

UTVECKLINGEN PÅ SJÖ- OCH LUFTFARTS- MARKNADEN



© Transportstyrelsen
Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för marknad, miljö och analys

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2013-1655
Månad År Februari 2014

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Sammanfattning

Sjöfart och luftfart är inom några områden lika och inom andra områden olika. Både sjöfart och luftfart är i hög grad internationella sektorer och en betydande andel av regelutvecklingen sker på den internationella arenan.

Sverige har många hamnar som är öppna för kommersiell trafik, men även vår största hamn i Göteborg är liten i jämförelse med många europeiska hamnar. Likaså har Sverige förhållandevis många flygplatser vilka ur ett europeiskt eller internationellt perspektiv är att betrakta som små. Såväl luftartens som sjöfartens infrastruktur erhåller finansiellt stöd från EU:s fonder. Nyligen har t.ex. Piteå hamn och Arvidsjaurs flygplats erhållit finansiellt stöd från EU:s strukturfond.

På flygplatser bedrivs marktjänster. De är tjänster t.ex. kring passagerarservice eller tjänster som flygbolagen nyttjar för driften av flygplanet (tankning, underhåll, avisning). Vad gäller marknaden för marktjänster på flygplatser har det på senare tid inkommit ärenden till Transportstyrelsen med anledning av potentiella konkurrensproblem. På hamnsidan har Kommissionen presenterat ett förslag till förordning¹ för hamnar som innebär ökad finansiell insyn samt konkurrensutsatta upphandlingar för hamntjänstleverantörer.

I de svenska registren (luftfartygs- och fartygsregistren) är huvuddelen av sjö- och luftfartygen mindre och används i huvudsak inte för kommersiella ändamål. Utvecklingen med en ökande utflaggning förekommer både inom luft- och sjöfart, men utflaggningen är mer omfattande inom sjöfarten. Utflaggningen av fartyg kan bero på skillnader i fråga om skatte- och bemanningsregler, finansiella stöd och myndighetens avgifter, medan orsaker till minskningen av svenskregistrerade tyngre luftfartyg är minskande marknadsandelar hos de svenska flygbolagen och försäljning av luftfartyg.

En väsentlig skillnad mellan sjö- och luftfart är det som transporteras. Inom sjöfarten transporteras stora mängder gods. Inom luftfarten transporteras i huvudsak passagerare. En del av sjöfartens passagerartrafik är kollektivtrafik på vatten där problem med tillträde till marknaden genom t.ex. långa avtal har identifierats.

Den totala mängden hanterat gods i de svenska hamnarna har minskat något under den senaste 5-årsperioden. Antalet utrikes passagerare inom luftfarten visar på en tydlig ökning medan antalet inrikespassagerare ligger kvar på ca 7 miljoner per år.

¹ Förslag till förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar.

Den totala passagerarökningen har inneburit en tillväxt främst för de utländska flygföretagen. De svenska flygföretagen har tappat marknadsandelar avseende såväl in- som utrikestrafik.

Vid införandet av den nya luftfartslagen i Sverige år 2010 upphörde Luftfartsverkets monopol och ett tiotal flygplatser har till dags dato valt en annan leverantör än Luftfartsverket. I juni 2013 anförde riksdagen i ett tillkännagivande att Luftfartsverket ska utöva flygtrafiktjänst för Swedavias flygplatser, de militära flygplatserna samt flygplatser inom samfällda terminalområden (dvs. terminalområden som överlappar varandra). I november 2013 fick Transportstyrelsen ett uppdrag från regeringen gällande vissa frågeställningar om en delvis återreglering av flygtrafiktjänsten.

Inom luftfarten har det sedan länge funnits en utvecklad marknadsövervakning. Tillgången till data är god och det finns en stor erfarenhet av att arbeta med marknadsanalyser. Marknadsövervakningen rapporteras i form av publikationen Flygtendenser², trafikprognoser, kvartalsrapporter samt tillgänglighets- och åtkomlighetsanalyser. Där det bedöms som påkallat genomförs också särskilda utredningsuppdrag.

I de fall marknadsövervakningen uppmärksammar brister och missförhållanden som ligger utanför myndighetens rådighet så lyfts detta fram till berörda myndigheter, exempelvis regeringen för att uppmärksamma behovet av en förändrad reglering eller Konkurrensverket för att påkalla uppmärksamhet på eventuella missförhållanden på marknaden. Marknadsövervakningen är dessutom en viktig förutsättning för arbetet med att etablera en riskbaserad tillsyn.

Utöver detta ger Transportstyrelsens återkoppling av information från marknadsövervakningen marknadsaktörer möjlighet att på egen hand analysera och agera utifrån identifierade brister.

Sjö- och luftfartsavdelningen arbetar f n med att etablera en motsvarande marknadsövervakningsfunktion för sjöfartens olika marknader.

² Publikationen Flygtendenser ges ut två gånger per år, och i en engelsk version (Aviation Trends) en gång per år.

Denna rapport har tagits fram av sektionen för marknad och sektionen för statistik och analys vid enheten för marknad, miljö och analys inom sjö- och luftfartsavdelningen

Norrköping, 13 februari 2014

Simon Posluk
Enhetschef marknad, miljö och analys

Innehåll

1	BAKGRUND	9
2	TRANSPORTSTYRELSENS UPPDRAG INOM MARKNADSÖVERVAKNING	9
3	LUFTFARTSMARKNADER	11
3.1	Passagerartrafik in- och utrikes	11
3.2	Lokal flygtrafikledningstjänst	15
3.3	Övriga luftfartsmarknader	17
3.3.1	Frakt av post och gods	17
3.3.2	Flygplatser	18
3.3.3	Markttjänster på flygplatser	19
3.3.4	Utbildning.....	20
4	SJÖFARTSMARKNADER	20
4.1	Kollektivtrafik.....	23
4.2	Övriga sjöfartsmarknader	26
4.2.1	Gods	26
4.2.2	Sjöinfrastruktur	27
4.2.3	Varv	28
4.2.4	Utbildning.....	28

1 Bakgrund

På uppdrag av Transportstyrelsens styrelse har sjö- och luftfartsavdelningen inom Transportstyrelsen utarbetat denna sammanfattande rapport gällande marknadsövervakning inom luft- och sjöfart. Rapporten har till syfte att ge styrelsen en övergripande orientering om situationen på dessa marknader, samt en kort beskrivning av vad Transportstyrelsens marknadsövervakning omfattar.

2 Transportstyrelsens uppdrag inom marknadsövervakning

Transportstyrelsens marknadsövervakning har framför allt sitt ursprung i myndighetens instruktion, vilken omfattar; villkor för marknadstillträde och konkurrensvillkor, villkor för resenärer och de som köper godstransporttjänster, samt att samråda med Konkurrensverket i konkurrensfrågor. Transportstyrelsen har vidare i regleringsbrev för 2013 i uppdrag att utveckla sina insatser gällande marknadsövervakning i syfte att främja en effektiv konkurrens på marknaderna inom myndighetens ansvarsområden. Marknadsövervakningen utgör även ett underlag för Transportstyrelsens arbete med regler (exempelvis i samband med konsekvensbeskrivningar), tillstånd och tillsyn (som underlag för en riskbaserad tillsyn).

