

DEN SVENSKFLAGGADE HANDELSFLOTTANS KONKURRENSSITUATION

1998 ÅRS RAPPORT



SJÖFARTSVERKET

1998-04-07

DEN SVENSKFLAGGADE HANDELSFLOTTANS KONKURRENSSITUATION

1998 ÅRS RAPPORT

Vår beteckning:

1998-04-07

Tel:
Fax:

Innehållsförteckning

1. Uppdraget och uppläggnen av arbetet	1
2. Den svenska sjöfartspolitik	2
3. Den sjöfartspolitiska utvecklingen inom EU och i viktiga konkurrentländer	4
3.1 EU:s sjöfartspolitik.....	4
3.2 Sjöfartspolitik i vissa europeiska länder.....	6
4. Den svenska sjöfartsnärings omfattning och struktur	16
4.1 Sjöfartsnärigen i korthet	16
4.2 Den svenskkontrollerade handelsflottan	16
4.3 Senare års förändringar i det svenska registret	17
5. Utvecklingen av konkurrenskraften	21
5.1 Metod vid beräkningen av konkurrenskraften.....	21
5.2 Kostnadsutvecklingen	24
5.3 Beräknad arbetskraftskostnad under olika register 1998	26
6. Sjöfartsverkets bedömning	28
6.1 Sjöfartsmarknaden	28
6.2 Kostnadsläget för svenskflaggade fartyg	28
6.3 Förändringar i det svenska registret	29
6.4 En möjlig utveckling.....	29
6.5 Hotbilden	30
6.6 Den svenska sjöfartspolitik inför ett kursval	31

1. Uppdraget och uppläggningsen av arbetet

Som en följd av riksdagens sjöfartspolitiska beslut i december 1996 gav regeringen Sjöfartsverket i uppdrag att i samråd med Rederinämnden årligen bedöma och redovisa den svenska sjöfartsnäringsens internationella konkurrenssituation och andra förhållanden som påverkar den svenska sjöfartsnäringsen. Detta är den andra rapporten som verket utarbetat. Den snabba sjöfartspolitiska utvecklingen påverkar i hög grad den svenska sjöfartsnäringsens konkurrensmöjligheter, vilket därför blir något av ett huvudtema även i denna andra rapport.

Liksom förra året har Sjöfartens Analys Institut (SAI) utarbetat ett underlag för verkets bedömning. Detta underlag bygger på att kostnaderna för att driva ett antal typfartyg under olika flagg har jämförts. Antalet typfartyg har utvidgats i årets analys. Vidare har samråd skett med Rederinämnden.

Uppläggningsen av rapporten följer förra årets. I ett inledande avsnitt redovisas den svenska sjöfartspolitiken enligt 1996 års beslut samt den utveckling som därefter skett. Motsvarande utveckling i EU och i ett antal europeiska länder behandlas relativt utförligt. I ett därpå följande avsnitt ges vissa sammanfattande fakta om den svenska rederinäringsens omfattning och struktur liksom den senaste tidens förändringar i det svenska registret. Därefter redovisas den egentliga konkurrensanalysen och i ett avslutande avsnitt lämnar Sjöfartsverket sin bedömning.

2. Den svenska sjöfartspolitik

Mot bakgrund av den parlamentariskt sammansatta Sjöfartspolitikiska utredningens förslag i betänkandet (SOU 1995:112) Svensk sjöfart - näring för framtiden beslutade riksdagen i december 1996 (prop 1996/97:1) i bred enighet om den framtida sjöfartspolitik.

Som mål för en näringspolitiskt inriktad sjöfartspolitik beslutade riksdagen att den svenska handelssjöfarten skall tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor. Staten bör på olika sätt tillvarata sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring och därigenom stärka betalningsbalansen.

Med hänsyn till den internationellt rådande sjöfartspolitikiska situationen och de olika former av statsstöd som tillämpas i våra konkurrentländer beslutade riksdagen om en långsiktigt inriktad konkurrensanpassning för den svenska rederinäringen genom ett statligt rederistöd om 400 milj kr per år under en femårsperiod. Regeringen angav samtidigt att strävan är att det svenska bidraget till handelssjöfarten stegvis skall ersättas med gemensamma och likartade regler för statsstöd och andra villkor, som kan komma att gälla inom EU.

Som redan framgått fick Sjöfartsverket mot bakgrund av riksdagsbeslutet utvidgade uppgifter på det sjöfartspolitikiska området för att följa upp och bedöma den svenska handelsflottans internationella konkurrenssituation.

I den sjöfartspolitikiska propositionen aviserade regeringen också sin avsikt att fortsätta det sjöfartspolitikiska utvecklingsarbetet och bl a tillsätta en utredning för att belysa främst de små och medelstora rederiernas struktur- och kapitalförsörjningssituation. De borde enligt regeringen sättas in i ett samlat svenskt och europeiskt näringspolitiskt utvecklingsperspektiv. Som ett särskilt motiv angavs behovet att ytterligare klarlägga konkurrensbilden inom EU och hur andra länders stödpolitik är utformad på det sjöfartspolitikiska området.

Som viktiga områden för att utveckla den svenska sjöfartsnäringen angavs i propositionen särskilt utbildning och forskning . Sjöfartsverket har i det sammanhanget fått regeringens uppdrag att bedöma och redovisa det samlade behovet av utbildning för yrken inom sjöfarten. Sjöfartsverket har påbörjat ett utvecklingsarbete och bl a genom förre rektorn vid World Maritime University låtit utreda behov och krav på den framtida utbildningen för sjöyrken.

Den tid som gått sedan riksdagens sjöfartspolitiska beslut har varit fylld av sjöfartspolitiska aktiviteter.

I maj 1997 beslutade Europeiska kommissionen de nya riktlinjerna för statsstöd till sjöfartsnäringen (se nästa avsnitt). Samtidigt tillkallade regeringen en särskild sjöfartsutredare för att utreda sjöfartens struktur- och kapitalsituation. Utredaren gavs i uppdrag att med förtur analysera den svenska handelsflottans konkurrenssituation. Resultatet redovisades i november 1997 i betänkandet (SOU 1997:171).

Under intryck av den snabba internationella utvecklingen på sjöfartsområdet påbörjade parterna på sjöarbetsmarknaden en diskussion om åtgärder för att stärka den svenska handelsflottans konkurrensförmåga. Detta ledde under sensommaren och hösten 1997 fram till principöverenskommelser mellan Sveriges Redareförening och de sjöfackliga organisationerna. Dessa principöverenskommelser har sedermera kompletterats med ramavtal för att skapa förutsättningar för s k tillfälligt anställda ombord på svenskflaggade fartyg.

I ett brev till Sveriges Redareförening den 6 november 1997 upprepade regeringen sin inställning att det behövs en svensk rederinäring och att denna näring kan kräva särskilda lösningar. Regeringen uttalade bl a att ett skyndsamt arbete pågick med att överväga de lagstiftningsanpassningar som användningen av tillfälligt anställda kunde erfordra och vidare att möjligheterna att öka bidraget för de ombordanställdas sociala skydd till ett högre belopp skulle prövas.

Den särskilde sjöfartsutredaren överlämnade i mars 1998 sitt andra betänkande (SOU 1998:49) till regeringen. I detta betänkande behandlas konsekvenserna av att taxfreeförsäljningen upphör i färjetrafik mellan EU-länder den 1 juli 1999.

3. Den sjöfartspolitiska utvecklingen inom EU och i viktiga konkurrentländer

3.1 EU:s sjöfartspolitik

Under senare år har en högst påtaglig förändring och utveckling av EU:s sjöfartspolitik ägt rum.

Mot bakgrund av erfarenheterna av de år 1986 beslutade sjöfartspolitiska riktlinjerna inom EU och den även därefter fortgående minskningen av fartyg i EU-ländernas skeppsregister har Europeiska kommissionen arbetat med ett nytt sjöfartspolitiskt program.

Våren 1996 presenterade kommissionen en vitbok om sjöfartspolitiken, benämnd Towards a New Maritime Strategy. Efter inhämtande av bl a medlemsländernas synpunkter på vitboken togs den upp till diskussion i Ministerrådet, som i december 1996 antog en resolution i frågan.

