Offentlig utfrågning om sjöfartens kapacitetsmöjligheter

ISSN 1653-0942
ISBN 978-91-86673-75-8
Riksdagstryckeriet, Stockholm, 2013

Förord

Godstransporterna förväntas öka i framtiden samtidigt som transportsystemets kapacitet redan i dag har brister. Det är därför viktigt att ta till vara sjöfartens potential. Trafikutskottet bjöd mot denna bakgrund in till en utfrågning där fokus låg på hur kustnära sjöfart och sjöfart på våra större sjöar och kanaler kan komplettera och ersätta behovet av vägar och järnvägar. Utfrågningen utgjorde ett underlag inför det beslut riksdagen avsåg att fatta under hösten 2012 om planeringen av trafikens infrastruktur fram till år 2025. Vid utfrågningen medverkade

Johan Woxenius, professor i logistik och transportekonomi, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet

Rikard Engström, utvecklingsstrateg – gods och logistik, Trafikverket

Kenny Reinhold, ordförande för Seko sjöfolk

Ann-Catrine Zetterdahl, Sjöfartsverkets generaldirektör

Carl Carlsson, miljöchef vid Sveriges redareförening

Per Bondemark, ordförande för Näringslivets transportråd

Per Kågeson, adjungerad professor vid KTH.

Utskottet bedömer att vad som framfördes under utfrågningen är av allmänt intresse och därför bör göras tillgängligt för en vidare krets. Därför publiceras här en utskrift från utfrågningen.

Stockholm i januari 2013

Anders Ygeman
Trafikutskottets ordförande

Mattias Revelius
Kanslichef

Innehållsförteckning

Förord ... 3
Innehållsförteckning ... 4
Program ... 5
Stenografisk utskrift från trafikutskottets offentliga utfrågning ... 6
Ordföranden Anders Ygeman (S) ... 6
Johan Woxenius, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet ... 6
Rikard Engström, Trafikverket ... 10
Kenny Reinhold, Seko sjöfolk ... 13
Ann-Catrine Zetterdahl, Sjöfartsverket ... 16
Carl Carlsson, Sveriges redareförening ... 18
Per Bondemark, Näringslivets transportsråd ... 21
Per Kågeson, KTH ... 23
Frågestund ... 26
Bilaga – Presentationsmaterial
Bilder som Johan Woxenius visade under sin presentation. ... 46
Bilder som Rikard Engström visade under sin presentation. ... 53
Bilder som Kenny Reinhold visade under sin presentation. ... 56
Bilder som Carl Carlsson visade under sin presentation. ... 59
Bilder som Per Bondemark visade under sin presentation. ... 63
Bilder som Per Kågeson visade under sin presentation. ... 67

Hur kan sjöfarten lösa våra trafikproblem?

Program för offentlig utfrågning om sjöfarten

Datum: 18 oktober 2012

Tid: 9.00–12.00

Plats: Skandiasalen

9.00	**Inledning** Trafikutskottets ordförande Anders Ygeman (S)
9.05	**Kommer transporterna till sjöss att öka?** Kommer vi att bygga upp ett system där transporter av gods går från land till sjöfart? Vilka är de ekonomiska aspekterna och vilken roll spelar intermodalitet? Johan Woxenius, professor i logistik och transportekonomi, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet
9.15	**Kan ökad sjöfart minska behovet av vägar och järnvägar?** Rikard Engström, utvecklingsstrateg – gods och logistik, Trafikverket
9.25	**Vilka utmaningar och möjligheter ser facket för en ökad sjöfart?** Kenny Reinhold, ordförande för Seko sjöfolk
9.35	**Vad krävs för att transporterna till sjöss ska öka?** Ann-Catrine Zetterdahl, Sjöfartsverkets generaldirektör
9.45	**Vad gör rederierna för att möta framtidens transportbehov?** Vilka är utmaningarna och möjligheterna? Carl Carlsson, miljöchef vid Sveriges redareförening
9.55	**Vad krävs för att näringslivet ska lägga fler transporter på sjön?** Per Bondemark, ordförande för Näringslivets transportråd
10.05	**Kust- och inlandssjöfartens möjligheter** Per Kågeson, adjungerad professor vid KTH
10.35	**Frågestund**
11.55	**Avslutning** Trafikutskottets vice ordförande Jan-Evert Rådström (M)

Stenografisk utskrift från trafikutskottets offentliga utfrågning den 18 oktober 2012 om sjöfartens kapacitetsmöjligheter

Ordförande under utfrågningen var Anders Ygeman (S), och vice ordförande var Jan-Evert Rådhström (M).

Ordföranden: Jag har det stora nöjet att hälsa er välkomna till trafikutskottets utfrågning om sjöfarten. Vi har, som ni ser, ett ganska digert schema framför oss. Vi är från utskottets sida väldigt spända på den här hearingen.

Det skrivs väldigt mycket olika saker om sjöfarten både i Sverige och i övriga världen. Utskottet har just varit och sett exempel på sjöfart i Sydkorea, Singapore och Kanada. Det är en spännande utveckling.

Men vi har under de senaste åren tappat väldigt många sjöfartsjobb i Sverige. Framför allt har fartyg flaggats ut. Å andra sidan är sjöfarten nämnd som en av lösningarna på vår tids klimatproblem och kapacitetsproblem på järnväg och motorväg. Det har diskuterats flera olika sakförslag i den politiska debatten: SECA med svaveldirektiven, förslag om tonnageskatt, inland waterways, satsningar på strategiska hamnar och mycket annat.

Min förhoppning och tro är att om vi från politikens sida fattar rätt beslut kommer vi ett antal år in i framtiden att ha en betydligt större sjöfartsnäring än vad vi har i dag, och sjöfarten kommer att kunna utgöra en betydligt större del av lösningen på de klimatproblem och kapacitetsproblem som vi står inför.

Med dessa ord vill jag öppna hearingen.

Johan Woxenius: Jag har fått tre ganska stora frågor att hantera här. På den första frågan om transporterna till sjöss kommer att öka kan jag nog redan nu svara ja. Den kanske intressantare frågan, om de kommer att öka här, kommer jag att återkomma till.

Vi har ett system med många olika trafikslag, och det finns inga naturlagar som styr hur de ska användas. Vi ser på bilden att i fem stora ekonomier används trafikslagen väldigt olika. Trafikslagen har inneboende egenskaper som gör dem mer eller mindre lämpliga att möta transportefterfrågan. Geografi och mycket annat påverkar detta. Vi ser till exempel att Kina transporterar lika mycket på sjön som vi transporterar totalt inom EU.

Om vi slår ihop de här bilderna får vi en ganska jämn fördelning av trafikslagen: väg, järnväg och sjöfart är ungefär lika stora, och pipeline ungefär hälften så stor. Bilderna visar alltså sammantaget de här ekonomierna. Tittar vi på hela världen ser vi att sjöfarten kommer fram, framför allt den transoceana sjöfarten. Men vi ser även att järnväg är större än väg.

Det här är inte den bild som vi ser så mycket inrikes. Men en indikation på att sjöfarten är väldigt stor är att Maersk sägs vara världens näst största köpare av fossila bränslen. Bara den amerikanska försvarsmakten är större än så. Vi har mycket resurser, men vi har också ett formidabelt transportarbete med sjöfarten.

När det gäller frågan om sjöfarten kommer att fortsätta öka har den bara under min livstid fyrdubblats. Som ni ser på kurvorna är det inte precis minskade ökningar. Det gungar till lite ibland under lågkonjunktur som vi såg under den senaste finanskrisen och de kriser som följde. Vi kan se på den översta kurvan att världshandeln med varor är väldigt känslig jämfört med till exempel BNP eller den internationella sjöfarten.

Vi kan på bilderna också se den stora kris som sjöfarten är inne i nu. Det är egentligen bara LNG-transporter som går bra, men det är väldigt jobbigt inom den transoceana sjöfarten. Men det är egentligen inget större efterfrågeproblem, utan det är det stora tillskottet av tonnage de senaste åren som gör att det är jobbigt att vara redare dessa dagar.

Om vi då kommer ned till den svenska nivån visar bilden flödena genom svenska hamnar i början på året. Jag kommer inte att tala så mycket om den nedre halvan, för det är segment inom sjöfarten som jag bedömer som väldigt robusta. Jag kan som exempel ta flytande bulk, som i huvudsak är petroleumprodukter, som är en väldigt robust sjöfartsbransch. För ungefär 50 år sedan kostade det en dollar att flytta oljan dit man ville ha den, och oljan i sig kostade en dollar per fat. I dag kostar det fortfarande en dollar att flytta oljan i princip vart man vill i världen, men som vi vet kostar oljan 80–100 dollar. Man betalar inte mer än vad man behöver om man är oljebolag, men oljan går ändå. En del av detta är förstås inrikes, framför allt raffinerade produkter som ska distribueras till hamnar. Men här är det system som är uppbyggda runt sjöfarten med anläggningar placerade för att minimera transportavstånd på land.

Skogs-, järn- och stålprodukter är det segment av laster som är mest känsligt när det gäller transportefterfrågan. Blir transportkostnaderna för höga här kan efterfrågan minska, och vi kan få strukturella problem med lönsamhet i många av våra basnäringar.

De andra två segmenten, container och flak och ro-ro, handlar mer om det högförädlade godset. Där skulle jag nog vilja säga att container och flak är det som vi diskuterar i den transoceana handeln. Vi går på Ica Maxi och ser att 75 procent av det som inte är mat kommer från Kina.

Det är väldigt viktigt för till exempel Göteborgs hamn att ha containertrafiken. Men jag skulle mer vilja diskutera ro-ro i dag, alltså färjor och transporter av semitrailrar, för jag tror att det är där som det finns mest utrymme att öka sjöfartens andel av transporterna.

Jag får kanske ta lite hjälp av någon som är bättre på att rita bilder, men jag har i alla fall försökt att skissa hur transporterna fungerar i dag. Denna bild visar sjöfartsflöden som ska runt Danmark med huvudsaklig infallsport Göteborg och som sedan sprids långa sträckor, vad gäller containertrafiken i hu-

vudsak med skyttlar och vad gäller semitrailrar och annat på väg. Vi har förstås en stor infallsport i söder, i Trelleborg, Malmö, Ystad och Helsingborg, med de kontinentala flödena. Vi handlar till ungefär 75 procent med våra grannländer, så det är väldigt stora flöden vi talar om. Till detta kommer de råvarubaserade flödena och de mer specialiserade flödena.

I huvudsak minimerar vi i dag för högförädlat gods sjöfartssträckan och maximerar den landbaserade sträckan. Man skulle kunna tänka sig att man tänker tvärtom, att man överför det högförädlade godset och minimerar landsträckan. Det innebär att vi kommer att ha många små hamnar med ganska små flöden. Vi kommer att välja bort järnvägen som landtransportmedel, och hamnarna kommer i det här scenariot att ha ett väldigt regionalt perspektiv och ganska reserverade omland runt respektive liten hamn. Men vi kan på detta sätt maximera sjöfarten.

Hur ser då sjöfarten ut framöver? Jag ombads att också tala om intermodalitet, som jag har fuskat med en del i mina dagar. PM Terminals i Göteborg rustar sig nu för att kunna ta emot de här båtarna som byggs i Korea i rätt imponerande skala. Ni kanske såg det som Lars Danielsson hade med sig. Vi får nog inse att i sjöfartskretsar är vi en liten avkrok, men vi har ändå ett ansvar för att det ska fungera i Sverige.

Detta kan man kombinera med sjöfart. Det ser roligt ut. Jag tror inte att vi ska driva det i den här skalan, men vi gör faktiskt det, fast vi kallar det lastbilar. Det här är förvisso i Nairobi, men det ser likadant ut i de flesta hamnar i världen. Det kommer ett jättefartyg som växlar till en container per lastbil som sedan kör ut därifrån.

Göteborgs hamn har lyckats väldigt bra med järnvägsskyttlarna. Helsingborg är på väg. Jag hoppas att vi även kan lyckas få upp semitrailrarna på järnväg. Vi jobbar i den här skalan, blandar 15 000 containrars kapacitet på fartyg med kapaciteten på vägsidan.

Jag tycker att det talas väldigt lite om ro-ro-segmentet. Men även här har vi haft dramatiska ökningar av storlekarna på fartyg som kommer till Göteborg. Bilden visar Ficaria Seaways, det gamla DFDS Tor Line. De kan ta 4–5 kilometer bilkö ombord, och detta kommer sedan in i våra hamnar.

Så här ser det ut i Göteborgs innerstad. Det är ungefär ett lika stort fartyg och lika mycket lastkapacitet som kommer in. Fartygen ger pulser i systemet i Trelleborg, Stockholm, Göteborg och Karlskrona. En del ska lokalt och annat ska vidare. Här i Stockholm får ni Viking Lines ännu större fartyg nästa år.

Jag ska lyfta fram ett bra exempel kopplat till Stena Line som jag tror kan vara mycket av nyckeln till att sjöfarten som vi vet ställs inför utmaningar från 2015 med dyrare bränsle. Jag ser flera rederier som håller på att knyta ihop transportkedjorna, för de måste kunna erbjuda ett lite bättre paket och inte bara stå i hamnarna och vinka till sina kunder, rederier och speditörer. Stena har slagit sig ihop med Kombiverkehr och SEMA, som är två järnvägsbaserade kombiföretag, och erbjuder tjänsten att man ska kunna lämna in gods i Göteborg som sedan tas till Verona. Man köper en biljett till hela den turen. Jag tror mycket på att sy ihop en längre kedja. Sedan får vi väl hoppas

att Stena Line även kan tänka sig att köra järnväg i Göteborg och täcka inlandet där.

Ett annat bra exempel, och kanske i vissa stycken ännu bättre, tycker jag är SOL, Svenska orientlinjen, som har startat en linje Helsingborg–Travemünde. Även där är ambitionen att knyta ihop trafikslagen, bryta upp chaufförsberoendet och erbjuda förarlösa transporter. Du lämnar in semitrailern i Göteborg som transporteras till Travemünde, där en chaufför hämtar den, medan mycket av den andra trafiken bygger på chaufförernas vilotider och att man själv får köra ombord och köra av.

Vi ska komma ihåg att det är en väldigt stor tröskel att gå över från det chaufförsbundna till ett system med mer integrerade transporter där man lämnar ifrån sig godset. Det krävs mycket mer planering, framförhållning och förtroende för den som man lämnar ifrån sig godset till. Jag talar här om gränssnittet speditör och åkeri gentemot åkeri och kanske järnvägsföretag. Vi ska väl också vara lite nyanserade vad gäller möjligheterna här och vilka trösklar vi står inför.

Jag visade en bild där vi maximerar sjöfartsflödena, som innebär väldigt stora logistiska förändringar och förändringar i detaljhandelns lagerstrukturer. Hur du sprider godset baseras på ett syd-nord-gående flöde med livsmedelslager, ofta i Skåne, och annat som ska spridas till detaljhandeln, ofta i Mellansverige. Och det är inte så jättelätt att ändra dessa flöden och plötsligt börja köra båt inrikes. Det är alltså stora utmaningar, men någonting ska väl gå.

I de här diskussionerna, särskilt med koppling till Marpol 6, SECA-reglerna med lågsvavligt bränsle, talar man väldigt mycket om kostnaderna för och tillgången till bränslet och om vilket bränsleval man gör, och man talar mycket om teknik. Men jag som logistiker vill att vi även ska tala lite om hur vi driver hela systemet. Här tycker jag att SOL har lyckats, för så här marknadsför de sig, som ni ser på bilden. Och det ligger mycket i det. Ska vi få i gång sjöfarten behöver vi tänka om framför allt vad gäller tidsaspekterna.

Mycket av det som vi har lärt ut på handelshögskolor och tekniska högskolor vad gäller logistik baserar sig på en 80-talsmodell där vi hade väldigt höga räntenivåer och väldiga straff för att ligga på lager. Men i dag är i alla fall inte kapitalbindningen ett så stort problem med de räntenivåer vi har. Däremot finns det många andra goda skäl att inte köra långsamt, att inte ligga på för stora lager. Men kapitalbindningen, som ofta lyfts om, är inte längre, som jag ser det, ett stort problem.

Detta landar lite i att vi har ett par frågeställningar att diskutera. Jag hoppas att ni återkommer till dem under hearingen här. De här flödena kommer att gå ändå, men ska vi kunna ändra dem till att mer gå på sjöfart behöver vi en stark sjöfartsbaserad näring här. I till exempel fallet Stena är det Stena som säljer sydgående trafik. SEMA och Kombiverkehr säljer nordgående trafik. Det fungerar ofta så att man säljer på sin hemmaplan. Har vi då inga starka rederier som kan sälja det här kommer det sannolikt att gå mer på de andra trafikslagen.

Jag företräder inget särskilt intresse här, förutom mitt eget akademiska intresse. Men om inte branschen är stark kommer det inte att finnas några jobb, och då kommer jag inte heller att kunna utbilda, så det är väl mitt särintresse här. Och just jobben är något som jag också hoppas kommer tillbaka i diskussionen, för vi ska inte glömma att logistik är en väldigt stor arbetsgivare. Transport och logistik har fler anställda i Göteborg än bilbranschen. I London, som är ett finanscentrum, är det fler som jobbar med transporter än som jobbar i finanssektorn.

Glöm inte bort att ska vi ha arbetstillfällen för lågutbildad arbetskraft är logistik ett väldigt bra verktyg för det!

Rikard Engström: Jag arbetar som strateg på Trafikverket på en enhet som heter Strategisk utveckling. Jag arbetar framför allt med gods- och logistikfrågor och har under det senaste året arbetat väldigt intensivt med Kapacitetsutredningen, där vi hade ett väldigt nära och bra samarbete med Sjöfartsverket.

Samverkan med Sjöfartsverket har vi på många olika håll men kanske framför allt och i alla fall vad jag märker av inom godsområdet där vi arbetar väldigt nära ihop. Sjöfartsverket har ett mer operativt ansvar för den dagliga driften, medan Trafikverket har de mer långsiktiga, strategiska infrastrukturrelaterade frågorna på sitt bord. Givetvis tangerar dessa områden varandra, och vi möts då och då. Därför behöver vi ha ett nära samarbete.

Jag har till skillnad från Johan bara fått en fråga att förhålla mig till. Den lyder: Kan ökad sjöfart minska behovet av vägar och järnvägar? Om jag vore väldigt pragmatisk kunde jag svara ja och stänga av micken. Då hade ni hört dagens kortaste inlägg, men riktigt så lätt ska ni inte komma undan, utan jag tänker utveckla detta lite grann.

Vi menar, framför allt nu senast i Kapacitetsutredningen, att transporterna är ett stort system. Där har vi olika delar: vägen, sjöfarten och så vidare. Vad vi vet om framtiden är att vi kommer att ha en väldigt stor ökning av godstransporterna, och det måste hela det här systemet vara berett att hantera.

Vi har en förhoppning att vi kommer att kunna flytta över mycket till sjöfart, givetvis förutsatt att vi har rätt förutsättningar att göra detta. Men det kommer inte att innebära att vi kommer att ha mindre trafik på vägarna och järnvägarna än vad vi har i dag, utan vi kommer även där att behöva möta ett kraftigt ökat tryck.

Som Johan var inne på innebär det pulser när de stora fartygen kommer till hamnar, såväl ingående pulser när fartygen ska lämna hamnen som utgående pulser när fartygen kommer in till kaj i Sverige och ska lastas av. Det innebär att vi kommer att få en ännu toppigare efterfrågan på infrastrukturen på landsidan när eller om vi får större fartyg i framtiden som ska hanteras i våra hamnar. Detta är inte att betrakta som något stort problem i dag, ska jag framhålla. Men det finns exempel runt om i världen som visar att denna toppighet i efterfrågan på infrastruktur ställer till problem på landsidan, framför allt på järnvägssidan men även på vägsidan.

Det är viktigt att vi fortsätter att fokusera på våra stora stråk. Vi vet att den absoluta majoriteten av våra stora export- och importflöden passerar genom våra stora stråk, och de passerar också genom våra hamnar. Det är därför viktigt att vi fortsätter att fokusera på stråken, på hamnarna och på terminalerna för att vi ska få ett effektivt system och där vi också i vissa fall kan förlänga sjöbenet i transporterna, till exempel genom att man fortsätter förbi Trelleborg. Mycket av ro-ro-trafiken kommer till exempel in till Trelleborg, även om den ska längre norrut. Man skulle mycket väl kunna ta den längre norrut med rätt förutsättningar och i ett system som är anpassat till den.