Inom både luftfart och sjöfart finns flera olika marknader, för vilket Transportstyrelsens ansvarar för regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning. Myndighetens ansvar för tillstånd inrymmer bland annat utfärdande av operativa licenser för flygbolag, certifikat för luftvärdighet och motsvarande för fartyg. Beträffande tillsyn bedriver Transportstyrelsen exempelvis tillsyn i form av ekonomisk granskning av svenska lufttrafikföretag och säkerhetsrelaterade inspektioner för såväl fartyg som luftfartyg. Transportstyrelsen har även tillsynsverksamhet gällande utbildningsverksamheter och underhållsverkstäder. Myndigheten genomför även tillsyn enligt kollektivtrafiklagen, vilket omfattar granskning av trafikförsörjningsprogram, anmälningsplikt och trafikantinformation. Då Transportstyrelsens ansvar spänner över flera breda områden ser myndighetens marknadsövervakning delvis olika ut beroende på marknad. Denna rapport berör på en övergripande nivå flera viktiga marknader inom luftfarten och sjöfarten, men fördjupar sig på de marknader där Transportstyrelsens behov av övervakning i dagsläget bedöms som störst. Inom luftfarten har det sedan länge funnits en utvecklad marknadsövervakning. Tillgången till data är god och det finns en stor

erfarenhet av att arbeta med marknadsanalyser. Marknadsövervakningen rapporteras i form av publikationen Flygtendenser³, trafikprognoser, samt tillgänglighets- och åtkomlighetsanalyser. Där det bedöms som påkallat genomförs också särskilda utredningsuppdrag.

I de fall marknadsövervakningen uppmärksammar brister och missförhållanden som ligger utanför myndighetens rådighet så lyfts detta fram till berörda myndigheter, exempelvis regeringen för att uppmärksamma behovet av en förändrad reglering eller Konkurrensverket, för att påkalla uppmärksamhet på eventuella missförhållanden på marknaden. Marknadsövervakningen är dessutom en viktig förutsättning för arbetet med att etablera en riskbaserad tillsyn.

Utöver detta ger Transportstyrelsens återkoppling av information från marknadsövervakningen till marknadsaktörer som ges möjlighet att på egen hand analysera och agera utifrån identifierade brister.

Inom sjöfartsområdet har Transportstyrelsen påbörjat ett utvecklingsarbete av marknadsövervakningen. En utgångspunkt är marknadsövervakningen på luftfartsområdet, särskilt vad gäller metoder och kompetens. En övergripande kartläggning av sjöfartsmarknaden har påbörjats med syfte att bidra till en intern kunskapsuppbyggnad samt till att identifiera frågor som Transportstyrelsen fortsättningsvis bör bevaka. Vidare har en kartläggning avseende kollektivtrafikmarknaden inom sjöfartsområdet inletts.

En förutsättning för en väl utvecklad marknadsövervakning är tillgång till relevant och pålitlig statistik inom samtliga trafikmarknader. Inom luftfartsområdet bedöms statistiktillgången vara god då Transportstyrelsen är insamlande myndighet för den officiella trafikstatistiken. Inom sjöfartsområdet saknas däremot trafikstatistik till största delen. Under 2013 har behovet av statistik identifierats och ett utvecklingsarbete har inletts för att säkerställa statistiktillgången. Bland annat har kontakter med Trafikanalys och Sjöfartsverket tagits i syfte att kartlägga hur Transportstyrelsen kan få tillgång till nödvändig statistik för marknadsövervakningen.

³ Publikationen Flygtendenser ges ut två gånger per år, och i en engelsk version (Aviation Trends) en gång per år.

3 Luftfartsmarknader

Luftfarten kan delas in i följande marknader:

- Passagerartrafik in- och utrikes
- Frakt av post och gods
- Flygplatser
- Markttjänster på flygplatser
- Lokal flygtrafikledningstjänst
- Utbildning inom luftfart

Transportstyrelsen övervakar passagerarmarknaden och marknaden för lokal flygtrafiktjänst kontinuerligt. Passagerarmarknaden är störst till omfattningen och har störst påverkan på Sveriges ekonomi och tillgänglighet. Marknaden för flygtrafiktjänst i anslutning till flygplats är en avreglerad marknad sedan september 2010. Dock är den föremål för en eventuell partiell återreglering och utreds f n inom riksdag och regeringen.

Marknadsövervakningen rapporteras i form av publikationen Flygtendenser, trafikprognoser, kvartalsrapporter samt tillgänglighets- och åtkomlighetsanalyser. Där det bedöms som påkallat genomförs också särskilda utredningsuppdrag, ett exempel är den nyligen genomförda utredning av förutsättningarna för svenska lufttrafikföretag⁴. Inom myndigheten svarar marknadsövervakningen dessutom för rapporteringen till övrig verksamhet och ledning omfattande bl. a. marknadsandelar, passagerarstatistik m.m.

3.1 Passagerartrafik in- och utrikes

Antalet utrikes passagerare har ökat stadigt sedan 2000, dock med vissa fluktuationer. Sedan 2008 har marknadsutvecklingen varit starkare i Skandinavien jämfört med Central- och Sydeuropa, bland annat tack vare den förhållandevis starka ekonomiska tillväxten i Sverige, Norge, Finland och Danmark. Ökningen i passagerarvolym utgörs främst av utrikespassagerare, medan passagerarvolymerna inrikes har varit relativt stabila ända sedan avregleringen i början på 1990-talet (se bilden på sidan 12). Samtidigt som antalet passagerare ökar, minskar antalet rörelser på svenska flygplatser vilket framför allt förklaras av att flygningar genomförs av större luftfartyg och med fler passagerare per rörelse⁵.

⁴ Rapport utredning av förutsättningarna för svenska lufttrafikföretag, 2013

⁵ En rörelse är per definition en start eller en landning.

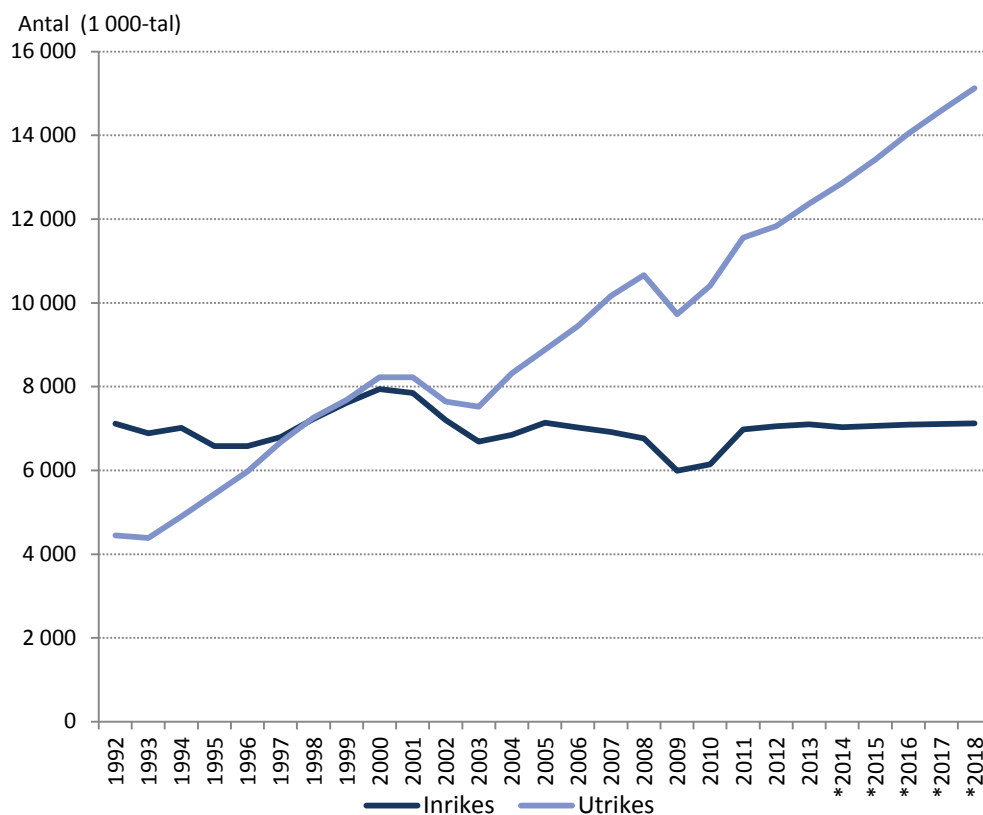


Bild 1 – In- och utrikes avresande passagerare, 1992 – 2013 samt prognos 2014-2018.

