



SJÖFARTSVERKET
Stab Närings- och Sjöfartspolitik

Handläggare direkttelefon

Datum
1999-09-20

Vår beteckning
0402-9905036

Ert datum

Er beteckning

Näringsdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Den svenskflaggade handelsflottans konkurrenskraft – 1999 års rapport

Riksdagen beslutade i december 1996 att den svenska sjöfartsnäringen skall ges rimliga internationella konkurrensvillkor. För att nå detta mål beslutade riksdagen om en långsiktig inriktning av sjöfartspolitik, som bl.a. innebär att statsbidrag i form av ett ramanslag om 400 milj. kr. per år får användas för återbetalning av rederiernas utgifter för sjömansskatt och viss del av de sociala avgifterna för ombordanställda i bidragsberättigade fartyg i det svenska skeppsregistret. Genom beslut av riksdagen i december 1998 har det tidigare sjöfartspolitiska beslutet kompletterats och rederistödet höjts från ingången av 1999. Rederistödet administreras av Rederinnämnden.

I regleringsbrevet för år 1997 fick Sjöfartsverket i uppdrag att gemensamt med Rederinnämnden årligen till regeringen bedöma och redovisa den svenska sjöfartsnäringens internationella konkurrenssituation och andra förhållanden som påverkar handelssjöfarten.

Detta är den tredje årsrapporten från Sjöfartsverket.

I handläggningen av detta ärende, som avgjorts av generaldirektören Anders Lindström, har deltagit chefen för Stab Närings- och sjöfartspolitik Jan-Olof Selén och avdelningsdirektören Lars Vieweg, den sistnämnde föredragande.

Anders Lindström

Lars Vieweg

**DEN SVENSKA
HANDELSFLOTTANS
KONKURRENSSITUATION**

1999 ÅRS RAPPORT



SJÖFARTSVERKET

Vår beteckning:

Tel:
Fax:

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
1. Inledning.....	4
2. Den sjöfartspolitiska utvecklingen i Sverige	5
3. Den sjöfartspolitiska utvecklingen i EU och i viktiga konkurrentländer.	7
3.1 EU:s sjöfartspolitik	7
3.2 Sjöfartspolitiken i vissa europeiska länder.....	9
Norge	10
Danmark	11
Finland	13
Nederländerna.....	13
Tyskland.....	14
Storbritannien	15
Belgien/Luxemburg.....	15
Frankrike	16
Italien	16
Portugal.....	16
Spanien	17
4. Den svenska sjöfartsnärings omfattning och struktur	18
4.1 Sjöfartsnärigen i korthet.....	18
4.2 Den svenskkontrollerade handelsflottan	18
4.3 Senare års förändringar i det svenska registret	19
5. Utvecklingen av konkurrenskraften	24
5.1 Metod vid beräkningen av konkurrenskraften	24
5.2 Kostnadsutvecklingen	26
5.3 Beräknad arbetskraftskostnad under olika register 1998	27
5.4 Den svenska sjöfartsmarknaden med fördelning på olika flaggor	30
6. Sammanfattande bedömning	33
6.1 Den sjöfartspolitiska utvecklingen i vår omvärld	33
6.2 Den svenska sjöfartspolitikens utveckling.....	34
6.3 Frågor för framtiden.....	35

Sammanfattning

I den förra årsrapporten sammanfattade Sjöfartsverket sin bedömning av den svenskflaggade handelsflottans konkurrenssituation avseende lastfartygen med att ”den svenska sjöfartspolitiken står inför ett kursval”. Bakom denna bedömning låg det faktum att diskussionerna om konkurrensbefrämjande åtgärder mellan staten och parterna på sjöarbetsmarknaden då ännu inte lett till något resultat. Utflaggningen hade tagit ny fart.

För denna del av den svenska handelsflottan är bilden idag betydligt ljusare. Den uppgörelse om de s.k. TAP-avtalen och höjning av rederistödet som träffades hösten 1998 och som bekräftades genom riksdagens beslut i december samma år ger de svenskflaggade lastfartygen möjlighet att nå en nivå på bemanningskostnaderna som ligger i paritet med viktiga konkurrerande EU-flaggor. De kostnadsjämförelser som verket redovisar i denna rapport pekar emellertid på att en sådan generell kostnadsnivå kan nås först när TAP-avtalen är genomförda i större omfattning. Enligt uppgift fanns per den 15 augusti 1999 ca 230 tillfälligt anställda icke EES-medborgare ombord på svenskflaggade fartyg. Detta motsvarar ca 450 anställda enligt tidigare avtal med hänsyn till avlösningsreglerna. Hittills träffade TAP-avtal berör ca hälften av de rederistödsberättigade fartygen, d.v.s. ett hundratal, och 19 rederier. Räknat på en ungefärlig bemanningsnumerär i berörda fartyg innebär det att ca 10 % av de ombordanställda hittills omfattas av TAP-avtal.

Det viktiga att konstatera i årets rapport är att parterna och statsmakterna tillsammans skapat bättre förutsättningar för en konkurrenskraftig svenskflaggad lastfartygsflotta. Det skall samtidigt påpekas att överenskommelsen är tidsbegränsad till tre år.

Den del av den svenskflaggade handelsflottan, som inte omfattas av statligt stöd eller överenskommelser mellan parterna, nämligen färjenäringen har stått i centrum för intresset under senare tid. Sjöfartsverket har fortlöpande följt utvecklingen inom den svenska färjenäringen under de senaste åren, bl.a. mot bakgrund av utvecklingen av tax freehandeln inom EU och den allt hårdare konkurrensen från färjor under andra flaggor i vårt närområde. Till detta skall läggas att den fasta förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn öppnas nästa år.

Sjöfartsverket redovisade en särskild konkurrensstudie om färjenäringen i maj 1999 i anslutning till den hearing som Näringsdepartementet höll med anledning av sjöfartsutredarens slutbetänkande. Den sammanfattning av läget som verket då gjorde gäller fortfarande, dock med det tillägget att tax free avvecklingen från den 1 juli 1999 är ett faktum.

Sjöfartspolitikerna har förändrats i vår omvärld så att den numera i allt högre grad omfattar även färjetrafiken. Tyskland har infört gynnsammare villkor även för färjorna och Danmark och Norge har sina internationella register. Konkurrensen från de östeuropeiska länderna har undan för undan skärpts.

