

En maritim åtgärdsplan

*Den maritima näringens förslag till hur
regeringens maritima strategi kan utvecklas*

November, 2016

Innehåll

1	Betydande potential	3
2	Friskt och säkert hav	5
3	Kunskap, innovation och kompetens	7
4	Planering med maritimt perspektiv	9
5	Funktionella regler och tillståndprocesser	10
6	Internationellt samarbete	12
7	Förutsättningar för näringslivet och branschspecifika åtgärder	13
8	Vägen framåt	19

1 Betydande potential

En rik flora av maritima verksamheter verkar på och längs med svenska havs- och kustområden och sjöar. Företag på eller i anslutning till havet och de stora insjöarna som arbetar med tillverkning/ maritim teknologi, transport, energi, livsmedel, forskning inom bioteknik, service samt fritid och turism anses utgöra den maritima näringen. Läger man samman näringslivet med akademi och offentlig sektor får vi något som vi väljer att referera till som det maritima klustret. Då Sverige har långa kuster, stora insjöar och kanaler finns både geografiskt och demografiskt en stor potential för ökad sysselsättning inom det maritima klustret jämfört med många andra europeiska länder. Inte minst Danmark, Finland och Norge förtjänar att lyftas fram som riktmärken där den politiska ambitionen och handlingskraften historiskt varit starkare. Det finns numera bred politisk vilja att ta till vara tillväxtkraften inom den maritima näringen. För att den maritima näringen skall kunna växa står samhället inför utmaningar att skapa tillväxt och finna sysselsättning för en ökande befolkning med bibehållen omsorg om klimat- och miljö samt kulturarvet.

Internationellt har den maritima näringen fått allt mer uppmärksamhet inom både FN-organ och EU. Den 28 augusti 2015 presenterade regeringen den första svenska maritima strategin – ”En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö”. Den utgör en plattform för utvecklingen av en konkurrenskraftig maritim näring, hav i balans och attraktiva kustområden. Regeringens maritima strategi från 2015 fick väldigt gott gensvar inom det maritima klustret. Det är också glädjande att flera åtgärder redan genomförts som bland annat uppdrag till SCB att ta fram officiell ekonomisk statistik för det maritima klustret och till Business Sweden att kartlägga maritima exportmöjligheter, liksom ett definitivt beslut om införande av tonnageskatt. Sjöfartsforum samlade aktörer från klustret till gemensamt arbete i syfte att ta fram åtgärder och prioriteringar i syfte att utveckla den maritima strategin. Under 2015 och 2016 har Sjöfartsforum arrangerat fyra öppna strategimöten och inom denna process bildat sex fokusgrupper. Totalt har ett hundratal personer varit involverade i arbetet. Eftersom processen varit öppen är detta dokument en inventering från aktörer inom klustret och en fingervisning om vilka utmaningar som klustret identifierar. Åtgärdsplanen är en avvägning i att både spegla den bredd som präglar den maritima näringen såväl som djupet i engagemanget i enskilda sakfrågor.

Den maritima strategin har kopplingar till regeringens strategier för export, nyindustrialisering och livsmedel. Klustret ser ett behov av att samordna dessa strategier, liksom andra som rör exempelvis vattenbruk och energi, eftersom det finns beröringspunkter med den maritima strategin. Till skillnad från de övriga strategierna finns en utmaning i att den maritima näringen och det maritima klustret är komplext i och med att de spänner över flera olika sektorer. Eftersom det maritima klustret är representerat i hela landet med intressenter och aktörer inom näringsliv, akademi och offentlig sektor, samt med en artrikedom i verksamhetsinriktningar, finns en gemensam utmaning för både klustret och berörda myndigheter i att hålla samman de olika sakområdena i en riktning och koordinera insatserna. Därför önskar det maritima klustret se en **samordnande funktion** i det fortsatta arbetet med den maritima strategin. Det kan också behövas en uppmuntran från regeringen till regionerna att regionalisera den maritima strategin. Då regionerna har tillgång till EU-medel i form av regionalfonderna kan finansiering ordnas för att stimulera den lokala maritima ekonomin.

Områdena inom klustret där det finns tydliga gemensamma beröringspunkter centreras kring efterfrågan på **en maritimt inriktad forskningssatsning**, en omfattande insats för att **minska regelbördan för företag** och vikten av att **samhällsplaneringen i högre utsträckning tillgodoser den maritima närings behov**.

De förslag som redovisas i denna åtgärdsplan är det maritima klustrets bidrag till att göra Sverige till ett mer attraktivt land att leva, arbeta och bo i, samt stärka det svenska näringslivets konkurrenskraft.

2 Friskt och säkert hav

En hållbar miljö är en absolut grundförutsättning för nuvarande och framtida generationer. Det maritima klustrets aktörer har flera intressen i friska och välmående hav och större insjöar eftersom den maritima miljön är såväl levebrödet, arbetsmiljön och försäkringen om en framtida utkomst. Av den anledningen är många aktörer mycket aktiva nationellt och internationellt för att säkerställa att nyttjandet av havet som resurs finns kvar och kan leverera ekosystemtjänster. Detta gäller såväl i den dagliga operationella verksamheten som till utvecklingen av framtida affärsmöjligheter. Övergödning är ett problem längs kusterna och för de större insjöarna, liksom förorenade mark- och havsbotten. Det är ett gemensamt problem för fiske och vattenbruk, besöksnäringen och för energisektorn.