I Kapacitetsutredningen, som jag nämnde, identifierar vi att det finns en mycket stor potential inom sjöfarten. Mycket av det är egentligen realiserbart omgående eller i alla fall på ganska kort sikt. Det krävs till exempel inga större ombyggnationer. Om vi ska generalisera lite grann ser farlederna ganska bra ut. Vi kan hantera mycket mer sjöfart i systemet. Detsamma gäller på hamnsidan, med vissa undantag.

Ett kapacitetshämmande perspektiv i detta kan möjligtvis i vissa fall vara att man ska kunna hantera de allra största fartygen. De stora fartyg som Johan talade om passar givetvis inte i alla hamnar och är heller inte lämpade för att ta gods till alla hamnar. Men detta är någon form av teoretisk potential. För att det ska få en praktisk potential, att det faktiskt ska realiseras, krävs det att det finns förutsättningar för att transportera, infrastrukturmässiga, regelmässiga och inte minst beteendemässiga.

Vi vet att transportbranschen är en ganska trögrörlig bransch. Sjöfarten är inte ett lysande undantag och är inte mindre trögrörlig än någon annan del i den här branschen, utan man fortsätter till stor del att transportera som man har gjort historiskt sett. Det är en stor utmaning att påverka beteendet hos transportköpare och befraktare.

Också inom kustfarten har vi en hel del utmaningar. I Kapacitetsutredningen gjorde vi i godsgruppen som jag ledde en speciell studie om just kustfarten. Där konstaterade vi att det finns en stor potential men att man måste arbeta mycket med beteendefrågor och kostnadsfrågor och med att skapa ett konkurrensneutralt system.

Vi ser också inre vattenvägar som en potential. Det kanske inte ska jämföras med hur det fungerar i mer centrala delar av Europa där man använder sig av inre vattenvägar i dag, men visst finns det en potential på vissa håll. Framför allt är det då Vänertrafiken som man brukar framhålla. Samtidigt ska man vara medveten om att om man ska kunna utveckla detta system kräver det ganska stora investeringar. Men där finns också en möjlighet, givetvis, för passagerartransporter, kanske framför allt i storstäder. Där kan man ganska raskt beta av Stockholm och Göteborg som de största potentialerna.

Ju trängre det blir i landinfrastrukturen, när det tar längre tid för oss att ta oss till jobbet i bilen, med tunnelbanan eller bussen eller hur vi nu tar oss till jobbet, desto större blir fördelen med att använda sig av sjöfarten. Det spelar egentligen sjöfarten i händerna. Sedan tror jag att det där och även på det personliga planet är beteenden som är viktiga att arbeta med att försöka på-

verka. Men det är viktigt att man arbetar med de kvalitativa variablerna på trafiken, dessutom utifrån ett sjöfartsperspektiv.

Vi tittar också på konkurrensytor i Kapacitetsutredningens godsdel, och där kan vi ganska snart konstatera att till väldigt stor del har de olika trafikmedlen sina naturliga konkurrensytor. Sjöfarten är lämplig för gods som transporteras långa distanser och med stora volymer. Där har vi sjöfartens hemmamarknad. Det innebär givetvis inte att det bara är där sjöfarten ska vara, men det är ungefär så här det ser ut i dag. Lastbilen å andra sidan ligger framför allt på korta avstånd, med mindre volymer och förstås lite högre värde.

Om man gör det enkelt för sig och bara tittar på ett diagram med två variabler, volym, som kan kopplas ganska nära till pris på y-axeln, och avstånd på x-axeln, får man ungefär den här fördelningen. Det finns en potential på några procent – 3, 4 och upp till 5 procent brukar man tala om i de här sammanhangen – att flytta över från lastbil till järnväg. Vi har också en potential att flytta över från lastbilen till sjöfarten. Men det kanske viktigaste är att vi måste ha ett systemtänk så att man förstår att om man kan flytta över gods från järnvägen till sjöfarten frigör man kapacitet på järnvägen. Det kanske är en tvåstegsraket egentligen för att vi ska öka sjöfarten och därmed kunna öka kapaciteten i hela systemet.

Siffrorna i figuren ska vi tolka väldigt försiktigt. Det är kvalificerade gissningar, skulle vi kanske kunna kalla det, som vi gjorde i godsgruppen, så de har ingen vetenskaplig bas. Men de är givetvis väl avstämda med vad litteraturen säger om de här konkurrensytorna.

När det gäller transportsystemets funktion kan vi konstatera, som jag var inne på, att transportsystemet hänger ihop. Vi kan inte fokusera för mycket på det ena eller det andra trafikslaget, utan vi måste förstå att de hänger ihop. Det ska faktiskt skapa ett slutvärde för kunden i slutändan.

Vi kan konstatera att till exempel svaveldirektivet gör bränslet dyrare. När bränslet blir dyrare kommer man att konkurrera med lastbilen om samma bränsle. Då kommer det dessutom att påverka lastbilssituationen, och överflyttningar kommer att ske till järnväg och lastbil. Men när vi får ett systemtänk i detta ser vi att det inte bara blir svaveldirektivet som påverkar vad som händer i sjöfarten.

Inre vattenvägar var jag inne på lite tidigare. De kan bidra till att öka systemeffektiviteten, men de ställer också stora krav på hur vi hanterar godset i systemet. Vi kan också notera att det är relativt sett dyrt att hantera gods i hamn. Till exempel är sjö-sjö dyrare att hantera än järnväg-sjö. Det är något som givetvis är ett problem. Kostnadsbilden är den som till stor del i slutändan avgör vad vi transporterar och hur vi transporterar det. Vi ser också att det finns ett antal förutsättningsskapande styrmekanismer i detta utifrån ett i hög grad internationellt perspektiv, kanske framför allt när det gäller sjöfarten.

Vad jag vill säga här är egentligen att sjöfarten är ett verktyg som vi ska försöka arbeta med och utveckla på ett så bra sätt som möjligt, för vi behöver

ha mer sjöfart för att vi ska kunna klara de stora utmaningar som vi infrastrukturmässigt och inte minst miljömässigt står inför i framtiden.

Sjöfarten är ett verktyg, och detta verktyg ska uppfylla transportköpares och resenärers behov på något sätt. Behovet sett utifrån ett företagsperspektiv är egentligen att skapa ett logistiskt värde i form av tid- och platsnytta. Sett utifrån ett samhällsperspektiv kan det givetvis handla om lite andra variabler. Men det är väldigt viktigt att man har ett trafikslagsövergripande perspektiv i detta.

Kenny Reinhold: Jag är avdelningsordförande i avdelning Seko Sjöfolk i fackförbundet Seko, facket för service och kommunikation.

Jag skulle vilja börja med att tacka trafikutskottet och den eller de som har initierat denna goda hearing om sjöfarten och för att jag fått chansen att komma hit och berätta för er om vilka utmaningar och möjligheter facket ser för en ökad sjöfart.

Seko som organisation har under i stort sett alla år varit mycket engagerad i de sjöfartspolitiska frågorna och dessutom mycket framgångsrikt drivit frågorna för sjöfartens och sjöfolkets väl och med detta också redarnas väl, för mår redarna bra mår oftast också våra medlemmar bra. Med detta vill vi visa att Seko vill vara med och ta ansvar för att Sverige ska bygga upp en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart och vara ett föregångsland i det internationella arbetet för säkerhet, miljö och arbetsrätt.

Att bygga upp en modell och att bli ett föregångsland ställer stora krav och förutsätter att höga ambitionskrav ställs på alla berörda. Vi på Seko Sjöfolk ser utmaningar på tre olika nivåer.

Om vi börjar med de globala villkoren handlar det först och främst om den oreglerade branschens snedvridna konkurrensvillkor som gör att oseriösa redare kan härja fritt, vilket innebär att många människor i dag lider av sviterna av miljöproblem, bristande säkerhet och oacceptabla arbetsförhållanden. Majoriteten av varvens sjömän arbetar under oacceptabla och vidriga förhållanden. De har i realiteten inga möjligheter alls att till exempel förebygga säkerhetsrisker.

Som matros arbetar du tolv timmar per dygn alla dagar i veckan tio månader om året. Du tjänar ungefär 7 500 kronor i månaden. Men du kan inte alltid vara helt säker på att du får ut din lön. Du vågar inte prata om eller påpeka en felaktig löneutbetalning eller andra problem, till exempel säkerhetsrisker ombord, eftersom du riskerar att bli svartlistad och aldrig mer få något jobb till sjöss. Din familj och dina vänner träffar du de max två månader om året du är ledig, då du i praktiken är arbetslös och utan lön.

Utmaningen inom EU och i de europeiska villkoren är att handeln mellan olika EU-länder, EU:s export, är helt beroende av sjötransporter. Huvuddelen av sjöfartspolitiken inom EU är fortfarande nationell. Det innebär att EU-ländernas sjöfartsnäringar konkurrerar med varandra genom osunda skattesubventioner, men också genom dåliga arbetsförhållanden. I dag är det så att EU:s ramregler för statsstöd inom sjöfarten paradoxalt nog används som

konkurrensverktyg länderna emellan, trots att de en gång skapades för att bevara europeisk sjöfart och handelsflotta och därmed också försöka hålla bekvämlighetsflaggade fartyg borta.

Vi har en utmaning i de svenska villkoren. Sverige har goda möjligheter att bygga upp en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart. Då krävs det en medveten politisk satsning och det snabbt. I dag saknas det ett helhetsgrepp, en vision, en ambition och en strategi, som talar om varför Sverige ska ha en egen sjöfart och hur vi ska möta de utmaningar som finns. Jag skulle vilja gå så långt som att säga att det faktiskt saknas politiskt intresse. Här har vi från facket och näringen ett ansvar att visa på för er hur viktigt det faktiskt är att Sverige har en hållbar och konkurrenskraftig sjöfart. Här måste och skall vi bli bättre.

Vilka möjligheter har vi då att möta de här utmaningarna? Om vi börjar med de globala utmaningarna kan jag säga att det handlar om att öka kontrollen av och pressen på de oseriösa redarna med bekvämlighetsflaggade fartyg. Det ska vara sjysta bananer på världshaven, som bilden illustrerar. Sverige har just nu skrivit under sjöarbetskonventionen. Det gjorde man i somras. Den träder i kraft om tolv månader, alltså nästa sommar. Här handlar det också om att man lever som man lär. Här ställs rätt höga krav på Sverige.

Vi tycker att även företag kan ta ett ansvar. Det behövs tydliga verktyg om företag ska utveckla sitt sociala ansvarstagande till att även omfatta transportledet. Så är det inte i dag.

Vi på Seko sjöfolk har tagit fram ett förslag till certifieringssystem för rederier som vi kallar för Fair Freight. Det är alltså inte klart, men vi har tagit fram ett förslag. Det ska garantera att en aktuell sjötransport följer internationella konventioner om mänskliga rättigheter och arbetsrätt och på så sätt underlätta transportköp för seriösa företag. Vill ni veta mer går ni in på nätet, schystabananer.nu/sv.

Möjligheterna i Europa ligger i att av EU:s 27 medlemsländer gränsar 22 till hav. EU:s kustlinje är sju gånger längre än den amerikanska och fyra gånger längre än den ryska. Europa är som sagt mycket beroende av sjöfart, och den absolut största delen av sjöfarten på europeiskt vatten är också inomeuropeisk, alltså trafik mellan de europeiska länderna. Det finns oerhört mycket att vinna på att likställa konkurrensvillkoren mellan EU-länderna och skapa förutsättningar för en stabil, långsiktig och hållbar sjöfart i hela Europa. Om bara den politiska viljan finns är flera steg möjliga att ta. Ett första steg är att Sverige inför en tonnagebeskattning som i stort sett redan finns i alla andra sjöfartsländer i Europa.

Men man behöver också i EU omdefiniera alla sjötransporter mellan EU-länder från internationell trafik till intern EU-trafik och låta all gemensam EU-lagstiftning vad gäller säkerhet, miljö och socialt skydd gälla för de här transporterna, oberoende av fartygets flagg, oberoende av ursprung och oberoende av besättningens nationalitet.

Vi ser också fördelar med att införa ett gemensamt fartygsregister inom EU, där bemanningsregler slås fast. Statsstöd ska då enbart utgå till fartyg i detta register.

Möjligheterna för den svenska sjöfarten ligger i viljan att ta vara på sjöfartens fördelar. Sjöfarten är relativt miljövänlig i förhållande till andra transportslag. Den är också relativt billig. Sjöfarten kräver inte lika stora samhällsinvesteringar som till exempel järnväg och väg, då sjöfarten i praktiken är egenfinansierad via olika typer av avgifter. Sverige kan bygga upp en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart och bli ett föregångsland i det internationella arbetet för säkerhet, miljö och arbetsrätt, men då krävs det en långsiktig, bred och tydlig politisk vilja. Med det följer också konkreta åtgärder.

Det är hög tid att sätta ned foten och ta ett helhetsgrepp. Inga fler utredningar! Det vi behöver göra är att sätta det vi vet i ett sammanhang och börja agera. Sverige måste införa tonnageskatten nu, gärna med en övergångsmodell där delar av de latenta skatteskulderna sätts i en miljöfond och en innovationsfond. Här hade vi i och för sig nöjt oss med en tiondel av det regeringen tänker satsa på järnvägen framöver, men det är väl att önska för mycket.

Vi behöver också utveckla EU:s sjöfartspolitik så att vi får ett enhetligt och framtidsinriktat sjöfartsstöd. Det behövs ett betydligt enklare regelverk. Vi behöver också få fler svenska företag att ta ansvar för att de mänskliga rättigheterna efterlevs i transportledet. Sverige kan bidra till detta genom att satsa på utbildning och riktade åtgärder för att fler företag ska ställa krav på sjysta villkor när de köper sina sjötransporter.

Det går också att koppla både statliga exportsatsningar och upphandlingar till tydliga riktlinjer om att de mänskliga rättigheterna ska efterlevas i transportledet. Det är bara att sätta i gång. Vi har ingen tid att förlora. Jag kan meddela alla er som lyssnar att Sjöfartsforum kanske har det allra bästa förslaget till en svensk sjöfartsstrategi – kanske näst bäst, efter Seko:s förslag.

Jag skulle vilja avsluta med att använda mig av bragdmatchen mot Tyskland i tisdags som en liten metafor, en målande bild som speglar sjöfarten just nu. Tyskland ledde med 4-0. I det läget känns det som om sjöfarten just nu befinner sig. Vi ligger alltså under med 4-0. Vi är slagna och mer eller mindre uträknade, och vi är på bortaplan. Cattis Elmsäter-Svärd är Erik Hamrén, Anders Borg står i mål. Sjöfartsforum är Elmander. Jag är Zlatan. Det hör ni på skånskan, men sedan tar tyvärr alla andra likheter slut. Det hade inte gjort ont att ha hans lön i alla fall.

Cattis gör ett par kloka byten. In med Elmander – det är alltså Sjöfartsforum – kanske skulle målvakten Borg bytas ut efter fyra insläppta mål i denna viktiga match, men inte nu. Han är viktig och borde vara med mer i matchen. Med en bra laguppställning menar vi att man från sjöfartsklustret kan vända matchen. Och vägen fram till att bli världsmästare i en hållbar sjöfartspolitik är inte långt borta. Vi kan bli bäst. Vi är många som vill vara med och göra Sverige bäst. Förbundskaptenen Cattis har en trupp som står på tå och vill vara med och spela för att ta hem VM-guldet i sjöfartspolitik. Ge oss bara möjligheten och förutsättningarna så kan du snart stå med VM-bucklan i handen, Cattis!

Ordföranden: Vi tackar för det och undrar lite till mans vem som är Pontus Wernbloom och Samuel Holmén. Det kanske vi får reda på i pausen.

Nu är det dags för Ann-Catrine Zetterdahl, Sjöfartsverkets generaldirektör, som hade ett litet problem med trafiken men ändå lyckades hinna i tid till sitt föredrag. Det tackar vi för. Ord och bild är ditt!

Ann-Catrine Zetterdahl: Jag ber hemskt mycket om ursäkt, men trafikinfarkten var ett faktum. Jag gjorde mitt bästa och kom exakt i tid. Det var inte på något sätt av ointresse utan jag var oerhört frustrerad över att jag satt fast.

Sverige skulle faktiskt på nytt kunna bli en stor sjöfartsnation. Jag är ganska säker på att vi har en laguppställning som klarar det här, men jag tror att vi alla kan bidra på ett kraftfullare sätt.

Då kan man fråga sig: Vad krävs för att öka sjötransporterna? Vad är det vi ska göra? Jag håller ju med föregående talare om att det inte är fler utredningar, fler rapporter som krävs. Nu krävs handling.

Då ser man ofta ut över havet, i alla fall vi som är nära havet. Vi vet ju att kapaciteten finns där, en otroligt stor kapacitet för att ha sjöfart som egentligen inte kostar så mycket pengar. Vi behöver inte lägga dyra investeringsmedel på att få sjöfarten att fungera. Däremot måste vi lägga mycket kraft på att sjöfarten ska kunna spela på lika villkor som de andra transportslagen. Vi kan inte ha konkurrensvillkor för sjöfarten som är sämre än för de andra transportslagen.

Ser vi till internaliseringsgraden kan vi faktiskt notera att den för järnvägen är 20 procent, för vägen 30 procent och för sjöfarten ca 40 procent – allt enligt Trafikverkets kapacitetsutredning. Det är klart att ska sjöfarten betala mer av de marginalkostnader som vi åsamkar samhället än de andra transportslagen gör spelar vi egentligen inte på samma spelplan. Även om jag skulle vara Zlatan tror jag inte att vi har någon chans att göra ett mål ens en gång om vi inte är på samma spelplan. Och kan vi inte göra mål tror jag att vi måste rigga spelplanen först. Jämför man att spela på en likvärdig spelplan med att spela på en olikvärdig spelplan ser vi att det är ganska stor skillnad. Man kan inte ta till vara de komparativa fördelarna för respektive transportslag om inte spelplanen är lika.

Konkurrensvillkoren för sjöfarten tror jag att vi måste ändra och bland annat se på hur vi tar betalt för näringen sjöfart. Det är ju så att vi underhåller vägarna under vintrarna i Sverige. Då ska vi rimligen underhålla även havsvägarna i Sverige, för världshandeln står och faller med sjöfarten. 90 procent av allt gods går någon gång via sjöfarten. Då tycker jag inte att vi ska låta sjöfarten, det vill säga redarna och näringslivet, betala alla delar inom sjöfarten. Vi måste se till att de här transportslagen kan konkurrera på lika villkor.

Det börjar med att vi helt enkelt ser till att vi har samma internaliseringskrav, att vi underhåller våra sjövägar även vintertid på ett sätt som gör att det faktiskt anslås statliga medel till detta. Annars tror jag inte att vi har lika villkor för konkurrensen. Framför allt tycker jag att det är väldigt roligt att inse, efter 2 ½ år på Sjöfartsverket, att vi egentligen är väldigt eniga. Tittar

man på Sjöfartsforums kapacitetsdokument, på sjöfartsdokument och på Kapacitetsutredningen ser man att alla säger samma sak. Sverige kan bli sjöfartsnation number one. Jag tycker att det vore väldigt synd om vi inte tog den chansen.

I Norge exempelvis lade man fram en sjöfartsstrategi 2007. Regeringen satsade 250 miljoner norska kronor på olika sjöfartsåtgärder, innovationer som faktiskt kopplades till investeringar. Jag tror att en del i den här problematiken är att sjöfartsnäringen är mycket intensiv. Man måste investera mycket pengar eftersom det är fråga om långsiktiga, tunga investeringar. Därav tror jag att det finns en koppling till att vi, om vi vill satsa på sjöfarten, också måste ha en enkelhet i hur vi skapar investeringsmedel så att sjöfarten kan blomstra, för det är fråga om otroligt stora investeringar.

Servicen är ju a och o, en effektiv sjöfart. Självklart kan Sjöfartsverket bidra. Hamnarna kan bidra. Vi måste ha konkurrenskraftiga priser om man jämför med Rotterdam och Nordeuropa. Det börjar ju där. Vi måste bli best in class för att kunna driva det här på ett sätt som gör att det är konkurrenskraftigt för näringslivet. Då gäller det att hamnarna har en effektivitet som är i klass med de bästa hamnarna. Jag vet att vi har många duktiga hamnar i Sverige, men jag tror att vi kan samverka ännu mer, som exempelvis Sjöfartsverket och Göteborgs hamn, där vi tittar på om vi kan göra en gemensam agenda för anlöpsprocessen. Ja, det kan vi. Då kan vi göra det effektivare för sjöfarten.

