



Sjöfartsforums strategiprocess

Vision och strategi för det maritima klustret

Utarbetad i en öppen klusterprocess 2009 – 2010.

Sjöfartsforum 2010-10-27

*”Sverige – alltid i framkant
inom maritim innovation
och hållbar utveckling”*

Vision för det svenska maritima klustret

SVENSKT MARITIMT KLUSTER

”Sammantaget uppskattas antalet anställda inom sjöfart och relaterade näringar till ca 105000 personer. Av dessa utgör rederierna, sjötransporten, ca 14 200 personer. Stödtjänster, som hamnar, stuverier skeppsmäklare, banker, med flera, uppskattas till ca 6 300 personer. Tekniska underleverantörer, som skeppsvarv som arbetar med reparationer och underhåll, konsulter inom design och utveckling, underleverantörer av reservdelar, med flera som berörs av sjöfart uppskattas till ca 72 500 personer. Dessutom tillkommer offentligt anställda inom exempelvis Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Marinen, Kustbevakningen och utbildningssystemet, med ca 4 200 anställda. Dessutom identifierades ca 400 personer inom forskningssystemet, ca 5 200 inom fritidsbåtssektorn och ca 2 500 inom fiske och vattenbruk. Då har hänsyn inte tagits till att delar av turismnäringen, med ca 152 000 anställda, väg- och järnvägstransporter, med ca 70 000 anställda, samt delar av övriga stödtjänster till transport, med totalt ca 30 000 anställda, har tydliga länkar till sjöfartssektorn.”

Ur Sveriges sjöfartssektor. En viktig del i en svensk maritim strategi, Tillväxtanalys 2010, N2009/6627/TR

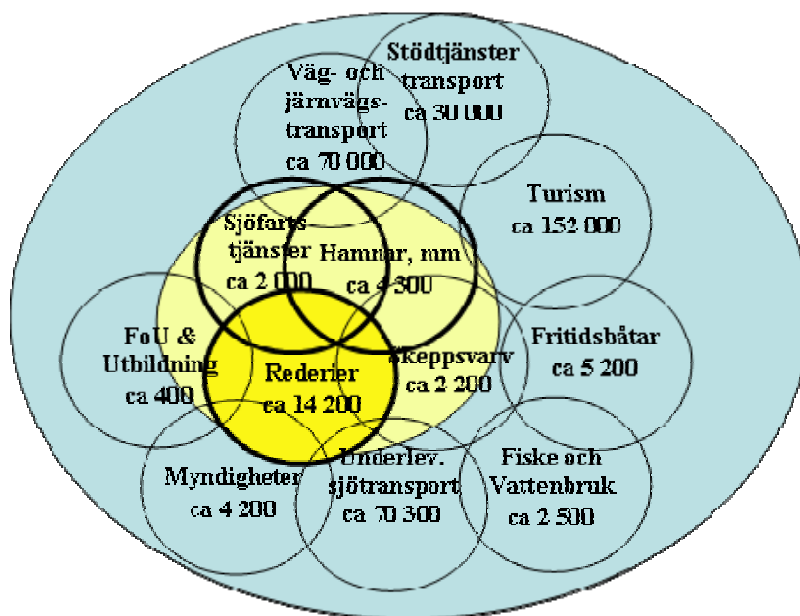


Illustration: Nordregio, Maria Lindqvist

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
DEL 1 - VISION OCH STRATEGI	
1. INTRODUKTION	8
2. AVGRÄNSNING OCH DEFINITIONER	9
3. STRATEGI	10
3.1 MISSION	10
3.2 VISION	10
3.3 KLUSTERGEMENSAMMA VÄRDEN	10
3.4 DELVISIONER – FÖR PROCESSENS FOKUSOMRÅDEN	10
3.5 ÖVERGRIPANDE MÅL FRAM TILL 2014	11
3.6 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH ÅTGÄRDER FÖR ATT NÅ MÅLEN	12
4. FÖRETAG OCH ORGANISATIONER BAKOM DOKUMENTET	15
4.1 DELTAGARE I PROCESSARBETET	21
DEL 2 - ANALYS NULÄGE	
5. NULÄGESANALYS	22
5.1 20 ÖVERGRIPANDE MÖJLIGHETER FÖR DEN MARITIMA NÄRINGEN OCH FÖR SVERIGE	22
5.2 SJÄLV- OCH OMVÄRLDSBILD	23
5.3 DET SVENSKA MARITIMA KLUSTRETS OLIKA DELAR	24
5.4 ANALYS AV KLUSTRETS OLIKA BRANSCHOMRÅDEN	25
5.5 OMVÄRLDSANALYS/PESTEL	40
5.6 SWOT – STYRKOR OCH SVAGHETER, MÖJLIGHETER OCH HOT	44

DEL 3 - ANALYS FOKUSOMRÅDEN

6. FOKUSOMRÅDEN	47
6.1 KONKURRENSVILLKOR	47
6.2 NÄRSJÖFART OCH INRIKES SJÖFART	49
6.3 INFRASTRUKTUR OCH INTERMODALITET	52
6.4 INFORMATIONSHANTERING	55
6.5 HÅLLBAR VÄRDETILLVÄXT	57
6.6 KOMPETENS	59
6.7 SAMVERKAN	60
6.8 KOMMUNIKATION	61

ÖVRIGT

7. KONTAKTPERSON, BILAGOR	63
7.1 KONTAKTPERSON	63
7.2 NÄRSJÖFART OCH INRIKES SJÖFART	63

SAMMANFATTNING

Denna rapport, *Vision och strategi för det svenska maritima klustret*, är ett sammanfattande dokument från den visions- och strategiprocess som pågått under ett och ett halvt år och som har involverat branschorganisationer och företag från stora delar av det maritima klustret. Arbetet har letts av intresseföreningen Sjöfartsforum. 15 arbetsgrupper har tagit fram fakta och formulerat mål och strategier för klustrets olika branschdelar och utpekade fokusområden. Som en del av processen har dessutom ett antal öppna referensmöten arrangerats.

Med den övergripande missionen, att utveckla maritima möjligheter och resurser, till nytta för människor, näringsliv och övriga samhället, presenteras 20 viktiga mål för de närmaste tre åren. Bland annat ska svenskt maritimt kluster ses som en näring med tydlig samhällsnytta och Sverige ska ha en politiskt beslutad, nationell och långsiktig maritim strategi. Andra mål är att värna svenskt ägande, beslutsfattande och kompetens inom den maritima näringen, ett tydligt trafikslagsövergripande synsätt med en förändrad avgiftsstruktur för trafikslagets infrastrukturkostnader och att öka satsningar på förnybar havsbaserad energi som vind- och vågkraft. Ökade anslag till den maritima forskningen är också av stor vikt och en mer renodlad och tydlig myndighetsstruktur när det gäller ansvaret för de maritima frågorna finns också med i målbilden. De angivna målen förutsätter en fortsatt samverkan och egna åtgärder inom det maritima klustret. Men de förutsätter också en tydlig viljeyttring med beslut och åtgärder hos berörda myndigheter och hos våra politiker.

Såväl geografiska förhållanden som samhällsekonomisk statistik visar på den maritima näringens betydelse för svensk ekonomi. Med 2 700 km har Sverige den längsta kuststräckan av alla EU-länder och här finns 52 allmänna hamnar och ytterligare ett stort antal industrihamnar och lastageplatser där ca 85 procent av den svenska utrikeshandeln passerar in och ut ur landet. Inom landets gränser finns dessutom 60 000 öar, 95 000 sjöar och 1 000 km kanaler inklusive de inre vattenvägarna Göta Älv/Trollhätte Kanal/Vänern, Göta Kanal och Södertälje Kanal/Mälaren. För många svenskar är båtliv ett stort fritidsintresse och Sverige rankas som ett av världens båtätaste länder med ca åtta vuxna per fritidsbåt. Under 2009 transporterade passagerar-rederierna mer än 29 miljoner resenärer till, från eller inom landet, vilket är drygt tre miljoner mer än flyget. Lägg därtill att skärgårdsfartyg och vägfärjor står för ca 40 miljoner passageraresor varje år.

Vattenvägarna finns här och kan effektivt utnyttjas för godstransporter (ofta i samverkan med lastbils- och järnvägstransporter), passagerartransporter, kollektivtrafik till sjöss och som tvärförbindelser med färjetrafik. Men i det inrikes godstransportarbetet konkurrerar fartygstransporter inte på lika villkor med övriga trafikslag. Därför behövs här en översyn och en förändrad avgiftsstruktur. Sverige behöver också införliva EU:s Inland Waterway Systems för att med modern pråmtrafik kunna utnyttja de inre vattenvägarna.

Även om större delen av Sveriges tidigare så blomstrande varvsindustrin idag är nedlagd finns fortfarande varvsföretag som ägnar sig åt nyutveckling. Dessutom finns en bas av svenska maritima underleverantörer med hög teknisk kompetens och tillverkning av kvalitetsprodukter för den marina sektorn. Totalt är det mer än 3 500 företag som omsätter ca 158 miljarder kronor och sysselsätter ca 70 000 anställda.

Miljö- och energiteknik framhålls ofta som en viktig framtidsbransch för svensk industri. Utbyggnaden av vindkraftsparker till havs och utvecklingen inom området våg- och tidvattenkraft är också en del av den maritima sektorn, och förutsätter tillgång till företag som erbjuder teknisk service och underhåll, sjötransporter, tekniska tjänster med mera.

Ovanstående fakta är bara några exempel på den maritima näringens betydelse för Sveriges ekonomi. Sjöfarten är dess mycket viktiga kärna, men den kustnära turismen, ett stort antal serviceföretag, småbåtsindustrin, tekniska underleverantörer samt forskning och utveckling är också en väsentlig del av det maritima klustret. Till klustret hör också myndigheter och t ex Försvarsmakten med det viktiga sjöfartskyddet. Det är av största vikt för klustrets samlade utveckling att rederiföretagen har konkurrenskraftiga villkor och fortsätter att ha svenskt ägande, kapital och kompetens. Om de i ökad utsträckning fortsätter att försvinna ut ur landet försvinner också basen för den svenska maritima näringens utveckling och samtidigt den nära och viktiga kopplingen till den svenska industrin.

I rapporten finns också klustrets många möjligheter tydliggjorda och exempel på den svenska maritima näringens tillväxtpotential. Sverige har en stark maritim tradition och vår tekniska kompetens inom området ligger internationellt sett i framkant. Våra svenska rederier är kända för att ligga långt framme inom miljöområdet och för hög säkerhet. Med ett större antal fartygstransporter i det inrikes transportarbetet kan belastningen på landinfrastrukturen minska och vi kan få ett miljöeffektivare, hållbart och mer samhällsekonomiskt transportsystem. I dessa transportsystem är de svenska hamnarna effektiva omlastningsnoder med kombiterminaler och dry ports. Landets långa kust, våra skärgårdar samt vattendrag och sjöar innebär oändliga möjligheter för den maritima turistnäringen. Med de krav på sänkta koldioxidutsläpp som klimatmålen förutsätter kommer också förnybar marin energiteknik att få stor betydelse i framtiden.

Sveriges maritima kompetens befinner sig på en internationellt sett hög nivå, men för att stärka långsiktig utveckling och konkurrenskraft för hela den maritima näringen krävs ökade satsningar på kunskap och innovation. Förutsättningen för fortsatt god utveckling är också en nationell samordning mellan myndigheter med maritim verksamhet och en tydlighet kring gränsdragningen mellan affärsdrivande verksamhet och myndighetsutövning.

Svenskt maritimt kluster vill fortsätta att i samverkan utveckla våra olika företag och organisationer, gemensamt skapa tillväxt och sysselsättning och bidra till ett miljömässigt hållbart samhälle.

Vår gemensamma vision är; Sverige – alltid i framkant inom maritim innovation och hållbar utveckling.

Del 1 | VISION OCH STRATEGI

1. INTRODUKTION

Avsikten med detta dokument är att skapa en gemensam samverkansplattform samt ett övergripande nationellt styrdokument och handlingsplan för det svenska maritima klustrets långsiktiga utvecklingsmöjligheter.

Arbetsprocessen har varit öppen och inkluderande där intresserade företag, organisationer och myndigheter inom klustret varit välkomna att delta. Fler och fler företag har anslutit sig under arbetets gång. Projektgrupp och deltagande företag presenteras i kapitel 4. Dokumentets slutresultatspeglar de deltagande aktörernas kollektiva insats.

I rapporten ges vissa bransch- och fokusområden mer utrymme än andra. Detta beror inte på områdets större vikt utan på att dessa områden är mindre kända eller inte tidigare belysts och därför kräver mer presentation.

Information om processarbetet har regelbundet kommunicerats direkt till alla som anmält intresse eller varit delaktiga i processens arbetsgrupper. Information har också funnits på Sjöfartsforums webbplats och regelbundet i Sjöfartsforums nyhetsbrev.

Näringsdepartementet har hållits informerade om arbetet.

Parallellt med Vision- och strategiprocessen har Tillväxtanalys utredning om det maritima klustret och de näringspolitiska förutsättningarna pågått.

Processen har under arbetets gång bidragit till Tillväxtanalys arbete. Även utredningarna om sjöfartens konkurrensförutsättningar och anslutning till EU:s Inland Waterway Systems har pågått parallellt, liksom Sjöfartsverkets utredningsuppdrag och handlingsplan för ökad rekrytering av personal till sjöfartssektorn. Till samtliga utredningar har material överlämnats.

SJÖFARTSFORUM är en intresseförening för företag och organisationer samt privatpersoner verksamma inom det maritima klustret. Föreningen arbetar för att samhällets kunskap om sjöfarten och den maritima näringen ska vara god och för att näringens möjligheter och nytta för människor, näringsliv och samhället i stort ska vara tydlig. Internt inom klustret vill Sjöfartsforum skapa mötesplatser och stimulera till starka, professionella nätverk. Sjöfartsforum är ShortSea Promotion Centre Sweden och verkar för att lyfta fram närjöfarten och den inrikes sjöfartens möjligheter. Föreningen har ca 100 medlemmar. www.maritimeforum.se

2. AVGRÄNSNING OCH DEFINITIONER

Dokumentet, och processen som lett fram till dokumentet, gäller för det svenska maritima klustret som helhet med undantag för fiskerinäringen/industrin som efter beslut exkluderats från detta strategiarbete. Fisket och fiskeindustrin anses i mångt och mycket utgöra en egen näring.

Definition av maritimt kluster

Det maritima klustret betecknar alla företag och organisationer vars verksamhet kan kopplas till havet.

Definition av Sjöfartssektorn/sjöfartsnäringen

Sjöfartssektorn/sjöfartsnäringen omfattar företag och organisationer med koppling till den kommersiella handelssjöfarten och passagerarsjöfarten.

Definitionerna gäller både svensk- och utlandsägd verksamhet i Sverige och svenska företag med verksamhet i utlandet.

Klusterdefinitionen och analysarbetet har utgått från EU:s definition av det maritima klustret, där branschområdena *Manufacturing*, *Transport*, *Resources*, *Service and Other Operations*, *Leisure and Tourism*, *Public Sector* och *Research* ingår. Inom branschområdet *Resources* ingår i detta arbete enbart *oil, gas and renewables*.



Bild skapades av MIF-European Maritime Industries Forum. Källa: Commission of the European Communities. (2007). Commission Staff Working Document. Maritime Clusters. Brussels.

I processarbetet har åtta fokusområden av speciell vikt fastställts där arbetsgrupper genomfört ett analysarbete. Processens fokusområden är *Konkurrensvillkor*, *Närsjöfart och inrikes sjöfart*, *Infrastruktur och intermodalitet*, *Informationshantering*, *Kompetens*, *Samverkan* och *Kommunikation*.

3. STRATEGI

Representanter från det svenska maritima klustret har enats om följande övergripande strategiunderlag med mission, vision, värden, mål och förutsättningar. Tidsatta handlingsplaner kommer att tas fram i processens nästa steg.

3.1 MISSION

Det svenska maritima klustrets roll i samhället, för dess medborgare och för industri och näringsliv uttrycks i följande mission

Vi utvecklar maritima möjligheter och resurser till nytta för människor, näringsliv och övriga samhället.

3.2 VISION

I processen har följande vision fastslagits för det svenska maritima klustrets framtida position och roll, nationellt såväl som internationellt. Visionen ska utgöra ledstjärnan för det klusterinterna arbetet och samverkan fram till 2025 samt utgöra grunden för den politiska satsningen på den maritima näringen.

Sverige – alltid i framkant inom maritim innovation och hållbar utveckling.

3.3 KLUSTERGEMENSAMMA VÄRDEN

Det svenska maritima klustret ska – externt och i det interna arbetet – kännetecknas av

Samverkan – ansvar – värdeskapande

Samverkan gör visionen möjlig, bidrar till sammanhållning, stolthet och arbetsglädje samt ger dynamik, ökar innovations- och utvecklingsförmågan, skapar synergieffekter, tillväxt och stärker profilen.

Ansvar ger långsiktigt fokus, nödvändig helhetssyn och den uthållighet som krävs för att uppnå visionen.

Värdeskapande sker till många – till människorna, näringslivet, det övriga samhället, den egna sektorn och de många enskilda företagen.

3.4 DELVISIONER – FÖR PROCESSENS FOKUSOMRÅDEN

Strategiprocessens fokusgrupper; Konkurrensvillkor, Narsjöfart och inrikes sjöfart, Infrastruktur och intermodalitet, Informationshantering, Hållbar värdetillväxt, Kompetens, Samverkan och Kommunikation, har analyserat åtta identifierade, viktiga områden för fortsatt maritim utveckling. Följande ”delvisioner” gäller för respektive område fram till 2025.

- Den maritima näringen är en politiskt prioriterad näring med goda konkurrensförutsättningar

- År 2025 utförs minst 20 procent av det totala inrikes godstransportarbetet med fartyg och den inrikes passagerar- och färjetrafiken har ökat
- Sverige har en infrastruktur som tillvarar på sjöfartens möjligheter och egenskaper. Trafikslagen är fullt ut integrerade med varandra och erbjuder ett komplett systemtänkande inom logistik
- Transportbärare och gods med tillhörande intelligent information kan följas längs hela transporten. Nödvändig rapportering sker papperslöst och samlat på ett ställe
- Det maritima klustret ger tydlig social och ekonomisk värdetillväxt och minskad miljöpåverkan för samhället
- Unik svensk maritim kompetens stärker hela klustrets konkurrenskraft
- Det maritima klustersamarbetet möjliggör visionen
- Det maritima klustret är en prioriterad basnäring i Sverige och klustrets samhällsnytta är tydlig för alla. Klustret har stor attraktionskraft och dess företag rankas högt som intressanta arbetsgivare

3.5 ÖVERGRIPANDE MÅL FRAM TILL 2014

Det maritima klustret har fastställt 20 ej rangordnade mål för de närmaste tre åren. Målen förutsätter en fortsatt samverkan inom klustret och egna åtgärder från klustrets sida. Målen förutsätter också en tydlig viljeyttring, beslut och åtgärder från politikernas sida. Förutsättningarna följer efter målen.