Sverige har en mycket lång och internationellt sett välrenommerad tradition av att ligga i framkant i arbete med säkerhetsfrågor samt miljö- och klimatfrågor. Detta är något som det maritima klustret är stolta över och ett arv som vi sätter en ära i att föra vidare.

Det är av största vikt att vi kan skapa utvecklingsmöjligheter inom ramen för naturens kapacitet och förmåga till återhämtning. För att kunna göra detta måste en utveckling ta sin utgångspunkt i de miljö kvalitetsnormer som finns fastlagda i svensk lag som till exempel vattenmiljöförordningen och havsmiljöförordningen och övergripande inriktningar som exempelvis FN:s hållbarhetsmål.

Den maritima näringen är i mångt och mycket en internationell, inte sällan global, bransch och verkar också i en naturmiljö som är gränslös. Som sådan är internationella överenskommelser och konventioner centrala i utvecklingsarbetet. Att inspirera och ge affärsmässigt rimliga villkor för aktörer i det maritima klustret att satsa på miljöförbättrande åtgärder är viktigt för att lösa utmaningarna. Sverige bör vara mycket aktiva i internationella sammanhang inte minst för att driva perspektivet friskt och säkert hav på den globala arenan. Miljö och säkerhet styrs i många fall av internationella överenskommelser där det svenska maritima klustret är välkänt för att ligga långt fram i området, vilket bör användas för att driva på miljö-, klimat och säkerhetsfrågorna internationellt samt ratificera de internationella konventioner som finns på området. Att regeringen och dess myndigheter arbetar för harmoniserad implementering av dessa regler inom regionala fora såsom EU, HELCOM är viktigt för konkurrenskraften.

Internationellt sett finns det exempel på att det går att söka olika former av stöd för att tidigt pröva exempelvis ny teknik, ett nytt upplägg, en ny modell, nytt bränsle för att utveckla ett mer hållbart maritimt system. Sverige bör gå mot det hållet och skapa system för riskfördelning och investeringsincitament. Detta kan vara relevant för såväl förebyggande arbete som för att åtgärda en uppkommen situation där till exempel sanering behövs.

De säkerhetsmässiga dimensionerna inom det maritima klustret är mångfacetterade och komplexa. Säkerhet är också något som ofta betraktas som en av det maritima klustrets konkurrensfördelar. Detta gäller såväl säkerhet för personer direkt involverade och tredje man. Men det gäller också ur perspektivet 'security'. Säkerhetstänket är djupt rotat i klustret men kan behöva stimuleras ytterligare. På samma sätt som inom många andra områden är det av stor vikt att det lönar sig snarare än straffar sig att vara tidigt ute och försöka utveckla området. Ett säkert hav kännetecknas av att arbeta förebyggande men också säkerställa att händelser som inträffat i historien tas om hand på ett bra sätt.

Hur kan vi göra havet friskt och säkert?

- *Sverige kan ratificera de internationella konventioner som finns på miljöområdet*
- *Använd incitament för att ge företag möjlighet att skynda på hållbarhetsarbetet*

3 Kunskap, innovation och kompetens

Den hotande bristen på kompetens är tydlig inom flera delar av det maritima klustret. Det gäller allt från praktiskt verksamma inom till exempel verkstad och fartyg till forskare inom smalare områden. Den maritima näringen har rekryteringsbehov som genom tillgång till utbildad arbetskraft kan bidra till att öka sysselsättningen. Den maritima näringen är som den övriga arbetsmarknaden beroende av tillgång till arbetskraft med relevant kompetens för att fortsatt utveckling ska ske. För att säkerställa att det finns arbetskraft med relevant kompetens i framtiden inom näringarna behövs en fördjupad kompetenskartläggning genomföras.

Det svenska maritima klustret ligger i flera avseende i forskningsfronten. Inte minst tack vare de akademiska institutionernas och näringslivets goda samverkan. Svensk maritim forskning i världsklass finner vi inom områdena miljö och klimat, teknik, säkerhet, information, logistik, energi och bränslen samt livsmedel. Att bevara och vidareutveckla sin position och därmed påverka morgondagens maritima kluster samt dess villkor och förutsättningar på det lokala, regionala och globala planet kräver dock fortsatt starkt engagemang och inte minst finansiering.

Inom flera delar av klustret är det viktigt att det maritima klustrets forskning, innovation och demonstrationskapacitet (FID) stärks i den allt hårdare internationella konkurrensen. Det är också angeläget att incitament skapas för att företagen tidigt skall våga pröva nya innovationer så att produkter kan testas i verklig miljö och ytterligare utvecklas, eller förkastas, innan de implementeras på bredare bas. Sverige och det maritima klustret bör ha som ambition att vara en internationell pådrivare för utveckling och minskade negativa konsekvenser från klustrets aktiviteter. Det finns också behov av att bygga upp innovativa miljöer och demonstrationsanläggningar för pilotskaletester, till exempel inom vattenbruket, där forskning och näringsliv gemensamt kan ta idéutveckling till nästa steg mot kommersialisering.

Finansieringen av mycket av den forskning, innovation och demonstration som sker idag kommer från klustrets aktörer själva. Ett kraftigt tillskott från staten för FID är en nödvändig förutsättning för att utvecklingen ska kunna ske i Sverige och med det svenska klustret som primär målbild.