Källa: Transportstyrelsen

Den totala passagerarökningen representeras främst av tillväxt hos utländska flygbolag, medan svenska flygbolag successivt har förlorat marknadsandelar inom både in- och utrikestrafik.

Under de senaste fem åren har fritidsresandet ökat motsvarande 20 procent och efterfrågan på direktlinjer har ökat. En av förklaringarna bedöms enligt Swedavia vara den ökade efterfrågan hos svenskar med bakgrund eller släkt från andra länder. Affärsresandet har minskat ca 5 procent mellan åren 2007–2012.

De senaste fem åren har antalet flygbolag på inrikesmarknaden blivit färre, som ett resultat av flera fusioner, uppköp och konkurser. Marknaden representeras idag av några få aktörer. Av de stora passagerarflygbolagen har framförallt charterbolagen haft en ökad lönsamhet under 2011 och 2012, men även flera flygbolag med reguljär trafik som opererar i Sverige uppvisade under 2012 positiva rörelseresultat och en ökad avkastning på eget kapital jämfört med 2011. Ett av undantagen är SAS som istället vidtagit omfattande åtgärder under 2012 och 2013, varefter bolaget uppvisade ett positivt resultat för tredje kvartalet 2013. Se bild nedan.

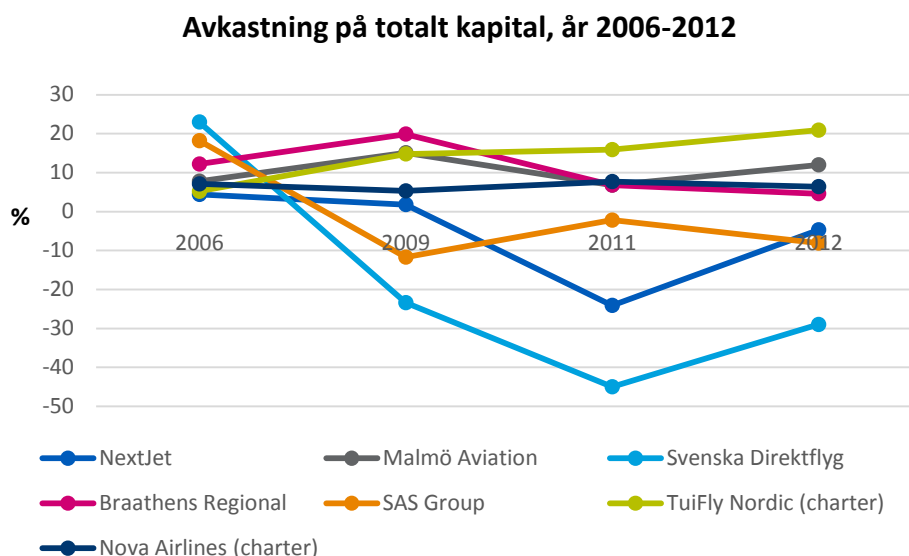


Bild 2 – Avkastning på totalt kapital i procent mellan åren 2006-2012, för flygbolag med svensk operativ licens på den svenska marknaden. Källa: Bolagens årsredovisningar.

Generellt utgörs flygbolagens kostnadsbas främst av personal- och bränslekostnader, men även kostnader för marktjänster, tekniskt underhåll, myndighetsavgifter, infrastrukturavgifter och leasing av flygplan.

För att följa utvecklingen av flygbolagens kostnader använder Transportstyrelsen en driftkostnadsmodell⁶. Modellen visar bland annat att kostnaden per passagerare har minskat med ca 6 procent sedan år 2001 för ett traditionellt inrikesbolag i Sverige. Reduceringen av kostnader har skett trots att bränslepriserna ökat drastiskt under perioden, från 7,94 SEK till 20,69 SEK per US gallon, och kan förklaras av minskade kostnader för personal, försäljning och distribution samt overhead. Lågkostnadsbolag har inte kunnat sänka sina kostnader på motsvarande sätt då de redan från start har genomfört besparingar inom dessa områden. Här har istället kostnaderna per passagerare ökat med 7 procent under perioden.

Idag finns det ca 3 000 luftfartyg i luftfartygsregistret. Det stora flertalet av dessa utgörs av flygplan med startvikt under 2 ton (45 procent) och av segelflygplan, ballonger, ultralätta flygplan samt gyroplan (37 procent). Resterande del (18 procent) utgörs av helikoptrar och av luftfartyg med en startmassa över 2 ton. Det är i huvudsak denna kategori av luftfartyg som används i den kommersiella luftfarten.

⁶ Modellen är utvecklad av Airline Dynamics Consulting, UK och har uppdaterats från år 2001. Modellen baseras på bl. a. flygbolagens inrapporterade kostnader till ICAO, flygplatsernas avgifter, bränslepriser och aktuella växelkurser.

De senaste åren har antalet svenskregistrerade flygplan med en startvikt över 2 ton minskat med ca 6 procent⁷. Minskningen är störst bland de tyngsta luftfartygen. Skälen är bland annat minskande marknadsandelar hos svenska flygbolag och försäljning av luftfartyg till andra länder. Antalet svenskregistrerade helikoptrar har däremot ökat med 13 procent⁸.

För närvarande pågår flygtekniska utvecklingsarbeten inom flera områden. Några exempel är ett par svenska flygbolags införande av tekniska lösningar som avser flygplanens instrumenterings- och navigationsutrustning. Förändringen innebär mycket kortfattat att informationssystem i större utsträckning interageras och att navigationsinformationen presenteras för piloten på samma sätt oavsett typ av flygning.

Tillgängligheten för flygpassagerarna i fråga om vistelsetid på en destination har försämrats. Generellt sett har möjligheten att förflytta sig med flyg inom Sverige och inom Europa försämrats sedan början av 2000-talet. Dock har möjligheten att ta sig ut i Europa förbättrats för några svenska regioner. Stockholm, Göteborg, Halmstad, Luleå och Nyköping har fått bättre tillgänglighet medan övriga regioner har fått försämringar⁹.

En annan aspekt med avseende på tillgängligheten är att sex månader efter City Airlines och Skyways Express konkurs kunde man notera ett bortfall på ca 30 procent av de tidigare flygförbindelserna (16 av 52 flygförbindelser). Tillgängligheten inom Sverige blev särskilt uppmärksammat i samband med att SAS under slutet av 2012 uppvisade problem med lönsamheten. SAS står för en betydande andel av den svenska luftfarten (44 procent av inrikesmarknaden och nästan 21 procent av utrikesmarknaden). De orter där ett flygbolag är enda operatören, eller står för en betydande andel av trafiken drabbas hårt av en nedläggning inte minst i de fall där det inte heller finns alternativa transportmedel som kan ersätta trafiken.

Personalkostnader är en betydande finansiell post för ett flygbolag och en hård konkurrens leder till länders olika system för sociala rättigheter nyttjas i syfte att sänka kostnaderna för bolagen. Precis som inom sjöfarten har det inom luftfarten uppmärksammat i media problem med sociala rättigheter såsom social dumpning eller låglönedumpning för piloter och kabinbesättningar. Bl. a. har flygbolag etablerat baser i andra länder (både inom och utanför Europa) och anställt personal där.