En kraftig volymminskning av i första hand färjeresandet på upp till 25% eller inemot 10 miljoner resande kan förväntas på några års sikt. Frakten bedöms klara sig bättre och flera färjor anpassas till större godskapacitet och mindre passagerarantal. Mycket kommer emellertid att bli beroende av den prispolitik som kommer att gälla för den fasta förbindelsen. Enbart bortfallet av tax free försäljningen har uppskattats medföra en minskad nettointäkt för rederierna om ca 1 000 milj. kr.

I första hand är det Danmarks- och Tysklandstrafiken som får känna av neddragningarna. Finlandstrafiken från Stockholm klarar sig genom Ålandsundantaget och färjetrafiken på baltiska och polska hamnar kan fortsätta med tax free handel så länge dessa länder står utanför EU.

Som en följd av neddragningarna i trafiken bedömdes ca 2 000 personer förlora sin sysselsättning. Detta innebär att en tredjedel av de i färjenäringen totalt sysselsatta mister sina jobb.

I beslut den 17 juni 1999 med anledning av Sjöfartsverkets rapport om färjenäringens konkurrenssituation har regeringen uttalat att den vidtar ingen åtgärd med anledning av skrivelsen. Som motiv för beslutet framhåller regeringen att det inte föreligger tillräckliga skäl för att ge färjorna samma sjöfartspolitiska villkor som lastfartygen.

Med de förändringar av konkurrensförutsättningarna som inträffat bör fortsatta uppföljningar och analyser av färjenäringens situation genomföras som underlag för eventuella sjöfartspolitiska åtgärder. Färjorna konkurrerar med lastfartyg och färjor av olika nationaliteter som uppstår stöd och i många fall har möjlighet att använda utländsk arbetskraft.

Sjöfartsverket konstaterade i sin rapport våren 1999 att det krävs en reduktion av bemanningskostnaderna med 30-35% för att nå tysk och dansk nivå. Detta skulle teoretiskt motsvara ett stöd enligt dagens modell, d.v.s. full återbetalning av de ombordanställdas skatter och ett bidrag med

58 000 kronor per helårsanställd, för hela besättningen på de 18 färjor som före den 1 juli 1999 kunde dra nytta av tax freeförsäljning.

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

- En viss avmattning av sjöfartskonjunkturen på grund av bl.a. Asienkrisen kan kortsiktigt noteras.
- Marknadsförutsättningarna är både regionalt och globalt långsiktigt goda.
- Den kommersiella kompetensen är hög.
- Den av statsmakterna beslutade nya reglerna i kombination med de mellan parterna träffade uppgörelserna utgör viktiga förutsättningar för utveckling av en konkurrenskraftig svensk lastfartygsflotta.
- Den svenska rederinäringens förutsättningar oavsett de svenskkontrollerade fartygens flagg måste fortsatt uppmärksammas.
- Den svenska färjenäringens situation bör fortsatt bevakas mot bakgrund av utvecklingen efter tax free-avvecklingen.

1. Inledning

Sjöfartsverket har regeringens uppdrag att följa den svenska sjöfartsnäringens internationella konkurrenssituation och andra förhållanden som påverkar den svenska sjöfartsnäringen och årligen lämna en rapport till regeringen. Sjöfartsverket har tidigare överlämnat två sådana rapporter som i huvudsak avsett den svenska lastfartygsflottans situation.

Mot bakgrund av de stora förändringar som färjetrafiken står inför lämnade Sjöfartsverket i maj 1999 en särskild rapport om färjenäringens situation. I rapporten behandlades den del av den svenska färjenäringen som utför internationell trafik på Sverige.

I årets rapport tar verket upp hela den svenskflaggade handelsflottans konkurrenssituation, d.v.s. både lastfartygen och färjorna.

I likhet med tidigare år har Sjöfartens Analys Institut (SAI) bidragit med underlag för verkets redovisning. När det gäller färjenäringen har även Shippax Information medverkat med underlag.

Sjöfartsverket har i enlighet med direktiven för uppdraget samrått med Rederinämnden och i övrigt inhämtat synpunkter och underlag från intressenter inom sjöfartsnäringen.

Uppläggningsen av rapporten följer i stort tidigare års redovisningar. I ett inledande avsnitt redovisas den svenska sjöfartspolitikerna med de förändringar som riksdagen beslutade om hösten 1998. Utvecklingen inom EU och i ett antal europeiska länder behandlas och har uppdaterats enligt nu kända förhållanden. Vissa sammanfattande fakta om den svenska rederinäringens omfattning och struktur redovisas liksom den senaste tidens förändringar i det svenska skeppsregistret. Därefter redovisas den egentliga konkurrensanalysen, som alltså i år även omfattar färjesjöfarten. Rapporten avslutas med en sammanfattande bedömning.

2. Den sjöfartspolitiska utvecklingen i Sverige

Riksdagen har som mål för en näringspolitiskt inriktad sjöfartspolitik beslutat att den svenska handelssjöfarten skall tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor. Staten bör på olika sätt ta tillvara sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring och därigenom stärka betalningsbalansen.

Med hänsyn till den internationellt rådande sjöfartspolitiska situationen och de olika former av statsstöd som tillämpas i våra konkurrentländer beslutade riksdagen 1996 om en långsiktigt inriktad konkurrensanpassning för den svenska rederinäringen genom ett statligt rederistöd om 400 milj. kr. per år under en fem årsperiod. Stödet avsåg den del av handelsflottan som enbart fraktade gods. 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.

Den tid som gått sedan riksdagens sjöfartspolitiska beslut 1996 har varit fylld av sjöfartspolitiska aktiviteter.

Våren 1997 beslutade Europeiska kommissionen om de nya riktlinjerna för statsstöd till sjöfartsnäringen. Samtidigt tillkallade regeringen en särskild utredare 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). I mars 1998 lämnade utredaren sitt andra betänkande (SOU 1998:49), som behandlade konsekvenserna av att tax freeförsäljningen upphör i färjetrafik mellan EU-länder den 1 juli 1999. Utredarens slutbetänkande (SOU 1998:129) ”Svensk sjöfartsnäring – hot och möjligheter” har nyligen varit föremål för en hearing anordnad av Näringsdepartementet.

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

sedermåra kompletterats med ramavtal för att skapa förutsättningar för tillfälligt anställd personal (TAP-avtal) ombord på svenskflaggade fartyg.

Den nybildade regeringen tog hösten 1998 initiativ till nya överläggningar i syfte att få till stånd en överenskommelse för att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrensförmåga. En uppgörelse nåddes, som godkändes av riksdagen (prop 1998/99:1). Riksdagsbeslutet innebär att rederistödet från år 1999 förstärks. Stödet omfattar återbetalning av personskatt och ett bidrag med 58 000 kronor per helårsanställd sjöman för de sociala kostnaderna. Samtidigt gavs parterna möjlighet att genomföra de tidigare framförhandlade TAP-avtalen enligt den modell som regeringen förordat (den s.k. bruttomodellen).