Flera myndigheter som rör det maritima klustret efterfrågar innovationssatsningar. Jordbruksverket har presenterat en handlingsplan för vattenbruk liksom Vinnova har lagt förslag om hur tillvarata energi ur havet. Inom transportområdet har specifikt avsättningen av forsknings- och innovationsmedel till sjöfart och även luftfart bedömts vara otillräcklig, vilket redovisats i bland annat infrastrukturpropositionen 2012 och transportmyndigheternas gemensamma utredning (N2013/121/TE). För att ha möjlighet att hantera de stora utmaningar som den maritima sektorn inom transportområdet står inför bedöms behovet av statlig finansiering för forskning och innovation vara på minst 200 miljoner kronor (N2015/3927/TS och N2013/121/TE).

Mot bakgrund av de initiativ som tagits på flera håll inom det maritima området finns anledning att presentera en maritim forskningsstrategi. En forskningsstrategi är önskvärd för att få korsbefruktnings mellan klustrets olika beståndsdelar. En strategi på maritim forskning skulle kunna utformas på liknande sätt som Fordonsforskningsprogrammet om än i något

mindre skala. Staten och näringslivet kan då samverka på investeringssidan och forskningen kan stärka den maritima närings konkurrenskraft genom att öka kompetens- och rekryteringsbasen samt ta fram forskningsresultat av hög internationell klass. Inom ramen för en sådan satsning kan en samordningsfunktion för det maritima klustret kunna spela en roll i att knyta samman de olika branscherna. En uppgift som en bättre samordning kan bidra till att är överbrygga fasen mellan forskningsresultat och till dess att det finns en kommersiell produkt.

Vad kan göras för att främja utbildning, forskning och innovation?

- *Säkerställ fortsatt utveckling av nuvarande utbildningsinstitutioner för att fylla rekryteringsbehoven*
- *Gör en kompetenskartläggning inom klustret*
- *Satsa på maritim forskning*

4 Planering med maritimt perspektiv

För att skapa attraktiva kustområden bör utgångspunkten vara ett hav i balans och samhällen där det går att bo och verka året om med förutsättningar för affärsutveckling. För det krävs tillgång till god service och bra kommunikationer under hela året. I dag är detta till stor del ett kommunalt ansvar, men det behövs stöd från region, landsting och länsstyrelse. Kommunerna har ansvar för att skapa bra miljöer för innovatörer och entreprenörer. Den maritima näringens behov behöver därför tillgodoses bättre i den långsiktiga inriktningen av hur mark- och vattenområden skall användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

Denna översiktsplanering är allt som oftast av avgörande betydelse för de maritima näringarna. Det finns en uppfattning om att kommunerna bör bli bättre på att uppmärksamma kompletta värdekedjor vad gäller produktion, distribution och försäljning av en vara eller tjänst, och inte bryta ut enskilda delar av näringslivet vid planeringen. För att skapa attraktiva kustområden behövs långsiktig samhällsplanering så att det går att göra långsiktiga investeringar. De maritima näringarnas behov och anspråk måste därför tas i beaktning i olika former av översikts- och detaljplaner såväl på lokal/regional nivå som på nationell/internationell nivå. En komplicerande faktor avseende planering med maritimt perspektiv är att det maritima klustrets behov varierar inom och mellan olika segment. Utveckling av en bransch kan påverka en annan negativt. Långsiktig samhällsnytta bör härvidlag vara styrande. Kopplat till detta finns utpekade riksintressen som påverkar den maritima näringens förutsättningar och villkor.

Även om planeringen fokuserar det rumsliga perspektivet är det också viktigt att tidsperspektivet beaktas. I det kortare perspektivet behöver den rumsliga planeringen kunna vara dynamisk i tiden för att kunna ta hänsyn till fluktuerande förlopp, men planeringsprocessen måste också i möjligaste mån vara öppen och transparent där framtida utmaningar och möjligheter hela tiden tas i beaktande. Avvägningarna kommer att behöva göras mellan den maritima näringen som helhet och andra intressen samt inom den maritima näringen. Kopplingen mellan den maritima näringens behov behöver säkerställas gentemot andra intressen. Som exempel kan nämnas att exploatering av yta för bostadsbyggnation kan ha negativ inverkan på den maritima näringens behov. Givetvis finns det också goda exempel då samverkan mellan olika intressen kan komma att stärka näringen.

Överlappningen mellan hav och land är central i översiktsplaneringsprocessen, men också kopplingen mellan den kommunala planeringsprocessen och den statliga. Få kustkommuner har i dagsläget gjort en fördjupad översiktsplanering i sitt havsområde. Kompetensen för att kunna driva dessa processer med maritimt fokus behöver stärkas. Därför finns behov av en nationell insats som bland annat rymmer ett forum för kontinuerligt kunskapsutbyte och kompetensutveckling för länsstyrelser, regioner och kommuner samt näringslivet.

Vad kan göras för bättre maritim samhällsplanering?

