



Näringsdepartementet
Transportenheten

103 33 Stockholm

REMISSYTTRANDE

Er beteckning N2010/3458/TE

Göteborg 2010-08-23

Sveriges Redareförenings remissyttrande beträffande ”Tillväxtanalys’ uppdrag att analysera det svenska maritima klustret”

Sveriges Redareförening har tagit del av rubricerad analys. Föreningen har även fått möjlighet följa arbetet med att ta fram analysen. I det följande lämnar föreningen kompletterande synpunkter.

1. Inledning

Tillväxtanalys fick Regeringens uppdrag i september 2009 att genomföra en analys av Sveriges sjöfartssektor. Slutredovisningen skedde den 31 mars 2010.

Med början sommaren 2008 gick den svenska sjöfarten in i den världsomspännande lågkonjunktur som ännu ej sett sitt slut. Under åren före 2008 hade den svenskkontrollerade sjöfarten upplevt en positiv sjöfartskonjunktur som sträckt sig över en följd av år. Tillväxtanalys har således genomfört sitt analysuppdrag mitt i en av de svåraste konjunktursvackorna som svensk sjöfart upplevt i modern tid. Framtiden får utvisa om det också är en omfattande strukturomvandling av den svenska sjöfarten som vi nu upplever.

Den svenska sjöfartens kostnadsläge i en internationell jämförelse är på tok för högt. Detta var väl bekant för sjöfartsnäringen långt före sjöfartskrisen. Lågkonjunkturen har emellertid på ett kännbart sätt tydliggjort detta än mera¹. Den i detta yttrande kommenterade klusterutredningen (Sveriges sjöfartssektor – En viktig del i en svensk maritim strategi, Tillväxtanalys 2010/098) och den för närvarande pågående utredningen om konkurrensförutsättningarna för sjöfart under svensk flagg (Dir 2010:2) är exempel på åtgärder från statens sida för att ta fram beslutsunderlag och komma tillrätta med problemen. Sveriges Redareförening har stora förväntningar på den pågående utredningen.

¹ Under 2009 minskade antalet svenskflaggade last- och passagerarfartyg med drygt 12%, dvs 30 fartyg. Trenden för 2010 är fortsatt illavarslande.

I egenskap av branschorganisation för det svenska sjöfartsklustrets kärna, tog Sveriges Redareförening efter valet 2006 initiativ till och genomförde omfattande rekryteringskampanjer. Dessa har lett till att de 15 olika utbildningsanstalter som genomför sjöinriktade utbildningar har fått långt fler sökande än de har plats för. Detta är mycket glädjande. Enligt beslut i Redareföreningens styrelse fortsätter rekryteringskampanjerna, om än på en något lägre ambitionsnivå. Det beror på att behovet av nytillkommen sjöpersonal beräknas öka, särskilt på befälssidan². Samtidigt är framtidsutsikterna för den svenskflaggade sjöfarten för närvarande osäkra³.

En synnerligen allvarlig konsekvens av att den svenskflaggade handelsflottan nu drastiskt minskar i storlek är den tilltagande bristen på fartygsförlagda utbildningsplatser. Snabba åtgärder från statens sida är här nödvändiga för att komma tillrätta med detta akuta problem.

Sveriges Redareförening anser att Tillväxtanalys genomfört en i stort sett heltäckande utredning om den svenska sjöfartssektorn med en bra kartläggning av de olika verksamheter och kringaktiviteter som finns inom sjöfartsklustret.

Sveriges Redareförening delar i huvudsak Tillväxtanalys' slutsatser och rekommendationer. Flera av dessa fördjupas och vidareutvecklas för närvarande genom den ovan omnämnda utredningen om den svenska sjöfartens konkurrensförutsättningar. Andra frågor som bereds eller beretts hanteras inom Logistikforum, Transportforskningsutredningen och Transportstyrelsen mfl. Sveriges Redareförening ser därför ingen anledning i att i detalj kommentera Tillväxtanalys' slutsatser och rekommendationer.

