



CHALMERS



Den svenska handelssjöfarten ur ett politiskt perspektiv

Kandidatarbete inom Sjökapstensprogrammet

JAKOB ANDERSSON

SEBASTIAN ELFSTRÖM

Den svenska handelssjöfarten ur ett politiskt perspektiv

Kandidatarbete i mekanik och maritima vetenskaper

JAKOB ANDERSSON
SEBASTIAN ELFSTRÖM

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Avdelningen för maritima studier
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige 2019

Den svenska handelssjöfarten ur ett politiskt perspektiv

JAKOB ANDERSSON
SEBASTIAN ELFSTRÖM

© JAKOB ANDERSSON, 2019
© SEBASTIAN ELFSTRÖM, 2019

Kandidatarbete 2019:05
Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Chalmers tekniska högskola
SE-412 96 Göteborg
Sverige
Telefon: + 46 (0)31-772 1000

Omslag:
Foto på en soluppgång sommaren 2018 [Foto: Sebastian Elfström]

Tryckeri /Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Göteborg, Sverige 2019

Sammanfattning

Under en lång period av utflaggningar från Sverige uppgick den svenska handelsflottan år 2017 till endast 89 fartyg, vilket är det lägst uppmätta antalet någonsin. För att svenska rederier skall kunna bedriva verksamhet i Sverige och bidra till näringens utveckling krävs rätt förutsättningar. Vidare behöver dessa innebära sjöfartspolitisk förutsägbarhet och långsiktiga satsningar vilka kommer bidra till en svensk konkurrenskraftig maritim näring. En konkurrenskraftig maritim näring kräver en stark flotta. För första gången på många år har den svenska handelsflottan vuxit genom att fler fartyg svenskregistrerats. Många av de rederier som tidigare haft svensk flagg har vid utflaggning tydligt aviserat att de inte tänker återvända innan en tydligare sjöfartspolitik är på plats. Idag har flera av rederierna åter registrerat sina fartyg i Sverige vilket kan tolkas som att förändring i positiv riktning har genomförts. För att denna positiva riktning skall kunna bibehållas och för att Sverige skall klara den framtida klimatförändringen samtidigt som det stigande transportbehovet ska uppfyllas, spelar sjöfarten en betydande roll. Det är därför viktigt med en tydlig sjöfartspolitik som ger svensk sjöfart de rätta förutsättningarna att utvecklas. Avslutningsvis visar studien som ligger till grund för denna rapport att politikernas kunskap om sjöfart har ökat och fortsätter öka vilket är grundläggande för ett fortsatt arbete.

Nyckelord: Svensk sjöfart, sjöfartspolitik, politiskt sjöfartsintresse, sjöfartens förutsättningar, ramvillkor

Abstract

After a long period of ships flagging out of Sweden, the Swedish merchant fleet was amounted to an all-time low number of 89 vessels in 2017. To be able to run a Swedish shipping company in Sweden and contribute to the development of the industry, the right conditions are needed. The conditions need to contain predictable shipping politics and long-term ventures which will bring a strong competitive maritime industry. A competitive maritime industry demands a strong merchant fleet. For the first time in many years the Swedish merchant fleet has increased in number as more vessels register in Sweden. Many of the shipping companies which have earlier had Swedish flag on their ships has at the un-registration been very clear with the fact that they won't re-register until there are well-defined shipping politics in place. Today, many of the shipping companies have re-registered their vessels in Sweden which could be understood as if a positive change has been accomplished. To maintain this positive course and so that Sweden will manage the future climate changes and at the same time fulfill the upcoming transport needs, the shipping industry plays an important role. It is therefore important with clear shipping politics which gives Swedish shipping the right conditions to develop. Lastly, the study underlying this report shows that politician's knowledge about shipping has increased and will continue to increase further, which is fundamental for an ongoing work.

Keywords: Swedish shipping, shipping politics, political shipping interest, shipping conditions, stipulations

Förord

Författarna till denna rapport, som utgör vårt examensarbete, är två studenter på sjökaptensprogrammet vid Chalmers Tekniska Högskola. Under utbildningen har vi ständigt upplevt tongångar som indikerar att svensk sjöfart går i fel riktning och att politiker endast står bredvid utan att agera. Då vi snart skulle stå inför starten av vårt arbetsliv var syftet att bilda vår egna uppfattning över det sjöfartspolitiska läget i Sverige.

Vi vill rikta vårt tack till vår handledare Anna Hedén vid Chalmers Tekniska Högskola för alla råd, all vägledning samt engagemang under detta arbete. Även ett stort tack till er som lät er intervjuas, branschföreträdare och politiker från Sveriges riksdag. Utan er tid och kunskap hade denna rapport inte blivit vad den blev.

Göteborg den 27 februari 2019

Jakob Andersson & Sebastian Elfström

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING	I
ABSTRACT	I
FÖRORD	II
ORDLISTA.....	V
DOKUMENT OCH RAPPORTER OMNÄMND I DENNA STUDIE	VI
1 INTRODUKTION.....	1
1.1 SYFTE	2
1.2 FRÅGESTÄLLNINGAR	2
1.3 AVGRÄNSNINGAR	2
2 TEORI	3
2.1 SVERIGES SJÖFARTSPOLITIK FRÅN 1960-TALET TILL NUTID	3
2.2 SVERIGES SJÖFARTSPOLITIK I NUTID.....	4
2.2.1 <i>Sjöfartens betydelse för Sverige</i>	5
2.2.2 <i>Branschorganisationer som verkar för svensk sjöfart</i>	8
2.3 UTVECKLINGEN AV DET POLITISKA INTRESSET	9
2.3.1 <i>Sjöfartens och politikens samverkan</i>	9
2.4 POLITISKA ÅTGÄRDER.....	9
2.4.1 <i>Tonnageskattesystemet</i>	9
2.4.2 <i>Sjöfartsverket</i>	10
2.4.3 <i>Farledsavgifter</i>	10
2.4.4 <i>Inlandssjöfart</i>	10
3 METOD.....	11
3.1 VAL AV METOD.....	11
3.1.1 <i>Intervjustruktur</i>	11
3.1.2 <i>Urval av respondenter för studien</i>	11
3.1.3 <i>Studiens respondenter</i>	11
3.1.4 <i>Forskningsetik</i>	12
3.2 BEARBETNING AV INSAMLAD INFORMATION	12
4 RESULTAT	14
4.1 HUR SER DET POLITISKA INTRESSET UT GÄLLANDE SJÖFARTEN I SVERIGE?	14
4.1.1 <i>Branschens uppfattning</i>	14
4.1.2 <i>Politikernas uppfattning</i>	15
4.2 VILKA MÅL HAR SVERIGES POLITIKER MED DEN SVENSKA HANDESSJÖFARTEN?	17
4.2.1 <i>Branschens uppfattning</i>	17
4.2.2 <i>Politikernas uppfattning</i>	17
4.2.3 <i>Respondenternas önskemål till den svenska sjöfarten</i>	18
4.3 VILKA ÅTGÄRDER KAN SVERIGES POLITIKER OCH POLITIK GÖRA FÖR ATT STÄRKA DEN SVENSKA HANDESSJÖFARTEN? ...	18
4.3.1 <i>Branschens uppfattning</i>	19
4.3.2 <i>Politikernas uppfattning</i>	20
5 DISKUSSION	22
5.1 RESULTATDISKUSSION	22
5.2 METODDISKUSSION	25
5.2.1 <i>Intervjuer</i>	25
5.2.2 <i>Om studien hade gjorts på nytt</i>	26
5.2.3 <i>Litteratur</i>	26

6	SLUTSATSER	27
6.1	FORTSATT FORSKNING.....	27

Ordlista

Anslagsfinansiering – Svenska myndigheter som finansieras av statligt stöd, det vill säga skattemedel

Blå tillväxt – En förening bestående av branschorganisationen Svensk Sjöfart samt fackförbunden Seko Sjöfolk och Sjöbefälsföreningen

Bruttodräktighet – Fartygs totala inneslutandevolym

Donsö Shipping Meet – En internationell sjöfartsmässa som äger rum vart annat år på ön Donsö i Göteborgs södra skärgård

Eko-bonus – Ett system för att stimulera en omställning av gods från väg till sjöfart

Handelsflottan – Fartyg tillhörande en nation sysselsatt med last- eller persontrafik

International Labour Organisation (ILO) – FN-organ som arbetar med frågor om arbetsvillkor och social rätt

International Maritime Organisation (IMO) – FN-organ som hanterar sjösäkerhetsfrågor och miljö- och klimatfrågor bland annat

Internationella skeppsregister – Innebär att fartyg kan fortsätta segla med sin flagg men besättningens medlemmar anställs på arbetsvillkor från sitt hemland

Liquid Bio Gas (LBG) – Biogas som kan användas som fartygsbränsle

Liquefied Natural Gas (LNG) – Flytande naturgas som kan användas som fartygsbränsle

Maritima klustret – Sektorer med maritim koppling som sjötransporter, tjänster, tillverkning, havets resurser, myndigheter och turism

Nettodräktighet – Lastutrymmes totala volym ombord på fartyg

Sjöfartsstöd – Statligt stöd till rederier som konkurrerar på den internationella marknaden. Innebär att rederier inte behöver betala inkomstskatt eller sociala avgifter för de ombordanställda

Svenska modellen – Arbetsgivarorganisationer och fackföreningar bestämmer avtal och löner utan inblandning från staten

TAP-avtal – Tillfälligt anställd personal, anställningsavtal för utländsk personal på svenska fartyg

Tonnage – Ett samlingsbegrepp för fartygets storlek och lastförmåga, kan vara ton eller volym

Tonnageskatt – Skattesystem för rederier som beskattas schablonmässigt efter fartygets nettodräktighet

Dokument och rapporter omnämnda i denna studie

Godstransportstrategin – *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi*, regeringens strategi för framtida effektiva och hållbara godstransporter som presenterades 2018

Handlingsplanen - *Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft*, handlingsplan från regeringen 2013 för att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft

Maritima Manifestet – *Jobb Kompetens Samhällsnytta*, det maritima klustrets gemensamma strategi från 2013

Maritima Strategin – *En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö*, regeringens maritima strategi som presenterades 2015

1 Introduktion

Idag transporteras cirka 90 procent av Sveriges export- och importvolymerna på fartyg någon del av dess process från råvara till färdig produkt. Även inrikes transporter sker via sjöfart till viss del, dock en väldigt liten del (Tillväxtanalys, 2010, s.3). Vidare beräknas sjötransporterna globalt sett öka med upp till 430 procent mellan 2015 och 2050 (Regeringen, 2015, s.7).

Under de senaste tio åren har en rad strategier och utredningar som behandlar sjöfart presenterats av Sveriges regeringar, den senaste kom i juni 2018: *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi* (Regeringen, 2018) där hela transportsektorn finns representerad. I strategin fick sjöfarten stort utrymme och regeringen satte tydliga mål för just sjöfarten. För att klara de ökande transporterna de närmsta 30 åren krävs det att sjöfarten tar en större del än vad den gör idag. Idag går 90 procent av all inrikestrafik på lastbil och mindre än fem procent går sjövägen (Regeringen, 2018 s. 8).

Redan på 1970-talet började svenska redare kritisera svenska regeringar för att inte göra tillräckligt när det kom till att stärka den svenska sjöfarten. Redarna har ofta jämfört Sveriges sjöfartspolitik med Danmarks och Norges, där ett mer strukturerat arbete implementerats. Många europeiska länder införde tonnageskatten vid millennieskiftet (Sjögren, Lennerfors, och Poulsen, 2012). Trots detta dröjde införandet av tonnageskatten till 2016 i Sverige. När tonnageskatten väl infördes var det endast Sverige, Österrike och Portugal som inte hade infört skattesystemet (Ovesen, 2015).

För att svenska rederier skall kunna verka idag krävs förutsägbarhet inom den maritima näringen. I *Jobb Kompetens Samhällsnytta* (Sjöfartsforum, 2013) har olika aktörer från sjöfartsnäringen sammanställt ett enat manifest rörande vilka åtgärder som bör vidtas för att stärka det maritima klustret. Vidare skrivs i rapporten att den främsta politiska åtgärden är att sätta ramvillkor för sjöfarten. I rapporten punktas förutsättningarna för en stark maritim utveckling, bland annat denna punkt: ”en tydlig politisk målbild, ett ramverk som ger förutsägbarhet och styrmedel som driver utvecklingen i önskad riktning” (Sjöfartsforum, 2013, s. 5).

Sjöfartsforum skriver vidare: ”Politiska ramvillkor, långsiktighet och förutsägbarhet är nödvändigt för en positiv näringsutveckling” (Sjöfartsforum, 2013, s.11). Det är därför viktigt att politiker visar handlingskraft för att svensk sjöfart skall kunna konkurrera med övriga Europa.

1.1 Syfte

Syftet med denna studie är att undersöka hur det politiska intresset ser ut för svensk sjöfart samt den svenska handelsflottan. Rapporten avser även klargöra vilka åtgärder och politiska mål den svenska sjöfarten står inför i framtiden.