⁷ Minskningen avser perioden 2008-2012.

⁸ Ökningen avser perioden 2008-2012.

⁹ Transportstyrelsens strategi för svensk luftart 2012

Några generella trender på marknaden för passagerarflyg är:

- Kostnadsreduktioner inom flygbolagens organisationer och nya åtgärder som påverkar anställningsförhållanden
- Ökande bränslekostnader
- Fortsatt ökat resande med flyg till och från Sverige
- Färre rörelser, men med fler passagerare per rörelse
- Utländska flygbolag fortsätter att ta större andelar av den svenska marknaden

3.2 Lokal flygtrafikledningstjänst

Flygtrafikledning utförs dels i det övre luftrummet för trafik mellan flygplatser, dels i luftrummet i anslutning till en flygplats. Luftfarmsverket ansvarar för all trafikledning i det övre luftrummet, medan varje flygplats ansvarar för den lokala flygtrafikledningen i luftrummet i anslutning till flygplatsen. Sedan två decennier har flygplatser med mindre omfattande trafik haft möjligheten att själva utföra eller upphandla en enklare typ av lokal flygtrafikledningstjänst. För större flygplatser har Luftfarmsverket, i enlighet med sitt uppdrag, agerat ensam leverantör av dessa tjänster. Flera länder i Europa och Mellanöstern har öppnat marknaden för lokal flygtrafiktjänst för konkurrens i olika omfattning. Konkurrensutsättningen omfattar i vissa länder endast små flygplatser, medan andra länder låter samtliga flygplatser upphandla eller själva utföra trafikledningen.

Vid införandet av den nya luftfarmslagen i Sverige år 2010 upphörde Luftfarmsverkets monopol, varefter ett tiotal flygplatser har valt en annan leverantör än Luftfarmsverket. Samtliga flygplatser som har upphandlat lokal flygtrafikledningstjänst och tecknat nytt avtal med Luftfarmsverket eller den nya leverantören, alternativt valt att utföra tjänsten på egen hand, har sänkt sina kostnader, oberoende av om de tecknat nytt avtal med Luftfarmsverket med en ny leverantör, eller valt att utföra tjänsten i egen regi.

Den absolut största delen av marknaden utgörs av Swedavias tio flygplatser, vilka hittills inte har upphandlats till följd av oklarheter gällande ansvaret för flygtrafiktjänst i luftrummet mellan närliggande flygplatser, så kallade samfällda terminalområden. Under 2012 beslutade Transportstyrelsen att flygtrafiktjänster i samfällda terminalområden är föremål för konkurrensutsättning och kan utföras av annan leverantör än Luftfarmsverket. Beslutet överklagades till domstol, men Transportstyrelsens bedömning ändrades inte.

Sedan dess har riksdagen i ett tillkännagivande i juni 2013 anført att Luftfarmsverket även i fortsättningen ska utöva den lokala flygtrafikledningen på Swedavias flygplatser, de militära flygplatserna och flygplatser som Försvarsmakten har ett särskilt intresse för, samt flygplatser inom samfällade terminalområden. Riksdagens tillkännagivande av vilka flygplatser som kan upphandla tjänsten kommer att påverka marknadens förutsättningar. Transportstyrelsen genomför på uppdrag¹⁰ av regeringen, en analys av effekterna vid en eventuell återreglering av marknaden. Uppdraget har avrapporterats i slutet av januari 2014. Med anledning av regeringsuppdraget har Transportstyrelsen hittills kommit fram till att vid en jämförelse av kostnadsutvecklingen efter avregleringen har kostnaden för tjänsten blivit lägre för samtliga nio flygplatser som efter upphandling valt att byta leverantör. Kostnadsminskningen för de totalt nio flygplatserna som har valt en annan leverantör än LFV varierar inom intervallet 0,5 MSEK till närmare 2 MSEK, vilket motsvaras av en relativ kostnadsbesparing mellan 15 och 50 procent. En justering för inflationen har gjorts och kostnadsbesparingarna är baserade på jämförbara prisnivåer.

I sammanhanget bör dock noteras att jämförelsen gjorts mellan olika år under vilket flygplatsen valt att byta leverantör. Det kan således finnas jämförelsestörande poster som inte beaktas i sammanställningen, exempelvis skillnader i avtalens utformning eller förändringar i trafiken på flygplatserna. För att analysera kostnadsutvecklingen till följd av avregleringen kan det därför vara nödvändigt att följa kostnadsutvecklingen under en längre tid.

Lönsamheten hos Luftfarmsverket och den idag enda privata leverantören, ACR Aviation Capacity Resources AB, är svår att bedöma. ACR uppvisade en liten vinst under 2012 men har samtidigt vunnit flera kontrakt under 2013 vilket kommer att öka omsättningen under 2014. Luftfarmsverkets resultaträkning omfattar intäkter och kostnader för flera olika affärsområden, varför lönsamheten för just lokal flygtrafiktjänst inte går att utläsa i års- och kvartalsrapporter. Luftfarmsverket belastas bland annat av höga pensionsskulder, vilka måste realiseras och påverkar resultatet negativt de kommande åren.

I syfte att sänka kostnaderna för alla flygtrafiktjänster i Sverige, nyttjas synergier i den lokala flygtrafikledningen och den nationella trafikledningen i det övre luftrummet. I praktiken tar Luftfarmsverket hjälp av flygtrafikledningen på flygplatser för att leda trafik i det övre luftrummet, för vilket den lokala leverantören erhåller viss ersättning.

¹⁰ N2013/5120/TE

Transportstyrelsen har inlett en översyn av principerna för denna ersättning vilken kan komma att påverka intäkterna för leverantörerna av lokal flygtrafiktjänst

En teknisk innovation kring flygtrafikledningstjänst är fjärrstyrning av torn, även kallat Remote Tower Services (RTS). Redan år 2006 inleddes arbetet med den tekniska lösningen av Saab och Luftfartsverket. Under 2011 inledde Transportstyrelsen tillståndsprovningen av fjärrstyrningen av flygtrafikledningstjänsten i Örnsköldsvik, som därmed delvis kan utföras av trafikledningen i Sundsvall. I oktober 2013 godkände Transportstyrelsen valideringen.

Några generella trender inom marknaden för lokal flygtrafiktjänst är svåra att förutspå innan regeringsuppdragen om en delvis återreglering är färdigställd. Eftersom en delvis återreglering helt stänger marknaden för andra än LFV på de statliga flygplatserna, exempelvis som Stockholm Arlanda, Stockholm Skavsta, Bromma Stockholm, Malmö Airport, Göteborg Landvetter, Umeå Airport och Luleå Airport, kan marknadsaktörernas affärsmöjligheter komma att begränsas väsentligt.

3.3 Övriga luftfartsmarknader

Nedan följer några kortare fakta om de marknader som inte omfattas av Transportstyrelsen regelbundna övervakning, men ändå är av intresse vid en beskrivning av marknadsläget inom luftfartssektorn.

3.3.1 Frakt av post och gods

Marknaden för flygfrakt är liten i jämförelse med marknaderna för godstransporter med fartyg, järnväg och lastbil. Ungefär hälften av all flugen frakt i Sverige transporteras i fraktflygplan. Resterande volymer transporteras i passagerarflygplan vilket ger en extra intäkt som minskar den finansiella risken och ökar lönsamheten för passagerarflyget. En betydande andel av svensk flygfrakt transporteras dock med lastbil ut ur Sverige, för att istället flygas ifrån större fraktflygplatser i Mellaneuropa.