Några kommentarer vill föreningen dock lämna:

- Sveriges Redareförenings uppfattning om farledsavgifterna är bekant sedan tidigare. De svenska farledsavgifterna är unika och konkurrensnedvridande. Farledsavgifterna späder på det avståndshandikapp som den svenska industrin har till sina marknader.
- Sveriges Redareförenings syn på svavelfrågan är oförändrad. De beslut som fattats internationellt får mycket stora negativa konsekvenser för särskilt den svenska närsjöfarten. Konkurrensnedvridningen såväl för sjöfarten som för svensk basindustri blir kraftig och den späder på den redan besvärande situationen med farledsavgifterna

Det finns emellertid ytterligare ett par punkter i rapporten som föreningen särskilt vill lyfta fram och i några fall komplettera. Det gäller dels omfattningen av det svenska maritima klustret, dels passagerarsjöfartens betydelse för turismen och dels den mycket betydelsefulla roll som Svenska Skeppshypotekskassan har för den svenska rederinäringen:

² Av de ombordanställda i den svenskflaggade handelsflottan är hela 35 % 50 år eller äldre. Dessutom är 22 % av de ombordanställda under 30 år. Medelåldern ombord idag är 46 år, vilket torde vara en ganska hög medelålder inom en bransch men är ganska typisk för rederibranschen.

³ Detta kan å ena sidan leda till naturliga avgångar som skapar plats för nyanställningar inom den sjöfart som eventuellt blir kvar under svensk flagg, men det kan lika gärna leda till fleråriga arbetslöshetsperioder för 50+-are. Även personer under 30 år kan få en lång arbetslöshetsperiod om mönstret från den vanliga arbetsmarknaden kommer att följas.

2. Omfattningen av det svenska maritima klustret

2.1 Klusterkärnan

Det har tillkommit några uppgifter om klusterkärnan sedan Tillväxtanalys' rapport presenterades. De redovisas nedan⁴:

2010-01-01	Antal
Antal anställa i det svenska sjöfartsklustrets kärna⁵	
Mönstrade ombordanställda under 2009	12.030
Ej mönstrade ombordanställda 2009 ⁶	2.070
Landanställda i rederierna ⁷	4.394
Hamnanställda ⁸	4.843 ⁹
Skeppsmäklerianställda	1.558
Varvsanställda	2.248
Summa	27.143

2.2 Ekonomiska mått

I maj 2006 presenterade ett forskarlag från Internationella Handelshögskolan i Jönköping, under ledning av professor Börje Johansson, en samhällsekonomisk studie benämnd "Den svenska sjöfartsnärings ekonomiska och geografiska nätverk och kluster". Denna utredning genomfördes på uppdrag av Sjöfartsverket och Sveriges Redareförening. Sveriges Redareförening noterar att den nu genomförda analys som Tillväxtanalys presenterat kommit fram till ungefär samma siffror vad beträffar omfattningen av det svenska sjöfartsklustret som Jönköpingsrapporten gjorde. Det bekräftar att den omfattning på klustret som presenteras av Tillväxtanalys får anses vara rimlig, dvs klusterkärnan består av knappt 30.000 personer och det omgivande klustret omfattar ytterligare runt 75.000 personer. I tillägg till detta finns berörda personer i kringverksamheter på ytterligare cirka 100.000. Sjöfartens stora betydelse för Sverige bekräftas på detta sätt.

Till skillnad från Tillväxtanalys förtjänstfulla studie angavs i anslutning till Jönköpingsrapporten även några uppgifter gällande samhälls- och företagsekonomiska storleksmått på sjöfarten. Eftersom Tillväxtanalys' rapport och Jönköpingsrapporten omfattar ungefär lika många sysselsatta ligger det nära till hands att referera till de tidigare framtagna ekonomiska storleksmått även på Tillväxtanalys' rapport.

⁴ Källa: Lighthouse

⁵ Sjöfartsklustret är kärnan i det maritima klustret enligt Sveriges Redareförenings definition.

⁶ Från 2008 behöver personal i inre fart ej mönstras. Det rör sig om cirka 2070 personer inom företrädesvis catering som därför utgått ur Transportstyrelsens statistik.

⁷ Källor: Sveriges Redareförening, Svensk Handelstidning Justitia

⁸ Källor: Föreningen Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening

⁹ De hamnanställda omfattar sväl hamnförvaltande som terminaloperativ personal. Föreningen Sveriges Hamnars 57 medlemsföretag hade 4.343 anställda 31 december 2009. Det finns emellertid ett knappt femtiotal övriga hamnar i Sverige. Dessa bedöms sysselsätta cirka 500 personer.

År 2004 omsatte den svenska sjöfartsnäringen cirka 33 miljarder kronor. År 2008 hade omsättningen ökat med 30% till drygt 43 miljarder¹⁰. Marknadsvärdet¹¹ på den svenska handelsflottan år 2006 var cirka 80 miljarder kronor. Under åren 2007-2009 har 23 nybyggen (drygt 270.000 ton dödvikt) levererats till svensk flagg (och 33 till främmande flaggor med svensk kontroll). Ett antal äldre fartyg lämnade svensk flagg under 2009. Sammanvägt med fallet i sjöfartskonjunkturen är den preliminära slutsatsen att marknadsvärdet på den svenskflaggade handelsflottan i varje fall inte har sjunkit sedan 2006. Som en jämförelse kan nämnas att 80 miljarder kronor motsvarar mellan 50 och 60 sodapannor (massafabriker).