- Sverige ska ha en politiskt beslutad, nationell och långsiktig maritim strategi
- Svenskt maritimt kluster ska ses som en näring med tydlig samhällsnytta och många attraktiva arbetsplatser
- Näringens marknadsandelar och värdeskapande ska öka
- Svenskt ägande, beslutsfattande och kompetens ska värnas för att säkerställa en nödvändig, stark bas för fortsatt utveckling av den svenska maritima näringen
- Ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv kring infrastrukturens satsningar ska råda från myndigheter och beslutsfattares sida och det maritima klustret ska vara en naturlig samarbetspartner
- Satsning på förnybar havsbaserad energi, till exempel vind-, våg- och tidvattenkraft samt annan offshoreverksamhet ska öka
- En bred samsyn och tydlig samverkan ska råda mellan myndigheter, departement, andra nationer och klustrets aktörer kring ett försvars-, miljö- och sjöfartsskydd på svenskt territorialhav samt i svensk ekonomisk zon och för svenska transportintressen i närområdet och globalt
- En förändrad avgiftsstruktur ska möjliggöra ett effektivt konkurrensneutralt utnyttjande av samtliga trafikslag i det inrikes transportarbetet. Därigenom ges närsjöfarten och den inrikes sjöfarten förutsättningar att utvecklas
- För internationellt konkurrenskraftiga villkor ska sjöfarten ges möjlighet att utnyttja EU:s regelverk (State Aid Guidelines mm) fullt ut
- Kompletterande kollektivtrafik till sjöss och tvärförbindelser för bilar, gods och människor ska ges möjlighet att utvecklas i städer och regioner vid vatten

- Standardisering, transparens och internationell samordning av informationssystem ska genomföras. Sjöfartens regelverk och administration ska förenklas och likställas landtransporternas
- Ökade anslag till och ett tydligt ansvar för den maritima forskningen
- En strategisk, uthållig och väl fungerande klusterkommunikation ska vara etablerad och ett klustergemensamt maritimt varumärke utvecklat. Den maritima näringsens image ska vara förbättrad och attraktionskraften för utbildning och jobb ska ha ökat
- En formaliserad process för fortsatt utveckling av klustret ska vara igång. Ett ökat antal klustergemensamma utvecklingsprojekt ska ha startats med fokus på t ex miljö, värdetillväxt, kompetens och forskning. Ett klusterövergripande syn- och arbetssätt har blivit naturligt
- Utbildningsprogram, riktade till politiker m fl målgrupper om det maritima klustret och dess verksamheter ska vara utvecklade och pågå
- Starka maritima nätverk ska ha etablerats inom klustret, exempelvis bland kommunikatörerna, HR-ansvariga, inom FOU och på myndighetssidan samt inom olika ämnesområden. Förutsättningar för innovation ska ha skapats och näringsdynamiken ska ha börjat stiga med ökat entreprenörskap, innovation, förnyelse, nyföretagande, utvecklade företag och fler anställda som följd
- Myndighetsstrukturen ska ha renodlats och vara tydlig. Näringsdepartementet ska ha en stark maritim enhet och en tillgänglig och utvecklad offentlig statistik över sjöfartens transportarbete och det maritima klustrets verksamhet. Skiljelinjerna mellan myndighetsutövning och kommersiell verksamhet ska vara tydliggjord
- Fritidsbåts- och kustturismen, skärgårdstrafiken samt kryssnings- och färjeturismens möjligheter ska vara väl kända och samarbeten kring strategisk vidareutveckling ska pågå. Levande skärgårdar ska vara en självklarhet
- Klustret ska ha en tydlig gemensam bild av sitt kompetens- och utbildningsbehov. Framtidsorienterade utbildningar ska vidareutvecklas och yrkeshögskoleprogram ska ha startats.

3.6 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH ÅTGÄRDER FÖR ATT NÅ MÅLEN

3.6.1 Egna klusteråtgärder

- Fortsatt klustergemensamt arbete, ett långsiktigt och aktivt ansvarstagande för hela klustrets utveckling samt nätverk inom många områden
- Resurser till de klustergemensamma satsningarna – ekonomiska och personella
- Utbildningssatsningar riktade till politiker och beslutsfattare för att öka kunskapen om den maritima näringsen, dess påverkan på svensk industri och möjligheter för samhället
- Samverkan och engagemang på såväl nationell som EU- och internationell nivå i frågor som rör maritima branschområden och transportsektorn
- Se över strukturen för brukaravgifter i hamnar så att alla trafikslags utnyttjande av hamnen återspeglas
- Ökad effektivisering av hamnverksamheten och utveckling av hamnarna som effektiva noder

maritima området. Renodla myndighetsutövningen så att gränsdragningen mot kommersiell verksamhet förbättras

- Öka forskningsanslagen som stödjer utvecklingen av klustrets olika verksamhetsdelar genom bl a nationell finansiering av FoU, långsiktighet och ett tydligt myndighetsansvar
- Marknadsorienterad utveckling av nya och befintliga fritidshamnar för ökad tillväxt i kustkommunerna. Besluta om momsats på gästhamnsavgifter som harmonierar med övrig boendemoms
- Besluta om finansiellt stöd till fortsatt klusterutveckling
- Fortsätta och förbättra påbörjade militära samarbeten bilateralt, multilateralt och inom EU/EDA för att åstadkomma större kvalitet i sjölägesbilden nationellt och internationellt. Verka för att dessa projekt harmonieras med motsvarande civila initiativ
- Fortsatt stöd till skydd för sjöfarten och svenskt deltagande i internationella marina operationer i likhet med EUNAVFOR ATALANTA kring Afrikas horn.

4. FÖRETAG OCH ORGANISATIONER BAKOM DOKUMENTET

Vision- och strategiprocessen har varit en öppen process där alla inom klustret varit välkomna att delta. Efter det inledande mötet har allt fler företag och organisationer anslutit sig och på olika sätt deltagit i arbetet, i den stora referensgruppen eller i de många arbetsgrupperna. Andra företag har inte deltagit i arbetet men stödjer dess slutsatser.

Nedanstående företag och organisationer, verksamma inom det svenska maritima klustret, står bakom detta dokumentets övergripande analys och slutsatser samt strävan att det maritima klustrets verksamhet ska betraktas som en viktig svensk näring och ges möjlighet att utvecklas utifrån en politiskt beslutad nationell maritim strategi.

Branschorganisationer och -föreningar:

- Sveriges Redareförening, branschorganisation med 76 medlemsrederier
- Sjöfartens Arbetsgivarförbund, arbetsgivarorganisation med 110 medlemsföretag
- Skärgårdsredarna, branschorganisation för 130 rederier med färje- och passagerarfartyg upp till 500 passagerare
- Förbundet Sveriges Hamnar, bransch- och arbetsgivarorganisation med 55 hamnföretag som medlemmar
- Sveriges Skeppsmäklareförening, branschorganisation med 140 medlemmar – linjeagenter, fartygsagenter, befraktningsmäklare och köp- och försäljningsmäklare
- Sjöfartsforum, intresseförening inom det maritima klustret med 103 medlemsföretags och -organisationer
- Sjöfartens Analysinstitut, ett oberoende kompetenscenter för strategiska affärsbeslut inom det maritima klustret med 79 anslutna medlemsföretag
- Föreningen Sveriges Varv, intresseorganisation för 24 svenska varv verksamma inom reparation/underhåll/ombyggnad av handelsfartyg och reparation/nybyggnad av arbets-, passagerar- och övervakningsfartyg
- Svenskt Marintekniskt Forum, intresseförening med 56 marintekniska medlemsföretag och företag inom småbåtsindustrin
- Swedoccean, intresseförening för underleverantörer samt organisationer inom sjöfarts- och offshoreindustrin, med 47 medlemsföretag
- SIMSA, Scandinavian Independent Marine Surveyors' Association, branschorganisation med 15 medlemsföretag i Sverige
- Sveriges Fartygsbefälsförening, fackförbund och intresseorganisation för fartygsbefäl
- Sjöbefälsförbundet, fackförbund för fartygsbefäl och annan personal i chefsställning
- SEKO, fackförbund för företrädesvis ombordanställt manskap
- Lotsförbundet, fackförbund för lotsar

- Sjöfartens Utbildnings Institut, branschorganisation som fördelar fartygsförlagda utbildningsplatser
- WISTA Sweden (Women's International Shipping and Trading Association), internationellt nätverk för kvinnliga beslutsfattare inom shipping
- Sjövärnsskårens Riksförbund, kompetensorganisation och frivillig försvarsorganisation med 19 lokala kårer
- Svensk Vindenergi, branschförening med 148 medlemsföretag
- Sveriges Juniorredareförening, forum för framtidens ledare inom rederinäringen

**Myndigheter, regioner och därtill relaterade verksamheter.
Universitet/högskolor, institutioner, institut, övriga föreningar och organisationer:**

- Arbetsförmedlingen Sjöfart
- Chalmers Tekniska Högskola, Institutionen för Sjöfart och Marin teknik
- Chalmers Tekniska Högskola, Sjösektionen Chalmers Campus Lindholmen
- Försvarsmaktens redare / Försvarsmakten
- Handelshögskolan vid Göteborgs universitet
- Hållbar utveckling Väst
- Kungliga Krigsvetenskapsakademien, avd II
- Kungliga Tekniska Högskolan, Lättkonstruktioner
- Kungliga Tekniska Högskolan, Marina system
- Kungliga Örlogsmannasällskapet
- Lighthouse
- Näringslivets Transportråd
(står bakom den övergripande slutsatsen i dokumentet att det maritima klustret ska betraktas som en viktig svensk näring och ges möjlighet att utvecklas utifrån en nationell maritime strategi)
- Sjöfartshögskolan, Linnéuniversitetet
- Sjöräddningssällskapet
- Viktoriainstitutet
- Vänerregionens Näringslivsråd
- Västra Götalandsregionen, Regionutvecklingssektariatet
- Västsvenska Turistrådet

Enskilda företag:

- ACL Ship Management AB
- Advokatfirman Lindahl KB
- Aquamarine Shipping Consultants
- Atlantic Container Line Sweden AB

- Baltic Spot AB
- BERG Propulsion
- Bertil Arvidsson Consulting AB (BACAB)
- Brax Shipholding Rederi
- Broströms AB
- Charterfrakt Baltic Carrier AB
- Codan Marine Sverige
- Combitech AB
- Consilium Marine & Safety AB
- Copenhagen Malmö Port
- Cronos Container Scandinavia AB
- Damco Survey AB/Lloyd´s Agency
- D.E.C. Marine AB
- Det Norske Veritas AB
- DFDS Seaways AB
- EHRENBORG Kommunikation AB
- Energigas Sverige
- Ehrnberg Solutions AB
- Euroglobe Shipping AB
- Fairwater Marine AB
- Finnlines Ship Management AB
- FireTech Engineering AB
- FLOWTECH International AB
- Frederiet AB
- Furetank Rederi AB
- Gard Sweden AB
- Gard Marine & Energy Försäkrings AB
- GREFAB, Göteborgsregionens Fritidshamnar AB
- Gävle Containerterminal AB
- Hogia Terminal Systems AB
- Idea Marine AB
- InPort (Intelligent PORT Systems AB)
- Kattegatt Design AB
- Kockum Sonics AB
- Kockumation AB

- Kockums AB
- Lantmännen Ekonomisk förening
- Laurin Maritime
- Lightcraft Design Group AB
- Lysekils Hamn AB
- Maflobe AB
- Magiliam AB
- MAN Diesel & Turbo Sverige AB
- Mannerfeldt Design Team AB
- MAQS Law Firm Advokatbyrå AB
- Marine Profile AB
- Marininvest Shipping AB
- MESAB AB
- Mikael Norrman MNC/MN Holding AB
- Minesto AB
- Next Part
- Nordea bank AB (publ)
- Nordic LNG
- O W Bunker Sweden AB
- Oddner Marketing HB
- Oskarshamns Hamn AB
- Oxelösunds Hamn AB
- Peder Jennerholm Företagskonsult/Management Consulting
- PMC Hydraulics AB
- Polarmarine AB
- Port How, Ports and logistics know-how
- Poseidon Konsult
- ppm mätteknik / Industriell Gasmätning AB
- Preem AB
- Promarina Management AB
- Ramböll Sverige AB, Hamnavdelningen
- Rederi AB Donsötank
- Rederi AB Älvtank
- Rederi AB TransAtlantic
- Ressel Rederi AB

- Saltech Consultants AB
- SAN-Nytt
- ScandiNAOS AB
- Seabased Industry AB
- Sirius Shipping AB
- SP Brandteknik/SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut
- SRAB Shipping AB
- SSPA Sweden AB
- Sten Göthberg Sjökonsult
- Stena AB
- Stena Line Scandinavia AB
- Stockholms Reparationsvarv AB
- Styröbolaget
- Svenska Orient Linien AB
- Svenska Petroleum Exploration/Oljeprospektering AB
- Svenska Sjöakademien AB
- Södertälje Hamn AB
- Tarbit Shipping AB
- Texon Automation AB
- The Swedish Club
- The Swedish Club Academy AB
- Thomas Berg Shipping AB
- Tore Ulf AB
- Trafikverket Färjerederiet
- Transatlantic Icebreaker Management Sweden AB
- Trelleborgs Hamn AB
- TTS Ships Equipment AB
- Tärntank Rederi AB
- Underhållsföretagen AB, Maringruppen
- Vattenbussen
- Veritas Tankers
- Vigor Wave Energy AB
- Volvo Logistics Corporation
- Wallenius Marine AB
- Wallenius Wilhelmsen Logistics, Gothenburg

- Wallhamn AB
- White Smoke Shipping AB
- wpd Scandinavia AB
- Wärtsilä Sweden AB
- Österströms

4.1 DELTAGARE I PROCESSARBETET

4.1.1 Projektgrupp och projektledare

Vision- och strategiprocessens projektgrupp har bestått av

- Anna Risfelt Hammargren, Sjöfartsforum (projektledare)
- Benny Guttman, Volvo Logistics Corporation
- Björn Södahl, Chalmers Tekniska Högskola
- Magda Wilewska-Bien, Chalmers Tekniska Högskola
- Susanne Abrahamsson, SSPA Sweden AB

4.1.2 Arbetsgrupper

Processarbetet har delats in i 15 arbetsgrupper med följande gruppordföranden;

Branschgrupper

- Manufacturing – Patric Westdahl, Svenskt Marintekniskt Forum
- Transport – Martin Larsson, DFDS Seaways AB
- Resources – Anna Risfelt Hammargren, Sjöfartsforum
- Service and other operations – Lena Göthberg, Sjöfartens Analysinstitut
- Leisure and Tourism – Anders Svedberg, Västsvenska Turistrådet
- Research – Susanne Abrahamsson, SSPA Sweden AB

Fokusområden

- Konkurrensvillkor – Håkan Friberg, Sveriges Redareförening
- Närsjöfart och inrikes sjöfart – Anna Risfelt Hammargren, Sjöfartsforum
- Infrastruktur och intermodalitet – Dan Geyer och Mats Boll, Volvo Logistics Corporation, Informationshantering – Claes Källström och Peter Grundevik, SSPA Sweden AB
- Hållbar värdetillväxt – Björn Södahl, Chalmers Tekniska Högskola,
- Kompetens – Anneli Rask, Chalmers Tekniska Högskola
- Samverkan – Anna Risfelt Hammargren, Sjöfartsforum
- Kommunikation – Eva Nordström, Sjöfartsverket.

4.1.3 Företag och organisationer som deltagit i processen

Nedanstående företag, organisationer och personer, har på olika sätt deltagit i processarbetet. De flesta har deltagit på våra öppna referensgruppsmöten, andra har arbetat aktivt i de femton olika arbetsgrupperna:

AB Fortum Värme, Advokatfirman Lindahl, Arbetsförmedlingen Sjöfart, BACAB, Bureau Veritas, Chalmers Tekniska Högskola, Codan Marine Services, Consilium, Copenhagen Malmö Port, Cronos Container Scandinavia AB, DFDS Seaways AB, DnB Nor, DNV, Ehrenberg Kommunikation AB, Energigas Sverige, Försvarsmakten, Gard, Germanischer Lloyd, GREFAB, Gävle Containerterminal AB, Göteborg Energi AB, Göteborgs Hamn AB, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet, Hogia Transport Systems AB, Inport Intelligent Port Systems A/S & AB, Jan Edshage, Karlshamns Hamn AB, Kungliga Tekniska Högskolan Marina System, Kungliga Krigsvetenskapsakademien, Kungliga Örlogsmannasällskapet, Kustbevakningen, Lantmännen Ekonomisk Förening, Lena Göthberg HB, Lighthouse, Lloyd´s Register, Lotsförbundet, Lundgrens Sverige AB, Maersk Line Sverige, Marconova, Minesto AB, Mälarhamnar AB, Nordea Bank AB, Nordic LNG, Norfolkline AB, Oceanum, Oljepropektering AB, OW Bunker, Oxelösunds Hamn AB, Peder Jennerholm Företagskonsult, Port How, Seabased Industry AB, SEKO, Setterwalls Advokatbyrå, SIMSA, Sirius Rederi AB, Sjöbefälsförbundet, Sjöfartens Utbildnings Institut, Sjöfartsforum, Sjöfartsverket, Sjöpolisen, Sjöräddningssällskapet, Sjösportskolan, Skärgårdsredarna, Soya Group, SP Brandteknik/SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut, SSPA Sweden AB, Statens Maritima Museer, Sten Göthberg Sjökonsult, Stockholms Bulkhamn AB, Stockholms Hamnar AB, Styröbolaget, Sundsvalls Hamn AB, Swedbank, Swedocean, Svenska Skeppshypotekskassan, Svenskt Marintekniskt Forum, Sveriges Fartygsbefälsförening, Sveriges Försäkringsförbund, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening, Sveriges Skeppsmäklareförening, Svitzer Scandinavia, Södertälje Hamn AB, Teamlines, The Swedish Club, Trafikverket, Trafikverket Färjerederiet, TTS Port, TTS Ships, TTS Ships Equipment AB, Wallenius Marine AB, Wallenius Wilhelmsen Logistics, Viking Line, Viktoriainstitutet, WISTA Sweden, Volvo Logistics Corporation, World Maritime University, Wpd Scandinavia AB, WSP Analys & Strategi, Vänerhamn AB, Vänerregionens Näringslivsråd, Västra Götalandsregionen, Västsvenska Turistrådet, ÅF, Österströms.

Del 2 | Analys – Nuläge

5. NULÄGESANALYS

Nulägesanalysen har gjorts genom klusterövergripande SWOT- och PESTEL-analyser, samt en analys av de sju branschområden som ingår i EU:s maritima klusterdefinition.

5.1 20 ÖVERGRIPANDE MÖJLIGHETER FÖR DEN MARITIMA NÄRINGEN OCH FÖR SVERIGE

Klustret ser en stor utvecklingspotential för samtliga branschområden, för ett framtidsinriktat, miljöeffektivt transportsystem och för ett hållbart, tillgängligt samhälle. Tjugo övergripande möjligheter har identifierats:

- Hållbar tillväxt, fler arbetstillfällen, spännande och intressanta jobb
- Tydliga bidrag till samhället – miljömässigt, samhällsekonomiskt, transportmässigt, säkerhetsmässigt och energimässigt – till människors vardag och fritid samt industrins konkurrens- och utvecklingsmöjligheter
- Utnyttjande av och investering i vattenvägen – naturens egen flexibla infrastruktur med betydande kapacitet
- Stark partner till svensk industri för att öka dess konkurrensförmåga
- Utvecklingspotential inom alla branschdelar där delarnas utveckling också påverkar varandra
- Stärkt svenskt ägande och beslutsfattande – starkare utvecklingsmöjligheter för klustret och viktiga påverkansmöjligheter internationellt
- Miljöeffektivare och mer samhällsekonomiska inrikes transportsystem med ökad när sjöfart och inrikes sjöfart, minskad belastning på och kostnad för landinfrastrukturen
- Ökad effektivitet i hamnarna och hamnarna som utvecklade noder med dryports och kombiterminaler och god landinfrastruktur
- Utvecklad kollektivtrafik till sjöss, fler tvärförbindelser för bilar/lastbilar och människor
- Utvecklad maritim turistsektor som gynnar många – ökade turistintäkter i både storstad och skärgårdssamhällen, levande skärgård, ökad tillgänglighet, växande fritidsbåtsindustri mm
- Utvecklad maritim energisektor med affärsmöjligheter för det maritima klustret och för svensk industri
- Stärkt samverkan mellan väg-, tåg- och fartygstransporter – helhetssyn i transportplaneringen och ett trafikslagsövergripande synsätt
- Ökad samplanering (myndigheter, intresseorganisationer m fl) av infrastrukturen, ökad utnyttjandegrad och satsning på både nyinvesteringar och underhåll

- Förbättrad informationshantering och utvecklade informationssystem – effektivare, säkrare och enklare transportsystem, ökad kundnytta och affärsmöjligheter, trafikstyrning, informationsutbyte mellan klustrets aktörer
- Ökad forskning och samverkan mellan akademi, näring, myndighet (trippel helix) och möjligheter till innovations- och tillämpningsprojekt
- Teknik- och miljöutveckling för svensk och internationell marknad, inkl nya produkter, nytt tonnage för inrikes sjöfart mm. Ökad miljöprofilering och ökad konkurrenskraft
- Samverkan och fortsatt klusterutveckling för ett växande kluster där det svenska maritima kunnandet tas tillvara och utvecklas – tillväxt, innovationsförmåga, näringsdynamik, entreprenörskap, nyföretagande. Även ökad samverkan mellan myndigheter och myndighet/näring
- Klustergemensamt stärkt kommunikation och satsning på kunskapsspridning – säkerställa bättre beslutsunderlag hos politiker och beslutsfattare samt kännedom om klustret för utbildning, jobb, resande och turism hos allmänheten
- Ökad satsning på att behålla och ta tillvara kunskapen hos personal inom klustret för fortsatt utveckling, karriärplanering, vidareutbildning, ny typ av utbildning, såsom mastersutbildning mm. Tydliggöra jobben iland. Bygga en kunskapsnäring
- System-, affärs- och strukturutveckling med fokus på kundutveckling, prestanda, livscykelperspektiv och hållbara logistiklösningar

5.2 SJÄLV- OCH OMVÄRLDSBILD

Det svenska maritima klustret är betydande, men en grundläggande utredning kring hur stort det är i sin helhet och vilka företag och verksamheter det omfattar har saknats, liksom siffror kring dess intjäningsförmåga och samhällsekonomiska bidrag. Mätbara tal, till synes självklara (t ex storleken på den svenska handelsflottan, antalet hamnanställda eller korrekta uppgifter på utfört transportarbete inrikes) är inte alltid så självklara eftersom de räknas fram på olika sätt. Kunskapen om det maritima klustrets bredd och de olika branschdelarnas påverkan på varandra har inte heller varit tydlig för alla inom den maritima näringen.