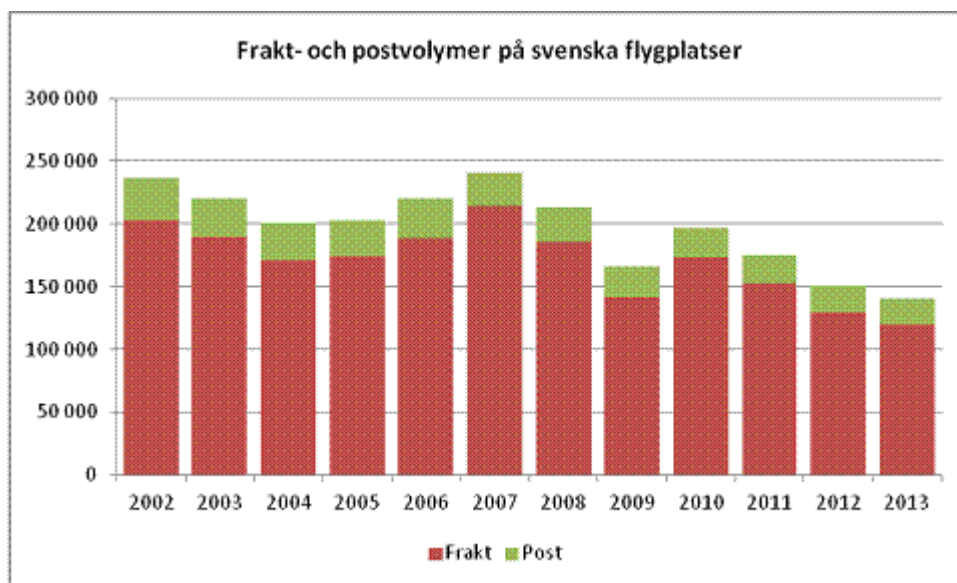


Bild 3 Frakt- och postvolymerna (ton) i Sverige mellan åren 2002-2013. Källa: Transportstyrelsen

Flygfrakten representeras främst av gods som kräver snabb leverans med ett högt ekonomiskt värde per kolli. Flygfrakten är av denna anledning extra konjunkturkänslig, då kunderna i större utsträckning väljer långsammare och billigare fraktmetoder under lågkonjunktur.

Lönsamheten och utvecklingen på marknaden för flygfrakt är svår att överblicka till följd av att marknaden i själva verket utgör en del av marknaden för gods på lastbil och marknaden för passagerarflyget, samt det faktum att lönsamheten snabbt förändras med konjunkturen. De större svenska flygfraktbolagen har emellertid uppvisat positiva resultat efter finansnetto under de senaste åren.

3.3.2 Flygplatser

I Sverige finns 40 trafikflygplatser, på vilka huvuddelen av den kommersiella trafiken bedrivs. Marknaden representeras i huvudsak av Swedavia som hanterar mer än 80 procent av alla passagerare i Sverige.

Stora passagerarvolymerna hos en flygplats skapar potential inom flera lokala marknader på flygplatsen, exempelvis restauranger, butiker och marktjänster, vilket skapar intäkter som delfinansierar infrastrukturen och driften. Flygplatsens lönsamhet är därav direkt beroende av antalet passagerare. De flesta flygplatser med färre än en miljon passagerare finansieras delvis av kommunala skattemedel eller överskott från annan affärsverksamhet. Ett antal mindre flygplatser erhåller ett statligt driftunderskottsbidrag från Trafikverket.

Trafikverket upphandlar även viss flygtrafik i syfte att öka tillgängligheten till transportmedel i delar av landet.

Under 2013 föreslog Trafikverket att minska omfattningen på den statliga upphandlingen, för införande hösten 2015. Om beslut fattas i enlighet med förslaget förväntas Torsby och Hagfors förlora den statligt upphandlade trafiken¹¹.

Med undantag för Skavsta flygplats, äger Swedavia alla de större flygplatserna i Sverige. Swedavia uppvisade år 2012 en avkastning på eget kapital efter skatt motsvarande 10 procent, medan Skavsta uppvisade en liten vinst efter flera år av förluster.

Just nu pågår en debatt gällande ett förslag ifrån EU avseende nya riktlinjer för statsstöd till de mindre regionala flygplatserna i Europa. Enligt kommissionen finns en överetablering av mindre flygplatser, vilket anses vara en effekt av vad kommissionen kallar dolt offentligt stöd. Enligt förslaget ska medlemsländerna under en tioårsperiod säkerställa att offentligt driftstöd till flygplatser med fler än 200 000 passagerare stegvis upphör. Dock finns möjlighet till undantag ifrån riktlinjerna i de fall en flygplats kan sägas tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

Några trender inom marknaden för flygplatser är:

- Större flygplatser blir lönsammare
- Mindre flygplatser är sällan lönsamma och riskerar få sämre ekonomiska förutsättningar, till följd av EU kommissionens förslag
- En återreglering av marknaden för lokal flygtrafiktjänst riskerar öka kostnaderna för flygplatserna, och kan ytterligare försvåra den ekonomiska situationen för mindre flygplatser

3.3.3 Markttjänster på flygplatser

Marknaden för markttjänster omfattar passagerarrelaterad service som incheckning och bagagehantering, samt de tjänster som flygbolaget behöver när flygplanen står på marken, som avfallshantering, tankning, avisning, fekalietömning och catering. På mindre flygplatser utförs markttjänsterna oftast av flygplatshållaren, medan flygplatser med fler än två miljoner passagerare ska öppna den lokala marknaden för konkurrens i enlighet med Lag (2000:150) om markttjänster på flygplatser. Eftersom Stockholm Arlanda flygplats ensam står för mer än hälften av alla trafik i Sverige, representeras marknaden för markttjänster i huvudsak av ett fåtal större

¹¹ Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att upphandla Arlanda – Torsby -Hagfors. Uppdraget gäller i två år. Om det dessutom sker en betydande resandeutveckling finns möjlighet för Trafikverket att ta ansvar för linjerna i ytterligare två år. www.trafikverket.se 2014-02-18

internationella marktjänstbolag som är baserade på Stockholm Arlanda flygplats. Flera av marktjänstbolagens svenska verksamheter uppvisade en liten vinst under 2012.

Sedan 2010 har Bromma Stockholm flygplats omfattats av kravet på en lokal öppen marknad för marktjänster. Flygplatsen ansökte om att tillsvida begränsa marknaden och senarelägga möjligheten till konkurrens för vissa tjänster, vilket Transportstyrelsen avslag i november 2012. Under 2013 har flera ärenden inkommit till Transportstyrelsen och Konkurrensverket gällande förutsättningarna för marktjänstaktörer på både Bromma Stockholm flygplats och Stockholm Arlanda flygplats.

3.3.4 Utbildning

Vad gäller utbildningssegmentet finns det bland annat ett tjugotal utbildningsorganisationer som tillhandahåller pilotutbildningar i Sverige. En handfull av dessa innehar de största marknadsandelarna. Dessutom finns ett femtiotal flygklubbar som utbildar privatpiloter. Utbildning av kabinpersonal tillhandahålls av totalt sju företag, varav majoriteten av utbildarna är flygbolag. För två år sedan noterade Transportstyrelsen en ökning med avseende på antal ansökningar att få bedriva pilotutbildningar. En förklaring kan vara en tillfällig större efterfrågan på utbildningar under lågkonjunktur. Idag verkar marknaden ha mättats och antalet skolor förväntas minska framöver. Under de kommande åren ska flygskolor uppfylla krav i enlighet med nya EU-regelverket, vilket kan komma att påverka antalet verksamma skolor på marknaden ytterligare.