3. Den sjöfartspolitiska utvecklingen i EU och i viktiga konkurrentländer

3.1 EU:s sjöfartspolitik

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:

- Hjälp 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 i 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 handelsflottor. Åtgärderna har innefattat lättnader i villkoren för de nationella förstaregistren, 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 banat väg för ett öppnare och flexiblare regelverk för statsstöd till sjöfartsnäringen 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 dem 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 sjöfartsnäringar och egna handelsflottor. Sådana åtgärder har bestått i inrättande av internationella register eller andra register och tillhandahållande av olika statliga stöd till sjöfarten.

EU-kommissionen gjorde 1997 en sammanställning över förekommande stödformer till sjöfarten. Om Österrike fråräknas och Norge, såsom EES-land, räknas med, visar det sig att samtliga länder vidtar åtgärder för att reducera bemanningskostnader. Tio länder medger olika fonderingsmöjligheter för rederierna. Reducerad bolagsskatt eller användande av tonnageskatt tillämpas av elva länder. Investeringsstöd lämnas i sju länder. Särskilda avskrivningsregler finns i sex länder. Någon form av andra register eller internationellt register finns i tolv länder.

En åtgärd som under senare år uppmärksammats särskilt är ersättandet av rederiernas företagsskatt med s.k. tonnageskatt. Sistnämnda skatt tas ut som en särskild skatt relaterad till tonnaget. I förhållande till nivån på den bolagsskatt som normalt tillämpas i europeiska länder innebär systemet med tonnageskatt en väsentligt lägre skattesats oavsett om rederiet går med vinst. Grekland har använt denna skatteform sedan länge. Holland, Norge och Tyskland har på senare tid infört tonnagebeskattning och regeringen i Storbritannien har nyligen uttalat sin avsikt att införa en sådan ordning med verkan från början av år 2000.

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.

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 sjömans kåren. Detta föranledde Stortinget att införa ett statligt stöd för fartyg registrerade i NOR (refusionsordningen). Stödet uppgick från början till 20% av de ombordanställdas bruttolön, men har nu sänkts till 12% samtidigt som intendenturpersonal på färjorna har undantagits från stödordningen.

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 tonnagesbeskattning som ett alternativ till traditionell rederibeskattnings. Beslutet får ses mot bakgrund av 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 lågskatteland.
- Företaget skall äga eller hyra fartyg för användning i verksamheten. Ett rederi som enbart opererar inhyrt tonnage omfattas inte av systemet.
- Företaget får inte äga andra driftsmedel än fartyg.
- Företaget får inte bedriva annan verksamhet än sjöfart.
- Företaget får inte ha några anställda. Detta innebär att personalfunktionerna måste ombesörjas av ett fristående managementföretag.

Danmark

I Danmark finns sedan 1988, vid sidan av det ordinarie skeppsregistret, ett Danskt 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 kringgåts 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 tidigare 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.

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.

Den nya finska regeringen har i sitt regeringsprogram våren 1999 aviserat sjöfartspolitiska åtgärder. Några sådana har ännu inte presenterats (augusti 99).

Nederländerna

I Nederländerna har en rad sjöfartspolitiska åtgärder vidtagits för att stärka sjöfartsnäringsens internationella konkurrenskraft. Åtgärderna syftar inte bara till att behålla den existerande flottan med hänvisning till beredskapsskäl utan även till att utveckla sjöfartsnäringsen 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 rederibesättning och sänkta bemanningskostnader enligt de två första punkterna ovan beräknas uppgå till 95,2 millioner ECU (790 miljoner SEK) per år.

De vidtagna åtgärderna har lett till en kraftig ökning av Nederländernas handelsflotta. Nästan alla nybyggda fartyg har registrerats under den egna nationella flaggan. Antalet fartyg har ökat från 383 till 525 mellan 1996 och 1999. Samtidigt har sysselsättningen för nederländskt sjöfolk ökat med 4-5%.

Tyskland

Den tyska förbundsdagen har nyligen beslutat att förbättra den tyska rederinäringens konkurrenskraft genom en rad åtgärder. De nya tyska sjöfartspolitiska villkoren gäller från den 1 januari 1999.

Tonnageskatt för rederier med tyskregistrerade fartyg i internationell fart har införts. Intäkter från verksamhet i direkt anslutning till rederiverksamheter omfattas av tonnagebeskattning, inklusive intäkter från försäljning av fartyg. Verksamhetsårets vinst beräknas med utgångspunkt från antalet dagar som fartyget sysselsätts i trafik med följande belopp:

- DM 1,80 för varje 100 nettoton upp till 1 000 nettoton
- DM 1,35 för varje 100 nettoton från 1 000 till 10 000 nettoton
- DM 0,90 för varje 100 nettoton från 10 000 till 25 000 nettoton
- DM 0,45 för varje 100 nettoton över 25 000 nettoton

Den som väljer tonnagebeskattningssystemet är bunden av systemet under tio år.

Arbetsgivare som driver egna eller inhyrda fartyg får behålla 40 % av gjorda skatteavdrag för de ombordanställdas inkomster. Denna förbättring gäller även för ombordanställda på färjor, inklusive intendenturpersonal.

Gällande tyska särregler, främst på bemanningsområdet, skall avvecklas. Lagstiftningen på detta område skall följaktligen anpassas till de krav som följer av internationella bestämmelser, vilket syftar till att uppnå lägre bemanningskostnader.

Ett nytt system för fastställande av storlek och sammansättning av besättning har införts. Varje fartyg bedöms individuellt vid fastställande av bemanningskraven

Vidare mjukas nationalitetskraven upp. Det innebär att befälhavaren måste vara tysk, att minst ytterligare ett befäl måste ha EES-nationalitet och att minst en av manskapet har EES-nationalitet.

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.

En av den vice premiärministern tillsatt arbetsgrupp presenterade under hösten 1998 en rapport med ett antal förslag till förbättringar på sjöfartsområdet. Det väsentligaste förslaget gäller införande av ett system för tonnagebeskattning. Arbetet med sjöfartspolitiska reformer har därefter fortsatt och sommaren 1999 godkände regeringen ett förslag till tonnageskatt och betydande förbättringar på utbildningsområdet. Förslagen kommer enligt uppgift att detaljutformas i budgeten våren 2000 med verkan från ingången av detta år.

Belgien/Luxemburg

Efter en gemensam framställning från 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 sysselsättningskydd 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.