Klustret är relativt slutet mot omvärlden och i samhället är kunskapen om sjöfartens roll och betydelse låg. Rederinäringen har störst fokus, medan andra delar, t ex tekniksektorn och servicesektorn, inte har haft samma genomslag.

Av tradition har de olika klusterdelarna verkat var för sig. Samverkan har varit låg mellan företag och organisationer, både inom klustrets privata och offentliga delar. Många anser att klustret är ”gammalt” och traditionstyngt. Medelåldern är hög.

Efter varvskrisen, rederikonkurser och försäljningen av de stora tankrederierna har den interna sjöfartsidentiteten och stoltheten luckrats upp. Externt handlar sjöfartens image fortfarande ofta om livet ombord på fartygen, medan övriga delar av klustret är mindre kända. Klustrets profil är otydlig, informationen/kommunikationen externt dåligt samordnad och i samhället i stort är bilden låg. Trots att det inom klustret finns spännande och kreativa miljöer, utmanande jobb, en bra arbetsmarknad och karriärvägar har ungdomarna dålig kännedom om näringen.

Rötterna från den tidigare varvsindustrin och från den tid då Sveriges handelsflotta var stor är djupa. Här finns grunden till det svenska maritima klustrets bredd, djup och spetskompetens och vaggan för många av klustrets teknikleverantörer. Kärnan inom rederinäringen är bl.a. ett antal familjeägda eller familjedominerade rederier, några stora men också många små.

En mindre uppmärksammas del av den maritima näringen, också med en intressant historia, är den havsbaserade vindkraften. Sverige var först i världen med att bygga havsbaserad vindkraft och många viktiga tekniska koncept som används i stora internationella investeringar runt om i Europa har tagits fram här i landet.

De senaste åren har Försvarsmaktens marina verksamheter allt mer börjat växa ihop med det övriga maritima klustret. Gamla strukturer och stuprörstänkande även inom den offentliga delen ruckas. Samarbeten krävs och inleds över gränser inom många områden t ex maritim säkerhet och forskning/utbildning.

5.3 DET SVENSKA MARITIMA KLUSTRETS OLIKA DELAR

Det svenska maritima klustret består av kompetens och verksamheter inom sju definierade branschområden. Tabellen nedan visar svenska maritima branschområden utifrån EU:s klustermodell.

EU:s klusterområden	Svenska maritima branschområden
MANUFACTURING Boatbuilding and repair Marine and non-marine suppliers Marine and offshore equipment Ship building, repair and conversion	Fritidsbåtsindustrin Teknikleverantörer, underleverantörer Systemleverantörer Varv, reparationsvarv Varuägare
TRANSPORT Inland navigation Ports and terminals Shipping	Saknas Hamnföretag, terminaloperatörer, stuveri-företag Rederier (stora och små, gods- och passagerartrafik, civil och militär), logistikföretag
RESOURCES Fish processing Fisheries and aquaculture Oil, gas and renewables	<i>Är inte inkluderat i detta arbete</i> <i>Är inte inkluderat i detta arbete</i> Energi från havet; olja, våg-, vind- och tidvattenkraft, marin mätteknik
SERVICE AND OTHER OPERATIONS Brokers and agents Bunkering	Skeppsmäklare, speditörer, logistikföretag Bunkerföretag

Classification Dredging Financing Insurance Pilotage Specialized media	Klassificeringssällskap Muddringsföretag Finanssektorn Försäkringsbolag Lotsning (tillhör Public sector i Sverige) Maritim besiktning- och konsultverksamhet Management- och bemanningsföretag Serviceleverantörer, konsultföretag Fackpress
LEISURE AND TOURISM Cruising Littoral activities Yachting and marinas	Färjetrafik, kryssningsverksamhet Skärgårdstrafik, kanalturism Kustturism, fritidsfisket Fritidsbåtsektorn
PUBLIC SECTOR Education and training Governance Hydrographic offices Navies, Coast Guards and SAR services NGO's Trade unions and associations	Gymnasie- och högskolor/universitet Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Trafikverket, Arbetsförmedlingen Sjöfart, Näringsdepartementet SMHI, Sjöfartsverket Försvarsmakten, Kustbevakningen, Sjöfartsverket Intresseorganisationer, föreningar, stiftelser Näringslivsorganisationer, fackföreningar
RESEARCH Consultancy Oceanography and oceanology Towing tanks Universities and institutes	Konsultverksamhet inom teknik, utbildning, samhällsstruktur och infrastruktur Havsforskning Forskningsföretag Forskningsenheter, myndigheter

5.4 ANALYS AV KLUSTRETS OLIKA BRANSCHOMRÅDEN

Hur ser det maritima klustrets olika delar ut, vilka är dess styrkor och svagheter, hur många anställda finns där och hur ser möjligheterna ut inför framtiden? Analysen följer EU:s uppdelning av ett maritimt kluster.

5.4.1 Manufacturing

Branschområdet innehåller över 3 500 marintekniska företag, enligt en analys gjord av Svenskt Marintekniskt Forum, enskild näringsverksamhet oräknad. Företagen utgör en dold massa i det maritima klustret. De konstruerar, producerar eller säljer produkter och tjänster till handelssjöfarten. De omsätter ca 160 miljarder kronor och antalet

anställda med verksamhet riktad mot det maritima klustret är drygt 70 000. De marintekniska företagen utgör kärnan i innovationsprocesserna och är mycket viktiga i den större klusterbilden. I gruppen marintekniska företag finns också ca 2 000 företag inom fritidsbåtsektorn men dessa ingår främst i branschområde Leisure and Tourism.

Svenska maritima underleverantörer har erkänt hög teknisk kompetens och svenska produkter har hög kvalitet. Som i många andra branschområden är svenskt management och svensk arbetsledning i världsklass. Företagens leveransprecision är mycket hög. På minussidan finns framför allt den minskande rederinäringen och svårigheterna att rekrytera kompetent personal. Svagheter är även det svenska geografiska läget långt från marknader och det höga kostnadsläget.

I sektorn ingår även varvsverksamhet. Sverige har idag ett 30-tal varv som sammanlagt omsätter ca 2,6 miljarder kronor och sysselsätter mer än 2.200 anställda. Verksamheterna inkluderar reparation, dockning/torrsättning och ombyggnad av handelsfartyg, så väl för kust- som oceanfart, samt nybyggnad och reparation av arbets-, passagerar- och övervakningsfartyg för både statliga och privata ägare samt militära fartyg. På nybyggnadssidan sker en spännande utveckling mot mer avancerade, lätta konstruktioner. Drivkraft för ett ökat användande av lättviktskonstruktioner är minskad bränsleförbrukning per tonkilometer last, det vill säga minskad miljöbelastning och minskade kostnader. Dessutom ger lättviktsmaterialen ökade frihetsgrader vid design av fartyg då lätt material högt upp har stor betydelse för stabiliteten.

Tillgången till reparationsvarv minskar men tvärt emot vad många kanske tror, växer varvsverksamheten i Sverige. Kockums tyska ägare har beslutat att bygga ut varvets anläggningen i Karlskrona för produktion av fartyg i kolfiberkomposit. Anläggningen kommer att stå färdig 2011 och innebära både större kapacitet och fler arbetstillfällen. Även t ex Landskronavarvet/Oresund Heavy Industries AB planerar för en större anläggning med en ny docka.

Svensk varvsnäring besitter en internationellt sett hög kompetens inom lättviktsområdet och är tack vare militära satsningar på fartyg i fiberarmerad plast bland de främsta i världen vad gäller större fartygskonstruktioner i komposit. I landet finns också internationellt framstående materialleverantörer vad gäller såväl kompositmaterial som aluminium och höghållfasta stål. En stark rederinäring med företag som har en utpräglad miljöprofil är också det ett starkt incitament för en fortsatt utveckling mot lättare fartyg.

Det finns ett antal identifierade områden som är viktiga för branschområdets utveckling, t ex kompetensutveckling, miljöfrågor, arbetsmiljöfrågor, teknik- och produktutveckling (innovationer), forskning och R&D-resurser, klustersamarbete och nätverksbyggande, traineeprogram, ökad rekrytering även med fokus på kvinnor.

Branschområde Manufacturing ser tydliga utvecklingsområden och mål. Näringen behöver ett marint industriprogram, kraftigt ökade forskningsresurser, fortsatt satsning på arbetsmiljö- och miljö- och energieffektivisering av befintliga fartyg och ett starkt samarbete mellan rederier och teknikföretag.

5.4.2 Transport

Sverige är mycket beroende av sin sjöfart, dels genom vår geografiska position i utkanten av den gemensamma europeiska marknaden, dels genom vår stora exportindustri som är starkt beroende av effektiva sjötransporter för insatsvaror och distribution av färdiga produkter.

Ca 90 procent av den svenska utrikeshandeln transporteras någon gång till sjöss. Den svenska rederinäringsen är verksam inom närsjöfartsområdet Europa och genom transoceaniska transporter samt den omfattande skärgårdstrafiken.

En viktig förutsättning för effektiva sjötransporter är tillgång till utvecklade och effektiva hamnar som knyter samman olika trafikslag med goda logistiklösningar. Sverige har 52 allmänna hamnar och ytterligare ett femtiotal andra hamnar utefter hela den svenska kusten samt i Mälaren och Vänern.

De svenska rederierna omfattar alltifrån familjeägda enbåtsrederier till världsledande rederier som rederikoncernen Stena Line och biltransportrederiet Wallenius Marine/Wallenius Wilhelmsen Logistics.

Svensk sjöfart är representerad i flera segment inom världshandelsflottan, såsom tanksjöfart, bulk- och torrlastsjöfart, container- och feedersjöfart, RoRo och färjesjöfart, kylesjöfart, offshore och skärgårdssjöfarten.

Sedan 1975 har andelen svenskflaggade fartyg minskat från 1,3 procent till 0,6 procent i världshandelsflottan och antalet svenskflaggade fartyg har varit relativt oförändrat sedan mitten av 1980-talet. Sverige hade vid årsskiftet 2009/10 451 svenskflaggade fartyg i storleksklassen 100 bruttotonn och större, men totalt opererade svenska företag 687 fartyg dvs eget tonnage under svensk flagg, inchartrat tonnage från utlandet samt tonnage som är svensktkontrollerat men seglar under utländsk flagg. Tar man bort de minsta fartygen under 300 ton brutto fanns det per den 1 januari 2010, enbart 210 svenskflaggade last- och passagerarfartyg vilket var en minskning med 30 fartyg, eller -12,5 procent, jämfört med ett år tidigare.

Andelen utlandsflaggat tonnage tenderar att öka på bekostnad av den svenskflaggade flottan och andelen utlandsregistrerade fartyg i den svenska handelsflottan uppgår till ca 34 procent (2009), men ökar just nu i och med ökad grad av utflaggning.

Enligt Sveriges Redareförening var, per den 31 december 2009, antalet sysselsatta inom sjöfartssektorn (rederier, hamnar, skeppsmäklare och varv) 27 143, varav ombordanställda 14 200 och anställda på rederikonter 4 394. Tillväxtanalys uppskattar sjöfartssektorns omsättning under 2008 till mellan 43 och 47,6 miljarder kronor. Branschen är en av de mest exportintensiva i Sverige, med en exportandel på över 80 procent. År 2005 låg exportnettot på ca 18 miljarder kronor.

I svenska hamnar arbetar uppskattningsvis drygt 4 800 personer (plus ca 500 personer i hamnar som inte är medlemmar i Förbundet Sveriges Hamnar) som under 2009 hanterade närmare 126 miljoner ton gods samt drygt 29 miljoner färjepassagerare. Hamnarnas omsättning uppgick till ca 7 miljarder kronor.

Skärgårdstrafiken är omfattande i Sverige med en beräknad årlig transport av 35 - 40 miljoner passagerare. Det finns ett tiotal större rederier, men även ca 140 mindre familjeföretag med ett begränsat antal fartyg. Det rör sig om bl a taxibåtar och skolfartyg. I denna grupp ingår även Trafikverket Färjerederiet som årligen transporterar 12 miljoner fordon, varav ca en miljon tyngre fordon som lastbilar och bussar.

Det finns också ett antal mindre gods- och arbetsfartyg som utför ett stort, men delvis okänt, transportarbete i skärgården och städer vid vatten.

Det bör även nämnas att staten också äger ett stort antal fartyg inom t ex Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Försvarmakten, och Sjöpolisen. Enbart inom Försvarmakten finns drygt 500 fartyg, båtar och mindre farkoster. Sju statliga

forsknings- och undersöknings-fartyg, Oden, Argus, Ocean Surveyor m fl, de flesta äldre, är för närvarande föremål för en utredning om samordning i ett rederi inom Sjöfartsverket. Det skulle ge effektiviserings- och kvalitetshöjande effekter och ett bättre totalutnyttjande.

Branschområdets styrkor vilar på det stora kunnandet och den djupa maritima tradition som finns i Sverige och på den höga teknologiutveckling som finns här. Svenska rederiers miljömedvetenhet är internationellt sett mycket utvecklad och svensk sjöfarts säkerhetsmedvetenhet tydligt erkänd. Detsamma gäller svenskt tonnage och svensk managementförmåga. På minussidan finns bristen på konkurrensneutralitet gentemot andra länder (för den internationella sjöfarten) och mot andra trafikslag (för den inrikes sjöfarten och närsjöfarten). Hamnarnas effektivitet behöver öka, strukturer ändras (inte minst på myndighetssidan) och kundfokus och samverkan med andra transportaktörer öka. Precis som för hela klustret gäller att kunskapen om och intresset för näringen måste växa.

5.4.3 Resources – delområde Oil, gas and renewables

Fisket och fiskeindustrin ingår som tidigare skrivits inte i detta processarbete. Bränsleförsörjning och marin mätteknik redovisas i område Service and other operations.

De senaste åren har marknaden för vindkraftsteknik vuxit med mer än 20 procent per år och under 2009 med knappt 31 procent. Specifikt för offshore var ökningen av installerad kapacitet under år 2009 hela 53 procent. Havsbaserad vindkraft spelar en viktig roll för att kunna nå målet på 20 procent förnybar energi inom EU till 2020. År 2009 byggdes inom EU 199 havsbaserade vindkraftverk. Idag byggs 17 havsbaserade vindkraftparker och ytterligare 16 har alla tillstånd klara. Prognoserna indikerar en fortsatt positiv utveckling.

Vindkraft till havs/offshorevindkraft omfattar både byggnation, installation och service. Landbaserade vindkraftkoncept kan anpassas för offshoreverksamhet. Området växer och väntas ha 80 – 100 personer anställda vid utgången av 2010.

Offshoreområdet omfattar oljeprospektering, utvinning av olja, fartyg och riggar. Det är en mycket kostnadskrävande bransch med många anställda. I Sverige finns idag ca fem bolag (PA resources, Svenska Petroleum Exploration/Oljeprospektering AB, Malka oil och Tethys Oil). Många svenskar finns inom den internationella offshorenäringen. I området ingår även CO₂-injektionsprojekt. Det bedrivs också forskning och utveckling och det finns betydande kunnande inom oljeskydds- och beredskapsplanering.

Inom område bränsleförsörjning är LNG-distribution (liquid natural gas) ett stort och starkt växande område i Sverige. Två terminaler, Nynäshamn och Göteborg, är på gång. Ett flertal LBG-anläggningar (liquid bio gas) byggs också, bland annat i Lidköping. Marknaden är liten idag och kan jämföras med vindkraften innan den med hjälp av statliga styrmedel och beslut fick möjlighet att utvecklas. Även gas som drivmedel är på frammarsch inom sjöfarten.

Marin energiteknik

Intresset för våg- och tidvattenkraft har ökat markant, vilket framför allt beror på att bägge kraftsystemen erbjuder elproduktion utan utsläpp av CO₂. I samband med EU:s målsättning att 20 procent av all energi år 2020 skall komma från förnybara källor behöver installationstakten och investeringarna öka. Det gör installationsområden till havs alltmer intressanta. Den marina energitekniken kan också utgöra en balanserande

komponent i den så kallade förnyelsebara energimixen. Den kan användas parallellt med andra mer vind- och solkänsliga kraftkällor för en jämn och kostnadseffektiv energiproduktion.

Sett ur ett globalt perspektiv kommer marin energiteknik få stor betydelse. Efterfrågan på elektricitet förväntas öka årligen med 2,5 procent i världen fram till år 2030 och den totala produktionskapaciteten beräknas globalt öka med 4800 gigawatt (GW), dvs tusen miljoner watt. Kol- och kärnkraft kommer fortsatt stå för huvuddelen av elproduktionen men för nybyggnation är bilden en annan. 2008 byggdes det inom EU mer av vindkraft än någon annan elproducerande teknik (inkl. kol, naturgas och kärnkraft). Den ökade produktionskapaciteten kommer huvudsakligen att ske utanför OECD-länder och inom förnyelsebara energikällor, inklusive tidvatten- och vågenergi, där potentialen är mycket stor. Siffror anger (EPRI) 51 GW vilket motsvarar ca 34 konventionella kolkraftverk.

Behovet av kostnadseffektiva lösningar av våg- och tidvattenkraftverk är därmed stort och teknologierna är på stark framfarsch. Sverige har flera internationellt erkända teknikutvecklare och Europa förväntas ta ledningen inom området, men det kräver politisk vilja. Storbritannien tillhör de länder som satsar starkast t ex på prototyputveckling och en flexibel försöksanläggning för storskalig testning.

Marknaden för våg- och tidvattenkraftverk är, jämfört med vindkraftsindustrin, fortfarande oetablerad och standardisering eller dominerande design saknas. Endast en handfull mindre kommersiella projekt finns ännu installerade runtom i världen. Svensk utveckling representeras idag av ca sex företag som arbetar med strömmande kraft och vågkraft. Företagen Seabased, Seapower International, Minesto, BOWEC, Vigor Wave Energy Converter, Ocean Harvesting är lokaliserade i Uppsala, Stockholm, Göteborg, och Karlskrona. Bolagen representerar en mix av konceptlösningar och har ett samarbete sinsemellan kring generiska frågeställningar inom teknik- och marknadsetablering.