1.2 Frågeställningar

1. Hur ser det politiska intresset ut gällande sjöfarten i Sverige?
2. Vilka mål har Sveriges politiker med den svenska handelssjöfarten?
3. Vilka åtgärder kan Sveriges politiker och politik göra för att stärka den svenska handelssjöfarten?

1.3 Avgränsningar

Avgränsningarna är främst satta till den svenska sjöfartspolitik. Den Europeiska Unionens regleringar kring sjöfart har också tagits i beaktning då dessa regleringar påverkar den svenska sjöfartspolitik. Personerna som intervjuats har idag en direkt koppling till den svenska sjöfartsbranschen eller sjöfartspolitik. Det politiska intresset i denna rapport avser en övergripande bild av Sveriges regering och riksdags intresse. Vidare bygger studien snarare på en helhetssyn än en jämförelse mellan enskilda partiers intressen. Rapporten har inte tagit hänsyn till konkurrensneutraliteten.

2 Teori

Inledningsvis beskrivs en bakgrund av den politiska utvecklingen inom sjöfarten från 1960-talet fram till idag. Därefter beskrivs en bild av de senaste årens utveckling och strategier berörande sjöfarten. Avslutningsvis berörs dagens politiska åtgärder.

2.1 Sveriges sjöfartspolitik från 1960-talet till nutid

På 1960-talet var Sverige en stor sjöfartsnation som var aktiv i alla de stora segmenten som tank-, bulk- och kylfartyg med mera. Svenska fartyg opererade över hela världen och Sverige var stort inom skeppsbyggnad. Varven kontrollerades av staten och Sverige kontrollerade omkring tio procent av den globala marknaden. Göteborg och Stockholm var de stora städerna som sjöfarten till största del styrdes från. Under 1980-talet började den stora kollapsen inom sjöfarten. Det var inte bara Sverige som började förlora fartyg utan det var en trend som gick genom hela Europa, dock var det få som förlorade lika många fartyg som Sverige. I början på 1960-talet fanns det runt 1500 handelsfartyg registrerade i Sverige, tio år senare var siffran runt 800 fartyg (Sjögren, Lennerfors, och Poulsen, 2012).

Svenska rederier har sedan 1970-talet ofta kritiserat Sveriges regering för att inte ha stöttat den svenska sjöfartsnäringen i tillräckligt hög grad. Till exempel har stark kritik riktats mot att regeringen inte har varit snabb nog att införa liknande regleringar som grannländerna Danmark och Norge, vilket lett till sämre konkurrenskraft. Rederier i Sverige har tydligt och upprepade gånger visat och uttryckt sitt missnöje genom att hävda att politiker hindrat utvecklingen av svensk sjöfart (Sjögren et al., 2012).

Under 1970-talet började flera rederier överväga att segla under bekvämlighetsflagg, vilket medförde att den svenska flottan började minska. Politiker och redare blev tvungna att ställa sig frågan om varför detta skedde. Efter utredningar stiftade Sverige den så kallade *Flagglagen* 1977¹, vilket resulterade i att svenska rederier fick svårt att operera under bekvämlighetsflagg då det krävdes tillstånd av staten. Resultatet blev att svenska rederier tappade konkurrenskraft då de inte kunde följa övriga länder (Sjögren et al., 2012).

Norge och Danmark införde 1987 respektive 1988 sina internationella register (NIS respektive DIS). Det innebar att redare kunde sätta internationella löner och undgå att betala skatt för dem samt att sociala avgifter och rättigheter blev sämre (SOU 2010:73, s. 100). Även i Sverige har frågan om ett internationellt register varit aktuellt och det var inte långt från att det infördes. Flera parter inom sjöfartsnäringen, de borgliga partierna samt Vänsterpartiet var överens om registret, men stödet räckte inte och den socialdemokratiska regeringen gick på Sjöfolksförbundets linje att inte införa ett Svenskt Internationellt Register (SIS) (Hermansson, 2006, s. 208). År 2010 gjordes återigen en utredning som tog upp frågan om öppet register, men det ansågs vara för stora ändringar i Sveriges arbetslagstiftning samt strida mot internationella konventioner² som Sverige antagit (SOU 2010:73).

I början på 2000-talet införde flera europeiska länder tonnageskatt och Sveriges konkurrenskraft inom sjöfarten föll återigen. I Sverige påbörjades en utredning om tonnageskatt 2004 av regeringen Persson. När regeringen Persson 2006 ersattes med regeringen Reinfeldt tog de inte hänsyn till vad utredningen kommit fram till utan avvisade förslaget trots att det stod klart att inga större negativa konsekvenser skulle tillkomma vid införande av tonnageskattesystemet (Sjögren et al., 2012). Stort missnöje uppstod bland redare och bransch

¹ Lag (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg

² International Labour Organizations konventioner nummer 87, 98 och 154

mot att regeringen inte stöttade sjöfartsnäringen på samma sätt som övriga näringar, samt under flera decennier verkat alldeles för långsamt med att genomföra förändringar inom sjöfarten.

2.2 Sveriges sjöfartspolitik i nutid

Sveriges handelsflotta kan ses ur två olika perspektiv. Den ena är handelsfartyg som är registrerade i Sverige, följer svensk lag och för svensk flagg. Det andra perspektivet är de fartyg som är svenskkontrollerade och ägs av svenska rederier, trots att de är registrerade och seglar under en annan flagg än den svenska, ofta den danska. Svenskflaggade fartyg har minskat i antal de senaste 20 åren medan det svenskkontrollerade tonnaget haft en relativt stabil nivå (Svensk Sjöfart, 2016). I denna rapport avses svenska handelsflottans fartyg vara fartyg registrerade i Sverige. Vidare används siffran för fartyg som är berättigade med sjöfartsstöd när antalet fartyg i svenska handelsflottan diskuteras, eftersom det är den vanligaste förekommande i sjöfartbranschen och den siffran som Föreningen Svensk Sjöfart använder till största del (Svensk Sjöfart, 2016). Antal fartyg kan även räknas utifrån fartyg med en viss storlek. Den mest förekommande siffran kopplad till storlek är fartyg över 300 bruttodräktighet. År 2015 var fartyg med sjöfartsstöd 105 stycken medan fartyg över 300 bruttodräktighet räknades till 196.

I en rapport från Trafikutskottet 2015: *Sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft* intervjuas flera rederier om hur deras syn på konkurrensen ser ut och synen på utflaggningen som skedde runt år 2010. Slutsatsen från Trafikutskottets studie visar att flera rederier som beslutat att flagga ut sina fartyg, ofta till grannländer som Danmark, haft för avsikt att senare komma tillbaka till Sverige. Rederierna betonar att om inflaggning skall vara möjligt krävs att förändringar sker inom svensk sjöfartspolitik (Riksdag, 2015).

Det var 2013 som Regeringen Reinfeldt presenterade den första handlingsplanen, *Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft* (i fortsättningen *Handlingsplanen*) för att stärka den svenska sjöfartsnäringen. Arbetet gjordes av dåvarande infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd (M) (Regeringen, 2013). Det *Handlingsplanen* syftar till är bland annat företagsfrämjande insatser, transportpolitiska åtgärder och miljöfrågor. Ytterligare en punkt som *Handlingsplanen* fokuserar på är den globala konkurrenskraften. Åren innan planen presenterades hade Sverige haft en stor utflaggning. År 2008 hade Sverige 212 registrerade handelsfartyg, 2013 var siffran nere på 103, dvs på fem år hade mer än hälften av de svenska handelsfartygen flaggats ut (Svensk Sjöfart, 2016). Något som också lyftes fram var att en maritim strategi behövdes, vilken presenterades 2015 av den då sittande infrastrukturministern Anna Johansson (S).

Sammantaget är det i huvudsak fyra faktorer som avgör var ett fartyg registreras enligt *Handlingsplanen*: "...utformning av skatteregler, arbetskraftskostnader, möjligheter till finansiella stöd samt inriktning på forskning och utvecklingsinsatser" (Regeringen, 2013, s. 8). I och med den utflaggning som skedde runt 2009 var det inte bara arbetstillfällen som försvann, det blev även svårt för studenter att få praktikplatser ombord på fartyg. I det längre perspektivet leder det till ytterligare minskad kompetens inom sjöfartsnäringen, vilket tillsammans med en minskad handelsflotta kan få negativa konsekvenser. Ett exempel på negativa konsekvenser är minskat inflytande i internationella organ och regelverk så som International Maritime Organisation (IMO). Regeringen skrev på grund av detta att det krävs regelverk och ekonomiska styrmedel för att hindra utvecklingen, samt att stöd åt forskning och framtagning av ny teknik inom maritima sektorn krävs (Regeringen, 2013, s. 10).

I den vetenskapliga artikeln, *Maritime Governance and Policy-Making: The Need for Process Rather than Form*, framgår det att ett mer anpassningsbart system för ledning och reglering inom den internationella sjöfartssektorn behövs. Detta för att regleringarna skall bli mer

effektiva i förhållande till hur snabbt förutsättningarna inom sjöfartsbranschen kan ändras. Rapporten tar upp flera olika studier som visar att en dynamisk styrning som en åtgärd men att media och politiker med flera behöver integreras i systemet (Roe, 2013).

I *Jobb Kompetens Samhällsnytta* (i fortsättningen *Maritima Manifestet*) framförs vad den svenska sjöfartsbranschen då ansåg behövde göras för att bryta trenden av utflaggning. Detta uppdrag fick Sjöfartsforum under ett strategimöte som hölls efter att Världssjöfartens dag ägt rum 2008, under vilken det konstaterades att en stor osäkerhet fanns kring sjöfartsnäringens förutsättningar att bli den sjöfartsbransch som önskas. Det *Maritima Manifestet* ansågs, enligt Sjöfartsforum, vara branschens steg mot ett styrdokument i form av en maritim strategi som skulle kunna ge en mer hållbar framtid för sjöfartsnäringen (Sjöfartsforum, 2013).

Under ett seminarium³ som föreningen Blå tillväxt arrangerade 2016 sa Claes Berglund, ansvarig för samhälls- och miljöfrågor på Stena, att de ser sin bransch bli mindre och mindre svensk (Sjöström, 2016). Vidare sa han att de svenska bolagen inte längre väljer att varken flagga sina båtar svenskt och inte heller väljer de att utgå från Sverige. ”Vi har egentligen ganska effektivt exporterat bort en stor del av vår näring till omvärlden, bland annat till Danmark”, sa Claes Berglund under seminariet. Enligt Föreningen Svensk Sjöfart har det svenskflaggade tonnaget, alltså kapaciteten och antalet fartyg, minskat varje år under en lång tid. Det visar vilken sjöfartspolitik ett land har och kan jämföras med Sveriges grannländer där motsatt tendens kan påträffas (Engström, 2016).

Med en av Europas längsta kuster har Sverige en lång historia av sjöfart och ett maritimt kluster (Regeringen, 2015, s. 6). Regeringen skriver i sin rapport *En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö* (i fortsättningen *Maritima Strategin*) att den svenska maritima näringen har goda möjligheter att växa och kan på så sätt dra nytta av den globala expansion som sker inom transportsektorn. Sjöfarten är av central betydelse för handel med övriga världen och även för Sveriges ekonomiska tillstånd. ”Maritima verksamheter är därtill i många fall en förutsättning för att behålla levande kustsamhällen och för att skapa goda förutsättningar för regional utveckling i hela Sverige” (Regeringen, 2015, s. 6). Rapporten menar att det finns viktig kompetens inom näringen som behöver värdesättas.

I *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – En nationell transportstrategi* (i fortsättningen *Godstransportstrategin*) som regeringen presenterat, framgår det att den svenska handelsflottan år 2016 var den minsta sedan år 1970 (Regeringen, 2018). Året därpå, år 2017, bröts dock denna trend och fler fartyg var på väg in i det svenska registret. Denna brytpunkt kan härledas till införandet av tonnageskattesystemet skriver regeringen.

