriented commercial shipping. A second potential problem is the late introduction of an open international Faroese ship registry, at a time when competition from alternative registers and flags (not least in metropolitan Denmark) is already very stiff.

Swedish decline

While Danish shipping distinguished itself by its growing strength and presence in global shipping markets, Sweden went through the opposite trend. From a previous strong second position behind Norway, the country has since the mid-1980s slipped well behind. Despite a relatively large international shipping business and a strong position in several maritime-related trades, Sweden never managed to make a comeback as a maritime nation to be reckoned with after the flagging out of the fleet in the late 1970s and early 1980s. The industry was instead dragged down by bad investments followed by bankruptcies resulting in just a fraction of the previously internationally successful Swedish shipping industry remaining at the end of the 1980s.

A progressive national shipping policy re-establishing Sweden as a competitive maritime nation has not been launched, and the support from other parts of society and industry has been poor as well. Unlike the Norwegian and Danish maritime industries, Swedish shipping is no longer seen as an important export industry, but rather as one of several possible ways to contribute to the external transportation links of the country.

Finnish shipping has little political weight

By international standard Finland is a small shipping nation. Even within the national economy, shipping is marginal, and thus lacks the economic and political weight that characterizes the industry in Norway and Denmark - previously also to some extent Sweden. Finnish shipping policies have traditionally been characterized by weak government commitment and a limited understanding of special conditions and problems of international marine operations. Standing conflicts of interest and lack of trade union understanding of the competition problems and needs of the industry have not eased the situation. And as in the case of Sweden today, shipping has never been seen as an export industry in itself, but rather as part of the "transport infrastructure" of the export industry.

However, Finland has recently - in contrast to Sweden - decided to fully implement the maritime policies approved by EU, containing internationally competitive terms of conditions. However, it is unclear whether this will have the expected effects. The Finnish shipping industry has - through flagging out, firm closures and lack of new businesses initiatives - experienced a marginalization process from which it will probably not be easy to recover. In addition, the design of the tax system for foreign workers and problems with recent structural changes in the EU bureaucracy appear to further delay and hinder the effective implementation of the new policy.

Åland-based shipping is dependent on duty-free sales and Finnish policies

A specific problem related to the Finnish maritime policy is autonomous Åland with its extensive maritime industry and deep traditions in international shipping. The size of the Åland shipping cluster is in most respects comparable with the mainland-based Finnish shipping industry. In terms of the number of seafarers, it is almost twice as large. This means that the shipping sector is of critical importance to the broader economy in Åland. Thus, it could be compared with the Faroe Islands dependency on fisheries for its national economy and its export revenues. In contrast to the Faroe Islands, however, the Åland autonomy is not extended to the main industry of the islands. Hence, the Åland-based shipping has suffered in the same way as the shipping industry on the mainland from the history of shortcomings in the Finnish shipping policies.

The solution has been a movement to open international ship registries, as well as a strong specialisation of the remaining tonnage under the national flag through the Baltic Sea-based ferry industry, where economic conditions are set by the profitable duty free sales on board. As with the metropolitan Finnish maritime shipping community, it remains to be seen whether the recently passed, but not yet fully implemented, EU-adapted policies will provide the positive start-up and growth prospects vital to the long-term survival of the shipping industry of Åland.

Estonia and Latvia - small and weak maritime environments

Like Finland, Latvia and Estonia are very small maritime shipping nations. Latvia traditionally has a relatively strong maritime activity based on a comprehensive international

transit trade through the port of Riga. The country also has an open ship registry with internationally competitive terms. However, this has not led to any significant expansion or strengthening of the Latvian fleet. Instead the shipping companies continue to carry the bulk of their business under foreign flags.

The relatively weak maritime shipping environment has even weaker traditions in Estonia, the neighbouring country of Latvia. Currently, Estonia is not engaged in any active shipping politics. Estonian shipping today consists mainly of inland lake and coastal traffic. There is only one major international shipping company in Estonia. This company is exclusively focused on the tax-free based passenger ferry concept on the same routes as the two major Åland-based competing passenger ferry companies. There are many indications that the maritime environment in Latvia and Estonia is too scattered to make the countries into first-rate maritime nations even with the most aggressive and competitive governmental policies.

Shipping and politics - some overall conclusions

A long-term success of shipping requires strong maritime traditions and core competences built over generations as well as an ability to innovate and adapt to ever changing global market conditions. Politics is not the only, and probably not even the most important, key to success in international shipping. A national policy and tax system adjusted to the requirements of the maritime industry will not by itself deliver an economically expansive shipping industry. Without the "critical mass" of a well developed and diversified shipping industry, the policies often prove to be futile.

Experience also shows that attempts to build a new maritime environment more or less "from scratch" seldom lead to quick results, as confirmed by the so far rather limited results of the open ship registers in Latvia and the Faroe Islands. The importance of a traditionally well-developed maritime environment is illustrated by the Åland shipping industry, which - despite a historically difficult policy regime – is still able to survive and maintain its dominance in the Åland economy.

Although the primary development responsibility thus lies with industry itself, the fact remains that politics is also very important for a successful long-term expansion in the increasingly competitive global freight and passenger markets. The maritime policy is today

determined at two levels. Firstly, a legal framework of great significance for the development of the shipping environment and its international competitiveness is created at an overall EU/EEA-level. Secondly, politicians at the national level decide whether, how and to what extent the European shipping support framework is implemented. This means that the actions taken by the national governments make the difference between a successful and progressive maritime policy regime, and a substantially less supportive shipping milieu.

The importance of the national policy environment is demonstrated by the contrasting development of the Danish and the Swedish shipping industries. While the Danes set clear objectives and implemented strong measures to promote the maritime industry of the country, the Swedish shipping policy has been characterized by inaction and lack of flexibility. These variations in national policies have most certainly contributed to the dramatic difference in the evolution of the shipping industries of the two countries, in which Sweden from being the larger provider of international shipping now is clearly overtaken by Denmark.

In today's highly competitive environment of global shipping, unengaged governmental policies copying the set of regulations provided by the EU framework and, in many cases, already implemented by other states will not be sufficient. Required is a policy that is progressive in all its details and constantly striving to facilitate, support and improve the operational shipping environment of the country. The Danish authorities are working incessantly to hone and improve their support to the maritime cluster of the country. The result is stability and confidence in the opportunities given in the Danish maritime sector, which have promoted increased investments and innovations in the shipping industry. The Danish shipping cluster is therefore - not surprisingly - the only maritime environment in the Nordic and Baltic countries currently generating a significant influx of vessels and new investments by foreign shipping interests.

2. Sammanfattning

Sjöfarten är sannolikt den mest internationella delen av det nordiska och europeiska näringslivet. Den senaste tidens turbulenta utveckling av den globala ekonomin, världshandeln och politiken har därför också i högsta grad påverkat rederinäringen. Förutom den globala krisen 2008-2009 med åtföljande kollaps inom stora delar av den sjöburna handeln, har konkurrensen från nya aktörer och ett växande överutbud av tonnage under senare år resulterat i en mycket tuff verksamhetsmiljö för i stort sett alla typer av sjöfart.

För att tackla dessa utmaningar har den nordiska och europeiska sjöfartspolitikerna i varierande grad finslipats och förbättrats. Som exempel på offensiva sjöfartspolitiska åtgärder kan nämnas nya nationella/internationella fartygsregister, generös företagsbeskattning, bemanningspolitiska åtgärder och andra typer av direkt eller indirekt stöd. Den Europeiska Unionen (EU) har medverkat till, och även i viss mån drivit på, utvecklingen mot en internationellt mer konkurrenskraftig sjöfart, genom att initiera en offensiv strategi för att förbättra och utveckla europeisk sjöfart fram till 2018.

Självfallet har även sjöfarten i Norden och Östersjöregionen påverkats av den här utvecklingen. Effekterna har varierat beroende av vilken typ av sjöfart man bedriver och den maritima kompetens och infrastruktur man har tillgång till - men också beroende på hur konkurrenskraftig och offensiv den statliga policyutvecklingen varit. I några av de nordiska länderna har politiken varit offensiv och anpassad till sjöfartens globalt präglade verksamhetsmiljö, något som också medverkat till att branschen kunnat expandera och förbättra sin position som en nationellt viktig exportnäring. Danmark, men också Norge och under senare år i viss mån även Färöarna, är exempel på en sådan anpassning av den nordiska sjöfartspolitikerna.

Förutom betydande skillnader i den nationella politiken föreligger även väsentliga olikheter i näringsstrukturen, marknadsinriktning och roll i den omgivande ekonomin. I vissa länder är den nationella exportindustrins transportbehov (Finland och Sverige) av särskild vikt för näringen, i andra länder (Lettland) är det de av transithamnarna genererade sjötransporterna som dominerar efterfrågan, i andra åter är det en storskalig passagerarfärjtrafik som är näringsstrukturens ryggrad (Åland och Estland). I Island och på Färöarna har fiskerisektorn historiskt

sett varit drivande när det gäller utvecklingen av sjötransportkompetensen. Regionens mest storskaliga och globalt inriktade sjöfart återfinns vi i dag i Danmark och Norge.

Rapportens bakgrund och syfte

Det bör alltså finnas en del att lära från en jämförande studie av de nordiska och baltiska ländernas utveckling av sin shippingsektor under de senaste decennierna. Av särskilt intresse är här i vad mån den nationella politiken faktiskt utvecklats så att den stöder en väl fungerande och internationellt konkurrenskraftig nordisk och baltisk sjöfart.

Detta är bakgrunden och syftet med föreliggande studie. I rapporten presenteras en översiktligt jämförande studie av rederibranschen och sjöfartspolitikerna i de nordiska länderna (exkl. Island, men inkl. Åland och Färöarna) samt de två baltiska staterna Estland och Lettland.

Rapporten innehåller tre delar. I den första delen presenteras den bredare policybakgrunden i form av en genomgång av de av EU/EES givna regelverk och förutsättningar inom vars ramar samtliga berörda länders sjöfartspolitik måste hålla sig. Den andra och mest omfattande delen av rapporten kartlägger shippingens struktur och utveckling i olika delar av Norden och Baltikum, liksom även den nationella sjöfartspolitikerna i de berörda länderna. Här diskuteras också rederiernas och branschens syn på politikens utformning och den konkurrenskraft och de utvecklingsmöjligheter som den ger, alternativt förhindrar. I rapportens tredje och sista del görs en sammanfattande analys av rederisektorns utveckling i den studerade regionen och den nationella politikens roll i förhållande till näringsens olika behov och förutsättningar i de olika länderna.

Arbetet har gjorts på uppdrag och finansiering av Ålands landskapsregering. I uppdraget har ingått att göra en särskild redovisning och analys av det åländska rederiklustrets storlek och utveckling under senare år.

Maritim specialisering och flexibilitet

Genomgången av rederisektorn och den nationella sjöfartspolitikerna i Norden samt de två baltiska staterna Estland och Lettland visar att regionens shipping fortfarande är en kraft att räkna med. Den av rederier och ägare i regionen kontrollerade flottan kan sålunda idag

uppskattas till upp emot 9-10 procent av världens samlade tonnage. Inom flera marknadssegment hör de granskade länderna också till de globala ledarna. Detta gäller inom delar av passagerarsjöfarten, den linjebaserade containertrafiken, kemiska och andra specialiserade transporter av flytande vätskor, kyltransporter, Ro-Ro och biltransporter samt olika typer av off shore specialfartyg.

Samtidigt som de mest framgångsrika delarna av regionens shipping har blivit allt mer specialiserade på vissa fartygstyper (t ex containerfartyg) och marknader (t ex kylfrakter), har utvecklingen gått mot en diversifiering när det gäller ägande, befraktning, fartygsdrift och - inte minst - användning av olika fartygsregister och flaggor. De mest framgångsrika shippingmiljöerna har lyckats *kombinera ökad marknadsspecialisering med ett flexibelt utnyttjande av flera olika flaggregister och former av ägande, drift och management av fartyg*. Huvuddelen av regionens tonnage opereras sålunda idag inom ramen för nordiska/baltiska register med internationellt konkurrenskraftiga villkor, alternativt öppna fartygsregister runt om i världen. Verksamheten har också breddats när det gäller ägandet och sätten att operera och befrakta fartygen.

Sjötransporterna ingår numera i ett *avancerat multi-modalt transportsystem* där sjöfarten är en viktig del i en integrerad transportkedja från producent till konsument. Detta leder till en komplex verksamhetsmiljö med växande koordineringskrav mellan en mängd olika aktörer inom ett över tiden allt mer integrerat logistiksystem för land-, sjö- och lufttransport.

Olika förutsättningar i Väst- och Östnorden

En sammanställning av den senast tillgängliga rederistatistiken visar hur olikartat sjöfarten utvecklats inom olika delar av den studerade regionen. Som framgår av tabellen nedan kontrollerar sålunda de danska och norska rederierna idag hela 80 % av regionens samlade fartygstonnage och upp emot 75 % av de ombordanställda. Föga överraskande genererar de två dominerande nordiska sjöfartsmiljöerna uppskattningsvis också 80 - 85 % av de samlade bruttointäkterna.

Den nordiska handelsflottan (exkl. Island, inkl. Estland, Lettland) 2010

(Skattade, inte fullt jämförbara värden)

Land Register/flagga	Antal fartyg inkl. pass. fartyg (>300 BT)	Totalt tonnage (ca 1000 BT)	Antal ombord- anställda (ca)
DANMARK Nat./utl. flagga	580/887	11 700/15 900	17 800/10 000
ESTLAND Nat./utl. flagga	33/n.a	332/n.a.	n.a/n.a
FINLAND Nat./utl. flagga	69/24	1 085/850	1 860/n.a.
FÄRÖARNA Nat. /utl. flagga	56/n.a	240/n.a	n.a/n.a
LETTLAND Nat./utl. flagga	71/n.a	337/n.a	700/n.a
NORGE Nat./utl. flagga	844/992	16 000/15 400	23 500/37 600
SVERIGE Nat./utl. flagga	208/362	3 800/6 100	11 300/9 600
ÅLAND (2009; >500 BT) Nat./utl. flagga	44/25	470/690	3 140/1 830
TOTALT Nat./utl. flagga Summa	1 905/2 290 4 195	33 964/38 940 72 904	(>60 000) (>60 000)

Trots de likartade internationella konkurrens- och marknadsförutsättningarna är det alltså svårt att se den nordiska och baltiska sjöfarten som näring med gemensamma intressen och verksamhetsförutsättningar. *Avståndet är mycket stort mellan de kraftfulla norska och danska maritima miljöerna å ena sidan, och de jämförelsevis små och splittrade sjöfartsmiljöerna i Finland och Sverige samt de två i studien ingående baltiska staterna å den andra sidan.* I de två västnordiska staterna utgör rederinäringen motorn i ett bredare och, även med internationella mått mätt, sofistikerat maritimt kluster som ger betydande bidrag till respektive lands BNP och exportinkomster. I Östersjöregionen spelar däremot - med undantag för Åland - sjöfarten en mer undanskymd och blygsam roll i den omkringliggande ekonomin.

Även i politiska termer är skillnaden stor. I de två västnordiska länderna (inkl. Färöarna) har sjöfarten och klustret av aktiviteter kring den egentliga rederiverksamheten ett starkt politiskt stöd. Det var också här som egna internationella skeppsregister med konkurrenskraftiga bemannings- och beskattningsregler först introducerades i Norden. Detta skedde som ett direkt svar på ”utflaggningsvågen” i slutet av 1970- och början av 1980-talen, då konkurrensen från alternativa register med internationellt anpassade konkurrensförutsättningar inte var så skarp som den nu är.

I Norge och Danmark finns det också ett brett och väl utvecklat partnerskap kring de maritima utvecklingsfrågorna. Förutom näringen och berörda sektormyndigheter ingår här även omfattande statliga innovationssatsningar, olika forsknings- och utbildningsorgan samt en rad lokala och regionala aktörer. En viktig del av politiken är också att så långt som möjligt underlätta rederiernas verksamhet genom att skapa så smidiga och flexibla system för myndighetsövervakning och kontroll som möjligt.

Sjöfartspolitikerna i den östra delen av den studerade regionen har inte den ekonomiska styrka, och inte heller den breda ”klusteruppslutning”, som finns i de två ledande sjöfartsnationerna. Här har näringen som regel inte alls samma höga prioritet, något som också avspeglar sig i passivitet, politisk oenighet och senfärdighet när det gäller en nationell implementering av de konkurrensförstärkande stödåtgärder som sedan decennier tillbaka inte bara godkänts, utan också uppmuntrats, av EU.

Maritim kompetens, politiskt stöd, partnerskap och timing

En av rapportens viktigare slutsatser är att en ekonomiskt framgångsrik och nationellt betydelsefull shippingsektor i praktiken förutsätter förekomsten flera *kritiska framgångsfaktorer*. Av dessa framstår fyra som särskilt viktiga för en långsiktigt konkurrenskraftig rederinäring.

Den första och mest grundläggande förutsättningen är en *maritim kärnkompetens* med djupa traditioner och ett väl upparbetat internationellt branschnätverk som gör det möjligt att oberoende av hemlandets begränsade handelsvolymmer framgångsrikt konkurrera på den globala marknaden för sjötransporter. Utan en sådan välutvecklad och internationellt

förankrad kompetens hos näringens nyckelaktörer saknas de grundläggande förutsättningarna för en expansion av verksamheten. Om det brister här, kan inte ens den mest ambitiösa och offensiva nationella sjöfartspolitik åstadkomma särskilt mycket i den krävande konkurrensmiljö som internationell shipping idag har att verka inom.

Den andra avgörande framgångsfaktorn är det *nationella regelverket* och den lagstiftning inom vars ramar sjöfarten bedrivs. Utan i förhållande till alternativa sjöfartsmiljöer någorlunda konkurrensneutrala förutsättningar för bemanning, skatter och fartygsdrift överlever i det långa loppet inte ens ett ursprungligen aldrig så kraftfullt och kompetent rederikluster. En bristfällig och inflexibel nationell sjöfartspolitik leder som regel till en marginalisering av rederinäringen med konkurser, nedläggningar och fartygsutflaggningar som i det långa loppet inte kan uppvägas av de nyetableringar som ändå i varierande grad alltid finns inom branschen.

Den tredje viktiga faktorn är en *bred uppslutning* kring rederisektorn inom det omgivande samhället - från den lokala upp till den nationella nivån. Vad som krävs är en väl flexibel samverkan i syfte att utveckla och stärka den maritima sektorn där samtliga, privata såväl som offentliga, aktörer av betydelse deltar. Förutom en konkurrenskraftig statlig politik gällande rederiernas grundläggande verksamhetsbetingelser, förutsätts aktiva insatser av för näringen viktiga arbetskrafts-, utbildnings- och forskningsinstitutioner - men även av fackföreningar, lokala opinionsbildare och samarbetspartners inom de delar av näringslivet som bygger mycket av sin försäljning på efterfrågan inom rederibranschen. Vad som krävs är med andra ord ett brett och aktivt offentlig-privat partnerskap (s.k. Private-Public Partnership, PPP) som hela tiden följer upp och stöttar utvecklingen inom den maritima sektorn.

Den fjärde och sista kritiska faktorn är på många sätt att betrakta som en direkt följd av hur pass väl utvecklade de ovan nämnda framgångsfaktorerna är. Det handlar här om den viktiga förmågan till *flexibilitet och timing* hos det maritima partnerskapets aktörer, då inte minst hos rederinäringen själv men också hos de statliga aktörer som beslutar om utformningen av för branschens konkurrenskraft centrala nationella policies och stödåtgärder. Rätt politik som sätts in vid fel tillfälle - eller så sent att den har små möjligheter att vända en redan allt för långt gående negativ utveckling - visar sig ofta vara av begränsat värde, något de nordiska och

baltiska stater som nyligen etablerat (eller först nu är på väg att introducera) en mer konkurrenskraftig sjöfartspolitik kan komma att få erfaras.

Det står också klart att en rederinäring som i sina nyinvesteringar och marknadssatsningar hamnar fel i förhållande till den snabba marknadsmässiga, logistiska och tekniska utvecklingen av de globala sjötransporterna - oavsett statliga stödåtgärder - förr eller senare slås ut av mer kompetenta och konkurrenskraftiga sjöfartsmiljöer.

Danmark och Norge i en klass för sig

Den kanske tydligaste slutsatsen av denna studie är att Danmark och Norge står i en klass för sig inom nordisk och baltisk sjöfart. Norge är av tradition en av Europas främsta shippingmiljöer och har genom sin gedigna kommersiella och marintekniska kompetens samt betydande kapitalresurser kunnat försvara sin position som regionens fortsättningsvis största sjöfartsnation. En gradvis allt mer konkurrenskraftig statlig politik har här varit viktig, även om det periodvis sett ut som om politiken inte fullt ut haft den flexibilitet och timing som är så viktig även för en så pass resursstark och kompetent shippingmiljö som den norska.

Trots den norska styrkepositionen, framstår ändå Danmark som regionens idag mest offensiva shippingnation. Från en tidigare rätt så modest position som Nordens tredje sjöfartsnation, klart mindre än den svenska och bara en bråkdel av den norska sjöfarten, är Danmark idag nästan jämbördigt med Norge. Landets rederinäring har sedan mitten av 1980-talet genomgått en dramatisk utveckling och är idag en global ledare inom den så expansiva och inkomstbringande trans-oceana containersjöfarten. En i grunden ytterst kompetent maritim miljö med ett betydande mått av handels- och sjötransportkunnande, har lett till rätt satsningar i rätt tid på de mest inkomstbringande delarna av den globala sjöfarten.

God timing, kraftfulla stödåtgärder och en ambition att utveckla rederinäringen till en global tätposition med positiva kringeffekter för hela den danska ekonomin har även karakteriserat statsmaktens sjöfartspolitik. Klart positiva framgångsfaktorer har också varit det breda stödet från det kringliggande samhället med fokus på för näringen viktiga stödfunktioner på lokal, regional och nationell nivå - en välutvecklad PPP-miljö alltså.

Färöarna - en ny aktör inom internationell shipping

Färöarna är en liten och rätt sent tillkommen aktör med ambitioner inom internationell shipping. Genom sitt egna internationella register med konkurrenskraftiga villkor har man under senare år försökt etablera sig som en sjöfartsnation av betydelse - åtminstone i ett nordiskt sammanhang. På samma sätt som i Danmark och Norge finns det ett starkt politiskt stöd för den här utvecklingen, och den färöiska självstyrelsen har också möjliggjort en egen sjöfartspolitik. Även om klara framsteg i form av ”inflaggat” utländskt tonnage kan noteras, så begränsas dock expansionsmöjligheterna i viss mån av det faktum att ögruppens maritima kärnkompetens trots allt främst finns inom fiskerinäringen och inte inom den globalt inriktade handelssjöfarten. Ett andra potentiellt problem är den i tiden rätt sena satsningen på ett öppet internationellt register, i ett läge då konkurrensen från alternativa register och flaggor (inte minst i moderlandet Danmark) redan är mycket hård.

Svensk tillbakagång

Om dansk sjöfart utmärkt sig med sin växande styrka och närvaro på de globala sjötransportmarknaderna, så gäller den motsatta utvecklingen för Sverige. Från en tidigare stark andra position efter sjöfartssuveränen Norge, har landet sedan mitten av 1980-talet halkat ordentligt efter i sjöfartshänseende. Trots ett förhållandevis gott utgångsläge med en av tradition omfattande internationell sjöfart och en stark position inom flera maritima relaterade landnäringsområden, lyckades man aldrig på allvar återkomma som en sjöfartsnation att räkna med efter utflaggningsvågen i slutet av 1970 och början av 1980-talet. Näringen drogs istället ned av egna felsatsningar med åtföljande konkurser, och i slutet av 1980-talet återstod väldigt litet av en tidigare även internationellt sett framgångsrik svensk sjöfart.

Någon offensiv statlig politik i syfte att återetablera Sverige som en konkurrenskraftig sjöfartsnation har inte heller kommit till stånd, och stödet från övriga delar av samhälle och näringsliv har varit magert. Till skillnad från Norge och Danmark ses inte längre svensk rederinäring som en viktig exportindustri, utan snarare som en av flera möjliga sätt att tillgodose landets behov av ekonomiskt effektiva transporter.

Sjöfarten i Finland saknar politisk tyngd

Finland är en med internationella mått liten sjöfartsnation. Även inom den nationella ekonomin är rederibranschen marginell och saknar den ekonomiska och politiska tyngd som

kännetecknar näringen i Norge och Danmark, och som tidigare även i viss mån gällde för Sverige. Finländsk sjöfartspolitik har därför av tradition karaktäriserats av svagt statligt engagemang och en begränsad förståelse för sjöfartens speciella verksamhetsförutsättningar och problem. Ständiga intressekonflikter och bristande facklig förståelse för näringens speciella konkurrensproblem och behov har inte heller underlättat situationen. Och som i fallet med dagens Sverige har sjöfarten i Finland aldrig setts som en exportnäring, utan snarare som en del av exportindustrins ”transportdivision”.

Finland har dock nyligen - till skillnad från Sverige - bestämt sig för att fullt ut implementera den på EU-nivån sedan lång tid tillbaka godkända sjöfartspolitikerna med internationellt sett konkurrenskraftiga villkor. Det är dock oklart om detta kommer att leda till de förväntade effekterna. Den finska rederinäringen har genom utflaggningar, nedläggningar och bristande nyföretagande genomgått en marginalisering som sannolikt inte är lätt att återhämta sig från. Härtill kommer så att utformningen av skattesystemet för utländsk arbetskraft och problemen med de strukturella förändringar inom EU-byråkratin som ytterligare tycks fördröja och försvåra en effektiv implementering av den nya politiken - de negativa konsekvenserna av senfärdighet och dålig timing i politiken om man så vill.

Åländsk sjöfart är beroende av tax-free och finsk politik

Ett särskilt problem i anslutning till den finska sjöfartspolitikerna är självstyrda Åland med sin omfattande rederiverksamhet och djupa traditioner inom internationell shipping. Åländsk sjöfart är storleksmässigt i de flesta avseenden jämförbar med den fastlandsbaserade finska rederinäringen. Räknat i antal ombordanställda är den nästan dubbelt så stor. Det här betyder att sjöfarten är en för hela Åland kritiskt viktig näring, närmast att jämföra med Färöarnas beroende av fisket för sin ekonomi och sina exportintäkter.