Resolutionen syftar till att främja sjöfarten inom gemenskapen och sysselsättning för gemenskapens sjöfolk och inriktar sig särskilt på en utveckling inom följande områden:

- Internationell konkurrenskraft för gemenskapens sjöfart
- Öppna marknader
- Sund konkurrens
- Säkerhet

I resolutionen anges att åtgärder bör vidtas på bl a följande områden:

- Hjälpa till gemenskapens sjöfart i dess fortsatta strävan efter hög kvalitet och förbättrad konkurrenskraft
- Att medlemsstaterna bör överväga utsikterna att ratificera de ILO - konventioner som antogs vid ILO:s 84:e (sjöfarts-) konferens i Geneve i oktober 1996

-
- Att kommissionen snarast antar reviderade riktlinjer för statligt stöd i enlighet med artikel 92 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen
 - Att kommissionen snarast lägger fram sitt meddelande om yttre förbindelser
 - Att medlemsstaternas och gemenskapens stödjer IMO:s utarbetande av internationellt bindande kvalitetskriterier för sjöfartsadministrationer och fartygsregister

I enlighet med resolutionen har också kommissionen den 8 maj 1997 fastställt nya riktlinjer för statligt stöd till sjöfartsnäringen. Riktlinjerna innebär jämfört med de som tidigare gällt betydligt utökade möjligheter till stöd och att stödformerna blir fler och flexiblare.

Det kan konstateras att avsaknaden av en accepterad gemensam sjöfartspolitik under åren har lett till att olika medlemsländer tagit egna initiativ, oberoende av varandra, för att bevara och stödja sina respektive handelsflottor. Åtgärderna har innefattat lättnader i villkoren för de nationella första registren, inrättande av andreregister eller internationella register, användning av olika statliga stöd eller en kombination av dessa åtgärder. Denna utveckling, som letts av de stora sjöfartsnationerna, har mer eller mindre framtingat ett öppnare och flexiblare regelverk för statsstöd från EU:s sida.

Kommissionen anger som sin uppgift att lägga fast de ramar inom vilka statligt stöd skall godkännas. Stödsystem får inte utvecklas på bekostnad av andra medlemsländers ekonomi och det måste visas att de inte riskerar att snedvrider konkurrensen mellan medlemsländerna på ett sådant sätt att det motverkar det gemensamma intresset. Statliga stöd måste alltid begränsas till vad som är nödvändigt för att uppnå syftet och vara jämförbara. De sammanlagda effekterna av alla stöd skall alltid beaktas.

Som huvudregel gäller att statsstöd enbart får ges till fartyg som är registrerat i ett medlemslands skeppsregister. I särskilda undantagsfall skall dock statsstöd kunna beviljas till fartyg registrerade i vissa andra särskilt uppräknade register förutsatt att medlemsstaten ifråga har fastställt att detta register direkt bidrar till de mål som angetts för gemenskapens sjöfartspolitik. Härutöver kan flaggneutrala stödåtgärder godkännas i särskilda undantagsfall då det klart visas att det är till nytta för gemenskapen.

Som yttersta gräns för statsstöd anges i riktlinjerna en reduktion som helt motsvarar skatter och sociala avgifter för sjöfolk och bolagsskatt. Varje form av statsstöd skall notifieras av medlemsländerna och kommer att granskas av kommissionen med utgångspunkt att de samlade stöden inte får överstiga vad som skulle ha erlagts i skatt och sociala avgifter av sjöfolk och sjöfartsföretag. Återbetalning av erlagda skatter och avgifter likställs med direkt reduktion.

Som krav ställs att alla fartyg som drivs av företag som tillgodogör sig stöd skall uppfylla alla relevanta internationella och av gemenskapen beslutade säkerhetsstandarder inräknat de som gäller arbetsförhållandena ombord.

Inom ramen för det totala utrymme som gäller för statsstöd kan kostnader för sjöfolks hemresor ersättas.

Stor restriktivitet skall gälla för investeringsstöd i samband med fartygsanskaffning i linje med EU:s direktiv om varvsstöd. I viss begränsad utsträckning kan dock sådant stöd godtas om det bidrar till förbättrad utrustning ombord och stimulerar användningen av säkra och miljövänliga fartyg genom att uppgradera fartyg registrerade i gemenskapens register utöver vad som är obligatoriska säkerhets- och miljökrav enligt internationella konventioner.

När det gäller regionala stöd, som skulle kunna komma ifråga för sjöfartsändamål, kommer dessa att tillämpas enligt de regler som gäller för dem.

Stöd till utbildning och forskning inom sjöfartsområdet kan godkännas om de uppfyller kommissionens allmänna villkor i form av bl a proportionalitet, icke diskriminering och jämförbarhet.

Särskilt s k rekonstruktionsstöd kommer att bedömas enligt de generella riktlinjer som gäller för denna stödform om det blir fråga om att tillämpa sådant stöd för sjöfartsföretag.

Stöd för s k public service obligation (PSO) kan medges för att täcka förluster som av staten uppställda servicekrav innebär för ett företag. För att sådant stöd skall godkännas skall offentlig upphandling tillämpas.

3.2 Sjöfartspolitik i vissa europeiska länder

Utvecklingen på det sjöfartspolitiska området inom Europa kännetecknas av att allt fler länder vidtagit åtgärder för att stödja och utveckla sina handelsflottor.

Sådana åtgärder har bestått i inrättande av internationella register eller andreregister och införandet av olika statliga stöd till sjöfarten. Denna utveckling har under senare år accentuerats.

EU-kommissionen har nyligen gjort en sammanställning över förekommande stödformer till sjöfarten. Om Österrike frånräknas och Norge, såsom EES-land, räknas med visar det sig att samtliga 15 länder vidtar åtgärder för att reducera bemanningskostnader. 10 länder medger olika fonderingsmöjligheter för rederierna. Reducerad bolagsskatt eller användande av tonnageskatt tillämpas av 10 länder. Investeringsstöd lämnas i 7 länder. Särskilda avskrivningsregler finns i 6 länder. Någon form av andreregister eller internationellt register finns i 12 länder.

En åtgärd som under senare tid uppmärksammas särskilt är ersättande av bolagsskatt med s k tonnageskatt. Sistnämnda skatt tas ut som en fast skatt relaterad till fartygets storlek och skall erläggas oavsett om rederiet går med vinst eller förlust. I förhållande till bolagsskatten innebär tonnageskatten en väsentligt lägre skatt, om rederiet går med vinst. Grekland har använt denna skatteform sedan länge. Nederländerna och Norge har på sistone infört tonnagebeskattning och den tyska regeringen har nyligen föreslagit införandet av ett sådant system i Tyskland.

I det följande kommenteras utvecklingen på det sjöfartspolitiska området i vissa europeiska länder. Framställningen begränsas i huvudsak till sådana länder där beslut fattats eller konkreta förslag framlagts om ändrad sjöfartspolitik.

Det bör dock understrykas att i flera länder pågår diskussioner om att anpassa sjöfartspolitiken till de gynnsamma villkor som på sistone introducerats i vissa andra europeiska länder. Införandet av tonnagebeskattning i Nederländerna och Norge samt Europeiska kommissionens riktlinjer för statsstöd har härvid tjänat som en katalysator. Bilden kan därför komma att förändras snabbt.

Nederländerna

I Nederländerna har en rad sjöfartspolitiska åtgärder vidtagits för att stärka sjöfartsnäringens internationella konkurrenskraft. Åtgärderna syftar inte bara till att behålla den existerande flottan av beredskapsskäl utan även till att utveckla sjöfartsnäringen av rent ekonomiska skäl så att näringen kan bidra till ekonomisk tillväxt och sysselsättning i Nederländerna.

De sjöfartspolitiska åtgärderna, som i allt väsentligt trädde i kraft den 1 januari 1996, består av följande element.

