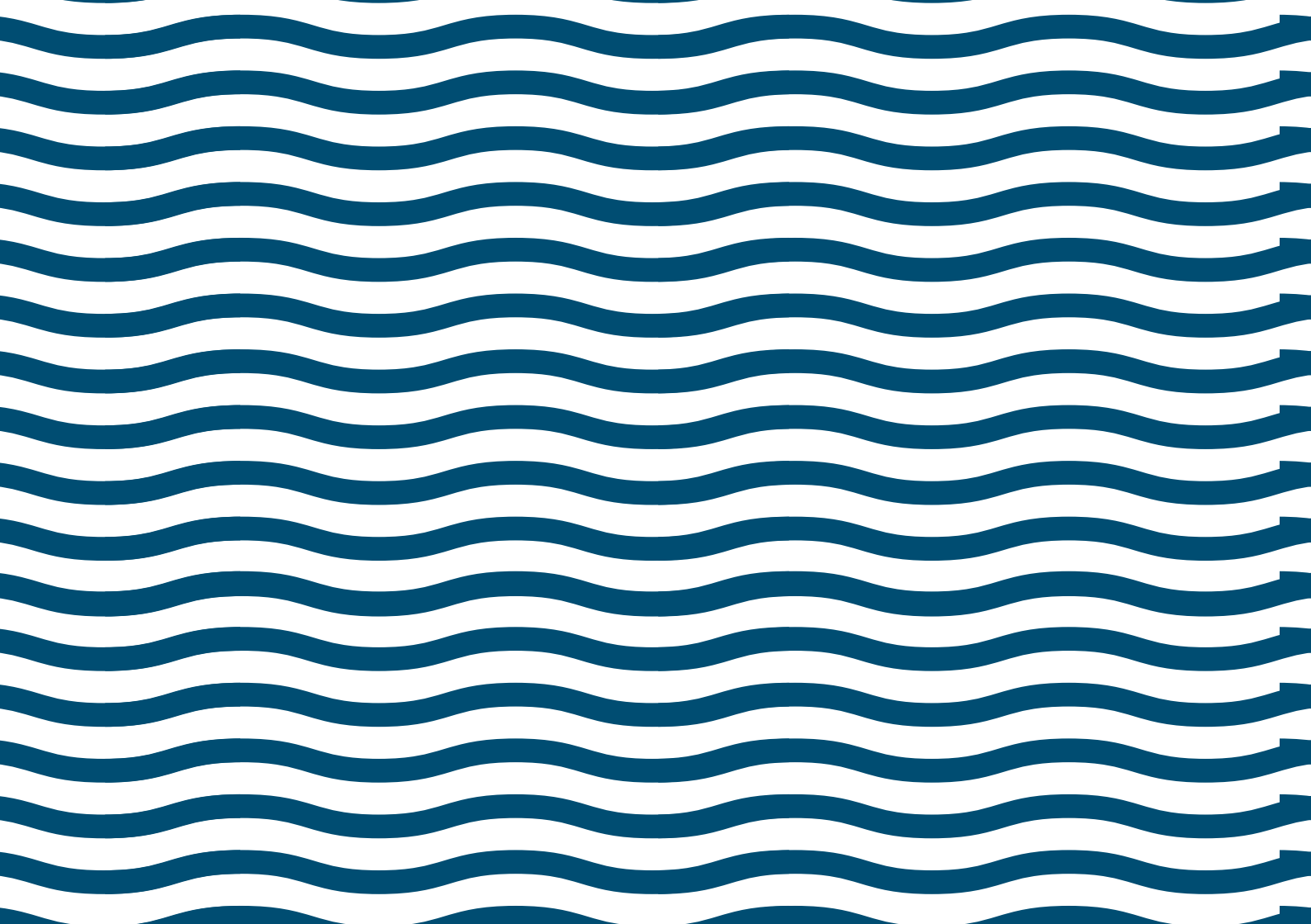
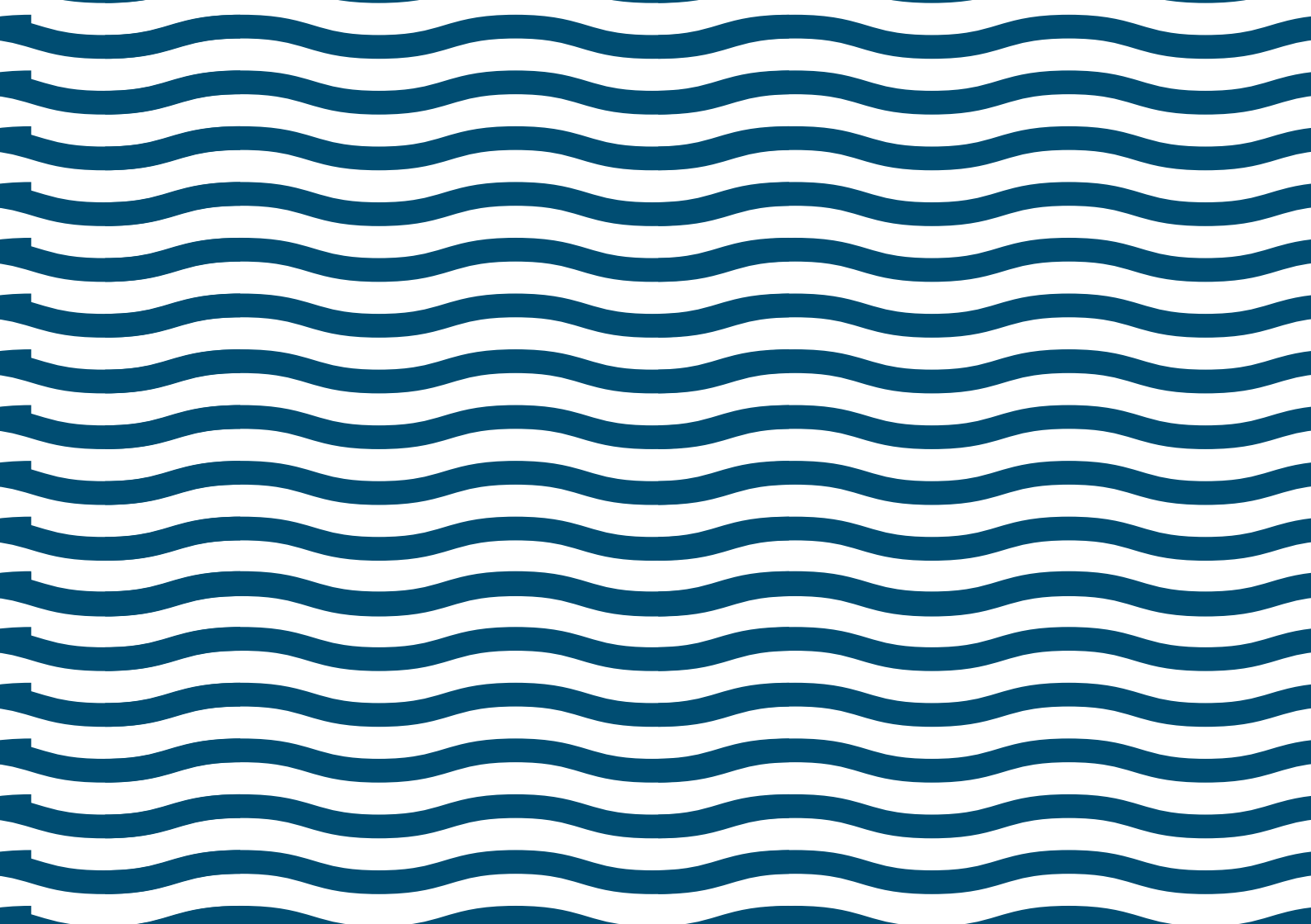