Till skillnad från Färöarna har dock det åländska självbestämmandet inte utsträckts till ögruppens viktigaste näringsgren. Åländsk shipping har därför drabbats i samma utsträckning som den fastlandsbaserade shippingen av bristerna i den hittills förda sjöfartspolitikerna. Lösningen har varit etablering i öppna internationella register samt en stark specialisering av det kvarvarande tonnaget under nationell flagg inom den östersjöbaserade passagerarsjöfart där ekonomiska förutsättningar fortsättningsvis ges av möjligheten till lönsam tax free försäljning ombord. Precis som för finländsk sjöfart i övrigt återstår dock att se om den

nyligen beslutade, men ännu inte fullt ut implementerade, politiken kommer att ge de positiva nyetablerings- och tillväxteffekter som är ett långsiktigt överlevnadskrav för åländsk sjöfart.

Estland och Lettland - små och svaga maritima miljöer

Liksom Finland är Lettland och Estland mycket små sjöfartsnationer. Lettland har i och för sig av tradition en relativt stark maritim aktivitet baserad på en omfattande internationell transithandel via hamnen i Riga. Landet har också sedan drygt tio år tillbaka också ett öppet register med internationellt konkurrenskraftiga villkor. Detta har dock inte lett till någon märkbar expansion eller förstärkning av den lettiska sjöfarten som fortsättningsvis bedriver huvuddelen av sin verksamhet under utländsk flagg.

Den förhållandevis tunna maritima miljön har ännu svagare traditioner i grannlandet Estland, ett land som i dagsläget inte heller bedriver någon aktiv sjöfartspolitik. Den estniska sjöfarten består idag dels av insjö- och kusttrafik samt ett större rederi som enbart sysslar med tax free baserad passagerartrafik på samma rutter som de två stora Ålandsbaserade konkurrerande passagerarrederierna. Mycket talar för att den maritima miljön i Lettland och Estland är för tunn och splittrad för att ens den mest offensiva och konkurrenskraftiga statliga politiken skall kunna göra dem till första rangens sjöfartsnationer.

Rederinäringen och politiken - några övergripande slutsatser

En långsiktigt framgångsrik sjöfart förutsätter som regel starka lokala och regionala maritima traditioner och en över generationer upparbetad kärnkompetens med flexibilitet och förmåga till nytänkande och anpassning till ständigt växlande marknadsbetingelser och konjunkturen. Politiken är alltså inte den enda, och sannolikt inte heller den viktigaste, nyckeln till framgång inom internationell sjöfart. Ett till sjöfartens behov anpassat nationellt regel- och skattesystem levererar inte av sig själv en ekonomiskt expansiv rederinäring. Utan en ”kritisk massa” i form av en väl utvecklad och diversifierad shippingverksamhet, står sig politiken ofta slätt.

Erfarenheterna visar också att försöken att bygga upp helt nya maritima miljöer sällan leder till snabba resultat, något som bekräftas av de hittills rätt begränsade resultaten av de öppna registren i Lettland och på Färöarna. Vikten av en sedan gammalt väl utvecklad sjöfart illustreras av den åländska rederinäringen som - trots en historiskt sett föga sjöfartsvänlig nationell policyregim - ändå kunnat överleva och behålla sin dominans inom Ålands ekonomi.

Även om det huvudsakliga utvecklingsansvaret ligger hos branschen själv, står det ändå klart att politiken är viktig för möjligheterna till långsiktigt uthållig expansion på de allt mer konkurrensutsatta globala frakt- och passagerarmarknaderna. Sjöfartspolitikern avgörs idag i huvudsak på två nivåer. På den övergripande EU/EES-nivån ges ramarna för det legala regelverk som är av stor betydelse för sjöfartens verksamhetsbetingelser och internationella konkurrenskraft. På den nationella nivån avgörs om, hur och i vilken utsträckning de på europainivån givna ramarna omsätts i praktisk sjöfartspolitik. Det här betyder att de faktorer som i den konkreta vardagen gör skillnaden mellan en väl fungerande och framgångsrik sjöfartspolitik inte bestäms i Bryssel utan i de nationella huvudstäderna.

Att den nationella policymiljön är viktig visar här inte minst kontrasten mellan den danska och den svenska utvecklingen. Medan danskarna satt upp tydliga mål och genomfört kraftfulla åtgärder i syfte att främja landets maritima näring, har den svenska sjöfartspolitikern präglats av passivitet och bristande flexibilitet. Den här skillnaden i den nationella politiken har med största sannolikhet bidragit till den dramatiskt olika utvecklingen av de två ländernas rederinäringar, där Sverige från att ha varit en betydligt större operatör av internationell sjöfart numera är klart passerad av Danmark som sjöfartsnation.

I den hårda konkurrens som idag råder på de globala shippingmarknaderna räcker det inte heller med en statlig politik som utan större engagemang passivt kopierar de upplägg som EU-regelverket möjliggör och som andra länder ofta redan genomfört. Vad som krävs är en offensiv politik som i alla sina detaljer kontinuerligt strävar efter att underlätta, stödja och förbättra den egna sjöfartens verksamhetsförutsättningar. De danska myndigheterna arbetar sålunda oupphörligt med att finslipa och förbättra sitt stöd till landets maritima kluster. Resultatet har blivit en stabilitet och tilltro till sjöfartens utvecklingsmöjligheter som främjar ökande nyinvesteringar och innovationer inom dansk shipping. Den danska shippingmiljön är därför - föga överraskande - den enda i Norden och Baltikum som idag genererar ett mer betydande inflöde av fartyg och nyinvesteringar från utländska shippingintressen.

3. Introduktion

Sjöfarten är sannolikt den mest internationella delen av det nordiska och europeiska näringslivet. Den senaste tidens turbulenta utveckling av den globala ekonomin, världshandeln och politiken har därför också i högsta grad påverkat rederinäringen. Förutom den globala krisen 2008-2009 med åtföljande kollaps inom stora delar av den sjöburna handeln, har konkurrensen från nya aktörer och ett växande överutbud av tonnage under senare år resulterat i en mycket tuff verksamhetsmiljö för i stort sett alla typer av sjöfart.

För att tackla dessa utmaningar har den nordiska och europeiska sjöfartspolitikerna i varierande grad finslipats och förbättrats. Som exempel på offensiva sjöfartspolitiska åtgärder kan nämnas nya nationella/internationella fartygsregister, generös företagsbeskattning, bemanningspolitiska åtgärder och direkta sjöfartstöd. Den Europeiska Unionen (EU) har medverkat till, och även i viss mån drivit på, utvecklingen mot en internationellt mer konkurrenskraftig sjöfart, genom att initiera en offensiv strategi för att förbättra och utveckla europeisk sjöfart fram till 2018.

Självfallet har även sjöfarten i Norden och Östersjöregionen påverkats av den här utvecklingen. Effekterna har varierat beroende av vilken typ av sjöfart man bedriver och den maritima kompetens och infrastruktur man har tillgång till - men också beroende på hur konkurrenskraftig och offensiv den statliga policyutvecklingen varit. I några av de nordiska länderna har politiken varit offensiv och anpassad till sjöfartens globalt präglade verksamhetsmiljö, något som också medverkat till att branschen kunnat expandera och förbättra sin position som en nationellt viktig exportnäring. Danmark, men också Norge och under senare år i viss mån även Färöarna, är exempel på en sådan anpassning av den nordiska sjöfartspolitikerna.

Förutom betydande skillnader i den nationella politiken föreligger även väsentliga olikheter i näringsens struktur, marknadsinriktning och roll i den omgivande ekonomin. I vissa länder är den nationella exportindustrins transportbehov (Finland och i Sverige) av särskild vikt för näringen, i andra länder (Lettland) är det de av transithamnarna genererade sjötransporterna som dominerar efterfrågan, i andra åter är det en storskalig och passagerarfärjtrafik som är

näringsens ryggrad (Åland och Estland). I Island och på Färöarna har fiskerisektorn historiskt sett varit drivande när det gäller utvecklingen av sjötransportkompetensen. Regionens mest storskaliga och globalt inriktade sjöfart återfinns vi i dag i Danmark och Norge.

3.1. Syfte och uppdrag

Det bör alltså finnas en del att lära från en jämförelse mellan de nordiska och baltiska ländernas utveckling av sin shippingsektor under de senaste decennierna. Av särskilt intresse är här i vad mån den nationella politiken faktiskt utvecklats så att den stöder en väl fungerande och internationellt konkurrenskraftig nordisk och baltisk sjöfart.

Detta är bakgrunden och syftet med föreliggande studie. I rapporten presenteras en översiktligt jämförande studie av rederibranschen och sjöfartspolitikerna i de nordiska länderna (exkl. Island, men inkl. Åland och Färöarna) samt de två baltiska staterna Estland och Lettland. Som underlag har vi använt webbaserat material, publicerade rapporter, nationell och internationell sjöfartsstatistik samt olika typer av annan tillgänglig information från relevanta myndigheter och organisationer inom respektive land. Det insamlade materialet har i vissa fall även kompletterats med intervjuer av sakkunniga inom branschen.

Arbetet har gjorts på uppdrag och finansiering av Ålands landskapsregering. I uppdraget har ingått att göra en särskild redovisning och analys av det åländska rederiklustrets storlek och utveckling under senare år.

3.2. Denna rapport

Rapporten innehåller tre huvudsakliga delar. I den första delen presenteras den bredare policybakgrunden i form av en genomgång av de av EU/EES givna regelverk och förutsättningar inom vars ramar samtliga berörda länders sjöfartspolitik måste hålla sig. Den andra och mest omfattande delen av rapporten kartlägger shippingens struktur och utveckling i olika delar av Norden och Baltikum, liksom även den nationella sjöfartspolitikerna i de berörda länderna. Här diskuteras också rederierna och branschens syn på politikens utformning och den konkurrenskraft och de utvecklingsmöjligheter som den ger, alternativt förhindrar.

I rapportens tredje och sista del gör en sammanfattande analys rederisektorns utveckling i den studerade regionen och den nationella politikens roll i förhållande till näringens olika behov och förutsättningar i de olika länderna.

4. Den Europeiska Unionens sjöfartspolitik

Över 80 % av transporterna i världen, nästan 90 % av de EU externa transporterna och 40 % av transporterna inom unionen sker på fartyg, något som förutsätter en väl fungerande och konkurrenskraftig rederinäring. För att skapa förutsättningar för respektive medlemsland att konkurrera på den internationella marknaden, presenterade EU-kommissionen redan 1989 föreskrifter som ger goda möjligheter till offentligt stöd till rederinäringen. Föreskrifterna har reviderats 1997 och 2004 och kommer att revideras igen under innevarande år (2011). En grundförutsättning för att erhålla ett godkännande från EU av olika typer av stöd och utvecklingsinsatser är att fartygen/rederierna är registrerade i ett fartygsregister som är medlem av organisationer som IMO (International Maritime Organisation) och ILO (International Labour Organisation).

EU har alltså ambitionen att samordna sjöfartspolitikerna inom Unionen. Det finns dock ett betydande utrymme för hänsynstagande till de olika medlemsstaternas särskilda sjöfartsbehov och önskemål. Prövningen sker individuellt för varje medlemsstat, och kan därför vara utformade olika i olika medlemsländer.¹ Orsaken är insikten om att branschens storlek, marknadsinriktning och utvecklingsförutsättningar kan variera rätt avsevärt mellan olika delar av unionen. Staterna inom EU/EES-området har därför också vidtagit delvis rätt olika typer av åtgärder för att skapa bästa möjliga konkurrensförutsättningar för den egna sjöfartsnäringen. Många länder har inrättat nya fartygsregister med internationellt sett konkurrenskraftiga verksamhets- och skatteregler, andra har fokuserat mer på olika typer av direkta stödåtgärder, t ex miljöstöd i samband med beställning och byggande av nya fartyg.

EU-ländernas egna internationella fartygsregister ger särskilt goda möjligheter att erbjuda konkurrenskraftiga villkor och jämnar på detta sätt ut skillnaderna mot andra – utomeuropeiska - konkurrerande flaggstater. Bland de åtgärder som respektive land har möjlighet att utnyttja är det framför allt skatteinstrumentet som använts. En vanlig åtgärd är sålunda att ersätta den traditionella bolagsskatten med en s.k. tonnageskatt, där rederier registrerade i flagglandet kan få befrielse från den vanliga beskattningen för att i stället ”beskattas” utgående från det nettotonnage som ingår i rederiets verksamhet.

¹ Se exemplet Cypern som i mars 2010 fick godkänt för ett nytt tonnageskattesystem, http://ec.europa.eu/cyprus/news/20100324_international_maritime_companies_en.htm, (17.1.2011)

Bemanningskostnaderna är även en viktig konkurrensfaktor inom sjöfartsektorn, och kan belasta rederierna olika beroende på vilket segment som rederiet är verksamt inom.

Den Europeiska Kommissionen understryker att nuvarande regelverk för statligt stöd, inkomstbeskattning och tonnagebeskattning skall upprätthållas - och i vissa fall även utvecklas - för att bevara den europeiska konkurrenskraften i ett globalt perspektiv². Man vill inom Unionen erbjuda ett attraktivt ramverk för utvecklingen av en kvalitativ sjöfart och konkurrenskraftiga rederier.³ Det faktum att europeiska rederier äger 41 % av världens totala flotta (i dwt),⁴ gör att regionen har en central roll i den framtida utvecklingen av den globala sjöfartsnärings. EU:s syn på sjöfarten och dess verksamhetsvillkor kommer således att utgöra en viktig grund för den politik som reglerar den framtida globala sjöfartsnärings. Organisationer som International Chamber of Shipping och International Shipping Federation stödjer en gemensam europeisk sjöfartspolitik och välkomna de fokusområden som omfattas av EU-strategin⁵.

4.1. En offensiv europeisk sjöfartsstrategi 2018

EU-kommissionen presenterade för en tid sedan ett antal strategiska målsättningarna för det europeiska sjötransportssystemet fram till 2018.⁶ Dessa tar sikte på att utveckla en stabil, säker, miljövänlig och effektiv sjöfartsindustri inom EU. Viktiga underliggande mål och ambitioner är att upprätthålla den europeiska sjöfartskompetensen, skapa en säker omgivning för fartygen och minska sjöfartens miljöpåverkan. Detta skall samtidigt även bädda för en förbättrad konkurrenskraft och säkra en hållbar utveckling, ekonomisk tillväxt och öppna - gränsöverskridande - marknader. Centrala verktyg är här olika typer av offentligt stöd i form av skattelättnader och infrastruktur, tillgång till förmånligt kapital, flexibilitet i anknäytning till bemanningsregler och andra internationellt överenskomna standarder.

De fem faktorer som Kommissionen lyft fram som de mest centrala för de strategiska insatserna fram till 2018 sammanfattas kortfatta nedan:

² Se exempelvis utvecklingen för det Cypriotiska stödsystemet
http://ec.europa.eu/cyprus/news/20100324_international_maritime_companies_en.htm, (17.1.2011)

³ Svensk sjöfartstidning, 29 januari 2010

⁴ Maritime Transport Strategy 2018, Strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018, 21 January 2009

⁵ <http://www.marisec.org/09-Oct%20Comments%20on%20EC%20Strategy.pdf>, (4.1.2011)

⁶ http://ec.europa.eu/transport/strategies/2018_maritime_transport_strategy_en.htm

- ***Främja utvecklingen av maritimt kunnande***

De senaste åren har den maritima transportnäringen utvecklats, och sysselsätter nu ca tre miljoner personer inom EU⁷, varav hela 70 % utgörs av kunskapsintensiva arbeten i land. För att klara en fortsatt utveckling och behålla en konkurrenskraftig sjöfartsektor inom Unionen, bör enligt Kommissionen en kritisk massa av kvalificerad kompetens knytas till industrin. I framtidsstrategin föreslås därför att politikens fokus bör läggas på att skapa positiva incitament för livslånga karriärer inom sjöfartssektorn. Detta kan bli a ske genom att förstärka sjöfartens image och informera om de möjligheter som finns för en karriär inom shippingen med relaterade kringnäringar. Vidare bör informations- och kommunikationsteknologin (ICT) utnyttjas bättre för att förbättra livskvaliteten ombord på fartyg, och förenkla de administrativa uppgifterna för ledarskapet ombord på fartygen.

- ***Kvalitativ sjöfart - en nyckelfaktor för ökad konkurrenskraft!***

Den globala kommersiella handelsflottan bestod i januari 2010 av 102 194 kommersiella fartyg (>100 GT, januari 2010) med ett kombinerat tonnage av 1 276 137 000 dödviktston (DWT). Det totala kommersiella tonnaget har mellan år 2005 och 2010 ökat med 42 %.⁸ Den här utvecklingen har skärpt konkurrensen bland rederierna. Den har också ställt nya krav på en framgångsrik och kvalitetsinriktad sjöfartspolitik. I strategidokumentet föreslås därför att medlemsländerna sätter ökat fokus på sjöfartens påverkan på miljön – t ex genom reduktion av CO₂ utsläpp för fartygen, lagstiftning och utveckling av ett europeiskt miljökvalitetssystem för maritima transporter. Vidare föreslås att en utveckling av säkerheten inom sjöfarten och sjötransporter genom att bättre än hittills tillämpa existerande EU och internationella regler/rekommendationer, men även att vidareutveckla det internationella kvalitetssamarbetet på olika sätt. Här föreslås bli bättre säkerheten på haven genom att bekämpa terrorism, piratattacker, människosmuggling och trafficking.

- ***Aktivt internationellt samarbete inom shippingsektorn***

EU har ett långsiktigt engagemang för öppen och rättvis konkurrens, och stöder därför bl. a. de internationella organisationerna IMO, ILO, WTO, och WCO.⁹ Vidare har EU olika typer

⁷ Maritime Transport Policy, Improving the competitiveness, safety, and security of European shipping 2009

⁸ www.unctad.org/en/docs/rmt2010ch2_en.pdf (5.1.2011)

⁹ IMO: International Maritime Organization, ILO: International Labour Organisation, WTO: World Trade Organisation, WCO: World Customs Organisation

av nätverk och bilaterala maritima transportavtal med viktiga sjöfarts- och handelspartners. I den maritima strategin betonas vikten av ett fortsatt aktivt samarbete inom dessa för den europeiska sjöfarten så centrala internationella samarbetsorgan.

- ***Utveckla potentialen hos det EU-interna sjötransportsystemet***

En fortsatt utveckling mot en allt djupare ekonomisk integration inom EU/EES-området skapar också förutsättningar för fortsatt snabb tillväxt i de interna europeiska sjöfartstransporterna. Kommissionen förutspår att efterfrågan på högkvalitativa EU-interna sjöfartstransporter fortsätter att öka. Det här betyder att infrastrukturen för väl fungerande inter-modala transporter (där sjöfarten är en viktig del) behöva utvecklas för att klara den ökning som är förutsedd. Den nödvändiga infrastruktursatsningen gäller här såväl varu- som persontransporter. Enligt Kommissionens sjöfartsstrategi är en förbättring av hamnkapaciteten en nyckelfaktor i den framtida utvecklingen av ett mer effektivt fungerande intra-europeiskt transportlogistiskt system.

- ***Ökad satsning på forskning och innovationer inom sjöfartsområdet***

För att möta de utmaningar som ligger inom miljöområdet, energiområdet, säkerhet och personal (human resource factors) måste medlemsstaterna öka sina satsningar på sjöfartsrelaterad forskning och utveckling. Dagens kommersiella, miljömässiga och tekniska utmaningar kan bli morgondagens möjligheter för den europeiska sjöfarten - men för detta krävs det nya innovationer, teknisk utveckling och verktyg för att vidareutveckla branschen.

4.2. EU-regelverket är utgångspunkten och ramarna för den nationella politiken

Samtliga i studien ingående stater och självstyrande territorier (Färöarna och Åland) ingår i EU/EES-området. Det här betyder att den sjöfartspolitik och de olika typer av statliga stöd och insatser som beskrivs i den ländervisa genomgången nedan till fullo är i överensstämmelse med vad EU/EES-medlemskapet möjliggör. De delvis rätt betydande skillnader som ändå finns mellan "sjöfartsregimerna" i de olika länderna kan således i huvudsak tillskrivas olika prioriteringar och mål i den nationella politiken.

5. Nordisk och baltisk sjöfart 1970-2010

Åren kring 1970 kan betraktas som något av en höjdpunkt för nordisk sjöfart. De nationella flaggregistren i de västeuropeiska staterna dominerade då världens sjöfart - tekniskt såväl som marknadsmässigt – på ett sätt som sannolikt aldrig mer återkommer. Den nordiska sjöfarten med relaterade näringar, inte minst då varvsindustrin, var inom flera marknadssegment världsledande och den nordiskt flaggade kommersiella flottan stod för upp emot 15 % av det globala handelstonnaget (Iversen et al, 2011).

Den nordiska shippingens konkurrenskraft hade sin bakgrund i regionens avancerade och exportinriktade ekonomier plus ett geografiskt läge som i många avseenden gynnade sjöburna varutransporter (Karlsson & Lång, 2009). Betydande delar av den svenska och finländska sjöfarten byggde sålunda vid ingången av 1970-talet på den egna exportindustrins behov av rationella och kostnadseffektiva sjöburna transporter. Samtidigt hade den åländska rederinäringen etablerat sig som marknadsledande inom den snabbt expanderade passagerar- och bilfärjetrafiken i norra Östersjön. Förutom att svensk sjöfart vid den här tiden också var en viktig aktör inom flera transatlantiska transportnischer (Sjögren et al, 2010), var man med ca 10 % av den globala fartygsproduktionen även ledande inom den europeiska varvsindustrin och en av världens största varvsnationer.

Norge med sin långa atlantkust och historiskt välutvecklade shippingkunnande var en global aktör inom branschen med en betydelse och tyngd långt utöver vad som motiverades av den egna ekonomins transportbehov. Med 8-9 % av det globala tonnaget var Norge en av världens ledande sjöfartsnationer, något som också gav landet en framskjuten ställning inom landbaserade kringnäringar inom fartygsfinansiering, försäkring, klassning, teknisk kontroll och utveckling etc. Även inom varvssektorn fanns flera framstående norska företag. Norska fartyg fanns i stor sett på alla typer av fraktmarknader och var en vanlig syn i världens hamnar. Landet hade dessutom en betydande fiskeflotta med såväl kustnära som ett omfattande djuphavsfiske.

Danmark, som alltid varit en av handel präglad ekonomi med strategisk placering i ”gångjärnet” mellan Östersjöområdet och de kontinentaleuropeiska och brittiska

marknadsområdena, hade också en förhållandevis stark position inom internationell fraktsjöfart och sjöburen transportlogistik.

Island och självstyrda Färöarna var, och är fortsättningsvis, i första hand fiskerinationer med den specialiserade nischkompetens som det allt mer storskaliga atlantfisket samt transportererna av fiskeprodukterna till de stora konsumtionsmarknaderna i Europa gav upphov till. De två ekonomiernas behov av importvaror har dock gett utrymme för uppbyggnaden av en långsiktigt utvecklingsbar shippingkapacitet även inom ett bredare fraktsjöfartssegment.

5.1. Politisk järnridå - delat hav

En starkt hämmande faktor i utvecklingen av den nordiska sjöfarten under perioden 1945 – 1990 var att halva Östersjörummet av politiska skäl tvingades vände ryggen mot Norden och övriga Västeuropa. De dåvarande sovjetrepublikerna i Baltikum saknade därför också egen maritim transportkapacitet av någon större betydelse. Detta gäller i allt väsentligt även de två baltiska stater som översiktligt behandlas i denna studie, alltså Estland och Lettland.

Den politiska ridån genom Östersjön var inte bara ett problem för de berörda staterna i regionens östra del. Den lade även en död hand över en under normala omständigheter ekonomiskt intressant och befolkningstät del av Östersjörummet, något som väsentligt minskade de nordiska ländernas möjligheter till handelsutbyte och därmed också en ekonomiskt intressant sjötransportmarknad (Hedegaard & Lindström, 1998; 2003). Under hela efterkrigsperioden fram till Sovjetstatens sammanbrott i början av 1990-talet var nämligen marknaden för såväl varu- som persontransporter mellan Baltikum och Norden ytterst begränsad, för att inte säga obefintlig (Lundqvist & Persson, 1998). Den djupgående - och delvis också smärtsamma – sociala och ekonomiska omställningsprocess som följde på den politiska omvälvningen, innebar dock att den nyöppnade marknaden för sjötransporter i regionens östra halva inte på allvar började göra sig gällande inom shippingsektorn förrän mot slutet av 1990-talet (Laaser & Schrader, 2003).

5.2. Den nordiska utvecklingen efter 1970-talskrisen

Sjöfarten ligger per definition i framkanten när det gäller näringslivets internationalisering, en utveckling som numera brukar gå under beteckningen ”globalisering”. Förutom att huvuddelen av marknaderna alltid varit mer eller mindre trans-statliga, är den globala handeln

– och med den sjöfarten – den del av ekonomin där konjunkturutvecklingen som regel får sitt största genomslag. Verksamheten är också starkt konkurrensutsatt med i princip helt fri etableringsrätt för konkurrerande aktörer med hemvist i andra länder och kontinenter, ofta med helt andra regelverk och kostnadsnivåer än vad som gäller för de nordiska länderna. Det faktum att näringsens produktionsenheter (fartygen) och sjöburna arbetsplatser per definition är ”foot lose” samtidigt som de nationella fartygsregistren som regel utgått från landnäringarnas behov och arbetsrättsregler, har inte stärkt den nordiska och europeiska sjöfartens konkurrenskraft och långsiktiga överlevnadsförmåga.

Under den första halvan av 1970-talet började sprickorna i fasaden på den tidigare så framgångsrika nordiska sjöfarten bli tydliga. Konkurrenskraften urholkades allt mer av en kombination av nationella regelsystem som i huvudsak var anpassade till landnäringarnas förutsättningar och framväxten av en rad öppna internationella fartygsregister med mycket förmånliga driftsvillkor, s.k. bekvämlighetsflaggor (Flags of Convenience, FoC). Först ut och bland de vanligaste FoC-alternativen under den här perioden var Liberia och Bahamas, men en rad andra alternativa flaggstater etablerades framgångsrikt under den senare delen av 1970-talet och 1980-talet.