- Lindring av rederibeskattnings genom införande av ett skatttonnageskattesystem. Detta system fungerar så att vinst av rederirörelse fastställs genom att de enskilda fartygens nettotonnage multipliceras med vissa schablonmässigt bestämda belopp. På det sålunda framräknade beloppet erläggs skatt i sedvanlig ordning.
- Sänkning av bemanningskostnader genom att arbetsgivaren tillåts behålla en större del av skatten på ombordinkomst.
- Lättnader i reglerna för bemanning av fartyg med avseende på ombordbefattningar samt nationalitet hos besättningen.
- Slopande av nationella särkrav beträffande fartygssäkerhet och miljöskydd.

Statens kostnader för lindrad rederibeskattnings och sänkta bemanningskostnader enligt de två första punkterna ovan beräknas uppgå till 95,2 miljoner ECU (790 miljoner SEK) per år. EU-kommissionen har godkänt stödet och härvid uttalat att syftet med detta ligger i linje med kommissionens policy.

De vidtagna åtgärderna har lett till en kraftig ökning av Nederländernas handelsflotta. Nästan alla nybyggda fartyg har registrerats under den egna nationella flaggan.

Norge

I Norge finns sedan 1987, vid sidan av det ordinarie skeppsregistret (NOR), ett särskilt internationellt register (NIS). Sistnämnda register innebär bl.a. att utländska besättningar kan anställas på "lokala avtal" och att de är skattebefriade i Norge. För eventuell inhemsk besättning på NIS-fartyg medges skattereduktioner.

Som en följd av NIS-registrets framgång uppstod efter några år problem med rekrytering och återväxt inom den norska sjömanskåren. Detta föranledde Stortinget att införa ett statligt stöd för fartyg registrerade i NOR. Stödet, som går under benämningen refusionsordningen, har formen av bidrag som

motsvarar skatt och sociala avgifter för sjömännen. Stödet utgår även för ombordanställda på färjor och upp gick till ca NOK 340 miljoner för år 1996.

Härutöver utgår statligt stöd med NOK 75 miljoner för stöd till praktikantbefattningar på fartyg.

Refusionsordningen gäller numera även NIS-fartyg, dock endast beträffande sådana ombordanställda som är norrmän.

Norsk rederinäring opererar således under mycket gynnsamma internationella konkurrensvillkor genom förekomsten av både NIS och statligt stöd till NOR-fartyg. Icke desto mindre beslutade Stortinget i juni 1996 att ytterligare förstärka norsk sjöfarts konkurrenskraft genom införandet av ett system för tonnagebeskattning som ett alternativ till traditionell rederibeskattning. Beslutet får ses mot bakgrund av den tidigare beskrivna utvecklingen i Nederländerna.

Det nya systemet har följande huvuddrag.

- Huvudregeln är att rederiverksamheten måste bedrivas av ett norskt aktiebolag. Ett sådant bolag kan dock äga fartyg för verksamheten via ett obegränsat antal underliggande dotterbolag. Vidare kan bolaget äga fartyg genom "deltakerlignede selskaper", såsom kommanditbolag och partrederier samt genom NOKUS-företag, d.v.s. norskkontrollerade företag hemmahörande i lägs katteland.
- Företaget skall äga eller hyra fartyg för användning i verksamheten. Ett rederi som enbart opererar inhyrt tonnage omfattas inte av systemet.
- Företaget får inte bedriva annan verksamhet än sjöfart.
- Företaget får inte ha några anställda. Detta innebär att personalfunktionerna måste ombesörjas av ett fristående managementföretag.

Tyskland

Även den tyska regeringen har tagit intryck av utvecklingen i Nederländerna och har presenterat en sjöfartspolitisk plan som innehåller följande konkurrensförbättrande åtgärder för tysk rederinäring.

- Införande av tonnagebeskattning för fartyg sysselsatta i internationell trafik.

-
- Reduktion med 40 procent av rederiernas lönekostnader för tyska sjömän på fartyg i internationell trafik genom lindrad beskattning av ombordinkomster.
 - Revidering av gällande bemanningskrav så att fler utländska sjömän kan anställas på tyska fartyg. Befälhavaren skall dock även fortsättningsvis vara tysk medborgare.
 - Reduktion av rederiernas sociala kostnader för utländska sjömän på tyska fartyg.
 - Anpassning av lagstiftningen på sjösäkerhetsområdet till de minimikrav som följer av gällande internationella bestämmelser (IMO-konventioner).

Det nya systemet för fastställande av storlek och sammansättning av besättningen skall grundas på användnings- och fartområdena för fartyget samt andra särskilda omständigheter.

De åtgärder som omfattar skattelagstiftningen ingår som en del i en större genomgripande skattereform som för närvarande övervägs. Det är för närvarande oklart när de planerade skattereformerna på sjöfartsområdet kan träda i kraft.

Danmark

I Danmark finns sedan 1988, vid sidan av det ordinarie skeppsregistret, ett Dansk Internationalt Skibsregister (DIS). Genom registrering av ett fartyg i DIS kan ett rederi anställa utländska sjömän och därvid tillämpa sådana löne- och anställningsvillkor som t ex gäller i utlänningarnas hemländer. Vidare gäller att dansk sjömansskatt inte utgår på inkomst som intjänats ombord på ett DIS-fartyg.

Fartyg som är införda i DIS registret fick tidigare inte gå i dansk kustfart, d.v.s. de fick inte transportera gods eller passagerare mellan två danska hamnar. De fick inte heller gå i fart som övervägande ägde rum mellan danska hamnar och ett i lagstiftningen angivet område i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen.

Ett danskt rederi som ville bedriva nu angiven trafik var därför hänvisat till att utföra den med hjälp av ett i det ordinarie danska skeppsregistret intaget fartyg. För ett sådant fartyg gäller inte de förmåner som finns i DIS.

Enligt den inom EU gällande cabotageförordningen skall medlemsländerna under en övergångstid gradvis avveckla alla restriktioner för cabotage, d.v.s.

rätten för ett medlemslands fartyg att utföra kustfart mellan två hamnar i en annan medlemsstat. Fr.o.m. den 1 januari 1997 gäller dock att ett fartyg måste ha rätt att bedriva kustfart i sitt hemland för att få lov att bedriva cabotagetrafik i andra medlemsländer. Eftersom DIS-fartyg inte fick bedriva dansk kustfart, skulle de härigenom komma att utestängas från cabotagetrafik i andra EU-länder.

I syfte att stärka DIS-fartygens europeiska konkurrensförmåga har därför det danska Folketinget beslutat att upphäva fartområdesbegränsningen i lagen om DIS beträffande lastfartyg. Däremot kvarstår begränsningen för passagerarfartyg.

Ändringar innebär för lastfartygens del att de får rätt att gå i dansk kustfart, kan fortsätta att bedriva cabotagetrafik i andra EU-länder och nu får tillträde till tidigare stängda marknader i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen.

Den genomförda lagändringen är således mer vittgående än att enbart garantera DIS-fartygen en fortsatt rätt till cabotagetrafik i andra EU-länder. Den innebär också att DIS-fartygens konkurrensförmåga stärks i dansk inrikestrafik samt i trafik i Danmarks närområde.

För passagerarfartygens del har däremot ingen ändring av fartområdesbegränsningen skett. Å andra sidan har denna begränsning redan tidigare kringgås genom s.k. trekantstrafik. Ett exempel härpå är trafiken mellan Köpenhamn och Oslo. En färja som enbart anlöper dessa städer kan inte registreras i DIS. Genom att låta färjan även anlöpa en tredje hamn, nämligen Helsingborg, föreligger inga hinder mot att registrera färjan i DIS.

Ett danskt rederi som inbefraktar ett utländskt fartyg på bareboat-basis har rätt att registrera fartyget i danskt skeppsregister. Denna möjlighet till omregistrering av fartyget kan innebära vissa affärsmässiga fördelar för rederiet samt ha en positiv effekt för sysselsättningen av danskt sjöfolk.

Finland

Det finska trafikministeriet har utarbetat en promemoria med förslag till införande av tonnagebeskattning. Enligt förslaget skall skatten bestämmas med ledning av fartygets bruttotonnage och kunna variera inom intervallet FIM 15 000 till 50 000. Avsikten är att på sikt åstadkomma en nollbeskattning.

Förslaget är nu föremål för diskussioner mellan trafik- och finansministerierna.

När det gäller den allmänna företagsbeskattningen har finansministeriet presenterat ett förslag om skärpning av reglerna för avskrivning av anläggningstillgångar.