Teknikutvecklingen inom våg- och vattenkraft är fortfarande relativt okänd, även inom det maritima klustret, men genom den utveckling som nu sker inom förnyelsebar energi finns synergier och affärsmöjligheter för många branschdelar. Mycket av det som utförs inom ramen för elproduktion från havsmiljö är starkt beroende av och förknippat med omfattande maritima servicefunktioner som installation av kraftverk, förankring och övrig infrastruktur, service och underhåll, plattformsteknologi, mätteknik, materialval och transport av stora konstruktioner. Den maritima näringsens höga kompetens och kapacitet inom industriell tillverkning är också viktig. Andra tillgångar är bra logistiska lösningar via flera hamnar och högklassiga forskningsinstitut, universitet och testanläggningar som kan tillföra spetsforskning, och kompetensbildning. Det maritima klustret och dess branschområden kan starkt bidra till att positionera Sverige som teknik-, tjänste- och kunskapsexportör inom området förnyelsebar energi och skapa förutsättningar för en långsiktig och bred strategisk satsning för svenska innovationer och konceptlösningar.

Det finns alltså förutsättningar att Sverige ska kunna ta en tätposition och bygga upp ny spetskompetens och en industri kring marin förnyelsebar energiteknik.

Marin mätteknik

I Sverige ansvarar Sjöfartsverket för samordning av sjögeografisk information där hänsyn tas till handelssjöfartens, fritidsbåtstrafikens, miljövårdens, fiskets och Försvarmaktens behov. Speciellt natur- och miljövården har idag ett behov av djupdata. Sjöfartsverket tillhandahåller information om hur djupmätning bör utföras

och vilket format data bör ha för att passa verkets produktionsprocess. Sjöfartsverket utför sjömätning med egen personal men köper också tjänster.

I Sverige finns ett par företag som utför dykinspektioner och undervattensdokumentation och på senare år högupplösta sjömätningar (Marin Mätteknik, Marinanalys, Svensk Sjöentreprenad). Undersökningsområden finns både i Norden och i andra delar av de stora haven, t ex Stilla Havet, Cook Strait Nya Zeeland, Sydkinesiska Sjön, Victoriasjön, Filippinerna, Engelska kanalen, Medelhavet, Nordsjön och Persiska viken. 95 procent av haven är inte uppmätta, vilket betyder att potentialen är enorm. Bland beställarna finns pipelinebolag, kabelbolag, byggbolag, vindkraftsbolag, staten, länsstyrelsen, brittiska Sjöfartsverket och marinarkeoologer. Konkurrenterna finns i England, Norge och Tyskland.

Det bör noteras att marin mätteknik också handlar om mätningar av fysikaliska/kemiska och biologiska parametrar, samt modellering och datautvärdering. Sverige har ett antal, mindre tjänsteföretag och producerande företag, t ex tillverkare av hydroakustiska instrument.

Inom området marin mätteknik ingår även sjöminröjning, vilket är nära knutet till olika tekniker för mätning under vattenytan. De olika minröjningsinsatserna som genomförts i de baltiska staternas farvatten är goda exempel på detta.

5.4.4 Service and other operations

EU:s branschområde ”*Service and Other Operations*” inkluderar de mest skiftande verksamheter; advokater, banker, bunker, besiktningsföretag, försäkringsbolag, fartygs-agenter, klassificeringssällskap, köp- och försäljningsmäklare, lotsar, befraktningsmäklare, bränsleförsörjning och facklitteratur/media. I området ingår även maritim besiktnings-verksamhet riktad till den kommersiella sjöfarten, Försvarmakten och fritidsbåtssektorn. Den gemensamma nämnaren är service till klustrets kärna, främst rederierna.

Det finns fler gemensamma nämnare. De flesta verksamheter rekryterar sin personal bland svensk sjögående personal, ofta när personen vill gå i land. Jurister och revisorer m fl med akademisk bakgrund är förstås undantagna, men det är inte helt ovanligt att även dessa har tidigare anknytning till havet i form av sjötid och/eller nautisk utbildning. Branschområdet har en relativt homogen sammansättning när det gäller ålderspyramiden. De flesta har arbetat mer än tio år i branschen.

Antal företag är sju inom finansområdet, sju advokatbyråer, 15 försäkringsbolag, tio klassificeringsföretag, sju bunkerföretag, en myndighet med statliga lotsar, ca 140 skeppsmäklare och 12 fackpressföretag samt 15 besiktningsföretag som har besiktningsmän anslutna till och certifierade av SIMSA samt ytterligare fristående besiktningsmän och marinkonsulter, dvs totalt drygt 215 med sammanlagt ca 58 miljarder kronor i omsättning. Av denna summa utgör bankernas utlåning 37,5 miljarder kronor och omsättningen bland försäkringsbolagen 2,8 miljarder. Det finns ca 2 200 anställda och verksamheten är koncentrerad till Stockholm och Göteborg, även om t ex fartygsagenterna är utspridda längs hela den svenska kusten.

I stort sett samtliga delar av detta branschområde finns i Sverige, även om det blir mer vanligt att huvudkontoren ligger utomlands. Kompetensen är hög och inom de flesta områden känner alla varandra och kunderna är lojala mot de svenska leverantörerna eftersom de inser vikten av att ha tillgång till svensk kompetens. De internationella nätverken är välutvecklade. Hoten är det minskande kundunderlaget, en minskad handelsflotta, outsourcing till utlandet och att antalet svenska beslutsfattare minskar. Återväxten inom näringen och nyrekryteringen inom ett minskande kluster oroar.

Branschområdesföreträdarna poängterar vikten av att Sverige som handelsnation och exporterande land är beroende av en väl fungerande svensk sjöfart. Det är därför av vikt att upprätthålla kompetensen inom landet. Om sjöfarten kontrolleras av utländska shippingaktörer innebär detta att Sverige som handelsnation får sämre kontroll över förutsättningarna för våra sjötransporter. Områden att bygga vidare på är förnyring av flottan, säkerhet och miljö. Dessutom måste karriärmöjligheter i land lyftas fram när klustret kommunicerar mot ungdomar.

5.4.5 Leisure and Tourism

Leisure and Tourism är ett område med stor omsättning och många möjligheter.

Sverige har utmärkta förutsättningar för ett rikt båtliv. Över 8,5 procent av landets yta täcks av sjöar och vattendrag. Sverige har en kust på 2 700 km. Räknar man alla vikar, uddar och öar blir strandremsan 8 000 km vilket motsvarar ett femtedels varv runt jorden. Vi har mer än 60 000 öar (enbart Stockholms skärgård har 30 000 öar), 95 000 farbara sjöar och 1 000 km kanaler.

Fritidsbåtliv

Svenskarna är ett båtintresserat folk och båtlivet är en av de största folkrörelserna. En tredjedel av landets vuxna befolkning färdas med fritidsbåt minst en gång per säsong. I jämförelse med omvärlden rankas Sverige som ett av världens båtätaste länder. Antalet vuxna personer per fritidsbåt är ca åtta i vårt land. Endast våra nordiska grannar Finland och Norge samt Nya Zeeland uppvisar en liknande båtätthet. Som jämförelse går det 18 personer per fritidsbåt i USA, 40 i Holland, 130 i England, 185 i Tyskland samt 450 i Japan. Det finns också ett starkt växande intresse från båtägare i våra grannländer att förlägga semester till svenska vatten och hamnar, vilket också är en viktig och ökande intäktskälla.

Totala antalet båtnätter i gästhamnarna 2009 var drygt 500 000, vilket motsvarar närmare 1,5 miljoner personer och gästnätter. Nästan hälften av alla gästnätter registrerades i Västra Götalands län, följt av Stockholms län med 17 procent. Övriga 38 procent har en god spridning över landet. Enligt flera undersökningar på Västkusten övernattar den genomsnittlige båtturisten dubbelt så många nätter i naturhamnar vilket ger drygt 5 miljoner gästnätter. Enligt turismundersökningar gjorda i Västsverige 2007 ligger dygnsutläggen per person på 206 kr fördelade på kostnader för logi, drivmedel, livsmedel, restaurangbesök, shopping, entréer och nöjen. Det skulle i ett nationellt perspektiv innebära en total omsättning från båtturismen på drygt 1 miljard kronor. 460 gästhamnar är medlemmar i Föreningen Gästhamnar i Sverige. De flesta av Sveriges marinor och småbåtshamnar har också tillfälliga gästplatser men någon nationell inventering har aldrig genomförts.

Fritidsfisket

Fritidsfisket är en mycket stor del av fritidsbåtlivet. I Öresund finns exempelvis, förutom de privatägda småbåtarna, 12-15 svenska turbåtar som huvudsakligen sysslar med att frakta fritidsfiskare som vill fiska torsk, makrill, hornfisk mm. Säsongsvis kommer även fartyg från Tyskland med turister för att bedriva "Hochseeangeln". I Hanöbukten (Simrishamn – Karlshamn) är trollingfisket säsongsvis stort och lockar fiskare från många länder.

Kanalturism

Kanalturismen är stor i landet. Göta Kanal är den största attraktionen som dessutom lockar en stor andel utländska båtgäster. Merparten av kanalernas besökare är dock

landburna, båtturen utgör endast 5-10 procent. Det visar att båtlivet har en stor attraktionskraft även på den landburna turismen. Väner och Vättern är idag transportsträckor till kanalerna men har potential som attraktiv miljö för egen kust- och båtturen, också som ett alternativ till Bohuskusten.

Den maritima turismen är mångfacetterad. Havet, skärgårdarna och insjöarnas maritima utvecklingspotential bedöms som mycket stor för såväl människor som maritima upplevelseföretag. Listan över aktiviteter och upplevelser kopplat till hav och sjö är mycket lång. Ofta kan dessa aktiviteter kopplas till lokalbefolkningens växande intresse för att bevara sin identitet, miljö, kultur och historia och därigenom skapa förutsättningar för en hållbar utveckling av besöksnäringen.

Gamla och traditionella aktiviteter kan förädlas och förpackas för nya målgrupper. Att bygga upplevelser inom den maritima näringen innefattar det småskaliga kustfisket, båtluffning, skärgårdsturer, båtcharter, insjökryssningar, dykturism, maritim historia och kultur, marinbiologi och marin arkeologi, kajakpaddling, skaldjursfiske, hantverk, restaurangbesök, shopping, evenemang och mycket mer.

Färjetrafiken

Passagerartrafiken har en betydande roll i den svenska rese- och turistnäringen. Under 2009 transporterade passagerarrederierna totalt mer än 29 miljoner resenärer till, från eller inom Sverige, vilket är drygt 3 miljoner fler resenärer än flyget som transporterade knappt 25,5 miljoner passagerare. Fyra av tio passagerare som tog färjan under 2009 var bosatta i utlandet. Passagerarrederiernas förening, som organiserar 90 procent av färjerederierna, rapporterade för 2009 4,3 miljoner personbilar, 55 000 bussar och 1,36 miljoner lastvagnar och trailers. Danmark och Finland är de populäraste destinationsländerna. Siffrorna för Finland och Baltikum ökar, liksom det inrikes resandet med Gotlandsfärjorna. Landets största färjehamn, mätt i passagerare, är Helsingborg med 9,4 miljoner resenärer, därefter följer Stockholm.

Passagerarrederierna satsar tillsammans ca 275 miljoner kronor i marknadsföring utomlands, en summa som vida överstiger svenska statens totala satsning på 150 miljoner kronor för marknadsföring av Sverige utomlands. Merparten satsas i Sveriges närområden, men även i mer avlägsna länder som USA och Kina. Ca 11 000 personer arbetar inom färjebranschen, 5 400 av dessa bor i Sverige. Antalet årsarbetare har ökat med 20 procent sedan år 2000.

Turismens exportvärde, mätt som utländska besökarens konsumtion i Sverige, är betydande. Tillväxtverket anger det i Fakta om svensk turism 2009 till 93,6 miljarder kronor, vilket motsvarar exportvärdet för järn, stål och svenska personbilar tillsammans. En tredjedel av denna exportprestation kan hänföras till färjerederierna, dvs drygt 30 miljarder kronor. Turismen bidrar också som enda exportnäring med momsintäkter, totalt 13,6 miljarder 2009. Mer än 4 miljarder av dessa momsintäkter genereras via färjerederiernas resenärer. Det bör också noteras att turismen inte bara bidrar till den svenska ekonomin genom sitt exportvärde utan också genom ökad sysselsättning. Antalet sysselsatta inom turismen överstiger idag t ex antalet helårsarbetstillfällen inom jord- och skogsbruket.

Besökarna spenderar mest pengar på hotell, restauranger och shopping. Den genomsnittliga utländska besökaren lägger vid sidan av boendekostnader ut mer än 600 kronor per dygn i Sverige. För varje hundralapp som våra utländska gäster spenderar går 45 kronor tillbaka i skatt till staten. Enligt Stockholms Hamnar bistod

färjeresenärerna Stockholms län med en konsumtion på 5,5 miljarder kronor 2009, vilket motsvarar drygt en femtedel av besöksnäringens omsättning.

Till sist kan nämnas att färjerederierna själva spenderar en miljard kronor per år på proviant från svenska leverantörer samt ytterligare en halv miljard kronor i service och reparationer från svenska företag.

Skärgårdstrafiken

Att hålla våra skärgårdar och glesbygder kring sjöar och vattendrag levande är ett nationellt intresse. Detta förutsätter livskraftiga affärsverksamheter i skärgårdarna, en permanentboende befolkning samt fritidsboende och turism. Skärgårdstrafiken gör det möjligt att bo, leva och arbeta i våra skärgårdar. Den gör det möjligt för den svenska allmänheten att ta del av unika kultur- och naturupplevelser. En del av vårt nationella vägnät utgörs av bilfärjor som årligen transporterar stora mängder passagerare och fordon. Sightseeing, fisketurer, dags- och kvällskryssningar och rekreationsturer i våra skärgårdar, på insjöar, kanaler och andra vattendrag över hela Sverige är en del av det svenska turistutbudet.

Varje år görs ca 40 miljoner passagerarresor inom Sverige med skärgårdsfartyg och vägfärjor. Skärgårdsfartygen bidrar väsentligt till att göra Sverige till ett intressant resmål. De är dessutom en del av den svenska infrastrukturen.

Kryssningstrafiken

Kryssningsindustrin är starkt växande, både globalt och i Nordeuropa/Östersjön med totalt 18 miljoner resenärer 2009, varav ca 4,5 miljoner européer. Fartygen blir både större och mindre. Större för att erbjuda kryssningar till attraktiva priser till en större marknad, mindre för att erbjuda exklusivare kryssningar till en kräsnare och köpstark målgrupp. Kryssningsresenärerna har överlag god ekonomi och medelåldern sjunker. De reser allt oftare med barn och i flera generationer. Kryssning anses vara en prisvärd, bekväm och upplevelserik semesterform. I Östersjön ligger många huvudstäder inom räckhåll. En rik historia och en ren och trygg miljö gör att intresset för Östersjön som kryssningsdestination ökar.

I Sverige omsätter kryssningsindustrin ca 600 miljoner kronor. 2010 beräknas summan uppgå till en miljard. Skandinavien är en av de marknader som ökar mest inom kryssningar och potentialen är stor. Kryssningspenetrationen ligger i Skandinavien på 7,1 kryssningsresenär per 1 000 invånare, medan den i t ex England ligger på 23,5 personer per 1 000 invånare. Östersjön och de nordeuropeiska destinationerna anses vara exotiska av amerikaner och sydeuropeer som gärna flyr sin egen sommarheta för nordligare breddgrader. Antalet skandinaver som åker på kryssning ökade 2009 med hela 41 procent.

Stockholm är Sveriges kryssningsstad nummer ett och den fjärde största i Östersjön efter Köpenhamn, St Petersburg och Tallin, men fler och fler kryssningsdestinationer etablerar sig. Kryssningsverksamheten i Stockholm har vuxit med närmare 130 procent sedan 1996 och antalet passagerare har vuxit med 440 procent. 2009 blev ett nytt rekordår i alla kategorier med 293 fartyg och över 447 000 passagerare, varav 38 (84 000 passagerare) var sk turnarounds – det vill säga en kryssning som påbörjas eller avslutas i Stockholm och som även genererar t ex övernattningar. USA är den enskilt största marknaden. Europa står för ca 60 procent där Tyskland och England dominerar. Destinationen Stockholm anses hålla hög klass, mycket tack vare sin skönhet och det stora kulturutbudet. Sverige uppfattas som ett säkert, rent och gästvänligt land.

År 2009 spenderade kryssningspassagerarna totalt ca 450 miljoner kronor i Stockholm. En dagsbesökare spenderar i snitt ca 1000 kronor och en turnaround-passagare spenderar i snitt närmare 3 500 kronor, inkluderat hotellnätter, restaurangbesök, shopping och sevärdheter.

Samtidigt ökar konkurrensen från andra destinationer kraftigt. Kryssningsindustrin genererar stora inkomster och nöjda passagerare återvänder ofta till sin favoritdestination. Nya krav ställs därför på destinationen och dess aktörer, vilket ökar vikten av att arbeta tillsammans för att framhäva destinationen och tillgodose både rederiernas och passagerarnas förväntningar. I Stockholm arbetar staden, hamnen, Arlanda flygplats och andra infrastrukturhållare för att skapa enkla och bra helhetslösningar. Hamnen har också satsat på nya terminaler med ökad service, café, shopping och upplevelser. Målet är att öka passagerarantalet med fem procent per år, främst turnarounds.

Övriga svenska destinationer är Göteborg (35 598 passagerare 2009), Helsingborg (25 987), Kalmar (1 158), Karlshamn (start 2009), Karlskrona (1 250), Malmö (625), Umeå (inga anlop 2009) och Visby (32 874). De svenska kryssningshamnarna samarbetar i nätverket Cruise Sweden.

Fritidsbåtssektorn ur ett produktions-, service- och försäljningsperspektiv

Fritidsbåtssektorn består av nästan 2 000 företag, enskild näringsverksamhet oräknad. Företag inriktade på tillverkning utgör ca 30 procent och många har en tydlig exportinriktning. Sverige har en stark båtbyggartradition och den svenska kvalitén stärker varumärket i ett internationellt perspektiv.

Svenskars stora intresse för båtliv märks tydligt i den stora andel handelsföretag som finns i sektorn, närmare 750 företag. Den totala omsättningen är ca 12 miljarder kronor och antalet anställda med verksamhet riktad mot det maritima klustret är närmare 6 000.

Den geografiska lokaliseringen av företag verksamma inom segmentet fritidsbåtar visar två klusterbildningar i Sverige. Västkusten med t ex Västra Frölunda, Göteborg, Henån, Kungshamn och Uddevalla samt Stockholmsområdet med orter såsom Stockholm, Lidingö, Saltsjöbaden och Täby.

Enligt undersökningar uppger båtplatsinnehavare att deras utlägg avseende att äga, underhålla och förvara sin fritidsbåt ligger på ca 9 500 kronor per år i genomsnitt. I Västra Götalands län, som har närmare 100 000 båtplatser, innebär det en omsättning inom den sk eftermarknaden på över 1 miljard kronor. För hela Sverige bör denna omsättning, lågt räknat, vara det dubbla – dvs 2 miljarder kronor. Västsvenska Turistrådet har gjort inventeringar som visar att över 20 000 människor köar för att få en ny båtplats från Göteborg till Strömstad. Av dessa uppger många att de avser att köpa en båt så fort de fått en båtplats.

Fritidsbåtbranschens framtida utveckling är beroende av välutbildad arbetskraft och en stark rekryteringsbas. Det finns behov av att anpassa och modernisera grundutbildningen samt att utveckla kompetensutvecklingen inom bl a entreprenörskap och teknisk innovation.

