



SJÖFAKTSÅRET

2016

INNEHÅLL

Vd har ordet.....	4
Sjöfarten i politiken.....	7
Miljö.....	12
Organisation.....	14
Sjösäkerhet och teknik.....	19
Forskning och innovation.....	23
Lighthouse.....	28
Året i bilder.....	30
Medlemmar.....	35

OM DEN SVENSKA SJÖFARTEN

Svensk sjöfart är en viktig motor för den svenska industrin. Redan idag transporteras cirka 90 procent av Sveriges handel via sjöfarten. Det är en siffra som med stor sannolikhet kommer att öka med tanke på att sjötransporter är effektiva, säkra och skonsamma mot miljön, jämfört med transporter på land. Sverige har en av Europas längsta kuststräckor och kan i princip betraktas som en ö-nation när det gäller transporter av människor och varor.

Föreningen Svensk Sjöfart arbetar för att uppnå konkurrenskraftiga näringsvillkor för svenska rederier. Den 20 oktober 2016 infördes tonnageskatt i Sverige, ett beslut som omgärdas av stora förhoppningar om att Sverige ska kunna återta en position som betydande sjöfartsnation.

Antalet handelsfartyg i det svenska fartygsregistret över 500 brutto har minskat från omkring 250 för ett tiotal år sedan till knappt 90 i dag. Rederierna har av konkurrensskäl tvingats flagga sina fartyg till bland annat våra grannländer. I en alltmer globaliserad värld ökar kraven på konkurrensneutrala villkor, en högt prioriterad fråga för föreningen

Sveriges andel av den globala världshandeln mätt i BNP är cirka 1,7 procent, samtidigt som vår andel av den globala handelsflottan är mindre

än 0,1 procent. Motsvarande siffror för Danmark är 1,6 procent av världshandeln medan deras andel av den globala handelsflottan uppgår till 1 procent. För Norge uppgår världshandeln mätt i BNP till 1 procent och deras andel av den globala handelsflottan är 1,2 procent.

Det finns idag cirka 10 000 direkt sysselsatta på svenska fartyg och hela sjöfartsklustret; skeppsmäklare, hamnar, administration, finansiering, landanställd rederipersonal, med flera uppskattas till cirka 100 000 anställda, vilket är fler än inom den svenska fordonsindustrin. Det nyligen införda tonnageskattesystemet gör att delar av sjöfarten får bättre förutsättningar att växa i Sverige. En bit är därmed på plats i regeringens maritima strategi. Läggs fler bitar i pusslet kan svenskt näringsliv och svensk sjöfart växa.

SJÖFARTEN FICK SIN TONNAGESKATT

Den 28 september 2016 antog Sveriges Riksdag den av sjöfartsbranschen efterlängta tonnageskatten. Det var en stor dag och debatten fram till beslutet togs, visade att samtliga partier var enade om att en konkurrenskraftig svensk sjöfart är mycket viktig för Sverige. Inom ramen för Blå tillväxt samverkade föreningen med SEKO sjöfolk och Sjöbefälsföreningen med stöd till regeringen för att en överenskommelse skulle nås med EU-kommissionen.

Vi får många frågor om hur många fartyg, rederier och jobb som tonnageskatten kan ge. Svensk Sjöfart har tillsammans med Oxford Economics gjort en bedömning om vad ett system för tonnageskatt kan ge med utgångspunkt från de länder som sedan tidigare infört tonnageskatt. Resultatet av bedömningen visar att svensk sjöfart har en enorm potential. Vad som sedan sker i verkligheten beror på betydligt fler faktorer, varav många håller på att falla på plats. Långsiktiga avtalsvillkor, servicevänlig inspektionsmyndighet, ett förutsägbart sjöfartsstöd är några exempel. Vår bedömning är att i de flesta av dessa områden rör sig utvecklingen i rätt riktning, vilket ger positiva signaler inför framtiden. De moln som vi fortfarande ser på himlen är bland annat tonnageskattens finansiering som innebar att sjöfartsstödet reducerades med en procent. Tonnageskatten inkluderar heller inte fartyg som befinner sig mer än 25 procent på svenskt vatten, vilket en stor del av vår kusttankflotta gör.