Sedan gäller det ju att satsa på infrastrukturen även för sjöfarten. Där ser jag en stor förändring. Jag har förvisso inte varit inom sjöfarten mer än två och ett halvt år, men nu gör vi sjöfartsinvesteringar i Gävle och Norrköping med hjälp av statliga medel. Det här är en väldigt bra början. Trafikverket har i sin nationella plan tankar om att vi även ska ha sjöfartsinvesteringar inom Trafikverket, planlagda pengar. Det här är ett stort framsteg för sjöfarten. Det ska vi fortsätta med.

Sedan gäller det att hela tiden utveckla allt runt omkring, det vill säga administrationen. För aktörerna inom transportbranschen krävs det hela tiden att vi utvecklar och förenklar vad gäller administrationen. Den är a och o. Det ska vara gemensamma system för rapportering och intelligenta logistikflöden som fungerar. Framför allt behöver vi utveckla intelligenta godsflöden.

Det man kan se som positivt är ju att vi tror på en växande sjöfart på lång sikt, ca 30 procent fram till 2030 kan man säga. Det är 1,3 procent i tillväxt per år långsiktigt. Det är klart att vi ska ta höjd för det här nu och investera oss in i framtiden.

Sedan vet vi alla att vi har nya svavelregler som sannolikt ger en temporär nedgång för sjöfarten på kort sikt, men jag tror att det är på väldigt kort sikt och kanske med 2–3 procent. Det här ska vi se som en möjliggörare på lång sikt. Då handlar det om att rigga en spelplan som kan hantera de här kraven. Miljön är självklart viktig för att vi ska överleva.

Det jag var utsatt för i morse var bara ännu en bekräftelse i min egen lilla värld: Varför inte se sjöfartens möjligheter även när det gäller kollektivtrafik,

när det gäller att transportera gods korta vägar, när det gäller storstäderna? Vi har en infarkt runt Posten Nord här i Stockholm. Vi har det även i Göteborg. Det är klart att det med hjälp av sjöfarten, närsjöfart och kustsjöfart, finns enorma möjligheter att avlasta landtransporter som kollektivtrafiken.

Den kreativitet som jag känner inom Sjöfartsverket, inom hamnarna, inom sjöfartsbranschen och Sjöfartsforum är ju enorm när det gäller att ta fram nya idéer för att faktiskt lösa de problem vi har på landsidan. Låt oss ta vara på de här möjligheterna och titta på vad vi kan göra för att faktiskt få mer infrastruktur för pengarna så att vi alla kan komma fram fortare och världshandeln kan må riktigt, riktigt bra.

Vi gör vad vi kan på Sjöfartsverket. Vi kan inte göra allt, men som jag sade är vi tillsammans starka inom det här området. Får vi till ett transportslag sjöfart som har lika konkurrensvillkor som väg, järnväg och även flyg tror jag att vi arbetar för ett hållbart transportsystem, där effektiv logistik faktiskt går hand i hand med säkerhet och miljöskydd.

Låt oss börja resan med att bestämma oss för att Sverige ska bli en sjöfartsnation number one. Jag har inte mandat att på något sätt säga att det ska ske. Däremot har jag mandat att bidra till en utveckling av sjöfarten med hjälp av de erbjudanden om produkter, tjänster och consulting som vi har inom Sjöfartsverket. Jag kunde inte jättemycket om sjöfartsbranschen innan jag började på Sjöfartsverket, men jag har satt mig in i världshandelsperspektivet och hur vi alla är beroende av sjöfarten och ser att här är en möjlighet för Sverige. Låt oss kämpa och göra den resan tillsammans! Jag tror att just att bestämma sig oftast är det som leder till framgång. Sjöfarten brinner jag väldigt mycket för, framför allt för hur vi ska göra det tillsammans. Vi börjar med lika konkurrensvillkor.

Ordföranden: Vi tackar för de orden och lämnar ordet till Carl Carlsson, miljöchef vid Sveriges redareförening. Ord och bild är ditt!

Carl Carlsson: Ett stort tack för att vi får komma hit i dag! Jag vill också tacka ordföranden för inledningen där de möjligheter som sjöfarten har målades upp. Den frågeställning som jag har fått mig tilldelad är vad vi gör för att möta framtidens transportbehov, vilka utmaningarna är och vilka möjligheterna är.

Jag börjar med den maritima strategi som EU presenterade och fastslog och som även Sverige skrev under för ett antal år sedan, 2009. Den strategin antog också Redareföreningen fullt ut. Inom miljöområdet är det två nyckelord som vi pratar om och jobbar väldigt mycket utifrån. Det är den nollvision som kommissionen har uttryckt om sjöfart utan negativ påverkan i luft och vatten. Sedan finns det ytterligare ett nyckelord, att de regionala regler som nu är på ingående inte ska få innebära någon ”modal back-shift”, det vill säga att gods flyttar från sjöfart till andra transportslag.

Samtidigt presenterades också vitboken. I våras kom Kapacitetsutredningen, och sammanfattningen för vårt vidkommande är ju bingo. Sjöfarten går en fantastisk framtid till mötes. Både ur ett Östersjöperspektiv och ur ett Sverigeperspektiv är vi väldigt väl medvetna om och väldigt tacksamma för den roll vi kommer att spela framgent.

Dock har vi samtidigt utmaningar med att vi på klimatsidan ska reducera vår negativa påverkan på luft och vatten. Utmaningen är balansen, att vi ska gasa med sjöfarten – mer gods på köl – och samtidigt reducera vår påverkan.

Målet för oss är glasklart. Det är två neutralitetsmål. Det ena är neutralitet mot de andra sjöfartsnationerna och det andra neutralitetsmålet är, som har berörts flera gånger tidigare i dag, en ökad neutralitet mot de andra trafikslagen.

Miljöområdet för sjöfarten kan delas in i luft, vatten och övriga regelverk som är på ingående. Den enkla men likväl sanna iakttagelsen eller statusrapporten är att allting verkar hända inom perioden 2015–2020. Det är mycket som kommer på regelsidan här. Det är en väldigt stor utmaning för framför allt existerande fartyg.

Vi har jobbat väldigt intensivt med de här frågorna, mycket tillsammans med Sveriges hamnar och intressenter runt omkring. Under åren fram till nu är den enkla sammanfattningen ur vårt perspektiv att vi inte klarar den här utmaningen utan ett gediget och bra samarbete med alla intressenter. Vi har därför byggt en samarbetsplattform där vi driver konkreta industriprojekt tillsammans med myndigheter och verk, där vi så konkret som möjligt försöker visa var någonstans vi har hinder och möjligheter för olika projekt.

Redareföreningens styrelse tog beslut i våras om att på den här samarbetsplattformen lyfta in ett antal konkreta industriprojekt. Det är nybyggnationer och det är ombyggnationer av fartyg för att klara av att möta de utmaningar vi har framför oss på miljösidan. Men det är också återigen att vi tror på ökade godsvolymer på köl.

Det är väldigt många loggor på den bild som visas. En av dem står för Skeppshypotekskassan, som kommer att spela en mycket viktig roll framgent för vår del.

Den första tanke som ni kanske får är om vi har vaknat och börjat jobba först nu, 2011–2012. Svaret är nej. Vi representerar en sjöfart som alltid har legat väldigt högt på internationella kvalitetslistor. Vi har bland våra medlemmar de första skrubberanläggningarna. Vi har de första LNG-konverteringarna. Vi har de första testerna på metanol. Vi har, som nämndes här, Viking Grace som snart kommer in här i Stockholm. Svensk sjöfart håller absolut världsklass på miljö- och sjösäkerhetssidan. Jag får betalt för att säga det, men det är så. Vi ligger väldigt långt fram.

Vi har samlat tio projekt i den här plattformen. Skillnaden nu är att vi gör det samlat, tillsammans med myndigheter, för att gemensamt försöka klara de utmaningar vi har. De kan paketeras i tre större pilotprojekt. Det är inom LNG, naturgasen. Vi har metanolen och vi har skrubberlösningen, det vill

säga att vi ombord på fartygen renar, avsvavlar, bränslet. Längst ned på bilden, lite skuggat, har vi vätgasen. Vi kan inkludera den också.

Skälet till att jag nämner det här och samtidigt visar bilden med hela miljöområdet är att utmaningen för oss återigen är större än bara det som är aktuellt för 2015. Vi tror att det kommer fler saker, och ett felaktigt teknikval för att lösa problemet med svavlet kan göra att vi får det besvärligt i andra diskussioner.

Bland de tio projekt som vi nu har konkret finns också det som är svar på den fråga som jag har fått: Vad gör vi för att öka kustsjöfarten och transporter på de inre vattenvägarna? Det är två projekt i det här paketet, varav det vi ser på bild nu är det som gäller för en ökad kustsjöfart. Det är Sirius rederi, som finns representerat här i dag och kan delta i diskussionen sedan, och Preem som har för avsikt och en önskan att engagera det här fartyget under ett antal år för svensk kustsjöfart.

Den pedagogik vi försöker använda här är enkel. Det är grön, gul och röd markering för att lyfta upp de frågeställningar vi har för att det här ska bli verklighet. Mycket i de diskussioner som förs just nu handlar om ekonomiskt stöd för att bygga den här typen av än mer miljö- och klimateffektiva fartyg. Självklart gäller det då avgiftsstrukturen, som också har nämnts ett antal gånger här. Från vårt perspektiv kan jag säga att vi har väldigt svårt att konkurrera med de andra transportslagen. Detta blir än mer tydligt när vi går in på de inre vattenvägarna. Vi har också ett sådant projekt. Thun finns också här i dag och kan svara på frågorna i detta konkreta business case.

Här är det väldigt tydligt att vi har stora problem med att få kunderna att utnyttja den här typen av sjöfart när vi ligger parallellt med både motorvägar och järnvägar. Av ekonomiska skäl vill man inte gärna att godset åker med oss. Vi har svårt att konkurrera då.

De inre vattenvägarna hoppas vi är på ingående. När de väl införs ser vi framför oss att vi i så hög grad som möjligt kan undvika särregler. Det finns färdiga lösningar som vi kan lyfta in i Sverige. Vi är också beredda och skulle önska att vi omedelbart fick påbörja någon typ av försöksverksamhet, både på ost- och västkusten.

Sammanfattningsvis finns ett antal nyckelord för att vi ska få mer inrikes gods på köl. Vi ber er att så långt som möjligt undvika särregler. Vi ber er också att försöka hitta någon typ av mjuklandning för de regler som är på ingående. Det är helt avgörande för oss med en likabehandling av transportslagen. Det är de facto så i dag ute i verkligheten att vi inte kan konkurrera. Vi kan inte bättre komplettera de andra trafikslagen.

I den omställning som vi har framför oss behöver vi er hjälp – inte bara med regler och så vidare utan också i likhet med vad som sker i vår omvärld här och nu med stöd till fartygen för att man ska kunna anpassa sig framgent.

Just nu handlar det om de tre piloter vi har – metanolen, LNG och skrubben. I nära samarbete med Näringsdepartementet tittar vi på möjligheterna att söka stöd i EU:s så kallade toolbox, det vill säga att använda TNT-kol och annat för att få hjälp i detta.

Jag avslutar där jag och ordföranden började: Sjöfarten är en del av lösningen både i kapacitetsperspektiv och i ett miljö- och klimatperspektiv. Men för att vi ska klara av det här behöver vi en aktiv hjälp.

Ordföranden: Vi tackar för det och går nu över till Per Bondemark, ordförande för Näringslivets transportråd, med frågan: Vad krävs för att näringslivet ska lägga fler transporter på sjön?

Per Bondemark: Jag heter alltså Per Bondemark och är styrelseordförande i Näringslivets transportråd, som företräder de stora transportköparna i landet från industri- och handelsföretag. Till vardags är jag också vice vd och logistikchef vid stålkoncernen SSAB.

Jag ska försöka lägga ett näringslivsperspektiv på detta. Jag har fyra budskap; vi har touchat flera av dem tidigare. För att nå hamnarna behövs en effektiv landinfrastruktur. Vi kan alltså inte betrakta detta som enskilda transportslag, utan allt hänger ihop. Svaveldirektivet driver inte mot att frakta grejer på sjön. Det behövs olika typer av incitament för att man ska köra mer på sjön och för att skapa bättre balans i systemen. Slutligen ska jag lite grann beröra vad man skulle kunna åstadkomma med ökad transparens, och då talar jag framför allt om informationstransparens i godsflöden.

Vi börjar med landinfrastrukturen. Jag visar här en bild som jag har lånat från Trafikverkets kapacitetsutredning och som visar det bedömda kapacitetsutnyttjandet på järnväg 2025. Ju rödare färg på bilden, desto mer kritisk är situationen. Ni ser själva att färgerna går i höstens kulörer. Havet är stort. För att nå ut på havet behövs hamnar, men för att komma till hamnarna behöver man en landinfrastruktur. Det är ganska enkelt. Vi har tre större anläggningar i Sverige inom SSAB-koncernen. En av dem ligger i Borlänge. Det är problem med att nå ut till hamnarna. Det är svårt att komma till Göteborg, och det är svårt att komma till Gävle hamn, till exempel. Detta är ett reellt problem som man måste fundera över. Man kan tycka att det är en paradox: För att kunna köra mer på sjön behöver man en utbyggd landinfrastruktur, och då behöver man inte sjön längre. Så kanske man kan tänka. Men det är absolut inte det jag menar, utan jag menar att allt detta hänger ihop och att det behövs en balans.

Nästa punkt handlar om svaveldirektivet. Sverige är omgivet av hav som ingår i det så kallade SECA-området, det vill säga det som omfattas av svaveldirektivet som träder i kraft 2015. Storleksordningen är att bränsle står för en tredjedel av kostnaderna för att köra saker på sjön. Lågsvavligt bränsle utgör 0,1 procent. Jag är inte uppdaterad på dagssiffrorna, men storleksordningen är att det är 60 procent dyrare än vanlig bunkerolja. Detta driver naturligtvis kostnaderna, och det ökar inte attraktiviteten i att köra på sjön.

Vi tycker att miljöfrågorna är viktiga, så det är viktigt att man ser detta i ett långsiktigt perspektiv. Men vi måste också inse att det här kommer att få konsekvenser om man inte gör någonting på kort sikt. Vi menar att Sverige

som nation behöver begära dispens från svaveldirektivet i en eller annan form till dess att det finns fungerande teknik eller alternativa metoder på plats.

Konsekvenserna blir naturligtvis att man ökar belastningen på landinfrastrukturen. Jag tror att man därmed kommer att öka miljöbelastningen eftersom järnvägen är full. Därför kommer det att gå mer på väg, och jag tror inte att det är mer miljövänligt än att köra på sjön.

Det kommer också att innebära – det vet vi i realiteten – att investeringarna i svensk industri kommer att minska. Vi tappar konkurrenskraft på detta. Detta med dispens är ett mycket allvarligt problem som man behöver ta seriöst.

Jag ska nu tala om incitament. Vi är rationella varelser. Vi drivs i princip av fyra parametrar när vi väljer transportslag. Vi har kostnaderna, såklart. Kapitalbildningen är något som Johan inte trodde var viktigt men som definitivt är det. Över tid är kapitalbildningen viktig för oss. Hållbarhetsperspektivet är viktigt. Det är en kommersiell realitet i dag att kunna visa att man tar sitt miljöansvar. Det är alltså en parameter. Den fjärde är service. Den har också nämnts tidigare här.

Delar av detta talar emot båtfrakt. Båtar är stora, frekvensen är låg och det binder mycket kapital. Effektiviteten i hamnarna varierar rätt kraftigt, som jag tror att Ann-Catrine också nämnde. Kostnaderna är ofta höga. Därför behövs egentligen olika incitament som stimulerar de fyra drivkrafterna. Carl var inne på de mindre vattenvägarna och på att applicera EU:s regelverk på de mindre vattenvägarna. Jag tror att det är ett sådant exempel, där vi bör anamma EU-reglerna. Ett annat exempel som jag nyss nämnde är svaveldirektivet. Internaliseringsgraden har det också talats om tidigare. Det är ett annat exempel.

I detta perspektiv vill jag understryka att det är viktigt att man tittar på hela industrins och näringslivets konkurrenskraft. Vi ser ökade banavgifter, vi ser svaveldirektivet, vi ser Transportstyrelsens avgiftsfinansiering och vi ser koldioxidskatter och annat. Det är av varandra oberoende initiativ, men sammantaget innebär det att konkurrenskraften för industrin minskar i ett internationellt perspektiv. Det måste man ha med sig när man tittar på detta. Olika typer av incitament som angriper de fyra drivkrafterna är alltså viktiga om man vill se mer på sjön.

Den bild jag visar här föreställer en container som håller på att lastas med ultrahöghållfast stålplåt som kommer att användas i olika typer av mobilkransapplikationer och olika typer av fordon. Varför visar jag bilden? Jo, jag tycker att den är intressant och målande. Detta är alltså en container som lastas. I och med det har vi fyllt containern till drygt 90 procent viktmässigt med material. Men det är också minst 90 procent luft i den. Vi kommer att köra runt 90 procent luft. Det känns ju lite synd. Just denna utgår från Oxelösunds hamn. Om man tittar på det järnvägsstråk som passerar strax intill eller på den stora väg som passerar alldeles intill och ser vad som finns i järnvägsvagnarna och lastbilarna där skulle man förmodligen hitta skrymmande gods,

exempelvis blöjor, isolermaterial eller någonting annat, som man skulle kunna samlasta här.

Problemet är att vi inte har denna information. Operatörerna själva vet naturligtvis vad de kör till sina kunder – eller de borde i alla fall veta det. De har dålig koll på vad deras konkurrenter kör. Någon samlad syn finns inte på detta. Här finns en fantastisk möjlighet. Om man hade denna information tillgänglig skulle man kunna öka fyllnadsgraden i alla transportmedel. Man skulle kunna minska tomdragningen. Vi skulle kunna få den ökade frekvens som jag talade om och som är viktig. Vi skulle minska miljöpåverkan. Det här skulle vara av stort samhällsintresse, och det skulle kunna minska det totala transportarbetet ganska rejält. Vi skulle kunna hitta betydligt smartare logistikupplägg om informationen var transparent.

Jag tror att man får vara lite varsam när man tittar på det här, för den som har tillgång till informationen kan bli rik. Det finns en kommersiell sprängkraft i den. Man måste tänka till när det gäller detta. Om man hade detta i en nationell databas – hur skulle man då hantera det? Men det är av stort samhällsintresse att ha informationen tillgänglig. Jag har talat med Trafikverket om detta, och de instämmer.

Mitt budskap är alltså: Det behövs en landinfrastruktur som komplement till sjöfarten. Alla trafikslag behövs; de hänger ihop. Svaveldirektivet är en hämsko. Man behöver se över det och fundera på hur man ska hantera det på ett klokt sätt. Det behövs incitament för att driva sjöfarten framåt, och det behövs en transparens i godsflödet.

Ordföranden: Vi tackar för det. Då kommer vi till dagens sista föredrag. Det är Per Kågeson, adjungerad professor vid KTH, som har lyckats slita sig från sin andra uppgift med en fossiloberoende fordonsflotta för att komma hit och tala om sjöfartsfrågor.

Per Kågeson: Det finns många spännande saker att ägna sig åt, inte minst det som är temat för dagen. Jag tänkte uppehålla mig i stort sett enbart vid konkurrensvillkor som politiker kan påverka. Sedan finns det, som vi har hört här, också en hel del kommersiella villkor som jag inte kommer att gå in på.

Man kan konstatera att av historiska skäl, och kanske delvis på grund av tillfälligheter, har de olika konkurrerande transportslagen fått olika villkor när det gäller kostnadsansvar. Sjöfarten har inte behövt ta ansvar för sina utsläpp till luft förrän nu, men de betalar både fasta och rörliga kostnader för sin infrastruktur genom farledsavgifter. Godstågen betalar en ringa del av de trafikberoende kostnaderna, alltså de rörliga kostnaderna för drift och underhåll. De betalar ingenting för fasta kostnader, det vill säga nyinvesteringar. Tunga lastbilar betalar en del av sina kostnader, men då talar jag återigen om de rörliga kostnaderna.