Med ökad kunskap om branschområdet och ett än mer analyserat kundbehov är utvecklingsmöjligheterna många. En tillgänglig skärgård blir en levande skärgård och skärgårdsturismen ger möjlighet att utveckla nya näringar där. Upplevelsepaket kan utveckla skärgårdsturismen och med turistmoms och ett ökad kommersiellt ägande kan lönsamheten inom landets gästhamnar öka. Tekniska innovationer, samordning av

regelverk, fler marinor mm kan utveckla fritidsbåtstillverkningen och förutsättningarna för ökad export finns. Inom kollektivtrafik till sjöss och bilpendling finns stora möjligheter med vägfärjor som kan avlasta vägnätet, pendelbåtar som skapar tvärförbindelser i städer vid vatten mm. Tydliga mål är att samla alla fritidsbåtsfrågor under en gemensam verksamhet, öka andelen kommersiellt drivna marinor och gästhamnar och klassa boende som kommersiella boendanläggningar. För passagerartrafiken är anpassade behörighetskrav för yrkestrafik i inre fart, liksom anpassade tekniska krav viktiga. Även en anslutning till EU:s Inland Waterway Systems är en avgörande fråga.

5.4.6 Public sector

Ett stort antal myndigheter ingår i eller har beröring med det maritima klustret. Det pågår ett omfattande samarbete mellan vissa myndigheter, medan andra arbetar mer var för sig. Utrymmet för ökad samverkan och kompetensöverföring mellan myndigheter är därför stort, liksom mellan myndigheter och den privata sektorn.

16 myndigheter under nio olika departement har beröring med det maritima klustret;

- Näringsdepartementet: Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Trafikverket och Trafikanalys
- Försvarsdepartementet: Marinen och Kustbevakningen
- Utbildningsdepartementet: Skolverket och Högskoleverket
- Miljödepartementet: Naturvårdsverket, SMHI, Boverket och den planerade myndigheten Havsmiljöverket
- Jordbruksdepartementet: Fiskerifrågor
- Utrikesdepartementet: SIDA, konsulära enheten
- Arbetsmarknadsdepartementet: Arbetsförmedlingen Sjöfart, ILO
- Kulturdepartementet: Statens maritima museer
- Justitiedepartementet: Polismyndigheten
- Finansdepartementet: Tullverket

Nedanstående tabell ger en översyn över områden där samverkan sker och en (inte helt fullständig) förteckning på vilka aktörer som deltar samt förslag till nya områden för samverkan

Sakområde	Innehåll	Aktörer
Internationellt samarbete	<i>EU, SIDA och FN-arbete.</i>	<i>Marina Rådet. IHO, PIANC, IALA, IMO, ILO, WHO, UNHCR, ITU, regionala MoUs, HELCOM, IFSMA, ITF m fl.</i>
Trafikövervakning	<i>Vessel traffic service, kustbevakning, gränsskydd</i>	<i>Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Försvarsmakten, Kustbevakningen.</i>
Miljöskydd	<i>Miljömål, miljökvalitetsnormer, fritidsbåtars miljöpåverkan, främmande organismer i</i>	<i>Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, Transportstyrelsen</i>

	<i>barlastvatten, fluorerande växthusgaser, utsläpp till luft och vatten från handelssjöfarten, röjning av kvarvarande ammunitions-effekter, naturreservat och skyddade marina områden, miljöstatistik, ekonomiska styrmedel, HELCOM Response, EU-projekten BRISK, MARSUNO (Maritime Surveillance Nort, Bonnavalet, Köpenhamns-avtalet mm.</i>	<i>Kustbevakningen Försvarmakten</i>
Kommunikations-system	<i>Fartygsrapportering AIS, GPS Infrastruktur och fysiska anläggningar</i>	Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Tullverket, Försvarmakten, privata företag
Rekrytering	<i>Nätverk för HR-personal</i>	<i>Förslag från Rekryteringsuppdraget</i>
Kompetensutveckling och utbildning	<i>Högskolornas utbildningsråd, internutbildning, KY-utbildning, Yrkeshögskola, Traineeprogram, klustrets egen utbildning</i>	Högskolornas utbildningsråd, Skolverkets yrkesnämnder, enskilda skolors utbildningsråd, SUI, SMTF, TYA, Swedish Club, Försäkringsförbundet m fl
Marknads-kommunikation	<i>Samverkan i större arrangemang, t.ex. Almedalen, Konferenser och seminarier, Studentkommunikation och varumärkesbyggande</i>	<i>Förslag från Rekryteringsuppdraget</i>
Samhälls-planering/infra-struktur	<i>Coastal zone management Sjömotorvägar TEN-T</i>	Hamnråd, Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen
Sjöräddning		Centrala samrådsgruppen för Sjö- och Flygräddning,
Geografisk information	<i>Portal för geodata, GIS, Djupdatabas Sjöbasis</i>	Sjöfartsverket, Lantmäteriet, Försvarmakten, SGU, SMHI, Trafikverket, SKL, Kustbevakningen
Krisberedskap	<i>Samverkansområde Skydd, undsättning och vård (SOSUV), Skydd av svenska intressen mot väpnat våld, Samverkansområde Transporter (SOTP)</i>	Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Försvarmakten, Energimyndigheten, Kustbevakningen, MSB, Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen

Klusterutveckling	<i>Utveckling och tillämpning av prognosmodeller, statistik, beslutsunderlag, jämställdhet, tillgänglighet för funktionshindrade</i>	Samtliga myndigheter och organisationer inom det maritima klustret
Maritim turism och båtliv	<i>Miljö, fysisk planering (gästhamnar, båtplatser, farleder), AIS, sjösäkerhet lobbyism (kring moms till exempel)</i>	Västsvenska turistrådet önskar samverka med offentlig sektor.
Kultur	<i>Maritim turism med kulturhistorisk anknytning (t ex traditionsfartyg).</i>	Statens maritima museer Skärgårdsredarna Privata och ideella sjöfartsmuseer, Sjöfartens Kultursällskap, Sjöfartstverket
Representation i internationella organ	<i>Resursbasutveckling, Det Marina Initiativet</i>	Sjöfartsverket, SIDA

Inom branschområdet finns också nio gymnasieskolor och två sjöfartshögskolor. Marintekniska masters- och civilingenjörsutbildningar ges av Chalmers och KTH och flera andra universitet och högskolor tillhandahåller utbildningar specifikt för det maritima klustret. I Sverige finns även World Maritime University (WMU) som är ett maritimt universitet i FN-regi. Till offentlig sektor kan också räknas delar av regionförbund, länsstyrelser, kommuner och råd som ansvarar för frågor med anknytning till klustret. Tre fackförbund, SEKO, Sveriges Fartygsbefälsförening och Sjöbefälsförbundet organiserar tillsammans ca 12 500 medlemmar inom rederinäringen. De mest kända av de många frivilligorganisationerna med inriktning mot sjöfartssektorn är troligen Sjöräddnings-sällskapet, Sjövärnsskåren, Sjöscouterna, Naturskyddsföreningen och Greenpeace.

Ett viktigt område inom Public Sector handlar om maritim säkerhet. Verksamheter inom branschområdet arbetar för skydd av våra vatten och har en avgörande roll att erbjuda ett balanserat skydd för sjövägarna såväl inrikes som utrikes. I skyddet ingår adekvata resurser för övervakning och ingripande i nära samverkan mellan myndigheter och mellan nationer. Dagens hotbild är bred, där hot från icke-militära aktörer som terrorister och pirater blir allt vanligare. En annan framtida internationell hotbild är konkurrensen kring de minskade naturresurserna med väpnade hot som följd. Sjövägarna kan behöva skyddas framför allt rörande transporter av olja och naturgas och en nationell säkerhetsstrategi behövs (Försvaret och övriga samhället) i harmoni med övriga EU-länders.

Det är viktigt att skapa regler och standarder för informationsutbyte mellan klustrets aktörer i syfte att bygga upp en gemensam maritim lägesuppfattning. Sjöövervakningsuppgifter får en allt viktigare roll och "Good order at sea" innefattande såväl territorialvatten, den ekonomiska zonen och internationellt vatten spelar en stor roll inom det marina området. Nato förbereder t ex en Good order at sea-doktrin och handlingsregler finns inom den militära operationen ATALANTA. Ur

Försvarsmaktens perspektiv skulle också nyckelpositioner/tjänster inom alla delar av klustret identifieras där personal från andra delar, tillfälligt eller under längre sammanhängande perioder, skulle kunna tjänstgöra i syfte att underlätta för samarbete och förståelse över bransch- och myndighetsgränser.

Sverige är ett välorganiserat land och den offentliga sektorn har förhållandevis goda resurser och hög kompetens. Trots att det finns en inbyggd tröghet i den offentliga administrationen fungerar ändå byråkratin och det finns en ökande medvetenhet om betydelsen av service, tjänster och kundperspektiv. Offentlig sektor har fått allt bättre renommé som arbetsgivare.

Den offentliga sektorn har tidigare förändrats ganska långsamt. Det stuprörstänk som råder inom det offentliga gör att det alltid råder diskussion om gränsdragningar mellan olika ansvarsområden och kommunikationen externt. Var ansvarsområdena finns är inte alltid tydliga. Sjöfartsfrågorna är uppdelade på flera myndigheter och departement och den långsiktiga samhällsplaneringen på Trafikverket omfattar sjöfart endast på en mycket övergripande nivå. Medan landets landinfrastruktursatsningar finansieras via skatter ska farledshållning, utveckling och underhåll finansieras via avgifter på sjötrafiken. Med nuvarande system tvingas näringslivet betala högre avgifter för att täcka Sjöfartsverkets minskade intäkter i en lågkonjunktur. Det gör det svårt med långsiktiga, uthålliga satsningar.

Eftersom de regionala delarna av Trafikverket, tillsammans med Regionfullmäktige och Regionförbunden, numera ansvarar och tar aktiv del i samhällsplaneringen för transporter och infrastruktur måste ett ökat samarbete till för att sjöfartens frågor inte ska lämnas utanför. Det gäller såväl godstransporter som passagerartransporter.

Ökad myndighetssamverkan och samarbete mellan offentlig och privat verksamhet inom klustret kräver nytt tänkande, nya plattformar och strukturer. Genom ett mer ”hängränneorienterat” arbete kan kunskapen spridas och användas på ett bättre sätt. Myndigheterna får ett ökat kundfokus och kan lättare fånga upp önskemål från målgrupperna. Samverkan kring områdena kommunikation och rekrytering är till nytta för hela det maritima klustret.

Uppdelningen av sjöfartsfrågor på många verk och departement minskar synligheten och kraften i ett agerande. Ett avgiftsfinansierat Sjöfartsverk får också en annan ställning jämfört med andra skattefinansierade verk. Ansvarsfrågan är ibland diffus och frågor kan hamna mellan stolar. Myndigheters verksamhetsmål kan också ligga i konflikt med varandra och i vissa fall kommer myndigheters kommersiella verksamhet i konflikt med privata intressen. Den nationella lagstiftningen, EU-lagstiftning och internationella konventioner går heller inte alltid i takt. Vissa vill hävda svenska intressen, andra förordar att vi håller oss till den internationella lagstiftningen. När allt fler svenska rederier flaggar ut hotas svensk sjöpersonal av stark internationell konkurrens. Det kan få konsekvenser för utbildningsväsendet, främst inom gymnasieskolan, där man utgår från ett nationellt behov när man ger tillstånd för utbildning utanför de nationella programmen.

5.4.7 Research

Branschområdet ”Research” inkluderar utpräglade kunskapsföretag och organisationer så som konsultföretag, institut, laboratorier och skeppsprovningensanläggningar, samt högskolor och universitet. Samtliga dessa aktörskategorier finns representerade i det svenska maritima klustret i form av ca 100 företag och organisationer. Dessa företag och organisationer genererar arbetstillfällen för ca 1 900 personer helt inriktade mot det maritima klustret.

På sju orter i landet erbjuder högskolor och universitet utbildning och forskning riktad till det svenska maritima klustret inom områden så som exempelvis teknik, transport och logistik, marinbiologi, företagsekonomi, juridik, beteendevetenskap, organisation och ledarskap. Största koncentrationen av utbildnings- och forskningsmiljöer återfinns i Göteborg och Stockholm, vid universiteten, Chalmers Sjöfart och marinteknik, KTH Marina system och KTH Lättkonstruktioner.

Sjöfartshögskolan/Linnéuniversitetet har betydande sjöbefälsutbildning med tillhörande forskning, i Malmö har FN-organet International Maritime Organisations lokaliserat sitt World Maritime University. Övriga orter som erbjuder maritim utbildning och forskning är Lund, Linköping och Umeå. Exempel på nya innovationsmiljöer som etablerats på senare år är Rolls-Royce första maritima University Technology Centre utanför Storbritannien lokaliserad till Chalmers Tekniska Högskola, det tvärvetenskapliga kompetenscentrat Lighthouse som Sveriges Redareförening, Chalmers, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet, Vinnova m fl står bakom, logistik- och transport forskningscentrum Northern Lead initierade av Göteborgs universitet, Chalmers, Logistisk och Transport Stiftelsen LTS samt Transatlantic Ice Academy, knutet till Kalmar. Diskussioner förs även i klustret om att etablera nya innovationsmiljöer inom exempelvis förnyelsebara energikällor och lättviktskonstruktioner. Inom lättkonstruktioner har Sverige en unik ställning genom den framgångsrika utvecklingen av militära fartyg där FMV, KTH Lättkonstruktioner och Kockums samarbetat i decennier, ett kunnande och en kompetens som nu är mogen att utveckla också för den civila sjöfarten.

Det svenska maritima klustret saknar ett eget maritimt branschforskningsinstitut (1) men klustret samverkar med andra branschinstitutioner med specialistkompetens inom exempelvis trafik- och transportanalys, försvar och säkerhet, brand, konstruktionsmaterial, meteorologi och hydrologi. Instituterna tillför klustret kompetens av stor betydelse för maritim verksamhet.

En 100-tal konsultföretag är verksamma inom det svenska maritima klustret. Majoriteten av dem är helt inriktade mot den maritima branschen och tillhandahåller specialistkompetens och erfarenhet inom teknik, transport och logistik, marinbiologi, företagsekonomi, juridik, beteendevetenskap, organisation och ledarskap. Mer vanligt är dock att företagen beskriver sitt utbud utifrån kundperspektivet och kan omfatta allt ifrån en enkel verifiering av en given lösning till en förutsättningslös utvecklingsprocess för att ta fram en maritim applikation. Strukturkapitalet utvecklas i samverkan med kund, ett fåtal konsultföretag bedriver även behovsstyrd FoU. De svenska konsultföretagen besitter idag spetskompetens, erfarenhet och unika resurser (2) som kontinuerligt efterfrågas av det svenska maritima klustret men också av andra internationellt marknadsledande energibolag, lastägare, infrastrukturägare, redare, varv och underleverantörer. Exempel på konsultföretag helt inriktade mot det maritima klustret är GVA Consultants AB, SSPA Sweden AB, Fartygskonstruktioner AB, Marin Miljöanalys AB, Marine Profile AB, Port Engineering AB m fl.

Närvaron av multinationella teknikkonsulter i Sverige understryker den svenska kompetensbasens internationella konkurrenskraft men även vikten av att befinna sig nära sin marknad. Exempel på multinationella teknikkonsulter med särskilda affärsenheter inriktade mot det maritima klustret är IHS, WSP, ÅF, Ramböll, SWECO m fl. Företagen har ofta en central roll i stora samhällsplaneringsprojekt, exempelvis hamnprojekt både i Sverige och utomlands samt arbetar i förekommande fall med utbildning.

För att stärka långsiktig utveckling och konkurrenskraft krävs satsning på kunskap och innovation. Utgångsläget är gynnsamt med tanke på att Sveriges maritima

kompetensbas befinner sig på en internationellt konkurrenskraftig nivå och efterfrågas samt att naringen själv inser vikten av och investerar i FoU-verksamhet. Denna bas går att utveckla vidare om Sverige på nationell nivå samordnar myndigheterna med maritim verksamhet och entydigt utser vem/vilka som har nationellt FoU-ansvar för det maritima klustret. Med utpekad FoU-ansvar bör följas att resurser anslås så att nationella, transparenta och långsiktiga FoU-program och innovationsprocesser formuleras och finansieras med utgångspunkt i en nationell maritim strategi. Utöver ren kunskapsuppbyggnad bör FoU-verksamheten bidra till samverkan och kunskapsöverföring inom klustret. Med en nationell FoU-finansiering ökar förutsättningarna för svenska aktörer att aktivt delta i EUs maritima FoU-program. Detta i sin tur länkar samman det svenska maritima klustret med den internationella arean, skapar internationell närvaro och stärker dess konkurrenskraft.

¹ Med institut åsytas i denna rapport svenska branschforskningsinstitut som drivs i myndighetsform, som drivs i form av ett aktiebolag som delvis ägs av staten och delvis ägs av näringslivet eller i form av en förening av företag i aktuell bransch.

² Skeppsprovsningsanläggningar med världsrenommé ägs och drivs på kommersiell basis av SSPA Sweden AB. Företagets konsultverksamhet vänder sig till hela det maritima klustret och utvecklas kontinuerligt mha behovsstyrd FoU.

5.5 OMVÄRLDSANALYS/PESTEL

Vilka faktorer har stor påverkan på det svenska maritima klustret ur ett Politiskt, Ekonomiskt, Socialt, Tekniskt, miljömässigt (Environmental) och Legalt perspektiv?

5.5.1 Politiska faktorer

EU har antagit övergripande mål och en maritim strategi fram till 2018. De styrande dokumenten ger ett ramverk som kan utnyttjas på olika sätt. Med State Aid Guidelines får varje medlemsland förutsättningar att besluta om åtgärder som stärker den nationella sjöfarten och möjlighet till undantag från regler om subventioner i EU. Många EU-länder har egna nationella strategier, t ex våra grannländer, som ger nödvändiga grundförutsättningar för klustrens långsiktiga satsningar. Flera länder har givit stöd till de maritima klustren och dess gemensamma utveckling i form av finansiella medel eller fonderade skatteintäkter från naringen som sedan återförs som stöd för exempelvis miljöeffektivisering. EUs projekt TEN-T, det transeuropeiska transportnätverket, där också sjömotorvägskonceptet Motorways of the Sea ingår, betonar sjöinfrastrukturens roll för ett effektivt, säkert och miljövänligt transportsystem. EU-kommissionen har årligen utlysningar för infrastrukturprojekt inom TEN-T. Även inom EU-programmet Marco Polo finns möjlighet att söka bidrag för att minska biltrafiken i transportflöden som omfattar mer än ett EU-land.

Sverige har däremot länge saknat en tydlig politisk viljeinriktning och handlingskraft för sjöfarten. Jämförbara konkurrensvillkor gentemot andra länder, främst inom EU, är därför en viktig fråga.

EU är en viktig aktör inom IMO, som samordnar sitt agerande i allt större utsträckning.

Transporterna inom Östersjöområdet ökar och väntas fortsätta öka i takt med att länderna i öst utvecklas. Sveriges geografiska läge, nära den stora tillväxtmarknaden Ryssland, är gynnsamt. Trafiken österut kommer att få allt större betydelse både

genom ökad feedertrafik och genom fler transoceaniska anlöp. Från öst väntas bl a oljetransporterna öka stort. Även järnvägstrafiken mot produktionsmarknaderna i Kina (Transibiriska järnvägen m fl linjer) kommer i en framtid att påverka transportflödena inom området.

Globalt påverkar också den politiska och finansiella situationen i de stora produktionsmarknaderna i Asien och konsumtionsmarknaderna i väst, USA och EU. Nationellt påverkar svensk politik förutsättningarna för en livskraftig näring och ett gott innovationsklimat. Den generellt låga kunskapen om shipping inom de politiska leden har också bäring på utvecklingen.