4 Sjöfartsmarknader

Inom ramen för ett pågående utvecklingsarbete gällande Transportstyrelsens marknadsövervakning inom sjöfart, identifieras just nu de olika marknader som regelbundet respektive vid behov bör övervakas. Arbetet innefattar bland annat att definiera marknaden för hamnar, och flera delmarknader inom sjötransporter av exempelvis passagerare och olika typer av gods. Marknaderna kan också segmenteras utifrån det geografiska område där fartygen är verksamma, så som inrikes, när sjöfart inom Europa, och utanför Europa. Inför arbetet med denna rapport berörs följande marknader inom sjöfartssektorn:

- Kollektivtrafik
- Godstrafik
- Sjöfartsinfrastruktur
- Varv, och

- Utbildning

Inom sjöfartsområdet har Transportstyrelsen påbörjat ett utvecklingsarbete av marknadsövervakningen. Marknadsövervakningen av kollektivtrafik har kommit längst i utvecklingsarbetet och beskrivs således mer detaljerat nedan.

Innan specifika marknader berörs i denna rapport belyses några aktuella marknadsövergripande aktiviteter.

Sjöfartsverket genomför en översyn av sina avgifter i syfte att förnya avgiftsstrukturen med tydligare differentieringar för bland annat miljörelaterade avgifter. De nya avgifterna förväntas träda ikraft 2015. Arbetet relaterar även till en översyn av Sjöfartsverkets lotsverksamhet.

I april 2013 föreslogs i en lagrådsremiss¹² att kommuner och landsting ges möjlighet att lämna bidrag till anläggande av allmän farled som staten ansvarar för. Förslaget möjliggör bland annat för en kommun att investera i farleder i syfte att säkerställa kapaciteten till och ifrån kommunens hamnar.

Det finns idag ca 4 200 fartyg registrerade i sjöfartsregistret. Av dessa används 54 procent för fritidsändamål. Resterande andel används i yrkesverksamhet och är under Transportstyrelsens tillsyn. Från januari 2006 till november 2013 har antalet tillsynspliktiga fartyg minskat med 219 fartyg eller med 10 procent.

Under perioden 2008-2012 har antalet svenskregistrerade handelsfartyg minskat med 28 procent. Samtidigt har antalet svenskkontrollerade handelsfartyg¹³ minskat med 17 procent. De flesta utflaggade fartygen har sålts eller omregistrerats i andra skandinaviska länder och Färöarna, alternativt i andra europeiska register i exempelvis Gibraltar och Malta.

¹² Kommunal medfinansiering av statlig sjöfartsinfrastruktur

¹³ Fartyg som kontrolleras av svenska rederier, såväl svenskflaggade som utlandsflaggade

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Handelsfartyg i svensk regi	593	618	677	743	655	887	869	964	906	836
Därav:										
Svenskregistrerade fartyg	429	443	467	488	442	446	436	427	402	321
Inhyrda utländska fartyg	164	175	210	255	213	441	433	537	504	515
Uthyrda fartyg till utlandet	68	41	29	41	108	170	151	313	361	211
Därav:										
Svenskregistrerade fartyg	60	31	27	41	72	72	50	80	175	47
Vidareuthyrda utländska fartyg	8	10	2	0	36	98	101	233	186	164
Av svenska rederier disponerat tonnage	525	577	648	702	547	717	718	651	545	625
Därav:										
Svenskregistrerade fartyg	369	412	440	447	370	374	386	347	227	274
Inhyrda utländska fartyg	156	165	208	255	177	343	332	304	318	351

* I tabellen ingår uppgifter om fartyg som endast en del av året varit svenskregistrerade eller inhyrda från utlandet.

Tabell 1- Användning av svenska och utländska fartyg i svensk regi 2003–2012. Antal fartyg. Fartyg med en bruttodräktighet om minst 100*. Källa: Trafikanalys, Statistik 2013:14 - Fartyg 2012 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi

Den ökade prispressen har gjort att rederierna i större utsträckning än tidigare reagerar på befintliga skillnader i ramvillkor mellan Sverige och andra länder såsom skatteregelverk, bemanningsregler, regler för sjöfartsstöd och skillnader i avgiftsnivå mellan myndigheterna i olika länder.

Flera nya direktiv och föreskrifter förväntas införas mellan åren 2014-2018 i syfte att minska utsläpp av svavel ifrån fartyg, förbättrad hantering av barlastvatten, samt införande av obligatorisk rapportering och övervakning av koldioxidutsläpp. De nya regelverken kommer att medföra omställningskostnader för rederierna i Sverige och många andra länder.

Sjöfartsstödet innebär att svenskflaggade fartyg i internationell trafik kan kompenseras för skatter och arbetsgivaravgifter för alla ombordanställda¹⁴. År 2001 utvidgades stödet till att förutom lastfartyg även omfatta passagerarfartyg. Under sommaren 2013 beslutades om en utvidgning av sjöfartsstödet i syfte att ge den svenska sjöfartsnäringen och de svenska rederierna bättre förutsättningar att klara den internationella konkurrensen.¹⁵ Berörda rederier ges därmed ökade möjligheter att konkurrera internationellt utan att behöva flagga ut fartygen. Även om det handlar om ett begränsat antal fartyg med små besättningar skulle stödet vara till nytta för berörda rederier.¹⁶

¹⁴ Sjöfartsstöd kan lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade last- och passagerarfartyg under vissa förutsättningar. Sjöfartsstöd får även lämnas för sjömän anställda på last- eller passagerarfartyg som används i inrikestrafik om trafiken är upphandlad av staten.

¹⁵ Stödet omfattar nu även fartyg som är anpassade för särskilda funktioner, till exempel kabel- och rörlägningsfartyg, kranfartyg, forsknings- och mätfartyg. Totalt sett handlar det om ett trettiotal specialfartyg.

¹⁶ Källa: Sjöfartstidningen 20 juni 2013

I flera europeiska länder erhåller staten en tonnageskatt som baseras på fartygens intjäningsförmåga¹⁷. Sverige har hittills inte infört tonnageskattesystemet, men regeringen har tillsatt en utredning för att analysera möjligheten. Förslag till ett heltäckande system för tonnageskatt, översyn av andra befintliga stöd för sjöfartsnäringen, samt eventuella förslag till ändringar av befintliga stöd för sjöfartsnäringen redovisas i november 2014. Branschen ställer sig positiv till utredningen och en förändring av det befintliga skattesystemet, men ser en viss oro över att systemet införs sent.

Konkurrensen inom sjöfarten har lett till att länder skapar olika villkor för anställda inom sjöfarten. Dessa villkor kan leda till negativa konsekvenser i form av social dumpning eller låglönedumpning. Sjöarbetskonventionen från 2006¹⁸ tillkom för att de sociala rättigheterna för sjömän inte täcks av befintlig lagstiftning. Konventionen syftar till att etablera gemensamma internationella standarder med avseende på minimivillkor för arbets- och levnadsförhållanden för sjömän. Konventionen är även ett led i att skapa mer lika konkurrensvillkor inom branschen som är utsatt för stark global konkurrens. Dessutom har konventionen som mål att stärka sjösäkerheten och höja sjöfartsyrkenas status. Genom konventionen inrättas även ett ramverk av arbetsrättsliga minimiregler och utbildning, då arbetsvillkor och kvalifikationer kompletterar varandra. En stor andel av fartyg i internationell eller nationell trafik omfattas av konventionens bestämmelser, dock med undantag för bland annat fiske- och örlogsfartyg. Sverige ratificerade konventionen år 2012 och Transportstyrelsen bedriver just nu tillsyn och certifierar enligt konventionen.

4.1 Kollektivtrafik

Från och med augusti 2012 utökades kollektivtrafiklagen till att även gälla för kollektivtrafik på vatten. Kollektivtrafik definieras i EU:s kollektivtrafikförordning som persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering.