Förslaget innebär att avskrivningstiden skall bli längre och avskrivningsprocenten lägre än vad som är fallet idag. Härigenom skulle en större del av företagets vinster gå till beskattning. Ett genomförande av förslaget skulle innebära en skärpning av rederiernas beskattning, eftersom fartygen utgör en väsentlig del av rederiernas anläggningstillgångar.

Frankrike

I Frankrike, som sedan tidigare har ett andra register inrättat på Kerguelen, har parlamentet under 1996 genomfört vissa ändringar av skattelagstiftningen, vilka syftar till att öka tillgången på riskkapital till rederinäringen så att det kan ske en förnyelse av det franska tonnaget. Ändringarna innebär att såväl företag som enskilda personer ges rätt till skatteavdrag för kapital som investeras i partrederier för anskaffning av nya eller begagnade fartyg. De närmare villkoren härför är i huvudsak följande.

- Ensamstående personer får göra skatteavdrag med upp till FFR 500 000 och ett gift par med tillsammans FFR 1 000 000.
- För företag finns däremot inte några avdragsbegränsningar. Det anses som angeläget att industrin engagerar sig inom sjöfarten genom att satsa riskvilligt kapital. Rederier och andra företag med direkt sjöfartsanknuten verksamhet är dock inte berättigade att göra skatteavdrag. 20 procent av fartygsvärdet måste ägas av det rederi som utövar driften av fartyget.
- Investeringen måste göras före den 31 december 2000 och avse annat handelsfartyg än passagerarfartyg.
- Fartyget måste levereras senast 30 månader efter gjorda kapitalinsatser och det måste användas i minst åtta år.
- En partrederiandel måste behållas t.o.m. den 31 december det fjärde året efter det att fartyget levererats.
- Fartygen måste bemannas med EU-medborgare. Befälhavaren skall vara fransk medborgare.

-
- Varje partrederiprojekt måste godkännas i förväg av myndighet för att kvalificeras som avdragsobjekt.

EU-kommissionen har godkänt stödåtgärderna. Den franska handelsflottan beräknas öka med 20 fartyg årligen genom reformen. Det bör uppmärksammas att den nya franska regeringen under hösten 1997 har beslutat upphäva skattereformen. Avsikten är dock att den skall ersättas av andra stödåtgärder till rederinäringen men regeringen har ännu inte presenterat några förslag till sådana åtgärder.

Italien

Den italienska redareföreningen och de ombordanställdas organisationer träffade en överenskommelse i november 1996 om åtgärder för att öka den italienska rederinäringens konkurrenskraft. Överenskommelsen innehåller förslag om inrättande av ett internationellt skeppsregister samtidigt som sysselsättningskyddet för italienskt sjöfolk skall upprätthållas i så stor utsträckning som möjligt.

På grundval av överenskommelsen har regeringen förelagt parlamentet ett antal lagförslag, bl.a. ett om inrättande av ett internationellt skeppsregister.

Genom det nya registret blir det möjligt att bemanna italienska fartyg - med undantag för befälhavare och maskinchef - med besättningar från tredje land. Sådana utländska besättningar kan anställas på "lokala villkor", dock att gällande ITF-normer för löner och anställningsvillkor måste iakttas.

En särskild nämnd skall avgöra sammansättningen av de ombordanställda på varje fartyg. Enligt en överenskommelse mellan italienska redareföreningen och de ombordanställdas organisationer skall åtminstone sex besättningsmedlemmar, inklusive befälhavaren, vara bosatta i ett land inom EU.

Bland förslagen ingår att rederibeskattningen mildras. Det genomsnittliga skattetrycket reduceras till 34,5 procent under 1998 och till 26,6 procent under 1999.

Som ett alternativ till traditionell rederibeskattning föreslås införande av tonnageskatt. Vidare föreslås att rederiernas socialavgifter minskas. En ytterligare förbättring är att en nu gällande skatt på sex procent av inbetalda försäkringspremier föreslås bli avskaffad. Parlamentet beräknas fatta beslut i frågorna under våren 1998.

Belgien/Luxemburg

Efter en gemensam framställan av den belgiska redareföreningen och de ombordanställdas organisationer har den belgiska regeringen vidtagit ett antal lagstiftningsåtgärder som syftar till att reducera bemanningskostnaderna på fartyg registrerade i Belgien eller Luxemburg. Rederierna har i gengäld åtagit sig att garantera ett visst sysselsättningsskydd för ombordanställda sjömän.

De vidtagna statliga åtgärderna består framförallt i minskade socialavgifter och ändrade bemanningsregler. Frågan om lättnader i rederibeskattningen, inklusive införande av tonnagebeskattning, övervägs för närvarande inom regeringen.

Portugal

I syfte att förhindra fortsatt utflaggning av fartyg från Portugal har ett andra register inrättats, International Shipping Register of Madeira (MAR). Fartyg av alla nationaliteter kan registreras i MAR.

Med registrering av fartyg i MAR följer bl.a. följande.

- Rederiet och de ombordanställda är inte skyldiga att erlagga socialavgifter.
- Rederiet är befriat från att erlagga skatt för överskott i verksamheten eller för realisationsvinster vid försäljning av fartyg.
- Rederiets aktieägare är befriade från att erlagga skatt på utdelningar från rederiet.
- Rederiets ombordanställda är skattebefriade för sjöinkomster.

Vissa av de nämnda skattelättnaderna förutsätter att fartyget används i internationell trafik. Fartyg registrerade i MAR tillåts numera bedriva inrikestrafik utmed den portugisiska kusten.

Storbritannien

I Storbritannien har möjligheten att skjuta upp beskattningen av realisationsvinster vid försäljning av fartyg förbättrats. Sådana vinster kan nu utnyttjas för avskrivning på ersättningsfartyg som anskaffas senast sex år från försäljningen.

Vidare har det statliga stödet för utbildningsinsatser inom sjömansyrket förbättrats.

Vice premiärminister John Prescott har nyligen uttalat att den brittiska regeringen är beredd att vidta åtgärder för att förbättra situationen för brittisk sjöfart. Några konkreta förslag har emellertid ännu inte presenterats.

Spanien

Spanien har tidigare inrättat ett andraregister genom skeppsregistret på Kanarieöarna. Villkoren enligt detta register har nyligen förbättrats enligt följande.

- Det statliga stödet för att minska rederiernas bemanningskostnader genom reducerade inkomstskatter och socialavgifter har höjts.
- Fartyg tillåts numera operera i spansk inrikestrafik vid transport av strategiska produkter

4. Den svenska sjöfartsnäringens omfattning och struktur

4.1 Sjöfartsnäringen i korthet

Svensk sjöfart är inte enbart svenskflaggade fartyg, även om dessa är det mest uppenbara uttrycket för den svenska sjöfartsnäringen. Sjöfartsnäringen är den del av svenskt näringsliv och förvaltning som är sysselsatt med sjöfart eller sjöfartens behov av servicetjänster och underleverantörsförsörjning. Det handlar om hamn- och stuveritjänster, farledsservice, lotsning, isbrytning m m , olika förnödenheter, varvstjänster, kapitalförsörjning, försäkringar, mäklari, liksom utbildning, forskning och utveckling inom sjöfartsområdet. I den Sjöfartspolitiska utredningen uppskattades det ungefärliga antalet sysselsatta inom hela sjöfartsnäringen till ca 60 000 personer.

Drygt 520 företag med tillsammans ca 27 000 anställda 1993 och en omsättning på ca 43,5 miljarder kronor var verksamma inom rederier, agenturer, hamnar, varv och underleverantörsföretag, d v s det vi traditionellt räknar till sjöfartsnäringen. Drygt 30 000 personer beräknades vara sysselsatta med att direkt eller indirekt förse sjöfartsnäringen med varor och tjänster, bl a transportföretag, petroleumindustrin, verkstadsindustrin etc.