Klimat- och miljöfrågan påverkar näringen positivt. Sjöfarten synliggörs och dess möjligheter att bidra till hållbara transportlösningar och ett hållbart samhälle lyfts fram. Miljödebatten innebär samtidigt en stor utmaning. Sjöfartens miljöfrågor dras allt mer in i det övergripande miljöpolitiska arbetet. IMO:s nya svaveldirektiv, som inte går hand i hand med den grundläggande fria konkurrensen inom EU, får stor inverkan på sjöfarten och dess kunder.

Sveriges transportberoende är stort, större än många andra länders pga en mycket framgångsrik och omfattande svensk exportindustri och stora importvolymerna. Trots vårt lands geografiska läge, långt från exportmarknaderna, är dock sjötransporterna fortfarande underskattade. De samhällsekonomiska kalkylmodellerna behöver fortsatt utvecklas och omfatta samtliga trafikslag. För att Sverige skall lyckas i ambitionen att bygga ett långsiktigt hållbart samhälle ur ekonomiskt, socialt och ekologiskt perspektiv måste i större utsträckning än idag beslutsunderlag om sjöfarten efterfrågas av beslutsfattare.

Intermodalitet (att kombinera två eller flera transportsätt) och sammodalitet/co-modalitet (att använda det optimala transportsättet) får allt större fokus. Effektiva logistiklösningar nationellt såväl som gränsöverskridande är avgörande. Det förutsätter dock en effektiv regelapparat och administration, där sjöfarten för närvarande belastas med betydligt mer och omfattande dokumenthantering än trafikslagen på land.

Transportsektorn ökar och kräver en effektiv infrastruktur, men infrastruktursatsningar på väg och järnväg är mycket kostsamma, resurskrävande och miljöpåverkande. Inom EU ses de inre vattenvägarna som viktiga transportlänkar i ett hållbart transportsystem. Sverige har begärt undantag för EU:s regelverk för de inre vattenvägarna. Det innebär att Göta älv/Trollhätte kanal in till Väneren och Södertälje kanal in till Mälaren, enligt EU, inte räknas som inre vattenvägar och att Sverige inte kan få bidrag för att utveckla fartygstrafiken där.

Infrastrukturens finansiering nationellt påverkar det svenska maritima klustret. Sjöfarten finansierar, till skillnad mot väg- och järnvägstrafiken, sitt eget trafikverk och sitt eget infrastrukturbehov genom farledsavgifter på gods och fartyg, lotsavgifter mm. Finansieringssystemet påverkar konkurrenssituationen för de nationella transportflödena. Sjötransporter mellan svenska hamnar blir dyrt och omlastning till fartyg i en intermodal transportkedja mindre konkurrenskraftigt.

Strukturer inom departement och verk skiljer sig från andra trafikslag och det övergripande ansvaret är splittrat. Sjöfartsdelen inom transportenheten på Näringsdepartementet är liten och Sjöfartsverket finns kvar som eget, näringsfinansierat verk. Verket har inte haft direktiv att driva sjöfartsfrågor på samma sätt som exempelvis Vägverket tydligt drivit och kommunicerat vägfrågor. Sjöfartens långsiktiga infrastrukturplanering tillhör Trafikverket, medan Sjöfartsverket ansvarar för byggande, drift och underhåll av sjöfartens infrastruktur. Regelärenden hör till

Transportstyrelsen. Gränsdragning mellan affärsdrivande verksamhet och myndighetsutövning är ibland otydlig.

En bredare hotbild karaktäriserar idag vår omvärld. Hot från icke-militära aktörer som terrorister och pirater blir allt vanligare och de globala transporterna och dess betydelse för länders välbefinnande gör sjötransporter till lockande mål. Det ligger i svenskt intresse att, enskilt eller i samarbete med andra nationer, bidra till säkerheten för svenskflaggade fartyg och transporter till och från Sverige.

I takt med att fler militära marina operationer genomförs i enlighet med UNCLOS regelverk blir också samarbetet mellan civila och militära aktörer, för att säkra den civila sjöfartens ostörda transit genom strategiska områden, allt viktigare.

5.5.2 Ekonomiska faktorer

Den maritima sektorns utveckling, framför allt handelssjöfarten, är nära kopplad till den globala ekonomiska utvecklingen.

En tydlig ekonomisk påverkansfaktor är den globala orderboken över beställt nytt tonnage. I nuläget finns fler fartyg och beställningar än frakter. Snedfördelningen mellan tillgängligt tonnage och tillgängliga frakter väntas pågå många år framöver. Tonnagesituationen påverkar också fraktraterna negativt och därmed lönsamheten för rederinäringen.

Oljeprisutvecklingen har påverkan på det maritima klustret. Allt fler i klustret tittar på miljöeffektiva lösningar och alternativa bränslen. Alternativa bränslen för sjöfarten är realistiskt även på kort sikt, eftersom fartygen inte kräver samma investering i bränsledistribution som exempelvis bilen.

Som nämnts ovan är konkurrensneutralitet av central vikt för sjöfarten. Det gäller både mellan trafikslagen och mellan länder. Detta påverkar sjöfartens möjligheter i Sverige och den svenskflaggade handelsflottans möjligheter att konkurrera internationellt. Konkurrensvillkoren rör flera områden, t ex personal- och bränslekostnader samt inom finans- och skatteområdet.

Genom sin naturliga och befintliga infrastruktur – vattenvägen – kan sjöfarten, rätt utnyttjad, vara ett samhällsekonomiskt mycket effektivt transportsätt. Infrastrukturen finns på plats, är klar att användas utan anläggningstider, tillståndprocesser mm. Vattenvägen kan minska transportbehovet på väg och järnväg och därmed investerings- och underhållskostnader för landinfrastrukturen.

Den maritima sektorn är ingen prioriterad industrisektor i Sverige och klustrets regelfrågor hanteras av olika myndigheter och verk. Det finns en tröghet i systemen och brist på en övergripande kunskap och tydliga, långsiktiga spelregler som påverkar den ekonomiska utvecklingen. Nyföretagandet står inte i fokus.

De fartygsfinansieringsinstitut som finns i Sverige har stor kompetens att finansiera fartyg för svenska redare, men det finns ingen tradition inom finansieringsbranschen att finansiera forskningsprojekt inom den maritima sektorn.

5.5.3 Sociala faktorer

CSR – Corporate Social Responsibility – dvs företagens ansvarstagande gentemot samhället, ekonomiskt, socialt och miljömässigt, är en självklarhet för allt fler företag i världen och en avgörande påverkansfaktor. CSR kommer att få en allt större inverkan på sjöfartsnäringen och det maritima klustret. Fler och fler människor och

organisationer kommer att anse sig vara påverkade av sektorns agerande och gemene man blir därmed på ett nytt sätt en viktig intressent. Medvetenheten bland befolkningen ökar.

Mångfalds- och miljö frågor står redan högt på den svenska maritima agendan. Jämställdhet ökar i betydelse. Sjöfartsnäringens och det maritima klustrets agerande och vilja till medansvar för samhället i stort, och på platser där de är lokaliserade, får större fokus. Detta gäller även de sjöanställdas sociala och ekonomiska villkor, liksom boende- och arbetsmiljön samt villkoren ombord.

CSR påverkar även det maritima klustrets image och möjligheter att attrahera och rekrytera utbildad personal till företagen och studenter till utbildningsvägarna. Sjöfartens roll inom transportsystemen ökar och det maritima klustret kommer att bli en viktig framtida arbetsgivare. Rekryteringsbehovet är stort, även pga stora pensionsavgångar framöver.

Utbildning och forskning är av stor betydelse för hela det maritima klustret och kompetensfrågorna är avgörande för klustrets utveckling. Den samlade kompetensbasen är plattformen för industriutvecklingen och möjligheterna att ha en stark svensk maritim sektor.

Inom det sociala området kommer den nya ILO konventionen Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) som väntas träda ikraft 2012 och som handlar om konkurrensvillkor även inom det sociala området att få betydelse. STCW-konventionen (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping), som nyligen reviderats, kommer att påverka utbildningskrav och arbets- och vilotidsregler. Även andra nya bestämmelser kring de ombordanställdas villkor är på gång. Vid implementeringen av STCW konventionen kan hela svenska utbildningssystemet på såväl gymnasie- som högskolor behöver ses över. De nya bestämmelserna kommer att träda i kraft år 2012.

5.5.4 Tekniska faktorer

Inom det svenska maritima klustret pågår ett stort forsknings- och teknikutvecklingsarbete som ligger långt framme och leder utvecklingen. Flera stora projekt har uppmärksammats internationellt, t ex DESSO, ES ORCELLE, SURSHIP, och BaSSy.

Teknikutvecklingen är starkt kopplad till miljöfrågan och innovationsnivån inom klustret är stor. Många företag i branschen är dock små företag som har svårt att förverkliga sina idéer. Det är dyrt att investera i stora prototyper och bidrag till fullskaleprojekt saknas. Det saknas också nätverk som kan knyta samman dessa företag.

Den miljömässiga kopplingen syns även tydligt i att den svenska beredskapen för marina utsläpp av olja och kemikalier håller en mycket hög nivå. Under de senaste åren har Kustbevakningen genomfört betydande investeringar i tekniskt avancerade miljöskyddsfartyg och speciellt anpassade flygplan för havsövervakning, vilket också har uppmärksammats internationellt. Detta i kombination med svenska företags unika kunskaper om exempelvis risker och tekniker vid oljebekämpning i arktiska miljöer, innebär stora möjligheter för en mer omfattande framtida export av kompetens och kunskap inom oljebekämpning och miljöräddningstjänst till sjöss.

Hos svenska rederier syns en tydlig utveckling av fartygens prestanda. Svensk sjöfart står för kvalitetssjöfart och säkerheten på svenska fartyg är bland de allra bästa i världen. Detta gäller även miljömässigt.

Genom etableringen av det maritima kompetenscentret Lighthouse (Sveriges Redareföreningen, Chalmers, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet, VINNOVA, Sjöfartsverket m fl) finns förutsättningar att utifrån ett helhetsperspektiv bygga ett samarbete mellan aktörer inom det maritima klustret där prioriterade frågeställningar kan angripas gemensamt och tvärvetenskapligt.

De svenska forskningsanslagen för det maritima klustret är, trots näringsens värde för samhälle, näringsliv och svensk exportindustris framgångar, mycket låga. Ansvar för den specifika sjöfartsforskningen har de senaste tio åren varit mycket oklar och kontinuiteten i den offentliga finansieringen dålig. Sjöfartsverket investerar årligen ca fem miljoner kronor i sjöfartsrelaterad forskning. Ett välutvecklat forsknings- och utvecklingsarbete är grunden för en konkurrenskraftig näring.

5.5.5 Miljömässiga faktorer

Miljöfrågan är, som tidigare nämnts, en fråga som för närvarande sätter mycket stort fokus på sjöfarten. Frågan är tvådelad. Dels gäller den sjöfartens negativa miljöbelastning i form av emissioner av NO_x, SO_x, partiklar och CO₂, liksom buller, energiförbrukning, utsläpp i vatten, förflyttning av mikroorganismer i ballastvattnet mm. Samtidigt gäller miljöfrågan sjöfartens möjligheter att som energieffektivt transportsätt kunna bidra till en hållbar transportstruktur. Ett fartyg förbrukar förhållandevis lite energi per transporterad enhet och nya, miljömässigt högtstående fartyg finns på ritborden hos rederierna.

Svenskt maritimt kluster ligger långt framme inom miljöutvecklingen och driver utvecklingen framåt. De svenska hamnföretagen erbjuder i allt ökad utsträckning hamn-el vid kaj. För klustret är anpassning till internationella regelverk, inte nationella eller regionala, av oerhörd vikt. En viktig faktor är också framtidsinriktade incitamentsystem till gagn för både näring och samhälle där Sjöfartsverket har infört miljödifferenterade farledsavgifter som ett första steg.

5.5.6 Legala faktorer

Sverige är transportmässigt att betrakta som en ö. Vi är helt beroende av sjöfarten för vår utrikeshandel och överlevnad. Vi behöver därför ha en tydlig påverkansmöjlighet på viktiga internationella sjöfartsfrågor inom EU och IMO. Detta förutsätter svensk internationell representation på flera plan och en stark rederinäring.

De legala faktorerna har en stark politisk koppling, t ex genom den lagstiftning som följde 11:e september-attackerna i USA. Vid sidan av nationella regelverk styr EU:s regelverk och FN-organet IMO:s. Eftersom sjöfarten är internationell är det viktigt att regelverken och förutsättningarna är internationella, snarare än nationella eller EU-anpassade.

Regelverken och tullhanteringen bör vara behovsanpassade och så långt möjligt konkurrensneutrala mellan trafikslagen. För närvarande är sjöfarten och exempelvis närsjöfarten belastad med en betydligt större tvingande dokumenthantering och administration än landtransporter. Folkkrätten och FN:s havsrättskonvention (UNCLOS) är andra legala påverkansfaktorer.

5.6 SWOT – STYRKOR OCH SVAGHETER, MÖJLIGHETER OCH HOT

Sverige är en maritim nation med gott internationellt renommé. Kompetens och kunskaper är högt i Sverige och byggt på vår tidigare starka varvs- och rederiverksamhet. Innovationsnivån är också hög och Sverige ligger långt framme

inom FoU. Flera branschområden har en stark internationell ställning, exempelvis svenska rederier. Andra branschområden har tydlig utvecklingspotential, exempelvis havets resursutnyttjande, fritids- och turism. Utbildade svenskar verksamma inom den maritima näringen är mycket attraktivt internationellt.

På minussidan ligger en minskad handelsflotta, färre ombordanställda, liten näringsdynamik, kortsiktiga och få forskningsanslag, bristande konkurrensneutralitet, hämmande avgiftsstruktur och regelverk, beslutsfattande som flyttar utomlands och strukturfrågor på den statliga sidan.

Om den maritima näringen ses som en näring bland andra näringar i Sverige (och sjöfart är både transport- och näringspolitik) och får prioritet och nödvändiga förutsättningar för utveckling, ser klustret självt stora utvecklingsmöjligheter. De olika klusterdelarna kan utvecklas var för sig, men delarnas utveckling gynnar tydligt varandra och därmed helheten. Den maritima näringen bidrar till både näringslivets och samhällets utveckling. Sjöfartens möjligheter som trafikslag gäller både gods- och passagerartrafik, inrikes såväl som utrikes. Vattenvägarna och en ökad trafik mellan svensk hamn och svensk hamn kan tydligt bidra till minskad miljöpåverkan, energianvändning och behov av infrastrukturanslag.

Styrkor	Svagheter
<ul style="list-style-type: none"> • Långa, färdiga, säkra, flexibla vattenvägar för gods- och passagerartrafik • Ett nät av hamnar längs vattenvägarna • Hav och vatten som naturresurs • Havet som värdeskapare i folks vardag • Samhällsnytta för industri och medborgare • Stort kunnande, till lands och till sjöss • Internationellt gott anseende • En historisk bakgrund med stora varv och rederier • Hög teknologi och utveckling • Hög innovationsnivå • Hög miljömedvetenhet • Högt säkerhetsmedvetande • Managementförmåga, ledarskap som bygger team • Branschområden som ligger långt framme internationellt • Branschområden med stora utvecklingspotentialer • Stort engagemang inom klustret • Stor basindustri som kräver sjöfrakt • Utmärkta MET-institutioner (maritime education and training) • Stark svensk ställning och ett aktivt deltagande inom IMO • EUs operation ATALANTA och samarbeten inom Östersjön, HELCOM, SUCBAS 	<ul style="list-style-type: none"> • Inte konkurrensneutralt gentemot andra länder och andra trafikslag • Avgiftsstruktur som hindrar inrikes sjöfart/närsjöfart • Ineffektivitet i hamnar – dyra omlastningar • Strukturfrågor; <ul style="list-style-type: none"> • uppdelningen på många verk och departement • avgiftsfinansierat verk • verk som bedriver affärsverksamhet • liten statlig finansiering – liten uppmärksamhet • få inom departement/ myndigheter med sjöfartskunskap • osynlighet i statliga planeringssammanhang • dålig statlig statistik • Korsiktiga och små forskningsanslag i förhållande till både andra trafikslag och samhällsnytta • Liten näringsdynamik • Stort prispåslag och litet värdefokus i kundrelationen • Låg öppenhet, dålig image och otydliga budskap • Låg kunskap bland allmänhet och politiker • Dålig informationsspridning/extern kommunikation • Dålig samverkan inom klustret • Dålig samverkan med andra transportaktörer • Hämmande regelverk • Brist på nationellt riskkapital • Flytt av ägandet utomlands • Ingen gemensam struktur och strategi för kompetensförsörjning • Glest med resurser för övervakning och ingripande

Möjligheter	Hot
<ul style="list-style-type: none"> • Möjligheter för en näring - den maritima - att utvecklas, ge jobb och bidra till BNP • Ökad när sjöfart och inrikes sjöfart • Ökad intermodalitet i godslogistikkedjan • Havet/vattenvägen – en utvecklingspotential både för klustret som helhet och dess olika delar • Branschdelarnas olika utvecklingspotentialer gynnar varandra • Bidrar till svensk industris konkurrensmöjligheter • Möjligheter för människors resande (färje- och kollektivtrafik till sjöss) och rekreation • Vattenvägen minskar infrastrukturkostnaderna • Energieffektivisering inom transportsektorn • Nya/alternativa bränslen (inkl. FoU) • Nytt miljöeffektivt tonnage, ex för inrikes sjöfart • Internationell ledning inom miljö och säkerhet • Ökad samverkan inom klustret • Tydligare och mer samverkande kommunikation • Innovationer som kan kommersialiseras • Ökad näringsdynamik, fler småföretag • Pilotprojekt som kan visa möjligheter, RD&D • Framtidsanpassad utbildning • Ökad kunskap om näringen, bättre beslutsunderlag • Ökad samverkan i public sector och erforderliga resurser för övervakning och ingripande 	<ul style="list-style-type: none"> • Att den maritima näringen inte ses som en näring • Att sjöfart inte ses som både transport- och näringspolitik • Bristen på politisk prioritet genom avsaknad av beslut, nödvändiga förutsättningar och långsiktighet • Brist på konkurrensneutralitet • Avgiftsstruktur som hindrar utnyttjande av trafikslagen för största miljö- och samhällseffektivitet • Utflaggning och färre svenska rederier • "Vi tappar greppet", branschkonsolideringar där centralt beslutfattande ofta flyttar utomlands • Färre svenska beslutsfattare, minskad lojalitet mot svenska leverantörer • Försvarsmaktens minskande intresse för egenutveckling • Allt färre svenska ombordjobb • Kompetensdränage (brist på nyrekrytering samt utflyttning), ålderspuckeln och svårigheter att rekrytera personal • Att klustret tappar kritisk massa och slutar utvecklas • Minskad svensk möjlighet att påverka sjöfartens utveckling internationellt • Säkerhetsshot med väpnat våld mot sjövägarna

Del 3 | Analys – Fokusområden

6. FOKUSOMRÅDEN

Åtta utvecklingsområden med stor potential inför framtiden har identifierats och analyserats. Dessa områden (fokusområden) har utpekade möjligheter, mål och var sin delvision.

- Konkurrensvillkor
- Närsjöfart och inrikes sjöfart
- Infrastruktur och intermodalitet
- Informationshantering
- Hållbar värdetillväxt
- Kompetens
- Samverkan
- Kommunikation

6.1 KONKURRENSVILLKOR

Vision – Den maritima näringen är en politiskt prioriterad näring med goda konkurrensförutsättningar

Gruppens arbetsresultat utgör i stora stycken en sammanfattning av de förutsättningar som framkommit i övriga bransch- och fokusgrupper.

Sverige är ur transporthänseende en ö och ett väl fungerande transportsystem, där alla trafikslag ingår, är av avgörande betydelse. Det kräver långsiktiga politiska beslut, i många fall anpassade till internationella nivåer. Svensk sjöfart karaktäriseras av hög kvalitet och hög miljö- och säkerhetsstandard och de svenska rederierna, den svenskflaggade handelsflottan och de svenska ombordanställda utgör en viktig kärna i det maritima klustret.