Om jag får anknyta till det som Ann-Catrine var inne på är det lite fel när Trafikanalys redovisar data för det här. Det beror dels på att de inte likabe-

handlar transportslagen i sitt sätt att räkna, dels på att de bara redovisar genomsnittsvärden. Vi lärde oss redan av Johans bilder att konkurrensytan inte är total, utan det som är intressant är internaliseringsgrad i de delar där transportslag faktiskt konkurrerar med varandra. Man måste konstatera att internaliseringsgraden är väsentligt högre för vägtrafik på motorvägsnätet, som konkurrerar med järnväg och sjöfart, och mycket lägre i lokal distributionstrafik, framför allt i storstäderna. Detta kanske är viktigt för ledamöterna att komma ihåg när vi i Sverige börjar fundera över om vi ska elektrifiera delar av motorvägsnätet för att kunna föra gods på vägar på ett mer miljövänligt sätt. Jag gör denna lilla utvidgning där.

Flera har berört de kommande kraven på sjöfarten, som träder i kraft 2015 och 2016, och som berör alla våra närliggande vatten. Möjligen kommer sedan – fast det råder stor oenighet om detta – också någon typ av pålaga som är relaterad till koldioxidutsläpp. Man kan konstatera att detta ganska påtagligt kommer att påverka sjöfartens kostnadsbild. Exakt vad lågsvavlig olja kommer att kosta efter 2015 är det ingen som vet. Vi kan konstatera att det också råder ökad efterfrågan på diesel eller på den del som raffinaderierna för fram som konkurrerar med sjöfartens lågsvavliga bränslen genom att vägtrafikens efterfrågan ökar. Europa har ett ganska kraftigt underskott på diesel och importerar rätt mycket från Ryssland, Turkiet och USA. Detta kan driva upp kostnaderna för lågsvavlig diesel i Europa kanske mer än i andra delar av världen.

Skrubbers har potential att ge kostnader väl under lågsvavlig diesel, men tekniken är ännu ganska omogen, och utvecklingen har inte kommit i gång på det sätt som man hade kunnat önska. Jag delar kanske inte riktigt Calles syn på att sjöfarten har gjort allt den har kunnat. Man har ägnat mycket kraft åt att försöka förhindra ikraftträdandet av IMO:s nya svavelkrav och förlorat en del tid på det.

Kostnader för kväverening tillkommer. Det är en lite mindre andel av fartygens totalkostnad, men ändå inte negligerbar. Precis som Johan var inne på finns det goda möjligheter att reducera anpassningskostnaden genom att välja rätt fart. Motståndet i vattnet gör att en hastighetsreduktion betalar sig mycket bättre inom sjöfarten än inom övriga transportslag, som bara har luftmotstånd att brottas med. Detta kommer att se lite olika ut beroende på vilken typ av sjöfart det är. Vi ser att containerrederierna ägnar sig åt slow steaming mellan Kina och Europa i ökad utsträckning. Jag tror också att det kan vara ett framgångskoncept när det gäller relativt lågvärdigt gods på Östersjön och Nordsjön. Men det ser annorlunda ut för ro-ro-sjöfart och framför allt för kombinerad passagerar- och fraktsjöfart, där det inte alltid är lika givet att man kan reducera hastigheten på ett framgångsrikt sätt.

Vi har nya bränslen på väg in. Metanol är väl fortfarande rätt mycket av ett frågetecken, men ett intressant sådant. LNG är på gång på lite bredare front. Jag tror som flera av de tidigare talarna att det är viktigt att den svenska staten stöder denna omställning. Vi var kraftigt pådrivande när det gällde svavelkraven. Sedan släpade vi relativt mycket fötterna efter oss när det gällde imple-

menteringen. Jämfört med Finland har vi gjort mindre för att stödja näringen i dess anpassning till de nya villkoren. Jag ser ett antal möjligheter både när det gäller uppbyggnad av ny infrastruktur för drivmedel och direkta investeringsstöd; Viking Grace får en hel del stöd från finska staten godkänt av EU.

Vi har länge talat för att vi i Sverige borde införa en avgiftsfinansierad NO_x-fond efter norsk modell. Calle och jag ordnade ett litet seminarium på Miljödepartementet för två år sedan om detta. Intresset från tjänstemännen var hyfsat, men det politiska ointresset var totalt. Finessen med detta är att man på papperet har en NO_x-skatt, som man slipper om man ger en mindre premie till en NO_x-fond som näringslivet självt hanterar. Den ger sedan stöd till omställning när det gäller kväveoxider. Det är det som har orsakat den ganska påtagliga satsningen på LNG i Norge, som ju är ett föregångsland i detta avseende.

Det här är viktigt också av det skälet att NO_x-kravet bara gäller nya maskiner. Det betyder att här får gamla fartyg en kostnadsfördel, vilket inte är fördelaktigt ur miljösynpunkt för till exempel Östersjön.

Jag tror att nästan alla har talat om likabehandling beträffande kostnadsansvar, och det ska också jag göra. Ett likartat kostnadsansvar innebär att man stärker kust- och inlandssjöfarten, som annars riskerar att förlora marknadsandelar till de landbaserade transportslagen efter 2015. Som flera talare har nämnt har detta också betydelse för behoven av nyinvesteringar i järnvägsinfrastruktur. Man måste konstatera, vilket också framgick av Johans bild, att konkurrensytan mellan sjöfart och järnväg är större än den mellan sjöfart och väg. Det är framför allt i järnvägsinvesteringarna man kan se en besparingsmöjlighet.

Jag tror att detta är 2009 års data, och där framgår att man i dag utslaget per 1 000 ton och passagerarkilometer lägger mycket mer pengar på järnväg och i viss mån på väg än vad man gör på sjöfart. Sjöfart är alltså ett billigt transportsätt sett från infrastruktursynpunkt och från skattebetalarnas utgångspunkt. Detta gäller också drift och underhåll. Man ska komma ihåg att järnvägsstapeln på bilden egentligen borde ha varit lite högre eftersom underhållet är kraftigt eftersatt. Jag tror att just förhållandet att sjöfarten har så låga kostnader har gjort det möjligt att avkräva sjöfarten fullständigt kostnadsansvar för infrastrukturen. Om sjöfarten hade haft kostnader på en nivå som närmar sig de landbaserade transportslagen hade man inte kunnat göra det.

På något sätt har sjöfarten belönats för sin låga kostnadsnivå genom att behöva ta fullt ansvar. Det kanske kändes rimligt historiskt, men med tanke på de kostnader som nu står inför dörren när det gäller miljöansvaret känns detta inte längre rimligt.

Jag har gjort en rapport på det här som jag vet att ganska många av ledamöterna har tagit del av tidigare. Den handlar alltså om vad likabehandling av transportslagen skulle innebära. Jag kom fram till att om man ska utgå ifrån de kortsiktiga marginalkostnader som en fartygs- eller en fordonskilometer förorsakar finns det skäl att reducera farledsavgiften med 90 procent. Då kan

man möjligen fundera över om det ens är meningsfullt att ha kvar den eftersom den ändå kostar lite grann att hantera rent fiskalt.

Avslutningsvis vill jag säga några ord om inlandssjöfartens möjligheter. Sverige valde vid anslutningen till EU att inte införliva EU:s regler för inlandssjöfart. Detta har nu utretts av staten. Jag delar åsikten att Sverige bör implementera eller överföra reglerna, för det ger framför allt möjligheter till väsentligt lägre bemanningskostnader. De är viktiga på de mindre fartyg som kan trafikera inlandsvatten. Det är Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren i första hand för svensk del.

Man kan fundera lite grann på varför vi inte har hamnpendlar på vatten utan bara på spår. Göteborgs hamn har fått miljöpris för detta och bygger ut nätet successivt. Det belastar just precis det infrastrukturnät som delvis är överbelastat. Man skulle tycka att det vore naturligt när en stor hamn tar emot gods från fjärran områden och behöver lasta om till mindre farkoster att man i högre grad gör det till fartyg. Men hamnavgiftssystemet bromsar detta, för man betalar då hamnavgift på både inkommande och avgående gods på det mindre fartyget och sedan en tredje gång i den ytterligare hamn som ska ta emot godset, om man tänker sig att man går från till exempel Göteborg till Helsingborg. De landbaserade transportslag som hämtar gods i Göteborgs hamn eller för den delen i någon annan svensk hamn – jag vill inte utpeka Göteborg som den enda syndaren i detta avseende – betalar lite eller ingenting. Det är klart att detta i hög grad påverkar förutsättningarna för att etablera pendeltrafik till sjöss.

I sammanhanget kan det också vara intressant att fundera över vad Norvik och hamnen där, som nu har fått tillstånd men där miljöprövningen inte är helt avklarad, kan betyda för framför allt Mälarsjöfarten. Då är frågan återigen hur hamnavgifter kommer att sättas och hur villkoren kommer att se ut. Här finns en möjlighet till direktanlöp eller till relativt stora feederfartyg som kommer in via Kielkanalen till Östersjön. De skulle kunna avlasta Sverige en del av det stora flöde av containergods som i dag går från Göteborg till Mälardalsområdet. Jag tror att detta delvis kan förklaras historiskt. Dels ligger Göteborg på Sveriges framsida, som man alltid framhåller, dels tror jag att järnridån har spelat stor roll för att göra Östersjön till ett bakvatten. Nu har ridån fallit sedan mer än 20 år tillbaka, och jag tror att det kan påverka förutsättningarna för sjöfart i Östersjön.

Ordföranden: Vi tackar för det och för många andra spännande föredrag som jag är helt övertygad om kommer att leda till många spännande frågeställningar.

Lars Johansson (S): Tack för många intressanta inlägg kring sjöfartens betydelse i Sverige! Jag tänkte börja med en fråga som ingen riktigt berörde, nämligen att den svenskregistrerade sjöfarten har gått kräftgång sedan 2007. Vi har tappat 103 fartyg, och när man räknar med besättningen på dessa far-

tyg och rederianställda som lämnat rör det sig om ungefär 5 000 jobb enligt Redareföreningen.

Dessutom kan vi se att i våra nordiska grannländer expanderar rederinäringen, inte minst i Danmark men också i Norge. Som nämndes i några inlägg här tidigare har man i Norge gjort en satsning på sjöfarten, medan vi har haft kräftgång.

Då blir min fråga, och det är bra om fler i panelen kan svara på den: Finns det några studier som är gjorda om varför det har gått så mycket bättre i Danmark respektive Norge jämfört med Sverige? Varför kan vi inte dra erfarenheter av det när det gäller den svenska sjöfartspolitiken?

Jessica Rosencrantz (M): Tack så mycket för bra föredragningar! Jag tänkte fortsätta på en fråga som har berörts ganska mycket, och det gäller svaveldirektivet. Vi är nog alla överens om att det är viktigt med lika konkurrensvillkor och spelregler, och därför har bland annat regeringen drivit på för att det ska vara samma införseltider och samma krav. Men samtidigt kan vi konstatera att miljöutmaningarna är betydande, och transportsektorns andel är stor när det gäller utsläpp med mera. Alla transportslag måste ta sitt ansvar, även sjöfarten.

Jag har full respekt för de utmaningar som det här direktivet skulle innebära, men miljö och kostnader ställs oftast mot varandra. Jag vill problematisera lite kring hur alla ni i panelen ser på det här. Det är sällan man applåderar högre krav och högre kostnader. Likväl ser vi en gemensam utmaning.

Om vi inte är redo nu, när är vi redo för att faktiskt öka ansvaret inom sjöfarten för att göra miljön och hållbarheten bättre? Vilka möjligheter står till förfogande, och på vilket sätt har branschen jobbat med de här frågorna för att vara beredd att ta sitt ansvar? Som sagt ställs miljö och kostnader oftast mot varandra, men vi ser allihop att vi behöver båda två, vi behöver sjysta konkurrensvillkor och lika spelregler, men miljö och hållbarhet måste vi också jobba tillsammans för.

Stina Bergström (MP): Även jag vill tacka för mycket intressanta föredragningar. Jag har ett lite annat spår. Eftersom jag kommer från Värmland är jag väldigt intresserad av Vänersjöfarten och IWW-direktivets införande i Sverige. Carl Carlsson nämnde att han inte ser några särregler när man inför det i Sverige. Jag skulle vilja veta lite mer vad det handlar om, eller jag förstår att det kanske handlar om bemanningen på fartygen. I det fallet skulle jag vilja veta vad Kenny Reinhold tycker om det. Vilka olika åsikter finns det om det?

Inspelet om hamnavgifterna var spännande, deras betydelse för att man kör godset vidare på vägen i stället för på sjön. Vad betyder det för att man inte kör mer gods genom Vänern?

Kenny Reinhold: Jag ska börja med Lars fråga: Varför går det bättre för Danmark och Norge? Lite slarvigt kan man säga att de har Maersk och olja,

Danmark Maersk och Norge olja. Det är inte bara det. De har under många år haft ett starkt politiskt utstakat mål tillsammans med branschen. Det är det som har gjort att de har varit framgångsrika även under åren av finanskris.

Vi kan titta på Finland, som vi kanske ska jämföra oss med. Vi ska inte jämföra oss med Danmark och Norge, för de ligger i en lite annan division. Finland har börjat växa mycket och det på grund av att man har gjort en del smärre justeringar. De har haft en tonnagebeskattning under många år, men den vara så usel att det bara var ett fartyg i det systemet. Nu har man ändrat systemet och gjort det förmånligare för sjöfarten. Helt plötsligt är det en massiv inflaggning till Finland. Det kan vara en förklaring. Jag tror mycket mer på politiken och viljan att göra någonting.

Svavel: Visst, jag kan hålla med redarna om att hade det här gällt alla överallt och det finns bränsle tror jag att alla hade ställt upp på det. Samtidigt är beslutet nu taget, och det finns möjligheter. Sverige skulle ha stått på tur här och verkligen gett branschen möjligheterna för att ställa om till 2015. Då hade man kunnat ta marknadsandelar av andra länder som kanske inte kommer att prioritera detta. Det kan bli en flopp, vi kommer att tappa marknadsandelar, man kommer att lägga om trafiken på landsväg och järnväg trots alla rapporter om att det snart är proppfullt där också.

Vad gäller Inland WaterWays stöder vi hela paketet till 95 procent. Det är ett par frågor som vi inte vill lämna en walk over på. Det är bland annat bemanningsnumerär. Vi får sätta oss ned och titta på det hela. Vi har fartyg sedan 15–20 år tillbaka, de gick på älven med fyramansbesättning. Det var inga problem, vi hade avtal. Vi kommer inte att kräva att det ska vara tolv man på en tolvmetersbåt. Där är jag övertygad om att vi kommer att hitta någonting tillsammans med myndigheterna och de redare som ger sig in i eller är i branschen.

Carl Carlsson: Jag börjar med svavelfrågan. Svaret är att vi har byggt upp, som jag redogjorde för i min föredragning, en stor samarbetsplattform där vi helt öppet visar hur långt vi har kommit inom de olika teknikval som vi har identifierat som realistiska – metanol, LNG och scrubber. Jag betonar att vi jobbar för fullt, med full fart, men vi behöver hjälp i form av stöd och i form av mjuklandning för att klara av den utmaning som vi står inför.

Den första frågan gällde sjöfartspolitiken och varför Norge och Danmark är så framgångsrika och i viss mån även Finland jämfört med oss. Vi kan konstatera, som Kenny var inne på, att det är avsaknaden av en långsiktig sjöfartspolitik här. Det är det korta svaret på frågan.

Den sista frågan gällde inre vattenvägar. Som jag nämnde i min föredragning var vårt remissvar till Kapacitetsutredningen tillika en offert där vi erbjuder oss att omedelbart visa de två fartyg som jag nämnde. Det ena av de fartygen var inrevattenvägsfartyget. När det gäller särregler ber jag Henrik Kjellsson som är ansvarig för det projektet att kort svara på frågan om särreglernas vara eller icke vara.

Henrik Kjellsson: Det var väldigt många särregler i Franssons utredning. Det var så mycket att jag inte kommer ihåg alla. Men det som vi kan tänka oss är att vi till exempel har isklass och dubbelskrov. Alla andra särregler ger oss en konkurrensnackdel jämfört med andra sjöfartsnationer. Det är flaggan som sätter vilka särregler som krävs.

Bara isklass och dubbelskrov är sådant som vi tycker är helt okej. När det gäller resten får vi göra som man har gjort i övriga EU och rikta in oss på det.

Rikard Engström: Jag ska mycket kort kommentera svaveldirektivet. Svar på den direkta frågan om när man är redo: Man är i princip aldrig redo om man har en möjlighet att senarelägga någonting. Där kan det finnas anledning att driva på saker och ting. Jag förstår givetvis det olyckliga i att man sätter en geografisk avgränsning, för det kan bli lite snett.

Jag ser egentligen en parallell till Euromotor på lastbilssidan. Vi kan se de ökade krav som man har haft från Euro 0 mot Euro 6 och se hur otroligt mycket man har reducerat utsläppen. På lång sikt tror jag att det är av godo, och jag hoppas att det också ska vara av godo för svensk industri så att man kan gå i bräschen och vara en föregångare. Vi får väl se det mer eller mindre som en realitet, misstänker jag. Om det blir flipp eller flopp återstår att se. Men visst finns det stora drivkrafter i ett regelverk.

Beträffande Vänersjöfarten kan jag som svar på Stinas fråga säga att man i Region Väst, Trafikverket, har gjort en utredning kring just Vänertrafiken och sett på vilka volymer man väntar sig till 2030. Det är ganska stora volymer. Det är en direkt följd av hur det ser ut i Kapacitetsutredningen och alla de prognoser som vi gör. Vi vet att vi kommer att ha ökade volymer, och Vänerområdet är givetvis inget undantag. Där finns det stora volymer, och om man kan få över en stor del på sjöfarten finns det en stor potential för flöde. Som jag var inne på i mitt anförande är det stora investeringskostnader. Man måste titta på investering kontra nytta i systemet.

Ann-Catrine Zetterdahl: Jag tror att en av anledningarna till att Finland, Danmark och Norge lyckas är att man inte ser sjöfarten endast som en infrastruktur utan också som en viktig näring. En viktig näring bidrar till ett lands framgång. Jag tror att här bestämde man sig tidigt för att lyckas. Precis som jag sade i mitt föredrag: Ska man bli en sjöfartsnation gäller det att sätta ned foten och implementera möjligheterna. Exempelvis runt svaveldirektivet hade jag välkomnat en plan innan man fattade beslutet hur man ska genomföra det här med hjälp av fonder, hur man ska hjälpas åt, hur man ska få det att fungera. Helt klart är att svavel som sådant direkt och indirekt dödar väldigt många människor. Därvidlag är många enade om att detta är en rätt satsning, men hur rätt var kanske lite outrett. Där kan man nu ta tag i frågor som: Vad gör vi nu för att mildra de här effekterna, och hur gör vi det?

Johan Woxenius: Jag ska börja med att svara på de två första frågorna, om Maersk och olja. I Danmark har Maersk ställningen som kanske Volvo haft i Sverige. Det är ett väldigt publikt företag, man syns mycket och har en marknadsledande ställning. Det blir lite som Pippi och Bamse: Är man väldigt stor måste man också vara väldigt snäll. Just i svavelfrågan var Maersk från början väldigt negativt men ändrade sig, och jag tror att det ligger väldigt mycket strategi bakom det. Man visste att det här skulle genomföras, och man behövde inte förlora så mycket i anseende, utan man gjorde det bästa av det. Men man såg också affärsmöjligheter: Genomförs det högre krav kommer också kvalitetssjöfart att efterfrågas, och då kanske i första hand de riktigt dåliga fartygen försvinner.

På den tredje frågan om Vänersjöfarten ska jag säga som när jag föreläser om de här frågorna. Jag brukar använda ett exempel från Australien, där man fick in kaniner, och kaniner är duktiga på att bli många. Man vill göra någonting åt det i sin fauna som är lite speciell. Då tittar man på andra ställen och frågar sig: Vad kan man föra in för djur som äter kaniner? Man hittade vildhundar. Om jag var en vildhund skulle jag ställa frågan: Ska jag jaga den snabba kaninen eller den långsamma koalan? Hundarna var inte så dumma.

På samma sätt är det med Vänersjöfarten. Där man verkligen tappade mycket var till exempel Vänerskyttlarna. För att få ihop konkurrenskraften mellan väg och järnväg reducerade man banavgifterna radikalt. Det första som järnvägen sedan tog var mycket av flödena på Vänern.

Det är en signal att det är väldigt komplexa frågor i konkurrensen mellan trafikslagen. Det krävs inte fler utredningar, utan vi behöver konsekvensbeskrivningar av regelverken, något man tycker är någonstans en bit bort men som ändå slår på det här.