I Jönköpingsrapporten kom man fram till att sjöfartens fraktintäkter motsvarade cirka 3% av Sveriges totala export. Man jämförde med trävaruexporten som stod för 3%, järn och stål som stod för 5% och pappersindustrin som stod för 8% av Sveriges export. Man konstaterade i samband med detta att sjöfarten är en betydelsefull exportnäring, tillika en av Sveriges största. Till detta kan läggas färjesjöfartens bidrag till turistindustrin, som idag står för 6% av Sveriges totala export (se även avsnitt 3 nedan).

Jönköpingsrapportens slutsats var att förädlingsvärdet (bidrag till BNP) per sjöfartsanställd var 700.000 kronor. År 2006 var detta högst av alla branscher i Sverige. Jönköpingsforskarna kom också fram till att hela sjöfartsklustrets bidrag till BNP (förädlingsvärdet) var 104 miljarder kronor år 2006. Sveriges Redareförenings slutsats är att denna siffra knappast har minskat år 2010.

3. Betydelsen för turismen av de passagerarrederier vars fartyg anlöper Sverige

Som ett komplement till Tillväxtanalys' studie kan nämnas att färjesjöfartens ökande betydelse för turismen har redovisats i Passagerarrederiernas Förenings (PRF)¹² i april redovisade rapport avseende 2009. I denna rapport framgår bl a följande:

- 2009 reste över 29 miljoner passagerare till, från och inom Sverige med PRF's olika fartyg. Till detta skall läggas över fyra miljoner bilar och över en miljon lastfordon och trailers.
- Denna privat skötta infrastruktur transporterar inte bara fler passagerare än flyget. En stor del av resenärerna, mer än fyra av tio, är bosatta i utlandet och utgör det förmodligen största inflödet till den svenska turistnäringen.
- Passagerarrederierna spelar alltså en viktig roll för transportsektorn tillsammans med väg-, järnvägs- och flygnät. PRF's främsta fokus ligger emellertid inom rese- och turistnäringen.
- Den svenska turistnäringen ökade under 2009 med 3,4 procent mätt som antal utländska gästnätter. Därmed utgjorde den ett lysande undantag bland övriga branscher under det tunga lågkonjunkturåret 2009, ett år då Sveriges BNP rasade med 5 procent – det största fallet sedan andra världskriget.

¹⁰ Källa: Lighthouse 2010

¹¹ Inom sjöfart kan man skilja på bokfört värde (efter avskrivningar), försäkringsvärde och marknadsvärde. Försäkringsvärdet följer marknadsvärdet med viss eftersläpning.

¹² <http://www.passagerarrederierna.se/>

- Den svenska turistnäringen står idag för närmare 3 procent av Sveriges BNP och är en tillväxtnäring vars exportvärde ligger i paritet med sjöfart, järn- och stål och trävaruexport. När det gäller att gynna denna näring och att marknadsföra Sverige utomlands är färjerederibranschen ledande.

Enligt Tillväxtverket¹³ representerar turismens exportvärde 6% av Sveriges totala export plus moms. Momsen för inresande turism är 13,6 miljarder kronor. Cirka 40% av de från utlandet inresande kommer med färjor. Inkommande turism är för övrigt den enda exportnäring som levererar in moms. Det sammanlagda exportvärdet av de inkommande färjeresenärerna är cirka 40% av 93,6 miljarder, dvs drygt 35 miljarder kronor.

4. Svenska Skeppshypotekskassan

Som en mycket sent tillkommande del i Tillväxtanalys' uppdrag kom att ingå en kommentar och en analys av en bolagsgenomgång av Svenska Skeppshypotekskassan som genomförts av ett konsultföretag.

Den synnerligen korta tid som gavs konsulten och Tillväxtanalys att analysera Svenska Skeppshypotekskassan ifrågasätts av Sveriges Redareförening.