Varje år genomförs knappt nio miljoner resor med kollektivtrafiken på vatten, vilket utgör mindre än en halv procent av alla kollektivtrafikresor i Sverige. Någon större förändring av antalet kollektivtrafikresor över vatten har inte skett under 2000-talet.

Kollektiv sjöfartstrafik bedrivs huvudsakligen som upphandlad trafik i Stockholms skärgård och Djurgårdsfärjorna, Göteborgs södra skärgård, älvtrafiken i Göteborg, Gotland (trafiken mellan Gotland och fastlandet), och i mindre omfattning även inom Jönköpings län (till Visingsö), Skåne

¹⁷ beräknad på fartygens nettotonnage

¹⁸ MLC, Maritime Labour Convention

(till Ven), Blekinge län, Uppsala län, Norrbottens län (Luleå) och Östergötlands län. Dessutom bedrivs det trafik i Göteborgs södra Skärgård, Öckerö kommun, Tjörn-Åstol-Dyrön, Orust-Käringön och Gullholmen, Lysekil-Fiskebäckskil-Östersidan, Strömstad-Koster, och så Älvsnabben och Älvsnabbare inne i Göteborg.

Enligt branschorganisationen Samtrafiken i Sverige AB driver trettioalet rederier kommersiell eller upphandlad kollektivtrafik på vatten i Sverige.

Marknadsöppningen har inneburit att nya möjligheter öppnas för operatörerna att fritt starta upp nya linjer, samtidigt som konkurrensen ändras utifrån beslut om allmän trafikplikt¹⁹ och möjligheterna att vinna en upphandling. Avtalstiderna för den upphandlade trafiken är ofta långa, och har i flera fall tecknats för en tioårsperiod. Viss oro finns hos rederier i Stockholms län som bedriver kommersiell linjesjöfart, angående beslut om allmän trafikplikt i större delen av Stockholms skärgård. Detta skulle eventuellt kunna få negativ inverkan på befintlig trafik som då inte kan konkurrera om resenärer på grund av ett biljettpris som är betydligt högre än den subventionerade trafiken. En sådan utveckling skulle på sikt kunna medföra färre operatörer och detta kan i sin tur få negativa konsekvenser för resenärerna, som försämrad kvalitet och/eller högre priser.

Pendelbåttrafiken på Stockholms vatten är ännu relativt sett liten med tanke på Stockholms geografiska och demografiska förutsättningar, även om några nya båtpendlarlinjer har beslutats av Stockholms Läns Landsting (SLL). I Stockholms län har tre nya kommersiella linjer startats av Ressel AB sedan 2012²⁰. Stockholms län har beslutat om allmän trafikplikt för tre områden och har slutit avtal med Strömme Turism & Sjöfart AB tillsammans med det brittiska rederiet Serco gällande Djurgårdslinjen²¹.

I Kalmar län startade en cykelfärja från Kalmar till Färjestaden i april 2012. I Västra Götalandsregionen erbjuds flera linjer som möjliggör arbetspendling. I Göteborg reser ca två miljoner passagerare om året med pendellinjerna. Även en eldriven förarlös cykelfärja har visats sig vara ett framgångsrikt koncept.

¹⁹ Med allmän trafikplikt menas enligt EU-förordningen (1370/2007) om kollektivtrafik, de krav som en behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor. RKTU har i uppdrag att med utgångspunkt från det regionala trafikförsörjningsprogrammet, fatta beslut om allmän trafikplikt för sådan regional kollektivtrafik som samhället avser att ta ansvar för och teckna avtal om.

²⁰ Dessa är Storholmen – Ropsten och Hammarby Sjöstad – Nybroviken samt sommaren 2013 startades linjen Circle line. Circle line har testkörts sommaren 2013 under helgerna på sträckan Södermälstrand – Kungsholmen, också av Ressel AB. Den senare linjen har inte inkluderats i SL-kortet, utan resenären måste köpa biljett direkt på båten. Till säsongen 2014 finns planer på utökade tider.

²¹ Källa: www.sll.se

Inom den interregionala kollektivtrafiken upphandlas just nu Gotlandstrafiken, då det nuvarande avtalet går ut i januari 2015.

Upphandlingen har fått kritik av näringsliv och medborgare på Gotland avseende exempelvis tidtabeller och prissättning. Utifrån privata initiativtagare har ett nytt bolag, Gotlandsbåten AB, startats och en ny linje mellan Visby och Västervik planeras till sommarsäsongen 2014. Svårigheter gällande nyttjandet av kajplatser har uppstått när Visby hamn tvingas prioritera mellan upphandlad (Destination Gotland som ägs av Gotlandsbolaget) respektive kommersiell trafik. Intressant i sammanhanget är att Destination Gotland får ersättning av staten (via Trafikverket) för förlorade passagerare. Ungefär en tiondel av Destination Gotlands resenärer förväntas resa med Gotlandsbåten och övriga antas vara helt nyttillkomna resenärer, vilket alltså tyder på att marknaden kommer att utökas.

Utöver marknadsövervakningen av kollektivtrafik ska Transportstyrelsen även utföra tillsyn över trafikförsörjningsprogrammen samt kontrollera att anmälningsplikten och inlämnande av uppgifter till trafikantinformationen följs. Tillsynen påbörjas hösten 2013.²² Då det endast har gått ett år sedan lagen infördes är det för tidigt att uttala sig om vilka effekterna har varit, om det har blivit någon förändring vad gäller bytespunkter, tidtabeller, priser, biljett- och informationssystem m.m.

RKTM har en central roll i marknads utveckling, särskilt vad gäller bedömning av kommersiellt gångbar trafik. Transportstyrelsen har föreslagit att Trafikverket får i uppdrag att aktivt stödja RKTM i arbetet med trafikförsörjningsprogram utifrån bedömningen om trafiken kan tillhandahållas av kommersiella aktörer eller ej.

Det är nödvändigt att behöriga myndigheter i en samlad rapport offentliggör den allmänna trafikplikten. Detta för att möjliggöra uppföljning av hur marknaden förändras över tid samt för att ge kommersiella aktörer marknadsmässiga förutsättningar att bedriva kollektivtrafik.

Transportstyrelsen föreslår att styrelsen får rollen som tillsynsmyndighet för att säkerställa att kraven i EU:s kollektivtrafikförordning efterlevs.

Transportstyrelsen anser för övrigt att myndigheten i nuläget har tillräckliga mandat för att utöva tillsyn över kollektivtrafiklagen och för att kunna samla in uppgifter för att följa och utvärdera marknaden.

²² Enligt lagen 2012:437 om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik finns dock följande övergångsbestämmelse: "Trafikförsörjningsprogram (TFP) som avses i 2 kap. 8 och 11 §§ ska kompletteras i fråga om kollektivtrafik på vatten senast den 1 augusti 2013." Utifrån denna övergångsbestämmelse kan därför inte Transportstyrelsen kräva att TFP ska innehålla uppgifter om kollektivtrafik på vatten förrän tidigast efter 1 augusti 2013.

4.2 Övriga sjöfartsmarknader

4.2.1 Gods

Antalet sjötransportföretag som hanterar gods har ökat de senaste två åren, samtidigt som antalet anställda på dessa företag minskade under samma period.

De största volymerna gods hanteras på sydkusten och på västkusten, i Göteborg, Trelleborg och Brofjorden. Trafikverket bedömer att bland annat Göteborg, Malmö-Helsingborg, Karlskrona-Trelleborg och Södra ostkusten kommer att hantera de största volymerna gods år 2030.

Under 2012 minskade godsvolymererna inom sjöfarten med närmare tio procent, jämfört med 2011.