Per Bondemark: Jag håller mig till svaveldirektivet. Jag tycker att det ställdes en bra fråga, den är berättigad. Varför ställs miljö och kostnader mot varandra? Är inte miljön viktig? Självklart är miljön viktig. Jag tror att det finns ett grundläggande problem. När man från svensk sida tog ställning för införandet av svaveldirektivet borde det ha föregåtts av en konsekvensanalys: Vad innebär det här? Den saknas. Nu sitter vi där. Då får vi antingen begära dispens eller på något sätt hantera en snabbare teknikutveckling, alternativt ta konsekvenserna av det. Man måste veta det när man går in i ett sådant beslut.

Kostnaderna för industrin kommer att bli massiva. Jag kan ta ett exempel från mitt eget företag som jag känner ganska väl. Vi har studerat det här. Beroende på var det framtida dieselpriset hamnar och lite andra spridningseffekter blir kostnaden för vår del mellan 100 och 400 miljoner kronor. Det raderar ut stora delar av ens vinst – just nu har vi ingen vinst – i ett normalläge. Ett företag som inte går med vinst har inget existensberättigande, det måste ni förstå. Då packar man ihop och drar någon annanstans. I vårt fall går vi inte med vinst i de svenska verksamheterna, och då drar vi annorstädes. Vi fortsätter att bygga på den amerikanska och asiatiska verksamheten. Det här är jätteviktigt.

Men nu sitter vi där vi sitter. Jag tycker att till dess man har en vettig lösning på gång är det enda rimliga att begära dispens.

När man införde freonförbud gjorde man det globalt på lika konkurrensvillkor, och det gick oerhört snabbt. Det är ett bra exempel på hur den typen av beslut bör tas. Det här borde ha tagits på åtminstone EU-nivå, så att det var lika regler inom EU, men allra helst globalt.

Per Kågeson: Jag har följt svavelfrågan under mycket lång tid. Jag tror att det är viktigt att komma ihåg att Sverige var kraftigt pådrivande i den här frågan. Det här kom inte som en total överraskning 2008. Det som överraskade oss var att det blev 0,1 procent och inte 0,5. Det berodde mycket på amerikanskt agerande i IMO. Konsekvensen av det hade man i och för sig inte utrett. Däremot kan det inte ha kommit som en överraskning att man kraftfullt skulle komma att skärpa kraven på svavel. Det hade både branschen och Sveriges myndigheter haft möjlighet att förbereda sig för.

När man klagar på att detta är en pålaga som belastar Nordsjön och Östersjön men inte en del andra vatten tycker jag att man ska komma ihåg dels att IMO fattade beslut om att det ska bli max 0,5 procent i hela världen från och med 2020, med en kontrollstation 2018 och en viss möjlighet att senarelägga det till 2025, dels att det egentligen inte bara handlar om svavel; kopplat till hög svavelhalt och de sämre återstodsbränslena, som ingen annan vill använda, följer det också med ut en förskräcklig massa partiklar och sot. Det är framför allt partiklarna som tar livet av hundratusentals människor i världen. Med tanke på förhärskande vindriktning i Nordsjön och Östersjön är det faktiskt medborgarna i Sverige och närliggande länder som i hög grad drabbas av de utsläpp som nu sker.

Sedan kan jag tycka att man gjort ett allvarligt fel: att inte inkludera de nordnorska farvattnen, ty sot släpps ut i väldigt hög grad. Det samlas på vita snö- och isytor och förstärker växthuseffekten. Det blir lite konstigt att tänka sig att en del av den sjöfart som nu går från Luleå i stället ska gå med sämre bränslen från Narvik eller Trondheim. Det finns alltså saker som man borde ha gjort bättre och annorlunda, men jag tycker samtidigt att det finns väldigt starka skäl att vidta den här åtgärden.

Med anledning av Stinas fråga om hamnavgifter vill jag säga att det jag skulle vilja se är ett underlag som jag och andra kan begripa om hur man sätter taxorna. Jag kan acceptera att det kanske är så att hamnlängd är en mer begränsande faktor i en hamn än vad yta för mottagning av tåg och lastbilar är. Det kan tala för att sjöfarten relativt betalar mycket mer än de andra som angör terminalen – hamnen är en terminal där transportslag möts. Men det är lite konstigt att tänka sig att de landbaserade transportslagen utnyttjar terminalen i princip gratis. Då talar jag inte om stuveritjänster, för de ligger separat, utan om de grundläggande hamnavgifterna. Kanske har detta historiskt bara varit så, men jag skulle gärna vilja se kalkylen. Jag skulle vilja se kostnadstrogna hamntaxor som lägger kostnaderna där de bör hamna. Då miss-

tänker jag att det blir en del förändringar jämfört med dagsläget och att de innebär en fördel för feeder-trafiken på vatten.

Lars Tysklind (FP): När man lyssnar i dag slås man av hur stor enighet som råder. Egentligen börjar man fundera på vem som ska dra ur proppen så att man löser alltihop – eller kanske vem som ska slå ut sprinten.

Jag riktar mina frågor till näringslivet. Kenny Reinhold tog upp frågan om att ta ansvar för transporterna. Kan ni utveckla lite grann hur ni gör det? Jag antar att ni gör det på något sätt.

Jag har också en fråga om inre vattenvägar. Vi är ganska överens om att det finns en stor potential och att det finns möjligheter. Men hur ser näringslivet på detta? Finns det en underliggande efterfrågan? Det är ju ändå någon som ska efterfråga transporterna. Vad ser ni för möjligheter från näringslivets sida?

Anders Ahlgren (C): Jag skulle vilja ställa en fråga om landanknutna transporter till hamnarna. Det är intressant att det görs investeringar i andra hamnar än de riktigt stora, exempelvis i Gävle och Norrköping. Jag vet också att det finns stora godsstrukturer som försöker ta sig dit. Men när vi jobbar med detta känner vi att godset inte riktigt har samma värde när vi viktar det i den så kallade samhällskalkylen, vilket i sig försvårar denna typ av satsningar.

Tittar vi kring de här hamnarna undrar jag hur vi klarar flexibiliteten när det gäller godsflödet. Jag ska ta ett exempel. I Bergslagen tittar man i dag på tre stora gruvor där man sammantaget räknar med att årligen kunna utvinna ungefär tio till elva miljoner ton malm, som ska ut till någon hamn. För två tre år sedan visste vi inte att detta var möjligt. Hur klarar vi den typen av flexibilitet när det gäller godsstruktur?

Vi såg på Per Bondemarks karta över Sverige att tre av fyra järnvägar som angör Gävle redan är överbelastade. Hur får vi planeringen för en stor insats i Gävle hamn att hänga ihop med arbete för en bättre landstruktur för att kunna ta dit godset?

Tony Wiklander (SD): Herr ordförande! I de utmärkta föredragningar vi fått kan man i stort sett identifiera fyra politiska frågor. Jag börjar bakifrån med frågan om att avskaffa farledsavgifterna. Detta fann jag intressant redan första gången jag hörde det sägas, vilket jag tror var förra våren.

Svaveldirektivet spökar tydligen för alla här. Förlåt min okunnighet, men hur är det med de icke-EU-nationer som befar dessa vatten? Har till exempel Ryssland detta klart för sig? Följer man direktiven, eller hur ser det ut?

Kenny Reinhold var inne på frågan om ett europeiskt register. Detta kanske låter lite bättre än de tidigare registerdebatter som förts. Nu vet jag inte huruvida parterna inom sjöfarten diskuterat detta. Det skulle vara intressant att få veta lite mer om det.

Slutligen vill jag ta upp tonnageskatten. Jag har bara suttit i riksdagen i två år, men jag har hört berättas om förövningarna och de beslut som riksdagen fattat tidigare, och jag tycker sannerligen att det bör vara lite pinsamt för dem som varit med från den tiden. Det vore kanske dags att checka opinionsläget i dagens riksdag och se om vi kan få fart på det hela.

Ordföranden: Vi börjar från andra hållet den här gången, i Per Kågesons ända. Känner du dig apostroferad av några av frågorna?

Per Kågeson: Det var jag väl knappast, men man kan konstatera att svavelbesluten om SECA-området är IMO-beslut. Det betyder att de är giltiga. Sedan har EU valt att inkorporera dem i sin lagstiftning genom svaveldirektivet, men i princip gäller de för alla flaggstater.

Per Bondemark: Avser din fråga hur vi tar ansvar för miljön vid transporterna, Lars Tysklind?

Lars Tysklind (FP): Frågan handlar om det som Kenny tog upp i början om arbetsvillkor och annat. Jag fattade det som att transportköparna tar ansvar för hela transporten. Kan du utveckla lite grann hur ni gör?

Per Bondemark: Vi jobbar bara med seriösa aktörer. Vi utvärderar naturligtvis de aktörer vi jobbar med. Vi vill givetvis inte jobba med oseriösa företag. Man gör det på olika sätt i upphandlingarna, där man kontrollerar att våra partner lever upp till mänskliga rättigheter, olika miljökrav och liknande. Det finns med som en del i affärskonceptet, kan man säga.

Jag fick också en fråga om huruvida det finns något intresse för inre vattenvägar. Ja, det gör det. Ett starkt exempel är skogsindustrierna runt Vänern, som har ett stort intresse i det här och där det definitivt är kommersiellt gångbart. Det finns alltså ett kommersiellt intresse. Därför är det viktigt att man anammar EU:s regelverk i Sverige också.

Johan Woxenius: Frågan om Gävle är svår. Vi har väldigt stora gruvprojekt på gång, även längre norrut. Vi är överens om att sjöfarten är ett väldigt bra verktyg för de långa sträckorna; diskussionerna gäller hur man ska ta sig till hamnen. Det är svårt att bygga järnväg, eller för den delen att gräva kanaler, om man inte vet hur länge man ska använda dem. Man behöver långsiktiga volymer för att det ska löna sig. Annars kanske det är väg som gäller. Rikard Engström som jobbar med dessa frågor på Trafikverket kan nog belysa det bättre.

Vad gäller svaveldirektivets giltighet utanför EU-länderna har jag förstått det så att Ryssland har rätt till fri fart genom SECA-området, men att direktivet gäller så fort man anlöper en hamn i Europa.

Jag tror också att det är läge att ta upp frågan om tonnageskatten igen. Som jag sett det är det en fråga där näringen alltid haft oppositionen med sig, vilket är lite tråkigt. Men det är möjligt att man till och med kan få majoriteten med sig. Jag tror att förutsättningarna finns direkt efter en lågkonjunktur, med de sannolikt lägre latenta skatteskulder som varit en hållpunkt, men också med tanke på det läge som sjöfarten befinner sig i nu.

Ann-Catrine Zetterdahl: Jag vill säga något om farledsavgifter. Jag tycker absolut att man kan förändra den så kallade affärsmodellen, men man ska också inse att farledsavgifter inte bara är just farledsavgifter, utan innefattar en hel del produkter och tjänster, exempelvis isbrytning, VTS-centraler och hur vi servar handelssjöfarten med sjö- och flygräddning. Det är så mycket mer. Man kanske kan dela avgifterna i två delar, en som gäller infrastruktur och en som gäller produkter och tjänster specifikt mot brukare. Där tror jag att man kan finna nya modeller. Men att bara avveckla dem och inte finna nya varianter tror jag inte på.

När det gäller svavel skulle jag vilja veva in Jaak Meri från Sjöfartsverket för ett litet inspel.

Jaak Meri: Mig veterligen har Ryssland ratificerat bilaga nr 6 i Marpolkonventionen, som hanterar svavelreglerna. Däremot beror det på vilken flagg de fartyg har som trafikerar Östersjön. Om de har flagg registrerad i en stat som inte har ratificerat bilagan tillämpar de inte detta, men Ryssland och samtliga Östersjöstater har ratificerat bilagan.

Rikard Engström: Jag känner mig mest träffad av Anders Ahlgrens fråga angående infrastrukturen till och från hamnar, kanske framför allt vad gäller malmtransport och de tunga transporterna i norra delen av Sverige. Vi gör satsningar på hamnområdet, men som jag var inne på i mitt föredrag kanske framför allt på att koppla oss till hamnen via ett förstärkt vägnät. Det sker också satsningar på järnvägssidan.

När man tittar på en nyöppnad gruva pratar man egentligen i regel om hur mycket brytvärdig malm eller brytvärdiga produkter man har för en tjugoårsperiod framåt. Johan Woxenius var inne på detta. Ska man bygga järnväg kommer det i regel att handla om ett tio-, tolv- eller femtonårsperspektiv, vilket innebär att vi har en väldigt kort tid då vi använder järnvägen utifrån den brytbas som man realiserat till en början. Det gör att om vi ska kunna hantera de här godsflödena i systemet måste vi lägga satsningen först på väg, möjligtvis långsiktigt mer på järnväg.

Jag har hållit i en utredning där vi tittade på den nystartade brytningen i Pajala, där man börjar bryta redan nu, och det är framför allt vägsidan som vi

måste se till att förstärka. Man tar det med effektiva vägtransporter till Malmbanan och vidare till Narvik i det fallet. Men det pågår också satsningar mot till exempel farleden till Gävle. Också Hamnbanan i Göteborg kommer givetvis in i detta system för att avlasta på ett håll och öppna kapacitet på andra håll. Satsningar sker alltså, och framför allt handlar det om vägsatsningar, som man måste ha som en första lösning när produkterna snabbt ska ut.

Carl Carlsson: Jag har tre svar. Först vill jag besvara frågan om vi tar ansvar för transporterna. Det är tveklöst så att vi representerar en sjöfart som historiskt sett har levererat när det gäller både sjösäkerhet och miljö. Bränsle med högst 0,5 procent i svavelhalt har många av våra medlemmar använt frivilligt under åren fram tills beslutet togs.

Svar nummer två: Ja tack, farledsavgifterna får gärna reduceras eller försvinna i enlighet med Per Kågesons förslag!

Vi är tacksamma att få vara här den här stunden. Vi vill ta vara på den och vara väldigt tydliga direkt ut från verkligheten. Därför vill jag be David Bromander att ge det tredje svaret och berätta kort om konkurrenssituationen eller komplementssituationen mellan kustsjöfart, inre vattenvägar och landtransporter utifrån sin verklighet.

David Bromander: Det exempel som Calle tänker på är att Sirius, det bolag jag jobbar för, har två fartyg som införskaffats för transport av olja upp till Vänern. Vi hade ett flertal kontrakt med aktörerna som körde upp varor under några år. Men så föll det sig så att subventionerna till tågtrafiken – eller avsaknaden av betalning för de kostnader som de stod för – gjorde att vi i princip blev fullt utkonkurrerade och tappade majoriteten av de volymer som gick upp till Vänern.

Men en kall vinter 2011, vill jag minnas att det var, blev det lite problem med tågväxlarna, vilket innebar att tågen inte kunde köra upp någon vara. De kunde inte heller värma varan som behövde gå upp till Vänern. Viss olja behöver en viss temperatur för att kunna vara flytande. Region Värmland kom till oss tillsammans med oljebolagen och hävdade att vi var tvungna att ta vårt samhällsansvar, vilket vi gladeligen gjorde. Vi fick köra 16 konsekutiva resor under en månads tid, upp och ned från Göteborg till främst Karlstad, och leverera varor för att regionen över huvud taget skulle kunna få något bränsle till lastbilar, persontrafik, bussar och även industrin. Sedan blev det varmare igen, och då var det inte så intressant längre. Det är resultatet ur verkligheten av att tåget har en annan avgiftsstruktur än vi har.

Kenny Reinhold: Herr ordförande! Har man inte redan fattat beslut om tonnageskatten? Vi har i stort sett en enig riksdag. Det ligger väl på departementet för beredning. Att lyfta fram det en gång till i riksdagen känns kanske lite onödigt – vad vet jag?

Angående registerfrågan kan det låta konstigt att vi som fackförening, som slagits emot ett svenskt internationellt skeppsregister, helt plötsligt sitter och för fram en sådan här idé. Men hela grejen är att vi vill ha en EU-gemensam plattform. För att visualisera problemet kan ni tänka er en klocka. Tiden från klockan tolv till klockan fyra eller fem representerar kapitalkostnaderna för ett rederi i grova drag. Det jag säger nu måste inte vara den absoluta sanningen, men i de slängarna är det. Från fyra eller fem fram till åtta eller nio på kvällen är det bränslekostnader, som vi har pratat om. Det är den näst största kostnadsdelen i ett normalstort rederi. Från klockan nio och fram till midnatt finns lite andra kostnader som en fartygsägare har. Mellan elva och tolv ligger personalkostnaderna ombord på ett fartyg. Mellan fem i tolv och två i tolv ligger befälens löner, som är likadana oavsett flagg; kostnaderna är ungefär desamma. De sista två minuterna motsvarar de löner man egentligen pratar om och slåss om i frågan om ett internationellt skeppsregister vad gäller delarna som rör besättningskostnaderna, och det är det jag var ute efter. Sedan finns det andra saker i statsstödssystemet.

Varför ska man hålla på och slåss inom EU om den här lilla tvåminutersperioden på tolv timmar? Då är det bättre att ge sig på de stora kostnaderna. Man inrättar ett register som följer europeiska lagar och inte bryter mot mänskliga rättigheter. Det är sjysta villkor för arbetarna, oavsett nationalitet. För att hålla borta den elaka, dumma, smutsiga och oftast bekvämlighetsflaggade flottan med osjysta villkor skulle man kunna stödja europeiska redare med kapitalkostnader och bränslekostnader. Man skulle alltså inrätta någon typ av miljörabattsfond för sjyst bränsle, och man skulle kunna låna ut pengar för stora investeringar, vilket det oftast är fråga om när man ska bygga ett fartyg. Det kan vara 1 procents ränta på några hundra miljoner. I vissa fall har rederier miljardbelopp i belåning. Då kan några procent eller till och med promille göra ganska mycket mer än en stackars matroslön.

Vi får alla vara med och ta ansvar för transporter. Det är därför vi nu har startat upp detta med sjysta transporter. Vi har bland annat träffat Ica och skogsindustrierna, som är väldigt intresserade av det vi tagit fram. Det är ingen rymdforskning vi har gjort, och det är inga pålagor som ska piskas på företagen. Det är ungefär på samma sätt som när man började inrätta rättvisemärkning. Vi vill göra detta ihop med aktörerna, branschen och transportköparna. Jag skulle gärna vilja ha ett möte med Per Bondemark för att tala om vad vi gör; de som han representerar är väldigt viktiga i de här frågorna. Vi är helt övertygade om att alla kommer att vinna på detta. Jag tror inte att en redare i världen skulle ha protesterat om alla besättningar kostat exakt lika mycket och det varit samma kostnad världen över.

Det vi är ute efter är att försöka lyfta branschen. Man ska inte hålla på och slåss med skatter och sociala avgifter, utan med sin kompetens och kvalitet. Där ligger Sverige redan i dag i framkant. Vi har gjort det och kommer att göra det, för vi har haft och har världens bästa fartygsflotta. Titta på det rederi som representerades nyss, Sirius. Under storhetstiden fanns 50 tankfartyg. De finns fortfarande, men många under annan flagg. Man hittar inte finare fartyg

i hela världen än de 50 fartygen. Vi har någonting som heter bostadskungörelser, där vi har krav på hur bostäder och sådant ska se ut ombord på fartyg. Dem hade vi kunnat slänga när det gäller Donsöflottans fartyg, för de är så pass fina och moderna. Nu seglar de runt med andra flaggor. Det är så att man får lika mycket tårar i ögonen som när Sverige spelar 4–4.

Per Kågeson: Jag vill med anledning av det Ann-Catrine säger om farledsavgifterna säga att det är självklart att fartygen ska betala för rena tjänster, som lotstjänster. Isbrytning är ett gränsfall, som jag ser det. Vägtrafiken betalar inte för snöröjningen, och man kan diskutera i vilken utsträckning fartygen ska betala för isbrytning. En annan fråga är sjöräddningen, där man också kan jämföra med vägtrafiken. Vägtrafiken betalar inte för räddningstjänst och polisinsatser, som är ganska betydande över året. Dessutom är sjöräddningen inte bara till för den storskaliga yrkessjöfarten, utan det är också fritidsbåtar, skärgårdstrafik, fiskefartyg, oförsiktiga skridskoåkare och fiskare som hamnar på ställen där de inte borde vara som får hjälp genom sjöräddningen. Jag ser det där mer som någonting som är parallellt till räddningstjänst och polis.