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 tonnage. 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.

Det tidigare systemet avskaffades vid utgången av 1997 och har ersatts av ett nytt system som bl.a. innebär förbättrade avskrivningsregler, fonderingsmöjligheter vid försäljning av fartyg samt återbetalning till rederierna av sociala avgifter.

Italien

Ett andrahandsregister har inrättats med verkan från den 1 juni 1998 med bl.a. följande villkor.

- Vinstbeskattningen från rederiverksamhet har sänkts kraftigt. Endast 20 % av vinsten beskattas.
- Befrielse från skyldighet att erlagga inkomstskatter och sociala avgifter för ombordanställda.

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 erlägga skatt för överskott i verksamheten eller för realisationsvinster vid försäljning av fartyg.
 - Rederiets aktieägare är befriade från att erlägga 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.

Spanien

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

- Det statliga stödet för att minska rederiernas bemanningskostnader har höjts. Stödet avser att reducera inkomstskatten och kostnaderna för sociala avgifter.
- Fartyg i registret tillåts numera operera i spansk inrikestrafik vid transport av s.k. 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., försörjning med olika förnödenheter, varvstjänster, kapitalförsörjning, försäkringar, mäklari, liksom utbildning, forskning och utveckling inom sjöfartsområdet.

Drygt 520 företag med tillsammans ca 27 000 anställda och en omsättning på ca 43,5 miljarder kronor beräknas vara verksamma inom rederier, agenturer, hamnar, varv och underleverantörsföretag, d.v.s. det vi traditionellt räknar till sjöfartsnäringen. Drygt 30 000 personer beräknas 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. Sjöfartsnäringen är en betydande tjänsteexportör och medverkar till valutaintjäningen.

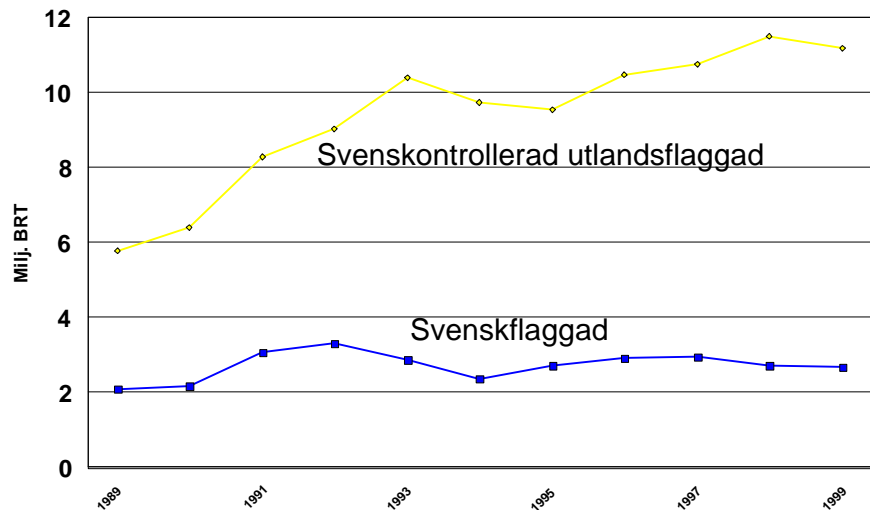
4.2 Den svenskkontrollerade handelsflottan

Svenska rederier bedriver verksamhet med egna svenskregistrerade fartyg, inhyrda svenska eller utlandsregistrerade fartyg eller utlandsregistrerade fartyg som ägs av utländska dotterbolag till svenska rederier. Den svenskkontrollerade handelsflottan kan alltså delas in i två delar, svenskflaggad resp. utlandsflaggad.

Den svenskflaggade flottans omfattning i bruttodräktighet under de senaste tio åren framgår av figuren nedan. Den svenskkontrollerade

utlandsflaggade flottan är svår att exakt ange i antal och storlek.. Sveriges Redareförening redovisar de uppgifter över dessa fartyg som använts i figuren.

Figur 1. Den svenskkontrollerade resp. den svenskflaggade handelsflottan 1989-1999



Källa: Sjöfartens Analys Institut

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.

Minskningen av antalet fartyg i det svenska registret startade med de större fartygen där kostnadsnackdelen var störst. I takt med att rederierna fick erfarenheter 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. De svenska rederierna kan visserligen, via annan EU-flagg och på den öppna internationella marknaden rekrytera sin arbetskraft även i fortsättningen, men med allt färre svenskar i näringen är den långsiktiga konkurrenskraften och möjligheterna att förse nationella intressen med sjöfartskompetens 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 (större än 300 grt) antingen köpts eller sålts till utlandet. Ren in- och utflaggning, d.v.s. när fartyget förs in respektive ut 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 alla flaggförändringar, oavsett om de 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 (större än 300 grt) 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 inflaggningar 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 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 nettominskning med 21 fartyg under 1997, vilket innebar att antalet fartyg (större än 300 grt) i det svenska registret uppgick till 242 om sammanlagt 2,0 miljoner dwt.

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

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

Såväl det inhemska som utlandsflaggade svenskkontrollerade tonnage minskade under 1998.

Antalet handelsfartyg (större än 300 grt) i det svenska skeppsregistret uppgick vid utgången av 1998 till 222 fartyg om sammanlagt 1,9 miljoner

dwt. Det kan jämföras med den svenskkontrollerade utlandsregistrerade flottan som uppgick till 333 fartyg om sammanlagt 15,4 miljoner dwt.

Under 1998 inregistrerades i det svenska skeppsregistret 10 lastfartyg om sammanlagt 131 000 dwt och avregistrerades 20 lastfartyg om sammanlagt 169 000 dwt. Det kan jämföras med situationen 1997 då 9 fartyg inregistrerades och 30 fartyg avregistrerades från registret.

Nettominskningen i den svenskflaggade flottan 1998 stannade med andra ord vid 10 fartyg, att jämföras med 21 fartyg under 1997.

Mindre än 20% av tonnaget avregistrerades i samband med försäljning av fartyg, medan drygt 80% avregistrerades utan något samband med förändringar i kontrollen av fartygen. Inregistreringarna grundades på förvärv av nytt eller begagnat tonnage och inte på omflaggning av kontrollerade fartyg.

Inregistreringarna har med undantag för en stor passagerarfärja gällt tank- och ro-ro-fartyg i storleken 5-30 000 dwt. Avregistreringarna har huvudsakligen gällt fartyg mellan 1 000 och 10 000 dwt (7 torrlastfartyg, 6 tankfartyg, 5 ro-ro-fartyg) samt 2 passagerarfartyg. Det största lastfartyget var på 55 000 dwt.