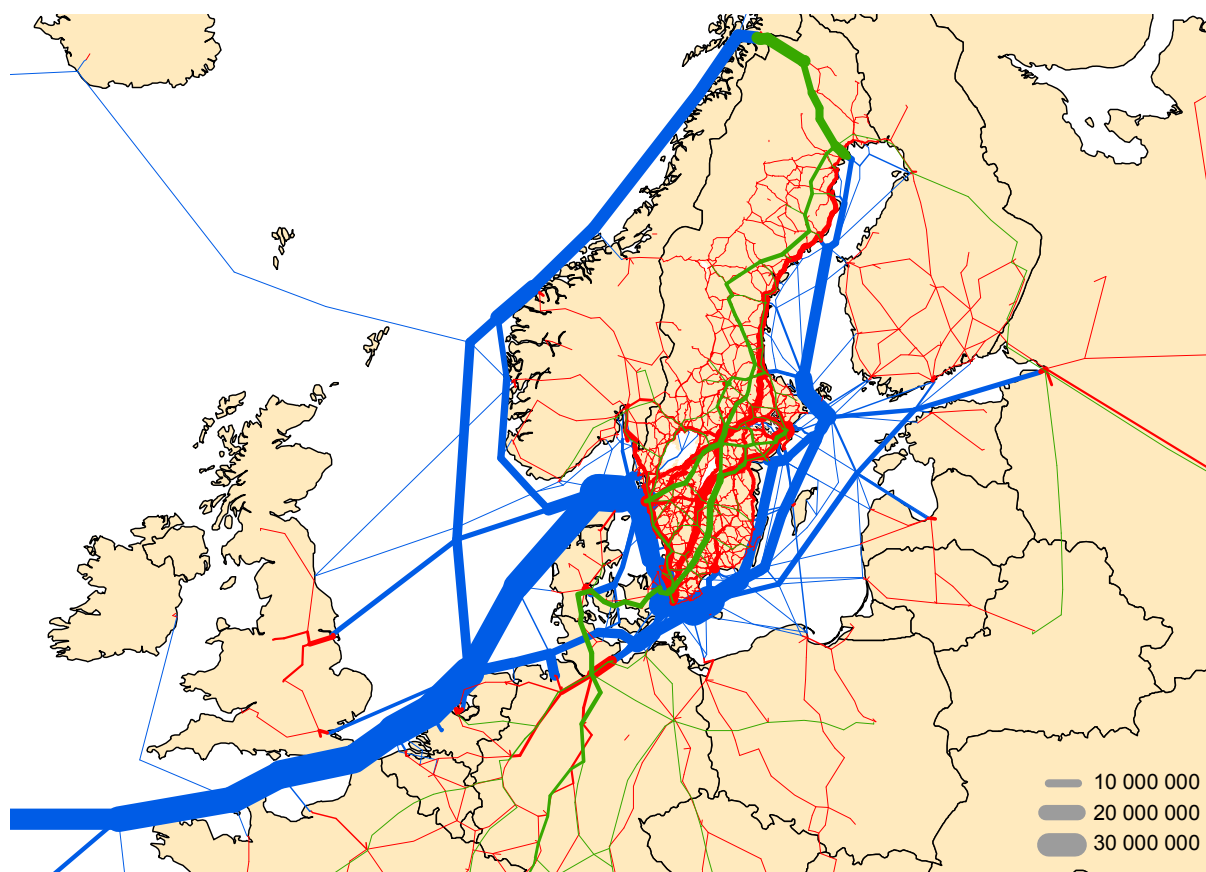
Under regeringsförklaringen 21 januari 2019 sa statsminister Stefan Löfven (S): ”Den nationella planen för att investera 700 miljarder i vägar och järnvägar fullföljs ... allt fler långväga godstransporter skall flyttas från lastbil till tåg och sjöfart” (Regeringen, 2019a, s.3). Under regeringsförklaringen meddelades även att infrastrukturfrågor flyttas till ett eget departement som kommer heta Infrastrukturdepartementet dit sjöfartsfrågor kommer flyttas (Regeringen, 2019b).

2.2.1 Sjöfartens betydelse för Sverige

Sjöfarten är av stor betydelse för svensk industri. Beräkningar som utförts av Trafikanalys visar att 72 procent av Sveriges import och export går via sjöfarten, och sjöfart som trafikslag har stor potential att avlasta den hårt belastade järnvägen (Sjöfartsforum, 2013). Sjöfarten är relativt billig då inga större infrastruktursatsningar behöves för att få näringen att fungera och växa.

³ Seminariet ”Samtal om Blå tillväxt”

Sambandet mellan ett lands välstånd, handel och sjöfart är stark enligt *Maritima Manifestet* (Sjöfartsforum, 2013). Beräkningar visar att de maritima näringarna omsätter över 200 miljarder kronor varje år, vilket ungefär resulterar i fem procent av Sveriges bruttonationalprodukt (BNP) (Regeringen, 2015, s. 9). Som framgår av Figur 1 var sjöfarten år 2006 det transportslag som stod för störst del av transportflödet till och från Sverige (Trafikanalys, 2016).



Figur 1. Sveriges totala export och importflöde år 2006 i ton. Sjöfart (blå), väg (röd) och järnväg (grön) (Trafikanalys, 2016). Återgiven med tillstånd.

Beräkningar som tagits fram av Trafikanalys visar att en (1) tjänst ombord på ett svenskflaggat fartyg ger 2,2 sjömän anställning samt att en (1) tjänst i ett rederi resulterar i 2,4 anställningar i den närliggande arbetssektorn (Sjöfartsforum, 2013, s.10). Idag sysselsätter sjöfartsnäringen omkring 100 000 personer totalt (Regeringen, 2018, s. 8).

Enligt *Maritima Strategin* är sjöfarten det trafikslag som troligen kommer att öka allra mest under perioden 2018 till 2029, med nästan tre procent varje år. Det går även att utläsa i strategin att de globala sjötransporterna kommer öka med 430 procent till år 2050 (Regeringen, 2015, s. 7). År 2016 uppgick andelen inrikestransporter med lastbil till cirka 90 procent medan 70 procent av utrikestransporterna gick via sjöfart (Regeringen, 2018).

En maritim strategi skulle enligt Sjöfartsforum innebära en mer hållbar utveckling för den svenska sjöfarten och ge möjlighet att utveckla den kompetens och kunskap som finns inom branschen idag. Med en stark maritim näring blir också Sveriges röst i det internationella sjösäkerhetsarbetet starkare och den kompetens som medföljer ger också möjlighet att påverka sjöfartens utveckling internationellt (Sjöfartsforum, 2013). Idag sitter Sverige i IMO:s råd

kategori B (International Maritime Organisation, u.å.) tillsammans med tio andra länder som har stora intressen i handel med sjöfart.

Den europeiska maritima strategin handlar om konkurrenskraft i Europeiska Unionens (EU) perspektiv gentemot omvärlden, men också om miljöaspekten (Tillväxtanalys, 2010, s.23). Carola Lemne, dåvarande VD för svenskt näringsliv, säger under ett seminarium⁴ att sjöfarten har mycket goda förutsättningar för att ställa om till fossilfritt bränsle medan andra transportslag kommer att få det mycket svårare (Sjöström, 2016). I en debattartikel i tidningen Dagens industri belyses att sjöfarten är ett mycket effektivt transportslag och att fartygens luftutsläpp närmar sig noll. På sikt kommer detta innebära att sjöfarten blir det mest miljövänliga alternativet för transport av gods i framtiden, skriver Svante Axelsson, regeringens samordnare för ett fossilfritt Sverige (Axelsson, 2017).

Regeringen menar i *Maritima Strategin* att företag behöver regelbunden kompetensutveckling för att kunna vara konkurrenskraftiga. Därför är det viktigt att bevara kompetensen inom Sverige. Fortsättningsvis skriver regeringen om företagets utmaning i att anställa kompetent personal då det råder brist på kompetens inom området. För att synliggöra och öka den allmänna kunskapen om jobbmöjligheterna inom näringen har branschen ett stort ansvar. Även högskolor och universitet har en stor betydelse när det kommer till att utbilda framtida arbetstagare mot de krav som ställs på kompetensen (Regeringen, 2015, s. 24-25). Detta samtidigt som Trafikanalys skriver i sin rapport⁵ att intresset för utbildningen både vad gäller sjökaptener och sjöingenjörer har minskat under de senaste åren (Trafikanalys, 2018). Som Tabell 1 visar har utexamineringarna från de två skolorna minskat mellan åren 2011 och 2017. Detta kommer leda till en brist på sjömän de kommande åren. I en rapport som Transportföretagen har gjort visar att det kommer saknas upp emot 800 personer (Transportföretagen, 2018).

Tabell 1

Examinerade från sjökaptens- och sjöingenjörsutbildningar i Sverige mellan 2011 och 2017.

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

Kommentar. Hämtad från "Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018 – Rapport 2018:12" (Trafikanalys, 2018, s.40). Återgiven med tillstånd.

I Sverige är sjöfarten mestadels sedd som en del av transportsystemet (Sjöström, 2016) men Rickard Nordin⁶ sa under Svensk Sjöfarts höstseminarium 2018 (Sjöström, 2018) att sjöfarten ofta glöms bort. När exempelvis klimatfrågor diskuteras behandlas mestadels landbaserad

⁴ Seminariet "Samtal om Blå tillväxt"

⁵ Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018 – Rapport 2018:12

⁶ Rickard Nordin, riksdagsledamot Centerpartiet

transport och flyg. I Danmark däremot ses sjöfarten som en bred industri som sträcker sig ut i det danska samhället (Sjöström, 2016). Ove Ullerup, dansk ambassadör, sa under ett seminarium⁷ att den danska regeringen för många år sedan tagit beslutet om att konkurrera på den internationella marknaden.

2.2.2 Branschorganisationer som verkar för svensk sjöfart

Inom sjöfartsbranschen jobbar ett antal branschorganisationer för att binda samman och ta vara på de intressen som rör sjöfarten i Sverige. Organisationerna fungerar som en brygga mellan näringsliv och beslutsfattare.

2.2.2.1 Sveriges Skeppsmäklareförening

Sveriges Skeppsmäklareförening är en organisation som representerar tre olika kategorier av sjöfartsnäringen: köp- och försäljning, befraktning och fartygsklarering samt linjeagentur. Skeppsmäklareföreningen arbetar för att sammanställa deras medlemmars intresse genom att bevaka och påverka branschen. Föreningen anordnar även utbildningar för sina medlemmar för att öka områdeskunskapen. Föreningen arbetar också som en remissinstans inom olika branschfrågor mot Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Näringsdepartementet (Sveriges Skeppsmäklareförening, u.å.).

2.2.2.2 Föreningen Svensk Sjöfart

Föreningen Svensk Sjöfart är branschorganisationen som har i uppdrag att driva sina medlemmars intresse inom sjöfartsnäringen samt att öka kunskapen om sjöfarten och dess betydelse för Sverige. De verkar såväl inom det nationella området som det internationella. Föreningen representerar över 60 rederier som är verksamma världen över. Framförallt driver Svensk Sjöfart miljö- och klimatfrågor, utbildningsfrågor, forskning och innovationer samt förbättring av konkurrensvillkoren för den svenska sjöfarten (Svensk Sjöfart, u.å.). Föreningen deltar även i samrådsmöten som anordnas av regeringen och Transportstyrelsen inför möten i IMO och i Europeiska Unionen.

2.2.2.3 Maritimt Forum

Maritimt Forum, tidigare benämnt Sjöfartsforum, är en arena för att bedriva maritima frågor och lobby-verksamhet. De anordnar bland annat Maritim Mötesplats under Almedalsveckan. De beskriver sitt arbete på följande sätt: "Målet är en konkurrenskraftig maritim näring, god kunskap om sjöfart och maritim verksamhet i samhället". I Maritimt Forums styrelse sitter bland andra företrädare från Seko Sjöfolk, Sveriges Hamnar, Stena AB, Linnéuniversitetet och Sveriges Skeppsmäklareförening vilket ger dem en stark röst i den maritima debatten (Maritimt forum, 2018).

2.2.2.4 Blå Tillväxt

Blå Tillväxt är en förening mellan Svensk Sjöfart, Sjöbefälsföreningen och Seko Sjöfolk vars agenda är att stärka den svenska konkurrenskraften och föra en hållbar sjöfart. Föreningen jobbar för att den svenska sjöfartsnäringen skall vara långsiktig, stabil och förutsägbar (Blå Tillväxt, 2018).

⁷ Seminarium – Samtal om Blå tillväxt

2.3 Utvecklingen av det politiska intresset

För att kunna bedriva verksamhet inom sjöfartsnäringen krävs en tydlig inriktning. Näringen behöver veta sina förutsättningar och ramvillkor för att kunna verka. Det behövs också för att locka investerare till branschen och för att näringen på längre sikt skall bli värdefull för samhället. Idag finns en tydlig koppling mellan näringsliv, politik, utbildning och forskning. Därför krävs kunskap inom de olika delarna, inte minst när det handlar om de politiska företrädarna, som ger förutsättningar och kan skapa stabilitet och långsiktighet för svensk sjöfart (Sjöfartsforum, 2013, s.11).

Under Donsö Shipping Meet 2015 meddelade dåvarande infrastrukturminister Anna Johansson (S) att tonnageskatt skulle införas i Sverige (Andersson, 2015). Johansson menar att tonnageskatteinförandet på längre sikt gynnar de svenska jobben och ger en positiv utveckling inom sjöfartsnäringen.

Under den allmänna motionstiden i riksdagen hösten 2018 inkom 53 motioner som var anknutna till sjöfart (Svensk Sjöfart, 2018). De handlade bland annat om vidareutveckling av tonnageskatten, sammanslagning av myndigheter och inrättandet av ett sjöfartsråd.