Trots att näringen betalar 1 miljard är volymen ändå lite för liten för en meningsfull differentiering ur miljösynpunkt. Att vi över huvud taget har fått in selektiv katalytisk rening mot kväveoxider berodde väldigt mycket på att man någon gång år 1999 eller 2000 kompletterade med direkta statsbidrag till fartyg som installerade det här. Sedan dess är det väldigt få fartygsindivider som har infört det; några få färjor har gjort det på egen bekostnad. Den här volymen räcker alltså inte för att differentiera så att den blir ett kraftfullt styrmedel.

För likabehandling av transportslagen kan jag då tycka att de här kostnaderna borde belasta statsbudgeten. Den enda kostnad sjöfarten ger upphov till som jag kan se som rationell handlar om erosionskänsliga farleder som behöver muddras; där uppkommer det en kostnad som är direkt relaterad till fartygsrörelserna. Men det gäller bara en bråkdel av dem. Dessutom tas farledsavgifterna ut oavsett farledslängd. Man betalar lika mycket till Stockholm som till Trelleborg. Det är klart att detta är ett ganska otympligt sätt att försöka efterlikna marginella samhällsekonomiska kostnader. Därav kommer jag till slutsatsen att man borde avskaffa det här eller sätta ned det betydligt, till kanske 10 procent av dagens nivå.

Siv Holma (V): Många frågor har redan ställts och också fått väldigt bra svar. Jag funderar framför allt på det som Kenny Reinhold från Seko säger om hur man arbetar med att öka kontrollen och pressen på oseriösa fartyg. Det handlar om ett generellt aktivt arbete. Det känns som Seko just nu är ensamt om att lyfta fram dessa frågor. Jag skulle vilja få detta mer utvecklat. Det är också kopplat till det som Lars Tysklind var inne på: att ta ansvar för transporterna i vid mening. Då är just den här biten oerhört viktig för att kunna öka sjöfarten i vårt land.

Den andra frågan gäller det som Per Kågeson var inne på, lika villkor mellan olika transportslag. Jag skulle vilja rikta mig till Ann-Catrine Zetterdahl. Finns det ett pågående arbete för att få mer jämlika villkor mellan olika transportslag? Som någon tidigare talare har jag inte hållit på och arbetat så länge med dessa frågor, men jag förstår att den här diskussionen har varit en följetong. Det som jag och säkert fler med mig vill veta är: Pågår det ett arbete för mer lika villkor?

Lars Johansson (S): Det finns ett antal frågor som jag snabbt vill kommentera. Tonnageskatten är en typisk riksdags- och regeringsfråga. Det är helt och hållet vår fråga, som vi förfogar över fullt ut. Det finns också en återkommande debatt om den frågan, så jag ska lämna den med det konstaterandet.

Per Kågeson tar upp farledsavgifterna. Det vore egentligen inte helt orimligt om fritidsbåtar skulle vara med och betala en del av farledsavgifterna, för de nyttjar i väldigt stor utsträckning utprickningar, sjökort och annat i våra skärgårdar. Jag har själv fritidsbåt, så jag vet att det fungerar så. Man kanske inte ska lägga över den kostnaden direkt på statskassan.

Jag har ett par ytterligare frågor. Den första gäller Vänersjöfarten. Rikard Engström säger att det krävs stora investeringar, men preciserar inte vad det är för typ av investeringar. Jag skulle gärna vilja att du kommenterade det.

Den andra frågan riktar jag till Per Bondemark, som mer eller mindre hotar med att det inte kommer att bli några mer investeringar i svensk basindustri när svaveldirektivet genomförs, eftersom intresset inte längre finns när det blir så mycket dyrare att transportera från Sverige. Problemet är bara att det gäller hela norra Europa. Det innebär att det inte kommer att ske några investeringar i Tyskland, norra Frankrike eller östra England heller. Jag tror inte att det där är riktigt sant.

Den kritik som du framför och som andra från näringarna har framfört ska tas på allvar. Men jag tycker också att det finns anledning för Sjöfartsverket eller någon annan att göra en ordentlig, ingående och oberoende analys av vad detta får för konsekvenser, även om den kanske skulle ha gjorts tidigare. Jag kan inte säga med säkerhet vem som bör göra analysen, men Sjöfartsverket måste vara engagerat i frågan i alla fall. Det är naturligtvis oerhört viktigt att man får en ordentlig belysning av detta och sedan tittar på förutsättningarna för olika former av stimulanser, som gör att vi får mer fart på det som Redareföreningen pratade om, nämligen att få alternativa bränslen eller andra motorer i båtarna, så att de kan gå med bränslen som inte har den typ av svavelutsläpp som vi har i dag.

Jag kan själv se det eftersom jag bor vid Göta älv i Göteborg. Mina fönster är mycket sotiga. Det är väldigt mycket partiklar i luften från de båtar som passerar genom Göta älv redan i dag. Det är ett hälsoproblem.

Edward Riedl (M): Herr ordförande! Gruv- och stålindustrin är viktiga näringar för Sverige. Som representant för norra Sverige är jag givetvis extra

intresserad av de frågorna. I går hade vi ett gruv- och stålseminarium här i Riksdagshuset. Basnäringarna uppskattar de kommande satsningar på väg, järnväg och forskning kopplade till just gruvorna och gruvnäringen. Man tog upp att man var mycket bekymrad över svaveldirektivet och de konsekvenser det kommer att innebära, inte minst på den svenska sidan. Utskeppningshamnen Narvik kommer inte att ha de här kraven.

Alla är överens om att detta är mycket bra för miljön, men det kommer att fördyra sjötransporterna på de områden som berörs av de tuffare kraven över 0,5. Mina frågor går till Rikard Engström på Trafikverket. Har man tittat på andra länder som också har de här tuffare kraven? Hur jobbar de med implementeringen? Hur jobbar näringen där med att praktiskt genomföra detta? Hur ser det ut? Titta gärna även på USA och Kanada! Det skulle vara intressant att höra om du har någon jämförelse. Vi var nämligen och träffade våra kolleger i Kanada. Det är i alla fall min uppfattning att de jobbar väldigt aktivt med att försöka slippa undan de här kraven i de länderna. Det skulle vara intressant att höra vad du har för syn på detta.

Kenny Reinhold: Det var frågor om att hjälpa till att ta ansvar, sjysta transporter, kontrollen och efterlevandet av den. Det finns massor med instrument som kan hjälpa till förutom själva branschen det och näringen.

Vi har IMO som städar bort en hel del av det uslaste tonnaget. Vi har ILO som jag nämnde tidigare i min presentation om den sjöarbetskommission som kommer. Det ger länderna runt om i världen en helt annan möjlighet att belägga fartyg med kvarstad eller stoppa dem från att gå vidare om de bryter mot innehållet i den här konventionen. Den kommer nog att städa upp en hel del. Den får både myndigheter och antagligen facket hjälpas åt med. I många fall är det meningen att kontrollen nu även ska gälla den sociala biten och löneutbetalningar med mera. Det tror jag inte att inspektionen har vare sig tid eller kompetens till, om jag ska vara riktigt ärlig. Där krävs det kanske lite samarbete, men det är fortfarande myndigheten som är den som driver det.

Vi har ITF. Det är en av världens största internationaler, den internationella transportfederationen. Den finns i över 100 länder med ITF-inspektörer som kan gå ombord på fartyg och teckna avtal, och om de inte efterlevs kan man lägga dem i blockad. Det är också ett sätt att städa bort och utjämna konkurrensen mellan seriösa och oseriösa redare. De går ombord på bekvämlighetsflaggade fartyg och inte på svenska eller några andra nationella fartyg. Det gör man för att höja nivåerna gentemot en osund konkurrens.

Sedan har vi den lokala inspektionen här i Sverige och i andra länder. Den ska gå ombord och kontrollera fartyg.

Man kan säga att det finns en röd tråd. Är det dåliga förhållanden och usla villkor ombord för besättningen finns det oftast också säkerhetsmässiga problem och dåliga fartyg. Det brukar gå hand i hand. Ser man direkt på ett fartyg att besättningen inte har det bra brukar detta också visa sig. Det är helt enkelt inget bra fartyg.

Vi i facket gör vad vi kan för att städa upp och hålla en sådan trafik borta. Det är därför vi tycker att det är viktigt att vi i EU enas om en egen nivå och med andra medel hålla den substandardflottan borta från att konkurrera med våra seriösa redare. Svenska och nordiska redare är faktiskt till 99 procent seriösa.

Carl Carlsson: Jag har fyra svar. Det ena handlar om det som Kenny var inne på och den första bilden i min presentation, EU:s maritima strategi och de state aid guidelines som finns i Bryssel. Grundsyftet med hela det regelverket och de möjligheter som ges till oss medlemsländer är att hålla borta substandards, undermålig sjöfart, runt europeiska kuster. Det är syftet.

Det är jättespännande att höra om de höga investeringskostnaderna för de inre vattenvägarna. Det är svaret på den frågan.

När det gäller stödet upprepar jag det jag sade. I våra grannländer ser vi att Finland, Danmark och Norge får direkta stöd för teknikanpassning till de regler som kommer. Vi hoppas självfallet att vi också ska få i gång en sådan dialog i Sverige. Nu jobbar vi med att försöka att i så hög grad som möjligt utnyttja den toolbox som kommissionen ställer till förfogande för industrin i norra Europa.

Den sista frågan handlar om vad som händer i USA och Kanada. Som vi uppfattar det pågår där en dialog för att hitta mjuklandningar på olika sätt och vis. Ett fartyg som investerar i en LNG-drift kan få en period för att finansiera den investeringen. Under en period får de använda ett bränsle med högre svavelhalt och lägre kostnad för att finansiera till exempel en konvertering till LNG eller, i Sverige, metanol.

Rikard Engström: Jag ska svara ganska kort på de här frågorna. Lars frågade först om investeringar i Vänertrafiken. I den rapport som jag nämnde har man tittat på investeringar i själva farleden och framför allt investeringar i slussar som blir mycket dyrt. I den här rapporten tittar man på fyra slussar om jag inte missminner mig. Man har skissat på att bygga dessa för fartyg som är 110 meter. Det är egentligen en upprustning av hela sträckan. Det är därför de här kostnaderna drar i väg ganska så bra. Om jag inte missminner mig uppskattar man de här kostnaderna till någonstans mellan 2 och 3 miljarder totalt sett. Samtidigt finns det förstås en långsiktig nytta i detta. Men det är framför allt investeringar i slussar som dyra.

Edward hade en fråga om basnäringarnas problem. Under en lång tid har vi arbetat med de strategiska stråken. Det är någonting som det är ett mycket starkt fokus på, och där vet vi att vi har våra stora godsflöden såväl på sjöfartssidan som på järnvägs- och lastbilssidan. Där ligger fokus på noder och terminaler som är väsentliga för det här systemet.

Jag vet ungefär hur det ser ut i Finland. Där har man arbetat med två olika typer av stöd för den Vikingfärja som byggs nu. Om jag inte missminner mig har man fått ett statsstöd på 50 miljoner euro för den för att kunna driva den

på det här renare bränslet. Där fick man ett direkt stöd som till och med var uppe i kommissionen. Man behövde gå den vägen för att få det godkänt eftersom det var så omfattande. Som jag har förstått det arbetar man också med teknikstöd i Finland för att man ska kunna stödja näringen. Då handlar det väl mycket om scrubberteknologin helt enkelt.

Jag vågar inte svara på hur det ser ut i andra delar av världen.

Ann-Catrine Zetterdahl: Först måste jag göra ett litet förtydligande med tanke på att farledsavgiften ligger mig varmt om hjärtat. Lotsavgifterna ligger vid sidan om farledsavgifterna redan i dag. Den delen tror jag att man kan förändra, men man måste gå in djupare i detaljerna så att man vet vad som blir bättre.

På frågan om vi blir hörda när det gäller att man ska vara mer rättvis mellan transportslagen skulle jag vilja svara att under mina två och ett halvt år här – det är en relativt kort tid – har jag känt att det finns en stor lyhördhet i de här frågorna. Bara detta att man ser transporterna transportslagsövergripande när man investerar tycker jag visar att det går åt rätt håll. Men ibland önskar jag kanske att det gick ännu snabbare så att sjöfarten fick en fair chans. Men visst går det åt rätt håll. Jag tycker att vi verkligen får engagemang från vårt departement i de här frågorna.

Vad gör då Sjöfartsverket för att bidra? Vi vill verkligen stödja näringen såtillvida att vi vill vara lyhörda. Vi jobbar i workshops tillsammans med näringen och intressenter. Vi har självfallet en roll att vara regeringens förlängda arm i sjöfartsfrågor. Då är det ännu viktigare att vara lyhörd och arbeta med ett utifrån-och-in-perspektiv. Det här perspektivet har vi verkligen fokuserat på under min tid i Sjöfartsverket. Vi samlar ihop intressenterna och gör verkligen något bra tillsammans. Jag tror att de kreativa idéerna ofta föds i dessa workshops. Sedan kan vi driva detta inom det område där vi på Sjöfartsverket har mandat för att förbättra förutsättningarna.

Avgifter är till exempel en stor fråga för Sjöfartsverket kontra intressenterna och kunderna. Vi har olika workshops och intressentområden där vi bara jobbar med en avgiftsstrategi för att hela tiden få ett utifrån-och-in-perspektiv. Jag tror att vi tillsammans kan lyckas. Sätter vi sjöfarten mer på kartan tillsammans med Trafikverket har vi alla möjligheter att lösa de här problemen.

Johan Woxenius: Edward frågade om konsekvensutredningar, och många har varit inne på det tidigare. EU skiljer sig inte från medlemsstaterna. Man blir tagna lite på sängen. Det handlar om en bränslesubstitution, och därmed är det en kort implementeringsperiod. När det gäller IMO-beslut tar det tio år att komma överens och sedan 15 år, och kanske mer än så, att genomföra, men i det här fallet var det inte så.

Jag blev mycket förvånad att se reaktionerna där man försökte förhala det här. Jag har haft mycket svårt att se att EU skulle göra det. Man har varit mycket tydlig från början med att detta kommer att genomföras. Däremot är

vi öppna för andra åtgärder för att minska detta modal back-shift man pratar om. I ett EU-projekt utredde vi detta för kommissionens räkning, alltså inte nationellt utan på EU-nivå. Det var en väldigt liten utredning, men jag utgår ifrån att rapporterna i alla fall är publika. En specifik rapport handlar om vad man i stället kan göra för att säkerställa neutralitet mellan trafikslagen.

Ordföranden: Och vad sade ni då?

Johan Woxenius: Ungefär det som har varit uppe här. Det vi kanske pekade på mest var att om man inte förhalar svaveldirektivet är det mycket viktigt att Eurovinjetten som till exempel vägtrafiken står inför genomförs enligt tidtabell och fullt ut. I övrigt ska man ge medlemsstaterna möjlighet att få andra typer av regellättnader och subventioner.

Per Bondemark: Jag ska försöka svara på frågan från Lars om det verkligen är mer synd om Sverige än om Frankrike och Tyskland. Ja, det är det. Det är synd om Finland också. Man måste förstå att vi är ett exportberoende land. Vi konkurrerar på en global marknad. Gångvägarna genom SECA-området är väsentligt längre om man befinner sig i Östersjön eller Bottenhavet jämfört med om man befinner sig i Antwerpen exempelvis. Stålindustrin är till exempel beroende av import av råvaror från USA och Australien. Det är en väldig skillnad i kostnad mellan att gå med det till Luleå och att gå med det till Rotterdam eller Antwerpen.

Det är samma sak på exportsidan. Det blir en kostnadsnackdel för nationer som ligger långt in i SECA-området, till exempel Sverige, Finland och Estland. Står man med två likvärdiga produkter på en global marknad och den ena är 5 procent dyrare väljer man inte den produkten. Det här slår definitivt hårdare mot svensk industri än mot industrier på kontinenten.

Du sade att jag hotade med att lämna landet, Lars. Det är tråkigt om du uppfattade det så. Det är inget hot, men man måste vara klar över hur starka de här marknadskrafterna är och vad konsekvenserna av den här typen av beslut blir. Vi agerar helt rationellt. Man måste förstå det. Jag tror att det är oerhört viktigt.

Per Kågeson: Jag konstaterar att riksdagen vid upprepade tillfällen har ställt sig bakom principen om likabehandling och internalisering av de kortsiktiga marginalkostnaderna. Men det är en rätt bra bit kvar innan detta uppfylls. Det man kan konstatera nu är att sjöfarten sannolikt kommer att hamna i ett läge där man överinternaliserar, det vill säga kommer över 100 procent, medan de konkurrerande transportslagen visserligen jobbar sig uppåt, för de blir också renare, något snålare och säkrare. De närmare sig 100 procent underifrån, men det är en rätt lång väg kvar.

Vill man då skapa likvärdiga villkor får man väl också överväga frågan om kilometerskatt eller någon typ av förändring av Eurovinjettsystemet som gör att man internaliserar i högre grad än i dag, åtminstone på motorvägsnätet. Det skapar i båda fallen förutsättningar för miljödifferentiering mellan fordon. I annat fall kommer vi att få de sämsta lastbilarna i Europa på svenska vägar när det gäller fjärrtrafik om omvärlden utnyttjar sådana styrmedel i vägtrafiken i högre grad än vad vi gör. Banavgifter kan höjas och differentieras i tid och rum så att vi utnyttjar bankapaciteten på ett förnuftigare sätt än i dag.

När det gäller frågan om förhalning och dispens vet jag inte riktigt vad min namne Per lägger i ordet dispens, men jag kan föreställa mig att den förhalning som faktiskt har skett kan leda till en lite krisartad situation när man kommer nära 2015. Direktivet ger egentligen inte utrymme för någon dispens, men man kan hamna i ett läge där man kortsiktigt måste vidta någon typ av anpassningsåtgärd. Då tycker jag att den här amerikanska idén är rimligare än en generell dispens. Det handlar om att man ger en tidsmässig dispens för fartygsindivider mot att redaren påtar sig att åtgärda problemet inom en viss tid. Det behöver inte vara LNG eller etanol, utan det kan också vara scrubbers i det fallet.

Att väcka den frågan som någon typ av generell dispens riskerar att leda till att vi förlorar ännu mer tid, därför att då går näringen tillbaka till halvfart när det gäller att anpassa sjöfarten till de nya kraven, och det vore mycket olyckligt.

Per Bondemark: Det var ungefär det jag menade, Per. Man måste hitta en rimlig väg att hantera det här. Jag är inte så jätteväl insatt i det, men jag tror att direktivet lämnar en sådan öppning också, det vill säga att man ska utvärdera hur det här slår och att man ska hitta vettiga, framkomliga vägar. Jag menar inte att man ska slå fullständigt bakut, men man måste hitta en rimlig väg att hantera detta så att man inte slår ut industrin, för då tror jag att priset för Sverige som nation skulle bli alldeles för högt.

Stina Bergström (MP): Jag ska fatta mig kort. Temat är Vänersjöfart. Vi har en diskussion hemma i Värmland och i hela Västra Götaland om den nya bron i Göteborg, Götaälvbron, som ska byggas om och höjden på den. Jag skulle vilja passa på att tanka in lite fler synpunkter på hur vi kan få en bra lösning som främjar Vänersjöfarten i kombination med stadens behov att planera för en bra kollektivtrafik och cykling. Jag riktar frågan till Trafikverket och Redareföreningen.

Lars Tysklind (FP): Jag har också en fråga om Vänersjöfarten. Trafikverket pratar om att det krävs stora investeringar, men hur ser man på detta från redarhåll? Är det en förutsättning för att man ska få fart på Vänersjöfarten att man gör större slussar och sådant? Hur ser du på det i dagsläget om man bara ändrar regelverket och har kvar de slussar man har?

Lars Gustafsson (KD): Jag har en fråga. För några år sedan motionerade jag och någon mer om att EU borde stödja isbrytningen i norra delen av Östersjön mer. Jag vet inte om någon kan svara på det. Sjöfartsverket kan kanske svara på om det finns ett sådant incitament eller om man har fått något stöd för detta. Det är ju internationella fartyg som detta gäller precis som när vi har dubbelskrovskrav. Har det kommit några stöd från EU till detta?

Eliza Roszkowska Öberg (M): Någon av er nämnde ITS, intelligenta transportsystem, under presentationen. Jag undrar vilka möjligheter som finns för intelligenta sjöfartstransporter. Hur kan innovationer och den nya tekniken, bland annat it, informations- och kommunikationsteknik, bidra till ökade sjötransporter?

Den andra frågan är: Vad krävs för att öka pendlingen till sjöss i storstäderna? Rikard Engström nämnde att det framför allt handlar om att arbeta med attityderna. Är det bara attityder som fattas? Vad kan vi göra mer?