- *Kommunernas och myndigheternas kompetensbehov för kust- och havsplanering måste stärkas*
- *Det finns behov av nationella riktlinjer vid kust- och havsplanering*

5 Funktionella regler och tillståndprocesser

Ett effektivt och ändamålsenligt ramverk bestående av funktionella regler och tillståndprocesser är avgörande för den maritima näringen. De relevanta myndigheterna skall helst agera komplementärt och i överensstämmelse med varandra. Eftersom det maritima området är så brett är det ofrånkomligt att myndigheter ibland har överlappande ansvarsområden. Ibland kan de dessutom ha direkt motstridiga intressen, något som måste tydliggöras och hanteras för att näringen ska kunna förhålla sig till detta på ett effektivt sätt. En kartläggning av vilka myndigheter som har vilka roller inom den maritima näringen bör utföras. Det är viktigt för att tydliggöra roller och undvika överlappande ansvar där motstridigheter kan förekomma.

De direkta och indirekta kostnaderna för företagen inom den maritima näringen som kan förknippas med regelverk och tillståndprocesser måste minimeras av arbetsmarknads-, konkurrenskrafts- och hållbarhetsskäl. Detta kan röra komplexa ansöknings- och redovisningsprocesser, svårförutsägbara myndighetsbeslut eller tidskrävande handlägningsprocesser. En modern och utvecklande maritim lagstiftning bidrar till stärkt konkurrenskraft för den maritima näringens aktörer. Att försäkra sig om en sådan är en nyckel till framgång inte bara på den svenska utan även på den europeiska och globala maritima marknaden.

Det är av stor vikt att nationella regelverk står i samklang med de internationella och syftar till att skapa förutsättningar och inte hinder för företagandet inom den maritima näringen. Regelförenkling, sett ur ett användarperspektiv, bör stå i fokus när regeringen uppdrar åt myndigheter förändra förutsättningarna för den maritima näringen.

Den maritima strategin har som lovvärt mål att Sverige skall ha EU:s bästa regelverk för sjöfarten. Neringen noterar att det är en bit kvar innan denna målsättning kan anses vara uppfylld. Denna ambition bör även omfatta den maritima näringen i sin helhet. Näringsdepartementet bör tillsätta en resurs för att snabbt kunna ta fram regeländringsförslag för att bättre harmonisera regelverken med framförallt de som gäller inom EU. Regelverk och tillståndprocesser bör vara ändamålsfokuserade. Dispenser och undantag måste kunna ges när så är tillrådligt utifrån de förutsättningar som finns. Det är viktigt att dispenser och beslut är transparenta för att skapa prejudicerande fall.

Svenska myndigheter upplevs av näringen som ovana vid att främja det maritima klustrets innovationer och entreprenörskap vid en internationell jämförelse. Många företag inom det maritima området verkar på en global marknad. Utländska entreprenörer och företag har en konkurrensfördel i att deras myndigheter ofta lotsar dem genom lagar och regelverk. Att tillsätta en "regelverkslots" inom relevanta myndigheter vars uppgift blir att stötta företag inom området skulle kunna stärka näringen och också uppmärksamma lagstiftaren på om myndigheternas tillämpning skiljer sig åt. Detta skulle vara av särskilt stor betydelse för små och medelstora företag som har svårt att mäkta med att ta till sig regelverks- och tillståndprocesser.

Vad kan göras för bättre regelverk?

- *Det finns behov av bättre samordning och koordinering av de myndigheter som helt eller delvis har ansvar för maritima frågor*
- *Minska företagens regelbörda*
- *Myndigheter med anknytning till den maritima näringen bör tillsätta regelverkslotsar för att främja företagande*

6 Internationellt samarbete

Eftersom många företag och anställda inom den maritima näringen verkar på en global marknad är det oerhört viktigt att det internationella samarbetet fungerar väl.

Det internationella standardiseringsarbetet inom myndigheter med bäring på den maritima näringen är därför av stor vikt för internationellt orienterade företag. Därmed är det önskvärt att svenska myndigheter är med från ett tidigt skede i processen.

För sjöfarten och den marintekniska industrin finns behov av samordning mellan International Maritime Organization (IMO) och EU:s standardiseringsarbete för de maritima underleverantörerna. I dag saknas en samlad enhet för underleverantörssidan inom IMO och EU. Fördelen med en sådan samlad enhet är att det förbättrar möjligheterna att påverka regelutveckling inom IMO och EU och att dessa regler därmed blir bättre anpassade för svenska företag. Exempelvis skulle organisationer som Svenskt Marintekniskt Forum och Svensk Sjöfart kunna bjudas in på ett tidigare stadium för diskussioner med Transportstyrelsen.

Flera organisationer och företag har en upparbetad vana vid att delta i projekt finansierade av EU. Sverige kan generellt bli bättre på att få tillgång till medel från EU-utlysningar. Framförallt är det mindre företag och organisationer som har svårt att hävda sig i konkurrensen om medel. Här finns behov av en samordnande funktion, och här kan till exempel den industridrivna plattformen Zero Vision Tool verka som en förebild.

Vad kan göras för att utveckla det internationella samarbetet?

- *Använd internationella organ och klustrets aktörer för att främja maritim utveckling*

7 Förutsättningar för näringslivet och branschspecifika åtgärder

Transport

Sjöfarten står för en lång rad samhällstjänster. Det är till exempel förflyttning av gods på långa och korta sträckor, transport av passagerare till arbete, fritidshus och turistmål, ambulansverksamhet, servicefartyg vid anläggningsarbete, ombyggnationer och off shore-verksamhet. Många gånger är sjöfarten det mest energieffektiva alternativet. Inte sällan med stort upplevelsevärde. Men Sveriges behov av tillgång till fria handelsvägar måste säkerställas även under ändrade säkerhetspolitiska förhållanden och den svenska handelssjöfarten måste kunna förlita sig på att det finns sjöfartsskydd.