2.3.1 Sjöfartens och politikens samverkan

Sjöfarten ses oftast som en del av samhällets infrastruktur men även som en egen näring (Sjöström, 2016). Enligt regeringen behövs en god samverkan mellan trafikslagen för att uppnå effektivare och mer hållbara transporter (Regeringen, 2013, s. 12).

Regeringen Löfven har i *Godstransportstrategin* (Regeringen, 2018) satt upp näringspolitiska mål för att stärka den svenska konkurrenskraften, men även för att skapa och ge bättre möjligheter till fler jobb i såväl etablerade som nya företag. För sjöfarten, till skillnad från resterande trafikslag, finns ett specifikt näringspolitiskt mål. I målet kan följande utläsas: "...på olika sätt tillvarata sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring och därigenom stärka betalningsbalansen, samt att den svenska handelsflottan tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor" (Regeringen, 2018, s. 7).

2.4 Politiska åtgärder

För att svenska rederier skall kunna bedriva sin verksamhet i Sverige och bidra till näringsutvecklingen behövs rätt förutsättningar. Förutsättningarna behöver innebära långsiktiga satsningar på sjöfarten som ger förutsägbarhet genom en stabil politik, vilket kommer skapa en konkurrenskraftig maritim näring (Sjöfartsforum, 2013). Förutsättningarna för de svenska redarna kan sättas inom ramvillkor som exempelvis tonnageskattesystemet och farledsavgifter. Nedan presenteras en del förslag och åtgärder som ofta förekommer i de politiska debatterna och motionerna.

2.4.1 Tonnageskattesystemet

Regeringen skriver i *Handlingsplanen* att det, för svenska rederier som opererar på den internationella marknaden, är av stor vikt att de får verka under samma konkurrensvillkor som övriga länder. Det var av den anledningen som det svenska tonnageskattesystemet infördes (Regeringen, 2013). Sverige var ett av de sista länderna i EU att införa tonnageskattesystemet (Ovesen, 2015). År 2015 var det endast Portugal och Österrike som heller inte hade infört skatten.

Tonnageskatt är en frivillig skatt som rederier kan ansöka om istället för att betala konventionell skatt. Detta tonnageskattesystem bygger på att rederiet schablonmässigt skattar för storleken på sitt tonnage, det vill säga nettodräktigheten. För att få ta del av tonnageskatt måste vissa kriterier vara uppfyllda. Rederiet måste styras ifrån Sverige och fartygen måste gå i internationell trafik eller inrikes fart i ett annat land (Skatteverket, u.å.). Vidare finns kriterier som innebär att rederiet måste ingå i systemet under tio år och att högst 25 procent av resorna får ske i Sverige (Andersson, 2016).

2.4.2 Sjöfartsverket

Idag är Sjöfartsverket ett affärsverk som till 70 procent finansieras av avgifter från sjöfarten (Sjöfartsverket, u.å.), till skillnad från Trafikverket som idag är anslagsfinansierat (Regeringen, 2017). Sjöfartsverket arbetar på uppdrag av regeringen och skall utföra de handlingsprogram som beslutas av riksdag och regering. Sjöfartsverket följer upp sjöfartens utveckling gentemot de transportpolitiska målen. De håller även ordning på framkomligheten på Sveriges farleder (Sjöfartsverket, u.å.).

2.4.3 Farledsavgifter

Alla handelsfartyg, oavsett flaggation, som idag trafikerar svenska hamnar skall betala farledsavgifter ”1 § Farledsavgift skall betalas för fartyg som i Sverige lastar eller lossar last eller lämnar eller hämtar passagerare” (SFS 1997:1121). Det är sjöfartsverket som fastställer avgiften utifrån farledsavgiftens fyra delar vilka består av fartygets storlek, last, passagerare och miljöpåverkan.

2.4.4 Inlandssjöfart

Genom att justera farledsavgifterna som tas ut av sjöfartsverket skulle svenska politiker kunna förändra förutsättningarna när det gäller att bedriva sjöfartsverksamhet i Sverige (Tillväxtanalys, 2010, s. 61). Regeringen skriver i *Godstransportstrategin* att Trafikverket fått i uppdrag att: ”...utarbета och verkställa en handlingsplan som främjar inrikessjöfart och närsjöfart” (Regeringen, 2018).

I början på 2018 meddelade svenska rederiet Svenska Orient Linien att de hade för avsikt att starta en containerlinje mellan Göteborg och Kristinehamn i Värnen. Rederiet motiverade sitt beslut med att väg och järnväg var överbelastade. Svenska Orient Linien meddelade i juni 2018 att förutsättningarna hade förändrats i och med att staten beslöt att finansiera järnvägen med 560 miljoner för att sänka järnvägs kundernas transportkostnader. Därmed fanns inte några förutsättningar enligt rederiet att konkurrera på marknaden (Svenska Orient Linien, 2018).

3 Metod

I detta kapitel beskrivs bearbetningen av rapportens empiri, den insamlade data som skall ligga till grund för denna studie. Försättningsvis kommer tillvägagångssättet samt urvalet redovisas utifrån det syfte och de frågeställningar som presenterats.

3.1 Val av metod

En kvalitativ ansats valdes framför en kvantitativ då syftet med studien är att undersöka ett komplext problem. Den kvalitativa metoden styrks av semistrukturerade intervjuer med nyckelpersoner inom sjöfartsnäringen samt politiker med bakgrund i sjöfartsbranschen. Semistrukturerade intervjuer är en lämpligare metod, enligt Denscombe, när människors egna perspektiv och erfarenheter efterfrågas (Denscombe, 2013, s. 232).

3.1.1 Intervjustruktur

Valet att använda semistrukturerade intervjuer gjordes för att uppfylla kraven för en kvalitativ metod. Det var under intervjuerna viktigt att hålla samtalet öppet och låta respondenterna tala till punkt och utveckla sitt resonemang (Denscombe, 2013, s. 234). För att respondenten skulle föra ett djupare resonemang följdes huvudfrågor upp med lämpliga följdfrågor. Respondenterna kan delas in i två kategorier, branschföreträdare och politiker.

Frågeformulären med huvudfrågor anpassades till de två olika respondentkategorierna. Ett till branschorganisationernas företrädare och ett till de politiker som intervjuades. Beroende på hur intervjuerna utvecklades fick respondenterna olika följdfrågor.

Kontakt med intervjupersonerna har etablerats både per telefon och mejl för att komma överens om plats och tidpunkt för intervjun. I första hand utfördes intervjuerna ansikte mot ansikte men när detta inte var möjligt intervjuades personerna per telefon. De intervjuer som har utförts per telefon har ägt rum i grupp rum på Chalmers Tekniska Högskola och de intervjuer som genomförts ansikte mot ansikte har ägt rum på caféer i Göteborg och på intervjupersonernas kontor. I genomsnitt har intervjuerna tagit cirka fyrtio minuter.

3.1.2 Urval av respondenter för studien

De första intervjuerna som genomfördes var med tre företrädare från branschorganisationer inom svensk sjöfart. Detta för att få en bild av hur branschen upplevde intresset från politikernas sida för att i nästa steg intervju politikerna. De politiker som valdes var riksdagsledamöter som profilerat sig inom sjöfartsfrågor. Kontakt togs med sex av åtta riksdagspartier, två partier kontaktades ej i avsaknad av ledamot som profilerat sig med sjöfartsfrågor. De valda riksdagsledamöterna bedöms fånga en politisk bredd.

Uppslutningen var relativt god då majoriteten svarade och uttryckte sitt intresse att medverka. Dock var både kandidaternas och riksdagsledamöternas tid begränsad vilket var en stor anledning till att inte alla intervjupersoner kunde intervjuas ansikte mot ansikte. Begränsad tid var även en bidragande faktor till att inte alla kontaktade personer svarade och därmed inte kunde delta.

3.1.3 Studiens respondenter

Respondenterna kan delas in i två kategorier, branschföreträdare och politiker. Intervjuer utfördes i november och december 2018.

3.1.3.1 Branschföreträdare

Berit Blomqvist, verkställande direktör (VD) Sveriges Skeppsmäklareförening. Branschorganisation inom sjöfarten för företag som är verksamma inom linjeagentur, köp och försäljning, befraktning och fartygsklarering.

Anders Hermansson, vice verkställande direktör Föreningen Svensk Sjöfart. Branschorganisation inom sjöfarten för rederier verksamma i Sverige. Hermansson ansvarar för frågor inom föreningen som berör näringspolitik.

Pia Berglund, före detta verkställande direktör (VD) Föreningen Svensk Sjöfart. Pia ansvarade under sin tid som VD för näringspolitiska frågor. Pia lämnade föreningen juni 2018.

3.1.3.2 Riksdagsledamöter

Hampus Hagman, riksdagsledamot för Kristdemokraterna och ledamot i skatteutskottet. Driver näringspolitiska frågor med särskilt fokus på sjöfartsfrågor.

Jimmy Ståhl, riksdagsledamot för Sverigedemokraterna och ledamot i trafikutskottet. Ansvarar för sjöfartsfrågor inom partiet.

Emma Berginger, riksdagsledamot för Miljöpartiet och ledamot i trafikutskottet. Partiets transportpolitiska talesperson.

Johan Büser, riksdagsledamot för Socialdemokraterna och ledamot i trafikutskottet. Partiets talesperson i sjöfartspolitiska frågor.

3.1.4 Forskningsetik

Kandidaterna inledde varje intervju med att förklara sin forskningsetik, vilken har inneburit att respondenten när som helst fått avbryta intervjun utan att ange anledning och även ta tillbaka det som sagts under intervjun. Samtliga respondenter har fått förfrågan om de vill vara anonyma, vilket ingen valde att vara, och blivit upplysta om hur intervjun kommer användas i rapporten samt att den kommer publiceras (Patel & Davidson, 2011). Varje intervju som spelats in har skett med respondenternas medgivande.

I *Forskningshandboken* (Denscombe, 2013, s. 193) skrivs det om att den intervjuade skall skyddas mot forskare. Därför har följande punkter ur handboken beaktats:

- Respektera deltagarnas rättigheter och värdighet
- Undvika att deltagaren lider någon skada genom att medverka i forskningsprojektet
- Arbeta på ett sätt som är ärligt och som respekterar deltagarnas integritet

Genom intervjuerna har målet varit att låta respondenterna utveckla sina svar men samtidigt hålla intervjun inom vissa ramar. Kandidaterna har upplyst respondenterna att studiens syfte varit att kartlägga det politiska intresset mer än ett partis politiska agenda, således har partier inte ställts mot varandra från kandidaternas sida utan snarare fokuserat på politikernas gemensamma punkter.

3.2 Bearbetning av insamlad information

För att komplettera och ge underlag inför intervjuerna har statliga rapporter, debattartiklar, inlägg från Svensk Sjöfarts hemsida, inlägg från regeringens och riksdagens hemsida samt

utredningar använts. Dessa källor har även varit viktiga för att ge läsaren en bakgrund om det politiska intresset vilket har givit läsaren möjlighet att förstå och ta del av de resonemang som förts.

Intervjuerna har analyserats genom att först transkribera de ljudinspelningar som gjorts under intervjun. Efter transkribering har texten delats in i stycken som motsvarar de svar som givits till varje huvudfråga för att kunna välja ut relevant information.

Sammanställningen av den analyserade empirin görs i resultatkapitlet.

4 Resultat

Resultatet presenteras i teman som motsvarar forskningsfrågorna, intresse, målsättning och åtgärder. Branschföreträdares svar presenteras först och därefter politikernas för att ge en genomgående logisk struktur. Den empiri som presenteras i detta kapitel kommer från de genomförda intervjuerna.

4.1 Hur ser det politiska intresset ut gällande sjöfarten i Sverige?

En samsyn om det politiska intresset påträffades under intervjuerna mellan branschföreträdare och riksdagsledamöter.

4.1.1 Branschens uppfattning

Anders Hermansson, vice VD för Svensk Sjöfart, menar att intresset aldrig varit större för sjöfarten. Han säger sig uppleva att Svensk Sjöfart har en god och aktiv dialog med de svenska politikerna. Vidare beskriver han en positiv utveckling där politikernas kunskap om sjöfart har ökat och fortsätter öka succesivt. Hermansson säger att politikerna mer och mer söker dialogen med branschen för att lära sig och förstå de villkor som gäller, vilket också bidrar till ökad kunskap och gör att frågan blir mer viktig politiskt.

En fråga som Svensk Sjöfart länge har drivit är frågan om tonnageskatten som infördes 2017 i Sverige. Hermansson menar att tonnageskatten var ett viktigt steg för svensk sjöfart då sjöfartsbranschen är internationell till sin natur. Det gör att lika villkor och samma förutsättningar är avgörande för att bedriva den här sorten av verksamhet på den globala marknaden. Med andra ord var det ur ett politiskt perspektiv viktigt att införa tonnageskatt för att förbättra förutsättningarna för svensk handelssjöfart när det gäller konkurrenskraft.