Totalt 10 fartyg överfördes till norska, danska eller holländska internationella register. Idag kontrollerar svenska rederier ett 60-tal fartyg som är registrerade i dessa register.

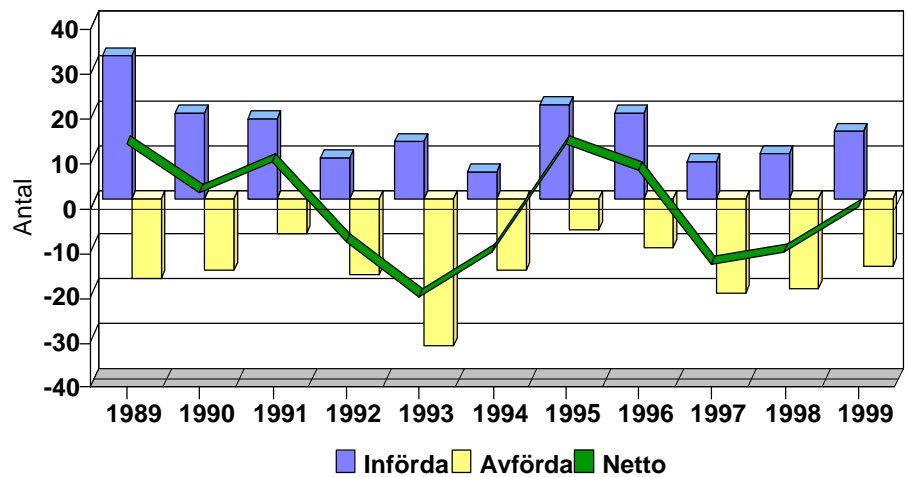
Då antalet sålda fartyg under 1998 var större än antalet köpta fartyg bidrog det till en nettominskning av den svenskregistrerade flottan.

Antalet fartyg beställda av svenska rederier uppgick vid utgången av 1998 till 59 last- och passagerarfartyg om sammanlagt 2,3 miljoner dwt, varav 22 råolja- och produkttankers om sammanlagt 2 miljoner dwt. Av samtliga beställda fartyg skall hälften levereras i år. Värdet av de beställda fartygen beräknas till 17 miljarder svenska kronor.

Av det totala antalet beställda fartyg kommer ett 30-tal att operera inom marknadsområden där det idag förekommer svenskregistrerade fartyg, vilket innebär att det svenska skeppsregistret kan komma att tillföras ett 15-tal fartyg i år.

Statistik för första halvåret 1999 visar att sju fartyg har tillförts registret och sex har avförts ur registret. På helårsbas väntas små eller inga förändringar i flottans storlek.

Figur 2. Förändringar i det svenska skeppsregistret 1989-1999



Källa: Sveriges Redareförening, SCB, Skeppsregistret - prognos SAI

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 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 i relation till hela omsättningen så kan de vara helt utslagsgivande på marginalen för konkurrenskraften och för lönsamheten för enskilda rederier.

Ovanstående utveckling har, för industriländer som opererar med ett nationellt register med i huvudsak nationella arbetsmarknadsvillkor, inneburit att deras flottor minskat kraftigt. Processen startade med de större tonnage och har fortsatt till att även omfatta mindre fartyg som opererar i internationell regional trafik.

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 kvalitetstänkande och säkerhetskultur som avgör försäkringskostnadernas nivå m.m. och inte vilken flagga 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 5 000 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 fördelade 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 (SR58) med återbetalning av personskatt och 58 000 kronor i bidrag för sociala avgifter.

-
- Svenskt register (SR58TAP) som 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.

SAI har, baserat på ovanstående material, beräknat kostnadsökningen för 1999 under de olika flaggalternativen och jämfört den framräknade kostnadsnivån med läget 1998 under svensk flagg och med nuvarande stödnivåer. Samtliga fartyg har summerats till ett totalindex .

Den antagna fördelningen mellan nationella och icke nationella besättningsmedlemmar utgår från att halva besättningen kommer från vardera kategorien. 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.

För jämförelsen av arbetskraftskostnaden för färjor under olika flagg har använts en stor färja med ca 200 befattningar motsvarande 400-450 ombordanställda.

5.2 Kostnadsutvecklingen

Generellt har lägre inflation och hög arbetslöshet i Sverige bidragit till att lönekostnadsutvecklingen uppvisat en allt lägre ökningstakt.

Utvecklingen inom sjöfarten har avvikit från den generella utvecklingen på grund av flera för sjöfarten unika förhållanden.

-
- Den svenska arbetsmarknaden för sjöfolk, framför allt sjöbefäl, är dels liten och dels i begränsad omfattning konkurrensutsatt.
 - Ökande brist på utbildat befäl.
 - Ökningen i arbetskraftskostnaden under åren 1997 och 1998 innehåller en betydande kompensationsfaktor för skatteomläggningen från systemet med särskild sjömansskatt vars storlek är svår att fastställa.

Kostnadsökningen har följaktligen varit betydande i svenska kronor beroende på effekter av engångskaraktär. Samtidigt har den svenska kronan försvagats, vilket vid internationella jämförelser i USD till stor del eliminerat ökningen i SEK.

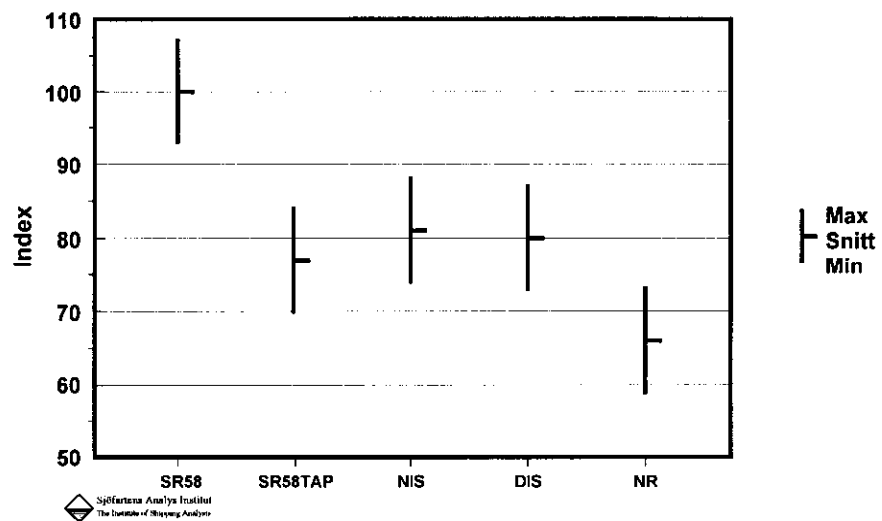
På längre sikt talar utvecklingen för en utjämning av tjänstgöringsperioder ombord och lönekostnader för de mer högtbildade befattningarna ombord. Framför allt kommer detta att bli påtagligt i mindre och medelstora fartyg i takt med att ny teknik tas i bruk. Reduceringen av bemanningen fortsätter men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

5.3 Beräknad arbetskraftskostnad under olika register 1998

Vid jämförelser mellan arbetskraftskostnaden mellan en helt svensk besättning under nuvarande villkor och en utländsk besättning med USD lön betyder förändringar i kurserna mycket för utfallet av jämförelsen. I takt med att en del av besättningen erhåller lön i kronor och en del i USD försvinner delvis denna effekt.