Den maritima näringen delar regeringens åsikt om att mer gods bör gå sjövägen och det är då viktigt att det råder konkurrensneutralitet mellan transportslagen, vilket kan uppnås både genom innovationsutveckling som kan öka effektiviteten i exempelvis hamnar, men också avgiftsstrukturer för användning av olika infrastrukturslag. Det handlar inte bara om sjötransporten i sig, utan det handlar också om hur sjöfarten genom hamnar knyter an till landinfrastrukturen och till hela transport- och logistikkedjan. För en bättre anknytning till landinfrastrukturen behöver Sjöfartsverkets roll förtydligas och effektiviseras i förhållande till Trafikverket, vars ansvar för sjöfart även bör breddas även på det mer operationella planet. Detta bör kunna minska de barriärer som i dag finns för att möjliggöra överflyttning av gods från väg till sjöfart.

Omlastning av gods är kostsamt och en komponent som motverkar en utveckling mot fler sjötransporter. Ambitionen med att öka kust- och inlandssjöfart försvåras exempelvis av denna kostnad, och istället behöver andra fördelar med överflyttning av gods lyftas fram. Ekonomiska modeller behöver bli bättre på att återspegla sjöfartens villkor i jämförelse med andra transportslag. Det behövs mer kunskap kring avgifter, teknik- och hamnutveckling för att kunna reducera barriärerna som hindrar ökad överflyttning av gods till sjöfarten. I arbetet med att få överflyttning av gods till sjö från väg kan ett Shortsea Promotion Center (SPC) vara ett verktyg. Allt fler initiativ tas också för att öka sjöfart som ett inslag i persontrafiken, framförallt i urbana miljöer. Att resa med båt är ofta ett uppskattat inslag i resandet och sjöburen kollektivtrafik kan nyttja existerande infrastruktur och avlasta framförallt hårt belastade vägsträckor.

Det finns flera framtidsorienterade initiativ för framdrift av mindre fartyg såsom exempelvis el med batteridrift, HVO och hybrider av olika slag. Vad gäller godstransport arbetar svenska rederier hårt med nya och mer miljövänliga bränslen för framdrift av fartyg. Riksdag och regering har möjlighet att driva på denna miljöutveckling med hjälp av ekonomiska incitament. För att uppmuntra övergången till eldrift kan exempelvis skattenedsättning på landansluten el även omfatta fartyg i yrkestrafik under 400 bruttoton. Offentliga medel kan användas i ett tidigt skede för att finansiera miljöinvesteringar och därmed stimulera så kallade *early movers* genom att till exempel minska investeringsrisken. Att gå före i miljöarbetet måste löna sig.

Flera av de utmaningar som sjöfarten står inför vad gäller exempelvis överflyttning av gods från väg till sjöfart, omställning till hållbara transporter och öka inslaget av persontransporter kan mötas

genom att fyrdubbla den riktade forsknings- och innovationssatsningen som i dag ryms inom den så kallade sjöfartsportföljen och som administreras av Trafikverket.

Även sjöfartens avgifter och avgifternas konsekvenser för möjligheterna att nå de politiska målen bör ses över. Det är värt att analysera effekter av nollavgifter för farleder och isbrytning, vilket de facto gäller i många andra länder inom EU. Avseende lotsning bör en översyn av de operationella och finansiella delarna göras i nära samverkan med användarna när det gäller lotsplikt, dispensmöjligheter och funktionella krav. Det går också att utveckla tonnageskattesystemet så att även mindre fartyg samt fartyg utsatta för en internationell konkurrenssituation inkluderas. På arbetsmarknadsområdet finns förslag om att ändra en regel i inkomstskattelagen som har stark påverkan på kostnaden för att anställa svenska sjömän. Om begreppet oceanfart bytts ut mot fjärrfart skulle mer Europatrafik omfattas av skattenedsättningen. Genomförs förslaget skulle de minskade skatteintäkterna uppvägas av att fler nyutexaminerade lättare skulle komma i arbete.

Den offentliga sektorn kan spela en viktig roll när det gäller att öppna för innovation och alternativa lösningar vid upphandling av varor och tjänster. Flera andra länder använder sig av innovationsdrivna upphandlingar för att stimulera forskning och innovation. I Norge har exempelvis miljöprestanda utgjort en del av kravspecifikationen vid offentliga upphandlingar. Offentliga huvudmän bör använda sig av offentliga upphandlingar i väsentligt högre utsträckning i dag för att öka innovationskraften inom transportsektorn och på så sätt främja användandet av sjöfart.

Skärgårdstrafiken har stor betydelse för en levande skärgård och för besöksnäringen som är en av Sveriges snabbast växande näringar. Verksamheter med skärgårdsbåtar, charter och sightseeing är också avgörande för andra näringar i våra glesbygder och skärgårdar. En viktig uppgift är att informera om och göra våra skärgårdar mer kända och tillgängliga för såväl svenska som utländska besökare som inte har tillgång till egen båt. Det är också viktigt att se över villkor och myndighetskrav som helhet för näringsidkare och skärgårdstrafik.