”Vi är inte oroliga...”, säger Pia Berglund, före detta VD för Svensk Sjöfart. Hon fortsätter att förklara att förståelsen för sjöfartsfrågorna är lika stor från både vänster och höger på den politiska skalan. ”Sen har man ju lite olika anfallsvinklar...” säger Berglund under intervjun. Vidare förklarar Berglund att en av de första som verkligen tog sig an sjöfartsfrågor var infrastrukturministern Catharina Elmsäter-Svärd (M) som verkade under regeringen Reinfeldt. Berglund menar att den regeringen tog fram den absolut första handlingsplanen kring sjöfartsfrågor och att det var första gången branschen fick se politikernas intentioner. Berglund förklarar vidare att en maritim strategi sedan utformades utifrån handlingsplanen av den nästkommande rödgröna regeringen Löfven. Hon uttrycker också en sorts trygghet i att de flesta politiker verkar förstå hur viktig sjöfarten är för Sverige.

Berglund beskriver tonnageskatten som ett viktigt steg mot en framgångsrik svensk sjöfart. Hon hävdar också att införandet av tonnageskatten var symboliskt i den mening att man visade att sjöfarten var och är viktig. Fortsättningsvis menar hon att kombinationen av tonnageskattinförandet och uttalandet om införandet var viktigt. Uttalandet handlade om att tonnageskatten infördes för Sverige, de svenska jobben, för den svenska konkurrenskraften och för att de vill ha en stark svensk sjöfart.

Berglund upplever att många politiker lyssnar och bryr sig. Hon menar att det finns en god förståelse för att sjöfarten är viktig: ”...att vi inte bara skall ha mer sjöfart generellt utan också svensk sjöfart. Allt ifrån att vi behöver ha kompetensen till att det är försörjning av landet...”. Ett problem som Berglund uttrycker är att branschen inte alltid har presenterat sina önskemål på

ett sätt som tilltalar politiker vilket kan vara en faktor till att branschen enligt Berglund uppfattades som gnälliga.

Berglund påstår att det finns en stor nyfikenhet vad gäller sjöfartsfrågor. Hon menar att nyfikenheten borde leda till konkreta beslut men att det som varit svårast har varit att få till exempel finansministern att förstå vikten av frågornas betydelse. Berglund förklarar att så fort förslag kommer upp till en finansminister, om det så är förslag om hur sjöfartsverket skall finansieras eller om sjöfarten skall få skatteförmåner, så uppkommer en problematik. ”Då skall man ju motivera det i förhållande till skola, vård och omsorg” säger Berglund. Svensk Sjöfart jobbar tillsammans med de fackliga förbunden Seko sjöfolk och Sjöbefälsföreningen. Samarbetet kallas Blå Tillväxt och Berglund menar att samarbetet gör det möjligt att arbeta mer politiskt med en enad åsikt.

Berit Blomqvist VD för Sveriges Skeppsmäklareförening klargör att en svensk handelsflotta även är viktigt för att politiker skall fortsätta intressera sig för sjöfarten. ”...säg att det hade vart 50 procent som hade vart svenskflaggat, då hade ju sjöfarten ansetts vara viktigare för svenska politiker och för svenska folket överhuvudtaget”. Hon förklarar också att rederierna behöver visa att politikerna gör rätt när de sätter upp regelverk och villkor som behövs för att stärka konkurrenskraften, genom att flagga sina fartyg svenskt.

Blomqvist som tidigare jobbat på Svenskt Sjöfartsforum säger att hon då var med och startade upp en grupp som de kallade Riksdagens Sjöfartsgrupp. Till denna grupp kunde personer som var intresserade av sjöfartsfrågor vända sig. Hon menar att till exempel trafikutskottet borde vara specifikt intresserade för sjöfartsfrågor, men att det kan finnas ledamöter i andra utskott som också kan vara intresserade. Hon antyder att denna grupp var ett sätt för bransch och politiker att föra en dialog där båda fick komma till tals.

4.1.2 Politikernas uppfattning

Tongångarna bland politikerna är relativt goda kring synen och intresset för sjöfarten idag. Hampus Hagman (KD) tror att det blivit en positiv spiral i och med tonnageskattesystemet införande och menar; med tonnageskatten och andra positiva delar inom näringen, skapas en optimism hos rederierna som gör att fler vågar flagga svenskt. Hagman tycker också att det nu är viktigt att från politikernas håll fortsätter bygga på och förbättra bland annat tonnageskatten, då intresse har visat sig finnas för sjöfarten.

Hagman berättar vidare att det engagemang han visar för sjöfarten uppskattats mycket av branschen. I somras skrev han en debattartikel om sjöfarten och dess betydelse, och än idag kommer folk fram till honom och frågar om just den artikeln. Att folk kommer ihåg en specifik artikel ett halvår senare menar Hagman är undantagsfall, men det visar att det uppskattas när sjöfarten får uppmärksamhet. Hagman tycker att problemet egentligen inte ligger i vad politiker tycker om sjöfarten, där menar han att det råder relativt stor enighet, utan snarare i bristen på uppmärksamhet. Han tycker också att utrymmet för debatten om sjöfarten är oproportionerligt liten sett till hur stor betydelse sjöfarten har för Sveriges import- och exportindustri.

Jimmy Ståhl (SD) är inne på samma resonemang som Hagman, de tycker att mycket har hänt de senaste åren. Ståhl säger också att dialogen mellan politiker och sjöfartsbranschen har blivit bättre och att debatten har ökat kraftigt de senaste åren. Ståhl framhåller den goda dialog som finns idag med föreningen Blå tillväxt och Svensk Sjöfart. Vidare tycker Ståhl att det har blivit lättare att prata om sjöfart och får mer gehör som trafikslag. Han ser positivt på det arbete som infrastrukturminister Thomas Eneroth (S) har gjort de senaste åren, men framhåller också att det kan bero på påtryckningar från de andra partierna i riksdagen. Både Ståhl och Hagman

upplever att dialogen är god mellan politiker, myndigheter och näringen. De är nöjda med kontakterna som finns mellan dem men tror ett sjöfartsråd skulle det kunna göra dem ännu bättre.

Emma Berginger (MP) uppfattar ett starkt intresse för sjöfart. Berginger pekar på de miljö- och klimatmål där det behövs mer hållbara transporter i framtiden och där både sjöfart och järnväg har en viktig roll. Berginger tycker också att intresset märks tydligt inom trafikutskottet, men i övrigt kanske inte sjöfarten får någon större uppmärksamhet i övriga utskott. Berginger lyfter fram att det vore bra med mer lobbyarbete för att få fler politiker att förstå sjöfartens betydelse och öka kunskapen om näringen. Hon tror att ett bredare intresse från riksdagsledamöter också skulle vara bra.

Även Hagman tycker det vore bra med mer lobbyarbete, men även att de som redan har ett sjöfartsintresse måste visa upp intresset samt att ta fler tillfällen att prata om sjöfart mer. Vidare menar Hagman att bakom det sjöfartspolitiska engagemanget ligger ofta ett personligt intresse för sjöfart. Det har gjort att Hagman själv har byggt upp sitt egna intresse och skapat ett eget kontaktnät och profilerat sig inom näringen.

Johan Büser (S) tycker en förändring har skett de senaste två till tre åren, ett uppsving för sjöfarten har skett menar Büser. Anledningarna tror han är flera, men bland annat att statsminister Stefan Löfven (S) tog upp klimatmålen i sin regeringsförklaring 2014, där sjöfarten spelar en stor och viktig roll. Ett annat mål var att mer gods skulle flyttas från flyg- och vägtrafik till järnväg och sjöfart.

Büser nämner också den ökade inflaggningen som sker till Sverige. Ökningen är den första efter många år av utflaggning. Büser säger också att rent allmänt har politikerna idag blivit mer medvetna om vilken betydelse sjöfarten har för Sverige. Han påtalar att Göteborgs hamn under den gångna mandatperioden 2014–2018, har haft frekventa besök av ministrar och statsråd, bland dem som besökt finns näringsminister, arbetsmarknadsminister och EU-ministern. Det visar enligt Büser att ett intresse finns från regeringen i frågan.

Hagman, Ståhl, Berginger och Büser upplever att intresse för sjöfart finns i deras partier. Både Hagman och Büser menar att det ofta bygger på ett eget intresse från en riksdagsledamot att engagera sig i sjöfartsfrågor. De båda anser också att beroende på var ifrån man kommer geografiskt i landet har påverkan. Büser säger att sjöfarten blir en mer naturlig del av vardagen om man kommer från en hamnstad som Göteborg. Ståhl är inne på ett liknande resonemang som Hagman och Büser, Ståhl kommer själv som hamnarbetare från Göteborg med stort ett sjöfartsintresse. Berginger berättar att hon tror det finns några personer från varje parti som är speciellt intresserade för sjöfartsfrågor.

En viktig fråga om handelsflottan som både Hagman och Büser nämner är ur försvarssynpunkt. För att Sverige skall kunna försörja sig i händelse av krig behöver Sverige egna fartyg, det bör därför ligga i svenska politikernas intresse att det finns svenskregistrerade fartyg i olika segment.

Både Berginger och Ståhl är inne på likande resonemang vad det gäller synen på sjöfart både från politiker och allmänheten. Intresset från allmänheten är relativt litet berättar Berginger och att det hör till vardagen att folk mejlar om järnvägen, där det handlar om försenade tåg och signalfel, men att detta inte är fallet för sjöfarten. Till skillnad från järnvägen kommer många inte kontakt med sjöfarten idag och får således ingen relation till den. Sjöfart och fartygen syns inte i samhället som exempelvis lastbilar och tåg, menar Berginger. Sjöfarten verkar i det fördolda många gånger, den transporterar inte varorna fram till dörren vilket gör att den blir än mer osynlig.

När allmänheten tänker och pratar sjöfart handlar det ofta om fartyg som ligger oss nära till hands som exempelvis färjorna till Finland och Danmark menar Ståhl. Ståhl tycker även att det ibland råder en kunskapsbrist gällande sjöfarten och säger att som politiker finns ofta en allmän kunskap om de flesta politiska områden, men gällande sjöfarten brister det emellanåt.

Vidare säger Ståhl att det många gånger är talespersonerna för sjöfartsfrågor och de med ett brinnande intresse för sjöfartsnäringen som har läst på inom det området. Büser säger också att det är viktigt att i olika sammanhang prata om sjöfart, inte bara i "normala" sammanhang som trafikutskottet. På det sättet kan budskapet kring sjöfarten nå ut till fler politiker menar Büser.

4.2 Vilka mål har Sveriges politiker med den svenska handelssjöfarten?

En samsyn påträffas mellan bransch och politiker över vilka mål som bör sättas och fullföljas.

4.2.1 Branschens uppfattning

Enligt Berglund söker sig en minskad andel studenter till högskolan, dock är sjöfartslinjerna hårdare drabbade än andra: "Det är en utmaning för hela branschen". Berglund förklarar att detta är ett problem för att sjöfarten skall kunna utvecklas. I de frågor där Sverige har ett stort kunnande och hög kompetens är inte frågorna bara viktiga för Sverige, utan Sverige har även ett särskilt ansvar för de frågorna. För att arbetet skall kunna fortsätta och för att Sverige skall kunna vara med och utveckla industrin förklarar Berglund att en egen stark handelsflotta är nödvändig. Fortsättningsvis förklarar hon att inflytandet på IMO är ett av motiven till att ha en stark svensk sjöfart.

Berglund tydliggör att det finns tre mål som måste uppfyllas för att den svenska handelsflottan återigen skall växa. Hon förklarar att det är en kombination av bra skatteregler, vilket enligt Berglund ligger på politikerna, och bra kollektivavtal vilket måste ske genom förhandlingar mellan bransch och fack. Det sista målet är tillmötesgående myndigheter med en tydlig struktur vad gäller tillvägagångssätt: "Det är bättre att få de stora ramverken på plats för att sen kunna justera dem".

4.2.2 Politikernas uppfattning

Johan Büser (S) menar att politiker har som mål att flytta mer gods från väg till järnväg och tycker även att större satsning skall ske på sjöfarten. Han tycker att den svenska handelsflottan bör växa och då även att de svenskregistrerade fartygen ökar, vilket han menar är viktigt för en konkurrenskraftig svensk sjöfart. Büser säger också att det hänger ihop med att vara attraktiva för svenska jobb och att rederier skall kunna etablera sig i Sverige. Det är också viktigt att stärka konkurrensvillkoren då sjöfartsbranschen är internationell.

Büser menar vidare att om den svenska handelsflottan minskar kommer även intresset för näringen att minska, och att kompetensen därför kommer att försvinna allt eftersom. Sjöfarten spelar också en viktig roll när det kommer till klimatomställningen som samhället står inför.

Emma Berginger (MP) är inne på samma linje gällande svensk flagg på fartygen. Hon menar också att det visar att Sverige bryr sig om sjöfart genom att fler fartyg seglar under svensk flagg. Berginger poängterar också, likt Büser, sjöfartens betydelse och att den är extra viktig när det

kommer till klimatomställningen och hållbara transporter i framtiden. Hon säger också att sjöfarten kan bidra till en positiv ekonomisk utveckling för Sverige.