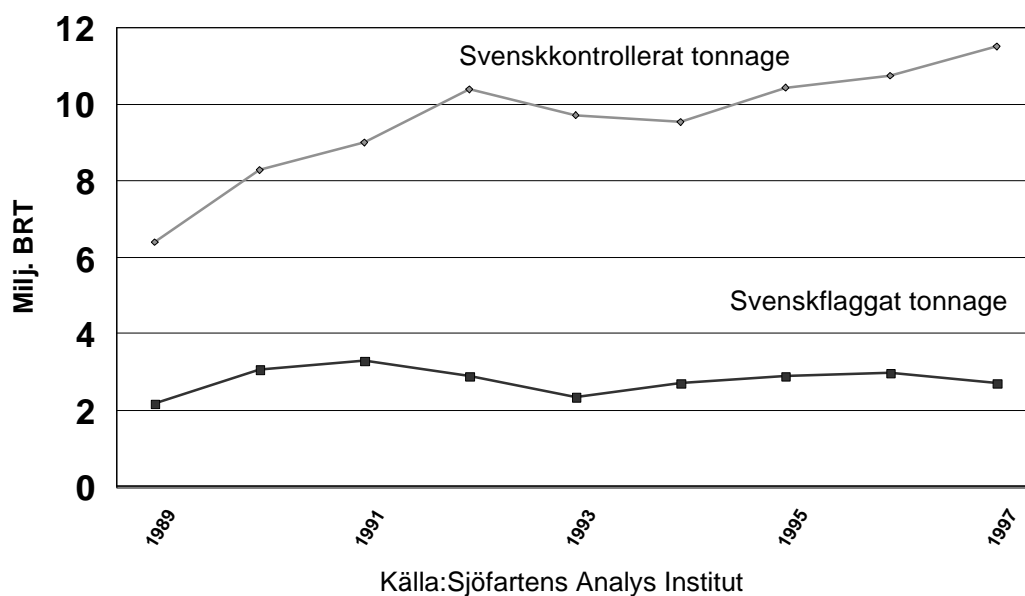
Kännetecknande för den svenska sjöfartsnäringen är att den totalt sett är av begränsad omfattning, men med många och nära beroenden till andra verksamheter och därmed också känslig för även små störningar. Den arbetar i en av de mest internationella och hårt konkurrensutsatta näringar som finns.

4.2 Den svenskkontrollerade handelsflottan

Svenska rederier bedriver verksamhet med egna svenskregrerade fartyg, inhyrda svenska eller utlandsregrerade fartyg eller utlandsregrerade fartyg som ägs av utländska dotterbolag till svenska rederier. Den svenskkontrollerade handelsflottan kan alltså delas in i två delar, svenskflaggade resp utlandsflaggade.

Den svenskflaggade flottans omfattning i antal och bruttodräktighet under de senaste tio åren framgår av figuren nedan. Den "svenska" utlandsflaggade flottan är svår att exakt ange i antal och storlek.. Sveriges Redareförening redovisar uppgifter över dessa fartyg som använts i figuren.

DEN SVENSKA HANDELSFLOTTAN >100 bruttoregister-ton



4.3 Senare års förändringar i det svenska registret

Det finns flera, sett från konkurrenssynpunkt, viktiga förhållanden som påverkar valet av register.

- Ett nationellt register kan förknippas med tradition och kvalitet sedan lång tid och ge fartyg i registret en marknadsfördel. Idag har också flera av de internationella registren ett gott renommé.
- Kostnader för arbetskraft, fackliga förhållanden, lagar, avtal och andra regelverk som påverkar kostnadsläget.
- Rekrytering av arbetskraft och utbildningsfrågor som påverkar den långsiktiga konkurrenskraften.
- Rederiets egna traditioner, policy, erfarenheter och kunskap.

Reduceringen av antalet fartyg i det svenska registret startade med de större fartygen där kostnadsnackdelen var störst. I takt med att rederierna fått erfarenheter och kunnat bygga upp ett förtroende kring sitt eget företag fortsatte utflaggningen av dessa fartyg.

Trots betydande kostnadsnackdel har emellertid mindre fartyg som seglar i Europatrader stannat kvar i det svenska registret. Med Sveriges deltagande i EU och harmoniseringen av stödformerna inom EU försvinner successivt de olika fördelar som svenskt register trots allt representerat för de svenska rederierna och kostnadsnackdelen blir allt betydelsefullare för valet av flagg.

För svensk del, liksom för övriga stater inom EU, är från konkurrenssynpunkt den viktigaste anledningen till att vårda ett nationellt register utbildningen och rekryteringen till sjöfartsnäringen i vid mening. För svensk del tillkommer också beredskapsaspekten. Visserligen kan de svenska rederierna, via annan EU-flagg och på den öppna internationella marknaden rekrytera sin arbetskraft i fortsättningen. Men med allt färre svenskar i näringen är den långsiktiga konkurrenskraften och möjligheterna att förse nationella intressen med en sjöfartskompetens klart hotad. Samma hot gäller för varje enskilt land inom EU liksom för hela Europa. Det är mot denna bakgrund som EU:s riktlinjer för stöd till sjöfarten skall ses.

Huvudskälet till att fartygen förs in eller ut ur registret är ägarförändringar. Under åren 1989-1996 har 177 fartyg (< 1 000 dwt) antingen köpts eller sålts till utlandet. Ren in- och utflaggning, d.v.s. när fartyget förs in respektive ur det svenska registret, utan förändring av ägarkontrollen, förekom under samma period i 85-90 fall.

Osäkerheter kring ägarkontrollen av fartyg hänger ihop med svårigheterna att avgöra om de utländska bolag som köpt respektive sålt fartygen har svenska ägarintressen. Förseningar i registreringarna av köp och försäljningar gör det också svårt att exakt ange vad som är köp- och försäljning av fartyg och vad som är ren in- respektive utflaggning.

Generellt sett är all inflaggning, oavsett den har skett i samband med köp eller inte, resultat av ett medvetet övervägande från rederiets sida, där för- och nackdelarna med svensk flagg har vägts mot för- och nackdelarna med att registrera fartyget under annan flagg.

Svenska rederier beslutade under perioden 1989-1996 att registrera in 139 fartyg (> 1 000 dwt) i det svenska fartygsregistret, varav 99 i samband med köp av nya eller begagnade fartyg.

Under samma period valde svenska rederier att överföra 47 fartyg från det svenska registret till utländska register. Övriga överföringar (78 fartyg) beslutades av utländska rederier i samband med köp av svenska fartyg.

Antalet inregistreringar var störst 1989, då rederistödet i sin nuvarande form infördes. Antalet inregistreringar sjönk därefter till 1994, med undantag för hösten 1993, då beslut togs om att förlänga stödet. Under 1995 och 1996 ökade åter inflaggningarna.

Under 1997 inregistrerades 9 och avregistrerades 30 fartyg (> 1000 dwt) i det svenska skeppsregistret. Det kan jämföras med situationen 1995 och 1996 då 24 respektive 18 lastfartyg inregistrerades samtidigt som 9 respektive 10 lastfartyg avfördes från registret. Nettotillväxten i den svenskflaggade flottan 1995 och 1996 med 15 respektive 8 fartyg förbyttes med andra ord i en nettominusning med 21 fartyg under 1997, vilket innebar att antalet fartyg (> 1000 dwt) i det svenska registret uppgick till 242 fartyg om sammanlagt 2,0 miljoner dwt.

Merparten av denna nettominusning bestod i en ren utflaggning av fartyg, utan samband med några reella ägarförändringar. Under de senaste tre åren har inflaggningen av fartyg minskat kraftigt, samtidigt som utflaggningen har ökat. Under 1997 var det framförallt mindre fartyg (< 10 000 dwt) som svarade för merparten av utflaggningarna. En stor del av dessa utgjordes av torrlastfartyg. Totalt 10 fartyg överfördes till det norska internationella registret och 1 fartyg till det holländska registret.

Antalet köp och försäljningar av fartyg har däremot varit i stort sett konstant de senaste tre åren, men till skillnad från tidigare var antalet sålda fartyg under 1997 större än antalet köpta fartyg och bidrog därigenom till nettominusningen i den *svenskregistrerade* flottan.