Under året har vi fortsatt samarbetet med våra fackliga partners i initiativet **Blå Tillväxt**. Vi har tillsammans lagt fram ett 10-punktsprogram över åtgärder som behövs för att skapa »Sverige – världens bästa sjöfartsland.« Programmet rör både förutsättningar för att bedriva

rederiverksamhet i Sverige men också frågor om miljö och utbildning.¹

Våra rederier har klarat utmaningen som sva-velldirektivet utgjort på ett utmärkt sätt och mätningar har visat att svensk sjöfart reducerat sva-velutsläppet med cirka 80 procent. Det är ett fantastiskt resultat som jag tycker våra rederier ska vara stolta över. Våra medlemsrederier har cirka 44 fartyg i order till ett värde av 20–25 miljarder kronor. Av dessa är 30 procent förberedda för att kunna drivas med alternativa bränslen. Det är imponerande att så många av våra rederier hyser en sådan framtidstro.

Utöver detta har vi nått framgångar på flera områden.

MYNDIGHETSBEKÄNNELSE AV BETYDELSE:

Regeringen har antagit en **Maritim Strategi** som ska lyfta de maritima näringarna. I denna strategi uttalas många viktiga principer, inte minst att Sverige ska ha som ambition att införa Sveriges bästa regelverk för den maritima sektorn. Maritimt Forum svarade på denna strategi genom att presentera *En maritim åtgärdsplan*.

- Regeringen har gått vidare med en **utredning om möjligheten att flytta gods till sjöfarten**. En rapport från Sjöfartsverket och Trafikverket presenterades på årets sista dag med



goda exempel på hur det kan gå till. Vi hoppas att regeringen nu skyndsamt tar till sig förslagen i rapporten.

- Vi är mycket besvikna över de nya farledsavgifterna som innebär en **höjning med 100 miljoner kronor för sjöfarten från och med den 1 januari 2017**. Höjningen sker trots att regeringen uttalat tydliga ambitioner om mer gods till sjöfart. Tyvärr är vi lika oroliga för det nya farledsavgiftssystem som föreslås träda ikraft den 1 januari 2018. Många av de rabatter som finns tas bort för exempelvis Vänertrafiken. Ett beslut som går stick i stäv med de politiska ambitionerna.
- **Transportstyrelsen** för en aktiv dialog med sjöfartsnäringsringen. Genomförandet av delegering till klassificeringssällskapet är lyckosamt, vidare har hanteringen vid inflaggningar genom inflaggningslotsen fungerat bra. Myndigheten har också lagt fram ett förslag om ett mer förenklat förfarande vid registrering av fartyg, vilket är välkommet. Här ingår bland annat möjligheten till förhandsbesked om sjöfartsstöd, något som efterfrågats under en längre tid. Vi hoppas att **Delegationen för sjöfartsstöd** anammar Transportstyrelsens mer serviceinriktade ambitioner.

MILJÖFÖRBÄTTRINGAR

- Rederierna är just nu inne i den största **energiomställning som ägt rum inom sjöfarten** sedan vi gick från segelfartyg till motorburen sjöfart. Våra framsynta medlemsföretag har länge arbetat aktivt med miljöfrågorna och deras fartyg ligger i topp i många av de rankingsystem som vissa hamnar har. Vi kan nog säga att vi är bäst i världen på miljöfrågor.
- Vi antog under 2015 en **Klimatfärdplan**² som väckte intresse över hela världen. Under 2016 fortgick utvecklingsarbetet med våra plattformar Zero Vision Tool, Lighthouse och Sweship Energy för en klimatsmart

sjöfartsflotta. Svensk Sjöfart har tillsammans med kollegor i Europeiska Redareföreningen, ECSA samt Internationella Redareföreningen, ICS försökt ta fram förslag på ambitiösa mål för att minska sjöfartens klimatpåverkan, med målet att dessa ska kunna antas av den internationella sjöfartsorganisationen IMO. Det är inte lätt att hålla EU stången samtidigt som vi får en enad internationell industri. Det kräver diplomati på hög nivå. Klimatfrågan är och kommer under en lång framtid att vara den politiskt heta frågan vad gäller internationell sjöfartsreglering.