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

Figur 3. Jämförelse av arbetskraftskostnad under olika fartygsregister i Nordeuropa 1998



Det relativa kostnadsläget 1998 bedöms genomsnittligt ha varit detsamma som under 1997. Den kraftiga kostnadsökningen i svenska kronor har kompenseras av dels kursutvecklingen mot USA-dollar och relativt kraftiga kostnadsökningar internationellt på grund av brist på kvalificerat befäl.

Av tabellen på nästa sida framgår de stora skillnader som föreligger i bemanningskostnader för en stor färja under olika flagg och med skilda avtal.

Tabell 1. Arbetskraftskostnad färjor

Avtal/flagg	Miljoner	Index
Svenskt avtal/flagg	160	100
▪ Med rederistöd till "safe maning" = minibesättning 1)	152	94
▪ Med rederistöd till säkerhetsorganisationen 2)	120	75
▪ Med rederistöd till hela besättningen 3)	105	65
Tyskt rederiavtal	170	106
▪ Heuer Tariff/Mantel Tariff(special)	136	85
▪ Heuer Tariff/Mantel Tariff(special) med 25 % av besättningen under TAP-avtal.	109	68
DIS/NIS	104	60-70
Finland	173	108
Polen	48	30
Estland	36	25
Ryssland	32	20

- 1) Återbetalning av skatt (-6%) samt 58.000 i bidrag till "Safe Maning" motsvarar ca 30 befattningar d.v.s. 60 personer. Safe Maning fastställs av Sjöfartsverket och utgör den minimibesättning som krävs för att fartyget skall få gå till sjös. $60 * 130.000 = 8$ miljoner i kostnadsreducering
- 2) Säkerhetsorganisationen är en funktion av antalet passagerare som fartyget är certifierat för. Motsvarar i detta fallet ca 70 % av hela besättningen. På mindre färjor ingår i praktiken hela besättningen i säkerhetsorganisationen.
- 3) 425 personer * 130.000 kr. = 55 miljoner i kostnadsreducering

Källa: SAIR/ShipPax, Baserat på uppgifter från olika rederier.

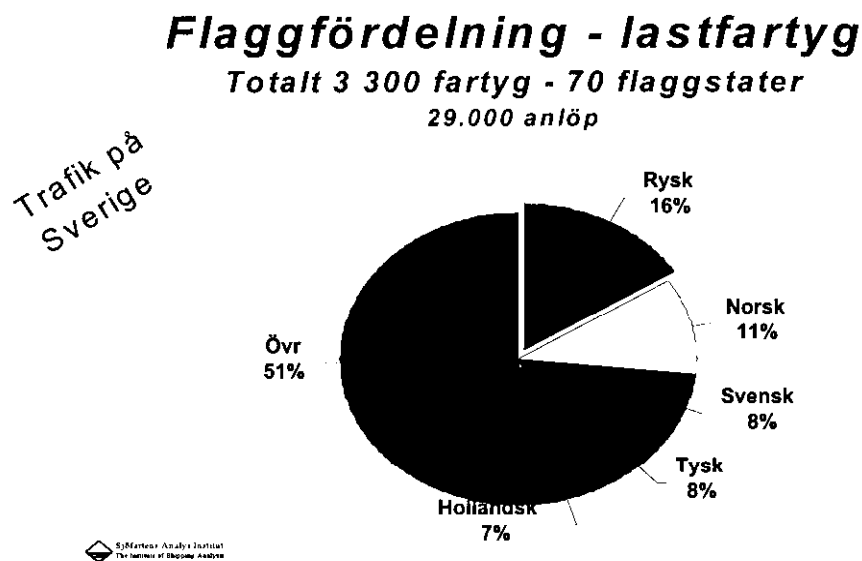
5.4 Den svenska sjöfartsmarknaden med fördelning på olika flaggor

För att belysa den inhemska svenska sjöfartsmarknaden och därvid olika flaggors marknadsandelar har följande uppgifter sammanställts.

Totalt anlöper fartyg från 68 flaggstater svenska hamnar. Totalt befraktades 3 280 fartyg 1996. Av antalet fartyg som går i trafik på Sverige är den vanligaste flaggan rysk. Mätt i transportvolym är den norska flaggan störst.

Svensk flagg kommer på tredje plats totalt med en andel på 8% jämfört med ryska fartyg på 16% (antal fartyg). Svensk flagg är dominerande inom oljetank, specialtank och ro-ro-fartyg

Figur Flaggfördelning lastfartyg och intäktsstrukturen



84% av de 3 280 fartygen tillhör de 15 största flaggstaterna av totalt 68 flaggstater med trafik på Sverige.

Ungefär 40% av fartygen har inte kunnat följas upp, bl.a. på grund av brister i uppgiftslämnandet. De ryska fartygen är välrepresenterade i denna grupp.

Av de 3 280 fartygen är 19% äldre än 20 år. Jämfört med situationen 1993, då andelen var 26%, verkar det ha skett en förnying. Andelen gamla fartyg är dock betydligt större inom oljetank, specialtank liksom gruppen

“övriga fartyg”. Andelen äldre än 20 år varierar mellan 26 - 29% inom dessa grupper.

Svenska och norska fartyg har en klart dominerande volymandel inom transporter av mineraloljor och bulk. De svenska fartygen har också en betydande andel av hel- och halvfabrikat (stycke gods, transportmedel och maskiner) med 23% av dessa volymer. Störst är dock den tyska flaggan med 35%. Containertransporterna utförs i huvudsak med tyska fartyg. De ryska fartygen är många och relativt små. De utgör 16% av totala antalet fartyg, men transporterar bara 6% av totala godsvolymen.