Problemen men växande konkurrensen från billigare flaggor förstärktes ytterligare av den instabila och krisartade internationella ekonomin i mitten av 1970-talet. Den återhämtning inom ekonomi och handel som därefter kom, hanterades på olika sätt av rederinäringen och de statliga myndigheterna i Norge och Danmark å ena sidan och Sverige och Finland (inkl. Åland) å andra sidan. Efter en kraftig initial nedgång med konkurser och utflaggningar av fartyg till de nya och för alla i princip öppna internationella skeppsregistren, anpassade Norge sin sjöfartspolitik och etablerade ett eget internationellt register med konkurrenskraftiga villkor för sin högsjöflotta. Danmark gick på sätt och vis ännu längre i en starkt offensiv ny sjöfartspolitik, även här med ett eget internationellt register, där målsättningen var att etablera landet som en sjöfartsnation av motsvarande rang som Norge. Detta lyckades man också med. Dansk sjöfart är idag - särskilt inom den snabbväxande containermarknaden där man har världens största rederi - lika stor eller större än motsvarande norsk shipping.

För den svenska, finländska och åländska sjöfartens del skedde ingen sådan genomgripande anpassning av politiken till de nya konkurrensförutsättningarna. Några egna internationella

register anpassat de nya konkurrensförutsättningarna inrättades inte. Samtidigt avvecklades också Sveriges roll som ledande varvsnation. För Finlands del berodde den uteblivna anpassningen främst på sjöfartens ringa politiska tyngd samtidigt som den åländska sjöfarten under nationell flagg i allt högre grad kom att fokusera på den expansiva och lönsamma tax-free baserade passagerar- och bilfärjetrafiken i norra Östersjön. Resultatet blev att huvuddelen av det finländska och åländska frakttonnaget flaggades ut. I det åländska fallet flaggades i stort sett hela den sedan generationer tillbaka uppbyggda flottan med inriktning på bl a specialiserade kylfrakter och oljetransporter ut. Utflaggningarna och nedläggningarna var som störst under 1980- och 1990-talen. De överlevande rederierna och de få nysatsningarna hittar man främst inom två smala marknadsnischer – till den finska exportindustrin skräddarsydd linjetrafik samt den ovan nämnda passagerartrafiken.

Den negativa svenska utvecklingen är på sätt och vis mer dramatisk och anmärkningsvärd än motsvarande finländska tillbakagång. Förutom skeppsbyggnadskompetensen (med viktiga kringnäringar), hade Sverige sedan gammalt en mycket omfattande internationell sjöfart. I Norden var det bara norrmännen som bedrev en mer omfattande internationell sjöfart. År 1970 var sålunda den svenskflaggade handelsflottan nästan dubbelt så stor som den danska och mer än tre gånger så stor som den kombinerade finska och åländska flottan. Trots det goda utgångsläget halkade den svenska sjöfarten snabbt efter utvecklingen i Norge och Danmark under decennierna efter 1970-talskrisen. Något nytt svenskt fartygsregister med till de nya öppna internationella registren anpassade konkurrensförutsättning kom inte till stånd. Utflaggningar, omstruktureringar inom branschen och konkurser ledde därmed till att den svenskflaggade sjöfart redan i början av 1980-talet hade tappat stort i förhållande till dansk och norsk sjöfart.

Resultatet av den ovan kortfattat beskrivna utvecklingen återspeglas *Tabell 1*. Även om nedgången efter 1970 är tydlig, så är nordisk shipping med upp emot 10 % av världens samlade tonnage fortfarande en viktig aktör på den globala sjötransportmarknaden. I dag är det dock sjöfarten i västnorden med shippingklustren kring Köpenhamn, Oslo och Bergen som står för Nordens styrkepositioner i branschen. Norsk- och danskregistrerad sjöfart står sålunda numera för den överväldigande merparten av det nordiska tonnaget, en styrkeposition som ytterligare förstärkts under de allra senaste åren (efter tabellens 2008) genom en överströmning av inte minst svenskt tonnage till det danska internationella registret.

Tabell 1. Den nordiska sjöfartens andel (%) av världens tonnage (BT)

Stat/år	1960	1970	1980	1990	2000	2008
<i>Danmark</i> (exkl. Färöarna)	1,75	1,46	1,28	1,22	2,51	2,98
<i>Finland</i> (inkl. Åland)	0,55	0,61	0,60	0,25	0,43	0,28
<i>Norge</i>	8,63	8,50	5,24	5,53	7,34	4,32
<i>Sverige</i>	2,89	2,16	1,01	0,66	1,48	0,90
<i>Norden</i> (exkl. Island, Färöarna)	13,82	12,73	8,13	7,66	11,74	8,48

Källa: Iversen et al (2011)

Den norska och danska sjöfarten spelar också en helt annan roll i den nationella ekonomin än vad som gäller i Sverige och Finland. I det norska fallet står sålunda sjösektorn för ca 5 % av landets samlade ekonomi (BNP). Sjöklustrets samlade bidrag till den danska makroekonomin är nästan 10 %, vilket är högt även jämfört med de riktigt stora shippingnationer som t ex Grekland (Adeltoft et al, 2011). I övriga Norden handlar sjöfartens bidrag – med undantag för den extremt shippingpräglade åländska ekonomin - om någon enstaka procent av BNP.

5.3. Den estniska och lettiska sjöfarten

Efter Sovjetunionens sönderfall och den nationella frigörelsen kom den egna estniska och lettiska sjöfarten relativt snabbt igång, dock med rätt olika inriktning. I Lettlands fall fanns sedan gammalt en betydande hamn- och sjöfarartradition i och kring Riga. Under sovjettiden användes också den lettiska shippingkompetensen för att bygga upp en rederiverksamhet som var specialiserad på den sovjetiska export och import som gick vid de baltiska hamnarna. Den rederiverksamhet som då byggdes upp kom att specialiseras på oljetransporter. Vid frigörelsen omfattade verksamheten ett hundratal fartyg, och det nya rederi som byggdes upp på basen av den tidigare verksamheten dominerar fortfarande inom lettisk sjöfart (Latvian Institute, 2001). Den lettiska rederiverksamheten domineras av klustret kring Riga och en modern tankerflotta som även med internationella mått mätt är rätt betydande. I stort sett hela den lettiskt kontrollerade tankerflottan är dock registrerad i öppna internationella register, inte i det egna nationella registret.

Estland har inte samma sjöfartstraditioner som i Lettland. Några år efter frigörelsen från Sovjetunionen fanns det mindre än 30 rederier i landet, och de flesta av dessa var mycket små och sysslade oftast med insjö- och kustnära trafik. De satsningar som gjordes låg inom den expanderande passagerar- och färjtrafiken i norra Östersjön med fokus på rutterna mellan Estland och Finland/Sverige, senare också Åland. Här är idag ett estniskt rederi en av de tre helt dominerande aktörerna (de två andra rederierna är åländska). Inom övriga delar av den kommersiella sjöfarten är Estland en mycket liten aktör, och även inom den egna ekonomin spelar sjöfarten en blygsam roll. De ombordanställda på den samlade estniskt registrerade flottan (inklusive småtonnage för kust och insjöfart) uppgår sålunda idag till knappt 1 % av den samlade sysselsättningen.

6. Danmark

Med över 400 öar och en av de längsta kuststräckorna i Europa, har sjöfarten alltid varit viktig för Danmark. Den är också en viktig del av den danska ekonomin, och står idag för nästan 8 % av Danmarks BNP.¹⁰ Sjöfarten med landbaserade kringnäringar inom logistik och handel ses därför som ett strategiskt element i landets ekonomiska utveckling. Till skillnad från t ex i Sverige och Finland, ses sjöfarten också som en mycket viktig exportbransch.

År 2006 presenterade den danska regeringen en övergripande maritim vision, det "Blå Danmark", där ambitionen var att utveckla landet till Europas ledande sjöfartsnation. Planen omfattar bl. a. utbildning, rekrytering, forskning och innovation inom sjöfartsnäringen, men även skatte- och finansieringsfrågor, reducering av administration och en anpassning mot de internationella regler som för utvecklingen internationellt. Danmark skall påverka utvecklingen inom den internationella sjöfarten, och skapa ökad tillgång till de internationella marknaderna för dansk sjöfart. Man vill även satsa på kvalitetssjöfart genom en effektiv, serviceinriktad och modern maritim administration. Blå Danmark stöds och understöds av det hela det danska sjöfartsklustret och av den danska regeringen och sjöfartsadministrationen.¹¹

För att möjliggöra en fortsatt positiv utveckling av sjöfartsklustret, fattade regeringen så sent som sommaren 2010 beslut om en förnyad offensiv strategi för dansk sjöfart.¹² Man bygger här vidare på det goda samarbete - bl a inom det "Blå Danmark" - som redan finns mellan tjänstemän inom sjöfartsstyrelsen, forsknings- och utbildningssektorn, och organisationer som representerar näringen. Den globala krisen 2008-2009 som så negativt påverkade efterfrågesituationen inom näringen, har ytterligare stärkt den danska ambitionen att skapa ett ramverk för en framtida hållbar utveckling och tillväxt inom sektorn. Syftet är att den danska rederinäringen skall vara väl förberedd och internationellt konkurrenskraftig när den globala ekonomin åter får ny vind i seglen.

¹⁰ An Integrated Maritime Strategy, Danish Government, July 2011. Med de indirekta effekterna av sjöfartens andel av den danska ekonomin stiger det till 9,4 % av den totala ekonomin.

¹¹ www.worldcareers.dk/ portal för det blå Danmark, (31.1.2011)

¹² An Integrated Maritime Strategy, Danish Government, July 2010

6.1. DAS och DIS - två danska flaggregister

Danmark har två fartygsregister, det nationella fartygsregistret (*Dansk Almindeligt Skibsregister* - DAS)¹³ och det egna internationella flaggregistret (*Dansk Internationalt Skibsregister* - DIS). Det nationella registret (DAS) registrerar passagerarfartyg i inrikestrafik och privata fartyg och båtar som har ett bruttotonnage på 20 eller mer.¹⁴ Det internationella registret¹⁵ (DIS) introducerades 1988 och är öppet för både danska och internationella fraktfartyg och passagerarfartyg över 20 BRT. För fartyg registrerade i DIS gäller speciella skatteregler, men fartygen för dansk flagg och följer dansk lagstiftning och bör uppfylla motsvarande säkerhets- och miljöregler som i det nationella registret. Det internationella registret erbjuder fördelaktiga ekonomiska villkor såsom tonnageskatt¹⁶ och skatteundantag för sjöpersonal. Det internationella registret ger även möjlighet för bareboat-befraktade fartyg att registrera sig under en tidsperiod av 5 år (med eventuell förlängning ett år i taget). Det danska registret är dock inte helt öppet för internationella intressenter, utan har vissa krav som företag som är intresserade att registrera sina fartyg i registret måste uppfylla.¹⁷ Utländska fartyg kan registreras om de ägs av danska medborgare eller danska rederier, eller kan uppfylla följande kriterier; de har rederiverksamhet som sin huvudverksamhet, har betydanden dansk direkt- eller indirekt ägarskap och/eller inflytande i företaget. Utländska rederierna skall även ha driften av rederiverksamheten i Danmark genom (åtminstone) en utsedd representant stationerad i Danmark. För EU och EES medborgare och företag gäller speciella regler.

6.2. Den danskkontrollerade sjöfarten

Danmark har - som redan bör ha framgått ovan - en stark position inom internationell shipping. Verksamhetsvillkoren under dansk flagg, och särskilt då för fartyg registrerade i det internationella danska registret, är konkurrenskraftiga och det politiska stödet för branschen starkt. Med ett sammanlagt tonnage på nästa 11,7 miljoner BT är det danskflaggade tonnaget (DIS plus DAS) idag nästan lika stort som den tidigare shippingsöveränen i Norden, alltså Norge. Till detta kommer så upp emot 16 miljoner BT danskkontrollerat tonnage under

¹³ www.sofartsstyrelsen.dk/Sider/Forside.aspx, (14.1.2011)

¹⁴ Fartyg som är mellan 5 och 20 bruttoton kan välja att registrera sig i ett tredje register (FTJ), fartygsregistret – som framförallt riktar sig till mindre fiskefartyg - eller registrera sig i DAS.

¹⁵ www.dma.dk/themes/JointheDanishmerchantfleet/Sider/JointheDanishMerchantFleet.aspx , (14.1.2011)

¹⁶ Introducerades i Danmark år 2002, och beskattningen utgår från det totala tonnaget som en redare opererar. Se vidare beskattning av rederier.

¹⁷ Dansk Internationalt Skibsregister, lov nr. 408 af 1. juli 1988, www.retsinformation.dk/forms/r0710.aspx?id=84441 (21.3.2011)

främmande flaggor. Inkluderas detta i kalkylen så blir den danska rankingen på listan över världens största sjöfartsnationer till och med högre än den norska. Danmark ligger nämligen då på 9:de plats mot en norsk 11:te placering. Om man även tar hänsyn till ”operationsland”, alltså det ansvar för den tekniska, nautiska och kommersiella driften av fartygen som övriga världens rederier lagt ut på danska företag, så klättrar den danska positionen ända upp till 7:de plats (Norge ligger här kvar på 11:te plats).¹⁸

Det danskkontrollerade tonnagets utveckling och storlek under det senaste decenniet framgår av *Tabell 2* nedan:

Tabell 2. Det danskkontrollerade tonnaget 2000 och 2010

Marknad, fartygstyp (kommersiell fart >100 GT)	Fartyg												
	Tonnage (1 000 GT)												
	DAS		DIS		Främmande flagg				DAS		DIS		Främmande flagg
	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010	
Tankers (inkl. gas & kemisk)	3		89	162	96	196	1		1 702	3 995	3 282	5 555	
Bulk- o. Torrlast	19	5	204	82	70	140	7	1	671	326	1 542	2 317	
Containers (inkl. feeders)			87	93	68	165			3 260	6 472	1 721	6 844	
Ro-Ro			10	9	15	25			159	198	231	565	
Kylfartyg			12	4	16				101	58	208	0	
Passagerarfartyg, färjor	44	56	28	21	2	13	82	98	307	295	32	361	
Off-Shore (service fartyg etc)	4	8	82	139	53	347	1	5	170	249	86	251	
Annat			8	1	1	1			19	3	3	3	
Totalt	70	69	520	511	321	887	91	104	6 389	11 596	7 105	15 896	

Källa: Danmarks Rederiforening, januari 2011

Med ett nybyggnadsprogram omfattande över 270 fartyg på omkring 11 miljoner DWT¹⁹ är dansk rederinäring offensiv och förnyelseinriktad. Som framgår av tabellen ovan har det danskflaggade tonnaget - i huvudsak tack vare den positiva utvecklingen av DIS - genomgått en mycket snabb expansion under den senaste 10-årsperioden. Tonnagetillväxten har varit störst beträffande tankers och containerfartyg. Det största danska rederiet Maersk, tillika världens ledande containeroperatör, har också nyligen offentliggjort en gigantisk satsning på nybyggnad av hela 10 stycken superstora containerfartyg, de största kommersiella fartyg som

¹⁸ Övriga nordiska och baltiska staters sjöfart finns inte ens med på den lista över de 25 största sjöfartsländerna som är publicerade i den danska rederiföreningens statistiksammanställningar. Se Danmarks Rederiforening (2010:6-10).

¹⁹ Se www.shipowners.dk, (5.1.2011)

någonsin byggts.²⁰ Men den allra största tillväxten har ändå skett hos det danskkontrollerade tonnaget under främmande flagg, där det även skett en påtaglig expansion av tonnaget inom de snabbväxande delarna av den globala bulksjöfarten.

Den expansiva utvecklingen gäller även antalet ombordanställda och bruttointjäningen. Dansk sjöfart sysselsätter idag nästan 28 000 sjömän,²¹ en ökning med över 60 % under den senaste tioårsperioden. Den snabbaste tillväxten av antalet ombordanställda har även här skett inom det utlandsregistrerade danska flottan. Som framgår av *Tabell 3* nedan, så har tillväxten i bruttofraktintäkterna varit ännu mer markant. Data över den utlandsflaggade flottan finns dessvärre inte att tillgå, däremot beträffande den danskflaggade delen av sjöfarten. Som framgår av tabellen har tillväxten av intjäningen inom den här delen av den danskkontrollerade flottan varit mycket snabb, till och med betydligt snabbare än tillväxten i tonnaget och de ombordanställda. Bruttointäkterna inom den danskflaggade flottan ökade sålunda med hela 106 % - från 11,4 miljarder EUR år 2000 till hela 23,5 miljarder EUR år 2010. Härtill kommer så intäkterna inom den utlandsregistrerade flottan som att döma av utvecklingen av tonnage- och sysselsättningsvolymerna bör ha varit vara minst lika expansiv som för det danskflaggade tonnaget.

Tabell 3. Ombordanställda och bruttointjäning 2000 och 2010 (avrundade tal)

<i>Ombordanställda</i>				<i>Bruttointäkter (Milj. EUR)</i>	
<i>Danska register (DAS+DIS)</i>		<i>Utländsk registrering</i>		<i>Dansk registrering (DAS+DIS)</i>	
2000	2010	2000	2010	2000	2010
13 200	17 800	4 000	10 000	11,4	23,5

Källa: Danmarks Rederiforening, januari 2011

Anm.: Antalet anställda ombord på den danska flottan under utländsk flagg bygger på uppskattningar gjorda av Danmarks Rederiforening.

Den danska sjöfarten har sin starkaste position inom marknadssegmenten containertrafik, tankers (tonvikt på produkt- och kemiska tankers) samt bulk- och torrlastmarknaden (general

²⁰ Dessa s.k. "Triple-E" fartyg som kommer att kunna lasta hela 18 000 containers. Detta är hela 2 500 fler än vad som nu kan lastas på världens största containerfartyg - fartyg som även de ägs och opereras av Maersk (Economist, 2011).

²¹ Härtill kommer så en mycket omfattande landbaserad sysselsättning inom det danska maritima klustret som helhet.

cargo). Inom det under senare decennier (med undantag för den globala krisen 2008-2009) överlägset snabbast växande sjötransportsegmentet, containermarknaden, är dansk shipping världsledande. Världens största containerrederi är danskt och den av danska ägare kontrollerade containerflottan är den tredje största i världen. Den danska ledarpositionen, marknadsmässigt såväl som tekniskt och organisatoriskt, är särskilt tydlig när det gäller linjebaserade transkontinentala containerrutterna. Inom tankmarknaden ligger det danskt ägda tonnaget på 20:de plats i världsrankingen och det danskkontrollerade bulk- och torrlasttonnaget intar en 18:de plats på samma världsrankinglista (Dansk Rederiforening 2010). Man kan därmed säga att den danska rederinäringen har legat i framkanten av de senaste decenniernas expansiva utveckling av den sjöburna frakttrafiken till och från de nya snabbväxande ekonomierna i Sydostasien – containers (med konsumtionsvaror från de nya produktionsländerna) samt bulk och olika typer av tankfrakter (med råvaror till de nya produktionsländerna).

Den globala inriktningen på dansk sjöfart märks också i den geografiska marknadsstrukturen. Bara några få procent av sjöfartens intäkter kommer från rent nationella transporter, kusttrafik och liknade. Nästan 30 % av intäkterna kommer från den övriga europeiska sjötransportmarknaden och hela 70 % från den danska sjöfart som i huvudsak opererar på den utomeuropeiska och globala marknaden för sjöburna transporter. Trenden under det senaste decenniet har också varit en stadigt växande andel av intjäningen från de utomeuropeiska sjötransportmarknaderna.²²

6.3. Förmånlig beskattning och rederistöd

Den ekonomiska ramen för utveckling av kvalitetssjöfart i Danmark har sin utgångspunkt i DIS registret, tonnageskatten och övriga skatteregler för bemanning av fartygen. Danmark har sedan 2002 ett tonnageskattesystem för rederierna.²³ Den danska tonnagebeskattningen utgår från det totala tonnaget som rederierna opererar och har ett motsvarande upplägg som i länder som Holland, Belgien, Frankrike, Tyskland, Irland, Italien, Polen, Spanien och Storbritannien.²⁴ Systemet innebär att skatten inte är baserad på rederiets faktiska

²² Enligt uppgift från Danmarks Rederiforening, januari 2011.

²³ www.dma.dk/themes/JointheDanishmerchantfleet/Sider/Tonnagetaxandseafarerstaxation.aspx, (18.1.2011); www.danishshipping.com/danishshipping/thedanishtonnagetaxsystem/ (18.1.2011).

²⁴ www.skat.dk/skat.aspx?oId=1907119&vId=0&search=bemandingsomkostninger, (18.01.2011)

vinster/förluster, utan på den tonnagesvolym som rederiet opererar. Tonnageskattesystemet är en viktig del av de ekonomiska förutsättningar som ligger till grund för DIS.

Det danska internationella registret är öppet för rederier registrerade i Danmark/EU som har någon form av permanent verksamhet i Danmark. Det är även öppet för företag som har sin ledning och skattskyldighet i Danmark. Skatten beräknas utgående från av rederierna ägda fartyg, fartyg på bareboat²⁵ och/eller time-charter²⁶ samt med en storlek på minst 20 GT. Skatteuttaget baseras på en beräknad inkomst per 100 nettoton och hur många dagar/år som fartyget har varit registrerat hos respektive rederi. Beräkningen är inte påverkad av om fartyget är i trafik eller inte. Spannet för skattesatsen ligger mellan 2,2 och 7,8 DKK per 100 nettoton. Skattesystemet ger inga möjligheter till undantag från systemet.²⁷

För att inkluderas i tonnageskattesystemet bör det fartygstonnage som går på time-charter under ett inkomstår inte överskrida fyra gånger det egna bruttotonnaget. Den enligt denna regel överskridande delen av de time-chartrade fartygen beskattas i enlighet med den normala företagsbeskattningen. Rederierna har möjlighet att själva välja tonnageskatt eller normal företagsbeskattning.

Den gällande ordningen för beskattning av de ombordanställda på fartyg registrerade i DIS gör det också möjligt för rederierna att med hjälp av s.k. nettolöner begränsa sina bemanningskostnader till en internationell konkurrenskraftig nivå. Ur ett internationellt perspektiv, är nivån på bemanningskostnaderna avgörande för dansk sjöfarts möjligheter att konkurrera. Danmark erbjuder inga andra direkta stöd till sjöfartsnäringen, utan vidareutvecklar de två huvudförutsättningar - tonnageskatt och skattereduktion för besättningens löner – vilka är en förutsättning för att driva en konkurrenskraftig internationell sjöfart.

²⁵ Bareboat charter – fartyg inhyrt till rederiet utan besättning, ansvaret för fartyget ligger hos den som hyr fartyget.

²⁶ Time-charter – fartyg som hyrs in för specifika uppdrag eller för en specifik tid – inkluderar besättning och fartyg. Ansvar för fartyg ligger hos den som äger fartyget.

²⁷ Se vidare - Bekendtgørelse af lov om beskatning af rederivirksomhed, tonnageskatteloven, www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=16902&exp=1, (18.01.2011)

6.4. Danmarks väg till kvalitetssjöfart

Kvalitetssjöfart både ur miljö, säkerhet men även ekonomiskt perspektiv, har identifierats som ett av de viktigaste områden som alla delar av sjöfartsnäringen bör fokusera på för att vidareutveckla internationellt sätt konkurrenskraftig sjöfart.²⁸ Danmark har även som ambition att satsa på en konkurrenskraftig sjöfart baserad på en säkerhetskultur som genomsyra hela industrin. Man har därför utvecklat en strategi med fokus på säkerhet, miljö och hälsa²⁹. Målsättningen med strategin är att fortsätta den linje som fastslogs i handlingsplanen från 2006 - *Danmark som førende søfartsnation* – och fokusera på att fortsättningsvis jobba för att behålla och utveckla den goda säkerhetskultur som redan finns inom dansk sjöfart. Vidare skall ledning och arbetstagare inom sjöfarten (både i land och ombord) skapa en arbetsplatskultur som prioriterar säkerhetsfrågorna. Målsättningen är att de arbetsrelaterade olyckorna ombord på fartygen fortsätta att minska, och att Danmark därmed även i fortsättningen ligger högt på Paris MoUs vita lista.³⁰

Samarbetsorganet ”Det blå Danmark” är ett resultat av behovet av en samordning av samhällets olika resurser för utvecklandet av kvalitetssjöfart.³¹ Det blå Danmark är ett projekt för hela sjöfartsbranchen och representerar rederier, skeppsvarv, underleverantörer, offshore industrin och andra typer av servicefunktioner, myndigheter, utbildningsinstitutioner samt all annan verksamhet som direkt eller indirekt är en del av det sjöfartskluster. De cirka 100 rederierna tillsammans med varsindustrin och utbildningssektorn utgör grunden för Det blå Danmarks verksamhet. Syftet Det blå Danmarks verksamhet är att fortsätta utveckla ett intresse för och sjöfartskunnandet i det danska samhället samt att skapa förutsättningar för (ny)rekrytering för det kompetensbehov som finns inom den danska sjöfartsindustrin.

Rederier och andra företag och organisationer verksamma inom den maritima sektorn, forsknings- och utbildningssektorn samt den danska sjöfartsstyrelsen samarbetar även på olika sätt för att reducera sjöfartens negativa miljöpåverkan. En viktig del av detta arbete är att skapa bättre ramverk för forskning, utveckling, innovation och olika typer av

²⁸ www.dma.dk/Policy/Sider/QualityShipping.aspx, (17.3.2011)

²⁹ Sikkerhed, sundhed og miljø i fremtidens kvalitetsskibsfart, 2010, Sjöfartsstyrelsen

³⁰ The Paris Memorandum of Understanding of Port State Control (Paris MoU), är ett organ som kontrollerar fartygens kondition (sjöduglighet) och rapporterar/listar de fartyg/rederier/flaggstater som kontrolleras. En vit, grå och svartlista redogör för statusen för respektive flaggland. Se vidare <http://parismou.org/>

³¹ Se www.worldcareers.dk/ (23.3.2011).

produkttester.³² Internationellt har Danmark jobbat för internationellt bindande regler och avtal för sjöfarten via internationella organisationer som FNs International Maritime Organisation (IMO), men även genom att via klimatmöten skapa opinion för ett samlat reduktionsmål för den internationella sjöfartens CO₂ utsläpp. Programmet "Green Ship"³³ etablerades av fyra ledande företag inom det danska sjöfartsklustret. Satsningen har som målsättning att utveckla nya lösningar för en miljövänligare sjöfartsindustri, skapa förutsättningar och samarbete för näringsliv, forskning och utbildning, både nationellt och internationellt, samt skapa nya innovativa lösningar för reduktion av CO₂-utsläpp, SO_x och NO_x.³⁴ "Green Ship" initiativet stöds av det danska Økonomi- og Erhvervsministeriet och är en del av den danska regeringens framtidsvision om utvecklingen av den danska sjöfarten.