SÄKERHET

- Säkerheten ombord på våra fartyg är alltid den första och viktigaste prioriteringen. År 2016 var fartyg under svensk flagg återigen världsledande i sjösäkerhet med en förstaplats på Paris MoUs lista. Året har inneburit ett antal större satsningar från Svensk Sjöfarts sida där jag särskilt vill lyfta fram projektet runt **Passagerarfartygs stabilitet**. Vi känner stort ansvar för hela segmentet då vi har några av Europas världsledande färjerederier i vår förening.

Avslutningsvis vill jag nämna att vi under året gjort en medlemsundersökning som visar att våra medlemmar är mycket nöjda med föreningen och arbetet med den förnyelse av föreningen som efterfrågats. Vi är måna om att vara den expertorganisation som kan bistå regering och myndigheter om sjöfartens villkor samtidigt som vi bistår våra medlemmar på bästa sätt. Vi har cirka 200 experter engagerade, allt från skeppsbyggare, nautiker, sjöingenjörer, skatteexperter till ekonomer. Ett stort tack till alla som arbetar för föreningen som förtroendevalda och till personalen på kansliet som dagligen gör sitt bästa för att förbättra villkoren för den svenska sjöfarten.

1 Mer information finns på www.blattillvaxt.se

2 Läs mer om Klimatfärdplanen på www.sweship.se



MÖJLIGHETER FÖR KUST- OCH INLANDSSJÖFART

År 2016 blev ett händelserikt år sett ur ett nationellt närings- och transportpolitiskt perspektiv. Att sittande regering är svag ur ett parlamentariskt perspektiv begränsar dock handlingskraften. Viss turbulens skedde under hösten då infrastrukturminister Anna Johansson tvingades byta statssekreterare.

REGERINGSFÖRKLARING, PROPOSITIONER OCH BUDGETAR

Höstens regeringsförklaring och infrastrukturproposition lyfte frågan om sjöfartens potential att avlasta landinfrastrukturen. Argumenten är i princip en kopia av de senaste årtiondets argument och utgår från perspektivet transportkapacitet. I den nationella planen för transportsystemet för perioden 2018-29 som Trafikverket färdigställer under 2017, finns det två mycket

omfattande farledsrelaterade behov av nya investeringar. Den första är en investering i farleden till Göteborgs Hamn för att säkerställa att hamnen har fortsatt möjlighet att ta emot världens största oceangående containerfartyg. Den andra investeringen rör de slussar som Vänerntrafiken är helt beroende av. Båda investeringarna är kostsamma och beräknas uppgå till 3-3,5 miljarder kronor styck.

MÖJLIGHETER FÖR KUST- OCH INLANDSSJÖFART

Bland de regeringsuppdrag som myndigheterna fått under året har föreningen bidragit till att verklighetsförankra processen. Ett av de viktiga uppgifterna var utredningen om hinder och möjligheter för kust- och inlandssjöfart. Uppdraget redovisades vid årsskiftet 2016/17 och lyfter många viktiga aspekter. Den viktigaste kostnadsdrivande faktorn för kust- och inlandssjöfarten hänförs till hamnarna. I vissa fall står hamnarnas kostnader för mer än hälften av den totala kostnaden för en linje. Utredningen noterar emellertid att såväl staten som näringslivet har viktiga roller i arbetet med att minska den totala kostnaden så att sjöfarten ska kunna bli mer konkurrenskraftig. I skrivande stund ligger redovisningen på regeringens bord i väntan på beslut om åtgärder som kan främja överflyttning av transporter till vattenvägen.



Rikard Engström, vice VD med ansvar för näringspolitik.



Infrastrukturminister Anna Johansson tog i november emot den Maritima åtgärdsplanen av Maritimt Forums ordförande Claes Berglund, Stena AB. Skapa närmare relationer med sjöfartskommunerna var Annas råd till Claes som vill se nästa steg i processen.

Ett annat uppdrag rör alkobommar i hamnar. Föreningen vill självklart bidra till färre alkoholpåverkade förare i trafiksystemet. Svensk Sjöfart har tillsammans med Sveriges hamnar påtalat vikten av att den logistiska funktionen säkerställs och att ett införande av alkobommar ska ske på ett så konkurrensneutralt sätt som möjligt. En annan viktig aspekt i utredningen är förslaget om att alkobommar ska införas även på Öresundsbron som annars skulle vara ett okontrollerat alternativ. Det finns också ett önskemål om ökad polisiär närvaro i och omkring hamnområdena.

