



Rolf Karlsson
Telefon 021-19 51 23
rolf.karlsson@lansstyrelsen.se

Näringsdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar (SOU 2010:73)

Förslagen för att förbättra konkurrensförutsättningarna för den svenska handelsflottan bygger naturligtvis mycket på Tillväxtanalys uppdrag om det svenska maritima klustret som redovisades under 2010. Enligt Länsstyrelsens bedömning gav denna rapport en mycket värdefull och allsidig redovisning av handelsflottans och sjöfartens betydelse för svenskt näringslivs behov av effektiva transporter.

Slutsatsen i betänkandet är att de svenskflaggade fartygen har sämre konkurrensförutsättningar än de från jämförbara europeiska länder främst genom högre bemanningskostnader. En undersökning av näringslivets behov visar också att det för sin försörjning av effektiva sjötransporter inte är beroende av svenska rederier. Huvuddelen av godset transporteras med andra nationers tonnage. Länsstyrelsen instämmer ändå i utredarens bedömning att ett skäl för att behålla den svenska handelsflottan är att bidra till stärka det maritima klustret.

Länsstyrelsen tillstyrker förslagen om

- Fler/högre andel TAP-anställda på svenska fartyg för att minska bemanningskostnaderna
- Ökade insatser på forskning och innovation genom att en del av nuvarande sjöfartsstöd förs över från driftstöd till rederierna
- Genomförande av tonnageskatt.

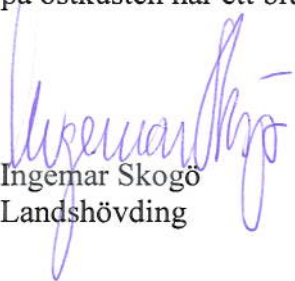
Genom dessa åtgärder/förslag skulle det svenska tonnaget i stort ha samma förutsättningar som det från jämförbara sjöfartsnationer i Europa.

I utredarens uppdrag ingår också att utreda näringslivets behov av effektiva sjötransporter. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang ta upp de olika avgifter som farledsavgifter, lotsavgifter och registrerings- och tillsynsavgifter som belastar sjötransporter. Sjöfarten är liksom luftfarten till skillnad från väg- och järnvägstransporter till stor del avgiftsfinansierad vad gäller investeringar i infrastruktur och central administration. Det är särskilt inlandssjöfarten (Mälarsjöfarten och Vänersjöfarten) som har en konkurrensnackdel jämfört med övriga transportslag i detta avseende. Enligt betänkandet framgår också att dessa avgifter har höjts under 2010. Under den kommande 3-årsperioden aviseras ytterligare höjningar. För Mälarsjöfarten är lotsavgiften en hög kostnad eftersom det är fråga om en lång farled på över 70 nautiska mil från Landsort till Köping och Västerås.

Länsstyrelsen instämmer i att man naturligtvis måste ta miljö- och säkerhets-hänsyn när det gäller transporter. Det borde dock vara möjligt för Sjöfartsverket att ha en generösare tillämpning av dispenser från lotsplikten när det gäller erfarna sjöbefäl som har visat att de kan farleden genom att ha gått här många gånger.

En omständighet som kom fram i den förstnämnda rapporten från Tillväxtanalys är behovet från sjöfarten att i en mycket större utsträckning påverka och redovisa sin betydelse för den politiska sfären. Detta gäller särskilt att få igenom investeringar i infrastrukturen. Den långvariga processen att komma till beslut i frågan om utbyggnaden av en större sluss i Södertälje kanal (över 20 år) är ett talande exempel på trögheten i systemet.

Slutligen vill Länsstyrelsen peka på att internationaliseringen av världsekonomin med en snabb tillväxt av nya marknader i Kina, Asien och Ryssland borde medföra goda utvecklingsmöjligheter för sjöfarten. Mälarsjöfarten och övriga hamnar på ostkusten har ett bra läge i förhållande till marknaderna i Östeuropa.


Ingemar Skogö
Landshövding



Rolf Karlsson
Kommunikationsdirektör