6.5. En näring med tillit till politiken och tillförsikt inför framtiden

Danmark har under de senaste åren haft en framgångsrik utveckling och en exponering mot internationell och global sjöfart.³⁵ Det ramverk som ligger till grund för att dansk sjöfart skall kunna konkurrera på en internationell marknad ligger i det nya tonnageskattesystem som introducerades 2002 och den skattebefrielse för besättning (nettolönesystem) som erbjuds via det internationella skeppsregistret DIS. Den tredje faktorn som ses som minst lika viktig är de justeringar som görs kontinuerligt som t ex minskad byråkrati, vidareutveckling av utbildning, satsningar på utvecklings- och säkerhetsfrågor, som i sin helhet skapar konkreta incitament och konkurrensfördelar för en mer konkurrenskraftig sjöfart.

Den danska rederinäringen har idag en tilltro till den politiska stabilitet som råder (skapar förutsättningar för ramverket och den framtida satsningen på rederinäringen) och det danska kvalitetsregistret (DIS registret) som utgör en motor i den fortsatta utvecklingen för rederibranschen i Danmark. Dessa faktorer ser den danska rederinäringen som avgörande för en fortsatt framtida utvecklingen för dansk sjöfart. En effekt och ett resultat av den framgångsrika och stabila danska sjöfartspolitikerna - som genom sin handlingskraft skapat stabila förhållanden för näringen att utvecklas - är det internationella intresse för investeringar inom dansk sjöfart som uppkommit under senaste tid. Danmark har utvecklats till en

³² www.soefartsstyrelsen.dk/skibsfartspolitik/Sider/Klimaogmilj%C3%B8.aspx, (25.1.2011)

³³ Se www.oem.dk/arbejdsomraader/internationalt-samarbejde/soefart/klima-og-miljoe och www.greenship.org/

³⁴ CO₂ – koldioxid, SO_x – svaveloxider, NO_x - kväveoxid

³⁵ Intervju i mars 2011 med Jan Fritz Hansen, Vicedirektør vid Danmarks Rederiforening.

intressant investeringsdestination för utländskt kapital, vilket skapar nya incitament för en vidareutveckling av den danska sjöfarten även i framtiden. Det arbete som görs idag har även en psykologisk faktor som är viktig, det vill säga tron på framtiden och möjligheterna för en fortsatt utveckling mot en stark och konkurrenskraftig dansk sjöfart. Beslutfattarna lyssnar till näringsens önskemål och det finns ett gemensamt intresse för att näringen utvecklas i Danmark – det är en positiv miljö för sjöfarten att utvecklas i.

Tack vare den utveckling som Danmark har haft de senaste åren så har det även skapats ett stort behov av utbildad personal både i land och till sjöss. Behovet av den landbaserade rederipersonalen har ökat markant och inom den danska rederisektorn finns det idag fler som jobbar i land än ombord på fartygen. Detta har ökat behovet av bland annat maritimt utbildad arbetskraft och kompetens men även från andra kunskapsområden. Kompetensbehovet finns även inom hela det danska sjöfartsklustret. I samband med rederisektorns expansion – och nysatsningar på nytt och (miljö)anpassat tonnage - har det skapats en efterfrågan på specialkompetens inom sjöfartsklustret. Denna specialkunskap finns i Danmark idag, och man satsar även mycket via projekt som Blue Denmark på att ha goda förutsättningar för att vara en del av den framtida internationella sjöfarten. Den danska rederinäringen ligger i stark symbios med de övriga funktionerna inom sjöfartsklustret, vilket även har skapat förutsättningar för sjöfartsklustrets fortsatta utveckling. En styrkeposition för dansk sjöfart finns i möjligheterna att erbjuda goda anställningsvillkor för de som jobbar inom sjöfartsnäringen, vilket även har skapat positiv uppmärksamhet för hel sjöfartsbranschen.

Rederinäringen i Danmark har inte några avgörande och större önskemål för förändringar för den danska sjöfartsnäringen, utan man upprätthåller de ramverk som redan finns idag och vidareutvecklar de olika stödfunktioner som är så viktiga för att kunna driva en konkurrenskraftig sjöfart. Sedan är det upp till rederinäringen att skapa de incitament och de konkurrensfördelar som behövs för att klara sig på den hårt konkurrensutsatta internationella sjöfartsmarknaden.

7. Estland

Estland är studiens minsta sjöfartsnation. Landet har inga djuphavsseglartraditioner och var inte heller - på samma sätt som Lettland - under Sovjettiden använt som bas för den rederiverksamhet som den sjöburna transithandeln till och från östersjöhamnarna gav upphov till. Estland har i dag också en begränsad maritim aktivitet som i huvudsak bärs upp av ett enda större passagerarrederi. Efter självständigheten etablerades ett nationellt fartygsregister av traditionellt slag. Man har dock inte utvecklat något eget internationellt flaggregister enligt mönster från t ex Danmark och Lettland.

En av orsakerna till det bristande intresset för att introducera en mera aktiv statlig sjöfartspolitik, är att den enda typ av ekonomiskt betydelsefull sjöfart som idag bedrivs är östersjöbaserad färjtrafiken där de nationella registervillkoren är mycket konkurrenskraftiga förhållanden i jämförelse till de viktigaste konkurrentflaggorna (Sverige och Finland/Åland).

7.1. Den estniska flottan

Den estniska sjöfarten omfattar idag ett 30-tal fartyg i kommersiell drift på sammanlagt drygt 331 000 BT. Härtill kommer dock ett antal småfartyg och färjor (inkl. offentligt ägda) av skiftande kvalitet som enbart sysslar med inrikes insjö- och kusttrafik. Som framgår av *Tabell 4* nedan, så domineras idag den kommersiella flottan i utrikestrafik helt av ett tiotal större passagerar- och bilfärjor. Av tabellen framgår också att den estniskt registrerade flottan under de senaste 10 åren minskat från nästa 100 till drygt 30 fartyg och det samlade tonnaget har samtidigt minskat från ca 365 000 till ca 332 000 BT.

Tabell 4. Fartyg registrerade i det nationella estniska registret 2000 och 2010

<i>Estniskt registrerade kommersiella fartyg (> 300 BT)</i>	<i>Antal</i>		<i>Tonnage (BT)</i>	
	2000	2010	2000	2010
<i>Passagerarfartyg och bilfärjor</i>	9	11	100 490	300 871
<i>Bulk- och torrlast</i>	43	4	143 366	10 878
<i>Ro-ro och kylfartyg</i>	14	0	82 309	0
<i>Fiskefartyg</i>	13	7	23 476	8 990
<i>Övrigt</i>	17	11	15 481	10 880
<i>Sammanlagt</i>	96	33	365 122	331 619

Källa: Estonian Maritime Administration, februari 2011

Nedgången i antal fartyg och tonnage har uteslutande skett inom torrlast- och ro-ro sektorn som under 00-decenniet i stort sett helt försvunnit från estnisk sjöfart. Nedgången beror både på en nedläggning av tidigare rederiverksamhet och utflaggning av fartyg till mer attraktiva register och sjöfartsmiljöer.

Avvecklingen av lastsjöfarten har dock motverkats av en mer positiv utveckling inom passagerarfartygs- och färjsektorn där såväl antalet fartyg som – framför allt – tonnagevolymen genomgått en tillväxt.³⁶ Resultatet har blivit att estnisk sjöfart numera helt domineras av passagerar- och bilfärjor i linjetrafik på rutterna Estland – Finland - Åland³⁷ – Sverige. Mer än 90 % av det registrerade tonnaget (över 300 BT) tonnaget utgjordes sålunda år 2010 av 11 större passagerarfartyg och bilfärjor. Med tanke på att denna del av den estniska sjöfarten dessutom kontrolleras av ett enda rederi (Tallink), så blir koncentrationen till passagerarsektorn ännu mer påtaglig – till och mer ännu starkare än inom den av samma marknad så präglade åländska sjöfarten.³⁸

³⁶ Även inom färjsektorn har dock omregistrering av tonnage skett till det lettiska öppna fartygsregistret (Vitismann 2007).

³⁷ Orsaken till invikningen till Åland är det faktum att Åland står utanför EU's skattterritorium, något som möjliggör tax-free ombordförsäljning på fartyg som anlöper åländska hamnar (se vidare nedan kapitlet om Åland/Finland).

³⁸ Se avsnittet om den åländska sjöfarten senare i rapporten.

Det har inte varit möjligt att få fram några aktuella uppgifter om bruttoförsäljningen inom den estniska sjöfarten. Med ledning av de uppgifter som finns tillgängliga om de två konkurrerande åländska passagerarrederiernas marknadsandelar och omsättning samt information från det estniska rederiförbundet,³⁹ kan man dock sluta sig till att bruttomarknadsvolymen för estnisk utrikessjöfart idag torde ligga på nivåerna kring 850 till max 900 miljoner euro per år, varav ett enda färjrederi (Tallink) i stort sett står för hela omsättningen (ca 95 %).

Några säkra uppgifter om antalet sysselsatta inom den estniskt flaggade utrikesflottan har inte heller kunnat erhållas från de behöriga estniska sjöfartsmyndigheterna, men enligt uppgifter från den estniska statistikmyndigheten uppgick antalet sjömän alla kategorier och alla båtar 2005 till ca 4 500 stycken, något som detta år motsvarade ca 0,7 % av den totala arbetsmarknaden i Estland.⁴⁰

7.1. Politisk oenighet och svagt stöd för estnisk sjöfart

Den estniska regeringen har under flera år diskuterat behovet av en sjöfartsstrategi och 2009 presenterades ett första utkast av strategin för åren 2010-2018. Strategin som omfattar rekommendationer för den framtida utvecklingen av sjöfartsnäringen i landet, har inte fått något synligt resultat. Rederinäringen i Estland har små förhoppningar om att regeringen skall börja bedriva en aktivare sjöfartspolitik inom den närmaste framtiden. Den allmänna uppfattningen inom estnisk politik är att det inte finns ett behov av en egen flotta. Det politiska ställningstagandet återspeglas även i den sjöfartspolitik som nu bedrivs där avsaknaden ekonomiska stödsystem är i princip total. År 2007 infördes ett stöd till lastfartyg i internationell tjänst, vilket omfattade 30 miljoner estniska kronor. Detta stöd har fått ingen eller ringa effekt, inte minst genom att det är så litet och så omgärdat av hindrande byråkrati. För att denna typ av direkta stöd skall få någon effekt för den estniska sjöfartsnäringen, behöver stödet vara i storleksklassen 40-50 miljoner estniska kronor⁴¹ och även omfatta passagerarfartyg.

³⁹ Intervju i mars 2011 med Jaan Kalmus, vice president för Estonian Shipowners' Association (Eesti Laevaomanike Liidu).

⁴⁰ Inklusive småbåtar under 300 BT samt också inkluderande kust- och insjötrafiken.

⁴¹ Sedan 1 januari 2011 har Estland valutan Euro: 1 Euro = 15.6466 Kroon.

Estland beskattar inte företagets vinster om de inte delas ut till ägare och investeras i verksamheten. Denna förmån gäller alla branscher, alltså även rederinäringen. Det finns ingen vilja och ambition att ge några avgörande konkurrensfördelar till en viss bransch som kunde utveckla en specifik bransch framom någon annan. Från politiskt håll anses inte heller att detta behövs då de allmänna skattevillkoren för estniska företag anses vara mycket förmånliga.

Rederinäringen delar dock inte den här uppfattningen. Näringen anser att det behövs en betydligt mer engagerad och offensiv statlig sjöfartspolitik för att den maritima sektorn i Estland skall överleva och på sikt växa till i styrka och bredd. För att vända den nedåtgående trenden behövs en modern sjöfartspolitik som är anpassad till de långsiktiga behoven och konkurrenskraften hos en vinstskapande, investeringsstark och sysselsättningsmässigt växande rederisektor, alltså den typ av politik och stödåtgärder som är allmänt förekommande inom EU och som de flesta Östersjöstater idag har introducerat eller nu är på väg att introducera (tonnageskatt, bemanningsstöd etc).

8. Finland och Åland

Finlands geografiska läge och ekonomiska struktur gör att landet i handelshänseende kan liknas vid en ö. Omkring 90 procent av Finlands export och omkring 70 procent av importen går sålunda sjövägen, vilket skapar ett behov av en konkurrenskraftiga och väl fungerande sjötransporter. Sjöfartspolitikerna har därför primärt varit inriktad på att säkra sjötransporterna för den ekonomiskt tunga exportindustrin inom främst massa-, pappers-, metall- och elektronisk industri. Konkurrenskraftiga och effektiva sjötransporter har varit och är prioritet nummer ett. Vilken flagga fartygen för är i och för sig inte oviktigt, men inte heller en avgörande fråga. Sjöfartsfrågorna ses som en del av transportpolitiken snarare än som en exportnäring i sig.

Det sedan generationer tillbaka största maritima klustret i Finland finns på självstyrda Åland. Den åländska ekonomin har en annan struktur än den finländska med en stark dominans av internationell sjöfart, finansiella tjänster, kvalificerad B2B-service och turism. Ur åländsk synpunkt är sjöfarten en livsviktig exportnäring. Trots en i övrigt relativt långt gående politisk autonomi, har Åland till skillnad från Färöarna dock ingen egen behörighet över sjöfartspolitikerna. Den åländska flaggan, som är en internationellt godkänd nationsflagga, fungerar därmed i sjöfartshänseende som en ”parallellflagga” till den finländska.

Genomgången nedan av den finländska sjöfartspolitikerna gäller följaktligen även för Åland. Däremot redovisas den åländska rederinäringen och dess utveckling i denna studie separat från den övriga finländska sjöfarten.⁴²

8.1. Två flaggregister och två flaggregioner

Finland (och Åland) har två olika flaggregister, förteckningen över handelsfartyg och det finländska fartygsregistret. Handelsfartygsförteckningen är ett register som listar fartyg som har utretts och kvalificerats för sjöfartsstöd i Finland.⁴³ Fartygsregister förs av Trafiksäkerhetsverket och Statens ämbetsverk på Åland. Registerområdena är (1) landskapet

⁴² Huvuddelen av rapportens data och information om den åländska delen av den finländska sjöfarten bygger på den specialstudie som nyligen gjorts (Kinnunen & Lindström, 2010) av den samlade shippingaktivitet som - oavsett ägarförhållanden och flaggstatus - opereras utgående från Åland. Principerna för sammanställningen av data rörande den åländska sjöfarten avviker därför i viss mån från redovisningen av övriga länder i rapporten.

⁴³ Se Lag om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport 22.12.2009/1317 .

Åland och (2) det övriga Finland. Det här betyder att Finland har två specifikt utpekade fartygsregisterregioner, en för fasta Finland och en gällande för Åland.

Fartyg som är mer än 15 meter och används i handelssjöfart skall registreras i det finländska fartygsregistret. De fartyg som är mellan 10-15 kan, på egen begäran även registreras i det finländska registret. Fartygsregistret omfattar även fartyg under byggnad (fartygsbyggnadsregistret). Med fartyg avses också pontoner och pontonkonstruktioner samt andra flytande anordningar. Det förs även ett "historikregister"⁴⁴ för de fartyg (passagerar- och lastfartyg) som är registrerade i fartygsregistret och har bruttodräktighet på minst 500 som går i internationell fart⁴⁵. Ett fartyg, om det skall betraktas som finländskt, skall ägas av finländska medborgare (eller EU/EES medborgare) eller av en finländsk juridisk person som anser sig ha avgörande inflytande över fartygets drift. Fartyget bör ha sin drift, ledas och kontrolleras från Finland/Åland.⁴⁶

8.2. Den fastlandsbaserade finländska sjöfarten

Den på fastlandet baserade finländska flottan omfattade - som framgår av *Tabell 5* nedan - år 2010 69 enheter över 300 BT. I dessa ingår även en del bogserbåtar och liknande mindre "hamnservicefartyg". Under perioden 2000 till 2010 minskade såväl antalet hemmaflaggade fartyg som deras samlade tonnage kraftigt samtidigt som bruttointjäningen stagnerade på nivåerna kring 700 miljoner euro. En del av den registrerade nedgången förklaras dock av studiens särredovisning av den maritima verksamheten på Åland. Under redovisningsperioden köpte nämligen en finländsk industrikoncern ett av de åländska fraktrederierna, något som medförde att koncernen koncentrerade sin shippingverksamhet till den uppköpta enheten i Mariehamn.⁴⁷ Även om säkra uppgifter om antalet ombordanställda saknas för år 2000, så kan man utgå från att antalet sysselsatta minskat på motsvarande sätt. Det faktum att även den utlandsflaggade verksamhet reducerats kraftigt under samma period, tyder på att den med internationella och nordiska mått mätt rätt blygsamma finländska sjöfarten ytterligare minskat i omfattning under det nya millenniets första decennium.

⁴⁴ Historikregistret 13 a § (11.6.2004/486)

⁴⁵ Historikregister enligt 2 a kap. (11.6.2004/486)

⁴⁶ Se vidare: Förordning om tillämpning av 1 kap. 1 § sjölagen, 1302/1999

⁴⁷ Industrikoncernen i fråga var Rettig Group/Bore och det uppköpta rederiet var Bror Husell Chartering. Shippingverksamheten på Åland lever dock vidare, och har även växt efter uppköpet då kontoret i Mariehamn sköter huvuddelen av det finländska bolagets operativa shippingverksamhet (exkl. "crew-management" och "quality/safety control" som handhas vid huvudkontoret i Helsingfors).

Tabell 5. Den finländska handelsflottan (exkl. det åländska klustret) 2000 och 2010

Antal fartyg (>300 BT)		Tonnage (1 000 BT)				Anställda ombord (skattat, ca)		Bruttointäkter (skattat ca milj. EUR)			
<i>Nationell registrering</i>		<i>Utländsk registrering</i>		<i>Nationell registrering</i>		<i>Utländsk registrering</i>		<i>Nationell registrering</i>			
2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010		
87	69	42	24	1 085	850	640	500	n.a.	1 860	700	670

Källa: Rederierna i Finland och de berörda rederierna på Åland

Den fastlandsbaserade finländska flottan består idag av ett tiotal smårederier med som regel 2-5 lastfartyg samt en handfull större rederier med tankrederiet Neste i spetsen. Detta rederi, vars ägare är ett stort oljebolag med egen raffinaderikapacitet och den i Finland dominerande distributören av drivmedeldriver, har för närvarande ett femtontal små/medelstora finskflaggade tankers, i huvudsak anpassade för den nationella oljeimportens behov. Två andra större rederier är Finnlines, med specialisering på linjebaserad ro-pax trafik till och från Finland, samt bulkrederiet ESL Shipping. De finländska rederiernas containerverksamhet är blygsam och det enda rederi som bedriver sådan trafik har nästan hela sin flotta under utländsk flagg. Även Finnlines och ESL har stora delar av sin flotta under utländsk, och då inte minst tysk flagg. Det finns också tre större passagerarfartyg registrerade i ”fastlandsdelen” av det finländska registret, en av ett finskt rederi på rutten Vasa-Umeå och två av estniska Tallink Siljas passagerarfartyg.

Tre av rederierna har idag ineliggande nybeställningar på sammanlagt 10 stycken moderna fartyg på sammanlagt ca 245 000 BT. Sex av dessa är ro-ro fartyg, resterande handlar om bulkfartyg samt en s.k. ”heavy lift” enhet.

8.3. Det maritima klustret på Åland

För den finländska ekonomin som helhet är sjöfarten alltså relativt en marginell näring, av klart mindre betydelse än inom de övriga nordiska länderna. Detta gäller dock inte för Åland. Sjöfarten genererar nämligen hela 27 % av ögruppens samlade BNP, 11 % av sysselsättningen (inkl. rederikontorsanställda) och 20 % av den privata sektorns löneutbetalningar (Kinnunen & Lindström, 2010). Den åländska sjöfarten har djupa historiska rötter och det är också enbart

inom shippingsektorn som Åland har en även med internationella mått mätt konkurrenskraftig ”spetskompetens”.

Som framgår av *Tabell 6* nedan omfattar den hemmaflaggade sjöfarten idag ett 30-tal fartyg över 500 BT. Det ekonomiskt och sysselsättningsmässigt överlägset viktigaste segmentet är passagerartrafik i Östersjön där två åländska rederikoncerner (Viking och Eckerö) - tillsammans med estniska Tallink - dominerar marknaden. Tar man med hela den ålandsägda och/eller från Åland opererade flottan i kommersiell trafik växer antalet fartyg (över 500 BT) till omkring 70 stycken och det sammanlagda tonnaget till drygt 1,2 miljoner BT.⁴⁸ I tonnaget ingår förutom ett 10-tal stora passagerarfartyg och bilfärjor främst specialtonnage av ro-ro typ, men även ett antal moderna torrlastfartyg samt 8 stora tankfartyg i Aframax-klassen. (Kinnunen & Lindström 2010).

Tabell 6. Det åländska rederiklustret, fartyg och tonnage (exkl. skärgårdsfärjor) 2000 och 2009

Marknadstyp (pass., frakt)	Antal fartyg (>500 BT)				Tonnage (ca 1 000 BT)			
	Nationell reg.		Utländsk reg.		Nationell reg.		Utländsk reg.	
	2000	2009	2000	2009	2000	2009	2000	2009
<i>Passagerarfartyg bilfärjor</i>	10	6	1	5	265	185	10	140
<i>Frakt, ro-ro tankers</i>	21	38	9	20	150	285	450	550
<i>Totalt</i>	31	44	10	25	415	470	460	690

Källa: Kinnunen & Lindström (2010) samt rederierna på Åland

Den uppgång i antalet nationellt registrerade fraktfartyg som registreras under tioårsperioden 2000-2009, förklaras i huvudsak av den ovan nämnda investeringen av en större finländsk industrikoncern i åländsk sjöfartskompetens. Mindre ”tillväxtbidrag” har också kommit från en överföring av en större internationell koncerns finska rederiverksamhet till ett dotterbolag i Mariehamn (ASP Shipping).

⁴⁸ I siffrorna ingår inte den av självstyrelseregeringen opererade bilfärjetrafiken i skärgårdshavet mellan Åland och Finland som för närvarande omfattar 8 moderna bilfärjor från ett par hundra BT upp till över 2000 BT. Den här statistiken omfattar inte heller ett 10-tal specialfartyg under 500 BT för olika uppgifter inom bogsering samt bro-, väg- och vattenbyggnad (Kinnunen & Lindström, 2010).

Inom det ekonomiskt dominerande segmentet av åländsk shipping - den östersjöbaserade passagerar- och färjsjöfarten - har utvecklingen varit den motsatta med en minskning av såväl antalet fartyg som tonnaget under finsk och åländsk flagg.⁴⁹ Tillbakagången i det hemmaregistrerade beror uteslutande på en överföring av flera större kryssningsfartyg och passagerarfärjor till det svenska registret. Samtliga dessa enheter kontrolleras dock fortsättningsvis via helägda dotterbolag av de åländska rederikoncernerna i Mariehamn.

Överföringen av en betydande del av det sysselsättningsintensiva passagerartonnaget till svensk flagg har satt sina tydliga spår i statistiken över antalet ombordanställda. Som framgår av *Tabell 7* har sålunda sysselsättningen inom den utlandsflaggade färjflottan stigit kraftigt under åren efter millennieskiftet - och minskat i ungefär motsvarande grad för det hemmaflaggade färjtonnaget. Inom fraktflottan har det skett en sysselsättningstillväxt inom det nationellt såväl som det utlandsflaggade tonnaget. Trots detta dominerar fortsättningsvis passagerartonnaget de åländska sysselsättningssiffrorna, en dominans som förstärks ytterligare om man skulle inkludera rederiernas landpersonal.

Tabell 7. Det åländska rederiklustret, sysselsättning och bruttointäkter 2000 och 2009

Marknadstyp (pass., frakt)	Antal ombordanställda (ca antal)				Bruttointäkter (ca milj. EUR)	
	Nationell reg.		Utländsk reg.		Hela klustret, alla flaggor	
	2000	2009	2000	2009	2000	2009
<i>Passagerarfartyg gbilfärjor</i>	3 350	2 260	100	1 380	570	645
<i>Frakt, ro-ro, tankers</i>	450	880	300	450	155	227
<i>Totalt</i>	3 800	3 140	400	1 830	725	872

Källa: Kinnunen & Lindström (2010) samt rederierna på Åland

⁴⁹ Fartyg registrerade i den åländska delen av det finländska registret kan fritt välja att använda åländsk eller finsk flagg. I rättsligt hänseende är de två flaggorna likställda. Finland har med andra ord två likvärdiga nationalflaggor.

Passagerar- och färjrederiernas dominans inom Ålands shippingindustri är också märkbar i statistiken över de genererade bruttointäkterna. Av det ålandsbaserade rederiklustrets samlade bruttointjäning under 2010 på ca 870 miljoner euro kom hela 645 miljoner från färjnäringen (*Tabell 7*). Ser man till bruttointäktsutvecklingen inom det åländska rederiklustret som helhet så har utvecklingen under den senaste 10-årsperioden varit klar positivare än för det fastlandsbaserade tonnaget (*Tabell 5, Tabell 7*). Säkra siffror för intäktsutvecklingen uppdelad på nationellt och utländskt flaggat åländsk tonnage saknas dessvärre, men mycket talat för att utvecklingen under den här perioden för den hemmaflaggade delen av det åländska tonnaget är betydligt svagare än för klustret som helhet.

Den åländska shippingindustrins huvudsakliga marknader framgår av *Tabell 8*. Föga överraskande spelar den lilla åländska hemmamarknaden en ytterst blygsam roll i försäljningsstatistiken. Sedd ur den åländska ekonomin synvinkel är alltså nästa 100 % av rederiernas intjäning att betrakta som exportintäkter.