Inom sjöfartsområdet är den snabbast växande sektorn den så kallade specialsjöfarten med fartyg som används för att göra arbeten med fartyg själv såsom arbete med vindkraftverk, kabelutläggning och mätning och kartläggning av sjöbottnar. Detta är ett område där svensk kompetens och högt tekniskt kunnande kommer till sin rätt. Ytterligare åtgärder behövs för att stimulera denna sektor av sjöfarten.

Vad behövs göras för att bättre nyttja sjöfartens kapacitet?

- *För att få en överflyttning av gods till sjöfart krävs starkt konkurrenskraft för sjöfarten sett ur ett internationellt och intermodalt perspektiv med avseende på skatter och avgifter liksom regelverk och dokumentationskrav*
- *Stimulera överflyttning till sjöfarten inom persontrafikområdet*
- *Låt fartyg under 400 bruttoton omfattas av skattenedsättningen för landansluten el.*
- *Utveckla de samhällsekonomiska modellerna för transportberäkningar*
- *Fyrdubbla forsknings- och innovationssatsningen som ryms inom Trafikverkets så kallade sjöfartsportfölj*

- *Se över sjöfartens avgifter för att nå miljö- och sysselsättningsmål*
- *Säkerställ att sjöfarten i högre utsträckning ingår i infrastrukturplaneringen genom att utveckla Trafik- och Sjöfartsverkens uppgifter*
- *Ett system för finansiering av miljöinvesteringar skulle kunna vara ett exempel på ett ekonomiskt incitament för att underlätta omställningen till mer hållbara transporter*
- *Använd innovationsdrivna offentliga upphandlingar för att främja sjöfart*
- *Utveckla funktionella regelverk för den så kallade specialsjöfarten*

Marinteknik och produktion

Sverige har en marinteknikindustri som verkar på en global marknad och som har många världsledande varumärken. Utrustnings- och serviceleverantörerna är utpräglade exportföretag. De flesta har en omsättning som till 90 procent består av export. Detta industrisegment har haft en årlig omsättningstillväxt om sju procent under de senaste åren enligt en studie (Hållbarhetsdriven maritim näringsutveckling, SMTF, 2016). Dessa företag upplever att förutsättningar för produktion i Sverige är sämre än i andra länder, och till dessa räknas höglöneländerna Danmark och Norge. Mer förståeligt är kanske att de lägger produktion nära sina kunder vilket ofta då blir Kina.

Den svenska exportindustrin har inte samma förutsättningar när det gäller draghjälp vid export-satsningar som i våra grannländer där exempelvis Storbritannien, Nederländerna och Tyskland kan nämnas. Detta märks tydligt på internationella mässor där ovannämnda länder får stöd för nationella paviljonger och i form av högnivånärvaro. De svenska företagen får sällan sådan draghjälp. Trots detta klarar sig svenska företag mycket bra, men det vore uppmuntrande att industrin faktiskt får nationellt erkännande på så sätt att företagets ansträngningar och värdeskapande uppmärksammas till exempel vid internationella mässor.

De svenska varven är en mycket viktig del av den maritima industrin. Eftersom Sverige har Europas längsta kust och det finns omfattande fartygstrafik på Nordsjön, Skagerack, Kattegatt, Öresund och i Östersjön har svenska varv ett strategiskt viktigt läge. Dessvärre omfattas företagen av svenska särregler som på ett mycket påtagligt vis försvårar den dagliga verksamheten.

De marintekniska företagen önskar att branschorganisationer på ett tidigt skede blir involverade i regelutformningen för att tidigt upptäcka när syftet inte står i överensstämmelse med konsekvenserna. Det är också viktigt vid bedömning av miljötillstånd att man beaktar nettoeffekter. Varv är en industri som i mångt och mycket åtgärdar miljöbrister och fartygen har därför bättre miljöprestanda då det lämnar varvet. Detta måste tas hänsyn till vid bedömningen av miljötillstånd.

Vad kan göras för att främja marintekniska företag?

- *Nationellt ekonomiskt stöd och högnivårepresentation vid internationella mässor och vid internationell marknadsföring vad gäller varor, tjänster, produkter inom gods- och passagerartransport likväl som fritidsbåtssektorn*
- *Tidig involvering av industrin vid regelutformning*
- *Se till nettoeffekten vid prövning av miljötillstånd*

Havet som naturresurs

Vattenbruket är idag en liten bransch i Sverige men som har möjligheter att växa i framtiden. Efterfrågan på inhemska fisk- och skaldjur är stor och konsumenter idag har stora krav på hållbarhet. Sverige med sin långa kuststräcka och mångfald av sjösystem har en stor potential att ta en ledande roll när det gäller produktion av miljö- och klimatsmarta livsmedel från hav och sjöar. Fisket är liksom sjöfarten under stark förändring och fiskeflottans utseende har under de senaste decennierna förändrats mot färre och större fiskefartyg som har sina hemmahamnar i några fåtal kustkommuner. Den strukturella omvandlingen av fisket påverkar de små kustsamhällena negativt, då de fått sin huvudsakliga inkomst, kulturella prägel och attraktivitet från fiskenäringen. För vattenbruket som bransch handlar de största utmaningarna i mångt och mycket om komplicerade och omoderna regelverk och långa tillståndsprocesser som hindrar tillväxten. Lönsamhetsfaktorer är en annan stor utmaning för vattenbruket. Jordbruksverket har tagit fram en nationell strategi och handlingsplan för utveckling av svenskt vattenbruk och den innehåller flera konkreta förslag på branschspecifika åtgärder. För att få skjuts på vattenbruket behöver åtgärderna genomföras och det finns resurser avsatta genom bl.a. EU:s Havs och Fiskerifond för att genomföra handlingsplanen. En översyn av regelverken kan också leda till att handläggningen effektiviseras så att tid och kostnader för tillståndsansökningar och tillsyn minskar för såväl myndigheter som företag.