SJÖFARTSÅRET 2017





Föreningen Svensk Sjöfarts årsberättelse 2017

Styrelseordförande: Ragnar Johansson

VD: Rikard Engström

Redaktör: Carolina Kihlström

Skribenter: Carl Carlsson, Christina Palmén, Fredrik Larsson,
Pia Berglund, Rikard Engström, Suzanne Green

Referenser: Bisnis Analysis, Göteborgs Universitet,
Ninety Percent of Everything av Rose George Pearl Hewitt (2013),
Sjöfartstidningen, Svensk Sjöfart, Trafi, Trafikanalys, UNCTAD

Sjöfartsåret 2017

Publicerad av Svensk Sjöfart 2018-04-26

Produktion: Breakwater Publishing

Tryck: Gullers Trading AB



Innehållsförteckning

Förord	4
Höjdpunkter 2017	8
Om den svenska sjöfartssektorn	12
Den svenska flaggan - nya möjligheter	14
Näringspolitik	18
Miljö och klimat	22
Sjösäkerhet, säkerhet och teknik	26
Forskning och innovation	30
Organisation.....	36
Medlemmar.....	38

Förord

Se dig omkring. Nästan allt du ser har någon gång transporterats med ett fartyg, antingen som färdig produkt eller som råvara, och sjöfarten transporterar nästan lika många passagerare i in- och utrikestrafik som SJ gör.

Sjöfarten har tillgänglig kapacitet och mycket god hållbarhetsprestanda avseende ekonomiska, säkerhetsmässiga samt miljö- och klimatomässiga variabler. Det är inte konstigt att ökat användande av sjöfarten är en dröm för politiken och myndigheterna.

Under året som gått har det blivit allt mer konkurrenskraftigt för rederierna att välja den svenska flaggan – att fler fartyg flaggar svenskt och att rederier redan har börjat gå in i det svenska tonnageskattesystemet är ett bevis på det. En viktig aspekt är att rederierna ska känna tilltro till systemet och att Sverige erbjuder konkurrenskraftiga villkor över tid. Flera rederier har under verksamhetsåret

visat framfötterna och gått in i tonnageskattesystemet och/eller valt den svenska flaggan. Det vi har sett i år är ett trendbrott och nu ökar den svenska handelsflottan för första gången på flera år. 2017 kommer att gå till historien som det år då vinden vände och vi började köra skutan framåt. Men låt oss nu inte luta oss tillbaka i tron om att vi är i hamn, utan istället hissa toppseglet som kan ta svensk sjöfart in i framtiden!

Sjöfarten transporterar hela samhället framåt; både vad gäller gods och passagerare. Att mängden gods till och från svenska hamnar ökat under året och att antalet passagerare ökar, och sammanlagt uppgår till cirka 30 miljoner passagerare per år, är ett tecken på att sjöfarten börjar utnyttjas mer. Men – det räcker inte. I vårt avlånga land med en av Europas längsta kuststräckor är vi långt ifrån att utnyttja hela sjöfartens potential. Tillsammans med Sjöbefälsföreningen och Seko Sjöfolk har vi genom samarbetet i Blå Tillväxt lyft sjöfarten och

presenterade i Almedalen sju punkter som är viktiga för sjöfartens framtid. En av dem är tonnageskatten som i sig är bra, men för att ge de effekter som var avsedda behöver systemet justeras för att exempelvis vår tankflotta ska kunna inkluderas. Genom att införa och genomföra föreslagna justeringar i tonnageskatten kan 18 000 nya arbetstillfällen skapas fram till 2020. Ett sådant system blir dessutom av allt att döma självfinansierande. Tillsammans kan näringen, akademien, myndigheterna och politiken se till att inte enbart 2017 blir ett år av framgång – låt oss, tillsammans, göra även 2018 till ett sjöfartens år så vi med stolthet kan berätta att vi hjälps åt för att nå det hållbara samhället.



Rikard Engström
VD, Svensk Sjöfart





10 000 arbetar ombord på svenska fartyg. 100 000 arbetar inom hela sjöfartssektorn.



80% av Sveriges handel
transporteras sjövägen.

Höjdpunkter 2017

Januari

Regeringsrapporten "Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige" presenterades och visade på potential till överflyttning av gods från väg till sjö.

Februari

Svensk Sjöfart deltog i European Shipping Week 2017 i seminariet "Putting Short Sea Shipping 2.0 into motion".

Mars

Svensk Sjöfart ställde ut och talade på kongressen Baltic Sea Future. HKH Kronprinsessan Victoria inledde dagarna som hade temat innovation, vision och ledarskap för en hållbar Östersjöregion.

Maj

Rapporten "Fossilfri transportsektor" lanserades av Energimyndigheten. Svensk Sjöfart bidrog med kom-

mentarer och inspel på diverse workshops och i särskilda dialogmöten.

Juni

Under FN:s Havskonferens i New York fanns Terntank tillsammans med Zero Vision Tool på plats. Sverige och Fiji var värdar för konferensen 5-9 juni som särskilt ägnades åt FN:s globala mål nummer 14; Hav och marina resurser.