Tabell 8. Det åländska rederiklustrets huvudsakliga marknader 2009

Typ av sjöfart	Geografisk marknadsandel (ca %)				
	Åland	Finland	Sverige	övr. EU	övr. världen
Färjtrafik, kryssningar	5	45	41	6	3
Frakt (inkl. oljetransporter)	1	28	3	48	20
Totalt	4	41	31	17	7

Källa: Kinnunen & Lindström (2010) samt rederierna på Åland

Nybyggnadsaktiviteten bland de åländska rederierna är för närvarande liten. Viking Line har nyligen lagt en beställning på ett nytt (gasdrivet) passagerarfartyg för ruten Stockholm-Mariehamn-Åbo på 57 000 BT. Den på Åland i stor utsträckning baserade shippingen inom Rettig/Bore är också på väg att uppgraderat sin ro-ro flotta med två nya enheter på sammanlagt 52 000 BT.

Det här betyder att den sammanlagda nybeställningsstocken för de finländska och åländska rederierna inskränker sig till 13 enheter på totalt ca 355 000 GT. Av dess kommer enligt uppgift sju registreras nationellt.⁵⁰ Flaggstatusen på de resterande nybyggena är fortfarande okänd/öppen, men sannolikt kommer flertalet av dem att opereras utgående från något internationellt register.

8.1. Tonnageskatt utan förväntade effekter

Tonnageskattesystemet i Finland/Åland har sin utgångspunkt i det ramverk som EU erbjuder. I Finland infördes en egen variant av tonnageskattesystemet år 2002. Skatten kunde omfattas av rederier verksamma med gods- eller passagerartransport, bogsering eller skjutbogsering avsedda och använda fartyg som har en bruttodräktighet om minst 100, huvudsakligen inom internationell sjöfart och som har sin strategiska och ekonomiska ledning i Finland.

Tonnagebeskattning kan väljas av bolag som leds från Finland/Åland och som bedriver gods- eller passagerartransport och är skattskyldiga i Finland. För att ha möjlighet att godkännas för tonnageskattesystemet bör 25 % av rederiets egna fartyg (bruttodräktighet) och som mest 75 % om inchartrade fartyg (bruttodräktighet - med besättning) vara registrerade under finländsk/åländsk flagg, i full ägo eller inchartrad som en del av rederiets totala flotta. Av bolaget inhyrda fartyg som är införda i ett fartygsregister i en medlemsstat i Europeiska unionen, som andel av bolagets hela tonnagebeskattade tonnage, får inte överskrida 50 procent.⁵¹ Fartyg som är registrerade i fartygsregistret i någon annan stat än en medlemsstat i EU får utgöra högst 40 procent av bruttodräktigheten för bolagets samtliga fartyg.⁵² Tonnagebeskattningen verkställs avvikande från inkomstbeskattningen på basis av fartygens nettodräktighet och storleken på fartyget.⁵³ Bolaget förbinder sig till tonnagesystemet för en hel tonnageskatteperiod, vars längd är 10 år.⁵⁴ Tonnageskattens belopp utgör 26 procent av den inkomst som beräknats baserat på tonnet. Skatten är oberoende av om fartyget är i trafik eller inte.

⁵⁰ Uppgiften kommer från Rederierna i Finland, mars 2010.

⁵¹ Om beskattning av ett bolag som ska tonnagebeskattas stadgas i tonnageskattelagen (476/2002)

⁵² Lag om förändring av tonnageskattelagen av den 22 december 2009 (476/2002)

⁵³ För varje 100 ton upp till 1 000 ton 0,9 euro per dag, 0,7 euro per dag för den del som överstiger 1 000 ton upp till 10 000 ton, 0,5 euro per dag för den del som överstiger 10 000 ton upp till 25 000 ton och 0,2 euro per dag för den del som överstiger 25 000 ton.

⁵⁴ Verkställande av tonnagebeskattning, anvisning Dnr 213/345/2002, (20.11.2002)

Den finländska varianten av tonnageskatten fick dock inte de förväntade positiva effekterna på sjöfarten. Med ett enda undantag⁵⁵ registrerades inga fartyg i det år 2002 introducerade tonnageskattesystemet. Idag är inget fartyg registrerat för tonnageskatt i Finland. Villkoren är helt enkelt så utformade att det inte gjort det tillräckligt attraktivt för rederierna att använda sig av systemet. Detta gäller främst kraven på en förhållandevis lång period som respektive rederi är tvunget att binda sig, hanteringen av en latent skatteskuld och det faktum att taxfree-försäljningen inte har omfattats av systemet, något som gjorde systemet helt oanvändbart för huvuddelen av den åländska sjöfarten. Detta har gjort att det finländska systemet inte har varit konkurrenskraftigt i förhållande till det normala företagsbeskattningssystemet eller andra internationella register med tonnageskatt.

8.2. Reformerad tonnageskatt

I slutet av 2009 godkände Finlands riksdag en revidering av tonnageskattesystemet i syfte att åstadkomma ett mer användbart system. Revideringar gäller framförallt lindring av flaggkrav, tonnagebeskattningen i förhållande till inkomstbeskattningen, tonnagebeskattade inkomstens belopp och vinstutdelning. Tonnageskatten utformas nu mera i enlighet med de EU-direktiv som gäller för sjöfartsstöd och är jämförbar i dess uppbyggnad och konkurrensförhållande med övriga EU länders tonnageskattesystem. Ambition var att den nya, för rederierna mer förmånliga, lagen skulle tillämpas första gången vid beskattningen för det skatteår som börjar under kalenderåret 2010.

Reformen har dock stött på problem och fördröjningar i genomförandet. Förslaget har inte ännu godkänts av EU-kommissionen och lagen har därmed inte trätt i kraft. En orsak till fördröjningen är de omstruktureringar som genomförts inom EU, där frågor rörande statsstöd till sjöfarten numera handhas av Generaldirektoratet för konkurrensfrågor (Directorates General for Competition) i stället för som tidigare av Generaldirektoratet för mobilitet och transport (Directorates General for Mobility and Transportation). Finlands ansökan är nu det första fallet om EU-anpassad tonnageskatt som Generaldirektoratet för konkurrensfrågor behandlar. Resultatet av fördröjningen blir sannolikt att lagen måste klubbas ännu en gång i den finländska riksdagen, något som medför viss förnyad osäkerhet eftersom det då kommer att vara en ny riksdag som skall ta ställning till lagen.⁵⁶

⁵⁵ Rederiet i fråga gick kort därefter också i konkurs - sannolikt dock av andra skäl än tonnageskatten.

⁵⁶ Finland har riksdagsval i april 2011.

8.3. Förbättrat bemanningsstöd – men fortfarande med vissa restriktioner

De finländskt eller åländskt flaggade fartygen kan idag beviljas bemanningsstöd.⁵⁷ Denna stödform bygger på ett lönesystem som sänker bemanningskostnaderna ombord genom en återbetalning av förskotts innehållning på besättningens löner (löneskatten), sociala avgifter och arbetsgivaravgifter.⁵⁸ Stödet omfattade till en början inte färjflottan, utan enbart frakttonnaget. Det gällde inte heller de statliga källskatter som inbetalats av utlandsboende sjömän, något som gjorde att de i praktiken blev omöjliga att anställa. I slutet av 2007 utvidgades bemanningsstödet till att även omfatta passagerarflottan, och ytterligare något år senare till att även gälla av utländsk ombordpersonal inbetalade källskatter. Det samlade finländska bemanningsstödet uppgår för närvarande till ca 95 miljoner euro per år.

Det finländska systemet är uppbyggt enligt den s.k. bruttomodellen. Detta innebär att löneskatterna och de sociala avgifterna först inbetalas och därefter återförs till rederierna, något som gör att sjömännen ”på pappret” ser ut att betala sin skatt på samma sätt som andra grupper.⁵⁹ I kombination med den statliga beskattningen av anställda med bostadsort utanför Finland, har detta i realiteten lett till att det fortfarande är svårt att anställa utländska sjömän för tjänstgöring ombord på finländska och åländska fartyg. Den internationellt sett relativt höga finländska källskatt (35 %) som dras från den utländska arbetskraftens bruttolöner gör nämligen att nettolönen ofta inte blir konkurrenskraftig i förhållande till den lön som erbjuds på hemlandets fartyg eller ombord på fartyg i de internationella flaggregistren. Detta har inte minst drabbat de åländska rederierna, där en ökande möjlighet att anställa personal från bl a Sverige skulle reducera de växande nyrekryteringsproblem som branschen idag brottas med. Detta har också inneburit att rederierna som regel inte får tillgång till den växande grupp svenska studenter som utbildas vid den åländska sjöbefälsskolan.

8.4. Förnyelseinriktat statligt miljöstöd

Ett nytt stödssystem som skall hjälpa rederinäringen att anpassa fartygen för de framtida strängare miljökraven har introducerats av det finländska kommunikationsministeriet. Inom de närmaste åren kommer sjöfarten att åläggas nya miljökrav, exempelvis minskning av bränslets svavelhalt, vilket kommer att påverka utvecklingen av framtidens fartyg och det

⁵⁷ Lag om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport 22.12.2009/1317

⁵⁸ Bidragssystemet innefattar sjöarbetsinkomsten och beloppen av förskotts innehållningar, källskatt, sjukförsäkringspremier och arbetsgivares socialskyddsavgifter samt arbetsgivarandelen av sjömanspensionsförsäkringsavgifter och andra försäkringspremier som verkställts på och betalats för inkomsten.

⁵⁹ Till skillnad från den s.k. nettolönemodellen där inga skatter och sociala avgifter på de ombordanställdas löner alls uppbärs.

nya miljöstödet skall därför hjälpa rederinäringen att utveckla miljövänligare fartyg.⁶⁰ Ett finländskt/åländskt rederi kan ansöka om stöd för miljöinvesteringskostnaden som uppstår i samband med nybyggnadsprojekt, som förbättrar miljön på ett betydande sätt. För år 2011 omfattar stödet 30 miljoner euro. De allmänna villkoren för investeringsstödet är i kraft till slutet av år 2014. Stödprogrammet måste dock godkännas av EU-kommissionen innan det träder i kraft.

8.5. En näring med växande framtidstro

Rederinäringen i Finland och på Åland företräds sedan några år tillbaka av en gemensam organisation, Rederierna i Finland.⁶¹ Den nya gemensamma organisationen, Rederierna i Finland, är över lag positiv till de senaste årens utveckling av den finländska sjöfartspolitikerna.⁶² Den idag sittande regeringen har till skillnad från många tidigare regeringar sett sjöfarten som en viktig del av det finländska industriella klustret genom att den fyller ett viktigt transportbehov för exportindustrin. I takt med den förändrade attityden har politiken också gradvis utvecklats till att omfatta huvuddelen av de åtgärder som EU:s sjöfartspolitiska riktlinjer möjliggör.

Under de senaste två åren har den nedåtgående trenden inom näringen vänts och några rederier har också valt att registrera sig i Finland, med bland annat flera nybyggen. Detta har skapat en förnyingsprocess av det finländska tonnaget som i dag - bl a som ett resultat av det tidigare så dåliga investeringsklimatet - har en alltför hög medelåldern på drygt 17 år. Det är dock lång väg att gå innan man kommer i närheten av EU-genomsnittet på 12 år. För att den så viktiga positiva trenden skall hålla i sig och inte bli av mera tillfälligt slag, krävs enligt näringen att det år 2009 reviderade tonnageskattesystemet snarast möjligt godkänns av EU-kommissionen. Om processen inom EU leder till krav på förändringar bör dessa så snabbt som möjligt klubbas igenom i den ny riksdag som tillträder efter valet i april 2011.

För att mer långsiktigt få rätt fokus på och stabilitet i hanteringen av sjöfartsfrågorna i Finland, ser näringen det också som mycket viktigt att sjöfarten överförs från kommunikationsministeriet till arbets- och näringsministeriet genom att sjöfarten handlar i

⁶⁰ www.lvm.fi/N5SitePortlets/rss/_N5CachedListPortlet_WAR_N5SitePortlets_INSTANCE_WiaX_15.2.2011

⁶¹ Den åländska rederinäringens intressen tillvaratoga ända tills för några år sedan av den egna organisationen Ålands Redareförening.

⁶² Intervju med Olof Widén, VD för Rederierna i Finland, mars 2011.

främsta hand om näringspolitik och inte trafikpolitik. Även på EU-nivå har man sedan början av år 2010 gjort åtskillnad mellan dessa två verksamheter.

Näringslivet är oroligt för hur de nya, även av Finland, godkända strängare reglerna för svavelhalter i fartygsbränslen (från dagens 1,5 % till 0,1 %) kommer att påverka rederiernas konkurrenskraft negativt. Rederiföreningen ser detta som ett hot inför framtiden och anser att beslutet om gränsen för svavelhalten i fartygsbränslet ändras till 0,5 %, alternativt att genomförandet av de skärpta kraven skjuts upp till år 2025 då de nya kraven träder i kraft på den globala nivån. Även en del av de miljöinvesteringar som är möjliga att söka stöd för upplevs inte som förnuftiga, och i vissa fall omöjliga att genomföra på befintligt föråldrat tonnage. Rederiföreningen framhåller att arbetet med att minska CO₂-utsläppen koncentreras på ett (bunker)avgiftsalternativ samt att man tar tillräcklig hänsyn till hur vinterförhållandena påverkar fartygens driftsekonomi.

Näringslivet vill slutligen också framhålla vikten av att EU:s riktlinjer om statstöd till sjöfarten som gäller fram till 2011 får hållas kvar på nuvarande nivå och förlängas till att även gälla för åren 2012-2018.

9. Färöarna

Färöarna är en liten av fiske och fiskeprodukter präglad sjöfartsnation i Nordatlanten. Färöarna åtnjuter sedan år 1948 självstyre inom Kungariket Danmark. *Hjemmestyreloven* erkänner det färöiska språket och den färöiska flaggan. År 2005 antogs ett supplement till lagen som innebär ett successivt vidgat självstyre och att alltfler lagstiftningsområden övertas av Färöarna från Danmark. Ögruppen är inte medlem i EU men däremot - som Norge och Island - är den en del av EES-området.

Den viktigaste näringen är fiske och fiskeriprodukter. Neringen dominerar fullständigt exporten med de viktigaste marknaderna inom EU. De mest betydelsefulla marknaderna utanför EU är Norge, Japan, USA och Island. Fiskenäringen och den mycket stora flotta av havsgående fiskebåtar som varit en förutsättning för näringen, har gett det färöiska samhället den maritima och nautiska kompetens som idag också i växande grad utnyttjas för internationell fraktsjöfart. I sitt register över fiskeflottan ingår idag ca 3 000 båtar (inkl. fritidsbåtar). Av dessa är omkring 500 större fiskefartyg.

9.1. FAS - Färöarnas internationella fartygsregister

Färöarna vars omfattande politiska autonomi medger en egen sjöfartspolitik, kompletterade år 1992 det egna nationella fartygsregistret (FAS) med en öppen internationell avdelning med för sjöfarten attraktiva och internationellt konkurrenskraftiga verksamhetsvillkor. Syftet var att stärka och utveckla den egna sjöfarten och även utgöra ett alternativ för övrig nordisk sjöfart till andra internationella "lågkostnadsregister" (FAS 2010).

Registret har, efter en rätt så trög start, under senare år (efter 2008) vuxit i betydelse, främst genom en tillströmning av nyregistrerade fartyg vars ägare finns utanför Färöarna, inte minst i Norge och Sverige. Det kombinerade nationella och internationella färöiska registret och upptar idag dryga 50-talet fartyg omfattande sammanlagt ca 240 000 BT i huvudsak inom segmenten tankers (produkttankers) samt bulk och torrlast (general cargo), men också med inslag av passagerarfartyg och offshore servicefartyg. Den färöiskt registrerade (FAS inkl internationell del) flottan (exkl. fiskefartyg) i slutet av 2010 redovisas i *Tabell 9* nedan:

Tabell 9. Färöarnas internationella sjöfart. Fartyg och tonnage registrerat i FAS 2010

<i>Fartyg registrerade i FAS (>100 BT)</i>	<i>Antal</i>	<i>Tonnage (BT)</i>
<i>Bulk- och torrlast</i>	17	40 196
<i>Container</i>	2	17 660
<i>Tankers (inkl. gas o kemisk)</i>	8	90 949
<i>Ro-Ro</i>	2	9 246
<i>Kyl</i>	4	12 192
<i>Passagerar</i>	2	48 485
<i>Övrigt, off shore service</i>	22	21 574
<i>Sammanlagt</i>	56	240 301

Källa: Faroe Islands National & International Ship Register (FAS), januari 2011

Av de i tabellen ovan listade fartygen understiger tio stycken 500 BT, och är alltså rätt små. Flertalet av dessa finns i gruppen ”övrigt” med service och specialbåtar. Antalet fartyg med någorlunda storlek i registret uppgår därmed till ett drygt 40-tal. Av fartygen med ett tonnage på minst 500 BT är hela 29 stycken ägda av redare med hemort i de andra nordiska länderna, i huvudsak Sverige (10 fartyg, 101 527)⁶³ och Norge (14 fartyg, 47 018 BT). De svenska redarna har utnyttjat den färöiska flaggan för ett antal större produkttankers, medan de norskt ägda fartygen är en mer blandad kompot av bulk- och torrlastfartyg, också med inslag av ro-ro och en del mindre special- och servicefartyg. Danska ägare har hittills bara utnyttjat det färöiska registret för ett par mindre frakt- och servicefartyg. Island representeras av två mindre fraktfartyg.⁶⁴ Färöarna har även ett så kallat Bareboat register, där utländska fartyg kan registreras och samtidigt utnyttja de stöd- och skattesystem som erbjuds av Färöarna. Detta förutsätter att fartyget är chartrat av ett företag baserat på Färöarna.

9.2. Konkurrensanpassade beskattnings- och bemanningsregler

De skatteregler och den finansiella policy som styr förutsättningarna för rederinäringen skapar goda incitament för en positiv utveckling av Färöarnas sjöfart. Det tonnageskattesystem som erbjuds av Färöarna har motsvarande struktur som de tonnageskattesystem som förekommer i Norden och i övriga EU. Det färöiska systemet bygger på fartygsägarens/företagets nettotonnage som är större än 100 NT beskattas, oberoende om fartygen är i bruk eller inte. Systemet har inga restriktioner för chartrat tonnage beträffande registrering av tonnaget på Färöarna, hissande av den färöiska flaggan, eller att ha specifikt antal fartyg registrerade i det

⁶³ Under första kvartalet 2011 har ytterligare ett svenskägt fartyg registrerats i FAS.

⁶⁴ Under första kvartalet 2011 har ytterligare två isländska fartyg registrerats i FAS.

färöiska registret. Det är endast färöiska bolag som kvalificerar sig för tonnageskattesystemet men det finns inga restriktioner för vem som kan äga det färöiska företaget. Det finns dock vissa regler för nationaliteterna hos styrelsemedlemmarna för företaget. De företag som går med i tonnageskattesystemet är bunden av systemet i tre år.

Den färöiska flaggan erbjuder även andra typer av skattemässiga förmåner. Rederier som äger fartyg som är registrerade i FAS kan få samma skatteförmåner som andra företag på Färöarna. För de på Färöarna bosatta sjömännen erbjuder man ett s.k. bruttolönesystem där den personliga skatten för sjömännens löner är 35 %, som sedan till 100 % återbetalas till företagen. För den utomlands boende besättningen gäller dock ett nettosystem fullt ut. Den internationella besättningen på fartyg registrerade i FAS betalar sålunda inga sociala avgifter och andra typer av skatter till Färöarna. Genom att kombinera tonnageskattesystemet med detta lönesystem, kan företag registrerade i FAS få tillgång till alla förmåner som ett internationellt register kan ge i enlighet med EU-reglementen.

9.3. En optimistisk näring med tilltro till politiken

Enligt rederinäringens syn är Färöarnas möjlighet att utvecklas till framgångsrik sjöfartsnation goda.⁶⁵ Man har också en hög tilltro till FAS som ett högkvalitativt och internationellt konkurrenskraftigt registeralternativ. Näringen är även tillfreds med stabiliteten i den förda politiken. De ansvariga politikerna har enligt sjöfartens företrädare en stark tilltro till näringen och en vilja att satsa på långsiktigt på en utveckling av den färöiska shippingsektorn. En bred politisk majoritet vill behålla dagens förmånliga lagstiftning, något som anses skapa goda förutsättningar för en vidareutveckling av näringen. Alla partier säger sig vilja ha en fortsatt satsning på sjöfarten i syfte att på sikt utveckla den till att bli det andra benet i den färöiska ekonomin vid sidan om fiskerinäringen.

Som exempel på det positiva sjöfartspolitiska klimatet kan nämnas att det i Lagtingen (Färöarnas lagstiftande församling) för närvarande behandlas ett lagförslag med avsikt att undanröja ett av de få kvarvarande problemen i det regelverk som styr FAS-registret, nämligen kravet att de fartyg som tas med i registret inte får vara äldre än 20 år gamla. Ett annat exempel är den starka politiska uppbackning i dialogen med utifrån kommande rederier som visar intresse att segla under färöisk flagg.

⁶⁵ Intervju med VD Tommy Petersen FAS, februari 2011.

Den färöiska sjöfartsnäringen ser med andra optimistiskt på den framtida utvecklingen av sin verksamhet. Att kännedomen om det positiva färöiska shippingklimatet idag även börjat tränga igenom i internationella shippingkretsar bekräftas av den tillströmning av nya rederier som på senare tid har valt att operera fartyg under färöisk flagg.

10. Lettland

Lettland, och då inte minst den gamla handelsmetropolen och hamnstaden Riga, fungerade som huvudsakliga bas för den statsstyrda östersjösjöfart som utvecklades av Sovjetunionen efter andra världskriget. Huvudinriktningen på den här sjöfarten var oljetransporter från de sovjetiska transithamnarna i Baltikum.

Vid frigörelsen i början av 1990-talet ärvde därför Lettland en förhållandevis stor - om än i huvudsak omodern - tankflotta som kunde användas som grundplåt i uppbyggnaden av en egen kommersiellt fungerande rederiverksamhet. Huvuddelen av det lettiska tonnaget är också oljetankers registrerade i öppna utländska register som opereras av en Riga-baserad rederikoncern vars huvudägare finns inom oljebranschen.

Den lettiska staten har dock ambitionen att utveckla den nationellt registrerade sjöfarten som ett konkurrenskraftigt alternativ till den utlandsflaggade lettiska sjöfarten. Man vill också göra villkoren för att bedriva sjöfart utgående från Lettland så förmånliga att även utländska redare väljer att placera tonnage under lettisk flagg. Lettland har alltså en ambition att utveckla sjöfarten till att bli ett internationellt konkurrenskraftigt alternativ. Denna utstakade utveckling skall genomföras bland annat genom att fokusera på säkra och miljöanpassade fartyg, erbjuda kompetent arbetskraft och konkurrenskraftiga miljöer för rederier.⁶⁶ De områden inom sjöfartsklustret som Lettland haft störst framgång med under de senaste åren är transithamnar, (framförallt Liepaja, Riga och Ventspils), och sjömän för den internationella rederinäringen.

10.1. Sjöfarten under lettisk flagg

Den lettiska maritima koden godkändes 1998 och utgör det juridiska regelverket som skall ge Lettland den eftersträlvade utvecklingen av en konkurrenskraftig sjöfart under nationell flagg.⁶⁷ Det tog dock till 2003 innan man hade etablerat ett konkurrenskraftigt fartygsregister med ur ett internationellt perspektiv fördelaktiga skatteregler som även kan utnyttjas av de utländska rederier som väljer att placera fartyg i det lettiska registret. För att registreras i det

⁶⁶ www.lja.lv/en/index.php?action=467, (15.3.2011)

⁶⁷ Maritime Code of Republic of Latvia och Regulations of Cabinet of Ministers No 729

lettiska skeppsregistret⁶⁸ bör fartyget a) inte vara registrerat i något annat lands skeppsregister, och ägaren bör vara lettisk medborgare eller vara ett företag/juridisk person som är registrerad i Lettland eller b) vara registrerad i enlighet med ett bareboat charter kontrakt,⁶⁹ där den som hyr fartyget är lettisk medborgare och/eller är ägare av en juridisk person (bolag) som är registrerad i Lettland alternativt c) i enlighet med ett "management" kontrakt mellan ett rederi och en lettisk operatör.

Det finns således två sätt för utländska rederier och fartyg att registrera sig i det lettiska registret. Den första möjligheten är genom bareboat registrering där fartyget kan vara registrerat parallellt i två register men måste föra lettisk flag. Den andra möjligheten är att registrera sig är via ett fartygs managementavtal. Detta skiljer sig i förhållande till bareboat charter genom att fartygen inte kan vara registrerade i två register samtidigt, men kan däremot ta del av de skattemässiga fördelar som ett det lettiska registret erbjuder. Fartyg under konstruktion kan även registrera sig i det lettiska fartygsregistret. De skattemässiga fördelar som det lettiska fartygsregistret erbjuder är tonnageskatt, (skatte)reduktion för kostnader och skatter för sjömän.

För att kunna ta del av det lettiska tonnageskattesystemet skall fartyget vara registrerat i det lettiska skeppsregistret och vara kommersiellt verksamt i internationell trafik.⁷⁰ Statusen för ett rederi och dess fartyg fastställs av skattemyndigheterna i Lettland. Tonnageskatten utgår från rederiets nettotonnage som multipliceras med en inkomstkoefficient. Det totala nettotonnaget multipliceras sedan med antal kalenderdagar som fartygen är verksamma under ett år. De företag som har tonnageskatt betalar inte vinstskatt och kan därför inte få någon annan typ av skattereduktion för inkomstskatter.

10.2. Den lettiska flottan

Den i det lettiskt registrerade och flaggade flottan uppgick 2010 till 71 fartyg (över 300 BT) varav två stycken var barebot-registrerade utländska fartyg. Det totala lettiskt flaggade

⁶⁸ Se vidare www.jurasadministracija.lv/en/index.php?action=332, (1.3.2011).

⁶⁹ Bareboat charter – fartyg inhyrt till rederiet utan besättning, ansvaret för fartyget ligger hos den som hyr fartyget .

⁷⁰ www.liaa.gov.lv/eng/business_environment/tax_incentives/_gv/search-word_tonnage+tax/ (01.03.2011)

tonnaget uppgick till drygt 337 000 bruttoton. Tonnagets storlek och sammansättning med avseende på fartygstyp (och därmed också marknader) redovisas i *Tabell 10* nedan.