Ett rent hav utan miljögifter och hälsofarliga mikroorganismer är också en förutsättning för att kunna fiska och odla säkra livsmedel i våra kustområden. Övergödningssproblematiken med giftiga algblomningar, igenväxta vikar och syrefattiga bottenar i kustområdena och i de stora insjöarna är ett annat stort problem för människor som vistas vid våra vatten. Det hindrar såväl rekreativsmöjligheter som utvecklingen av besöksnäringen som är beroende av den rena oförstörda miljön för att attrahera besökare. Det går att stimulera utvecklingen av ett konkurrenskraftigt svenskt vattenbruk för att skapa blå tillväxt som en integrerad del av en framtida biobaserad cirkulär ekonomi.

Havet är en viktig resurs i omställningen till ett fossilfritt samhälle, men för att möjliggöra omställningen måste ekonomiska incitament till i högre större utsträckning redan i dag. Alger, musslor och sjöpungrar kan odlas för att rena vattnet och senare rötas till biogas. Våg-, strömnings- och vindenergi till havs kan producera mer förnybar energi i framtiden, men utvecklingskostnaderna är höga.

Inom området förnybar marin energi förväntas en snabb utveckling under kommande år. Havsbaserad vindkraft ses som en av de viktigaste framtida lösningarna för elproduktion och utbyggnaden går fort. International Energy Agency spår en femdubbling av vindkraften till havs fram till 2018. Med andra ord är havsbaserad vindkraft inte bara ett klimatsmart val för framtidens energiutvinning utan den har också en betydande exportpotential. Inom ramen för Offshore Västs verksamhet har man tagit fram en "Strategisk innovationsagenda för vindenergi och elnät till havs – ett industriperspektiv" där näringens behov lyfts fram och möjliga mål sätts. Särskilt Östersjön lyfts fram som en bra plats för etablering av vindkraft.

Medan havsbaserad vindkraft redan introduceras i stor skala i Nordsjön ligger våg-, tidvatten- och strömningsenergi i en betydligt tidigare utvecklingsfas, som innebär att kommersiella anläggningar kan bli verklighet först på 2020-talet. Energimyndighetens Havsenergi-program har haft stor

betydelse för utvecklingen av havsenergiteknik i Sverige. Ett Havsenergiprogram för forskning- och innovation bör därför få en fortsättning, utarbetad i samarbete med områdets aktörer. Ett sådant program skulle kunna vara en del av en större satsning på maritim forskning och innovation som nämndes under Forskning, innovation och kunskap.

Det finns ett behov av test- och demonstrationsfaciliteter och det behövs dessutom en större samordning inom det maritima innovationssystemet för dessa. Både organisatoriskt och att rätt typ av utrustning görs tillgängliga, och här behöver man ha ett europeiskt perspektiv. Den offentliga sektorn har en viktig roll att spela i att göra denna typ av infrastruktur tillgänglig och det finns ett ökat behov av systemtänkande där offentlig sektor kan vara drivande. Ett sådant systemperspektiv skulle också underlättas av en nationell samordning för klustret. Offshorebaserade anläggningar kräver till exempel nya typer av service- och installationsbåtar och sätter fokus på underhåll vilket i sin tur lyfter material, design och tillverkningsfrågorna på agendan. I en inte allt för avlägsen framtid kan offshoreanläggningar för vattenbruk vara verklighet och då kommer liknande behov även inom den sektorn. Regelverk och affärsmodeller är av central betydelse.

Vad kan göras för att nyttja havet som naturresurs?

- *Stimulera utvecklingen av ett konkurrenskraftigt svenskt vattenbruk för blå tillväxt och som en integrerad del av en framtida biobaserad cirkulär ekonomi*
- *Skapa förutsättningar för fler projekt som uppmuntrar en hållbar användning av havet som naturresurs, exempelvis odling av alger och sjöpunng för att rena vattnet och producera biogas, riktade medel för forskning, tillgång till investeringsmedel för att kunna starta testanläggningar*
- *Ett Havsenergiprogram för forskning- och innovation bör få en fortsättning, utarbetad i samarbete med områdets aktörer*
- *En fortsatt dialog mellan näringen och regeringen om förutsättningarna för att utveckla förnybar energi till havs*

Fritid och turism

Fritidsbåtsbranschen berör många av Sveriges invånare i och med att det beräknas finnas cirka 800 000 aktiva fritidsbåtar och den är således viktig för många svenskars rekreation och livskvalitet. Branschen står dock inför flera miljömässiga utmaningar. Det finns inte något etablerat system för att återanvända, återvinna och deponera fritidsbåtar i dag, något som branschen efterfrågar. Fritidsbåtbranschen upplever också att de behöver stöd i sina ansträngningar till utveckling och innovationer mot energisnålare båtkonstruktioner och motorer genom tillgång till innovationsstöd och riskkapital. Därtill bör gästhamnar definieras som kommersiella boendeanläggningar och jämföras med hotell, vandrarhem, stugbyar och campingplatser avseende mervärdesskatten, då den så kallade turistmomsen är tolv procent medan hamnarna i dag betalar 25 procent i moms.