Rikard Engström: Jag vet inte riktigt om jag förstod frågan, Stina, men det är olika parametrar som vi måste ta hänsyn till när vi funderar över brohöjden. Ska det vara lätt att segla under? Ska den vara öppningsbar? Ska den knyta ihop staden? Där finns flera olika parametrar. Jag vågar faktiskt inte gå in på exakt hur diskussionerna ser ut där, men jag vet att det finns olika funderingar på hur de här frågorna kan lösas. Det är egentligen två olika system som de facto kommer att störa varandra. Det handlar om att koppla samman staden på ett effektivt sätt kontra att ta sig längs älven på ett effektivt sätt. Där behöver man helt enkelt göra någon form av vettig kompromiss. Man har pratat mycket om en ganska låg bro som ska vara möjliga cykla över utan att vara helt färdig när man kommer över den.

Carl Carlsson: Svaret på fråga A är 19,5 meter eller en tunnel. Svaret på frågan om slussarna är nej. Vi kan dra i gång försöksverksamhet och den typen av verksamheter direkt. I jämförelse med de investeringar som görs i järnvägar vill jag nog påstå att det inte kan vara mycket som skulle gå till slussar. Jag är inte så förtjust i att du höjer slusskostnaderna så mycket. Jag tror inte på det.

Ordföranden: Därefter har vi frågan om isbrytningsverksamheten.

Ann-Catrine Zetterdahl: Jag måste fråga om vi har drivit det här i EU. Jag känner inte till att vi under mina år har gjort detta, men det är absolut en möjlighet. Det finns faktiskt en poäng i att börja driva detta. Tack för förslaget! Jag ska gå hem och börja driva detta.

Johan Woxenius: ITS är en fråga på EU-nivån inom sjöfarten. En konkret sak som med de här AIS-systemen, alltså transpondrar så att man vet var fartygen är, är att man nu är ganska nära att kunna införa att sjöfart faktiskt är inomeuropeisk trafik även administrativt. Hittills har vi inte kunnat garantera att ett fartyg har varit utanför EU eller har dockat med ett annat fartyg till sjöss och därmed kunnat föra in otullade varor, narkotika eller något annat. Där upplever man i ett EU-perspektiv att man nästan är i hamn och snart kan se det som inomeuropeiskt och inte behöva fylla i blanketter när man ska in och ut i en europeisk hamn.

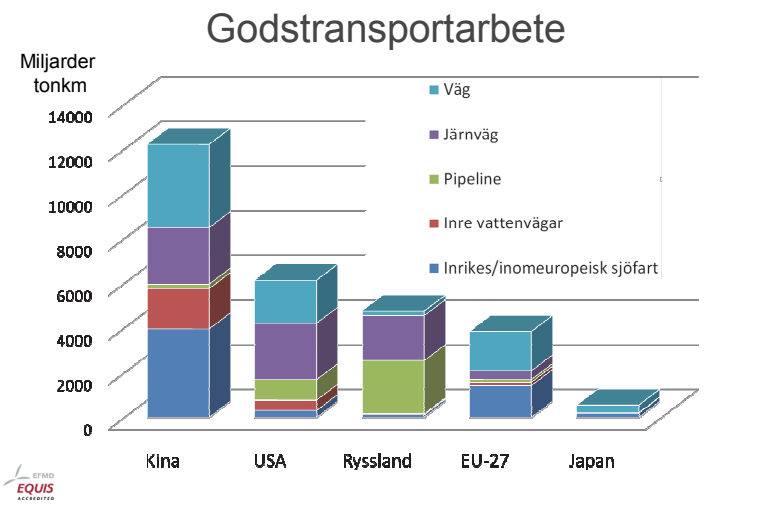
Man har ett rätt stort projekt som heter e-Maritime. Det handlar dels om effektivitet i sjöfarten men också om att ombordpersonalen ska kunna delta i de digitala kommunikationerna fullt ut. Jag skulle vilja säga att det är en EU-fråga.

Jan-Evert Rådhström (M): Jag ska avsluta det här seminariet. Jag vill verkligen tacka er föredragshållare, och jag vill tacka alla övriga som har varit här. Här kan man se vilken enorm kompetens det finns i detta dessa lokaler. Det är fascinerande. Jag vet att det finns väldigt många som man hade velat ställa frågor till men som inte har fått möjlighet att säga någonting. Ta tillfället i akt i alla andra sammanhang så vi får en dialog! Det är mycket viktigt. De som har sett på tv har inte haft möjlighet att se att vi får en diskussion över kaffet. Där får vi möjlighet att insupa kunskap från er också.

Sjöfartsfrågorna står naturligtvis högt på den politiska agendan i dag, och vi väntar med spänning på en sjöfartsstrategi. Jag tror att detta kan vara ett startskott inför vad som komma skall. Jag ser fram emot att ännu fler blir delaktiga i den diskussionen.

Tusen tack ska ni ha allihop!

Bilder som Johan Woxenius visade under sin presentation vid den offentliga utfrågningen om sjöfartens kapacitetsmöjligheter.



Datakällor: Europeiska Kommissionen med referens till Eurostat, Japan Statistics Bureau, US Bureau of Transportation Statistics, Goskom STAT (Russia), National Bureau of Statistics of China och International Transport Forum. Data avser 2008 för USA, 2009 för EU och Kina, 2010 för Japan och Ryssland.

GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

LIGHTHOUSE

NORTHERN LEAD

Utskottsutfrågning:

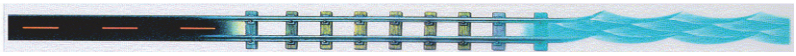
Hur kan sjöfarten lösa våra trafikproblem?

Trafikutskottet, 18 oktober 2012

- Kommer transporter till sjöss öka?
- Kommer vi bygga upp ett system där vi går över mot transporter av gods från land till sjöfart?
- Vad är de ekonomiska aspekterna och vilken roll spelar intermodalitet?

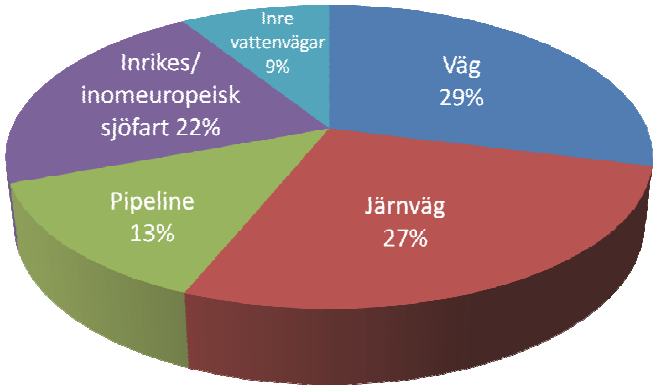
Johan Woxenius

Professor i sjöfartens transportekonomi och logistik
Handelshögskolan vid Göteborgs universitet
johan.woxenius@handels.gu.se



GÖTEBORGS UNIVERSITET HANDELSHÖGSKOLAN LIGHTHOUSE NORTHERN LEAD

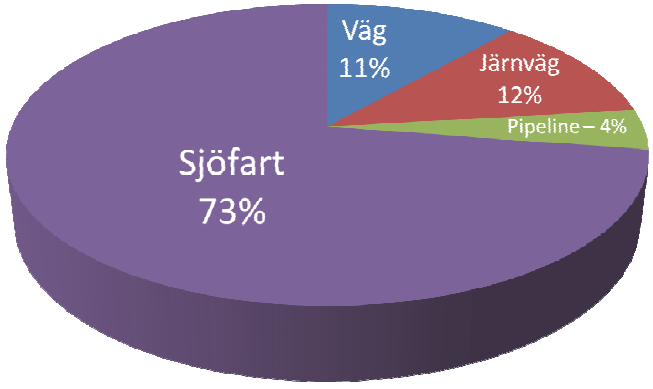
Marknadsandelar i tonkm, inom fem ekonomier



Datakällor: Europeiska Kommissionen med referens till Eurostat, Japan Statistics Bureau, US Bureau of Transportation Statistics, Goskom STAT (Russia), National Bureau of Statistics of China och International Transport Forum. Data avser 2008 för USA, 2009 för EU och Kina, 2010 för Japan och Ryssland.

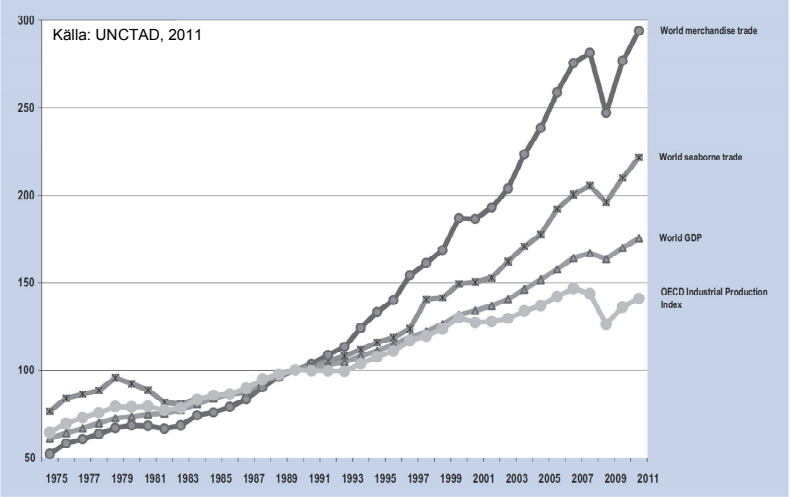
GÖTEBORGS UNIVERSITET HANDELSHÖGSKOLAN LIGHTHOUSE NORTHERN LEAD

Marknadsandelar i tonkm, globalt



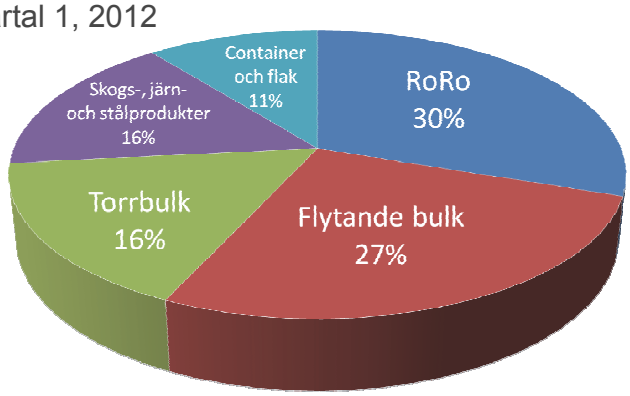
Datakällor: UNCTAD för transportarbete väg och järnväg samt ton för sjöfart. International Chamber of Shipping för genomsnittligt transportavstånd för sjöfart. Europeiska Kommissionen för pipeline som avser Kina, USA, EU-25, Japan och Ryssland. Data avser 2010.

Index för global BNP, OECDs index för industriell produktion, världshandel med varor och sjöburen handel, 1990=100



GÖTEBORGS UNIVERSITET HANDELSHÖGSKOLAN LIGHTHOUSE NORTHERN LEAD

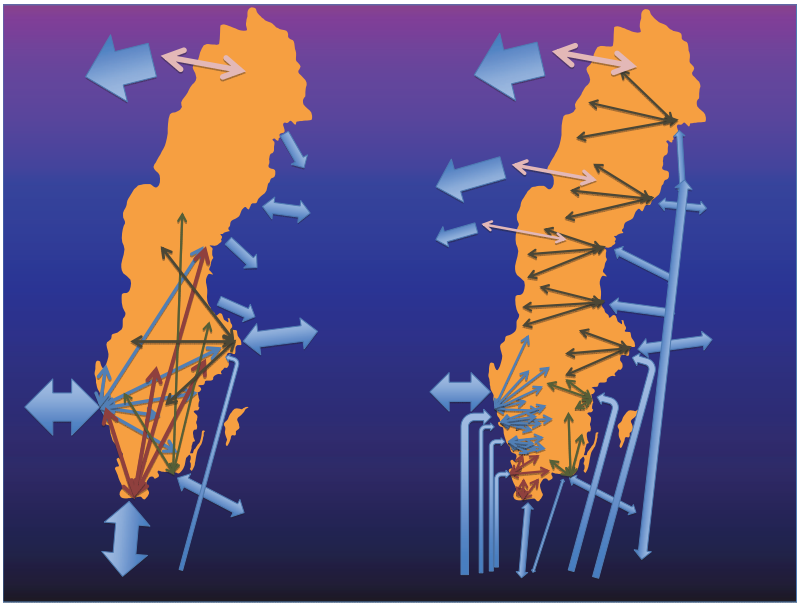
Flöde genom svenska hamnar i ton, Kvartal 1, 2012



EFMD EQUIS ACCREDITED

Källa: Sveriges hamnar

johan.woxenius@handels.gu.se




Maersk Triple-E class: levereras från 2013, 18 000 TEU, 20 beställda för 25 miljarder kr
”Economy of scale, Energy efficient and Environmentally improved”
MAERSK LINE
Källa: Maersk



Källa okänd

1 TEU-fartyg utanför Port Thiefrock i S:t Winnifred & Augustus



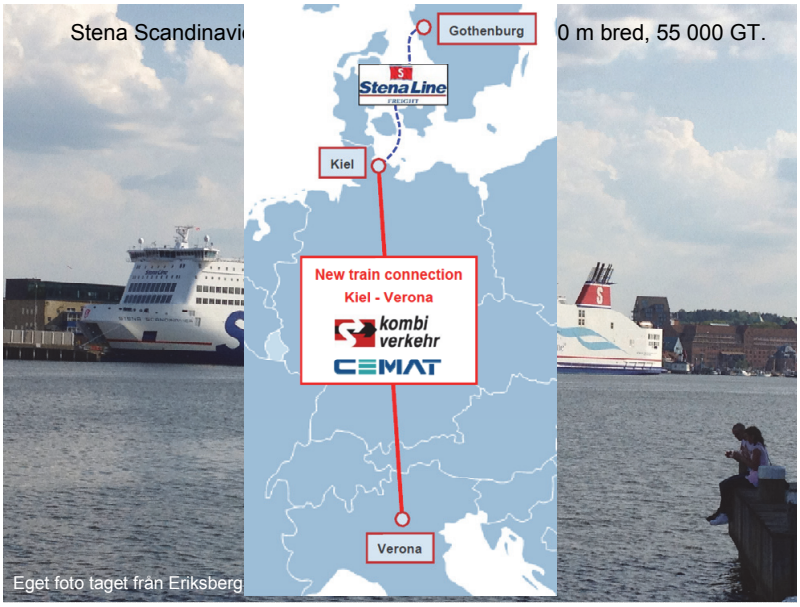
Eget foto taget utanför Nairobi Inland Container Depot, oktober 2011

Ficaria Seaways, 4650 filmetrar, 230 m lång, 27 m bred, 38 000 bruttoton.



Stena Scandinavica, 4100 filmetrar, 240 m lång, 30 m bred, 55 000 bruttoton.




Stena Scandinavi
Gothenburg
0 m bred, 55 000 GT.
Stena Line
Kiel
New train connection
Kiel - Verona
kombi verkehr
CEMAT
Verona
Eget foto taget från Eriksberg


The
SLOWEST
shipping line
in the southern
Baltic.
CONTINENT LINE

Bilder som Rikard Engström visade under sin presentation vid den offentliga utfrågningen om sjöfartens kapacitetsmöjligheter.

Trafikutskottet 18/10-2012
Kan ökad sjöfart minska behovet av vägar och järnvägar?



TRAFIKVERKET

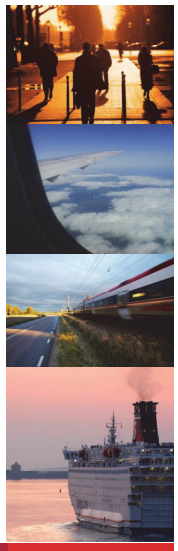




Rikard Engström
Strategisk Utveckling

Kan ökad sjöfart minska behovet av vägar och järnvägar?

- Ja! Men…
- … ökad sjöfart kan också innebära mer trängsel på vägar och järnvägar!
- … även om sjöfartens roll stärks för nationella transporter kommer behovet av väg och järnväg att öka!

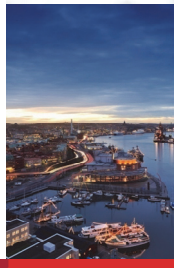


2 2012-12-17 TRAFIKVERKET

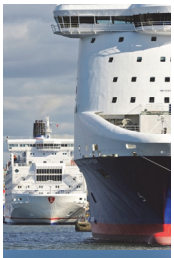


Kapacitetsutredningen

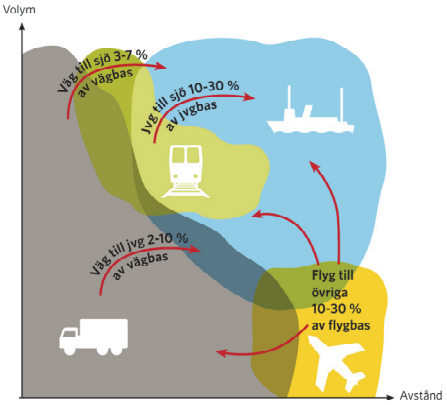
- Stor (teoretisk) potential inom sjöfarten
- Kustfart
- Inre vattenvägar – en möjlighet för passagerare och gods
- Persontransporter i storstäder



3 2012-12-17 TRAFIKVERKET



Konkurrensytorna





4 2012-12-17 TRAFIKVERKET

Transportsystemets funktion

- Transsportsystemet hänger ihop!
- Svaveldirektivet gör bränslet dyrare.
- Inre vattenvägar kan bidra till systemeffektiviteten.
- Att hantera gods i hamn är dyrt!
- Godstransporterna är internationella - förutsättningarna är inte enbart nationella.
- Förutsättningsskapande styrmekanismer

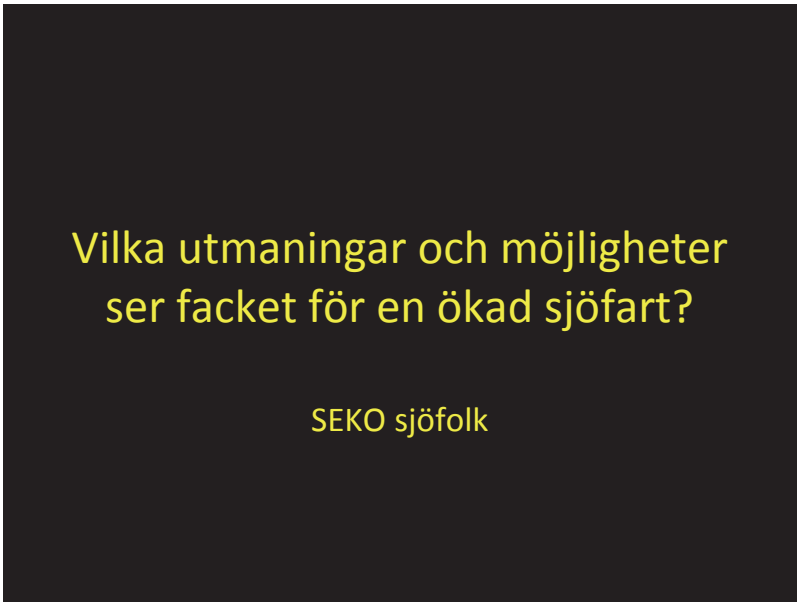


5 2012-12-17 TRAFIKVERKET



6 2012-12-17 TRAFIKVERKET

Bilder som Kenny Reinhold visade under sin presentation vid den offentliga utfrågningen om sjöfartens kapacitetsmöjligheter.






Globala möjligheter


Europeiska möjligheter


Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar
Svenska möjligheter


Tack!

Bilder som Carl Carlsson visade under sin presentation vid den offentliga utfrågningen om sjöfartens kapacitetsmöjligheter.