Flaggfördelningen varierar efter kuststräcka beroende på kopplingen mellan flagga och produkt som transporterats. Den finska flaggan är t. ex. näst störst på norrlandskusten efter den svenska, vilket beror på en stor andel av transporterna av järnmalm, metaller etc. Den ryska flaggan kommer på andra eller tredje plats för alla kuststräckor utom västkusten. Västkusten har en dominerande andel av mineraloljetransporterna, vilka dominerades av svenska och norska fartyg. Den ryska flaggan är stor för transporter av framförallt skogsprodukter, men även andra bulkprodukter.

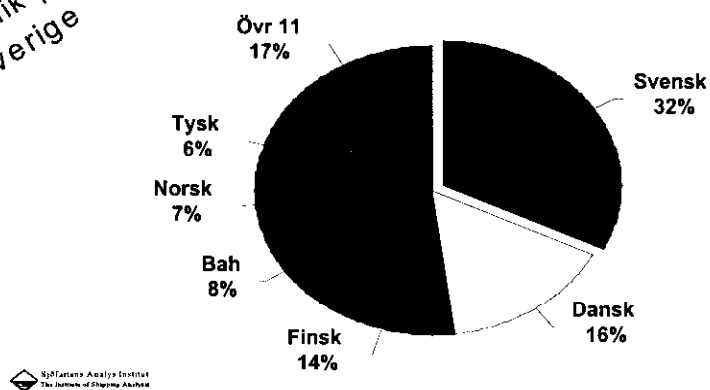
För trafiken till och från Sverige gäller, liksom internationellt, att färjelinjerna i väsentligt högre grad än lastfartygen utnyttjar nationella flaggor. 30 % av färjetrafiken till och från Sverige bedrivs med svenskflaggat tonnage, jämfört med lastfartygens 8%.

Figur Flaggfördelning färjor

Flaggfördelning - färjor

Totalt 94 fartyg - 17 flaggstater
98.000 anlöp

Trafik på
Sverige



Generellt kan också sägas att det svenska engagemanget, både inom färje- och lastfartygstrafik, är väsentligt lägre än i våra nordiska grannländer och övriga EU. Genomförda uppföljningar visar också att det svenska engagemanget i alla sjötransporter till och från Sverige håller på att minska.

6. Sammanfattande bedömning

6.1 Den sjöfartspolitiska utvecklingen i vår omvärld

EU:s nya sjöfartspolitik, som den konkret kommit till uttryck i EG-kommissionens riktlinjer för statsstöd från 1997, har inneburit att ett för medlemsländerna gemensamt sjöfartspolitiskt ramverk bildats. Riktlinjerna anger ramarna för tillåtet stöd, men föreskriver inte i detalj hur olika stöd skall utformas. Medlemsländerna har valfrihet att utforma sina egna sjöfartspolitiska åtgärder så länge inte det totala stödet överskrider vad som anges i riktlinjerna.

Nederländerna och Norge - sistnämnda land är i detta sammanhang av intresse som en viktig sjöfartsnation och som EES-land - var tidigt ute med sjöfartspolitiska reformer och påverkade härigenom också i hög grad innehållet i den politik som EU så småningom enades om.

Den genomgång som redovisats av den sjöfartspolitiska utvecklingen i vår omvärld visar att EG-kommissionens riktlinjer fått en avsedd normerande inverkan på de olika medlemsländernas sjöfartspolitik. Ett tak har satts för de stödåtgärder till näringen som kan tillåtas från staternas sida och allt fler länder närmar sig genom olika åtgärder den konkurrensnivå gentemot tredje land som riktlinjerna medger. I takt med att sådana åtgärder genomförs tenderar även konkurrensbilden mellan EU-länderna att konvergera och i den meningen bli ett mindre problem. De länder som däremot inte använder de möjligheter som riktlinjerna ger hamnar ohjälpligt på efterkälken.

EU:s sjöfartspolitik från 1997 kan alltså hittills betraktas som framgångsrik, både vad gäller genomslaget hos enskilda medlemsländer och konkurrenssituationen globalt. Det bör dock konstateras att denna ökade konkurrenskraft och framväxande harmonisering mellan medlemsländerna skett till priset av ökade subventioner till EU-ländernas handelsflottor. Det avgörande motivet bakom åtgärderna har varit att stärka EU-flaggorna gentemot tredjelandsflaggorna.

6.2 Den svenska sjöfartspolitikens utveckling

Mot bakgrund av den ovan angivna internationella utvecklingen är det därför i årets rapport positivt att kunna konstatera att det i Sverige under 1998 genomförts sjöfartspolitiska åtgärder i samverkan mellan staten och parterna på sjöarbetsmarknaden. Åtgärderna - de s.k. TAP-avtalen och höjningen av det statliga rederistödet - innebär att den svenskflaggade lastfartygsflottan på viss sikt kan nå en konkurrenskraft som ligger i nivå med våra viktigaste konkurrentländer, bl.a. Danmark, Norge, Tyskland och Nederländerna.

Den under 1997 och 1998 tilltagande utflaggningen av svenska fartyg har stoppats upp och förutsättningar för en viss inflaggning finns. I den meningen har det alltså skett ett trendbrott. Sett till de potentiella effekterna har Sverige nu en sjöfartspolitik för den svenskflaggade lastfartygsflottan som väl tar vara på möjligheterna i EG-kommissionens riktlinjer.

De jämförelser av konkurrenskraften under olika flaggor som tidigare redovisats pekar dock på att TAP-avtalen måste få större genomslag innan kostnadsnivån generellt har anpassats till den nivå som förutsattes i den sjöfartspolitiska uppgörelsen.

För närvarande finns enligt uppgift ca 230 icke EES-medborgare anställda på svenskflaggade fartyg enligt TAP-avtal. Dessa avtal berör ca hälften av de stödberättigade fartygen, d.v.s. ett hundratal, och 19 rederier. Utslaget på den ungefärliga totala sjöfolksnumerären i de stödberättigade fartygen innebär det att ca 10 % hittills är anställda enligt TAP-modellen. De beräkningar som Sjöfartsverket haft som utgångspunkt för sina konkurrensanalyser har förutsatt en bemanning fördelad på ca 50% EES-medborgare och ca 50% icke EES-medborgare med TAP-avtal.

Utvecklingen av antalet TAP anställda måste också ses i ljuset av att överenskommelserna inte ger någon möjlighet för arbetsgivaren att säga upp svenskar eller EES-medborgare till förmån för anställning av utländsk arbetskraft. Omfattningen av nya fartyg i det svenska registret och naturlig avgång bland sjöfolket blir därigenom styrande för utvecklingen av konkurrenskraften hos den svenska handelsflottan.