Juli

Riksdagspolitiker, ministrar, branschen, forskare och allmänheten samlades på Maritim Mötesplats 3-6 juli för att diskutera konkurrenskraftiga maritima näringar. Både arbetsmarknadsministern Ylva Johansson och den dåvarande infrastrukturministern Anna Johansson menade att svensk sjöfart är viktigt för Sverige. Svensk Sjöfart arrangerade två egna seminarier om Eco-bonus och trafiksäkerhet, och var medarrangör till Maritim Mötesplats och dess fyra lunchseminarier.

Svensk Sjöfart 2017

42 besvarade remisser
15 seminarier

Omnämnt över 240 gånger i svensk media
Över 120 egna artiklar, debattartiklar och
pressmeddelanden

Augusti

Svensk Sjöfart belystes i Dagens industri om nya fartygsbeställningar som medlemmarna gjort för totalt 25 miljarder svenska kronor.

På Svensk Sjöfarts sjöfartsfrukost 29 augusti berättade Erik Möller från Stena Bulk om den nya teknologin Block Chain som Stena Bulk drivit ett lyckat projekt inom.

September

Under Donsö Shipping Meet deltog Svensk Sjöfart tillsammans med Danish Shipping för att uppmärksamma det miljö- och klimatarbete som gjorts av svenska och danska rederier. Exempel på policy- och industriinitiativ samlades i broschyren "A Green and Bright Future".



4 december firades inflaggning av fartyg från Älvtank, Furetank och Erik Thun AB.

En gång om året sker den allmänna motions- tiden och då får riksdagsledamöter lämna förslag i nästan vilket ämne som helst.

22 motioner som handlade direkt om sjöfart lämnades in 2017 och totalt nämndes sjöfart i 71 motioner. Flest förslag handlade om åtgärder för att främja miljö och klimat genom mer inlands- och kustsjöfart.



September

Parterna i Blå Tillväxt (Svensk Sjöfart, Seko Sjöfolk och Sjöbefälsföreningen) samt Svensk Sjöfarts ordförande, Ragnar Johansson, träffade den 18 september infrastrukturminister Tomas Eneroth för att diskutera sjöfartens potential för att nå det hållbara samhället.

Regeringen aviserade i september att man beslutat att satsa 50 miljoner kronor per år i tre år på ett nytt tillfälligt system som syftar till att minska utsläppen genom att förflytta transporter av gods från väg till sjöfart. Bland annat koldioxidutsläppen beräknas att minska markant genom det nya systemet som kallas för Eco-bonus.

Oktober

Claes Berglund, Stena AB, valdes till ny vice ordförande för Europeiska Redareföreningen ECSA.

Föreningen Svensk Sjöfart hade det stora nöjet att stå värd för ett sjöfartspolitiskt möte med våra nordiska grannar. Deltog gjorde fem representanter för såväl den norska, danska som den finska motsvarigheten till Svensk Sjöfart. Tillsammans diskuterades allt från global handel, Brexit och de internationella organen till hur respektive land arbetar med sjöfartsfrågor och nationella förutsättningar samt villkor inom det maritima området.

November

Svensk Sjöfart arrangerade 7 november en utbildningsdag om sjöfart för myndighetspersonal. Deltagarna från Transportstyrelsen, Energimyndigheten, Sjöfartsverket, Trafikverket och Skatteverket fick en heldag med information om sjöfart.

På Svensk Sjöfarts öppna informationsmöte om sjöfartens utveckling samlades deltagare från hela sjöfartsbranschen i en fullsatt sal och fick en inblick i Svensk Sjöfarts prioriterade frågor samt en utblick från skeppsmäklaren Marthe Lamp Sandvik.

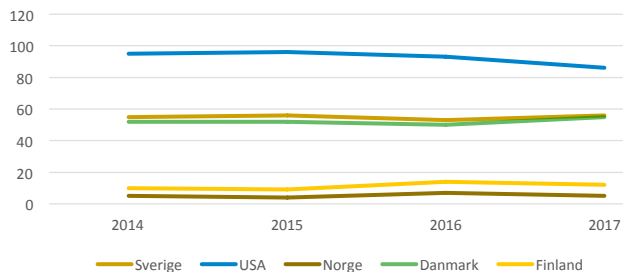
December

Furetank, Älvtank och Erik Thun AB och parterna i Blå Tillväxt aviserade 4 december 2018 om inflaggning av flera fartyg till Sverige. För första gången på flera år växer den svenska handelsflottan. Detta som en konsekvens av att förutsättningarna för den svenska sjöfarten förbättrats genom en rad åtgärder genomförda av regeringen, de fackliga parterna och den svenska rederinäringen; exempelvis införandet av tonnageskatt, regelförenklingar, inspektionsdelegering och TAP-avtal. Med på inflaggningsfirandet var bland andra infrastrukturminister Tomas Eneroth.

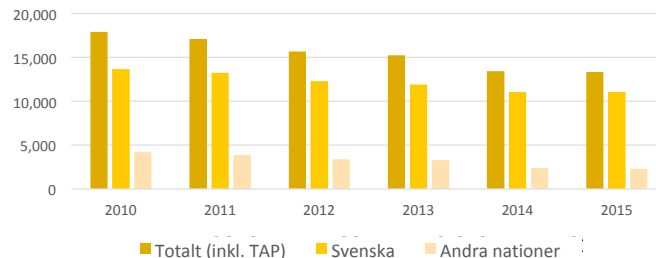
Om den svenska sjöfartssektorn

Liner Shipping Connectivity Index

Visar hur väl länder är anslutna till globala sjöfartsnätverk



Sjömän med minst en registrerad påmönstring på svenskflaggat fartyg

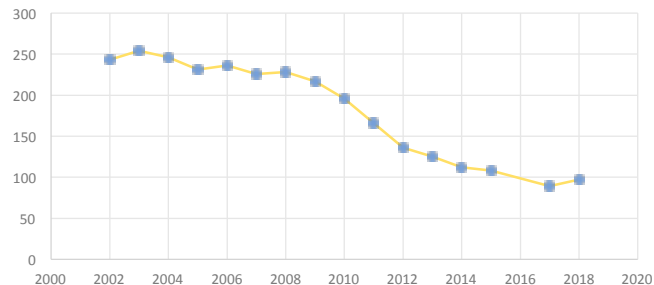


Svenska fartyg i dödviktston

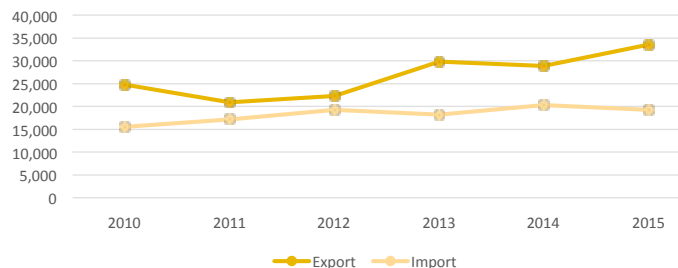
Fartygs maximala lastförmåga, enheten är metrisk ton (1 000 kg)