Mer inrikestransporter på svensk-kontrollerad köl

Presentation, Trafikutskottet
18.10.2012

Vision

Maritime Transport Strategy 2009-2018

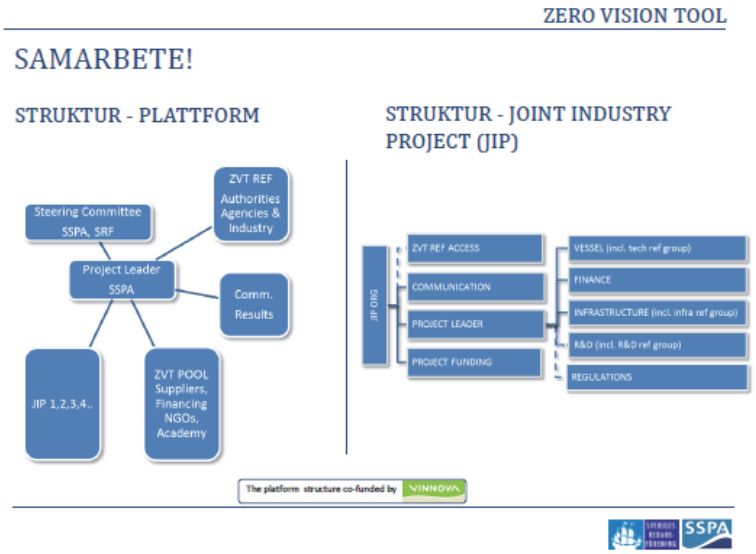


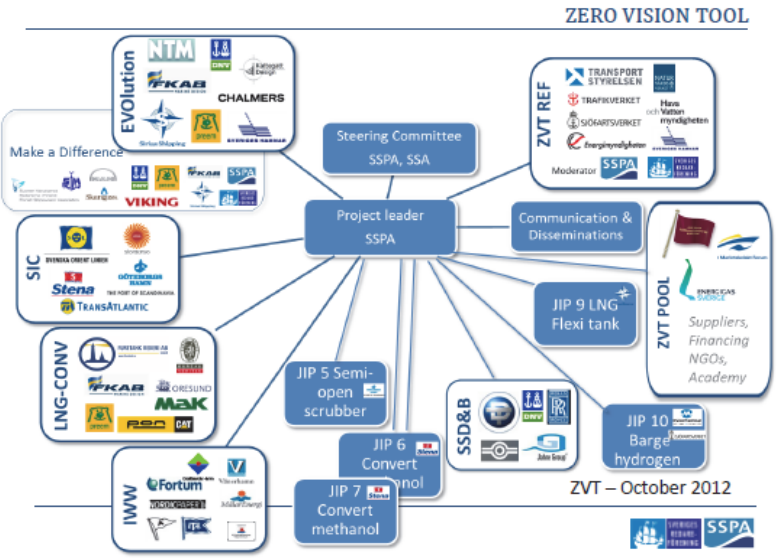
- "Vision zero"
- Ingen "modal back-shift"
- …

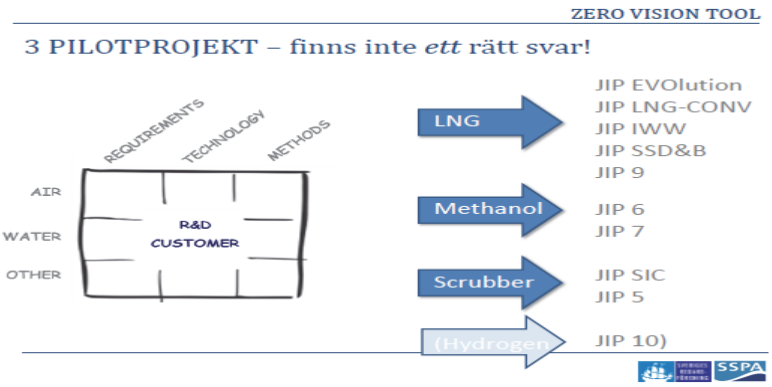
Vår utmaning

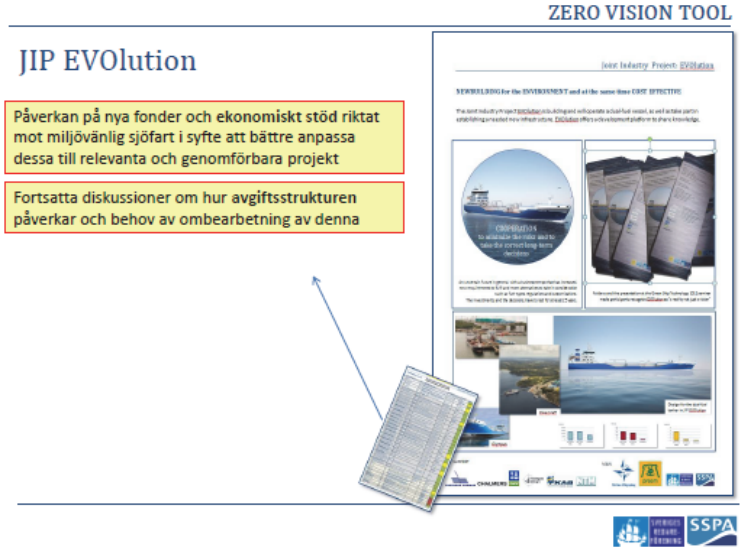
- Ökad tillväxt
- Ökad välfärd
- Ökade sjötransporter
- Minskad hälso-, miljö- och klimatpåverkan

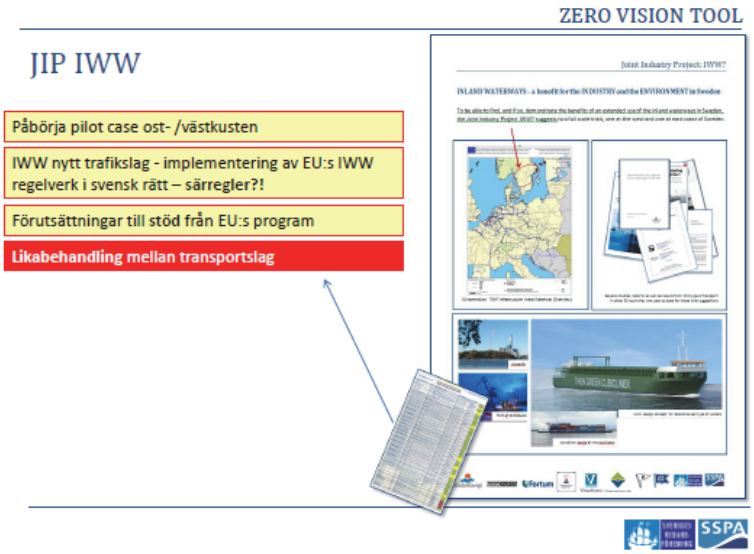
SVERIGES REDARE-FÖRENING


ZERO VISION TOOL
SAMARBETE!
STRUKTUR - PLATTFORM
STRUKTUR - JOINT INDUSTRY PROJECT (JIP)
Steering Committee SSPA, SRF
ZVT REF Authorities Agencies & Industry
Project Leader SSPA
Comm. Results
JIP 1,2,3,4..
ZVT POOL Suppliers, Financing NGOs, Academy
JIP ORG
ZVT REF ACCESS
COMMUNICATION
PROJECT LEADER
PROJECT FUNDING
VESSEL (incl. tech ref group)
FINANCE
INFRASTRUCTURE (incl. infra ref group)
R&D (incl. R&D ref group)
REGULATIONS
The platform structure co-funded by VINNOVA
SSPA


ZERO VISION TOOL
EVOlution
CHALMERS
Make a Difference
VIKING
SIC
Stena
TRANSATLANTIC
LNG-CONV
ÖRESUND
MAK
IWW
Fortum
Steering Committee SSPA, SSA
Project leader SSPA
Communication & Disseminations
ZVT REF
TRANSPORT STYRELSEN
TRAFIKVERKET
SJÖFARTSVERKET
Moderator
SSPA
ZVT POOL
Suppliers, Financing NGOs, Academy
JIP 9 LNG Flexi tank
JIP 5 Semi-open scrubber
JIP 6 Convert
JIP 7 Convert methanol
SSD&B
JIP 10 Barge hydrogen
ZVT – October 2012
SSPA


ZERO VISION TOOL
3 PILOTPROJEKT – finns inte ett rätt svar!
REQUIREMENTS
TECHNOLOGY
METHODS
AIR
WATER
OTHER
R&D
CUSTOMER
LNG
Methanol
Scrubber
(Hydrogen)
JIP EVOlution
JIP LNG-CONV
JIP IWW
JIP SSD&B
JIP 9
JIP 6
JIP 7
JIP SIC
JIP 5
JIP 10)
SSPA


ZERO VISION TOOL
JIP EVOlution
Påverkan på nya fonder och ekonomiskt stöd riktat mot miljövänlig sjöfart i syfte att bättre anpassa dessa till relevanta och genomförbara projekt
Fortsatta diskussioner om hur avgiftsstrukturen påverkar och behov av ombearbetning av denna
SSPA


ZERO VISION TOOL
JIP IWW
Påbörja pilot case ost- /västkusten
IWW nytt trafikslag - implementering av EU:s IWW regelverk i svensk rätt – särregler?!
Förutsättningar till stöd från EU:s program
Likabehandling mellan transportslag
SSPA


Sammanfattning
Tre nyckelord för mer inrikesgods på köl
Inga särregler/mjuklandning (jmf. USA)
Likabehandling (jmf. Farleds- och hamnavgifter)
Stöd (jmf. Finland, Danmark och Norge)
Vår utmaning
Ökad tillväxt
Ökad välfärd
Ökade sjötransporter
Minskad hälso-, miljö- och klimatpåverkan
SVERIGES REDARE-FÖRENING

Bilder som Per Bondemark visade under sin presentation vid den offentliga utfrågningen om sjöfartens kapacitetsmöjligheter.

Näringslivets Transportråd
– för transportköpare

Vad krävs för att näringslivet ska lägga fler transporter på sjön?

Oktober 2012
Per Bondemark

Budskap

- För att nå hamnarna behövs effektiv landinfrastruktur
- Begär dispens från svaveldirektivet
- Skapa incitament
- Skapa transparens i godsflöden



2

SSAB

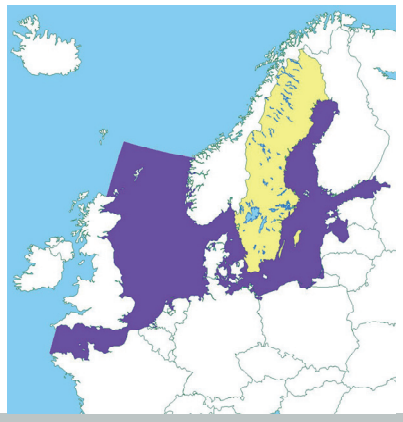
Bedömt kapacitetsutnyttjande 2025

Säkra anslutnings-
kapacitet till hamnarna!



Källa: Trafikverkets
Kapacitetsutredning

Svaveldirektivet kommer att öka kostnaderna för industrin - ta konsekvenserna eller begär dispens!



Områden som omfattas
av svaveldirektivet

Drivkrafter för näringslivet:

- Kostnader
- Kapitalbindning
- Hållbarhet (oftast ur miljöaspekt)
- Service

Båtar är stora, frekvensen är låg, binder mycket kapital
Effektiviteten i hamnarna varierar, kostnaderna är ofta höga

Det behövs incitament för att välja båt!

Med bättre information kan man skapa smartare logistikupplägg

En nationell databas över godsflöden kan vara en lösning

- Ökad fyllnadsgrad
- Minskad tomdragning
- Ökad frekvens
- Mindre miljöpåverkan
- Kommersiell sprängkraft



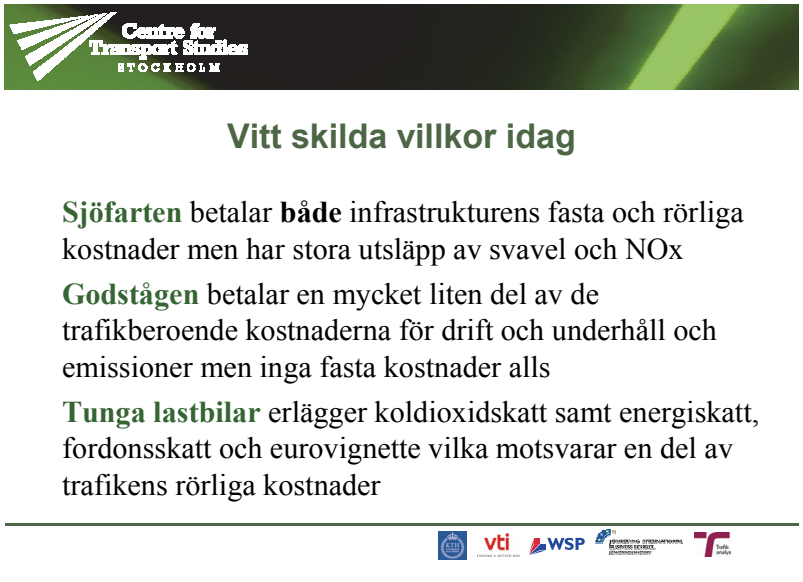
Budskap

- För att nå hamnarna behövs effektiv landinfrastruktur
- Begär dispens från svaveldirektivet
- Skapa incitament
- Skapa transparens i godsflöden



Bilder som Per Kågeson visade under sin presentation vid den offentligautfrågningen om sjöfartens kapacitetsmöjligheter.





Kommande krav på sjöfarten

1. Max **0.1%** svavel i bränslet från 2015 (SECA)

2. Troligen NECA från 2016 (-80% NOx gällande nya fartyg), med **SCR -95%**

3. Kanske IMO-krav eller ensidiga EU-krav på CO2 (handel med utsläppsrätter eller avgift/skatt)

Ekonomiska effekter på närsjöfarten

Svavelkravet (0.1%) kan öka totalkostnaden med **15 %** (när bränslet initialt utgör 30% av kostnaden)

Skrubbers kan ge lägre kostnad men tekniken är omogen

SCR (kväverening) ökar totalkostnaden med **2-4 %**

Lägre fart kan minska anpassningskostnaden väsentligt

LNG (inkl. ”duel-fuel”) och metanol eller DME kan lösa flera problem

Viktigt stödja sjöfartens miljöanpassning

Uppbyggnad av infrastruktur för nya drivmedel

Investeringsstöd till åtgärder ombord (inom ramen för sjöfartsstödet och EU:s statsstödsregler)

Avgiftsfinansierad NOx-fond som stöd för omställningen till renare teknik

Likabehandling beträffande kostnadsansvar

Med samma kostnadsansvar

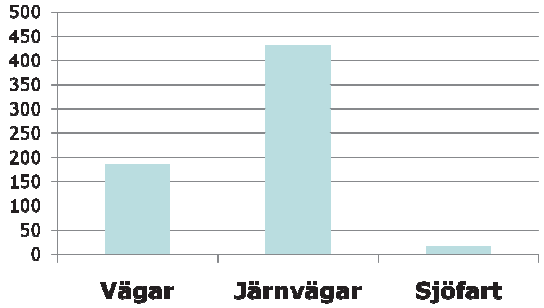
Ett likvärdigt utformat kostnadsansvar för infrastruktur, miljöpåverkan och olyckor skulle leda till att kust- och inlandssjöfarten stärker sin position

Utan likabehandling riskerar sjöfarten att förlora marknadsandelar efter 2015

Likvärdig behandling kan bespara staten stora investeringar i ny järnvägsinfrastruktur

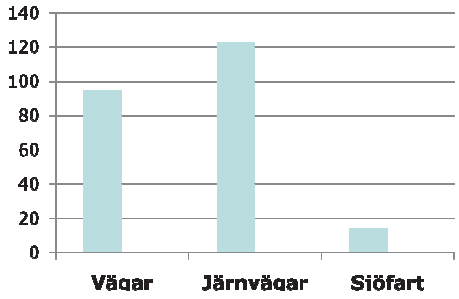
Centre for Transport Studies STOCKHOLM

Årlig investering i infrastruktur utslaget på nuvarande trafik, SEK per 1000 tkm och pkm



Centre for Transport Studies STOCKHOLM

Drift- och underhåll SEK per 1000 tkm och pkm



Farledsavgifterna

Sjöfarten betalar över **1 000 mkr** per i farledsavgifter

Avgifterna saknar nästan helt koppling till infrastrukturens kortsiktiga marginalkostnader

Farledsavgiften bör avskaffas eller reduceras med **90%**

Inlandssjöfartens möjligheter

Införlivande av EU:s regler för inlandssjöfart kan ge lägre bemanningskostnader

Varför ”hamnpendlar” på spår när det finns vatten?

Rättvisa hamnavgifter vid omlastning så att man inte missgynnar omlastning från fartyg till fartyg

Vad kan Norvik betyda för Mälarsjöfarten?

Centre for Transport Studies STOCKHOLM



Tack för uppmärksamheten!

Per Kågeson

kageson@kth.se

2010/11:RFR1	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Uppföljning av ekologisk produktion och offentlig konsumtion
2010/11 RFR2	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Uppföljning av statens satsning på hållbara städer
2010/11 RFR3	CIVILUTSKOTTET, TRAFIKUTSKOTTET, MILJÖ- OCH JURDBRUKSUTSKOTTET Hållbara städer – med fokus på transporter, boende och grönområden
2010/11:RFR4	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om vinterberedskapen inom järnvägstrafiken
2010/11:RFR5	FINANSUTSKOTTET Utvärdering av riksbankens penningpolitik och arbete med finansiell stabilitet 2005–2010 **Engelska** Evaluation of the Riksbank's monetary policy and work with financial stability 2005–10
2010/11:RFR6	KULTURUTSKOTTET Kulturutskottets offentliga utfrågning om barns och ungas rätt till kultur

2011/12:RFR1	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Biologisk mångfald i rinnande vatten och vattenkraft – En uppföljning
2011/12:RFR2	UTBILDNINGSUTSKOTTET Utbildningsutskottets offentliga utfrågning om forsknings- och innovationsfrågor
2011/12:RFR3	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om biologisk mångfald i rinnande vatten och vattenkraft
2011/12:RFR4	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Konstitutionsutskottets seminarium om en nordisk samekonvention
2011/12:RFR5	NÄRINGSUTSKOTTET eHälsa – nytta och näring
2011/12:RFR6	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Frågeinstituten som kontrollinstrument Volym 1 och 2
2011/12:RFR7	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna utfrågning på temat Missbruks- och beroendevård – vem ska ansvara för vad? torsdagen den 24 november 2011
2011/12:RFR8	TRAFIKUTSKOTTET Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg – En uppföljning
2011/12:RFR9	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets offentliga utfrågning den 8 december 2011 om järnvägens vinterberedskap
2011/12:RFR10	KULTURUTSKOTTET Verksamheten vid scenkonstallianserna – En utvärdering
2011/12:RFR11	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Kunskapsöversikt om nationella minoriteter
2011/12:RFR12	UTBILDNINGSUTSKOTTET Rapporter från utbildningsutskottet Förstudie – utbildningsvetenskaplig forskning Breddad rekrytering till högskolan
2011/12:RFR13	SKATTEUTSKOTTET Uppföljning av undantag från normalskattesatsen för mervärdeskatt
2011/12:RFR14	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets offentliga utfrågning den 29 mars 2012 om framtida godstransporter
2011/12:RFR15	ARBETSMARKNADSUTSKOTTET Arbetsmarknadspolitik i kommunerna Del 1 Offentligt seminarium Del 2 Kunskapsöversikt
2011/12:RFR16	NÄRINGSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om life science-industrins framtid i Sverige

2012/13:RFR1	FINANSUTSKOTTET Statlig styrning och ansvarsutkrävande
2012/13:RFR2	FINANSUTSKOTTET Utfrågningsprotokoll EU, euron och krisen
2012/13:RFR3	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets offentliga utfrågning den 29 mars 2012 om framtida godstransporter
2012/13:RFR4	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET OCH NÄRINGSUTSKOTTET Uppföljning av vissa frågor inom landsbygdsprogrammet
2012/13:RFR5	FÖRSVARSUTSKOTTET FöU Forskning och utveckling inom försvarsutskottets ansvarsområde
2012/13:RFR6	CIVILUTSKOTTET Kontraheringsplikt vid tecknandet av barnförsäkringar
2012/13:RFR7	KU, FiU, KrU, UbU, MJU och NU Öppet seminarium om riksdagens mål- och resultatstyrning: vilka mål, vilka resultat?
2012/13:RFR8	UTBILDNINGSUTSKOTTET Utbildningsutskottets offentliga utfrågning om gymnasiereformen
2012/13:RFR9	UTBILDNINGSUTSKOTTET Förstudier om – Förskolan – Utbildning för hållbar utveckling inklusive entreprenöriellt lärande
2012/13:RFR10	UTBILDNINGSUTSKOTTET Hur kan ny kunskap komma till bättre användning i skolan
2012/13:RFR11	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna seminarium om folkhälsofrågor onsdagen den 27 mars 2013
2012/13:RFR12	ARBETSMARKNADSUTSKOTTET Mogen eller övermogen? – arbetsmarknadsutskottets offentliga seminarium om erfaren arbetskraft