Branschens villkor är avgörande i konkurrensen med andra länders flaggor där den svenska sjöfarten idag har en tydlig konkurrensnackdel trots sjöfartsstöd och de s k TAP-avtalen. Konkurrensneutralitet behövs också gentemot andra trafikslag där sjöfarten har en helt annan och starkt konkurrenshämmande avgiftsstruktur.

Sjöfarten i internationell trafik konkurrerar med fartyg från hela världen och fartyg under svensk flagg måste därför anpassas till en internationellt jämförbar nivå och EU:s regelverk måste kunna utnyttjas fullt ut. Regelverk och administration bör förenklas till att likna landinfrastrukturens transportförutsättningar.

Sjöfarten inrikes, mellan svensk hamn och svensk hamn, måste ses som en del i det inrikes transportarbetet och ges möjlighet att konkurrera med övriga trafikslag. Detta gäller också för närsjöfarten. Utvecklingen hämmas av strukturen för brukaravgifter. Stora möjligheter för den inrikes sjöfarten ligger också i en anslutning till EU:s Inland Waterway Systems. I den inrikes sjöfarten finns både gods- och passagerartrafik, inkl kollektivtrafik till sjöss som behöver integreras med kollektivtrafiken på land.

För den inrikes sjöburna passagerartrafiken finns det idag problem med lönsamhet och en ojämn konkurrenssituation bland rederierna. Delar av trafiken är samhällssubventionerad med syfte att göra det möjligt att bo i glesbygd och att göra kollektivtrafiken attraktiv. Att formerna för denna subventionering gynnar en fri konkurrens mellan olika operatörer och redare är viktigt för skärgårdstrafikens utveckling.

En effektiv transportnäring behöver en bättre koordinering mellan departement och myndigheter och deras respektive ansvarsområden. Önskvärt är en myndighet för sjöfarten som inte är beroende av avgifter från sjöfarten eller konjunkturen. Viktigt är också myndighetsavgifter på internationell nivå, valmöjligheter att exempelvis välja sjöfartsinspektioner från Transportstyrelsen eller klassificeringssällskapen och tydliga gränsdragningar mellan myndighetsansvar och näringsverksamhet.

De svenska hamnarna, som viktiga noder, är en del av en internationellt konkurrenssatt logistikkedja. För de internationella transportkedjorna behövs en nära samordning av svensk och europeisk infrastrukturplanering.

För branschområdet Leisure and Tourism är en turistmoms på gästhamnsavgifter en viktig fråga. Momssatsen bör vara densamma inom såväl sjöfarts- som landturismen. En kommersialisering av kommunalt drivna småbåtshamnar gynnar också utvecklingen.

Åtgärder för att stimulera utbildning och kompetensförsörjningen är nödvändiga både för den kommersiella sjöfarten och för myndighetsutövningen.

En stark svensk maritim sektor bidrar till de olika företagens möjligheter att attrahera nödvändigt riskkapital.

Satsningar på forskning och innovationsprocesser är nödvändiga för alla branschområden inom klustret och behöver statligt stöd.

Mål

- Svensk sjöfarts konkurrenskraft ska anses viktig för Sverige som land, för svenskt näringsliv och för den maritima näringsutveckling
- Den internationellt verksamma svenska sjöfarten ska ha konkurrenskraftiga villkor som möjliggör för den svenska handelsflottan att växa. Svenska rederier ska välja att stanna i Sverige så att beslutsfattandet finns här och klustrets kompetensbas utvecklas
- EU:s regelverk (State Aid Guidelines mm) ska kunna utnyttjas fullt ut
- Konkurrensneutralitet gentemot andra trafikslag genom förändrade avgiftsstrukturer som möjliggör ökad intermodalitet med mer närsjöfart och inrikes sjöfart mellan svensk hamn och svensk hamn
- Myndighetsavgifter på internationella prisnivåer och tydlig skillnad mellan myndighetsutövning och näringsverksamhet
- Subventioneringsformer av kollektivtrafik till sjöss som gynnar fri konkurrens
- Turistmoms för gästhamnar och fler kommersiella gästhamnar för en utvecklad båtutrustning
- Ökat stöd till forskning och utveckling där sjöfarten idag ligger långt efter övriga trafikslag
- Förenklade och harmoniserade regelverk

- Tillgång till riskkapital för verksamheter inom hela det maritima klustret, även nyföretagande
- Valfrihet att välja klassificeringssällskap för inspektionsverksamhet

Förutsättningar – egna och politiska

- Politiskt beslutad, långsiktig, nationell maritim strategi
- Helhetsperspektiv – se hela det maritima klustrets möjligheter, sjöfarten i ett internationellt perspektiv, sjöfarten som ett av trafikslagen i det inrikes transportarbetet och de olika klusterdelarnas påverkan på varandra
- Likabehandling av trafikslagen
- Ökat samarbete mellan klustrets samtliga aktörer
- Anslag till forskning och utveckling

6.2 NÄRSJÖFART OCH INRIKES SJÖFART

Definitioner

Närsjöfart betecknar trafik inom Europa (inkl Östeuropa och Medelhavsområdet) och är detsamma som kortsjöfart (short-sea shipping) och europasjöfart. I närsjöfarten ingår den inrikes sjöfarten.

Inrikes sjöfart är trafik mellan svensk hamn och svensk hamn. Den består av kustsjöfart (transport mellan två eller fler svenska hamnar längs kusten) och trafik på inre vattenvägar i form av sjöar, kanaler eller floder. Den gäller både gods- och passagerartrafik och inkluderar kollektivtrafik till sjöss.

Oceanfart är godstrafik mellan kontinenter

Vision/övergripande mål – År 2025 utförs minst 20 procent av det totala inrikes godstransportarbetet med fartyg och den inrikes passagerar- och färjetrafiken har ökat

Trots att Sverige har EU:s längsta kust och två stora inre vattenvägar in till Vänern och Mälaren, är det inrikes godstransportarbetet med fartyg bara ca åtta procent. Trafikflödena mellan svensk hamn och svensk hamn längs våra kuster är låga. Även de inre vattenvägarna Göta Älv/Trollhätte kanal/Vänern och Södertälje Kanal/Mälaren är underutnyttjade. Vattenvägen har en betydande kapacitet, medan godstrafiken på väg- och järnvägsnäten är hårt belastade. En investering i vattenvägen är mycket kostnadseffektiv eftersom vattenvägen ”finns på plats” och har stor flexibilitet. Den är dessutom klimatneutral, jämfört med asfalt och stål som i tillverkningsprocessen har avsevärd klimatpåverkan. Landinfrastrukturen är dyr och samhällspåverkan stor. Vattenvägen är säker och fartygen allt mer miljöeffektiva, medan vägtrafiken på olika sätt belastar miljön negativt.

Transporterna med fartyg är billiga, energieffektiva och enkla, men lider av bristen på konkurrensneutralitet mellan trafikslagen i det inrikes transportarbetet. En sjötransport belastas med helt andra infrastrukturkostnader än en landtransport (1). Sjöfartens brukaravgifter och en krånglig administration hämmar en konkurrenskraftig utveckling för sjöfarten.

Med förändrade avgiftsstrukturer och nya effektiva logistiklösningar skulle stora mängder gods kunna föras över till närsjöfarten och den inrikes sjöfarten, vilket kan bidra till hållbara svenska transportflöden. Ett ökat fokus på inrikes sjöfart gäller också passagerartrafiken, t ex kollektivtrafiken och skärgårdstrafiken.

Samhället, industrin och miljön skulle gynnas av fler sjötransporter som komplement och alternativ till landtransporter och som en del i de intermodala transportkedjorna. Landinfrastrukturen skulle kunna utnyttjas effektivare och mer integrerat med sjötransporterna vilket skulle resultera i ett lägre behov av nyinvesteringar och underhåll. Sverige skulle följa EU:s strategi att öka närsjöfarten och den inrikes sjöfarten.

¹ Exempel: En containertransport mellan Göteborg – Karlstad med tåg kostar 33 kr/TEU i infrastrukturkostnad. En motsvarande transport med lastbil kostar 75 kronor i form av fordonsskatt och en transport med fartyg samma sträcka kostar 244 kronor i farleds, hamn och lotsavgifter. Jämför man en containertransport mellan Göteborg – Gävle med tåg eller feederfartyg visas avsevärda skillnader. På ett feederfartyg med 500 TEUs kapacitet i trafik längs kusten kostar *varje* lastad container 413 kronor per TEU i farleds-, lots- och hamnavgifter, medan motsvarande kostnader per container/TEU på en skattefinansierad järnväg med 9 tåg x 30 vagnar är 76 kronor. Till dessa kostnader kommer själva transport- och hanteringskostnaden. Den signifikanta skillnaden i grundkostnad utgör en betydande kostnadsnackdel för den energieffektivare sjöfartslösningen på en ”gratis” infrastruktur.

Möjligheter

- Miljövinster (mindre utsläpp, buller, trängsel, boendemiljö mm.)
- Samhällsekonomiska vinster – lägre infrastrukturkostnader, mindre belastning på befintlig infrastruktur, färre olyckor mm
- Miljöeffektiva transportsystem med full flexibilitet
- Mer än fördubblad Vänersjötrafik och trafik in till Mälaren samt pråmtrafik från närliggande hamnar in till Mälaren
- Feeder-till-feeder-trafik på Norrlandskusten
- Ökad Roro-trafik längs Östersjökusten
- Fler närsjöfartslösningar i den växande Öresundsregionen
- Tvärförbindelser för människor och biltrafik
- Kollektivtrafik till sjöss
- Levande skärgårdar
- Modernt energi- och miljöeffektivt tonnage med framtidens bränsle

Mål på tre års sikt

- Tydligt politisk viljeyttring att Sverige ska utnyttja och investera i vattenvägen
- Förändrade avgiftsstrukturer som möjliggör ett effektivt utnyttjande av samtliga trafikslag i det inrikes transportarbetet
- Vattenvägens möjligheter utreds alltid vid all samhällsplanering av trafikflöden och transportinfrastruktur
- Sverige är anslutet till EU:s Inland Waterway Systems

- Statistik som mäter inrikes transportarbetet till sjöss (mellan svensk hamn och svensk hamn)
- Kraftigt ökade forskningsresurser till miljöanpassade sjötransporter
- Utvecklat samarbete mellan rederier, logistikföretag och varuägare.
- Stärkt utvecklingen kring framtagning av nya miljöeffektiva och -anpassade fartyg hos rederier och teknikleverantörer
- Stärkt satsning på miljö- och energieffektivisering av befintliga fartyg
- Anpassade logistiksystem
- Bred politisk kunskap om den inrikes sjöfartens och närsjöfartens roll, betydelse och samhällsnytta

Åtgärder och förutsättningar

Egna klusterinterna åtgärder

- Tydlig satsning på energi- och miljöeffektivisering, fartygsutveckling och utvecklingen av effektiva transportlösningar
- Klustergemensamma satsningar och kundsamarbeten
- Se över strukturen för brukaravgifter i hamnar så att alla trafikslags utnyttjande av hamnen återspeglas
- Utveckla framtidsinriktade transport- och logistiksystem som stödjer den inrikes sjöfartens och närsjöfartens utveckling
- Tydlig satsning på information och kommunikation, minst fem exempel på vattenvägens möjligheter ska vara kända bland politikerna

Politiska åtgärder

- Politiskt beslut om en långsiktig viljeinriktning och satsning på inrikes gods- och passagerartrafik. Beslutet möjliggör satsningar från näringsens sida
- Utredning av trafikslagens brukaravgifter i vilka infrastrukturkostnader (investeringar och underhåll), miljö- (utsläpp, buller, boendemiljö mm), säkerhets-, olycks-, och energiaspekter inräknas. De totala effekterna av utfört transportarbete måste jämföras
- Beslut om en framtida avgiftsstruktur som möjliggör ett effektivt utnyttjande – och utveckling av – samtliga trafikslag
- Stimuleringsbidrag och/eller politisk styrning för ökad kollektivtrafik till sjöss
- Se över avgiftsstrukturen för lotsavgifterna så att inte enbart längd, bredd och djup beaktas
- Regelförenkling och administrativ förenkling för sjöfarten och en harmonisering med väg och järnvägens regelverk
- Tydliga kriterier för ”allmän samfärdsel” bör etableras
- Beslut om satsning på statlig och public-private forskning kring miljöanpassade sjötransporter
- Politiskt beslut som stimulerar till bunkring av miljöanpassade bränslen

- Statlig statistik kring det inrikes transportarbetet med fartyg jämförbart med landtransporternas transportarbete

Ett större dokument om närsjöfartens och den inrikes sjöfartens möjligheter, mål och förutsättningar finns som bilaga till detta dokument..

6.3 INFRASTRUKTUR OCH INTERMODALITET

Vision – Sverige har en infrastruktur som tillvaratar sjöfartens möjligheter och egenskaper. Trafikslagen är fullt ut integrerade med varandra och erbjuder ett komplett systemtänkande inom logistik

Sverige är ett glest befolkat land i en perifer del av världen där sjöfarten är en mycket viktig länk i den svenska utrikeshandeln. Sveriges infrastruktur samt intermodala förutsättningar är avgörande för vår framtida konkurrenskraft och handel. Majoriteten av utrikeshandeln och ca 11 procent (ton över kaj 2009) av inrikeshandeln hanteras sjövägen över hamnar för att, via väg, järnväg och flyg, nå slutdestinationer på land. Effektiva intermodala transporter förutsätter konsolidering av flöden längs godsstråk. Infrastrukturen måste knyta samman strategiska noder och länkar samt ge möjlighet för flöden att ansluta till godsstråken.

Skapas rätt förutsättningar för intermodala transportlösningar för flöden över hamnar finns möjligheter att undvika trängsel, minska miljöpåverkan, effektivisera transporter, sänka kostnader och ge inlandsdestinationer en förbättrad tillgänglighet till hamnars linjeutbud.

En förutsättning för internationell konkurrenskraft är därför trafikslagsövergripande satsningar på infrastruktur och intermodalitet med lika villkor mellan trafikslagen. Ett trafikslagsövergripande synsätt och strategiska satsningar i godsstråk, strategiska hamnar samt inlandsterminaler ger förutsättningarna att överbygga det avståndshandikapp svenskt näringsliv lever med. I Sverige får sjöfarten till skillnad från de landbaserade transporterna själv betala för sina, höga och tidskrävande, infrastrukturinvesteringar. En långsiktig strategisk inriktning är nödvändig för att säkerställa Sveriges logistiksystem och därmed näringslivets konkurrenskraft.

De effektiva logistik-/transportsystemen med minskad miljöpåverkan uppnås genom att den maritima sektorn prioriteras likvärdigt och koordinerat med övriga trafikslag

Möjligheter

Sedan introduktionen av containern på 60-talet har enhetsberedningen av gods ökat markant. Denna utveckling ligger till grund för att gods som transporteras i container, semitrailer eller växelflak kan hanteras effektivt mellan trafikslagen i intermodala transportkedjor. Möjligheten finns därmed att nyttja olika trafikslags komparativa fördelar i transportkedjor, exempelvis sjöfartens låga undervägs kostnad och miljöprestanda på långa sträckor och lastbilens flexibilitet vid distribution.

Konsolidering av godsflöden är en förutsättning för kostnadseffektiv hamndrift vilket medför att det uppstår trängsel på vägar till och från hamnar. Genom att överföra godsflöden från väg till järnväg minskar trycket på vägarna vilket ger ett effektivare genomflöde av gods genom hamnterminaler. Göteborgs Hamn hanterar t ex 50 procent av alla containers med järnväg vilket minskar belastningen på väginfrastrukturen i och kring Göteborg. Utöver att minska trängsel sparar dessa tågpendlar årligen 51 000 ton CO₂.

De 25 dagliga tågpendlar som trafikerar Göteborgs Hamn är anslutna till inlandsterminaler i Sverige och Norge. Genom att förlägga administrativ hantering och hamnrelaterade tjänster till inlandsterminaler kan flödet genom hamnar effektiviseras ytterligare. Utöver att öka genomströmningen och minska trängsel kring hamnar ger tågpendlar inlandet en förbättrad tillgänglighet till sjötransporter.

För att utnyttja alla trafikslag optimalt behöver närsjöfarten (kustsjöfarten) och den inrikes sjöfarten få möjlighet att utvecklas. Dessutom kommer det framtida behovet av infrastruktursatsningar på såväl underhåll som utbyggnad i framtiden sannolikt att överstiga tillgängliga medel. Det är således av avgörande betydelse för sjöfartens och hamnarnas möjligheter att ytterligare integrera sjöfarten och hamnarna i samhällets totala bedömning av infrastruktur.

Trafikverket har bildats för att utveckla transportsystemen och strategier för dessa men verkets sjöfartsdel behöver stärkas för att uppnå ett helhetstänkande kring de integrerade systemen. Samtidigt ligger ansvaret för byggande, drift och underhåll av sjöfartsinfrastrukturen kvar hos Sjöfartsverket. Ett trafikslagsövergripande synsätt börjar få genomslag och regeringens infrastrukturproposition prioriterar godsstråk mellan noder. Hamnarna utgör sådana noder. En snabb realisering av infrastrukturpropositionen skulle innebära möjligheter till förbättringar av infrastrukturen i/till/från våra hamnar.

Det kan också konstateras att lågkonjunktorens positiva effekter av slow-speed i översjötrafiken, som ökat omloppen och minskat energiförbrukningen, miljöbelastningen och extra kostnader i hamnar samt förbättrat tidhållningen, i sin förlängning ger fler direktanlöp till Sverige (nya system minskar den tidigare så avgörande tidsfaktorn).

Skapas rätt förutsättningar för intermodala transportlösningar för flöden över hamnar finns möjligheter att undvika trängsel, minska miljöpåverkan, effektivisera transporter, sänka kostnader och ge inlandsdestinationer en förbättrad tillgänglighet till hamnars linjeutbud.

Mål

- Tydligare påvisade möjligheter med intermodalitet för respektive trafikslag
- Utvecklad samplanering av de olika trafikslagen (inkl tjänster) i nationell strategi och vid infrastrukturarbete och noder i transportsystemet
- Systemtänkande av myndigheter/beslutsfattare avseende infrastruktursatsningar, både avseende underhåll och nyinvesteringar
- Ökad samverkan mellan olika trafikslag och mellan trafikslagen och kunderna
- Starkare sjöfartsdel inom Trafikverket
- Ökad tillgänglighet och ökade ytor i hamnarna, både avseende industriella och logistiska aktiviteter
- Ökad utnyttjandegrad av infrastrukturen genom bl a jämnare flöden som konsekvens av optimerad trafikstyrning
- Tillräckliga investeringar i infrastrukturen, både avseende expansion och underhåll av transportnätverket
- Bättre koppling mellan intermodala noder och de strategiska godsstråken
- Bättre koppling mellan sjöfarten och landsvägs/järnvägssystemen

- Säkerställda tillfartsvägar och faciliteter i anslutning till dry-ports, för att minska trängseln och möjliggöra en ökad vägtrafik lokalt
- Kustsjöfart och inre vattenvägar beaktas som inlandstransporter likvärdiga övriga transportsätt
- Inlandssjöfartens potential utnyttjas till fullo och viktiga farleder klassas som inlandsfarvatten (t ex Göta Älv och Väneren)

Åtgärder och förutsättningar

Infrastrukturen har redan idag en avgörande betydelse för utvecklingen av sjövägarna, inlandstransporter, hamnar och kapacitet enligt nedan;

Sjövägarna

Sjövägarna skall ses i tre dimensioner där det genom politiska åtgärder skall säkerställas att

- Den *transoceana sjöfarten* långsiktigt kan förlita sig på de svenska hamnarnas effektivitet så att anlop aldrig ifrågasätts
- Den *inrikes sjöfarten (kustsjöfarten och trafik på de inre vattenvägarna)* får stöd för att utvecklas till ett reellt alternativ för att effektivisera Sveriges transportnäring och avlasta vägtransporter
- *Närsjöfarten* utvecklas ytterligare och starkare sammanknytning med EU:s prioritering av Motorways of the Sea.