Jimmy Ståhl (SD) tycker att sjöfarten har en viktig roll idag som del av Sveriges infrastruktur, men att sjöfart kan ta en större roll i infrastrukturen. Ståhl säger att till skillnad från järnvägen som idag är överbelastad, finns redan infrastrukturen för att frakta mer gods på havet. Det finns också god potential att frakta mer gods på ostkusten, det gäller bara att få igång trafiken. För att nå detta mål tror Ståhl att ett sjöfartsråd skulle vara en lösning och beskriver det som en brygga mellan politiker, näringen och myndigheter där de kan sitta ner och samtala och föra ett mer kontinuerligt arbete med sjöfartsfrågor.

Hampus Hagman (KD) tycker det är viktigt att sjöfartens konkurrensvillkor stärks och att transportslagen blir mer likvärdiga. Hagman tror på en kombination mellan bra skatteregler och en väl fungerade dialog mellan sjöfartsbranschen samt berörda myndigheter. Det handlar enligt Hagman inte bara om Transportstyrelsen, utan även till exempel Skatteverket och delegationen för sjöfartsstöd. Han poängterar dock att det viktigaste är att genomföra de stora ramverken som senare kan justeras enklare.

4.2.3 Respondenternas önskemål till den svenska sjöfarten

Intervjuerna gjordes i slutet av november och i december 2018, det var jultider och alla de intervjuade fick då frågan vad de skulle önska sig i julklapp från politiken till sjöfarten.

Berit Blomqvist, Sveriges Skeppsmäklareförening: Önskar att fullfölja förslaget från Sveriges Skeppsmäklareförening om en anslagsfinansierad isbrytning.

Anders Hermansson, Svensk Sjöfart: Förtydliga regelverk och i till exempel utbildningsfrågor jobba med förenklingar då de ser att väldigt många certifikat behövs.

Pia Berglund, före detta Svensk Sjöfart: Att en sjöfartsminister tillträder

Hampus Hagman (KD): En utvecklad tonnageskatt. Hagman berättar att han fick samma fråga för ett par veckor sedan när han deltog i ett evenemang och då svara att han önska sig ett sjöfartsråd, dem två är viktiga anser Hagman.

Jimmy Ståhl (SD): ”Ta bort farledsavgifterna och att man ser över lotskostnaderna för det är ruskigt dyrt med lots så hade man gjort det är jag helt säker på att sjöfarten hade blivit mycket mer konkurrenskraftig faktiskt”.

Emma Berginger (MP): ”Jag får önska mig vägsplitageavgift, för att stärka sjöfartens konkurrensfördelar mot vägtrafiken”.

Johan Büser (S): ”...ännu mer svenskflaggade fartyg får jag önska mig”.

4.3 Vilka åtgärder kan Sveriges politiker och politik göra för att stärka den svenska handelssjöfarten?

Inom branschen påträffas olika prioriteringar om vilka åtgärder som bör vidtas. Samma gäller från politikernas sida.

4.3.1 Branschens uppfattning

Anders Hermansson trycker på två saker som den kommande nya regeringen i ett långsiktigt, kontinuerligt och strukturerat arbete med sjöfarten, bör kunna ta sig an. ”Det ena är hur vi ytterligare förbättrar förutsättningarna för branschen som näring och det andra är hur vi faktiskt kan fortsätta utveckla sjöfarten som trafikslag bättre...”. Ett land som enligt Hermansson har jobbat målmedvetet och kontinuerligt med att få fram förbättringar på ett strukturerat sätt är Danmark. Hermansson menar att med en maritim strategi är Sverige förhoppningsvis också på den vägen och ett sätt att konkretisera detta är genom ett sjöfartsråd. Han förklarar att detta skulle bidra till att politiker och sjöfartsbransch succesivt kan förbättra villkoren för sjöfarten.

Pia Berglund menar precis som Hermansson att bland annat skattelättnader är helt avgörande för att rederier ska kunna vara verksamma eftersom att så många andra länder använder det. Hon menar att de svenska politikerna varit väldigt försiktiga med att använda de hjälpmedel som finns att nyttja. Berglund förklarar att EU sätter upp regelverk och ramar för vilka stöd som får användas i frågan om skatter och avgifter som är viktigt för just företagets konkurrenskraft. Sedan har Sverige valt att inte använda så många ekonomiska stöd när det gäller sjöfart. Detta medförde, enligt Berglund, stora konsekvenser. Bland annat efter beslutet om att inte införa tonnageskatten, tappade Sverige mellan 100 och 150 fartyg och därmed 8000 jobb. Berglund menar att rederierna hade svårt att ha kvar sina fartyg under svensk flagg. När tonnageskatt slutligen infördes i Sverige 2017 var det mycket svårt att få de som en gång flaggat ut att flagga svenskt igen, säger Berglund.

Något som branschen måste jobba med enligt Hermansson är att tillgodose behovet av att tillhandahålla bra logistiklösningar och fundera över hur infrastrukturen skall användas bättre för att minska miljöpåverkan. Hermansson jämför Sverige med övriga Europa vad gäller att använda inre vattenvägar och kustsjöfart för transporter. Han konstaterar att inrikestransporter med sjöfart ligger omkring fyra procent jämfört med övriga Europa som ligger omkring tio procent. Detta medför att det blir mer trängsel på både järnväg och väg vilket leder till ökad miljöpåverkan och ineffektivare transport av gods.

Berglund delar upp sjöfarten i två delar: ”den korta sjöfarten” vilket hon definierar som den sjöfart som inte går över världshaven, och den sjöfart som går längre sträckor där Berglund förklarar att konkurrensen är större och där rederierna har svårare att tjäna pengar. ”Man har inte råd som rederi att flagga svenskt för att vara snäll”. Berglund trycker på att det är viktigt att rederierna måste vara konkurrenskraftiga affärsmässigt för att de skall ha en möjlighet att bedriva sin verksamhet.

Berglund använder också Danmark som exempel, på ett land som har använt sig av de flesta stöd från EU och verkligen testat dem. Berglund förklarar vidare att Sverige istället ligger efter. Det är något som inte fungerar på lång sikt då sjöfarten inte tjänar lika mycket pengar som den gjort tidigare och då konkurrensen ökat. Fortsättningsvis säger Berglund att hon upplever att politiker nu förstått att en egen handelsflotta behöver de stöd som EU erbjuder.

Vidare beskriver Berglund att branschen behöver ett bra samarbete ihop med facken för att kunna förbättra arbetsförhållandena. I Sverige kan staten endast göra en liten del i fråga om arbetsvillkor till skillnad från andra länder där staten bland annat kan fastställa minimilöner. Det ligger därför på branschen och facken att förhandla fram kollektivavtal som ger konkurrenskraft. Sedan är det även ett viktigt arbete att rapportera tillbaka till politiker vad man åstadkommit med hjälp av de regelverk som politikerna satt upp, säger Berglund.

Ett viktigt arbete för branschen är att förklara för politiker, runt om i hela landet, varför sjöfarten är viktig, menar Berglund. Hon fortsätter förklara att politiker i Stockholm kommer från platser runt om i hela Sverige och inte bara ifrån hamnstäder så som Göteborg.

Blomqvist klarlägger att en fortgående dialog med politiker är viktigt för att alltid kunna ge sjöfartsbranschen de bästa förutsättningarna. Även hon förklarar att ett viktigt arbete handlar om att informera politiker om vad som händer inom branschen. Blomqvist fortsätter med att denna dialog kan vara i form av de seminarium som tar plats under åren.

Berglund lägger fram sjöfartsråd som ett sätt att kontinuerligt förbättra och utveckla villkor och regelverk så som bland annat tonnageskatten. Sjöfartsrådet skall innebära att alla som ingår i branschen: universitet, arbetsgivare och fack, skall sätta sig ner tillsammans och lägga fram förslag som politiker sedan kan välja att genomföra eller inte. Sjöfartsrådet kan också, enligt Berglund, hjälpa branschen att presentera små justeringar av till exempel tonnageskatten för politiker.

När det maritima manifestet framställdes samarbetade hela branschen med de fackliga organisationerna. Blomqvist förklarar att när både branschen och facken talade med samma ord till politiker så blev det mycket lättare att få igenom sina önskemål. ”...då kunde rederierna gå på dem borgliga och facken kunde gå på vänsterfalangen...”.

Berit Blomqvist lägger fram som förslag att farledsavgifterna bör minskas och att isbrytning skall anslagsfinansieras för att ge mer pengar till hela branschen.

4.3.2 Politikernas uppfattning

Hampus Hagman (KD) säger att det råder relativt stor enighet bland politiker i frågor gällande vad som behövs göras för att stärka den svenska handelsflottan. Detta kan till och med ligga sjöfarten i fatet menar Hagman. Han säger att politiken ofta riktas in på områden där det råder oenighet och det är så debatt skapas, vilket inte råder inom sjöfarten, men medger att det självklart beror på med vem frågorna diskuteras. Alla partier har olika prioriteringar men är eniga att förändring behövs för att stärka den svenska sjöfarten.

Hagman själv har motionerat om sjöfartsråd där olika parter skall kunna sitta och diskutera för att lättare komma fram till åtgärder som senare skall kunna presenteras för ansvarigt statsråd. Han säger att det på så sätt skulle bli enklare att göra förändringar likt övriga Europas förändringar inom sjöfartspolitik, vilket i sin tur skulle stärka Sveriges konkurrenskraft. Jimmy Ståhl (SD) tycker även han att ett sjöfartsråd vore bra att införa och förstår inte varför det inte redan gjorts. Dock poängterar Ståhl att det är viktigt att samla personer med rätt kunskap om branschen.

Vidare anser både Hagman och Ståhl att tonnageskatten bör förändras, idag pratar politiker om en Tonnageskatt 2.0. Hagman tycker det tonnageskattesystemet som infördes för ett antal år sedan har onödiga begränsningar som exempelvis att rederiet måste vara inne i systemet i minst tio år samt att max 25 procent av tiden får vara i svenskt vatten, vilket inte är optimalt för svenska rederier. Ståhl tycker också mindre fartyg bör omfattas av tonnageskatten, han menar att om man bara ger sjöfarten avgiftslättnader i form av farledsavgifter, sköter sig sjöfarten i stort sett av sig självt.

Emma Berginger (MP) tycker det är viktigt att se över skattereglerna som finns idag. Berginger tycker att de regler som har införts de senaste åren är bra, men att de behöver trimmas till och förbättras. Hon vill även göra det mer attraktivt att frakta gods till sjöss och på järnvägen än

vägtrafik. Vidare menar Berginger att hon tycker en sjöfartstrategi bör arbetas fram för att få en bredare bild av hur den svenskflaggade fartygen samt sjöfart generellt kan öka i Sverige.

Berginger säger också att en översyn av lotsplikten och farledsavgifter, något även Ståhl tycker är viktigt. Ståhl tycker framförallt att farledsavgifterna är ett problem då de enligt honom är för höga och sjöfarten hämmas på grund av det. Hagman instämmer i detta och säger att så fort Sjöfartsverkets budget inte går ihop höjs avgifterna för att plus och minus skall gå ihop. Respondenterna är överens om att de ökade farledsavgifterna drabbar sjöfarten negativt.

Även Johan Büser (S) tycker att tonnageskatten och farledsavgifterna bör ses över. Han tycker det är viktigt att Eko-bonusen finns kvar efter att Moderaternas och Kristdemokraternas budget vann majoritet i riksdagen december 2018. Eko-bonusen kom hösten 2018 och stimulerar klimatomställningen.

En viktig del tror han också är att se över hur Sveriges hamnpolitik skall se ut framöver, men även att få till farledsfördjupningen i Göteborgs hamn. Farledsfördjupningen är viktig för att Göteborg skall behålla direktanlöp från Asien istället för att ta emot mindre fartyg från en omlastningshamn som hamnen annars riskerar bli.

Både Büser och Berginger säger att sjöfarten kommer spela en viktig roll för klimatomställningen och har god potential när det kommer till hållbara transporter. Berginger ser mycket positivt på sjöfartens övergång till mer hållbara drivmedel som LNG och LBG samt elektrifiering av fartyg i kustnära fart.

Både Hagman och Ståhl ser gärna se att Sjöfartsverket reformeras. Idag är det ett affärsverk och därmed inte anslagsfinansierat som Trafikverket. Detta innebär i praktiken att Sjöfartsverket skall täcka sina utgifter med intäkter genom bland annat lots- och farledsavgifter. Således kan avgifterna behöva höjas då utgifterna blir allt högre. Hagman och Ståhl anser att Sjöfartsverket skall bli anslagsfinansierat likt Trafikverket.

5 Diskussion

Nedan följer först en diskussion kring det resultatet från studien. Därefter kommer en metoddiskussion i förhållande till de begrepp som används för att utvärdera studiens trovärdighet samt källkritiskt granska studiens metod.