Tabell 10. Färöarnas internationella sjöfart. Fartyg och tonnage registrerat i FAS 2010

<i>Fartyg registrerade i FAS (>100 BT)</i>	<i>Antal</i>	<i>Tonnage (BT)</i>
<i>Bulk- och torrlast</i>	17	40 196
<i>Container</i>	2	17 660
<i>Tankers (inkl. gas o kemisk)</i>	8	90 949
<i>Ro-Ro</i>	2	9 246
<i>Kyl</i>	4	12 192
<i>Passagerar</i>	2	48 485
<i>Övrigt, off shore service</i>	22	21 574
<i>Sammanlagt</i>	56	240 301

Källa: Maritime Administration of Latvia, Latvian Central Statistical Bureau & LSC Shipmanagement Ltd

Som framgår av tabellen är det inom passagerar- och färjsektorn som huvuddelen av tonnaget finns. En viss aktivitet redovisas även inom bulksegmentet. Huvuddelen av de 44 enheter som är registrerade inom kategorin ”övrigt” är olika typer av mindre fiskefartyg.

Trots satsningen på ett internationellt konkurrenskraftigt register 2003, så är huvuddelen av de lettiska rederiernas tonnage fortfarande registrerade i öppna internationella register. Hittills har man inte heller i någon större utsträckning lyckats dra utländska rederier till den lettiska flaggan.⁷¹ Det största och mest traditionstyngda rederiet inom tanksektorn⁷² har enbart ett enda fartyg registrerat i det nationella registret. Resterande 20 fartyg, alla relativt nybyggda tankers i storleksklasserna 35 000 - 55 000 DWT, är registrerade i främmande register, framför allt i Marshallöarna, men även i det norska internationella registret (NIS).

Den hittills förhållandevis svaga utvecklingen av det egna (nationella/internationella) registret visar sig också i det faktum att hela 95 % av det 2010 totalt ca 13 000 lettiska sjömännen var anställda ombord på fartyg under utländsk flagg.⁷³ Det här betyder att den lettiskt registrerade flottan sysselsätter mindre än 700 ombordanställda sjömännen.

⁷¹ Viss ”inflaggning” av utländskt tonnage har dock skett. Så registrerades t ex två av estniska Tallinks passagerarfärjor för några år sedan i det lettiska registret (Vitismann 2007).

⁷² Latvian Shipping Company. Detta rederi ett i Riga registrerat internationellt börsbolag som 2008 omsatte över 170 miljoner euro och vars huvudägare finns inom oljebranschen. Se www.lk.lv.

⁷³ Enligt uppgift i februari 2011 från den statliga maritima administrationen i Riga.

10.3. Statlig byråkrati och bristande fokus

Lettlands redareförening var ursprunglig initiativtagare och pådrivare för utvecklandet av det ramverk av tonnageskatt och skattereduktion för besättning som nu utgör grunden för den lettiska sjöfarten.⁷⁴ Det har gått 10 år sedan ramverket introducerades och rederinäringen kan konstatera att tonnageskattesystemet inte blivit särskilt populärt bland de lettiska redarna. Några mindre rederier gick med i tonnageskattesystemet och var positiva till upplägget, men detta har inte hjälpt dem genom de rådande ekonomiska svårigheterna i landet och flera av dem har nu gått i konkurs.

Den kritik som förekommit från redarhåll fokuserar framförallt på den byråkrati som påförts av de statliga myndigheterna och framförallt av det lettiska skatteverket. Den tungrodda byråkratin har lett till att de större redarna har valt att registrera sina fartyg i mer väl fungerande internationella register i bl a Malta, Cypern eller Marshallöarna i stället för att satsa på det egna lettiska registret. Detta trots att det lettiska registret till sin grundläggande utformning är fullt är jämförbart med internationella register.

Regeringen fokus ligger just nu på att stärka statsbudgeten och höja skatterna, och den har därför inte haft någon aktivt intresse och fokus på sjöfartsfrågor. Det intresse som regeringen har visat för sjöfartsbranschen ligger på de förhållandevis framgångsrika transithamnarna - Liepaja, Riga och Ventspils. Ett annat område som har haft en viss framgång är bemanning till den internationella rederinäringen. Det finns idag åtminstone 40 aktiva företag som förser den internationella sjöfarten med manskap och det beräknas att cirka 20 000 lettiska sjömän är anställda på utländska fartyg. Med den situation som råder ser den lettiska rederinäringen pessimistiskt på Lettlands möjligheter att utvecklas till en sjöfartsnation och på en fortsatt tillväxt för den lettiska rederinäringen.

⁷⁴ Uppgifterna i detta avsnitt bygger på en intervju i mars 2011 med Antons Ikaunieks, vice president för Lettlands redareförening/ Latvian Shipowners' Association.

11. Norge

Norge, med sin långa kuststräcka och aktiva sjöfarare ända ner i vikingatiden, har sedan lång tid tillbaka varit en av världens mest framgångsrika sjöfartsnationer. Den norska staten har också prioriterat olika typer av satsningar på rederinäringen - under senare tid också i allt högre grad på det kluster av kvalificerade tjänster som utvecklats som stöd till rederinäringen och den oljelerade norska offshoreindustrin. Om man räknar in de snabbt växande offshore-aktiviteterna (uthyrning och drift av riggar, servicefartyg etc) och hela den sjöfartsrelaterade verksamheten i land (inkl. finansiering, försäkring och en specialiserad varvsnäring med ett omfattande underleverantörsnätverk), är den maritima sektorn fortsättningsvis en av hörnstenarna i norsk ekonomi.

Sektorns starka ställning i den nationella politiken framkommer tydligt i Soria Moria-deklarationen från 2005 där målsättningen är att lägga grunden för en politik som säkerställer konkurrenskraften inom det norska näringslivet och då inte minst inom den maritima sektorn.⁷⁵ Man vill skapa stabila, förutsägbara och konkurrenskraftiga ramar för sjöfarten och föra en aktiv politik som engagerar partnerskap med mellan olika sektorer inom den maritima relaterade ekonomin som helhet. Vidare skall den politiska och statliga funktionen vara en flexibel partner för att skapa förutsättningar för innovation och utveckling inom området. Som en förlängning till Soria Moria deklarationen gav Nærings- og Handelsdepartementet ut regeringens strategi för sjöfartsfrågor i rapporten Stø Kurs 2007 och Stø Kurs – 2 år etter från 2009.

Den norska regeringen har identifierat fem utmaningar som kommer att beröra utvecklingen av sjöfarten i framtiden: globaliseringen och nationella lagar/regler, kunskapsutvecklingen inom sjöfartsektorn, forskning och innovation samt en utveckling av short-sea sjöfarten.⁷⁶ För att klara av konkurrensen kommer den norska regeringen att arbeta för att undvika skattekonkurrens inom den maritima sektorn, understöda en miljövänlig utveckling, kompetens, forskning och innovation inom om sjöfartsområdet, skapa goda

⁷⁵ Se Plattform for regjeringssamarbeidet mellom Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet 2005-09, www.regjeringen.no

⁷⁶ Se vidare www.regjeringen.no/en/dep/nhd/Press-Centre/Press-releases/2007/--Norwegian-maritime-industry-is-to-be-t-2.html?id=482329 – (08.03.2011)

arbetsförhållanden för de som jobbar inom sektorn och skapa förutsättningar för short-sea shipping att bli ett miljömässigt konkurrenskraftigt alternativ till transporter på land.

11.1. NOR och NIS - två norska flaggregister

Norge har två flaggregister, det nationella registret, *Norsk Ordinært Skipsregister* (NOR), och *The Norwegian International Ship Register* (NIS) som inrättades 1987. Norge för även ett register för nybyggnadsprojekt (BYGG). Den stora skillnaden mellan de två registren (NOR och NIS) ligger i möjligheten för icke EU/EES fartyg att direkt registrera sig i det internationella registret. För att ett fartyg skall kunna registreras i NOR bör ägarskapet för fartyget vara i Norge i enlighet med föreskrifterna i § 1 av Sjøloven⁷⁷ vilket inkluderar personer eller företag från EU området som jämställs med norska medborgare och kan bli registrerade som ägare till ett fartyg utan att etablera ett företag i Norge. NOR administreras av det norska handels och industriministeriet och omfattar även registret för nybyggnadsprojekt.

För att ha möjlighet att registrera sig i NIS skall ett fartyg vara ett maskindrivet lastfartyg, passagerarfartyg eller oljeplattform och andra typer av rörliga installationer med verksamheten lokaliserad utanför den norska kontinentalsockeln. Fartyget får inte vara registrerat i något annat land/register och bör ha en anknytning till Norge. Registret regleras i Sjøloven (1994), NIS-loven (1987) och Rettsgebyrloven (1982). Fartyg som registreras i NIS skall vara i utrikestrafik och bör inte transporter passagerare mellan norska hamnar eller i reguljärtrafik mellan en norsk hamn och en internationell hamn. Den norska kontinentalsockeln regleras i enlighet med norsk hamn/område. De fartyg som har norska hamnar som utgångspunkt, registreras i NOR. Denna anknytning utgår från att fartyget a) har norsk nationalitet⁷⁸ b) är registrerat i ett rederibolag med huvudkontor i Norge och c) är registrerat i ett partrederi som leds av en person eller bolag som uppnår de föreskrifter som uppges i Norska Sjøloven (1994) som har sin verksamhet i Norge.

Ett fartyg registrerat i NIS lyder under norsk lag, med undantag för vissa särskilda bestämmelser, regleras av internationella förpliktelser (ex. IMO och ILO) och för norsk flagg på fartyget. Löner och andra förmåner för besättningar bör regleras av kollektivavtal baserad

⁷⁷ Se www.lovdato.no/all/tl-19940624-039-003.html#1

⁷⁸ I enlighet med Sjøloven av 24.6.1994; sektion 1

på norsk lagstiftning, och som de norska fackförbunden har rätten att vara med och förhandla fram.⁷⁹

11.2. Den norska rederinäringen

Norge har av tradition varit den överlägset största shippingaktören i Norden; historiskt sett tillsammans med bl. a. Grekland också en av de viktigaste sjöfartsnationerna inte bara i Europa, utan också globalt. Som framgått tidigare i denna rapport, så utmanar Danmark idag den norska ledarställningen inom nordisk sjöfart. Inom den globalt expansiva containermarknaden ligger sålunda dansk sjöfart sedan länge framom Norge. Men den norska flaggan är fortfarande totalt sett störst i sjöfartsnorden. Med ca 16 miljoner BT och ca 850 fartyg registrerade i de två norska flaggregistren, ligger norsk sjöfart i dag (2010) snäppet före den danskflaggade flottan. Norska redare bedriver därtill en omfattande verksamhet med ytterligare nästan 1 000 fartyg på sammanlagt drygt 15 miljoner BT under andra flaggor än den norska.⁸⁰

Den norska rederinäringen (inkl. befaktning och "fleet operators") är särskilt stark inom marknadssegmenten för olika typer av tankers, inom delar av den globalt växande bulksjöfarten liksom även inom den internationella kryssnings- och passagerarsektorn. Det norskägda eller på annat sätt opererade tanktonnaget ligger sålunda idag på 6:te plats på den globala rankinglistan, torrbulktonnaget på 13:de plats och det norskkontrollerade passagerar- och kryssningstonnaget är det 5:te största i världen. En till sjöfarten och shippingkompetensen nära relaterad näring, som särskilt under åren efter millennieskiftet utvecklats mycket snabbt, är olika typer av "sjöburen" service till den norska off shore industrin. Här ingår bl a uthyrning och serviceansvar för oljeriggar, men också en mängd olika typer av transport- och underhållsservice till oljeindustrin utan för den norska kusten.

Det norska sjöfartsklustret - med centrum i framför allt Oslo och Bergen - är också ledande i termer av viktiga landbaserade stödnäringsområden inom t ex kapitalmarknad och försäkring. Norge har därtill en aktiv varvsindustri med fokus på vissa typer av tekniskt avancerade specialfartyg.

⁷⁹ Se vidare § 6 ff, Lov om norsk internasjonalt skipsregister [NIS-loven].

⁸⁰ Den internationellt jämförande statistiken är här hämtat från Danmarks Rederiforening (2010:6-10).

Det norskkontrollerade tonnagets storlek och utvecklingen under den senaste 10-årsperioden framgår av *Tabell 11* nedan:

Tabell 11. Det norskkontrollerade tonnaget 2000 och 2010

Marknad, fartygstyp (kommersiell fart > 100 GT)	Antal fartyg						Tonnage (1 000 GT)					
	NOR		NIS		Främmande flagg		NOR		NIS		Främmande flagg	
	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010
Tankers (inkl. gas och kem)	41	9	311	251	121	304	1 978	471	11 084	7 520	3 907	7 891
Bulkfartyg	2		101	58	146	93	8		3 243	2 031	3 551	1 793
Kombifartyg (bulk/tankers)			31	12	9				1 618	777	562	
Torrlast (Ro-Ro, kyl)	91	41	231	154	229	398	156	71	2 787	3 600	2 520	4 635
Offshore servicefartyg	135	204	64	100	98	186	317	757	205	416	237	861
Passagerarfartyg, färjor	14	6	19	9	17	11	219	247	519	104	773	180
Total	283	260	757	584	620	992	2 678	1 546	19 456	14 448	11 550	15 360

Källa: Norges Rederiforbund och Statistisk Sentralbyrå

Till skillnad från den andra nordiska sjöfartsnationen av rang, alltså Danmark, har tonnaget i det egna internationella flaggregistret (NIS) sedan år 2000 minskat med ca 5 miljoner BT.⁸¹ Även antalet fartyg har minskat rätt så påtagligt. Den enda ökning i antalet NIS-flaggade fartyg gäller den till oljesektorn knutna norska offshore industrin. Tillväxten har i stället framför allt skett inom den utlandsflaggade tankerflottan (inkl. gas och kemikalietankers) som nu utgör det absolut största segmentet av den norskkontrollerade shippingen. En betydande tillväxt – även i det NIS-registrerade tonnaget – uppvisar också den norskägda torrlastflottan bestående av olika specialfartyg (ro-ro, kyl etc) som idag utgör den näst största delen av tonnaget. En klar tillbakagång i det norskägda tonnaget har dock skett i bulk- och passagerarsegmenten.

De växande delarna av norsk sjöfart ser också framåt och nyinvesterar. I mitten av 2010 hade man ett uteliggande nybyggnadsprogram omfattande 190 fartyg på sammanlagt nästa 4,4 miljoner DWT. Nyinvesteringarnas tyngdpunkt ligger på tankfartyg, med särskild tonvikt på oljetankers (Norges Rederiforbund 2010:6).⁸²

⁸¹ I motsvarande danska register (DIS) ökade tonnaget under samma period med över 5 miljoner BT. Det skall dock framhållas att tonnagevolymen i det norska NIS fortfarande är klart större än hos motsvarande danska register (DIS).

⁸² Även i detta fall är dock dansk rederinäring mer offensiv. Som framgått tidigare i rapporten är sålunda den danska nyinvesteringstakten betydligt högre med över 270 nybeställda fartyg på sammanlagt hela 11 miljoner DWT.

Utvecklingen avspeglas i antalet ombordarbetsplatser och i sjöfartens bruttointäkter. Norsk sjöfart sysselsatte 2009 ca 61 000 sjömän (plus nästan 16 000 rederikontorsanställda). Av dessa var dock nästan 46 000 utländska medborgare, med filipiner som den största gruppen.⁸³ Det norska rederiklustret är därmed i termer av sysselsatta ombord det klart största i Norden, avsevärt större än tvåan Danmark. Som framgår av *Tabell 12* nedan, så har trenden under det senaste decenniet dock varit att antalet sjöarbetsplatser minskar (från nästan 70 000 ombordanställda år 2000), och att detta särskilt gäller arbetsplatserna inom de två norska registren (där NOR står för en marginell del av arbetsplatserna). Men även inom den utlandsflaggade delen av tonnage har sjöarbetsplatserna minskat under senare år.

Tabell 12. Ombordanställda och bruttointjäning i norsk utrikessjöfart 2000 och 2009 (avrundade tal)

<i>Ombordanställda (inkl. offshore riggar)</i>				<i>Bruttointäkter (Milj. EUR)</i>	
<i>Norska register (NOR+NIS)</i>		<i>Utländsk registrering</i>		<i>Norsk registrering (DAS+DIS)</i>	
2000	2010	2000	2010	2000	2009
38 300	23 500	31 500	37 600	9,1	11,1 (prel. uppg.)

Källa: Norges Rederiforbund och Statistisk Sentralbyrå

Även när det gäller intäktsutvecklingen uppvisar det norskflaggade tonnage en förhållandevis svag utveckling. Vid millennieskiftet låg den samlade bruttointjäningen för fartygen i de två norska registren på dryga miljarder euro, alltså något under motsvarande intjäning för den danskflaggade flottan.⁸⁴ Intäkterna steg därefter långsamt fram till 2008 då de låg strax över 14 miljarder euro. Under det globala krisåret 2009 rasade intäkterna kraftig och låg enligt preliminära siffror för detta år strax över 11 miljarder euro – att jämföra med den danskflaggade flottan som under åren 2000 till 2010, trots nedgången 2008-2009, mer än fördubblade sina bruttointäkter under samma period.⁸⁵

På samma sätt som för den danska sjöfarten domineras norsk shipping helt av den europeiska och globala efterfrågan. I stort sett är det enbart de ca 5 % av det totalt norskkontrollerade

⁸³ Uppgifterna hämtade från det norska rederiforbundets statistikavdelning.

⁸⁴ Uppgifter om intjäningen för den utflaggade delen av flottan finns inte, vare sig för Danmark eller Norge.

⁸⁵ Det bör dock observeras att statistiken över den norska bruttointjäning sannolikt ligger i underkant. Statistiken innehåller nämligen inte hela intjäningen inom off shore-branschen då denna till vissa delar redovisas som en del i den (landbaserade) tekniska tjänstesektorn. Om hela denna del av sektorn läggs till bruttointjäning så minskar gapet mellan de norska och danska "shippingintjäningen" avsevärt.

tonnaget som finns i NOR-registret som är mera entydigt knutet till hemmamarknaden, varav en betydande del utgörs av offshore servicefartyg knutna till den norska oljeindustrin.

11.3. Tonnageskatt och varierad modell för lönestöd

Norges beskattnings- och stödpolitik är baserad på EU:s direktiv för staters möjlighet att ge stöd till bolag verksamma inom sjöfartsektorn. För att utveckla sin position som en av de ledande sjöfartsnationerna i världen, har Norge som ambition att utveckla skattemässiga incitament i enlighet med de möjligheter som EU:s sjöfartspolitik ger.⁸⁶

Norge införde ett tonnageskattesystem 1996, som 2007 anpassades till de direktiv som EU föreskriver. Förändringen genomfördes för att förbättra förutsättningarna och konkurrenskraften för norsk rederiverksamhet i förhållande till rederiverksamhet i de övriga EU-länder. Det norska tonnageskattesystemet förutsätter att rederiet, för att vara kvalificerad att ta del av systemet, skall vara registrerat i Norge (NOR eller NIS) och omfattas av norsk (eller EU/EES) sjöfartslagstiftning. Beskattningen av rederierna är således styrt av var rederiet är registrerat och inte var fartyget är ”flaggat”. Fartyg registrerade i NIS, med ett utländskt ägande och med internationell verksamhet, beskattas i normalfallet inte i Norge, utan i det land där rederiet är registrerat och är därmed inte kvalificerad att ta del av det norska tonnageskattesystemet. Tonnageskattesatserna, som är baserad på en punktskatt utgår från fartygens storlek per 1000 nettotonnage (NT)/per dag. Skatten gäller varje fartyg enskilt och kan reduceras om fartyget uppfyller t ex speciella miljöföreskrifter.

Norge har som de flesta sjöfartsnationer inom EU även utvecklat ett speciellt skattesystem för de ombordanställda. För NOR-registrerade fartyg gäller att utländsk icke-nordisk besättning är helt befriad från skatt i Norge. Systemet är dock inte ett renodlat nettolönesystem (utan behov av återbetalning av skatter och sociala avgifter) av den modell som t ex Danmark har. Sjömän som är boende i Norge, beskattas i enlighet med det vanliga skattesystemet, en skatt som dock därefter återbetalas till rederiet i enlighet med bruttolönestödmodellen. Det finns dock ett tak på återbetalningen på 198 000 NOK/sjöman och år (2011). Skatteinbetalningar utöver detta belopp behåller staten alltså. Inte heller för NIS-registrerade fartyg gäller nettolönesystemet fullt ut. Beroende på avtal och typ av manskap tillämpas här i mindre

⁸⁶ Se Proposition to the Odelsting (Parliament) No. 1 (2007-2008) Taxation, public charges and customs tariffs resolution.

utsträckning ett bruttosystem med återbetalningar av inkrävda löneskatter på upp till 12 % av bruttolönen.

Norge har även utvecklat ett program för nyinvesteringar som omfattar bidrag och stöd till investeringar i nytt tonnage.⁸⁷

11.4. Statligt stödd kvalitetsutveckling inom rederinäringen

Norges regering har uttryckt en målsättning att utveckla forskning, utbildning, spetskunskap samt innovationer inom sjöfartsektorn i syfte att behålla och utveckla Norges roll som en ledande sjöfartsnation.⁸⁸ Den statliga budgeten för forskning och innovation inom sjöfartsområdet är idag också rätt betydande.⁸⁹ De tre områden som prioriteras är miljö, verksamhet i ”nordområdena” (Nordatlanten, Barents hav) och avancerad transport och logistik. På uppdrag av Närings- og Handelsdepartementet har en enhetlig forsknings och innovationsstrategi tagits fram, Maritim 21, som skapar ett ramverk för norsk sjöfartsforskning fram till 2020.⁹⁰

Sjöfartsforskningen har fokuserats till framförallt två forskningsinstitutioner: Det nationella Forskningsrådet och Innovasjon Norge. Bland annat har programmet ”Maritim virksomhet og offshore operasjoner” (MAROFF) som administreras av Forskningsrådet, fått förlängning och omfattar nu perioden 2010-2020. För detta ändamål har programmet tilldelats 130,1 miljoner kronor för år 2011. Målgrupper för detta program är rederinäring, varvsindustrin, tjänste och produktleverantörer till sjöfartssektorn.⁹¹ Vidare, har andra program som leds av Innovasjon Norge, Forskningsrådet och Selskapet for industrivekst SF (SIWA) utvecklats som har anknytning till sjöfarten.

År 2004 etablerades på initiativ av det norska Närings- og Handelsdepartementet programmet MARUT- Maritim utveckling, som har till uppgift att öka mervärdet och koordinera olika insatser för den norska sjöfartsnäringen. MARUT är ett samarbetsprojekt mellan den norska regeringen, sjöfartsmyndigheter, forskningsmiljöer och sjöfartsnäringen. Som central funktion i MARUT projektet står ett strategiskt råd bestående av närings och handelsministern och

⁸⁷ www.regjeringen.no/en/dep/nhd.html?id=709 15.3.2011

⁸⁸ Se Soria Moria deklARATIONEN, www.regjeringen.no

⁸⁹ Se www.statsbudsjett.dep.no/Statsbudsjettet-2011

⁹⁰ Se www.maritim21.no/?page_id=428

⁹¹ www.statsbudsjett.dep.no/upload/Statsbudsjett_2011/dokumenter/pdf/nhd/nhd.pdf

toppledare från olika delar av sjöfartsektorn, samt representanter för forsknings och arbetsmarknadsorganisationer. Det strategiska rådets uppgift ligger i att diskutera olika näringspolitiska frågor som anknyter till sjöfartssektorn.⁹²

Norge, har även genom bland annat Sjøfartsdirektoratet och Miljøverndepartementet tagit aktiv del i arbetet med miljöfrågor inom sjöfartsindustrin, och samarbetar på olika sätt med organisationer som IMO, EU baserade organ och nationella organisationer. Bland de områden som man valt att fokusera på är *internationella system för hantering av ballast*, och som en effekt av detta arbete, så upptog IMO år 2004 en konvention för kontroll och hantering av ballastvatten och sediment från fartyg. Det norska sjöfartverket tillsammans med det norska miljøverndepartementet kontrollerar och följer också upp konventionen om *olja och kemikalieutsläpp*. Den norska sjöfarten följer reglerna för MARPOL 73/78-konventionen, och där har man aktivt jobbat för en uppstramning av reglerna för transporter av olja och kemikalier både nationellt och internationellt. En reviderad version av konventionen presenterades år 2007⁹³, nämligen den om *upphuggning av fartyg*. I samband med upphuggning av fartyg förekommer många miljöfarliga ämnen och processer, och år 2005 tog IMO ett beslut att skapa internationellt bindande regler kring upphuggning av fartyg. Norge leder detta arbete inom IMO. När det gäller frågan om sjöfartens *luftföroreningar* tar Norge aktiv del genom forskning och utveckling för ny teknik för reduktion av utsläpp från fartyg (Volatile Organic Compounds), utsläpp vid förbränning av avfall samt beträffande bunkeroljans kvalitet. Norge har även aktivt jobbat med dessa frågor inom bland annat IMO för att skapa bättre internationella regler för miljöhantering.⁹⁴

11.5. Offensiv sjöfartspolitik med utrymme för förbättringar

Det norska rederiförbundet⁹⁵ delar regeringens vision om Norge som en ledande sjöfartsnation och stöder den maritima strategi som Nærings- og Handelsdepartementet tagit fram år 2007 med en uppföljning år 2009.⁹⁶ Om Norge skall vara en ledande sjöfartsnation bör det finnas en stor andel fartyg under norsk flagg. Detta faktum är även viktigt för möjligheterna att vara med och påverka utvecklingen av både den nationella som den

⁹² Se www.marut.no/wip4/

⁹³ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, se vidare www.imo.org

⁹⁴ www.sjofartsdir.no/no/Publikasjoner/Faktaark/Fakta_ark_Miljo_og_skipsfart/

⁹⁵ Intervju med Thomas Saxegaard, Seksjonsleder, Norges Rederiforbund, mars 2011.