Antal fartyg inom den svenska handelsflottan



Svenska sjöfartssiffror mot omvärlden, valutor i SEK miljoner

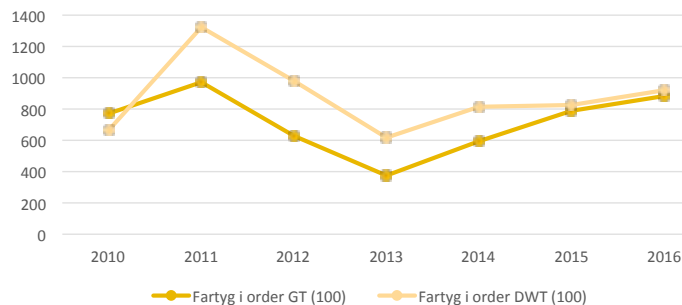


171 miljoner ton uppgick den svenska varuhanteringen till via sjöfarten år 2016.

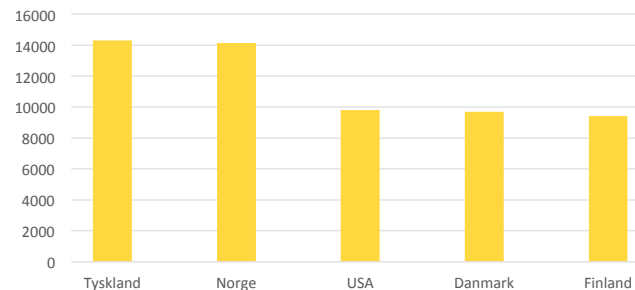
35 miljarder SEK uppgick exporten av svenska sjöfartstjänster till mot omvärlden 2016.

1 % ökade den totala godshanteringen i svenska hamnar 2015–2016.

Fartyg i order - kapacitet



Topp 5 handelspartners, export i miljoner US dollar



Svenska flaggan – nya möjligheter med konkurrenskraftiga villkor

Den svenska flaggan blir allt mer konkurrenskraftig och står fortsatt för en kvalitetssjöfart även om man det sista året sjunkit något på Paris MoU:s lista (en europeisk lista för uppföljning av hamnstatskontroll).

2017 har inneburit stora framgångar vad gäller utvecklingen av ramvillkoren under vilka den svenska flaggan verkar.

De stora milstolparna under året var att den svenska tonnageskatten infördes den 1 januari 2017 och sjöarbetsmarknadens parter fick konkurrenskraftiga och långsiktiga kollektivavtal för lastfartyg i internationell trafik. Dessa båda faktorer innebar att fler rederier än på många år undersöker möjligheten att välja svensk flagg.

Den tredje viktiga faktorn är den kundorienterade servicen som Transportstyrelsen infört ihop med full delegering till klassificeringssällskap.

För andra segment har året inneburit betydligt större utmaningar. För den nya och viktiga specialsjöfarten har året varit tufft både ur marknadsförhållanden med hård konkurrens från rederier som lämnat norsk offshore, men också på grund av strikta tolkningar av sjöfartsstödet för denna fartygstyp. Under 2017 blev det tydligt att förändringarna av nettomodellen som gjordes för att täcka in exempelvis mät- och kabellägningsfartyg inte riktigt fått den effekt som önskats.







Ett stort fartyg reser i genomsnitt
tre fjärdedelar av vägen till
månen och tillbaka på ett år.

Källa: World Shipping Council

Näringspolitik – nya möjligheter

Totalt transporteras cirka 10 miljarder ton gods i världen med fartyg varje år och 80 procent av Sveriges handel transporteras via sjövägen. OECD förutspår att fraktbehovet i världen kommer att tredubblas under perioden 2015–2050 och uppgå till 30 miljarder ton gods. Detta ställer krav på sjöfartens villkor i Sverige, inom EU och globalt, och det är viktigt att arbetet inte tappar tempo.

För att uppnå en växande svensk sjöfartssektor framöver är det viktigt att det finns en förutsägbarhet, att transportslagen har lika villkor och att regelverk för sjöfarten beslutas på internationell nivå – allt för att undvika särregler med snedvriden konkurrenskraft som följd. Ett steg i rätt riktning togs den 28 september 2016 då Sveriges riksdag beslutade att införa ett svenskt tonnageskattesystem med start den

1 januari 2017. Det är en av alla de förbättringar i det svenska registret som nu gjort den svenska flaggan lika konkurrenskraftig som Sveriges grannländer.

Under 2017 beslutade regeringen att satsa 50 miljoner per år i tre år på ett nytt tillfälligt system som syftar till

att minska utsläppen genom att förflytta transporter av gods från väg till sjöfart; bland annat beräknas koldioxidutsläppen att minska markant genom det nya systemet Eco-bonus.

Idag transporteras 3 % av Sveriges inrikes transporter med sjöfart, till skillnad från i Europa där närsjöfarten står för 40 % av godstransporterna. En permanent utjämning av skillnaderna mellan land- och sjötransporter behövs – och för att göra detta krävs det att systemet inte bara är tillfälligt. Regeringens satsning är dock en bra start för att få över gods som idag inte väljer sjövägen.

**"POSITIV RIKTNING
MOT ÖKAD
SÄKERHET, FÄRRE
UTSLÄPP OCH KÖER"**

Orosmoln med Sjöfartsverkets ökade avgifter

Det stora orosmolnet under året har varit Sjöfartsverkets kraftiga höjningar av avgifter som införts trots stora protester från branschen, industrin, myndigheter och våra nordiska grannar. Myndigheten har sedan 2016 höjt farleds- och lotsavgifter med 17 respektive 10 procent. Därutöver har man infört en ny modell för beräkning av avgifterna. Den nya modellen har kritiserats av remissinstanser för att leda till försämrad konkurrenskraft för sjöfarten och minskad miljöstyrning.

Viktiga händelser:

- 1 januari 2017 kunde fartyg ingå i det svenska tonnageskattesystemet.
- 31 augusti 2017 presenterades Trafikverkets nationella transportplan 2018–2029. Trafikverket föreslog flera åtgärder för sjöfarten som möjliggör överförflyttning av gods från väg till sjöfart.
- 18 maj föreslog regeringen regelförenklingar för

Uppmaningar för konkurrenskraftig svensk sjöfartssektor:

- Genomför justeringar i tonnageskatten.
- Återställ nettomodellen till 100 %.
- Skapa ett långsiktigt och förutsägbart system.

sjöfarten i en ny lagrådsremiss.