Branschen driver kampanjer för att främja båtlivet men ser att bredare satsningar med representation även från regioner skapar synergier för destinationer som blir vinnare av mer ett

aktivt båtliv då lokalt näringsliv i hög grad gynnas. Branschen saknar även konkreta satsningar för att lyfta Sverige som en attraktiv båtdestination på en internationell marknad.

Ett hänsynsfullt brukande av kulturarv och av kultur- och naturmiljöer bidrar till ett hållbart samhälle. Bland andra besöksnäringen kan dra fördel av natur- och kulturhistoriska resurser. Därför är det väsentligt att öka tillgängligheten till både natur- och kulturhistoriska värden. Här finns goda möjligheter inom till exempel det digitala området. En utökad samverkan mellan näringarna och kulturarvsaktörer kan skapa fler möjligheter till rekreation och upplevelser samt bidra till ökad konkurrenskraft. Exempel på outnyttjade kulturmiljöer är vraken i Östersjön som är mer välbevarade än någon annanstans i världen och kan i mycket högre grad än idag bli en attraktion för fler än sportdykare. Det finns ett stort antal kulturmärkta fartyg och fritidsbåtar i Sverige som kan lyftas fram och skapa mervärden. De maritima museerna utgör besöksmål i sig, och kan som sådana i högre grad nyttjas av aktörer inom besöksnäringen.

I dag finns så kallade hänsynsområden eller tysta områden där båtägare endast får använda motor vid tilläggning/ankring och där båtar i övrigt skall framföras lugnt och under tystnad. Det reser frågan om det på motsvarande sätt skall avsättas avgränsade områden som är anpassade för livliga aktiviteter såsom vattenskidåkning, kite-surfning, wakeboard och vattenskoter. En förlaga kan vara fjällvärldens så kallade fun-parks.

För att stimulera framväxten av en levande hemmamarknad krävs en tydlig lokal identitet. Det går att göra genom stöd till lokalt nätverkande och samarbeten. I sammanhanget kan nämnas Jordbruksverkets satsning på så kallade Leader-områden. Branschen kan också bidra genom att säkerställa att det finns lokalproducerade och förädlade marina livsmedel på restauranger. Den lokala identiteten kan även stimuleras genom att använda gästhamnar i marknadsföringen av besöksdestinationer. För många kommuner är gästhamnar en outnyttjad potential i marknadsföringsarbetet och utvecklingen av den lokala handeln.

Vad kan göras för att stimulera fritid och turism?

- *Stimulera utveckling, konstruktion och återanvändande av fritidsbåtar*
- *Gästhamnar bör omfattas av den så kallade turistmomsen på tolv procent*
- *Arbeta för att öka kunskapen om det maritima kulturarvet och tillgängligheten till maritima kultur- och naturmiljöer*
- *Utred förutsättningarna för etableringar av avgränsade skärgårdsområden som erbjuder möjlighet till vattensportaktiviteter*
- *Stimulera lokalt maritimt identitetsskapande*

8 Vägen framåt

Engagemanget och bredden på de aktörer som medverkat i denna sammanställning vittnar om att regeringen med rätta identifierat ett område med potential. Den maritima strategin har varit formativ i så motto att de olika klusterdelarna börjat lära känna varandra och finna samarbetsvägar. Därmed finns också en utbredd önskan i att bidra till att utveckla och föra den maritima strategin framåt. Det maritima klustret vill med sin samlade kunskap och erfarenhet bidra till att utveckla och föra den maritima strategin framåt.

Det maritima klustret vill gärna fortsätta samverka, men ser också ett behov av att en sådan process samordnas för att den maritima strategin skall kunna nå sin fulla potential. En samordningsfunktion skulle också bidra till att uppmärksamma den maritima näringen samt göra det möjligt att samla branscherna. En sådan funktion skulle också kunna vara en viktig kontaktpunkt för myndigheter som arbetar med befintliga och kommande regeringsuppdrag samt andra initiativ som rör klustret.

Slutligen välkomnar den maritima näringen regeringens ambition att utveckla dialogen med aktörerna inom klustret.

Vad kan klustret bidra med för att utveckla den maritima strategin?

- *Det maritima klustret vill med sin samlade kunskap och erfarenhet utveckla och bidra till att föra den maritima strategin framåt*
- *Det maritima klustret ser gärna en samordningsfunktion för den maritima strategin*

Sjöfartsforum, Stockholm november 2016

Claes Berglund
Ordförande

Joachim Glassell
VD

Sjöfartsforum är en intresseförening för det maritima klustret med uppgift att driva klustergemensamma frågor för en stark maritim näring. Sjöfartsforum består av drygt 100 medlemmar och det är företag, organisationer, stiftelser, utbildningsinstitut, föreningar och myndigheter. Verksamheten finansieras genom medlemsintäkter.



Sjöfartsforum/Maritime Forum, af Pontins väg 6, 115 21 STOCKHOLM
info@maritimeforum.se, Tel: 08-410 136 10, maritimeforum.se