

2011-01-31

Karolina Boholm
karolina.boholm@skogsindustrierna.org
08-762 72 30
070-202 98 69

Remissyttrande från Skogsindustrierna angående utredning SOU 2010:73 ”Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar”

Skogsindustrierna finns inte med bland remissinstanserna, men vill som deltagare i utredningens referensgrupp och som en av Sveriges största transportköpare av sjötransporter lämna följande synpunkter.

Inledningsvis ställer vi oss bakom det remissvar som lämnas av Näringslivets Transportråd. Samtidigt vill vi förtydliga behovet av en ytterligare genomlysning av sjöfartsstödet med mål att omfördela och med en ambition att minska stödet.

SAMMANFATTNING

Skogsindustrierna instämmer i utredarens förslag men anser även att:

1. Sjöfartsstödet bör omfördelas från passagerartrafik till renodlad handelssjöfart.
2. Ett svenskt internationellt sjöfartsregister (SIS) bör av konkurrensskäl inrättas.
3. Innovationsstödet till sjöfartsforskning bör kraftigt höjas.

SVENSK SKOGSINDUSTRI

Skogsindustrierna är massa- och pappers- samt den trämekaniska industrins bransch- och arbetsgivarorganisation. Skogsindustrierna företräder ett 50-tal massa- och pappersbruk och cirka 140 sågverk samt ett antal företag med nära anknytning till massa-, pappers-, eller trävarutillverkning. Skogsnäringen sysselsätter direkt drygt 80 000 personer och exporterade för 123 miljarder kronor (2009).

SKOGSINDUSTRINS SJÖTRANSPORTER

Sverige är världens näst största exportör av papper, pappersmassa och trävaror. Majoriteten av de cirka 20 miljoner ton som produceras årligen går på export via sjöfart, cirka 13 miljoner ton.

SJÖFARTSSTÖD OCH KONKURRENSFÖRUTSÄTTNINGAR

Uppdraget för utredningen var att utreda svenskt näringsliv tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter. För export och import är sjöfarten helt nödvändig men för transportköpare har flaggstaten mindre betydelse. Skogsindustriernas medlemsföretag anger att de inte märker någon skillnad mellan svenska och utländska rederier och ser därför inte heller ett tydligt motiv till att stödja specifikt svenska rederier.

För att tillse att svenskt näringsliv har tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter kan framhållas faktorer som en effektiv myndighetsutövning, tillförlitlig

isbrytning och lotsning, tillgång till senaste miljöteknik, etc. Med andra ord krävs ett brett fokus på hela det svenska maritima klustret och med inriktning på högsta kompetens.

Liksom Näringslivets Transportråd anser Skogsindustrierna att någon bransch inte bör ha ett specifikt stöd. Ett sjöfartsstöd till en samhällsekonomisk kostnad om 1,4 miljarder kronor måste därför kunna ifrågasättas. I enlighet med tidigare utredningar (*SOU 1995:112* och *Ds 1997:47*) anser Skogsindustrierna att det omfattande stödet till rederinäringen på sikt bör avskaffas och att det i vart fall begränsas till handelssjöfarten. Förutsättningen för att avveckla stödet till färjenäringen bör finnas.

Det är angeläget att svenskt näringsliv får förutsättningar att konkurrera internationellt, så även svenska rederier. Avsaknaden av ett svenskt tonnageskattesystem framhålls som ett viktigt skäl till den utflaggning som vi nu ser. Att införa ett svenskt internationellt register (SIS) är ett sätt att förbättra konkurrensförutsättningarna för rederierna. Ett internationellt register, enligt Redareföreningen förslag, skulle sänka statens kostnader för sjöfartsstödet.

Utredaren föreslår inrättandet av en innovationsfond för sjöfarten. Detta instämmer Skogsindustrierna i och anser att innovationsfonden bör tilldelas betydligt större resurser än vad utredaren föreslår. En fond stärker hela sjöfartsklustret och ger därmed ökad acceptans för ett så utpräglat stöd till en enskild näring.

Skogsindustrierna anser det viktigt att säkerställa att rätt sjöfartskompetens finns inom Sverige. Sjöfartsstödet skulle därmed kunna kopplas till praktikplatser för sjöbefäl, skeppare, nautiker och andra sjöinriktade utbildningar.

SJÖFARTSFORSKNING

I EU:s sjöfartspolitik, som Sverige också ställt sig bakom, anges att EU ska vara världsledande inom forskning och innovation när det gäller sjöfart. Tyvärr ligger Sverige troligen i det absoluta bottenkiktet vad gäller sjöfartsforskning. Idag finansierar Sjöfartsverket sjöfartsforskningen med en närmast symbolisk summa om cirka 5 miljoner kronor. Sjöfartsverkets finansiering härleds från farledsavgifterna och därmed direkt från sjöfarten självt. Utredaren noterar att endast cirka 3-4 procent av de totala transportforskningsresurserna går till sjöfarten idag. Sjöfartsforskning är tydligt underprioriterad i Sverige trots att nästan all vår import/export har transporterats via fartyg.

Innovationsstödet bör inte bara handla om miljö och säkerhet utan även om effektivitetshöjande åtgärder inom klustret för ökad konkurrenskraft. Det finns även möjligheter till intelligenta transportlösningar (ITS) för sjöfarten som bör kunna utvecklas, t.ex. lotsning på land. För att möjliggöra detta bör innovationsstödet till sjöfartsforskning kraftigt höjas.

Utan relevant forskning kan sjöfarten aldrig bli konkurrenskraftigt eller långsiktigt hållbar, enligt det svenska transportpolitiska målet. Det är dags för Sverige att äntligen ta ansvar för denna fråga och därmed behandla transportslagen lika.

Stockholm, den 31 januari 2011
Skogsindustrierna

Karolina Boholm