Förklaringen till nedgången är delvis konjunkturen, men kan även bero på att andra transportslag övertagit andelar av godsmarknaden.

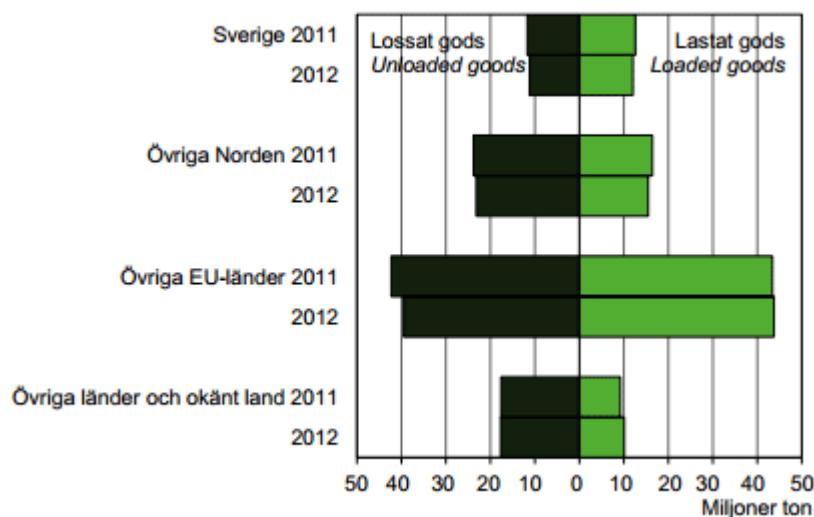


Bild 4 - Total godshantering i svenska hamnar 2011 och 2012 uppdelad på lossat (svart) respektive lastat (grönt) och fördelad på transporterernas lastnings- respektive lossningsregion. Kvantitet i miljoner ton. Källa: Trafikanalys, Sjötrafik 2012, s. 8

Under år 2012 hanterades totalt 173 miljoner ton gods i de svenska hamnarna. Detta var en minskning med 2 procent jämfört med 2011. Under året lossades 92 miljoner ton gods, varav 11 miljoner ton fraktats inom Sverige. De nordiska grannländerna svarade för 23 miljoner ton och övriga länder inom EU för 40 miljoner ton.

4.2.2 Sjöinfrastruktur

I Sverige finns ett femtiotal allmänna hamnar öppna för allmän kommersiell sjöfart. Därtill finns ett antal industri- och privathamnar som i första hand är knutna till specifika industriföretag. De flesta hamnar är kommunalt ägda och drivs antingen i förvaltningsform eller som ett kommunalt aktiebolag. Utförarna av hamntjänster är antingen ett eget kommunalt bolag eller en privat aktör. All lotstjänst sköts av Sjöfartsverket.

Vanligast är att hamnen äger alla fasta anläggningar, kajer och mark, medan lös utrustning som kranar och truckar ägs av operatören som sköter terminaldriften.

Idag finns ingen marknadsreglering avseende hamnverksamheten. På hamnsidan har Kommissionen presenterat ett förslag till förordning²³ för hamnar som innebär ökad finansiell insyn samt konkurrensutsatta upphandlingar för hamntjänstleverantörer.

Transportstyrelsen överlämnade i september 2013 ett remissvar till Näringsdepartementet gällande förslaget. Generellt ställer sig Transportstyrelsen positiv till förslaget, med undantag för några synpunkter gällande tillämpningen.

I januari 2014 träder en ny föreskrift i kraft som förbjuder passagerarfartyg med mer än 12 passagerare att släppa ut orenat toalettavfall på svenskt territorium och i svensk ekonomisk zon. För nya fartyg gäller förbudet från och med år 2016, och för befintliga fartyg ifrån år 2018. Regleringen förväntas ställa nya krav på avfallshanteringen och infrastrukturen i flera av Sveriges hamnar.

I januari 2013 presenterade kommissionen ett förslag till direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Förslaget kräver att medlemsstaterna bygger upp en minimiinfrastruktur med laddningsstationer för elbilar och tankningsstationer för naturgas (LNG och CNG) och väte senast år 2020. Enligt direktivet ska infrastrukturen uppfylla gemensamma tekniska specifikationer. Direktivet ställer också krav på att medlemsstaterna ska inrätta nationella politiska ramar för marknadsutvecklingen av alternativa drivmedel och dess infrastruktur.

Ett ruttplaneringssystem för sjöfarten som kallas Monalisa utvecklas för närvarande av Sjöfartsverket med bidrag från EU. Systemet förväntar öka sjösäkerheten, ha positiv miljöpåverkan samt spara pengar åt näringen genom minskad bränsleförbrukning mm. Andra ruttplaneringssystem, s.k.

²³ Förslag till förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar.

weather routing, finns redan idag och erbjuds av olika aktörer på marknaden.

4.2.3 Varv

Idag drivs ett tjugotal varv i Sverige, vilka tillhandahåller tjänster som reparation, underhåll, dockning, torrsättning, ombyggnad av handelsfartyg, samt avancerad nybyggnad och reparation av arbets-, passagerar- och övervakningsfartyg. Vissa varv underhåller alla typer av handelsfartyg, medan andra endast hanterar militära fartyg eller fritidsbåtar. Vanligast är att utförandet av enskilda varvsarbeten betraktas som fristående affärsuppgörelser, varför fleråriga kontrakt mellan varv och rederier är sällsynta.

Nyttillverkning av större fartyg har inte förekommit i Sverige under de tio senaste åren, vilket är en genomgående trend i flera europeiska länder. Istället flyttas en allt större del av tillverkningen ifrån Europa till Fjärran Östern, Kina och Korea.

Idag är den svenska varvsmarknaden stabil, och de verksamma varven har en stabil finansiell situation. Utflaggningen och uppköpen av svenska rederier påverkar dock varvens verksamhet negativt, medan införandet av nya miljödirektiv som svaveldirektivet och barlastkonventionen skapar mer arbete för varven och kan öka lönsamheten²⁴.

4.2.4 Utbildning

Idag finns två sjöfartshögskolor som utbildar befäl och åtta gymnasieskolor som utbildar manskap. Utöver detta finns ytterligare 22 utbildare som utbildar i mindre kurser relaterade till sjöfart. Sjöfartshögskolorna har historiskt sett inte haft ett sådant högt söktryck som idag. Söktrycket är betydligt lägre för gymnasieskolorna där det till sommaren 2014 endast kommer att finnas sex skolor kvar. Denna trend beror på en minskande handelsflotta tillsammans med att gymnasieskolorna har svårt att rekrytera elever då det råder en allmän missuppfattning om att denna utbildning inte ger högskolekompetens. Eftersom söktrycket på högskolorna är så högt finns det studenter som söker sig utomlands för att utbilda sig till befäl, framförallt till våra nordiska grannländer. Beroende på vilket land man söker sig till kan studenten dessutom erhålla förmåner som kortare studietid samt även ekonomiska fördelar beroende på landets utbildningssystem och sjöfartspolitik.

Antalet godkända utbildare har de senaste åren ökat i antal, vilket beror på nya internationella krav om repetitionsutbildning (återkommande utbildning vart femte år). Detta innebär en ökad ekonomisk hållbarhet inom

²⁴ Enligt samtal med Föreningen Svenska varv - Magnus Ringnér

verksamheten, vilket är en bidragande orsak till att det i dagsläget finns en konkurrerande marknad vad gäller utbildning. Med dagens utbud av sjöfartsutbildningar finns en bred kompetens som gynnar utbildningskvaliteten, vilket även gynnar utvecklingen av det styrande regelverket nationellt och internationellt.



www.transportstyrelsen.se
0771-503 503