Tabell 4.1 Förändringar i det svenska registret 1997 fördelade på motiv och fartygstyp

	Nyregistrering			Avregistrering			
	Köp	Inflaggning	Σ	Försäljning	Utflaggning	Hyra	Σ
Tank	3	0	3	4	0	1	5
Bulk/Torr	0	0	0	0	13	2	15
RoRo	1	0	1	0	4	0	4
Container	1	0	1	0	0	0	0

Färjor	3	1	4	2	4	0	6
Summa	8	1	9	6	21	3	30

Listan över fartyg som har beställts av svenska rederier omfattade vid 1997 års utgång 42 last- och passagerarfartyg om sammanlagt 2,2 miljoner dwt, varav 21 råolja- och produkttankers om sammanlagt 2 miljoner dwt. Flertalet av dessa skall levereras i år eller nästa år. Av de beställda fartygen kommer ett 10-tal att operera inom marknadsområden och rederier där det idag förekommer svenskregistrerade fartyg.

I den utlandsregistrerade svenskkontrollerade flottan inträffade också stora förändringar under 1997, främst orsakade av att svenska rederibolag flyttade från Sverige i samband med bolagsförsäljningar. Cirka 30 utlandsregistrerade fartyg om sammanlagt 2,5 miljoner dwt lämnade under 1997 svensk kontroll.

5. Utvecklingen av konkurrenskraften

5.1 Metod vid beräkningen av konkurrenskraften

Globalisering och avreglering av de internationella marknaderna och ökad världshandel skapar kortsiktigt problem för de länder vars kostnadsläge överstiger den nivå som deras produktivitet kan motivera. Det kan vara skatter eller andra förhållanden som ligger bakom. Den ökade internationaliseringen påverkar i särskilt hög grad sjöfarten men även andra näringar.

Genom att internationella register med lokala avtal i dag dominerar marknaden för arbetskraft har sjöfartens arbetskraftsmarknad blivit helt internationell. Det har medfört att den internationella sjöfarten idag i allt större omfattning drivs utan nationella skatter och sociala kostnader.

Sjöfartsnäringen i framför allt industriländerna omfattas dock fortfarande av olika nationella regelverk som påverkar kapital- och/eller arbetskraftskostnaderna. Även om effekten av de olika reglerna och subventionerna är små sett i relation till hela omsättningen så kan det vara helt utslagsgivande på marginalen för konkurrenskraften och för lönsamheten för enskilda rederier.

Ovanstående utveckling har för länder som Sverige, som opererar med ett nationellt register med nationella arbetsmarknadsvillkor, inneburit att deras flottor minskat kraftigt. Processen startade med de större tonnage och har fortsatt till att idag även omfatta mindre fartyg som opererar i internationell regional trafik. Den stora spridningen i arbetskraftskostnaderna tillsammans med internationaliseringen och avregleringen av sjöfarten framför allt inom EU har medfört att rederier som opererar under nationellt ogynnsamma kostnadsnivåer kan flytta verksamheten till andra register.

Beroende på fartygstyp, storlek, ålder och anskaffningsvärde m m kan kostnadsandelen för olika produktionsfaktorer variera kraftigt för enskilda fartyg. Kapitalandelen kan variera från 20 -70 % och bemanningskostnaden från 5-30 %. Priset för dessa faktorer liksom priset för material och tjänster sätts på en helt internationell marknad där efterfrågan och utbud styr prissättningen. Det enskilda rederiets skicklighet är avgörande för konkurrenskraften vid upphandlingen av kapital, material och tjänster. Det är också det enskilda

rederiets skicklighet som avgör försäkringskostnadernas nivå m m och inte vilken flagg som fartyget seglar under.

En jämförelse mellan svenskregistrerade fartygs kostnadsläge och våra grannländers är relevant enbart vad avser arbetskraftkostnaden. SAI har analyserat arbetskraftskostnaden för 20 olika svenskflaggade fartyg och visat att det finns betydande skillnader även under svensk flagg för likvärdiga fartyg. Spridningen kan uppgå till 15 % kring medelvärdet. För t.ex. ett mindre bulkfartyg på ca 5000 dwt kan årskostnaden ligga mellan 3,8 och 4,8 miljoner kronor. Det finns ingen anledning att anta att skillnaderna inte skulle vara stora också under andra register.

Att kostnaden under samma flagg kan variera beror bl a på

- typ och storlek av fartyg
- skillnader i besättningsstorlek
- olika avtal
- olika managementfilosofier
- olika underhållsfilosofier
- ägandeformer
- olika marknadsförhållanden och typ av last
- skatteregler

Att jämföra kostnaden mellan enskilda svenskflaggade fartyg och fartyg under annan flagg kan därför ge missvisande indikationer på det relativa kostnadsläget mellan olika register.

För att analysera skillnaden i kostnadsläge har SAI använt existerande fartyg fördelat på 3 bulkfartyg på 4-5000 dwt, 3 produkttankfartyg på 7-8000 dwt och 3 ro-ro-fartyg på 10-15000 dwt.

Samtliga fartyg seglar under svensk flagg med europaavtal och dagens rederistöd. Flera olika rederier har lämnat underlag för beräkning av arbetskraftskostnaderna under följande förutsättningar.

-
- Svenskt register (SR29) med återbetalning av personskatt och 29 000 i sociala avgifter
 - Svenskt register (SR58) med återbetalning av personskatt och 58 000 i sociala avgifter.
 - Svenskt register (SR58TAP) som 2 ovan med avtal om tillfällig anställning (TAP)
 - NIS = Norskt Internationellt Register med refusion och säkerhetsbesättning
 - NR = Nederländskt Register
 - DIS = Dansk Internationellt Register med "nettolön"

Kalkylerna har stämts av mot varandra och mot uppgifter från flera olika källor som också utgjorde underlag för förra årets konkurrensstudie.

Vidare har uppgifter om 11 olika fartyg angående utbetalda arbetskraftsersättningar reducerade med återbetalning för skatt och sociala avgifter hämtats från Rederinämnden och använts för att fastställa både kostnadsökningen mellan åren 1994 -1997 och kostnadsnivån.

Rederinämndens uppgifter avser utbetalda ersättningar och kan variera kraftigt över åren för enskilda fartyg beroende på uttag av vederlag. Det går följaktligen inte att direkt använda nämndens uppgifter som ett mått på kostnadsförändringen enskilda år.

Utöver Rederinämndens uppgifter har rederiernas egna beräkningar över kostnadsökningen 1997 och 1998 använts av SAI.

SAI har, baserat på ovanstående material, beräknat kostnadsökningen för 1998 under de olika flaggalternativen och jämfört den framräknade kostnadsnivån med läget 1997 under svensk flagg och med nuvarande återbetalningsnivåer. Samtliga fartyg har summerats till ett totalindex .

Fördelningen mellan nationella och icke nationella besättningsmedlemmar utgör vanligt förekommande exempel. Känsligheten i kostnadsläget för olika kombinationer av nationalitet på manskaps- och befälsbefattningar har också analyserats. Resultatet av känslighetsanalysen visar att utfallet i stort blir det samma oavsett om det är befäl eller manskap som antas utgöra icke nationell

besättning så länge den totala fördelningen är den samma. De besättningskombinationer som redovisas i kalkylerna skall enbart ses som räkneexempel

5.2 Kostnadsutvecklingen

Under 1997 ökade återbetalningarna av skatt från Rederinnämnden baserade på 9 fartyg med 12 %. Den kraftig ökningen kan till stor del tillskrivas skatteomläggningen som medfört att inestående vederlag tagits ut för att slippa högre marginals katt under 1998. För att eliminera denna effekt har vederlaget för 1997 antagits till samma nivå som 1996. Efter korrigeringen blev kostnadsökningen 5 % 1997.

Liksom för industrin i övrigt har ökningen av arbetskraftskostnaden under svensk flagg uppvisat en nedåtgående tendens under senare år. Generellt ligger dock ökningen i arbetskraftskostnaden över den svenska industrins genomsnitt.

Orsaken till den högre ökningen av arbetskraftskostnaden för sjöfolk torde kunna förklaras av att den svenska arbetsmarknaden för sjöfolk, framför allt för sjöbefäl, är liten och att det finns en tilltagande internationell brist på utbildat befäl.

Den bedömda nettoökningen under 1998 på 5 % innehåller också en kompensationsfaktor för skatteomläggningen vars storlek är svår att fastställa.

