



GÖTEBORGS UNIVERSITET  
HANDELSHÖGSKOLAN

1 74



Fyll Dnr. N2010/6763/TE

Näringsdepartementet  
Transportenheten  
103 33 Stockholm

### YTTRANDE

Er referens N2010/6763/TE  
Göteborg 2011-01-27

Företagsekonomiska institutionen på Handelshögskolan vid Göteborgs universitet har läst SOU 2010:73, Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar och lämnar följande synpunkter.

#### **1. Synpunkter**

Först besvaras utredningens frågor. För det första: ett svenskt internationellt skeppsregister bör införas. För det andra: ett tonnageskattesystem bör införas enligt den modell som föreslagits i SOU 2006:20.

#### **2. Sjöfartsforskning på Handelshögskolan vid Göteborgs universitet**

Ett historiskt perspektiv har gett vägledning för vårt sätt att se på den svenska flottan. Hur den svenska staten förhöll sig till varven och hur de svenska varven har handlat under en turbulent period (1955-1990) har kartlagts ur ett strategiskt perspektiv av Söderbom (1995). Med fokus på tanksjöfart har Lennerfors (2009) undersökt Stockholmsrederiernas utveckling från 1980-2000. Hans studie visar hur dessa rederier togs över av andra utländska ägare.

Den svenska sjöfartsnäringen har sedan länge varit föremål för studier på Handelshögskolan. Några undersökningar som har direkt koppling till den svenska sjöfartens konkurrenskraft på en större marknad är Pettersson (2011). Hon har undersökt de 56 största noterade rederierna i Europa. Hon visar vilka fartyg de har och hur de har värderat sina tillgångar<sup>1</sup>.

Hela den svenska sjöfartsnäringen under perioden 1997-2006 har undersökts av Hagberg (2011) med särskilt fokus på kapitaltillgångens betydelse för rederiernas lönsamhet och tillväxtpotentialer.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Pettersson, Anna Karin. 2011. *Redovisning av fartyg i Europeiska rederier – Redovisningsval*. Göteborg: School of Business, Economics and Law. Göteborg University.

<sup>2</sup> Hagberg, Andreas. 2011. *Lönsamhet och finansiell flexibilitet. Svensk rederinäring 1997-2006*. Göteborg: Handelshögskolan vid Göteborgs universitet.



GÖTEBORGS UNIVERSITET  
HANDELSHÖGSKOLAN

Aktuella undersökningar har gjorts av de globala rederier som har stora tankers (Skibuk, 2010). Även sjöfartsnäringens kunder har varit föremål för studier, t.ex. det franska oljebolaget Total (Holm och Jönsson, 2006)<sup>3</sup>.

### 3. Kommentar

En utgångspunkt för svensk politik om sjöfartsnäringen bör vara att den åtminstone inte ges sämre villkor än dess konkurrenter om den ska kunna hävda sig i ett internationellt perspektiv.

I nuläget finns 161 svenskflaggade fartyg som har sökt medel vid Delegationen för sjöfartsstöd, därav är 45 färjor. Till detta kan möjligen räknas ytterligare några hundra fartyg som ägs från Sverige, men som har annan flagg. I den aktuella utredningen SOU 2010:73 talas om att 200 fartyg kan vara en lämplig storlek på en handelsflotta. Alldeles oavsett hur många fartyg det faktiskt finns under svensk flagg idag är det otillräckligt för att utgöra en konkurrenskraftig handelsflotta.

Inom rederinäringen talar man om fyra segment: tanker, bulk och general cargo, container och roro, samt passagerare.<sup>4</sup> Dessa segment har ganska olika förutsättningar. För att den svenska handelsflottan ska vara konkurrenskraftig inom något eller några segment behöver den nog vara flera gånger större än den är idag. För att kunna konkurrera internationellt behövs en tillräcklig kapacitet för att göra sig gällande – kanske 600 fartyg eller fler.

Göteborg, dag som ovan

Thomas Polesie  
Professor i företagsekonomi

<sup>3</sup> Holm, Fredric och Jönsson, Frida. (2006). *Total – från olja till energi*. Göteborg. Bokförlaget Bas.

<sup>4</sup> Lloyd's Register Fairplay