- 18 september lämnade parterna i initiativet Blå Tillväxt in namnunderskrifterna för Sjöfarts- och hamnupproppet till infrastrukturminister Tomas Eneroth. Totalt skrev 284 personer under.
- 20 september 2017 beslutade regeringen att satsa 50 miljoner per år i tre år på ett nytt tillfälligt system, Eco-bonus, som syftar till att minska utsläppen genom att förflytta transporter av gods från väg till sjöfart.

88 % har svavelutsläppen från
sjöfarten minskat sedan 2014.



A photograph showing the backs of two people standing on a hill, looking out over a calm lake and a dense forest of trees with autumn-colored foliage. The person in the foreground is wearing a dark blue beanie and a black sweater with a small red tag on the collar. The person to the left is wearing a patterned beanie and a grey jacket. The text "36 % minskade partikelutsläppen samma period." is overlaid in white on the right side of the image.

36 % minskade
partikelutsläppen samma period.

Källa: Trafi

Miljö och klimat – på väg mot fossilfrihet

Varje år transporteras cirka 171 miljoner ton gods till och från Sverige ombord på fartyg. Sjötransporter är klimatsmarta och sjöfarten är därför en viktig aktör för den hållbara utvecklingen och klimatomställningen.

Den svenska regeringen menar att en överflyttning av godstransporter från vägtrafik till sjöfart kan bidra till att uppnå klimatmålsättningarna och EU ser närsjöfarten som ett sätt att minska utsläppen av koldioxid från transportsektorn med 60 procent till 2050. Den svenska ambitionen är att minska koldioxidutsläppen från inrikes transporter med 70 procent till 2030 och helt och hållet till 2045. Sjöfarten är en viktig pusselbit för att uppnå båda dessa mål och Svensk Sjöfart arbetar aktivt med en vision om att eliminera utsläpp av CO2 och andra skadliga ämnen till år 2050.

***"INTERNATIONELLA
STRATEGISKA MÅL FÖR
SJÖFARTENS KLIMAT-
UTSLÄPP ÄR ANTAGNA"***

Viktiga händelser:

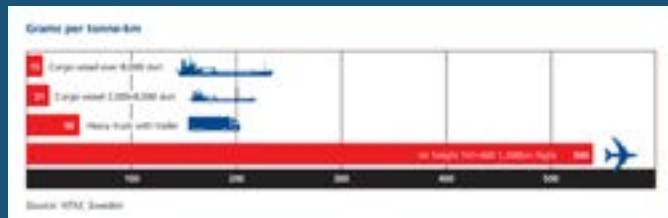
- 28 april redovisade Energimyndigheten en strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. Majoriteten av Svensk Sjöfarts inspel finns med.
- 11 maj beslutade den internationella redarföreningen om strategiska mål för hur sjöfartens klimatutsläpp kan minskas.
- 15 juni antog Sveriges Riksdag ett klimatpolitiskt ramverk med målet att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären.
- 7 juli beslutade IMO att göra Östersjön och Nordsjön till kvävekontrollsområden från och med 2021.
- 30 augusti 2017 blev alla fartyg skyldiga att skicka in uppgifter till en ackrediterad MRV-verifierare; ett steg i att alla fartyg överstigande 5000 grosston på resor till eller från hamnar inom EU ska mäta, rapportera och verifiera sina CO2-utsläpp.

- 8 september trädde Barlastvattenkonventionen ikraft. Konventionen kräver att fartyg ska hantera barlastvatten för att avlägsna eller undvika upptag eller utsläpp av vattenlevande organismer i barlastvatten och sediment.
- 19 oktober presenterade Trafikanalys en rapport som visar att SECA har resulterat i bättre luftkvalité.
- 3 november anslöt sig Sverige till IMO:s Vrakkonvention som innebär att ägarens ansvar för fartygsvrak skärps om vraket utgör en fara för sjösäkerheten eller för miljön.
- 18 december hemställde Svensk Sjöfart regeringen att ratificera Hongkong-Konventionen (Fartygsåtervinning).

Uppmaningar för miljö- och klimatvänlig sjöfartssektor:

- Styrmedel och åtgärder bör skapas som bland annat bidrar till en överförflyttning av gods från väg till sjö.
- Early-movers bör gynnas - exempelvis genom att införa ett investeringsstöd.
- Sjöfarten är en global industri; driv ökade krav på miljöskydd och klimatgasreduktioner globalt i FN:organet IMO för att få internationellt hållbara regler.

COMPARISON OF CO₂ EMISSIONS BETWEEN MODES OF TRANSPORT



Fakta sjöfart och utsläpp

Ibland kommer påståendet om att sjöfarten släpper ut mer än andra trafikslag. Vad många då missar är att räkna ut koldioxidutsläpp per enhet. I dessa beräkningar är sjöfarten nämligen oslagbar och är ett mycket energieffektivt transportmedel sett till utsläpp per transporterad enhet, som bilden från Network for Transport Measures (NTM) visar.

Ingen har omkommit inom den svenska yrkessjöfarten under 2017. Inte heller 2016 eller 2015.

Källa: Transportstyrelsen



Sjösäkerhet, säkerhet och teknik

- svensk kvalitetssjöfart är vägen framåt

Proaktivt sjösäkerhetsarbete är något Sverige är välkänt för i internationella sammanhang och Sverige har länge varit på topplistorna över fartyg med hög sjösäkerhet.

Sjösäkerhetsarbetet inom sjöfarten pågår ständigt. Sjömännen ombord på fartygen gör på basis av sin kompetens iakttagelser som rapporteras till rederiet. Dessa omhändertas och leder till åtgärder, inte bara på det aktuella fartyget och inom det egna rederiet, utan till hela branschen.

Teknikutveckling för att öka sjösäkerheten och effektiviteten har alltid ägt rum men under 2017 har frågan blivit aktuell i och med det utvecklingsarbete som finns kring

digitalisering och automatisering. Även om uttalade mål och ambitioner med digitaliseringen är självklara att stå bakom, finns stora utmaningar. Det kanske tydligaste exemplet på detta är "Maritime Single Window"

där ursprungligt syfte var att förenkla för sjöfarten; i praktiken har systemet inneburit ännu högre administrativ belastning. Under 2017 har EU-kommissionen uppmärksammat denna olyckliga utveckling och vidtagit åtgärder.