TONNAGESKATTEN INFÖRS

Under 2016 klubbades det efterlängtade tonnageskattesystemet för Sverige igenom och fick efter smärre justeringar också EU:s välsignelse. En följd av EU-kommissionens notifieringsarbete var att det svenska systemet inte kan ställa krav på att rederiets fartyg seglar under svensk flagg, utan alla EES-flaggor ger samma möjlighet inom systemet.

Föreningen gläds åt att det frivilliga skattesystemet äntligen kom på plats och att ett rederi faktiskt hann med att söka inträde från den 1 januari 2017. Tonnageskattesystemet är, internationellt sett, att betrakta som mycket attraktivt.

Under året har föreningen tillsammans med revisionsbyrån PWC och Skatteverket initierat en back-office funktion som ska sammanställa frågor och svar om tonnageskatten till föreningens hemsida.

Smolket i glädjebägaren rör dock finansieringen av den nya skattereformen. Bland annat finansieras reformen av en sänkning av sjöfartsstödet med en procent. Föreningen är inte nöjda med att stödet sänks, dock påverkades stödet mindre än befarat då det initialt skulle minska med 2,7 procent. Föreningen menar emellertid att tonnageskatten idag är gravt överfinansierad. Det troliga är att ett attraktivt

skattesystem, som lockar rederier att ansluta sig, kommer att vara självfinansierande genom ökade skatteintäkter. Av yppersta vikt är nu att verka för att sjöfartsstödet återställs till 100 procent.

Tonnageskattesystemets skönhetsfläckar gör att en del rederier som gärna skulle vilja ansluta sig och därmed också registrera sitt fartyg till den svenska flaggan, varken har praktisk eller teoretisk möjlighet till detta. Föreningen har därför inlett ett långsiktigt arbete med att justera villkoren och skapa ett mer inkluderande system.

DEN MARITIMA ÅTGÄRDSPLANEN ÖVERLÄMNANDES TILL INFRASTRUKTURMINISTERN

I november överlämnade Maritimt Forum näringens Maritima åtgärdsplan till infrastrukturminister Anna Johansson. Åtgärdsplanen bygger på regeringens Maritima strategi från 2015 och konkretiserar hur strategin kan fyllas med innehåll. Inom sjöfartsområdet lyfte Svensk Sjöfart flera av de punkter som vi tagit fram tillsammans med arbetsmarknadens parter under den gemensamma parollen »Blå Tillväxt«. Till dessa hör bland annat åtgärder för att nyttja sjöfartens möjligheter att avlasta vägar och järnvägar.

DELEGATIONEN FÖR SJÖFARTSSTÖD

Delegationen har under året varit aktiv i att ta ärenden hela den rättsliga vägen när Trafikverket menat att grund för stöd inte funnits. Det har i enskilda fall resulterat i att stödet inte betalats ut. Delegationen menar att avsikten är att på detta sätt få tydligare ramar för framtiden. Under året har Delegationen dels fått en efterlängtd sjöfartskompetens då Per A Sjöberger, fd Svensk Sjöfart, förordnats som ledamot. Delegationen har också under året föreslagit att man ska kunna ge förhandsbesked, något som branschen efterfrågat.

REDERIER ÖNSKAR STYRNING MOT KLIMATSMARTA TRANSPORTER

Sjöfartsverket aviserade under året två stora förändringar av de farleds- och lotsavgifter som handelssjöfarten betalar till verket. Dels en generell höjning av avgifterna från 1 januari 2017 då Sjöfartsverket behöver täcka ett minskat statsanslag. Och dels beslut om införande av en ny avgiftsmodell som kritiserats hårt av remissinstanser. Det finns en utbredd oro för att konsekvenserna blir minskade gods- och passagerartransporter på köl och att nödvändig styrning för miljö- och klimatsmarta transporter uteblir.



Christina Palmén, säkerhet och miljö.