5.1 Resultatdiskussion

Resultatet visar på en enighet bland respondenterna om behovet av kunskapslyft kring sjöfartens betydelse. Även regeringens *Maritima Strategin* från 2015 visar att kompetensförsörjning och kontinuerlig kompetensutveckling är viktigt för att rederier skall kunna vara innovativa och konkurrenskraftiga. Bland annat skriver regeringen i strategin att högskolor är av stor betydelse när det kommer till att utbilda sjömän efter de krav som marknaden ställer och att branschen ansvarar för att synliggöra och öka den allmänna kunskapen om jobbmöjligheterna inom området. Samtidigt svarar respondenterna att sjöfarten inte syns i tillräckligt hög grad för att kunna marknadsföra sig som en framtida arbetsgivare. En intressant frågeställning i detta sammanhang är hur allmänheten och många politiker i ett så export- och importberoende land som Sverige inte uppmärksammar det trafikslag som transporterar absolut mest gods, mer?

Av det resultat som denna studie kommit fram till kan en konkret slutsats inte dras om varför omfattningen av sjöfartsbranschen obemärkt växer men ändå anses vara självklar. Detta då ett för litet urval har behandlats för att denna studie skall kunna generalisera. Däremot kan en koppling göras mellan den nedåtgående trend som pågått under ett flertal år och svar från respondenterna som påvisar ett minskat intresse vid en minskande handelsflotta, från såväl svenska politiker som det svenska folket.

Även det inflytande Sverige har på de internationella organen som till exempel IMO är beroende av handelsflottans storlek. Flera av de intervjuade säger att det är viktigt att styra och vara med i rådet, det är på det sättet Sverige kan göra skillnad. Sverige är skickliga inom miljöfrågorna och det borde ses som ett nederlag att förlora sin plats i IMO:s råd.

Samtliga respondenter yttrar oro för de ökade farledsavgifterna. Flera av dem belyser problematiken och menar att det hämmar ökningen av handelssjöfarten och framförallt inlandssjöfarten. Synen på vad som bör göras åt problemet går dock isär och flera olika lösningar framkommer av intervjuerna. Det som ligger till grund för meningsskiljaktigheterna verkar vara Sjöfartsverket som idag är ett affärsverk jämfört med Trafikverket som är anslagsfinansierat och som underhåller järnvägarna. Ett exempel som ofta kommer upp är isbrytningen som sker i Bottniska viken under vinterhalvåret som finansieras av farledsavgifter. Detta jämförs sedan med järnvägen där det anslagsfinansierade Trafikverket står för snöröjningen, inte järnvägens kunder. Problematiken angående Sjöfartsverket som affärsverk verkar inte, av de intervjuer som förts, ligga högt på politikernas agenda. Kanske beror det på kostnaden att reformera om Sjöfartsverket att bli anslagsfinansierat, om det ställs i relation till vad som idag går till sjöfarten från staten. Intresset verkar större för en så kallad miljö-bonus där mer miljövänliga fartyg kan få farledsavgiften reducerad. Respondenterna verkar dock vara överens om att sjöfarten missgynnas jämfört med järnvägen.

Tonnageskattesystemets införande var något mycket positivt för den svenska sjöfarten, den bilden ges av alla intervjuer som genomförts. Den beskrivs som en vändning efter en lång nedåtgående trend och en viss optimism inför framtiden sågs vid införandet av skattesystemet. Det verkar inte vara tonnageskatten i sig som var det positiva utan snarare att svenska rederier fick en bekräftelse på att politiker var intresserade av en förändring och utveckling av den

svenska handelsflottan. Av respondenternas svar framgår att flera av dem vill se en justering av tonnageskattesystemet. Nu när grunden till systemet är på plats underlättar det för senare justeringar menar respondenterna.

Att infrastrukturminister Anna Johansson (S) valde att offentliggöra beskedet om tonnageskatten under Donsö Shipping Meet 2015 kan tolkas som att det var viktigt för regeringen att visa upp en handlingskraft inom sjöfartsfrågor. Tonnageskattesystemet skulle snarare kunna ses som symbolpolitik, det vill säga att införandet av skatten var ett ställningstagande från politikernas sida mer än den betydelse förslaget har i sig självt.

Det kan konstateras att det finns en seghet i den politiska processen av att ta fram nya regelverk och riktlinjer. Av respondenterna som representerar sjöfartsbranschen framgår det att det saknas ett strukturerat arbetssätt för att kontinuerligt jobba med sjöfartsfrågor och de belyser vikten av ett inrättande av sjöfartsråd.

De politiska respondenterna är positiva till de förändringar som genomförts de senaste åren som exempelvis tonnageskatten. Faktum kvarstår att Sverige var ett av de sista länderna i EU att införa tonnageskatten (Ovesen, 2015). Sverige har inte bara varit sena med att införa tonnageskattesystemet utan har ofta valt att inte följa den förändring som skett i grannländerna. Bland annat under 1970-talet infördes den så kallade *Flagglagen* som skulle motverka bekvämlighetsflaggning men som istället medförde sämre konkurrenskraft för svenska rederier mot övriga EU:s länder. Samt att under slutet av 1980-talet valde politiker att inte införa ett internationellt register vilket återigen medförde lägre konkurrenskraft.

Under alla dessa förändringar har ett antal utredningar gjorts som ofta påvisar en positiv utveckling vid ett införande av den förändring som legat uppe på dagordningen. Ändå har inga förändringar genomförts. Att beslutsfattarna ofta fastnar i en utredningsprocess snarare än att faktiskt genomföra konkreta handlingar är något som nämns i den vetenskapliga artikeln *Maritime Governance and Policy-making: The Need for Process Rather than form* (Roe, 2013). Artikeln trycker på ett mer dynamiskt styre vilket kan kopplas ihop med denna studies respondenter som trycker på att ett kontinuerligt arbete kring sjöfartsfrågor behövs.

De senaste tio åren har en rad strategier och utredningar offentliggjorts från främst regeringen, så som *Handlingsplanen*, *Maritima strategin* och *Godstransportstrategin*. I de strategierna är svaren lika, sjöfarten är bra, intresset för utveckling finns och att regeringen har för avsikt att öka sjöfarten. Samma svar ges av respondenterna, de är eniga och intresset är större idag än på mycket länge. Däremot verkar det handla om vilka prioriteringar för sjöfartsnäringen som är viktigast från de olika företrädarna. Goda intentioner finns om att öka sjöfarten och då speciellt inlandssjöfarten, men hur går det från ord till handling? Det som ligger närmst i tid är den samordnare för inlandssjöfart på Trafikverket som tillsattes i februari 2019. I och med det ökande intresset för sjöfart, verkar politiker vara mer angelägna om att lägga fler motioner och förslag som berör sjöfarten. Det kan leda till att ämnet blir mer angeläget för fler debatter.

Svenska handelsflottan kan idag delas in i två grupper, den första är svenskregistrerade fartyg som idag beräknas vara kring 100 fartyg. Den andra gruppen är de svenskkontrollerade fartygen som ägs av svenska rederier men som är registrerade i ett annat land. Det svenskkontrollerade tonnaget beräknas till ungefär 500 fartyg. Synen på hur man skall se på den svenska handelsflottan går emellertid isär. Alla är eniga att det på längre sikt är viktigt att Sverige har en svenskregistrerad handelsflotta för att intresset för sjöfart skall finnas kvar inom landet. Det bör dock beaktas att alla inom näringen inte ser samma behov. Speciellt för hamnar och skeppsmäklare, är sjöfarten och fartygen i större perspektiv viktigare än vilken flagg ett fartyg som anlöper hamnen för. Respondenterna uttrycker också att den svenska flaggan på fartygen är viktig för jobben, framförallt ombord men även i hela det maritima klustret. Beräkningar som

gjorts i det *Maritima Manifestet* (Sjöfartsforum, 2013) visar tydligt vad ett arbete ombord ger i den tillhörande näringen. Det bör därför ligga i politikernas intresse att behålla den svenska handelsflottan då det är jobbskapande för hela samhället.

Idag visar utredningar att branschen de kommande åren kommer sakna upp mot 800 sjömän (Transportföretagen, 2018). Det är då viktigt för politiker och sjöfartsnäringen att ta tag i problemet för att täcka upp behovet i framtiden. Den kompetens som finns idag är viktig att föra vidare till nästkommande generation ombord på fartygen.

En punkt där skillnad kan påträffas är hur sjöfarten inkluderas och i vilket fack. Politikerna tycker att sjöfarten ligger inom Sveriges infrastruktur, det tycker förvisso även branschen men de tycker att den även borde ses som en egen näring eftersom sjöfarten fungerar bra av sig självt.

Om sjöfarten ses ur perspektivet egen näring verkar branschen hoppas på större utrymme i debatten och inte förbises bakom övriga trafikslag. Vidare från intervjuerna framkommer det att dialogen mellan sjöfartsbranschen, politiker och myndigheter är god. Politikerna uttrycker sig mycket positiva till det jobb som föreningen Svensk Sjöfart gör, den fråga som flera av dem nämner är införandet av ett sjöfartsråd som åtgärd för ännu bättre dialog. Rådet skulle kunna fungera som en brygga mellan näringen och politikerna och skulle på så sätt korta avståndet och få fler politiker närmare sjöfarten. Genom sjöfartsrådet skulle ett mer kontinuerligt arbete vara möjligt och även möjlighet till snabbare process med att få igenom nya förslag. Det är även viktigt att personer med intresse och kunskap skulle få ta plats i rådet, för att nå bästa resultat.

Av respondenterna framgår det att förutsägbarhet är viktigt för en attraktiv flagga. Genom att sätta ramvillkor för branschen kan redare förutsäga vad en svenskregistrering skulle innebära. Samtliga respondenter trycker på att dessa ramar ger förutsättningarna för att konkurrera med andra länder och speglar de skattesystem, avtal och ekonomiska bidrag som svenska politiker kan sätta grund för. Det framgår även av respondenternas svar att de arbetsavtal som sätts inom branschen måste i Sverige förhandlas med facken i enlighet med den ”svenska modellen”.

Vidare kan det ifrågasättas huruvida svenska politiker använder sig av de stöd som EU reglerar om. Exempel på de stöden är tonnageskatt, TAP-avtal och Eko-bonus. Studiens resultat och teorikapitel pekar på att det tagit lång tid för Sverige att införa de stöd som får användas. Samtidigt framgår det att länder som till exempel Danmark använder sig av de flesta av de sjöfartsrelaterade stöden. Vilket har genererat en mer attraktiv flagga där många svenska rederier gärna registrerar sina fartyg.

Av resultatet från studien är svaret som nämnts tidigare entydigt, ett stort intresse finns för sjöfarten från politiker. Svaret bör dock tolkas på ett kritiskt sätt också. Politik handlar om att vinna förtroende från samhället som röstar fram dem, det är då alltid viktigt att partier visar sina bästa sidor. Politiker kommer troligen aldrig visa att ett intresse inte finns inom ett visst område, utan mer sannolikt visa de sidor som finns. Det samma gäller för en branschorganisation som dels skall vara en blåslampa på politiker men samtidigt hålla god ton till förändringar som genomförs tack vare politiker.

För första gången på många år har nu Sveriges handelsflotta ökat när fler fartyg registrerats. Rederier som nu åter flaggat in fartygen till Sverige från bland annat Danmark och Färöarna, aviserade tydligt när de lämnade för tio år sedan att de inte kommer tillbaka med fartygen innan en tydlig och mer långsiktig sjöfartspolitik är på plats. Nu har flera rederier åter registrerat fartyg i Sverige vilket får tolkas som att förändring i positiv riktning har genomförts.

5.2 Metoddiskussion

Enligt handboken *Att genomföra examensarbete* är en studie giltig om "...slutsatserna är väl underbyggda, att den verkligen adresserar det fenomen man vill studera, och att resultaten är generella". I handboken benämner man tre kategorier för att uppfylla detta, vilka är: *reliabilitet (tillförlitlighet)*, *validitet (trovärdighet)* och *representativitet (generaliserbarhet)* (Höst, Regnell, & Runeson, 2006). Enligt *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna* (Denscombe, 2013) handlar reliabilitet i en kvalitativ studie om huruvida samma resultat och slutsatser skulle uppnås om studien utförts av en annan forskare. Denscombe menar att det finns en svårighet i att ta reda på reliabilitetens grad.

Denna studiens entydiga svar indikerar relativt stark reliabilitet och validitet, då det är troligt att en annan forskare förmodligen fått liknande resultat. Hade resultatet i denna studie varit mindre entydigt hade reliabiliteten och validiteten kunnat ifrågasättas i större grad. Det faktum att teori och intervjuer också stämde överens höjer studiens trovärdighet ytterligare.

När denna studie utfördes under november och december 2018 befann sig Sverige i ett historiskt politiskt läge. Sverige hade en övergångsregering efter valet i september 2018 och vem som skulle styra landet under den kommande mandatperioden var oklart. Detta politiska läge kan ha påverkat studien, samt att vilka politiska åtgärder som var prioriterade var svårt att svara på för de politiska respondenterna. Om studien gjorts när en regering trätt i kraft skulle en liknande utförd studie kunna antas få ett annorlunda resultat.