⁹⁶ Maritime strategi 2007 – Sto kurs – Regeringens strategi for miljøvennlig vekst i de maritime naeringer och Sto kurs – 2 år etter, Regjeringens maritime strategi – rapport 2009

internationella sjöfartspolitikerna. Norge har genom sin position inom sjöfarten möjlighet att påverka utvecklingen för en säkrare och mer miljövänlig sjöfart genom organisationer som IMO och andra sjöfartsrelaterade organisationer. Norges rederiförbund jobbar för att sjöfarten skall vara reglerad med internationellt bindande regler som främjar kvalitetssjöfart. För att detta skall kunna fortsätta bör Norge ha en stor norskflaggad flotta.

En viktig faktor för fortsatt utveckling av den norska sjöfarten är det internationella fartygsregistrets (NIS) möjligheter till att erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ i förhållande till övriga öppna kvalitetsregister. För detta krävs att den norska sjöfartspolitikerna är stabil, förutsägbar och internationellt konkurrenskraftig.

Som framgått ovan finns det idag en nedåtgående trend i antal fartyg och tonnage som är registrerade i NIS. Enligt rederiförbundet är en av orsakerna till nedgången de begränsningar som finns för att registrera sig i NIS. Fartyg kan inte registreras i NIS om det är ett last- eller passagerarfartyg som går på kustfart (mellan norska hamnar), har en fast rutt mellan norsk och utländsk hamn eller fartyg som har sin verksamhet inom den norska kontinentalsockeln (t ex off-shore servicebåtar/transportfartyg). Reglerna har många gånger lett till att rederierna söker alternativa internationella register.⁹⁷ Ett av de register som norska fartyg har registrerat sig i är det danska internationella registret (DIS) där Norge har en modell för hur ett framtida öppet norskt register kunde vara organiserat.

En annan faktor som begränsar konkurrenskraften för det norska internationella registret (NIS) är den fortfarande inte fullt ut genomförda nettolönemodellen, något som minskar konkurrenskraften och möjligheten att anställa vissa typer av kvalificerad arbetskraft. Rederiförbundet anser också att begränsningen i bruttolönestödet på max 198 000 NOK/anställd/år inom NOR är ett problem som skapar merkostnader i förhållande till konkurrerande register.

Rederiförbundet menar att samtliga ovan nämnda begränsningar och problem i regelverket för NOR och NIS måste åtgärdas för att innan den norska sjöfartspolitikerna kan anses vara fullt ut på samma nivå som t ex den i Danmark. Detta är särskilt viktigt beträffande det

⁹⁷ Exempel på register som används av norska redare är Bahamas, DIS/Danmark, Singapore, Cypern, Isle of Man, Marshall öarna, Storbritannien, Barbados och Gibraltar.

internationella NIS-registret. Antal potentiella fartyg för NIS - som nu alltså finns i andra konkurrerande register - uppskattas idag till hela 350 stycken från framförallt Off-Shore och Short-Sea segmenten. En medlemsundersökning som det norska rederiförbundet genomfört pekar på att det största hindret för rederierna att registrera sina fartyg i NIS är de restriktionerna som förorsakas av dess geografiska trafikområdesbegränsningar.

Det som även ses som viktigt för den framtida utvecklingen är att NIS fortsättningsvis upprätthåller en hög servicegrad på samma sätt som konkurrerande register. Det norska rederiförbundet ser även att det är viktigt att det Norska sjöfartsdirektoratet (sjöfartsverket) fortsätter att utveckla och effektivisera den byråkrati som förekommer, för att på detta sätt öka effektiviteten och attraktiviteten i det norska sjöfartssystemet.

En effekt av att norska fartyg registrerar sig i konkurrerande internationella register och i vissa fall flyttar hela sin verksamhet till ett annat land är en nedgång av aktiva norska sjömän inom näringen. Denna nedgång kan vara ett problem inför framtiden om den kunskap och kompetens som finns idag inte utvecklas på samma sätt i framtiden hos de norska redarna. Det är viktigt att även ha normmän anställda på norska fartyg för att ha en möjlighet att vara en del av den framtida utvecklingen inom området.

Restriktionerna hos NIS gör att registret inte är fullt ut konkurrenskraftigt gentemot andra kvalitetsregister som t.ex. DIS. Detta påverkar Norges möjlighet att vända den nedåtgående trenden som lett till att de norska rederierna valt att registrera sina fartyg i andra internationella register. Det som norsk sjöfart behöver är stabilitet i sjöfartspolitikerna på det sätt som det har varit de senaste åren, och de nämnda förändringar som gör NIS till ett konkurrenskraftigt register. Detta skulle skapa tillit till det norska systemet och öka möjligheterna till nyinvesteringar och inregistreringar av fartyg till NIS och att den kunskap och kompetens som har utvecklats skulle kunna bibehållas och utvecklas även i framtiden.

12. Sverige

Med närmare 80 % av Sveriges export transporterad på fartyg, har den svenska sjöfarten en viktig roll i Sveriges ekonomiska tillväxt och i den svenska transportinfrastrukturen. Den internationella konkurrensen inom sjötransportersektorn har även påverkat den svenska sjöfartsnäringsen. Sedan 1970-talet har Sverige sökt efter en politik som ger motsvarande konkurrensförutsättningar för den svenska rederinäringsen som för övriga aktörer på den internationella sjöfartsmarknaden. För att uppnå detta har olika lagar och förordningar avlöst varandra. År 2009 gav den svenska riksdagen en övergripande målsättning för den svenska transportpolitiken (prop. 2008/09:93) som bygger på att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för näringslivet och medborgarna i hela landet.

12.1. Lag mot utflaggning och ett nationellt fartygsregister

1977 introducerades flagglagen, som hade till syfte att förhindra svenskägda fartyg att registrera sig i utländska, internationella register. För att förhindra en utveckling där den svenska fartygsflottan flaggades till andra mer konkurrenskraftiga flaggregister, stiftades en lag, som krävde ett godkännande från det svenska sjöfartsverket vid försäljning av fartyg till utlandet och till registrering av svenska fartyg i utländska register. Lagen motiverades med beredskapsfrågor och behovet att ha en egen flotta i Sverige och aktiva sjömän som bemannar dessa fartyg. Lagen avskaffades 1991 av riksdagen.⁹⁸ Orsaken till att lagen avskaffades var att det inte gick att hindra registrering i utländska register trots lagen, samtidigt som den motverkade intresset för rederierna att registrera nya fartyg i det svenska registret.

Transportstyrelsen i Sverige handhar idag registreringen av svenskflaggade fartyg.⁹⁹ Fartygen skall vara minst 12 meter långa och minst 4 meter breda. Registerplikten gäller även fritidsskepp. Skepp under byggnad i Sverige kan registreras i fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel. Som huvudregel gäller att fartyget skall till mer än 50 % ägas av svenska eller EU/EES medborgare. För företag är registrering möjlig om fartyget är en del av en företagsverksamhet som etablerats och leds/kontrolleras från Sverige. Ett fartyg som registreras i Sverige får inte samtidigt vara registrerat i något annat lands register.

⁹⁸ Se prop. 1991/92:64

⁹⁹ Se www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Fartygsregistret-sjofartsregistret/ (1.4.2011)

12.2. Den svenska sjöfartsnärings

I mitten av 1970-talet stod svensk sjöfart på topp med över 2 % av världstonnaget under svensk flagg. En rad globalt ledande rederier inom tank- och olika delar av torrlastmarknaderna hade sin hemort i Stockholm och Göteborg. Svensk rederinäring låg före den danska sjöfarten och var den klara tvåan efter Norge i den nordiska sjöfartsrankingen. Härtill kom så att landet var en av de klart ledande varvsnationerna med omkring 10 % av världsmarknaden för fartygsbyggen.

Utvecklingen har – efter en mindre återhämtning i början av 1980-talet - därefter dominerats av nedläggningar, konkurser och utflaggningar. Idag står det svenska tonnaget för mindre än 1 % av det globala tonnaget (Iversen et al, 2011), och av de större nordiska länderna är det bara Finland (inkl. Åland) som har en ännu mindre sjöfartssektor.¹⁰⁰

Förklaringarna till den negativa utvecklingen är många. Någon entydigt enda bakomliggande faktor är alltså svår att fastställa. En viktig faktor var dock att den svenska rederinäringen inte på samma sätt som den danska kunde utnyttja det uppsving som kom inom den internationella shipping i slutet av 1980-talet (och som pågick ända till den globala kraschen 2008). Tillväxten var nämligen störst inom ett av de marknadssegment där svensk sjöfart var minst utvecklad – den linjebaserade containertrafiken. En annan klart negativ faktor var att den svenska sjöfartspolitik inte, som framgår av övriga delar av detta kapitel, varit lika aktiv och offensiv som motsvarande danska och norska politik. Någon räddning av i form av ett svenskt register med internationellt konkurrenskraftiga villkor (SIS) inrättades inte.

De överlevande och inom vissa marknadssegment mer framgångsrika delarna av svensk rederinäring (t ex inomeuropeisk ro-pax trafik och olje- och produkttankers) drivs idag i huvudsak inom ramen för utländska register, t ex Bermuda, men också inom de nordiska internationella registren, tidigare i huvudsak det norska (NIS) men numera i växande utsträckning det danska (DIS) och under senare år även det färöiska (FAS). Förutom diverse mindre kustfartyg och specialtonnage samt en del större passagerarfärjor, är det egentligen bara inom ett mer betydande fraktmarknadssegment – ro-ro transport av fordon mellan Sydostasien och Europa/USA - där det hemmaregistrerade tonnaget fortfarande intar en stark

¹⁰⁰ Den översiktliga historieskrivningen är här i huvudsak hämtad från Sjögren et al (2010).

ställning.¹⁰¹ Det av svenska redare kontrollerade tonnaget (inkl. det utlandsflaggade) storlek och utvecklingen under åren efter 2000 framgår av *Tabell 13*:

Tabell 13. Det av svenska rederier kontrollerade tonnaget 2000 och 2010

Marknad, fartygstyp (kommersiell fart < 300 BT)	Antal fartyg				Tonnage (1000 BT)			
	Svensk flagg		Främmande flagg		Svensk flagg		främmande flagg	
	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010
Tankers (inkl. gas & kemisk)	71	60	98	159	1 820	462	2 513	2 823
Bulk o. Torrlast	54	26	103	76	273	109	537	351
Containers (inkl. feeders)		5	3	5		288	8	162
Ro-Ro	59	51	50	39	1 598	1 986	1 355	1 395
Kylfartyg			68	51			715	541
Passagerarfartyg, färjor	26	43	22	26	526	936	446	606
Off-Shore (service fartyg etc)	3	4	7	3	26		61	175
Annat	9	19	10	3	37	21	4	2
Total	222	208	361	362	4 280	3802	5639	6055

Källa: IHS Fairplay och Sjöfartens Analys Institut (SAI)

De svenska rederierna kontrollerade år 2010 sammanlagt ca 570 fartyg (över 300 BT), varav över 360 registrerade i register utanför Sverige. Det sammanlagda tonnaget uppgick till drygt 9,8 miljoner BT – att jämföra med motsvarande danska och norska siffror om 28 respektive 31 miljoner BT. Som framgår av tabellen ovan har det senaste decenniet inte inneburit någon tillväxt av betydelse inom svensk rederinäring. Snarare tvärt om. Det svenskkontrollerade tonnaget under utländsk flagg har visserligen vuxit något, men såväl antalet fartyg som det samlade tonnaget i det egna nationella registret har minskat.¹⁰²

Några aktuella siffror (gällande 2010) på bruttointjäningen och dess utveckling under det senaste decenniet finns inte att tillgå. Den senast tillgängliga statistiken gäller intäkterna för de svenskregistrerade tonnaget under år 2000.¹⁰³ Under detta år uppgick rederiernas bruttointkomster till ca 3,3 miljarder euro, en minskning jämfört med motsvarande uppgifter för 1999 med nästan 8 %. Fraktflottan stod för 73 % av bruttointäkterna medan passagerar- och bilfärjorna stod för resterande 17 %. Enligt den tillgängliga statistiken pendlade bruttointäkterna på nivån kring eller strax över 3 miljarder euro under hela 1990-talet. Motsvarande intäktsnivåer för den nationellt flaggade flottan i Danmark och Norge låg år

¹⁰¹ Enligt information från IHS Fairplay och Sjöfartens analysinstitut (SAI) i februari 2011.

¹⁰² Den fortfarande relativt stora svenskflaggade färjflottan består därtill till betydande del av fartyg kontrollerade av två åländska rederikoncerner.

¹⁰³ Samtliga uppgifter om de svenska rederiernas intäkter är här hämtade från en statistisk sammanställning av Sjöfartens Analysinstitut i Göteborg (SAI, 2001).

2000 kring 10 miljarder euro, och det mesta tyder på att tillväxten därefter – särskilt i Danmark – inte har haft någon motsvarighet i Sverige.

De senaste årens utveckling av antalet ombordanställda pekar i samma nedåtgående riktning. Som *Tabell 14* visar har antalet sjömän och -kvinnor minskat inom såväl det nationella registret som på de svenskkontrollerade fartygen under alternativa flaggor.¹⁰⁴

Tabell 14. De ombordanställda på svenskkontrollerade fartyg 2000 och 2010

<i>Antal ombordanställda (avrundade tal)</i>			
<i>Svenskt register</i>		<i>Utländsk registrering</i>	
2000*	2010	2000	2010
14 100	11 300	10 400	9 600

* Utländsk ombordpersonal saknas i siffrorna för det svenskregistrerade tonnaget 2000.

Källa: IHS Fairplay och Sjöfartens Analys Institut (SAI)

Till skillnad från övriga i undersökningen ingående länder finns det för Sveriges del även statistik rörande de ombordanställdas fördelning på olika typer av fartyg, något som redovisas i tabellen nedan:

Tabell 15. Sysselsättningens fördelning på fartygstyper och flagga 2000 och 2010

<i>Antal ombordanställda (avrundade tal)</i>				
<i>Svenskt register</i>			<i>Utländsk registrering</i>	
<i>Fartygstyp</i>	<i>2000*</i>	<i>2010</i>	<i>2000</i>	<i>2010</i>
<i>Tankers (inkl. produkt.)</i>	2 270	1 450	1 180	1 910
<i>Bulkfartyg</i>	2 500	910	1 850	1 330
<i>Ro-Ro</i>	4 960	3 360	1 600	1 230
<i>Passagerar-fartyg</i>	4 160	5 280	4 400	4 160
<i>Övrigt</i>	190	275	1 380	960

* Utländsk ombordpersonal saknas i siffrorna för det svenskregistrerade tonnaget 2000.

Källa: IHS Fairplay och Sjöfartens analysinstitut (SAI).

¹⁰⁴ Nedgången i antalet ombordanställda inom den svenskflaggade flottan är tom större än vad som framgår av tabell cc. De utländska sjömännen på det svenskregistrerade fartygen 2000 saknas nämligen i statistiken, däremot ingår de i motsvarande siffra för 2010.

Som framgår av *Tabell 15* ovan så domineras ombordsysselsättningen av fyra typer av fartyg och därmed också marknader, nämligen tanksektorn (inklusive produkttankers av olika typer), olika typer av bulktransportfartyg, ro-ro fartyg samt tonnaget inom passagerar- och färjsektorn. Bland det övriga tonnaget är kylfartygen (under utländsk flagg) den litet större gruppen. Den enda sysselsättningstillväxten av betydelse hittar man inom den utlandsflaggade tanksektorn. Den registrerade uppgången i sysselsättningen på de svenskregistrerade färjorna och passagerarfartygen beror i huvudsak på en expansion av färjtonnaget (*Tabell 13*) under perioden. En bidragande faktor bakom tillväxten i passagerarflottan är att två åländska rederier under den här perioden överförde fem större passagerarfärjor och kryssningsfartyg till det svenska registret. En annan sak som i viss mån påverkat uppgången i den registrerade ombordsysselsättningen inom färjsektorn är att den utländska ombordpersonalen inte finns med i siffrorna för år 2000.

Det bör dock avslutningsvis framhållas att bilden på litet längre trots allt inte är lika entydigt negativ som ovanstående siffror ger vid handen. Svensk sjöfart har sålunda under senare år visat betydande anpassningsförmåga och har också satsat offensivt och kvalitetsutvecklande inom framför allt tre marknadsnicher: olje- och produkttankers, trans-oceana fordonstransporter samt passagerar- och ro-pax transporter. De svenska rederiernas nybyggnadsprogram, som i huvudsak gäller fartyg inom tanker- och passagerarsegmenten, omfattar idag 42 fartyg på i storleksordningen sammanlagt ca 0,76 miljon DWT. Huvuddelen av det nybeställda tonnaget kommer att registreras i främmande register, framför allt i Norge, Bermuda, Liberia och UK. Endast 0,1 av de beställda 0,76 miljonerna ton DWT gäller fartyg som kommer att placeras i det svenska nationella registret.¹⁰⁵

12.3. Bruttomodell, specialavtal för utlänningar - men ingen tonnageskatt

Som en effekt av minskande konkurrenskraft för den svenska sjöfartsnäringen och en utflaggning/registrering av svenska fartyg i utländska register, beslutade den svenska riksdagen 1988 att införa ett nytt mera omfattande stödsystem till rederinäringen. I början av 1992 beslutade sedan riksdagen att avskaffa stödet för att skapa förutsättningar för ett nytt stödsystem med modell från det danska internationella fartygsregistret (DIS). Samma år (1992) beslutade riksdagen att återinföra stödet tills det nya fartygsregistret och eventuella

¹⁰⁵ Enligt uppgifter från IHS Fairplay/Sjöfartens analysinstitut i februari 2011.

andra stödåtgärder hade utretts och slutliga ställningstaganden hade tagits i riksdagen. 1994 tillsattes sedan en parlamentarisk utredning¹⁰⁶ som 1995 utmynnade i betänkandet *Svensk sjöfart – Näring för framtiden*.¹⁰⁷

I december 1996 antog riksdagen ett sjöfartspolitiskt beslut¹⁰⁸ som innebar att staten skulle skapa rimliga och långsiktiga lösningar för den svenska sjöfartsnäringen. Staten skulle genom detta beslut på olika sätt tillvarata sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring och skapa rimliga konkurrensvillkor för den svenska rederinäringen. Motivet bakom målsättningen låg ibland annat rederinäringens stora betydelse för utrikeshandeln, för det svenska näringslivet, för att behålla en svenskflaggad handelsflotta och säkra transportförsörjningen vid ekonomiska och politiska krissituationer och bevarande av en kritisk massa för att bevara den svenska sjöfartskompetensen. En av de åtgärder som skulle utredas var ett tonnageskattesystem.

Sverige har sedan 2001 ett särskilt sjöfartsstöd till de rederier med svenskflaggade fartyg (frakt och passagerarfartyg) som huvudsakligen används i utrikestrafik. Stödet utgår från att staten återbetalar de ombordanställdas inkomstskatter, övriga löneavgifter och arbetsgivaravgifter. Stödet, som alltså är uppbyggt enligt bruttomodellen, omfattar både last och passagerarfartyg.

Det svenska så kallade TAP-avtalet är ett ramavtal som tillämpas inom däck-, maskin- och intendenturavdelningarna vid tillfällig anställning ombord i svenskflaggade fartyg som är införda i det svenska skeppsregistret. Avtalet omfattar inte passagerarfartyg eller fartyg som övervägande är sysselsatta i inrikestrafik eller bogserbåtar. TAP-avtalet som förhandlades fram av de fackliga organisationerna och Sveriges redareförening innebär att specialvillkor gäller för en del av besättningen bestående av utländska medborgare på lastfartyg i internationell trafik. Separata villkor gäller för olika befattningskategorier. TAP-avtalet ger rederier möjlighet att reducera bemanningskostnader om förutsättningar för anställning av tillfällig besättning uppfylls. Förutsättningar för att uppfylla kriterierna kan exemplifieras med att tillsvidareanställning i rederiet eller managementföretaget inte skall medföra uppsägning på grund av arbetsbrist. Dock har (fast)anställda inom rederiet företrädesrätt framför den som

¹⁰⁶ Se SOU 1995:112

¹⁰⁷ *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar Betänkande av Utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar, Stockholm oktober 2010*

¹⁰⁸ Se prop. 1996/97:1

är tillfälligt anställd om till exempel en arbetsbristsituation skulle uppstå i rederiet.¹⁰⁹ I slutet av 2009 var totalt 682 sjömän (fartygsbefäl, maskinbefäl och manskap) anställda via ett TAP-avtal. Samtliga TAP-anställda sjömän var från Filipinerna.¹¹⁰

De flesta europeiska sjöfartsnationer har infört tonnageskattesystem för att skapa förutsättningar för en konkurrenskraftig sjöfartindustri förutom Sverige. Genom en flerpartimotion hösten 2003, tillsattes 2004 en utredning med fokus på en svensk tonnageskatt, som presenterades 2006.¹¹¹ Utredningen fastslog behovet av ett tonnageskattesystem för en konkurrenskraftig svensk sjöfart. År 2007 tog sedan riksdagen beslutet att införa tonnageskatt, men trots många motioner och interpellationer¹¹² har den svenska regeringen än så länge inte verkställt beslutet från riksdagen. Sedan 2007 har flera ytterligare utredningar gjorts om den svenska sjöfarten som till exempel: *Sveriges sjöfartssektor - En viktig del i en svensk maritim strategi* (2010), *Konkurrensförutsättningarna för sjöfart undersvensk flagg* (2010) och *Stadig eller flexibel kurs? – om sjöfartspolitik i sex länder* (2010). Steget mellan utredning och konkret handling tycks alltså vara långt i denna för den svenska sjöfarten så viktiga fråga.

12.4. Rederinäringen kritisk till den svenska sjöfartspolitik

Den svenska flaggan uppfattas idag inte som konkurrenskraftig av den svenska sjöfartsnäringen som också konstaterar att stora delar av den svenska handelsflottan därför har flaggat ut under senare tid.¹¹³ Det är i första hand lastfartyg i internationell trafik som har sökt sig till mer konkurrenskraftiga flaggregister.

Sveriges redareförening driver frågan om ett internationellt register med förebild från det danska DIS, men det krävs en politisk vilja och politiska beslut för att detta skall kunna genomföras. Den svenska redareförening anser att det är en mycket allvarlig och dramatisk period som svensk sjöfart nu genomgår, och om inte ett positivt besked om en mer konkurrenskraftig svensk flagga snart presenteras, kommer utflaggningen att fortsätta och

¹⁰⁹ Se www.sjofolk.se/ssf/index.php?option=com_docman&task=doc_details&gid=21&Itemid=TAP-avtal (16.2.2011).

¹¹⁰ Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar, SOU 2010:73

¹¹¹ www.sweship.se/Files/Tonnageskatteutredningen%20SOU%202006%2020.pdf

¹¹² Se ex. Interpellation 2008/09:589 eller Motion 2009/10:Sk345 Tonnageskatteproposition

¹¹³ Håkan Friberg VD, Sveriges Redareförening, Februari 2011.

inom en nära framtid kommer det då i stort sett inte finnas några lastfartyg kvar under svensk flagg.

Sveriges redareförening anser dock att det finns en politisk ambition att göra något åt den kritiska situation men att tiden håller på att rinna ut om inget snart görs. Det grundläggande problemet är att den politiska uppfattningen i Sverige likställer sjöfarten med övriga industrier och näringsområden i Sverige. Politikerna utgår från en inhemsk (landbaserad) konkurrenssituation i sin jämförelse, på vilket man sedan utvecklar sin syn på hur sjöfartspolitikerna skall utformas.

13. Sjöfarten och politiken. En sammanfattande analys

Genomgången av rederisektorn och den nationella sjöfartspolitikerna i Norden (exkl. Island) samt de två baltiska staterna Estland och Lettland visar att regionens shipping - trots den betydande nedgång som skett i flera av länderna - fortfarande är en kraft att räkna med. Den av rederier och ägare i Norden och de två baltiska staterna kontrollerade flottan kan sålunda idag uppskattas till upp emot 9-10 procent av världens samlade tonnage.¹¹⁴ Inom flera marknadssegment hör regionen till de globala ledarna. Detta gäller inom delar av passagerarsjöfarten, den linjebaserade containertrafiken, kemiska och andra specialiserade transporter av flytande vätskor, kyltransporter, Ro-Ro och biltransporter samt olika typer av off shore specialfartyg (Ekeberg 2011).

Samtidigt som de mest framgångsrika delarna av regionens shipping har blivit allt mer specialiserade på vissa fartygstyper (t ex containerfartyg) och marknader (t ex kylfrakter), har utvecklingen gått mot en diversifiering när det gäller ägande, befraktning, fartygsdrift och - inte minst - användning av olika fartygsregister och flaggor. De mest framgångsrika shippingmiljöerna har lyckats *kombinerat ökad marknadsspecialisering med ett flexibelt utnyttjande av flera olika flaggregister och former av ägande, drift och management av fartyg*. Huvuddelen av regionens tonnage opereras sålunda idag inom ramen för nordiska/baltiska register med internationellt konkurrenskraftiga villkor, alternativt öppna fartygsregister runt om i världen. Verksamheten har också breddats när det gäller ägandet och sätten att operera och befrakta fartygen.

Sjötransporterna ingår numera i ett *avancerat multi-modalt transportsystem* där sjöfarten är en viktig del i en integrerad transportkedja från producent till konsument. Detta leder till en komplex verksamhetsmiljö med växande koordineringskrav mellan en mängd olika aktörer inom ett över tiden allt mer integrerat logistiksystem för land-, sjö- och lufttransport (Ingo et al 1999).

¹¹⁴ Skattningen baserad på Ekeberg (2011) kompletterad med den statistik som presenterats ovan i denna rapport.

13.1. Olika förutsättningar i Väst- och Östnorden

Sammanställningen av den senast tillgängliga rederistatistiken i *Tabell 16* visar hur olikartat sjöfarten utvecklats inom olika delar av den studerade regionen. Som framgår av tabellen kontrollerar de danska och norska rederierna idag hela 80 % av regionens samlade fartygstonnage och upp emot 75 % av de ombordanställda. Föga överraskande genererar de två dominerande nordiska sjöfartsmiljöerna uppskattningsvis också 80 - 85 % av de samlade bruttointäkterna.