Kronan förstärktes under 1996 från i genomsnitt 7,1 kronor per dollar 1995 med 6 % till 6,7 kronor per dollar, d.v.s. kostnadsläget försämrades i USD med lika mycket. Under 1997 förstärktes USD med 13 % till 7,7 kronor och kostnadsläget förbättrades i motsvarande mån.

Tabell 5.1 Kostnadsökning för arbetskraft, procentuell förändring

	1995	1996	1997	1998P
Svenska löner	9	7	5	5
USD löner	-3	-3	-4	-5
Netto förändring	6	4	1	0
Kursförändring		6	-13	0
Netto inklusive kurs		10	-12	0
Källa Sjöfartens Analys Institut Notera att minustecken betyder förstärkt konkurrenskraft				

Med internationella löneökningar 1996 och 1997 i USD på 3 % respektive 4% samt svenska ökningarna med 7 % respektive 5 % blir nettot inklusive växelkursförändring en försämring av kostnadsläget 1996 med 10 % och en förbättring med 12 % under 1997. Jämförelsen förutsätter en helt svensk besättning eller en helt USD-baserad besättning.

Rensas engångseffekter bort från den svenska ökningen i arbetskraftskostnaden är trenden nedåtgående samtidigt som den internationella USD-baserade lönenivån framför allt för sjöbefäl är uppåtgående på grund av bristen på kvalificerat befäl.

Löneskillnaden mellan olika nationaliteter på befälssidan är också på väg att minska. Trenden mot stigande löner för befäl i USD försvagas dock sannolikt de närmaste åren på grund av valutakrisen i Fjärran Östern och den stora betydelse som försörjningen av arbetskraft från Filippinerna har.

På längre sikt talar utvecklingen för en utjämning i arbetstider och lönekostnader för de mer högt utbildade befattningshavarna ombord. Framför allt kommer detta att bli påtagligt i mindre och medelstora fartyg i takt med att ny teknik tas i bruk. Reduceringen av bemanningen fortsätter men det är en långdragen process som framför allt styrs av i vilken takt som gamla fartyg ersätts.

Bedömningen våren 1997 var att sannolikheten var stor för att det relativa kostnadsläget för svensk flagg skulle förbättras under 1997 med 8-10 % och försämrats 1998 med 5-10 %, framför allt genom en starkare krona och att försämringen skulle bestå även 1999. Förbättringen 1997 blev 12 % beroende på att kronan fortsatt var svag gentemot USD. Bedömningen förutsatte inga förändringar i sjöfartspolitik och helt svensk besättning med återbetalning av skatt och 29 000 kr i bidrag till sociala kostnader jämfört med en helt utländsk USD-baserad besättning.

Sedan den förra analysen av konkurrenskraften har SSK-utredningen föreslagit en höjning till 58 000 kr i bidrag till sociala kostnader. Regeringen har vid flera tillfällen uttalat sin vilja att behålla svensk sjöfart och noterat sjöfartens särart och att särskilda lösningar krävs. Sjöarbetsmarknadens parter har kommit överens om formerna för tillfälligt anställd utländsk arbetskraft ombord.

I det följande beräknas därför det relativa kostnadsläget för fartyg under svensk flagg även med sådana villkor jämfört med fartyg under dansk, norsk och holländsk flagg.

5.3 Beräknad arbetskraftskostnad under olika register 1998

Vid jämförelser av arbetskraftskostnaden mellan en helt svensk besättning under nuvarande villkor och en utländsk besättning med USD-baserad lön betyder förändringar i kurserna mycket för utfallet. I takt med att användningen av besättningar med lön både i kronor och USD ökar minskar denna effekt.

Vid jämförelsen mellan svensk flagg med nuvarande stöd och NIS, DIS samt nederländsk flagg våren 1997 bedömdes kostnadsnackdelen till i genomsnitt ca 45 %. Nederländsk flagg var något billigare än de övriga flaggorna. Förklaringen var att det generellt sett ofta ingår fler icke nationella besättningsmedlemmar under nederländsk flagg än under NIS med refusionsordning eller DIS.

Tabell 5.2 visar en jämförelse baserad på tre typer av fartyg, ett ca 7000 dwt produkttankfartyg, ett 4000 dwt bulkfartyg och ett 14000 dwt ro-ro-fartyg.

Beräkningen är baserad på tre fartyg av varje typ. Vid jämförelsen mellan flaggorna är det väsentligt att beakta att spridningen i kostnaderna mellan fartyg av samma typ och storlek under svensk flagg kan uppgå till ca 1 miljon kronor. De värden som anges representerar ett genomsnittligt värde

Kostnadsökningen netto för år 1998 under svensk flagg beräknas till 5 %. Svensk flagg har räknats upp till 1998 års nivå med 29 000 kr i bidrag till sociala avgifter, ett andra alternativ med 58 000 kr i bidrag och ett tredje alternativ med tillfälligt anställda med sk TAP-avtal. Kostnaden 1998 under svensk flagg med nuvarande villkor har satts till 100 och samtliga alternativ har jämförts med detta

Alternativen i kolumn 3 och 4 är teoretiska i den meningen att några fartyg med sådana villkor inte seglar i dag. Kalkylerna visar dock att med de nya villkor som idag är på väg att genomföras minskar kostnadsnivån ner till en nivå som är likvärdig med DIS och NIS med refusionsordning.

Tabell 5.2 Årskostnad arbetskraft för olika fartygs typer och register 7,5 SEK/USD

Kolumn	1	2	3	4	5	6	7
Befattning/Register	SR29	SR29	SR58	SR58TAP	NIS	HR	DIS
	1997	1998	1998	1998	1998	1998	1998
Årskostnad							
P-Tank 7000 dwt	6 340	6 657	5 961	4 249	4 736	3 717	4 536
Bulk 4000 dwt	3 990	4 190	3 784	2 909	3 035	2 368	2867
RoRo 14 000 dwt	6 530	6 857	6 161	4 745	4 820	3 901	4 977
Index							
P-Tank 7000 dwt	95%	100%	90%	64%	71%	56%	68%
Bulk 4000 dwt	95%	100%	90%	69%	72%	57%	68%
RoRo 14 000 dwt	95%	100%	90%	69%	70%	57%	73%
Genomsnitt	95%	100%	90%	67%	71%	56%	70%
Differens 1000 SEK							
P-Tank 7000 dwt	0	-317	379	2 091	1 605	2 623	1 804
Bulk 4000 dwt	0	-200	207	1 082	956	1 622	1 124
RoRo 14 000 dwt	0	-327	370	1 786	1 711	2 629	1 553
1. SR29 = Svenskt register med återbetalning av personskatt och 29.000 i socialt 2. SR29 = Prognos svenskt register med återbetalning av personskatt och 29.000 i socialt 3. SR58 = Prognos, minus personskatt och 58.000 socialt samt 5 % kostnadsökning netto 4. SR58TAP = Som 2 ovan med avtal tillfällig anställning 5. NIS = Norskt Internationellt Register med refusion och säkerhetsbesättning 6. NR = Nederländskt Register 7. DIS = Dansk Internationellt Register med "nettolön" Arbetskraftskostnad = Nettolönen + personskatt + sociala kostnader inkl övertid samt semesterersättning							

6. Sjöfartsverkets bedömning

6.1 Sjöfartsmarknaden

Under 1997 växte världsekonomin med ca 4%, och världshandeln med ca 8% samt de sjöburna transporterna med nära 5%. Den snabbaste ökningen i de sjöburna volymerna redovisades inom containertrafiken, som ökade med 8%.

Under hösten fortsatte den positiva utvecklingen fram tills dess att Asienkrisen bröt ut på allvar i oktober med sjunkande börskurser och valutor. Deprecieringen av valutorna har stärkt konkurrenskraften hos de asiatiska länderna och ökat deras export till Europa och USA.

Med ett ökat utbud av torrbulk- och containerfartyg under 1998-99 väntas inga stora förbättringar i de genomsnittliga fraktratena. Nettotillväxten i stortankflottan blir däremot försumbar och med en efterfrågetillväxt på 1,6% väntas tankmarknaden bli den enda som förbättrar sin intjäning under 1998-99.