Statsmakterna har medverkat till att den förstärkning i konkurrensförmåga som ligger i TAP-systemet kan förverkligas och därtill ökat det direkta

rederistödet. Det ligger nu i parternas intresse och avgörande att genomföra de avsedda åtgärderna på ett sådant sätt att intentionerna bakom avtalen kan förverkligas.

Medan konkurrenskraften för de svenska lastfartygen har givits goda förutsättningar att utvecklas och successivt närma sig den som gäller för t ex norska NIS-fartyg och nederländska fartyg är det nu färjenäringen som står inför stora omställningsproblem.

Den nyligen genomförda avvecklingen av den skattefria försäljningen har medfört en dramatisk och omedelbar intäktsminskning som drabbar färjeföretag i hela Europa i olika omfattning. Därtill utgör lågkostnadskonkurrensen från östeuropeiska flaggor och förekommande statsstöd i vårt närområde också till färjeoperatörer ett allvarligt hot mot svenska rederiintressen. Förekomsten av statsstöd till tyska färjor leder följaktligen till en svår konkurrenssituation för svenska färjeintressen och i förlängningen till risk för utflaggning av fartyg och förlust av arbetstillfällen.

Med anledning av verkets rapport om färjenäringens situation har regeringen i beslut den 17 juni 1999 uttalat att det inte föreligger tillräckliga skäl för att ge färjorna samma sjöfartspolitiska villkor som lastfartygen.

Eftersom passagerarfärjor numera arbetar på samma villkor som lastfartyg efter avvecklingen av tax free uppstår skilda konkurrensförutsättningar mellan lastfartyg och fartyg som förutom last också tar passagerare. Denna nya konkurrenssituation bör enligt verkets mening bli föremål för fortsatta överväganden. Det rimliga i att olika medlemsstater tillgriper statsstöd till färjor i situationer där konkurrensen i huvudsak utgörs av fartyg med EU-flagg måste också ifrågasättas..

6.3 Frågor för framtiden

Med de nya sjöfartspolitiska förutsättningar som gäller ges bättre konkurrensförutsättningar för den svenskflaggade handelsflottan. En hotande snabb utflaggning har motverkats, men fortfarande råder en osäkerhet kring färjetrafiken.

Den särskilde sjöfartspolitiska utredaren har också som en långsiktig fråga pekat på behovet av åtgärder för att säkra tillgången på kvalificerat sjöfolk

genom utbildning och kompetensutveckling. Särskilt tillgången på befäl är en kritisk faktor för en långsiktig positiv utveckling av den svenska handelsflottan. Flera utredningar pekar klart på den allt större bristen på kvalificerade sjöbefäl.

Utredaren framhåller att teknikutvecklingen förändrat de traditionella arbetsuppgifterna och att det krävs nya och annorlunda kunskaper. Behovet av djup specialkunskap har ersatts av behovet av helhetssyn och förmåga att applicera tekniska hjälpmedel och lösningar i operativt arbete. Samtidigt är medelåldern bland befäl från OECD-länderna hög. Detta är ännu mer påtagligt i den svenska handelsflottan där 2 000 av 6 800 svenska sjöbefäl är äldre än 50 år. För att det skall finnas ersättning till dessa befäl när de går i pension behövs i genomsnitt 250 utexaminerade befäl per år de närmaste 15 åren. Eftersom det samtidigt råder en internationell brist blir konkurrensen om det kvalificerade svenska befälen än mer uttalad. Detta är ett problem för den svenska rederinäringen och en lika angelägen fråga för t.ex. Sjöfartsverket som har ett långsiktigt rekryteringsbehov av lotsar och annan nautiskt utbildad personal.

Ett effektivt sätt att ta hand om den ökande efterfrågan på kvalificerat befäl, både tidsmässigt och ekonomiskt, är ökade utbildningsinsatser för de som redan befinner sig i yrket. Det kan gälla både befäl eller manskap, som har en lägre behörighet än den högsta. Två tredjedelar av fartygsbefälet har lägre behörighet än sjökaptan och siffran är liknande för maskinbefäl. Dessa grupper konkurrerar inte med de studenter som behöver praktikplatser, vilka det råder brist på. Det finns enligt Sjöfartsverket möjligheter att öka utbildningen vid sjöbefälsskolorna, men det finns också skäl att utveckla särskilda utbildningsprogram för att möta behovet av vidareutbildning och kompetensutveckling.

Efterfrågan på kvalificerat sjöbefäl är liksom antalet sökanden till sjöbefälsskolorna stort. Detta - tillsammans med det faktum att medelåldern för kvalificerade sjöbefäl idag är hög - talar för en gynnsam arbetsmarknad efter avslutad examen.

De nya sjöfartspolitiska förutsättningarna bör lägga en rimligt stabil grund för att öka intresset från näringsmen också från statens sida för sjöfartens utbildningsfrågor. Det finns förutom den svenska handelsflottan en stor internationell arbetsmarknad för den som söker sig till yrket.

En fråga av central betydelse för fortsatta utbildningssatsningar är tillgången på praktikplatser. Den svenskflaggade handelsflottan räcker inte till för att garantera tillgången till utbildningsplatser ombord. Det sjöfartspolitiska beslutet måste rimligen medverka till att antalet fartyg under svensk flagg stabiliseras. En positiv utveckling av handelsflottan innebär en bättre bas för att trygga tillgången på praktikplatser.

Den självklara basen i fråga om praktikplatser måste utgöras av den svenskflaggade handelsflottan men också av sådana fartyg under utländsk flagg som svenska rederier kontrollerar. Även statens fartyg kan utnyttjas i samma syfte.

Staten ställer krav på rederierna att tillhandahålla praktikplatser, som förutsättning för att erhålla rederistöd. Men ytterst innebär de en kostnad som belastar det enskilda rederiet. Utredarens förslag om ett stöd till rederier som tillhandahåller platser för utbildning förlagd ombord på fartyg kan därmed bli en viktig drivkraft för att öka tillgången. Osäkerheten om den har tidigare hindrat en ökad intagning till sjöbefälsutbildningen

Ett statligt stöd enligt den modell utredaren föreslår blir inte bara ett incitament att öka antalet platser. Som verket tidigare framhållit i sitt remissyttrande över utredningens förslag i denna del kan ett statligt ekonomiskt engagemang bli ett viktigt ekonomiskt incitament för att öka tillgången på praktikplatser och därmed också möjligheter att planera för en långsiktig ökning av antalet utbildningsplatser.