**"SÄKERHET ÄR
NÅGOT SVERIGE ÄR
VÄLKÄNDA INOM"**

Kartläggningen av sjöfartens roll och betydelse i det civila försvaret och i händelse av orostider har fortsatt under året. Arbetet som gjordes tillsammans med Transportstyrelsen och hamnarna i samband med införandet av sjöfartsskyddet och ISPS-koden, är en del i arbetet.

Viktiga händelser 2017:

- 12 januari gick Svensk Sjöfart och danska redarföreningen ut i ett uppprop för smartare ID-kontroll.
- 16 juni lade Sverige in en inlagga om metod för väderberoende surrning av trailers och självrullande fordon för framförallt RoRo-fartyg, vilken förväntas leda till lagförändringar.
- 16 juni lade IMO till autonom sjöfart på agendan och antog en resolution om Maritime cyber risk management in safety management systems.
- I juli publicerades nya branschriktlinjer för cyber security: *The guidelines on cyber security onboard ships*
- 14 september meddelade infrastrukturministern att alkobommar införs. Svensk Sjöfart är eniga om att man måste minimera risken att möta en onykter förare; men viktigare och mer kostnadseffektivt är att arbeta förebyggande.
- 6 december startade ett samarbetsprojekt för störningar med samhällspåverkan. Projektet får en permanent roll inom civilt försvar. Svensk Sjöfart deltar i projektet.

Uppmaningar för säkrare sjöfartssektor:

- Anpassning till internationella regler måste fortsätta.
- Maritime Single Window måste göras om och göras rätt.
- De goda erfarenheter som Sverige har efter år av målmedvetet säkerhetsarbete gällande väderberoende lastsäkring måste få internationell acceptans.
- Investeringar i säkerhet och miljö måste få vara en konkurrensfördel.

Fakta ForeSea

Svensk Sjöfart har utvecklat ForeSea, ett sjösäkerhetssystem för rapportering av incidenter där rederierna delar kunskap och sjösäkerhetsinformation med varandra i syfte att förebygga olyckor. Detta system är frivilligt och som sådant unikt i sjöfartsvärlden. Under 2017 har systemet utvecklats ytterligare och ger nu än mer möjlighet till ökad säkerhet.



50 % av alla nybyggen 2017 konstrueras för LNG-drift eller är förberedda för att konverteras till drift med LNG eller metanol. LNG minskar svavel- och partikelutsläppen till nära noll och kväveutsläppen med 85-90 %.



Forskning och innovation – en satsning på en hållbar framtid

Forskning och innovation är nödvändigt för att upprätthålla en svensk sjöfartssektor i världsklass och för att påverka kommande regelverk och teknik.

Hållbarhet och innovation hör tätt ihop och ger stora samhällsvinster, men för att det ska vara möjligt för rederierna att använda sig av ny teknik krävs styrmedel som leder rätt och möjliggör investeringar i miljövänliga alternativ. Exempelvis är miljövänlig teknik som LNG 20% dyrare än den teknik som används på ett konventionellt fartyg, trots att en rapport från IVL visar att det ger samhällsbesparingar om 2,2 MSEK. Genom att skapa gynnsamma förhållanden för early-movers kan de hållbara alternativen användas i högre utsträckning,

*"LNG PÅ ETT FARTYG GER
SAMHÄLLSBESPARINGAR
OM 2,2 MSEK"*

men mer medel behövs även till forskning och innovation inom akademi och industri. De områden som rederierna själva anser är viktiga forsknings- och innovationsområden är beskrivna både i Svensk Sjöfarts forskningsstrategi och klimatfärdplan och finns med i

Lighthouse prioriterade områden.

Stark önskan om mer innovation

På internationell nivå finns också en stark önskan om mer forskning och innovation. Under 2017 krävde exempelvis 30 europeiska branschorganisationer inom transport ett stärkt ekonomiskt stöd för att färdigställa TEN-T, EU:s transportkorridorer; något som man beräknar kommer att generera 10 miljoner nya jobb före 2030.



Sweship Energy - energieffektivisering

Sweship Energy är en del av Svensk Sjöfarts viktiga arbete med energieffektivisering. Inom projektet delas kunskap och vetande mellan ombordpersonal, vilket leder till stora energibesparingar.



Zero Vision Tool

Zero Vision Tool är en samarbetsplattform där rederier och tekniker utvecklas i symbios mot en allt mer hållbar sjöfart. Under senare tid har även Finland anammat metodiken som Zero Vision Tool erbjuder. Arbetet inom den svenska delen av Zero Vision Tool tonades ned under 2017 till följd av att det statliga engagemanget eroderades. Bland det engagemang som märks mest idag är samverkan med Helcoms Green Team.

Uppmaningar för framtidens sjöfartssektor:

- Öka forskningsmedlen till 200 MSEK per år.
- Gynna innovationer inom företag och möjliggör för sjöfarten att söka stöd för miljö- och klimatinvesteringar.



Under FN:s Havskonferens i New York fanns Terntank tillsammans med Zero Vision Tool på plats.

Lighthouse – forskning och innovation genom samarbete

Lighthouse är en neutral samverkansplattform för forskning och innovation med deltagare från akademi, industri och myndigheter. Svensk Sjöfart är partner i Lighthouse och deltar i styrelsen samt i Lighthouse programkommitté.

Under året har Lighthouse arbete med förstudier lett till ett projekt om metoder för dynamisk dimensionering av fartyg för ökad förståelse kring dynamiska belastningar på fartyg, det vill säga hur vind- och våglaster påverkar strukturens responsen.

**"SAMVERKANSPLATTFORM
FÖR INNOVATIVA KONCEPT
INOM AUTOMATISERING,
FJÄRRSTYRNING,
AUTONOMA PROCESSER
FÖR SJÖFARTEN"**

Ett annat pågående projekt som skapats genom Lighthouse handlar om att ta fram en hybridmetod för förbättrade prestandaprognoserna av nya fartyg. Metoden kombinerar både experiment (EFD) och numeriska beräkningar (CFD) för att bättre mäta prestandan på nya generationers fartyg.

Ytterligare forskningsarbete pågår med en öppen samverkansplattform för innovativa koncept inom automatisering, fjärrstyrning, autonoma processer för sjöfarten, samt att säkra kompetens till industrin inom dessa områden och vara en plattform för att rekrytera studenter till den digitaliserade framtida sjöfarten.