Svensk Sjöfart är positiv till såväl de nationella som internationella politiska ambitioner som finns för att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Det är avgörande för att få till fler klimatsmarta transporter. För att det ska uppnås krävs rätt åtgärder. Höjda statliga avgifter för sjöfarten och en ny avgiftsmodell med minskad styrning för miljö- och klimatsmarta transporter är inte steg i rätt riktning. För att en avgiftsmodell ska vara miljö- och klimatstyrande och gynna den hållbara sjöfarten, måste den som helhet ge incitament och motivera till miljö- och klimatsmarta åtgärder.

Föreningen har under många år aktivt drivit på för en utveckling av farleds- och hamnavgifter, vilket inte minst har visats genom ett antal partsöverenskommelser mellan Sjöfartsverket, Svensk Sjöfart och Sveriges Hamnar. Föreningen har varit tydlig med att vilja medverka i arbetet för en avgiftsmodell som leder till minskade utsläpp och högre samhällsnytta. Dock dröjde det



till våren 2016, då Sjöfartsverket presenterade förslaget till ny avgiftsmodell, som föreningen och andra remissinstanser kunde göra närmare analyser. Samtidigt meddelades att den nya avgiftsmodellen planeras att införas 1 januari 2017 och att avgifterna kommer att höjas ytterligare om anslag till isbrytningen uteblir.

Föreningens medlemmar har gjort beräkningar på den av Sjöfartsverket framtagna nya avgiftsmodellen och framfört konkreta förslag på förbättringar till gagn för miljön och näringen. Föreningen konstaterar i remissvaret att utformningen av den nya avgiftsmodellen som helhet lämnar mycket att önska. Bland annat saknas en grundlig konsekvensanalys av förslaget och fartyg som är föregångare i miljö- och klimatinvesteringar, så kallade early movers, kommer att missgynnas. Dessutom slår förslaget särskilt hårt mot inlands-, kust-, och närsjöfarten som redan idag är mycket konkurrensutsatt.

Föreningen har framfört att konsekvenser av följande delar i förslaget på ny avgiftsmodell behöver analyseras närmare; utformning av frekvensanlöp, miljöindex,

passageraravgift, beredskapsavgift och indelning av dräktighetsklasser. Därutöver är föreningen mycket bekymrad över Sjöfartsverkets avsikt att ändra kraftigt i reduktion av lotsrabatt i Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren samt att avskaffa undantag för transporter mellan hamnar belägna i området Brofjorden/Göteborg/Vänern.

I miljöindexet mäts fartygets miljöpåverkan inom fem olika kategorier; CO₂, NO_x, SO_x och partiklar, miljöfarliga ämnen ombord samt vatten- och avfallshantering. Utsläppskategorierna viktas lika oaktat miljöpåverkan och investeringskostnad. Föreningen menar att i ett miljöindex bör utsläpp viktas olika och till exempel bör NO_x, CO₂ och partiklar viktas högre än andra utsläpp. Det vore även i linje med Sjöfartsverkets tidigare analys där det framgick att utsläpp av NO_x, CO₂ och partiklar skulle prioriteras i det fortsatta arbetet med införandet av ett miljöstyrmedel.

Svensk Sjöfart har i samverkan med andra arbetat för att frysa avgifterna på nuvarande nivå och skjuta på införande av ny avgiftsmodell. Svensk Sjöfart välkomnar därför

FAKTARUTA

Från 1 januari 2017 höjs farledsavgifterna med 8 procent och lotsavgifterna med 5 procent i nuvarande avgiftsmodell. Höjningarna innebär kostnadsökningar för branschen om 100 miljoner kronor under 2017. Avgiftshöjningen är enligt Sjöfartsverket nödvändig för att ha en balanserad budget. Föreningen menar att budgeten ska vara i balans men att man från statens sida bör höja anslagsnivån och att Sjöfartsverket bör se över sin kostnadsida. Ökade avgifter reducerar trafiken och därmed intäkterna för verket. Föreningen har tillsammans med andra presenterat flera konkreta förslag, däribland: Öka anslagen för miljö- och klimatdifferentiering, ta bort Sjöfartsverkets vinstkrav, översyn av Sjöfartsverkets pensionsskuld samt permanenta anslag till isbrytningen. Det kan inte vara meningen att Sjöfartsverkets dåliga ekonomi ska motverka utvecklingen till mer klimatsmarta transporter.