Vad som är värt att nämna om denna studie är att av det urval som gjorts kan inte direkta slutsatser dras som generaliserar hela den svenska sjöfartsbranschens tycke eller vilka politiska mål som finns gällande den svenska sjöfarten i Sveriges riksdag, det vill säga representativiteten (Höst et al., 2016) är något vag. Däremot kan studiens resultat styrkas av det som framkommer i statliga utredningar, analyser och strategier som tagits fram.

5.2.1 Intervjuer

En kvalitativ ansats har valts framför en kvantitativ då syftet med studien är att undersöka ett komplext problem. Den kvalitativa metoden styrks av semistrukturerade intervjuer med nyckelpersoner inom sjöfartsnäringen och även politiker med koppling till sjöfartsbranschen. Semi-strukturerade intervjuer är en lämpligare metod, enligt Denscombe, när människors egna perspektiv och erfarenheter skall tolkas (Denscombe, 2013, s. 232).

Även om studien visar ett tydligt svar på frågeställningen måste det kritiskt granskas. Intervjuer i studien med politikerna fördes med dem som redan profilerat sig om sjöfart i Sveriges Riksdag, vilket har medfört att denna studie inte kan dra några generella slutsatser över sjöfartsintresset i hela kammaren. För en sådan studie hade en kvantitativ studie givit ett bättre resultat.

Diskussioner har förts huruvida namn och titel på respondenterna skall presenteras i denna rapport eller om det hade räckt med titel och tillhörighet som förening eller parti. Kandidaterna ansåg att det var viktigt med tanke på att det intresse som framförallt politiker visar för sjöfarten ofta ligger i framkant mot vad deras egna partier tycker och lägger fram förslag på. Deras profilering inom området bygger ofta på individens egna intresse för området och kan ibland sträcka sig utanför ramen för partiet, då i positiv riktning för sjöfarten.

En djupare förståelse för vad branschen själva anser om det stöd de får från politiken har varit nödvändig för att kunna besvara våra problemformuleringar. Under denna forskning har intervjuer förts med sju personer, anledningen till mängden är satt i perspektiv till studiens

omfattning och på grund av begränsad tid kunde inte fler intervjuer hållas. Kontakt etablerades i första hand med de riksdagspartier där det fanns en tydligt utnämnd talesperson för sjöfartsfrågor. De partier där inte en tydlig kontakt fanns var Vänsterpartiet och Liberalerna. Vidare bedömds att i och med enigheten i frågorna hade troligen inte två intervjuer till givit något annorlunda resultat.

Val av plats för intervjuer har gjorts med hänsyn till lugn miljö där god ton vart möjlig. I första hand har intervjuer ansikte mot ansikte försökt hållas. Detta har inte varit möjligt under alla intervjuer då respondenterna haft begränsat med tid, bland annat på grund av regeringsbildningen hösten 2018.

5.2.2 Om studien hade gjorts på nytt

En hypotetisk fråga som är intressant att ställa. Den kunskap kandidaterna idag har är betydligt större inom det politiska perspektivet för sjöfart. Om rapporten hade skrivits på nytt hade kandidaterna troligen valt att smalna av ämnet och riktat in mer på det politiska intresset som finns inom riksdag och regering. De frågor var svåra att ställa när studien startade då uppslutningen från respondenterna var oklar.

5.2.3 Litteratur

Vetenskapliga artiklar inom detta område är begränsade. De flesta artiklar som finns handlar främst om historiska perspektiv om kolonisering och makt med hjälp av sjöfarten för flera hundra år sedan. Denna studie bygger främst på regerings strategier och statens offentliga utredningar kring svensk sjöfart.

6 Slutsatser

Studien visar att det finns ett stort politiskt intresse av att öka förutsättningarna för sjöfarten, såväl internationellt som nationellt. Däremot upptäcks en svårighet i att konkretisera målen och sjöfarten verkar operera i det fördolda.

En gemensam bild finns över sjöfartspolitikerna om vilka förändringar och förbättringar som behöver genomföras. Samtidigt finns ett stort behov av ett kunskapslyft för att öka politikernas förståelse för sjöfartens betydelse. En positiv utveckling påträffas när det kommer till utvecklingen av samarbetet mellan politiker och sjöfartsbransch där sjöfartsfrågorna diskuteras mer frekvent. Däremot kan dialogen mellan parterna förbättras och det som lyfts fram är avsaknaden av ett kontinuerligt och strukturerat arbete. Arbetet skulle kunna drivas genom ett sjöfartsråd för att göra det möjligt att snabbare anpassa förutsättningarna för att bedriva en konkurrenskraftig svensk handelsflotta. Den svenska handelsflottan är viktig ur många perspektiv, bland annat för att bevara kompetens, jobb och inflytande i de internationella organisationerna. Även ur en försvarssynpunkt är just den svenska handelsflottan viktig.

För att Sverige skall klara den framtida klimatomställningen samtidigt som de ökande transportbehoven ska uppfyllas, spelar sjöfarten en viktig roll. Det är därför viktigt med en tydlig sjöfartspolitik som ger svensk sjöfart rätt förutsättningar att konkurrera med på den globala marknaden.

6.1 Fortsatt forskning

En djupdykning inom konkurrensneutraliteten bland de olika transportslagen vägtrafik, järnväg, sjöfart och flyg. Hur förhåller sig politiken mellan de olika transportslagen och hur ser finansieringen ut? Hur stort utrymme får de olika trafikslagen i den politiska debatten med hänsyn till samhällsnytta?

Referenslista

- Andersson, L. (2015). *EXTRA: Tonnageskatten införs nästa sommar*. Hämtad från <https://www.sjofartstidningen.se/extra-tonnageskatten-infors-nasta-sommar/>
- Andersson, L. (2016). *Klubbat: tonnageskatten införs!*. Hämtad från <https://www.sjofartstidningen.se/klubbat-tonnageskatten-infors/>
- Axelsson, S. (2017). *En ny sjöfartspolitik*. Hämtad från <https://www.di.se/debatt/en-ny-sjofartspolitik/>
- Blå Tillväxt. (2018). *Om Blå Tillväxt*. Hämtad från <https://www.blatillvaxt.se/om-bla-skatt-initiativet/>
- Denscombe, M. (2013). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna* (2. uppl). Lund: Studentlitteratur AB.
- Engström, R. (2016). *All time low: kompetens och framtidstro väntar*. Hämtad från <http://www.sweship.se/nyhet/all-time-low-finnes-kompetens-och-framtidstro/>
- Hermansson, R. (2006). *Sveriges Redarförening 100 år 1906-2006*. Göteborg: Breakwater Publishing.
- International Maritime Organisation. (u.å.). *Structure of IMO*. Hämtad från <http://www.imo.org/en/about/pages/structure.aspx>
- Maritimt forum. (2018). *Maritimt Forum*. Hämtad från <https://maritimtforum.se/>
- Ovesen, M. (2015). *Detta är tonnageskatt*. Hämtad från <https://www.sjofartstidningen.se/fakta-om-tonnageskatt/>
- Patel, R., & Davidson, B. (2011). *Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning* (4:4). Lund: Studentlitteratur AB.
- Regeringen. (2013). *Svensk sjöfartsnäring: Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft*. Elanders. Hämtad från <https://www.regeringen.se/49bbbc/contentassets/4afacabbbd3444aaa64fb893cb28da4b/svensk-sjofartsnaring---handlingsplan-for-forbatttrad-konkurrenskraft-n2013.01>
- Regeringen. (2015). *En svensk maritim strategi: för människor, jobb och miljö*. Elanders. Hämtad från <https://www.regeringen.se/4a4f3c/contentassets/86a578f7a521469e9b6b8c62ac5aa128/maritim-strategi.pdf>
- Regeringen. (2017). *Regleringsbrev för budgetåret 2018 avseende Trafikverket inom utgiftsområde 22 Kommunikationer*. Hämtad från <https://www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?RBID=18562>
- Regeringen. (2018). *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter: en nationell godstransportstrategi*. Hämtad från <https://www.regeringen.se/49f291/contentassets/5e79349b796548f7977cbfd1c246a694/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter--en-nationell-godstransportstrategi>

- Regeringen. (2019a). *Regeringsförklaringen: 21 januari 2019*. Hämtad från <https://www.regeringen.se/48f68a/contentassets/6e0630547665482eaf982c4777f42f85/regeringsforklaringen-2019.pdf>
- Regeringen. (2019b). *Sveriges regering*. Hämtad från <https://www.regeringen.se/490470/contentassets/b7a372535d4d4115b2c9b9ef2c256c6e/faktablad-2019-01-21-sv.pdf>
- Riksdag. (2015). *Sjöfartsnäringsen och dess konkurrenskraft*. Stockholm: Sveriges riksdag
Hämtad från <https://data.riksdagen.se/fil/CED8D2FB-CE10-4125-B6D5-4EBA70558261>
- Roe, M. (2013). Maritime Governance and Policy-making: The Need for Process Rather than form. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 29(2), 167–186.
<https://doi.org/10.1016/J.AJSL.2013.08.003>
- SFS 1997:1121. *Förordning om farledsavgift*. Hämtad från <http://rkrattsbaser.gov.se/sfst?bet=1997:1121>
- Sjöfartsforum. (2013). *Jobb Kompetens Samhällsnytta*. Hämtad från https://www.srat.se/globalassets/srat/dokument/foreningarna/lotsforbundet/maritimt_manifest_lowres_2013.pdf
- Sjöfartsverket. (u.å.). *På uppdrag av regeringen: Sjofartsverket*. Hämtad från <http://www.sjofartsverket.se/sv/Om-oss/Vad-gor-Sjofartsverket/Pa-uppdrag-av-regeringen/>
- Sjögren, H., Lennerfors, T. T., & Poulsen, R. T. (2012). The Transformation of Swedish Shipping, 1970–2010. *Business History Review*, 86(03), 417–445.
<https://doi.org/10.1017/S0007680512000761>
- Sjöström, P.-H. (2016). *Mycket tal om sjöfarten som egen näring*. Hämtad från <https://www.sjofartstidningen.se/sjofarten-kan-bli-en-egen-naring/>
- Sjöström, P.-H. (2018). *Sjöfarten får stöd från politiken*. Hämtad från <https://www.sjofartstidningen.se/sjofarten-far-stod-fran-politiken/>
- Skatteverket. (u.å.). *Tonnageskatt*. Hämtad från <https://www.skatteverket.se/foretagochorganisationer/skatter/bilochtrafik/tonnageskatt.4.361dc8c15312eff6fd302a3.html>
- SOU 2010:73. *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar*. Stockholm:Fritzes offentliga publikationer. Hämtad från <https://www.regeringen.se/contentassets/375637d24fc2436abb0d27d4ac5efc66/svensk-sjofarts-konkurrensforutsattningar-hela-dokumentet-sou-201073>
- Svensk Sjöfart. (u.å.). *Svensk Sjöfart*. Hämtad från <http://www.sweship.se/svensk-sjofart-i-korthet/>
- Svensk Sjöfart. (2016). *Svensk sjöfart: nyckeltal 2016*. Hämtad från <http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2015/08/Svensk-sjofarts-nyckeltal-2016.pdf>
- Svensk Sjöfart. (2018). *Riksdagsledamöternas förslag för framtidens sjöfart*. Hämtad från <http://www.sweship.se/nyhet/riksdagsledamoternas-forslag-for-framtidens-sjofart/>

- Svenska Orient Linien. (2018). *Det blir ingen ny containerpendel på Vänern mellan Göteborg och Kristinehamn: åtminstone inte just nu.* | Svenska Orient Linien. Hämtad från <https://www.sollines.se/sv/nyheter/det-blir-ingen-ny-containerpendel-pa-vanern-mellan-goteborg-och-kristinehamn-atminstone-inte>
- Sveriges Skeppsmäklareförening. (u.å.). *Om oss.* Hämtad från <http://www.swe-shipbroker.se/Om-oss>
- Tillväxtanalys. (2010). *Sveriges sjöfartssektor.* Hämtad från http://www.tillvaxtanalys.se/download/18.201965214d8715afd134b62/1432645117092/Rapport_2010_03.pdf
- Trafikanalys. (2016). *Godstransporter i Sverige: en nulägesanalys Rapport 2016:7.* Hämtad från https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2016/rapport-2016_7_godstransporter-i-sverige---en-nulagesanalys.pdf
- Trafikanalys. (2018). *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018: Rapport 2018:12.* Hämtad från https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018_12-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation.pdf
- Transportföretagen. (2018). *Tempen på sjöfartsbranschen: Riksrapport 2019.* Hämtad från https://www.transportforetagen.se/Documents/Kompetensforsorjning/TFs-Tempen/2019/Sjofartsbranschen/Riksrapport_Tempen-sjofartsbranschen_2019.pdf