De sjöburna godsvolymererna på Sverige ökade 1997 med 6,9% jämfört med 1996. I volym motsvarade det en ökning med 8,5 miljoner ton. Gods som transporterades på lastfartyg ökade med 5,1%, medan godset som transporterades med färjor ökade med 12,4% i ton. Fördelat på lastfartyg och färjor motsvarar det 4,8 respektive 3,7 miljoner ton. Den totala volymen sjöburet gods uppgick således till 131,6 miljoner ton. Tillväxten kommer sannolikt att bli lika god under 1998 som under 1997.

6.2 Kostnadsläget för svenskflaggade fartyg

Det relativa kostnadsläget (kostnadsökning i Sverige jämfört med den internationella kostnadsökningen) för svenskflaggade fartyg med nuvarande stöd försämrades med 10 % under 1996, förbättrades med 12 % under 1997 och förväntas bli oförändrat 1998 förutsatt samma USD-kurs 1998 som 1997.

Den sammantagna bedömningen av arbetskraftskostnaden för fartyg registrerade i det svenska registret jämfört med fartyg registrerade i det nederländska och det norska internationella registret (NIS) samt det danska (DIS) med representativa kombinationer av besättningar visar på en i stort sett oförändrad kostnadsnackdel jämfört med våren 1997.

6.3 Förändringar i det svenska registret

Under 1997 inregistrerades 9 och avregistrerades 30 fartyg (> 1000 dwt) i det svenska skeppsregistret. Det kan jämföras med situationen 1995 och 1996 då 24 respektive 18 fartyg inregistrerades samtidigt som 9 respektive 10 fartyg avfördes från registret. Nettotillväxten i den svenskflaggade flottan 1995 och 1996 med 15 respektive 8 fartyg förbyttes i en nettominskning med 21 fartyg under 1997, vilket innebar att antalet fartyg (> 1000 dwt) i det svenska registret vid utgången av 1997 uppgick till 242 fartyg om sammanlagt 2,0 miljoner dwt.

Merparten av denna nettominskning bestod i ren utflaggning av fartyg, utan samband med några reella ägarförändringar. Under 1997 var det framför allt mindre fartyg (< 10 000 dwt) som svarade för merparten av utflaggningarna. En stor del av dessa utgjordes av äldre torrlastfartyg. Totalt 10 fartyg överfördes till det norska internationella registret (NIS) och 1 fartyg till det nederländska registret.

Antalet köp- och försäljningar av fartyg har däremot varit i stort sett konstant de senaste tre åren, men till skillnad från tidigare var antalet sålda fartyg under 1997 större än antalet köpta fartyg och bidrog därigenom till nettominskningen i den svenskregistrerade flottan.

6.4 En möjlig utveckling

Sedan den förra rapporten om konkurrenskraften våren 1997 har utredningen om sjöfartens struktur- och kapitalsituation (SSK-utredningen) i sitt första betänkande i november 1997 (SOU 1997:171) föreslagit en fördubbling av bidraget till sociala kostnader, från 29 000 kr till 58 000 kr. Regeringen har i ett beslut den 6 november 1997 uttalat sin inriktning att genomföra sjöfartspolitiska åtgärder och sjöarbetsmarknadens parter har kommit överens om formerna för att använda tillfälligt anställda ombord (s k TAP-avtal).

Med 58 000 i bidrag till de sociala kostnaderna förbättras kostnadsläget jämfört med NIS, DIS och nederländsk flagg med 10 %. I kombination med TAP-avtal förbättras kostnadsläget med ca 35 %. Det innebär att kostnadsnivån hamnar på samma nivå som under NIS med refusion och DIS. Däremot återstår en nackdel på ca 10 % gentemot nederländsk flagg, beroende på att fler icke europeiska besättningsmedlemmar vanligtvis används under nederländsk flagg.

Om de av regeringen aviserade nya villkoren genomförs blir bedömningen, att över en femårsperiod kan ca 150 fartyg komma att flaggas in och ca 1600 arbetstillfällen ombord att kunna skapas under svensk flagg.

6.5 Hotbilden

Om de planerade förändringarna inte kan genomföras - och framför allt om TAP-avtalet inte går att förverkliga - blir bedömningen att antalet fartyg i det svenska registret kan komma att minska från 260 fartyg 1996 till 215 fartyg 1999. På fem års sikt kan antalet fartyg minska ned till ca 100 och ca 3200 svenska arbetstillfällen förloras inom den svenskflaggade lastfartygsflottan. Fartygen flyttas över främst till registren i våra grannländer. Redan i dag seglar drygt 50 svenskkontrollerade fartyg i dessa register.

Av stor betydelse är också att hela den svenska sjöfartsmiljön kan utarmas genom att rederikontor och olika stöd- och servicefunktioner till sjöfarten lokaliseras utanför Sverige. Vi kan som nation riskera att marginaliseras i det sjöfartspolitiska arbetet inom bl. a. EU med mindre inflytande i viktiga sjösäkerhets- och miljöfrågor.

Med allt färre svenskar inom sjöfartsnäringen försvåras också möjligheterna att rekrytera och bibehålla kompetensen inom viktiga sjöfartsrelaterade arbetsområden, som i och för sig, är oberoende av fartygens nationalitet.

Till detta skall läggas de konsekvenser som bedöms bli följden av att den skattefria försäljningen upphör inom EU den 1 juli 1999. En konsekvensbedömning för den svenska färjenäringen har i dagarna presenterats av SSK-utredningen i det andra betänkandet (SOU 1998:49). Utredaren har kommit fram till att några påtagliga strukturella effekter inte är att förvänta. Däremot blir intäktsbortfallet betydande för flera färjerederier samtidigt som konkurrensen ökar från länder med lägre kostnader. Mellan 700 och 1200 arbetstillfällen kan gå förlorade och ytterligare 500 kan beröras om färjetrafiken mellan Sverige och Finland inte kan läggas om via ett tredje land i full omfattning. Ca 300 arbetstillfällen försvinner inom färjenäringen när den fasta förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn är klar. Utredaren anser mot bakgrund av den ökande konkurrensen att det kan finnas anledning att behandla färjesjöfart på samma sätt som annan stödberättigad sjöfart.

6.6 Den svenska sjöfartspolitiken inför ett kursval

Pågående förändringar i den europeiska sjöfartspolitiken innebär att förutsättningarna för att bedriva rederiverksamhet från de gamla industriländerna förbättras. I takt med att EU:s nya riktlinjer genomförs i de enskilda länderna utvecklas en "Europastandard" och svenska rederier får successivt kunskap och erfarenheter av att arbeta med annan Europaflagg än den svenska. Sveriges medlemskap i EU garanterar också att svenska rederier vid utflaggning/utflyttning får tillgång till samma kostnadsläge och övriga villkor som inhemska rederier i t.ex. Nederländerna och i Norge via EES-avtalet.

Analysen av den svenska rederinäringens konkurrenskraft kan sammanfattas på följande sätt.

- Marknadsförutsättningarna är både regionalt och globalt långsiktigt goda
- Den kommersiella kompetensen är hög
- Det nuvarande kostnadsläget under svensk flagg möjliggör en långsiktig kommersiell uthållighet.
- Om de planerade nya villkoren införs skapas förutsättningar för svensk rederinäring under svensk flagg att kunna uppnå en långsiktig kommersiell uthållighet

Minskningen av den svenska handelsflottan har varit en lång process som först startade med de stora fartygen som seglar i en global marknad och som sällan angör svensk hamn. Alternativen för dessa fartyg har varit flaggor som Liberia och Bahamas m.fl. De återstående fartygen i det svenska registret seglar i huvudsak i europeisk fart och alternativet för dessa fartyg är i första hand våra grannländers register.

Analysen av förekommande kostnadsskillnader visar på ett avsevärt kostnadshandikap för svenskflaggade fartyg jämfört med fartyg under NIS- och DIS-flagg. Om möjligheter skulle ges att tillämpa systemet med tillfällig anställning skulle uppemot 70% av kostnadsgapet kunna elimineras.

Den svenska sjöfartspolitiken står inför ett definitivt kursval.