Sjöfartsverkets beslut att skjuta fram införandet av ny avgiftsmodell till 1 januari 2018, vilket ger möjligheter för att ta ett större omtag i frågan. Framförallt finns önskemål om en fördjupad konsekvensanalys av den nya avgiftsmodellen och att det undersöks vilka effekter den får på befintlig och ny inlands- kust- och närsjöfart och hur godsflödena påverkas. Det är även en av åtgärderna som Sjöfartsverket själva tillsammans med Trafikverket föreslår i rapporten »*Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige*« som överlämnades till regeringen strax före årsskiftet. För att uppmuntra och stödja de rederier som redan idag gjort stora investeringar i alternativa bränslen (t.ex. LNG, Metanol och Batterier), bör det göras mindre justeringar i nuvarande avgiftsmodell.

Svenska rederier är världsledande i att proaktivt och konkret arbeta med åtgärder som minskar miljö- och klimatpåverkan. Svensk Sjöfart ser fram emot forstätt samarbete och dialog med myndigheter och berörda aktörer för att driva på utvecklingen av en mer hållbar transportsektor.

EU:S DIREKTIV OM RAPPORTERING FÖR FARTYG

Syftet med EU:s rapporteringsdirektiv 2010/65/EU är att förenkla och harmonisera fartygsrapporteringen, med målet att underlätta för sjöfarten och minska de administrativa bördorna. Svensk Sjöfart stödjer syftet och målen med direktivet, men dessvärre har införandet av direktivet fått

motsatt effekt. Istället för standardiserade mallar och en rapporteringsportal, European Maritime Single Window, EMSW, har det bland annat utvecklats olika nationella lösningar, National Single Windows, NSW. Svensk Sjöfart är mycket kritisk till avsaknaden av harmonisering mellan länderna och att det i olika hamnar finns en uppsjö av olika mallar som ska fyllas i. Konsekvensen är ökad administrativ börda ombord. Som det ser ut idag är det mycket tidskrävande och kostsamt för rederierna som måste ta fram speciallösningar till alla de hamnar man trafikerar, bättre vore att skapa en generell lösning. Föreningen konstaterar att det kanske har blivit lättare för myndigheter att dela information, men för de som ska lämna uppgifterna innebär implementeringen av direktivet ökad administrativ börda ombord och mer komplicerad hantering för rederierna.

Föreningen är positiv till att det pågår en översyn av direktivet som väntas leda till en revidering. Föreningen arbetar aktivt med förbättringsförslag, bland annat genom den europeiska redareföreningen ECSA. Som en del i översynsprocessen har EU Kommissionen lanserat ett »Manifestprojekt«, där syftet bland annat är att testa en prototyp för EMSW. Svensk Sjöfart ser projektet som en viktig del i målet om full harmonisering för både den maritima rapporteringen och tullrapporteringen. För att minska de administrativa bördorna ombord kopplade till rapportering behövs det framförallt standardformat och harmonisering mellan länderna.

SKYDD AV DATASYSTEM, CYBER SECURITY

Frågan gällande skydd av datasystem inom sjöfarten blir allt mer aktuell. Den internationella redareföreningen, ICS, har tillsammans med andra organisationer: BIMCO, CLIA, INTERCARGO och INTERTANKO utvecklat branschriktlinjer. Syftet med riktlinjerna är att ge sjöfartsbranschen tydlig och omfattande information om säkerhetsrisker för datasystem ombord fartyg och att ge vägledning för hur man ska bedöma sin verksamhet och införa nödvändiga procedurer och åtgärder för att upprätthålla säkerheten i datasystemen.

FN:s sjöfartsorgan IMO har under året beslutat att utveckla icke-bindande rekommendationer för skydd av datasystem. De internationella besluten går i linje med branschens synpunkter om att de nya riktlinjerna ska vara industridrivet samt icke-bindande rekommendationer. Svensk Sjöfart anser att ett industridrivet tillvägagångssätt är mer anpassningsbart till de utmaningar cybersäkerhetsrisker innebär samt till nya åtgärder för att bemöta dem. I Svensk Sjöfarts kommitté för Sjösäkerhet- och teknik delar medlemmar med sig av erfarenheter om hur man arbetar med cybersäkerhetsfrågan på respektive rederi.