Svenska Skeppshypotekskassan är en för den svenska rederinäringen synnerligen betydelsefull verksamhet. Sveriges Redareförening har inte givits tillfälle granska den rapport som konsulten sammanställt. Föreningen vill emellertid framföra följande:

- Svenska Skeppshypotekskassan (inrättad 1929) är Sveriges enda sjöfartsbank med uppgift att underlätta finansieringen för svenska rederier och medverka till den svenska handelsflottans förnyring.
- Kassan lämnar lån till svenska rederier eller till utländska rederier, där det finns ett betydande svenskt inflytande eller intresse.
- Kassan är en källa till kapital för rederierna i såväl goda som mindre goda tider. Eftersom sjöfarten är en mycket kapitalintensiv bransch har det stor betydelse att investeringar sker vid rätt tidpunkt, dvs när priserna är låga. Låga priser på fartyg beror vanligen på att det är lågkonjunktur. Vid sådana tillfällen kan det vara svårt att låna pengar. Här har Svenska Skeppshypotekskassan en viktig roll.
- I dagens lågkonjunktur med minskade fraktbehov har flertalet rederier inte sett möjligheten att investera trots relativt attraktiva priser på tonnage. Svenska rederier har dock ett investeringsbehov om de skall bibehålla sina marknadsandelar. Detta kommer att ställa krav på att tillgång på lånekapital finns.
- För samhället tillför Svenska Skeppshypotekskassan ett stort mervärde genom att Kassan oavbrutet kan finansiera rederiernas fartygsinvesteringar oberoende av hur övriga finansmarknaden uppfattar risk och avkastningskrav. Detta gäller oavsett konjunkturläge, finansmarknadens benägenhet att ta risker eller störningar inom banksektorn.

¹³ Tillväxtverket, Stockholm, juli 2010, Fakta om svensk turism - Turismens effekter på ekonomi och sysselsättning samt volymer, beteenden, utbud och efterfrågan

- Hög kompetens har byggts upp inom Kassans organisation. Eftersom Svenska Skeppshypotekskassan enbart lånar ut till rederinäringen har man en stor förståelse för branschens särdrag. Detta är till stor fördel för sjöfarten.
- Svenska Skeppshypotekskassans syfte är att bidra till en förnyelse av den svenska handelsflottan. På detta sätt bidrar Kassan till att den svenska sjöfartens internationella konkurrenskraft stärks.
- Kassan har genom sitt uppdrag att stödja förnyelsen av svensk sjöfart ett betydande samhällsansvar. Svenska Skeppshypotekskassan har också möjlighet att som finansiell aktör påverka och ställa krav för en positiv utveckling av miljö och samhälle.
- I egenskap av statlig bank utser regeringen årligen Svenska Skeppshypotekskassans revisorer och revisorssuppleanter. Regeringen har också tydlig representation i Kassans partssammansatta styrelse.

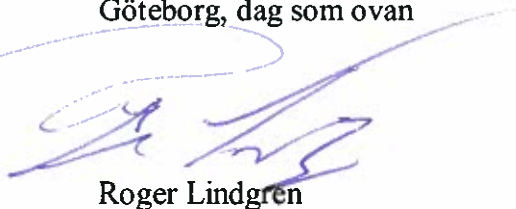
Sveriges Redareförening anser därför att:

- a. Statens huvudmannaskap i Svenska Skeppshypotekskassan är av stor betydelse för Kassans och övriga kreditgivares och intressenters syn på verksamheten.
- b. Statens risk för Kassans utställda garantier är såvitt bekant närmast obefintlig. Det beror på att statens åtagande skall infrias i sista hand, dvs efter det att Kassans egna kapital är förbrukat och låntagarnas ansvarighet infriats. Kassans utlåning är säkrad med säkerhet i fartyg.
- c. Svenska Skeppshypotekskassan har en betydelsefull sjöfarts- och näringspolitisk roll.
- d. Ett problem för Svenska Skeppshypotekskassan kan vara att agera direkt på kapitalmarknaden. Någon form av samverkanslösning med annan statlig aktör skulle möjligen kunna förenkla kapitalförsörjningen.
- e. Svenska Skeppshypotekskassan väl fyller sin funktion. Det statliga ägandet har stor betydelse för detta positiva utfall.

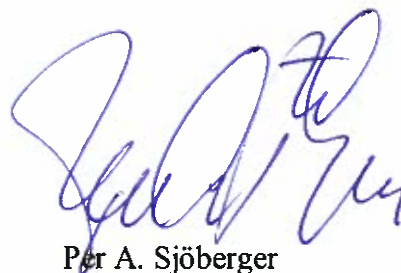
5. Avslutning

Utöver vad som framförts i detta yttrande har föreningen inga synpunkter på den remitterade analysen av Sveriges sjöfartssektor.

Göteborg, dag som ovan



Roger Lindgren



Per A. Sjöberger