Lighthouse har under året också kartlagt nordisk sjöfartsforskning, innovation, utveckling och demonstration. Ett postdoktorprogram i Lighthouse regi har startats med fem postdoktorer och två forskartjänster inriktade på bland annat vindassistering av fartyg, efterfrågeaspekter på roro-sjöfart och miljöstyrande avgiftssystem i hamnar. För fjärde året i rad har Lighthouse lett ett traineeprogram där två nyutexaminerade skeppsbyggare fått möjlighet att arbeta på Stena, Floatel, Transportstyrelsen, TTS-Marine AB, SSPA och Alfa Laval.

Under 2017 har Lighthouse arrangerat eller varit medarrangör på 18 seminarier, konferenser och workshops under 2017; bland annat om inlandssjöfart, elektrifiering och roro-sjöfart. Över 600 personer har deltagit på evenen.

Lighthouse tio prioriterade områden för sjöfartsforskning-, innovation-, och utveckling:

- Integrerade transportsystem och affärsmodeller
- Värdering och minimering av sjöfartens klimat, miljö- och hälsoeffekter
- Alternativ energi för fartygs framdrivning och energiförsörjning
- Energieffektivisering inom den maritima sektorn
- Incitamentsdriven omställning till en hållbar sjöfart
- Innovativa fartygskoncept och farkostteknik
- Avancerade maritima operationer
- Sjösäkerhet
- Hållbart arbetsliv inom sjöfarten
- Maritim informatik

A photograph of a white ferry boat on a blue sea under a clear blue sky. The ferry has a white cabin with a glass-enclosed upper section. A person is visible on the deck. The text 'SVENSK SJÖFART SAMHÄLLET' is written in a white, hand-drawn, brush-stroke style font across the middle of the image.

SVENSK SJÖFART SAMHÄLLET



TRANSPORTERAK FRAMÅT

Organisation

Kansli

Rikard Engström
Verkställande direktör,
Forskning & innovation

Pia Berglund
Vice VD, Näringspolitik

Annika Asp
VD-assistent

Carl Carlsson
Sjösäkerhet & teknik

Fredrik Larsson
Miljö

Christina Palmén
Säkerhet och miljö

Carolina Kihlström
Projektledning &
kommunikation

Suzanne Green
Forskning & innovation

Annette Olausson
Ekonomi

Styrelse

Ragnar Johansson
Ordförande, Presidiet,
Svenska Orient Linien AB

Dan Sten Olsson
Hedersordförande,
Presidiet, Stena AB

Lars Höglund
Vice ordförande, Presidiet
Furetank Rederi AB

Håkan Johansson
Vice ordförande, Presidiet
Rederi AB Gotland

Rikard Engström
Svensk Sjöfart

Jonas Backman
Sirius Shipping AB

Claes G. Berglund
Stena AB

Torkel Hermansson
Tarbit Shipping AB

David Kristensson
Northern Offshore
Services AB

Henrik Källsson
Erik Thun AB

Ingvar Lorensen
Rederi AB Donsötank

Andreas Remmer
Viking Rederi AB

Marcus Risberg
Tallink Silja AB

Annika Asp
Sekreterare
Svensk Sjöfart

Koncernen:



Sektioner och kommittéer:



Medlemmar

Ahlmarks

Atlantic Container Line AB

Baltic Bright, PR f

Baltic Offshore Kalmar AB

BB Sverige AB

BTÖ

Brax Shipholding Rederi AB

BRP Rederi AB

Concordia Maritime AB

Destination Gotland AB

DFDS Seaways AB

Donsötank, Rederi AB

Eckerö Sverige AB, Rederi

Ektank AB

Engström Shipping AB

Finnlines Ship Management AB

Frederiet AB

Furetank Rederi AB

Gotland, Rederi AB

Gotland Tankers AB

Hamburg Süd Norden AB

HH-Ferries Helsingborg AB

Klippans Båtmansstation, AB

Luleå Hamn AB

MMT – Marin Mätteknik AB

Nordö-Link, Rederi AB

Northern Offshore Services AB

OljOla AB

Preem AB

Sand & Grus AB Jehander

SCA Logistics AB

Sirius Shipping AB

Stena AB

Stena Bulk AB

Stena Line Scandinavia AB

Stena Marine Management AB

Stena Rederi AB

Stena Sessan Rederi AB

Stockholm Chartering AB

Svenska Orient Linien AB

Svitzer Sverige AB

Tallink Silja AB

Tarbit Shipping AB

Thun AB, Erik

TT-Line AB

Terntank Rederi A/S

Tärntank Ship Management AB

Veritas Management AB

Viking Rederi AB

Walleniusrederierna AB

Wallenius Wilhelmsen AS Norge –

Filial Sverige

Wisby Shipmanagement AB

Wisby Tankers AB

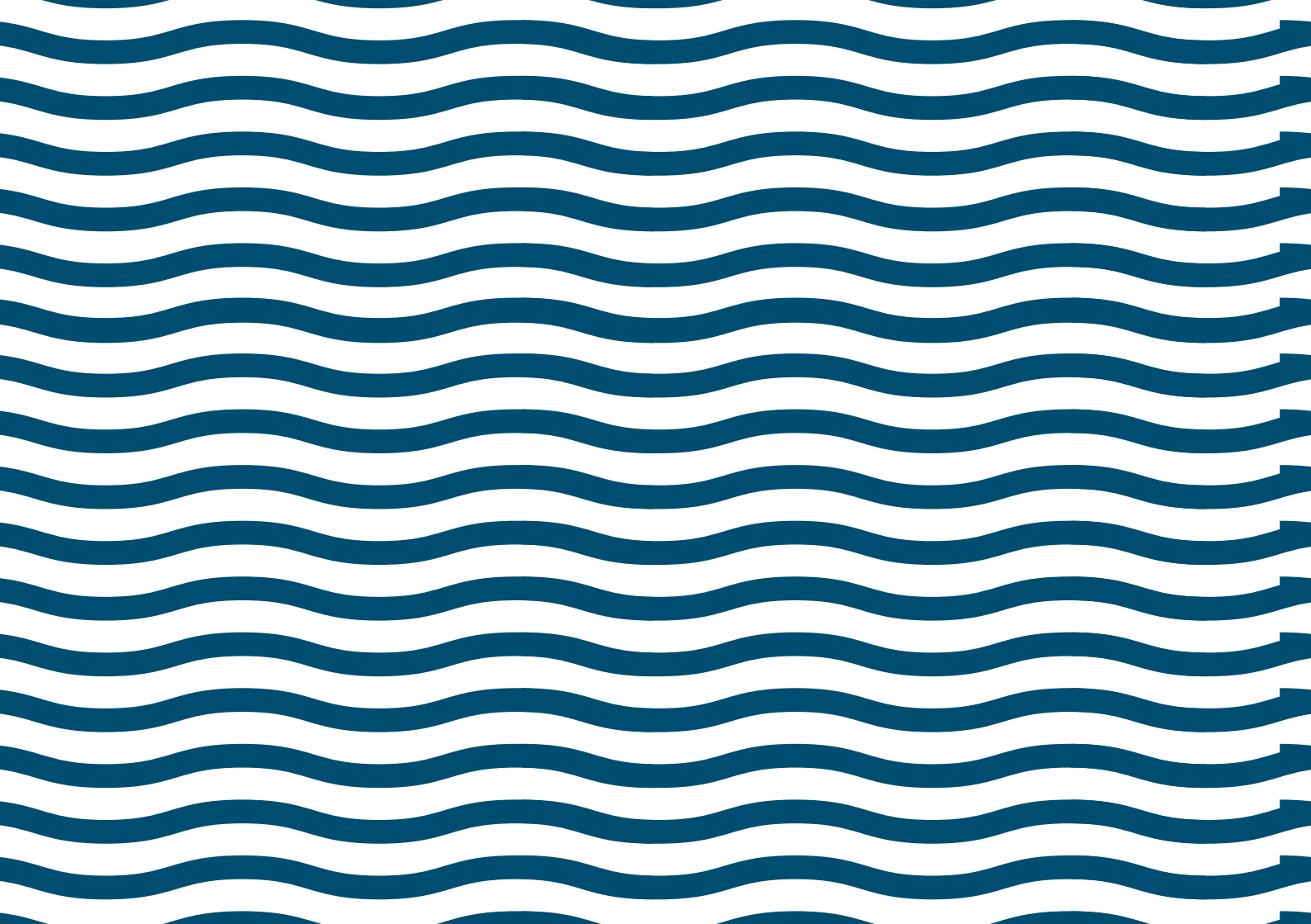
Älvtank, Rederi AB

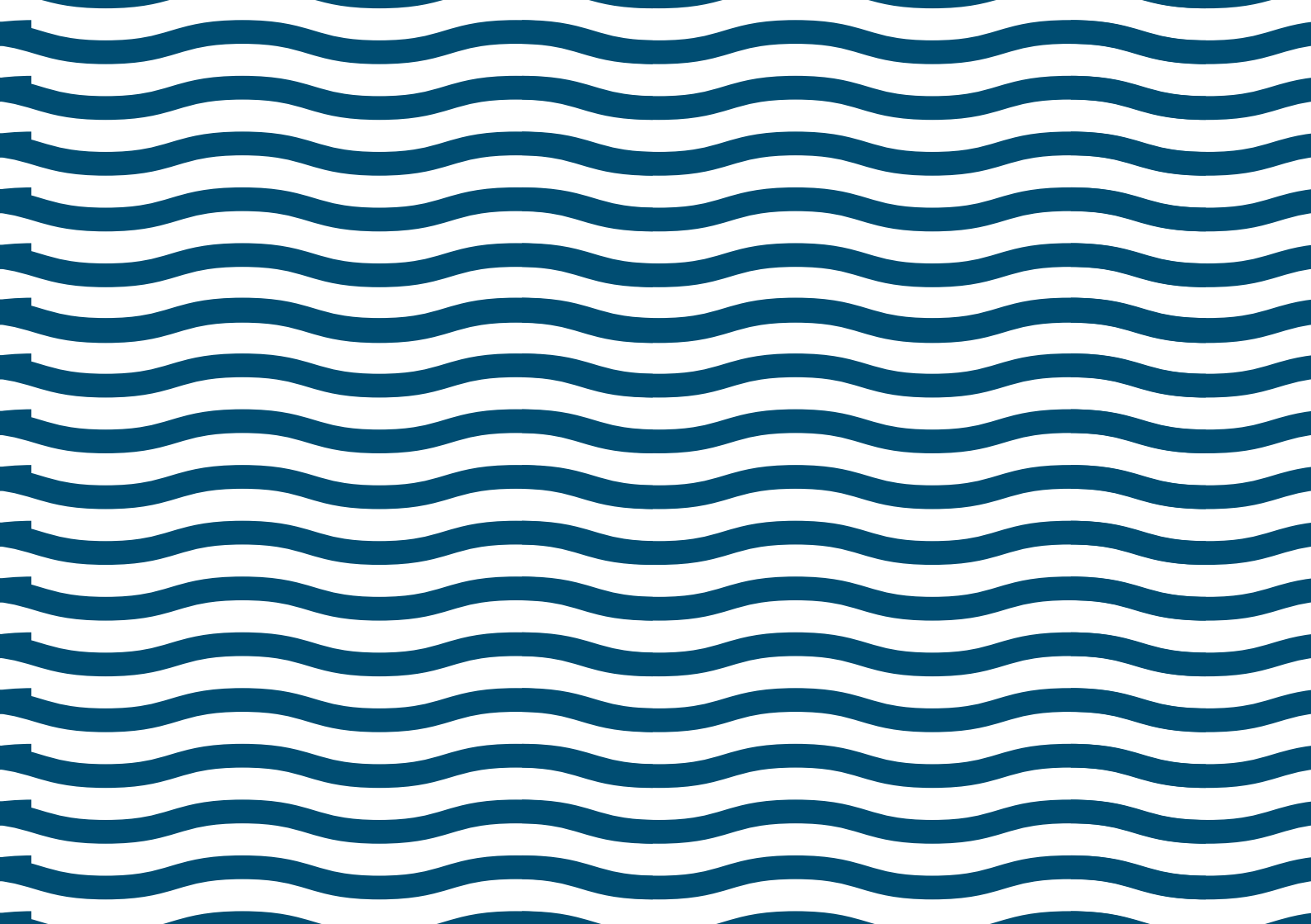
The background image shows a ferry terminal. In the foreground, several cars are parked in a lot. In the middle ground, a large white ferry ship is docked at a pier. The ship has multiple decks and a prominent funnel. The sky is clear and blue.

**Svensk Sjöfarts medlemsföretag
sysselsätter cirka 10 000 personer**

**Medlemsföretagen
omsätter cirka 10 miljarder SEK**

**Värdet på rederiernas
nybyggnationer är 25 miljarder**







www.sweship.se