Hamnarna

Lokaliseringen av hamnar, samt hamnarnas koppling till det nationella och internationella logistiknätverket är av stor vikt.

Egna och politiska åtgärder

- Hamnarna bör vid behov vara öppna och tillgängliga dygnet runt och för kommersiella terminaloperatörer

Politiska åtgärder

- Hamnarnas koppling till varandra och övriga delar av transportinfrastrukturen skall stärkas.
- Hamnarnas roll i de prioriterade nationella transportstråken skall stärkas

Inlandstransporterna

Politiska åtgärder

- I den nationella planen för transportstråk beskrivs järnvägsstråk och vägstråk. Med begränsade medel för infrastrukturella förbättringar skall dessa transportstråks kopplingar till hamnar prioriteras. Vattenvägen bör i framtiden behandlas på likvärdigt sätt som järnvägen och landsvägen.

Kapaciteten

Att sjösystemen och dess anslutningar möter behoven av ökad kapacitet ska säkerställas genom bl a

Politiska åtgärder

- Farledernas utformning
- Trafiksepareringszoner
- Förändrad avgiftsstruktur

Egna åtgärder

- Affärsutveckling/affärskoncept i samspel med industrin
- Större fartyg, miljöeffektiva fartyg
- Fler rutter och fler intressenter
- Effektiv informationshantering
- Mer effektiva godshanterings koncept

De möjligheter som är förknippade med intermodala transportlösningar förutsätter att gods förflyttas mellan trafikslagen på ett kostnadseffektivt sätt. En avgörande faktor är närvaro och tillgänglighet till intermodala terminaler. Hamnar utgör ett naturligt gränssnitt till olika trafikslag och 90 procent av svensk utrikeshandel hanteras via sjöfart. Näringslivet är dock spritt över landet vilket kräver att hamnar förbinds med inlandsterminaler via godstråken.

6.4 INFORMATIONSHANtering

Vision – Transportbärare och gods med tillhörande intelligent information kan följas längs hela transporten. Nödvändig rapportering sker papperslöst och samlat på ett ställe

Begreppet informationshantering inom sjöfarten omfattar flera olika verksamheter såsom myndigheters krav på rapportering och tillhandahållande av bl a information för ökad säkerhet, men också information som gäller transporteffektivitet och utbyte mellan aktörer. Sverige bedöms ligga väl framme inom informationshantering (god infrastruktur med AIS, elektroniska sjökort och myndighetsrapportering), men det är mycket viktigt att utvecklad informationshantering identifieras som en överlevnadsfråga för det maritima klustret.

Den papperslösa transporten är fullt möjlig att genomföra inom Europa även med ett co-modalt perspektiv. Elektroniska dokument följer godset längs hela kedjan. Visionen om det ”intelligenta godset” involverar även sjöfarten. Ett decentraliserat synsätt där godset (containern, lastbäraren) själv bär med sig information om innehåll, destination, farligt gods, avvikelser, eco-footprint etc. Det utformas med en utvecklad form av RFID teknik. Internationella standarder möjliggör att ”godset” blir läsbart i alla delar av transportkedjan. All rapportering från ett fartyg bör ske till ett ställe (en meddelandehub) oavsett vilken nation som anlöps. Utformningen kan ske genom att Port State harmoniseras eller genom att kommersiella ”hubbar” växer fram som sköter översättning till olika stater. EU:s River information Services kan stödja den inrikes sjöfarten där informationsintegration mellan trafikslagen gör att sjöfart/broöppningar/godståg/landsvägstrafik kan informeras/optimeras på mest effektivt sätt.

De övergripande målen för samhället och näringen är att tillsammans verka för standardisering, transparens och internationell samordning av informationssystem.

I Vägverkets regeringsuppdrag, att ta fram en trafikslagsövergripande strategi och handlingsplan för användning av intelligenta transportsystem, har hinder och strategier definierats. Några speciellt viktiga också för den maritima sektorn är (citat);

Hinder

- *Tillgång till grundläggande, trafikslagsövergripande, kvalitetssäkrade data samt regler som hindrar tillgång till myndighetsdata*
- *Det behövs öppna gränssnitt och standarder, samt rollerna mellan olika aktörer behöver tydliggöras*
- *Informationsöverföringsproblem mellan aktörerna i transportkedjan och brist på internationella lösningar*

Strategier

- *Dra nytta av befintliga infrastrukturer och lösningar, nationellt och internationellt*
- *Använda pilotprojekt, fältförsök som steg i implementering*
- *Ta initiativ inom EU och i standardiseringsarbete*

Mål

Fyra mål i ett treårsperspektiv har formulerats för fokusområde Informationshantering;

- Utveckla svensk sjöfart genom innovativ användning av informationsteknik
- Anpassa och implementera standarder och ramverk inom transportsektorn till sjöfarten (exempelvis e-freight)
- Starta ett pilotprojekt som omfattar organisatorisk struktur och samverkan mellan aktörerna
- Skapa tillgänglighet och transparens avseende sjöfartsrelaterad information (exempelvis AIS) för att gynna effektiviseringar och nya tjänster

Förutsättningar

De första tre målen måste näringen själv arbeta med, medan tillgänglighet och transparens avseende den sjöfartsrelaterade informationen kräver politiska beslut.

Långsiktiga mål där det maritima klustret bidrar och politiska åtgärder stöder genomförandet

- Frakt av gods är papperslöst och inbegriper endast elektronisk dokumentation (e-freight). Alla aktörer i transportkedjan kommunicerar mot en integrationspunkt. Lagstiftning och regelverk anpassas mot en större acceptans av elektronisk dokumentation och digitala signaturer.
- All myndighetsrapportering från ett fartyg sker till ett ställe oavsett vilken nation som anlöps.
- Sjöfarten hanterar det ”intelligenta godset” – containern/lastbäraren bär själv information om innehåll, destination, farligt gods, avvikelser, eco-footprint, etc.
- EU:s River Information Services har utvecklade stödfunktioner för närsjöfart och inrikes sjötransporter samt integration mellan trafikslagen. Politiskt behövs anpassning av regler för inlandssjöfart till EU:s normer. En infrastruktur för

informationshantering som uppfyller EU:s ramverk för RIS behöver också upprättas i dessa vattenvägar.

6.5 HÅLLBAR VÄRDETILLVÄXT

Avsnittet kommer att kompletteras i processens fortsatta arbete.

Vision – Det maritima klustret ger tydlig social och ekonomisk värdetillväxt och minskad miljöpåverkan för samhället

Gemensamt för den maritima näringen är att vi nyttjar hav och vattendrag som resurs. En av de största utmaningarna vi står inför är att gemensamt nyttja dessa resurser på ett långsiktigt hållbart sätt, dvs att den maritima näringen utvecklas positivt utan att vi äventyrar framtida generationers möjligheter att få sina behov tillgodosedda. Hållbar värdetillväxt handlar om att successivt öka det värde som näringen skapar samtidigt som vi minskar dess negativa miljöpåverkan.

Tabellen är en ansats att sammanfatta relevanta aspekter i sammanhanget (gråmarkerade fält utgör områden som utelämnas i detta skede men som kommer att kartläggas under processens gång).

Branschområde	Värdeskapande		Nytta	Miljö-påverkan Emissioner
	Anställda	Omsättning		
Leverantör av transporttjänster (för passagerare och gods) lokal, nationell, regional, kontinental och internationell sjöfart	27 500 (170 300)	61 160 (315 055)	Paxkm, Tonkm/år	ton CO ₂ per år NO _x , SO _x , PM
Leverantör av energi, hittills huvudsakligen fossila bränslen, men i ökande grad förnybar energi såsom vind, vågor, tidvatten	?	?	KWh per år	ton CO ₂ per år
Leverantör av födoämnen; fisk, skaldjur, mm (denna del av den maritima näringen har tillsvidare exkluderats från strategiarbetet)	2 500	1 340	Ton/år	ton CO ₂ per år
Leverantör av rekreation – kryssningar/sightseeing, fritidsbåtar, kustnära rekreationsanläggningar, vattensporter osv.	157 000	235 500	?	ton CO ₂ per år
Summa MSEK – antal	187 000 357 100*	298 000 612 614*		

Källa: Tillväxtanalys N2009/6627/TR + antaganden.

() stödtjänster och underleverantörer, *inklusive stödtjänster och underleverantörer

Näringsområde Svensk sjöfart

Vision – Svensk sjöfart ska ha ökat sin marknadsandel med (20) procent (räknat på totala tonkm) och minskat sin miljöpåverkan med (20) procent (räknat på g CO₂ per ton-km, även SO_x, NO_x och PM)

Sjöfarten har i grunden mycket goda förutsättningar att utgöra en bärande del av ett långsiktigt hållbart samhälle, baserat exempelvis på

- Låg energiförbrukning i förhållande till utfört transportarbete
- En fri och världsomspännande infrastruktur som medför mindre investeringsbehov samt mycket låg resursförbrukning och miljöpåverkan
- Få kapacitetsbegränsningar och trängselproblem

Sjöfartens utveckling har hämmats av olika faktorer såsom:

- Ofta föråldrade affärsmodeller baserade på transaktioner mer än kund- och samhällsnytta
- Dålig miljöstämpel pga dåliga bränslekvaliteter och låga emissionskrav
- Krångliga regelverk
- Mycket begränsat produktansvar – ett års varvsgaranti – som hindrar fokus på prestanda

Möjligheter

Underlätta utvecklingen mot en modern svensk kvalitetssjöfart med en tydligare roll i det hållbara samhället, t ex genom;

- Förnya affärsmodeller: differentiering och effektivisering av transporttjänsten med ökat kundfokus och större logistikansvar i hela transportkedjan
- Förbättra image: Synliggöra och förbättra miljöprestanda för att möta krav från både regelverk, kunder och övriga informationscenter
- Medverka till övergång ifrån föreskrivande till riskbaserade regelverk med funktionskrav som öppnar för innovation och nytänkande.
- Produktutveckling – verka för ett större producentansvar, utveckla bättre energieffektivitet och prestanda utifrån ett livscykelperspektiv

Mål på 3 års sikt

Egna klusteråtgärder

- Synliggöra branschens prestanda genom att ta fram verktyg för trafikslagsövergripande jämförelser ur ett helhetsperspektiv; inklusive infrastruktur och med internaliserade miljö-, säkerhets- och hälsokostnader
- Medverka till införande av lättviktsmaterial inom sjöfarten genom konkreta pilotprojekt
- Öka innovationssamarbetet inom branschen – mellan näring och akademi, t ex genom Lighthouse
- Införa energiledningssystem inom den svenska sjöfarten

Politiska åtgärder

- Utgå från ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv vid strategiska beslut och satsningar som rör transporter och infrastruktur
- Öka sjöfartens andel av transportforskningsanslagen – uppnå balans mellan trafikslagen

Näringsområde Energi

Föremål för kartläggning i ett senare skede. Här finns bl.a. viktiga europeiska industrikluster inom havsbaserad vindkraft att studera, såsom Bremerhaven i Tyskland m fl och även i UK med tusentals arbetstillfällen och mycket snabb tillväxt.

Näringsområde Rekreation

Föremål för kartläggning i ett senare skede.

6.6 KOMPETENS

Vision – Unik svensk maritim kompetens stärker hela klustrets konkurrens-kraft

Kompetensförsörjningen inom sjöfartsklustret har studerats i flera forum den senaste tiden, med främsta fokus på ombordjobben.

För att höja kompetensnivån krävs att sektorn attraherar tillräckligt mycket arbetskraft för att kunna göra ett selektivt urval. Starkare attraktionskraft kan uppnås genom att sjöfarten och dess roll i logistikkedjan synliggörs bättre än vad som är fallet idag. Moderna organisationer och ombordmiljöer kan öppna dörren till nya kompetenser och specialiseringar. Kompetensprövning skulle kunna komplettera dagens krav på viss mängd erfarenhet för en del befattningar ombord.

Sektorns konkurrenskraft kräver kompetens i världsklass. Högskoleutbildningarna skall vara attraktiva karriärutbildningar med tydlig koppling till högklassig forskning inom relevanta områden. Globala karriärmöjligheter i en dynamisk och modern miljö skall attrahera unga människor till sektorn.

Åtgärder och förutsättningar

För att nå målen krävs nytänkande inom många områden bland annat:

Egna klusteråtgärder

- Karriärplaneringsprogram
- Utnyttjande av interaktiva hjälpmedel för utbildningsändamål
- Nätverksbyggande för kompetensutbyte
- Innovativa lösningar i form av traineeprogram i samverkan mellan akademi och näring
- Ökad komplement mellan utbildningsprogram för skräddarsydda kompetenser kan säkerställa både att unika behov tillgodoses, men också säkrad överföring av nischkunskap
- Entreprenörskompetensen måste säkras genom ett för ändamålet relevant utbildningsutbud. Dessa åtgärder kan klustret vidta av egen kraft

- Möjlighet till vidareutbildning

Politiska åtgärder

- En modernisering av behörighetskrav och befattningar ombord på fartygen inom EU/EES kräver politiska beslut

6.7 SAMVERKAN

Vision – Det maritima klustersamarbetet möjliggör visionen

Det maritima klustrets potential har varit okänd både inom klustret och i omvärlden. Mötesplatser på tvärs över klustret har i stort sett saknats och information internt och externt varit mycket låg.

Stora möjligheter ligger i en fortsatt klustergemensam utvecklingsprocess. Klusterdynamiken, innovationsförmågan, entreprenörskapet och konkurrenskraften kan gynnas och de gemensamma satsningarna kan ge klustret en starkare röst. Det är avgörande att den samverkan som inletts i Sjöfartsforums Vision- och strategiprocess hålls vid liv.

Möjligheter

- Tillvarata alla delar av klustret och dess utvecklingsmöjligheter
- Skapa starka nätverk och en samverkansform på tvärs över klustrets branschområden
- Stödja samverkan mellan den privata och offentliga delen av klustret
- Stödja och stimulera fortsatt multidisciplinär forskning
- Öka innovationsförmågan, näringsdynamiken, entreprenörskap och nyföretagande
- Skapa kommersiell nytta för de ingående företagen
- Öka kommunikationen, bygga maritimt varumärke och etablera gemensam övergripande kommunikation
- Stärka den ”gemensamma rösten” visa att näringen är en ”spelare att räkna med”

Mål på tre års sikt

- Ett starkt etablerat klusternätverk för övergripande samverkan
- En formaliserad process för utveckling av det maritima klustret
- Starka nätverk inom olika delområden, exempelvis bland kommunikatörerna, HR-ansvariga, utbildningsdelarna, FOU, myndighetssidan och andra områden som går på tvärs över klustret (ökat ”hängränneagerande”)
- Levande regionala maritima nätverk eller regionala maritima råd
- Starka och utvecklade forskningsarenor
- Tydlig intern kunskap om det egna maritima klustrets aktörer och verksamhet
- Se att näringsdynamiken börja stiga med ökat entreprenörskap, innovation, förnyelse, nyföretagande, utvecklade företag och fler anställda

Åtgärder och förutsättningar

Egna klusterinterna åtgärder

- Klusterintern utbildning om vikten och effekterna av klustersamarbete
- Aktör som fortsätter att driva klustersamarbetet och håller det levande
- Engagemang och uthållighet av stora organisationer, företag och myndigheter inom klustret
- Långsiktigt synsätt med klar strategi för utveckling och samverkan
- Identifiering av områden för ett vidare aktivt klusterutvecklingsarbete
- Externa resurser, både personella och ekonomiska, till en formaliserad klusterutvecklingsprocess
- Aktivt bidragande med resurser från klustret självt
- Urkeshögskola för Marinteknik (under uppstart i Kungälv, Uddevalla, Östhammar, Västervik och Ronneby)

Politiska åtgärder

- Olika typer av stöd från samhället t ex till att driva en klusterutvecklingsprocess och till den maritima multidisciplinära forskningen

6.8 KOMMUNIKATION

Vision – Det maritima klustret är en prioriterad basnäring i Sverige och klustrets samhälls-nytta är tydlig för alla. Klustret har stor attraktionskraft och dess företag rankas högt som intressanta arbetsgivare

Det maritima klustret behöver samverka kring ett strategiskt kommunikationsarbete och byggandet av ett övergripande maritimt varumärke. Visions- och strategiprocessens arbete utgör underlag för detta arbete som också kräver en bred förankring, långsiktighet och gemensamma kommunikationssatsningar.

Aktörer inom det maritima klustret i Sverige ser en allmän kunskapsbrist hos omvärlden. Bilden av den maritima näringen är svag och otydlig, och imagen är svag.

Samverkansnivån har hittills varit låg och vi har olika syn på vår identitet, centrala begrepp har skilda betydelser och vi kommunicerar på olika sätt och i kortsiktiga kommunikationssatsningar. Inom sjöfartsbranschen finns en tradition att verka i det tysta. Inom det maritima klustret finns inte särskilt många informationschefer och kommunikatörer, varumärkesspecialister eller PR-ansvariga.

Möjligheter

- Att utifrån vision- och strategiprocessens nuläge gemensamt starta ett klusterövergripande strategiskt kommunikationsarbete riktat till klustrets olika målgrupper
- Att från grunden bygga ett gemensamt maritimt klustervarumärke som utgår från visions- och strategiprocessens nuläge
- Att genom samverkan synliggöra det maritima klustret och bygga kunskap och profil

- Att ta fram gemensamma redskap för klusterkommunikationen
- Att arbeta över gränserna för en långsiktig strategi och en handlingsplan på minst fem år för klusterövergripande kommunikation
- Att parallellt med en extern kommunikationssatsning och varumärkesprocess, arbeta på en lika viktig intern varumärkesprocess och klusterintern kommunikation

Mål

- Genom ett långsiktigt och uthålligt arbete gemensamt kommunicera övergripande budskap om det maritima klustret i syfte att bygga:
- En tydlig profil/en stark image
- Hög kunskap om det maritima klustret och om sjöfartens roll och möjligheter
- Hög attraktionskraft för utbildning och jobb inom den maritima sektorn
- Kommunikationen ska vara konsekvent i konjunktursvängningar och skapa mervärde för alla enskilda aktörer inom klustret. Det finns en attraktion kring klustret och en tydlig och positiv intern identitet, en stolthet, hög kunskapsnivå och lust att utveckla. Kommunikationen bygger på klustrets möjligheter, samhällsnytta och visioner

Åtgärder och förutsättningar

Egna klustergemensamma åtgärder

- Gemensam varumärkesplattform – och en bred förankring av denna inom det maritima klustret – som bas för en gemensam kommunikationssatsning
- Delaktighet, engagemang och uthållighet av alla större företag, organisationer och myndigheter för att resultatet ska få genomslagskraft – bred förankring och samverkan inom klustret
- Nätverk av klustrets professionella kommunikatörer för ett långsiktigt och gränsöver-skridande varumärkesarbete, med såväl fokus på inter som exter kommunikation. Den interna processen är minst lika viktig eftersom kunskapen om kommunikationens strategiska roll är låg och en intern process alltid är grunden till en lyckosam extern satsning. Även nätverk av HR-chefer för den viktiga rekryterings-informationen behövs
- Kompetensutveckling inom området kommunikation i form av föreläsningar, work-shops och utbildning
- Resurser i form av mantimmar, pengar och externa konsulter

Politiska åtgärder

- Stöd från politisk sida för delar av satsningen, t ex den som rör kommunikationen med ungdomar för framtida rekrytering. Denna del, som också utretts genom det Rekryteringsuppdrag Sjöfartsverket fick av regeringen 2009, sammanfaller och måste gå hand i hand med processens kommunikationsarbete.

ÖVRIGT

7. KONTAKTPERSON, BILAGA

7.1 KONTAKTPERSON

Anna Risfelt Hammargren (projektledare), Sjöfartsforum

Tel 08-410 540 46

Mail anna.hammargren@maritimeforum.se

7.2 NÄRSJÖFART OCH INRIKES SJÖFART

Separat bilaga; Närsjöfart och inrikes sjöfart