Tabell 16. Den nordiska handelsflottan (exkl. Island, inkl. Estland, Lettland) 2010
(Skattade, inte fullt jämförbara värden)

Land Register/flagga	Antal fartyg inkl. pass. fartyg (>300 BT)	Totalt tonnage (ca 1000 BT)	Antal ombord- anställda (ca)
DANMARK Nat./utl. flagga	580/887	11 700/15 900	17 800/10 000
ESTLAND Nat./utl. flagga	33/n.a	332/n.a.	n.a/n.a
FINLAND Nat./utl. flagga	69/24	1 085/850	1 860/n.a.
FÄRÖARNA Nat. /utl. flagga	56/n.a	240/n.a	n.a/n.a
LETTLAND Nat./utl. flagga	71/n.a	337/n.a	700/n.a
NORGE Nat./utl. flagga	844/992	16 000/15 400	23 500/37 600
SVERIGE Nat./utl. flagga	208/362	3 800/6 100	11 300/9 600
ÅLAND (2009; >500 BT) Nat./utl. flagga	44/25	470/690	3 140/1 830
TOTALT Nat./utl. flagga Summa	1 905/2 290 4 195	33 964/38 940 72 904	(>60 000) (>60 000)

Trots de likartade internationella konkurrens- och marknadsförutsättningarna är det alltså svårt att se den nordiska och baltiska sjöfarten som näring med gemensamma intressen och verksamhetsförutsättningar. *Avståndet är mycket stort mellan de kraftfulla norska och danska maritima miljöerna å ena sidan, och de jämförelsevis små och splittrade sjöfartsmiljöerna i Finland och Sverige samt de två i studien ingående Baltiska staterna å den andra sidan.* I de två västnordiska staterna utgör rederinäringen motorn i ett bredare och, även med internationella mått mätt, sofistikerat maritimt kluster som ger betydande bidrag till respektive lands BNP och exportinkomster. I Östersjöregionen spelar däremot - med undantag för Åland - sjöfarten en mer undanskymd och blygsam roll i den omkringliggande ekonomin.

Även i politiska termer är skillnaden stor. I de två västnordiska länderna (inkl. Färöarna) har sjöfarten och klustret av aktiviteter kring den egentliga rederiverksamheten ett starkt politiskt stöd. Det var också här som egna internationella skeppsregister med konkurrenskraftiga bemannings- och beskattningsregler först introducerades i Norden. Detta skedde som ett direkt svar på ”utflaggningsvågen” i slutet av 1970- och början av 1980-talen, då konkurrensen från alternativa register med internationellt anpassade konkurrensförutsättningar inte var så skarp som den nu är.

I Norge och Danmark finns det också ett brett och väl utvecklat partnerskap kring de maritima utvecklingsfrågorna. Förutom näringen och berörda sektormyndigheter ingår här även omfattande statliga innovationssatsningar, olika forsknings- och utbildningsorgan samt en rad lokala och regionala aktörer. En viktig del av politiken är också att så långt som möjligt underlätta rederiernas verksamhet genom att skapa så smidiga och flexibla system för myndighetsövervakning och kontroll som möjligt.

Sjöfartspolitikerna i den östra delen av den studerade regionen har inte den ekonomiska styrka, och inte heller den breda ”klusteruppslutning”, som finns i de två ledande sjöfartsnationerna. Här har näringen som regel inte alls samma höga prioritet, något som också avspeglar sig i passivitet, politisk oenighet och senfärdighet när det gäller en nationell implementering av de konkurrensförstärkande stödåtgärder som sedan decennier tillbaka inte bara godkänts, utan och uppmuntrats, av EU.

13.2. Maritim kompetens, politiskt stöd, partnerskap och timing

En viktig slutsats av ovanstående analys är att en ekonomiskt framgångsrik och nationellt betydelsefull shippingsektor i praktiken förutsätter förekomsten av flera *kritiska framgångsfaktorer*. Av dessa framstår fyra som särskilt viktiga för en långsiktigt konkurrenskraftig rederinäring.

Den första och mest grundläggande förutsättningen är en *maritim kärnkompetens* med djupa traditioner och ett väl utvecklat internationellt branschnätverk som gör det möjligt att oberoende av hemlandets begränsade handelsvolymmer framgångsrikt konkurrera på den globala marknaden för sjötransporter. Utan en sådan välutvecklad och internationellt förankrad kompetens hos näringens nyckelaktörer saknas de grundläggande förutsättningarna för en expansion av verksamheten. Om det brister här, kan inte ens den mest ambitiösa och offensiva nationella sjöfartspolitik åstadkomma särskilt mycket i den krävande konkurrensmiljö som internationell shipping idag har att verka inom.

Den andra avgörande framgångsfaktorn är det *nationella regelverket* och den lagstiftningen inom vars ramar sjöfarten bedrivs. Utan i förhållande till alternativa sjöfartsmiljöer någorlunda konkurrensneutrala förutsättningar för bemanning, skatter och fartygsdrift överlever i det långa loppet inte ens ett ursprungligen aldrig så kraftfullt och kompetent rederikluster. En bristfällig och inflexibel nationell sjöfartspolitik leder som regel till en marginalisering av rederinäringen med konkurser, nedläggningar och fartygsutflaggningar som i det långa loppet inte kan uppvägas av de nyetableringar som ändå i varierande grad alltid finns inom branschen.

Den tredje viktiga faktorn är en *bred uppslutning* kring rederisektorn inom det omgivande samhället - från den lokala upp till den nationella nivån. Vad som krävs är en väl flexibel samverkan i syfte att utveckla och stärka den maritima sektorn där samtliga, privata såväl som offentliga, aktörer av betydelse deltar. Förutom en konkurrenskraftig statlig politik gällande rederiernas grundläggande verksamhetsbetingelser, förutsätts aktiva insatser av för viktiga näringen arbetskrafts- och utbildnings- och forskningsinstitutioner - men även av fackföreningar, lokala opinionsbildare och samarbetspartners inom de delar av näringslivet som bygger mycket av sin försäljning på efterfrågan inom rederibranschen. Vad som krävs är

med andra ord ett brett och aktivt offentlig-privat partnerskap (s.k. Private-Public Partnership, PPP) som hela tiden följer upp och stöttar utvecklingen inom den maritima sektorn.

Den fjärde och sista kritiska faktorn är på många sätt att betrakta som en direkt följd av hur pass väl utvecklade de ovan nämnda framgångsfaktorerna är. Det handlar här om den viktiga förmågan till *flexibilitet och timing* hos det maritima partnerskapets aktörer, då inte minst hos rederinäringen själv men också hos de statliga aktörer som beslutar om utformningen av för branschens konkurrenskraft centrala nationella policies och stödåtgärder. Rätt politik som sätts in vid fel tillfälle - eller så sent att den har små möjligheter vända en redan allt för långt gående negativ utveckling - visar sig ofta vara av begränsat värde, något de nordiska och baltiska stater som nyligen etablerat (eller först nu är på väg att introducera) en mer konkurrenskraftiga sjöfartspolitik sannolikt kommer att få erfa. Det står också klart att en rederinäring som i sina nyinvesteringar och marknadssatsningar hamnar fel i förhållande till den snabba marknadsmässiga, logistiska och tekniska utvecklingen av de globala sjötransporterna - oavsett statliga stödåtgärder - förr eller senare slås ut av mer kompetenta och konkurrenskraftiga sjöfartsmiljöer.

13.3. Den nordiska och baltiska sjöfarten

Den kanske tydligaste slutsatsen av denna studie är att Danmark och Norge står i en klass för sig inom nordisk och baltisk sjöfart. *Norge* är av tradition en av Europas främsta shippingmiljöer och har genom sin gedigna kommersiella och marintekniska kompetens samt betydande kapitalresurser kunnat försvara sin position som regionens fortsättningsvis största sjöfartsnation. En gradvis allt mer konkurrenskraftig statlig politik har här varit viktig, även om det periodvis sett ut som om politiken inte fullt ut haft den flexibilitet och timing som är så viktig även för en så pass resursstark och kompetent shippingmiljö som den norska.

Trots den norska styrkepositionen, framstår ändå *Danmark* som regionens idag mest offensiva shippingnation. Från en tidigare rätt så modest position som Nordens tredje sjöfartsnation, klart mindre än den svenska och bara en bråkdel av den norska sjöfarten, är Danmark idag nästan jämbördigt med Norge. Landets rederinäring har sedan mitten av 1980-talet genomgått en dramatisk utveckling och är idag en global ledare inom den så expansiva och inkomstbringande trans-oceana containersjöfarten. En i grunden ytterst kompetent maritim

miljö med ett betydande mått av handels- och sjötransportkunnande, har lett till rätt satsningar i rätt tid på de mest inkomstbringande delarna av den globala sjöfarten.

God timing, kraftfulla stödåtgärder och en ambition att utveckla rederinäringen till en global tätt position med positiva kringeffekter för hela den danska ekonomin har även karaktäriserat statsmaktens sjöfartspolitik. Klart positiva framgångsfaktorer har också varit det breda stödet från det kringliggande samhället med fokus på för näring viktiga stödfunktioner på lokal, regional och nationell nivå - en välutvecklad PPP-miljö alltså.

Färöarna är en liten och rätt sent tillkommen aktör med ambitioner inom internationell shipping. Genom sitt egna internationellt register med konkurrenskraftiga villkor har man under senare år försökt etablera sig som en sjöfartsnation av betydelse - åtminstone i ett nordiskt sammanhang. På samma sätt som i Danmark och Norge finns det ett starkt politiskt stöd för den här utvecklingen, och den färöiska självstyrelsen har också möjliggjort en egen sjöfartspolitik. Även om klara framsteg i form av ”inflaggat” utländskt tonnage kan noteras, så begränsas dock expansionsmöjligheterna i viss mån av det faktum att ögruppens maritima kärnkompetens trots allt främst finns inom fiskerinäringen och inte inom den globalt inriktade handelssjöfarten. Ett andra potentiellt problem är den i tiden rätt sena satsningen på ett öppet internationellt register, i ett läge då konkurrensen från alternativa register och flaggor (inte minst i moderlandet Danmark) redan är mycket hård.

Om dansk sjöfart utmärkt sig med sin växande styrka och närvaro på de globala sjötransportmarknader, så gäller den motsatta utvecklingen för *Sverige*. Från en tidigare stark andra position efter sjöfartssuveränen Norge, har landet sedan mitten av 1980-talet halkat ordentligt efter i sjöfartshänseende. Trots ett förhållandevis gott utgångsläge med en av tradition omfattande internationell sjöfart och en stark position inom flera maritima relaterade landnärings, lyckades man aldrig på allvar återkomma som en sjöfartsnation att räkna med efter utflaggningsvågen i slutet av 1970 och början av 1980-talet. Näringen drogs istället ned av egna felsatsningar med åtföljande konkurser, och i slutet av 1980-talet återstod väldigt litet av en tidigare även internationellt sett framgångsrik svensk sjöfart.

Någon offensiv statlig politik i syfte att återetablera Sverige som en konkurrenskraftig sjöfartsnation har inte heller kommit till stånd och stödet från övriga delar av samhälle och

näringslivet har varit magert. Till skillnad från Norge och Danmark ses inte längre svensk rederinäring som en viktig exportindustri, utan snarare som en av flera möjliga sätt att tillgodose landets behov av ekonomiskt effektiva transporter.

Finland är en med internationella mått liten sjöfartsnation. Även inom den nationella ekonomin är rederibranschen marginell och saknar den ekonomiska och politiska tyngd som kännetecknar näringen i Norge och Danmark, och som tidigare även i viss mån gällde för Sverige. Finländsk sjöfartspolitik har därför av tradition karaktäriserats av svagt statligt engagemang och en begränsad förståelse för sjöfartens speciella verksamhetsförutsättningar och problem. Ständiga intressekonflikter och bristande facklig förståelse för näringens speciella konkurrensproblem och behov har inte heller underlättat situation. Och som i fallet med dagens Sverige har sjöfarten i Finland aldrig setts som en exportnäring, utan snarare som en del av exportindustrins "transportdivision".

Finland har dock nyligen - till skillnad från Sverige - bestämt sig för att fullt ut implementera den på EU-nivån sedan lång tid tillbaka godkända sjöfartspolitikerna med internationellt sett konkurrenskraftiga villkor. Det är dock oklart om detta kommer att leda till de förväntade effekterna. Den finska rederinäringen har genom utflaggningar, nedläggningar och bristande nyföretagande genomgått en marginalisering som sannolikt inte är lätt att återhämta sig från. Härtill kommer så att utformningen av skattesystemet för utländsk arbetskraft och problem med nyligen gjorda ändringar i EU's regelverk för statsstöd ytterligare tycks fördröja och försvåra en effektiv implementering av den nya politiken - de negativa konsekvenserna av senfärdighet och dålig timing i politiken om man så vill.

Ett särskilt problem i anslutning till den finska sjöfartspolitikerna är självstyrda *Åland* med sin omfattande rederiverksamhet och djupa traditioner inom internationell shipping. Åländsk sjöfart är storleksmässigt i de flesta avseenden jämförbar med den fastlandsbaserade finska rederinäringen. Räknat i antal ombordanställda är den nästan dubbelt så stor. Det här betyder att sjöfarten är en för hela Åland kritiskt viktig näring, närmast att jämföra med Färöarnas beroende av fisket för sin ekonomi och sina exportintäkter. Till skillnad från Färöarna har dock det åländska självbestämmandet inte utsträckts till ögruppens viktigaste näringsgren. Åländsk shipping har därför drabbats i samma utsträckning som den fastlandsbaserade shippingen av bristerna i den hittills förda sjöfartspolitikerna. Lösningen har varit etablering i

öppna internationella register samt en stark specialisering av det kvarvarande tonnaget under nationell flagg inom den östersjöbaserade passagersjöfart där ekonomiska förutsättningar fortsättningsvis ges av möjligheten till lönsam tax free försäljning ombord. Precis som för finländsk sjöfart i övrigt återstår dock att se om den nyligen beslutade, men ännu inte fullt ut implementerade, politiken kommer att ge de positiva nyetablerings- och tillväxteffekter som är ett långsiktigt överlevnadskrav för åländsk sjöfart.

Liksom Finland är Lettland och Estland mycket små sjöfartsnationer. Den samlade åländska rederinäringen är sålunda större än motsvarande näring inom båda dessa östersjöländer. *Lettland* har i och för sig av tradition en relativt stark maritim aktivitet baserad på en omfattande internationell transithandel via hamnen i Riga. Landet har också sedan drygt tio år tillbaka också ett öppet register med internationellt konkurrenskraftiga villkor. Detta har dock inte lett till någon märkbar expansion eller förstärkning av den lettiska sjöfarten som fortsättningsvis bedriva huvuddelen av sin verksamhet under utländsk flagg.

Den förhållandevis tunna maritima miljön har ännu svagare traditioner i grannlandet *Estland*, ett land som i dagsläget inte heller bedriver någon aktiv sjöfartspolitik. Den estniska sjöfarten består idag dels av insjö- och kusttrafik samt ett större rederi som enbart sysslar med tax-free baserad passagerartrafik på samma rutter som de två stora åländska passagerarrederierna. Mycket talar för att den maritima miljön i Lettland och Estland är för tunn och splittrad för att ens den mest offensiva och konkurrenskraftiga statliga politiken skall kunna göra dem till första rangens sjöfartsnationer.

13.4. Rederinäringen och politiken - avslutande reflexioner

En långsiktigt framgångsrik sjöfart förutsätter som regel starka lokala och regionala maritima traditioner och en över generationer upparbetat kärnkompetens med den flexibilitet och förmåga till nytänkande anpassning till ständigt växlande marknadsbetingelser och konjunkturer. Politiken är alltså inte den enda, och sannolikt inte heller den viktigaste, nyckeln till framgång inom internationell sjöfart. Ett till sjöfartens behov anpassat nationellt regel- och skattesystem levererar inte av sig själv en ekonomiskt expansiv rederinäring. Utan den ”kritiska massa” i form av en väl utvecklad och diversifierad shippingverksamhet, står sig politiken ofta slätt. Erfarenheterna visar också att försöken att bygga upp helt nya maritima miljöer sällan leder till snabba resultat, något som bekräftas av de hittills rätt begränsade

resultaten av de öppna registren i Lettland och på Färöarna. Vikten av en sedan gammalt väl utvecklad sjöfart illustreras av den åländska rederinäringen som - trots en historiskt sett föga sjöfartsvänlig nationell policyregim - ändå kunnat överleva och behålla sin dominans inom Ålands ekonomi.

Även om det huvudsakliga utvecklingsansvaret ligger hos branschen själv, står det ändå klart att politiken är viktig för möjligheterna till långsiktigt uthållig expansion på de allt mer konkurrensutsatta globala frakt- och passagerarmarknaderna. Sjöfartspolitikern avgörs idag i huvudsak på två nivåer. På den övergripande EU/EES-nivån ges ramarna för det legala regelverk som är av stor betydelse för sjöfartens verksamhetsbetingelser och internationella konkurrenskraft. På den nationella nivån avgörs om, hur och i vilken utsträckning de på europainivån givna ramarna omsätts i praktisk sjöfartspolitik. Det här betyder att de faktorer som i den konkreta vardagen gör skillnaden mellan en väl fungerande och framgångsrik sjöfartspolitik inte bestäms i Bryssel utan i de nationella huvudstäderna.

Att den nationella policymiljön är viktig visar här inte minst kontrasten mellan den danska och den svenska utvecklingen. Medan danskarna satt upp tydliga mål och genomfört kraftfulla åtgärder i syfte att främja landets maritima näring, har den svenska sjöfartspolitikern präglats av passivitet och bristande flexibilitet. Den här skillnaden i den nationella politiken har med största sannolikhet bidragit till den dramatiskt olika utvecklingen av de två ländernas rederinäringar, där Sverige från att ha varit en betydligt större operatör av internationell sjöfart numera är klart passerad av Danmark som sjöfartsnation.

I den hårda konkurrens som idag råder på de globala shippingmarknaderna räcker det inte heller med en statlig politik som utan större engagemang passivt kopierar de upplägg som EU-regelverket möjliggör och som andra länder ofta redan genomfört. Vad som krävs är en offensiv politik som i alla sina detaljer kontinuerligt strävar efter att underlätta, stödja och förbättra den egna sjöfartens verksamhetsförutsättningar. De danska myndigheterna arbetar sålunda oupphörligt med att finslipa och förbättra sitt stöd till landets maritima kluster. Resultatet har blivit en stabilitet och tilltro till sjöfartens utvecklingsmöjligheter som främjar ökande nyinvesteringar och innovationer inom dansk shipping. Den danska shippingmiljön är därför - föga överraskande - den enda i Norden och Baltikum som idag generera ett mer betydande inflöde av fartyg och nyinvesteringar från utländska shippingintressen.

Referenser

Litteratur och rapporter

- Adeltoft, J. Skade, S., Sørensen, M.b. Fritz, J. & Hansen, B. (2010): *Shipping Strategy 3.0 – After the Storm. Shipping Whitepaper 2010*. Copenhagen-Stockholm-Oslo: Quartz+co
- Economist (2011): *Very big ships - The Danish armada*. February 26 - March 4 issue, p. 61
- Ekberg, E. (2011): *Nordic Shipping 1960-2008. A Statistical Overview*. (Kommande)
- FAS (2010): *Faroe Islands: The Flag State with a competitive edge*. Torshavn: Faroe Islands national and international ship register
- Hedegaard, L. & Lindström, B. (1998): "The North European and Baltic Opportunity." I Lindström & Hedegaard (eds.): *The NEBI Yearbook 1998. North European and Baltic Sea Integration*. Berlin: Springer International
- Hedegaard, L. & Lindström, B. (2003): "The NEBI Area Ten Years Later." I Lindström & Hedegaard (eds.): *The NEBI Yearbook 2003. North European and Baltic Sea Integration*. Berlin: Springer International
- Ingo, S., Källström, L. & Lindström, B. (1999): *Sea Transport in the Baltic Sea Region*. Mariehamn: Ålands statistik- och utredningsbyrå, ÅSUB-rapport 1999:15
- Iversen, M. J., Lange, E. & Tenold, S. (2011): *Global Shipping in Small Nations. Shipping in the Nordic Countries 1960-2010*. (Kommande)
- Karlsson, A. & Lång, S. (2009): *The Nordic Approach. A Study of the Strategic Recipes and Competitive Behaviors of the Nordic Shipping Finance and Maritime Insurance Industries*. Mariehamn: Åland International Institute of Comparative Island Studies, AICIS-Working Paper 2009:2
- Kinnunen, J. & Lindström, B. (2010): Den ålandsbaserade sjöfartens ekonomiska betydelse. En studie av klustereffekter och framtidsscenarier. Mariehamn: Ålands statistik- och utredningsbyrå, ÅSUB-Rapport 2010:6
- Laaser, C-F. & Schrader, K. (2003): "Knocking on the Door: The Baltic Rim Transition Countries Ready for Europe?" I Lindström & Hedegaard (eds.): *The NEBI Yearbook 2003. North European and Baltic Sea Integration*. Berlin: Springer International

Latvian Institute (2001): *The Latvians: A Seafaring Nation*. Riga: The Latvian Institute.

Lundqvist, L. & Persson, L-O. (1998): "Current Trends in Economic Integration." I Lindström & Hedegaard (eds.): *The NEBI Yearbook 1998. North European and Baltic Sea Integration*. Berlin: Springer International

Norges Rederiforbund (2010): *Shipping and Offshore Activities*. Quarterly Information. No. 3/2010

SAI (2001): *Rederistatistik. Helåret 2000*. Göteborg: Sjöfartens analysinstitut

Sjögren, H., Lennerfors, T.T. & Poulsen, R.T. (2010): *Carriers of Competence – The Transformation of Swedish Shipping 1970-2010*. Papper presenterat på konferensen "The Global Shipping Industry in the 21st Century: Dynamics and Transformative Capacity", Pril 2010, Åland International Institute of Comparative Island Studies (AICIS)

Svensk sjöfartstidning, (2010), 29 januari

Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar Betänkande av Utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar, Stockholm oktober 2010

Vitismann, M. (2007): *Estonia cannot cope with shipping aid*. Scandinavian Shipping Gazette, December 21, 2007.

Övriga källor

Europeiska kommissionen <http://ec.europa.eu> (17.01.2011)

International Chamber of Shipping och International Shipping Federation, www.marisec.org (04.01.2011)

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, www.imo.org, (05.01.2011)

The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, <http://parismou.org>, (05.01.2011)

United Nations Conference on Trade and Development, www.unctad.org/en/docs/rmt2010ch2_en.pdf, (5.1.2011)

Danmark

Danish Maritime Authorities, www.dma.dk (14.1.2011)

Danmarks redarförening, www.shipowners.dk, (5.1.2011), och www.danishshipping.com (18.1.2011)

Det blå Danmark, www.worldcareers.dk/ (31.1.2011)

Green Ship of the Future, www.greenship.org/(14.1.2011)
Information - danske lagar, www.retsinformation.dk (21.3.2011)
Ministry of Economic and Business Affairs, www.oem.dk
Skattministeriet, www.skat.dk, (18.01.2011)
Sjöfartsstyrelsen, www.sofartsstyrelsen.dk/Sider/Forside.aspx, (14.1.2011)

Finland

Finländska sjöfartsmyndigheterna, <http://portal.fma.fi>, (17.2.2011)
Kommunikationsministeriet, www.lvm.fi, (15.2.2011)
Rederierna i Finland, www.shipowners.fi, (15.2.2011)
Statens författningsdatabas – Finlex, <http://www.finlex.fi/sv/>
Trafiksäkerhetsverket, www.trafi.fi/sv, (17.2.2011)

Färöarna

Faroe Island National and International Ship Register, www.fas.fo, (11.3.2011)

Lettland

Investment and Development Agency of Latvia, www.liaa.gov.lv (01.03.2011)
Latvian Shipping Company, www.lk.lv, 17.2.2011
Maritime Administration of Latvia, www.lja.lv, (1.3.2011)

Norge

Finansdepartementet, www.statsbudsjett.dep.no, (11.3.2011)
Forskings- og sammarbetsorganisationen MARUT, www.marut.no/wip4/, (22.03.2011)
Maritim forsknings och innovationsstrategi, www.maritim21.no/?page_id=428, (11.03.2011)
Lovdata – rettsluginformation, www.lovdato.no, (08.03.2011)
Norges rederiforbund, www.rederi.no, (24.3.2011)
Næringsdepartementet, www.regjeringen.no, (08.03.2011)
Sjøfartsdirektoratet, www.sjofartsdir.no/, (24.3.2011)
Skipsregistrene, www.nis-nor.no, (24.3.2011)

Sverige

Transportstyrelse, www.transportstyrelsen.se (1.4.2011)

Seko Sjöfolk, www.sjofolk.se, (16.2.2011)

Sveriges redareförening, www.sweship.se, 16.2.2011

Sjöfartens Analys Institut (SAI), www.sai.se, (16.2.2011)

Referenspersoner

Friberg, Håkan VD, Sveriges Redareförening, februari 2011

Hansen, Jan Fritz Vicedirektør vid Danmarks Rederiforening, mars 2011

Ikaunieks, Antons vice president för Lettlands redareförening/ Latvian Shipowners' Association, mars 2011

Kalmus, Jaan, vice president för Estonian Shipowners' Association (Eesti Laevaomanike Liidu), mars 2011

Nilsson, Lennart, VD, Sjöfartens Analys Institut, februari/mars 2011

Petersen, Tommy VD, FAS, februari 2011

Saxegaard, Thomas Seksjonsleder, Norges Rederiforbund, mars 2011

Widén, Olof VD för Rederierna i Finland, mars 2011.

ÅLANDS STATISTIK OCH UTREDNINGSGSBYRÅ

Ålands statistik- och utredningsbyrå, ÅSUB, är en fristående enhet vars huvuduppgift är att verka som Ålands officiella statistikmyndighet och bedriva kvalificerad utrednings- och forskningsverksamhet.

ÅSUB producerar fortlöpande aktuell statistik inom en rad olika samhällsområden. Tyngdpunkten i analysverksamheten utgörs av utredningar inom det ekonomisk-politiska området. Statistiska sammanställningar publiceras regelbundet i serierna ÅSUB Statistik och ÅSUB Statistikmeddelande, medan serien ÅSUB Rapport innehåller utredningar, analyser och annan information om Ålands ekonomi och samhälle.

Mer information om verksamheten och publikationer finns på ÅSUB:s hemsida www.asub.ax



ÅLANDS STATISTIK- OCH
UTREDNINGSGSBYRÅ

Tfn +358 (0)18 25490
Fax +358 (0)18 19495
info@asub.ax
www.asub.ax

Ålandsvägen 26
PB 1187
AX-22 111 MARIEHAMN