ETT "SUPERMILJÖÅR" FÖR SJÖFARTEN!

Det har varit ett händelserikt år för sjöfartens miljöfrågor. Barlastvattenkonventionen och Parisavtalet ratificerades, FN:s sjöfartsorgan, IMO, verkställde förbud mot dumpning av toalettavfall i Östersjön och beslutade att införa ett globalt tak på svavelhalt i fartygsbränsle från år 2020. Vidare togs ett avgörande steg mot ett kontrollområde för kvävedioxid i Nord- och Östersjön och en överenskommelse slöts om en handlingsplan för att reducera den globala sjöfartens koldioxidutsläpp!

BARLASTKONVENTIONEN

Den 8 september 2016 uppnådde Barlastvattenkonventionen nödvändig ratificering, vilket betyder att Konventionen träder ikraft hösten 2017, inte mindre än 13 år efter att den adopterades av IMO. Konventionens syfte att minimera



Fredrik Larsson, miljöchef: Föreningens Miljökommitté har vuxit under året och visar ett stort engagemang för alla de frågor som är på agendan.

spridningen av invasiva mikroorganismer och arter mellan världshaven är föredömligt från ett miljöperspektiv, men har samtidigt skapat stort huvudbry hos redare för hur deras fartyg rimligtvis ska kunna efterleva konventionen och dess mycket skarpa krav. Anledningen till oron bottnar främst i att konventionen i dess begynnelse försökte lösa ett klassiskt problem, nämligen det berömda fallet med »vem kom först, hönan eller ägget»? Mer konkret var problemet att vid tidpunkten då konventionen förhandlades fram fanns ingen teknologi för att omhänderta de stora volymer av barlastvatten som världshandelsflottan använder för att upprätthålla fartygens stabilitet. Men å andra sidan, utan tvingande regler fanns heller inga incitament för att utveckla nödvändig teknologi. Dessvärre råder fortsatt osäkerhet kring tillförlitligheten hos de cirka 70 olika system som IMO hittills godkänt av den enkla anledningen att ett godkännande från IMO inte garanterar att konventionskraven uppfylls, varför frågan hur en redare ska agera är i högsta grad relevant. Helt klart har konventionen bidragit med värdefulla lärdomar och insikt i svårigheten att »lagstifta bort ett problem utan att ha en lösning på problemet«, både juridiskt och tekniskt, vilket man förhoppningsvis kommer beakta vid liknande problemställningar i framtiden.



Att konventionen kommer fortsätta diskuteras i många år framöver är ställt utom allt tvivel, inte minst hur tillsynen ska gå till.

KOLDIOXID – IMO HAR EN PLAN

Till skillnad från Barlastvattenkonventionen behövde Parisavtalet, vars intention är att begränsa jordens temperaturökning till max 2 men helst 1,5 grader, som slöts i december 2015 mindre än ett år för att uppnå nödvändig ratificering. Avtalet trädde ikraft redan den 4 november 2016. Den internationella sjöfarten är förvisso inte inkluderad men avtalet signalerade ett starkt budskap till FNs sjöfartsorgan IMO, International Maritime Organization, att även sjöfarten måste reducera sina växthusgasutsläpp liksom till ICAO för luftfarten. IMO:s respons till tidigare klimatavtal (läs Kyoto-protokollet) har med handen på hjärtat varit undermåligt. Det var därför glädjande att IMO under årets senare hälft enades om en vägplan för att ta fram en initial strategi senast 2018 och en mer konkret handlingsplan till år 2023 för hur sjöfartens koldioxidutsläpp ska reduceras. Den globala sjöfartsindustrin och inte minst Föreningen Svensk Sjöfart bidrog konstruktivt i arbetet både på det nationella planet och i IMO vilket förhoppningsvis kommer resultera i att sjöfarten bidrar med sitt strå till stacken för att möta Parisavtalets intention.

Olyckligtvis har förhandlingarna inom IMO präglats av diverse regionala utspel, inte minst från EU där Europaparlamentet fört långtgående diskussioner om att inkludera internationell sjöfart i EU:s handelssystem med utsläppsrätter. Det i sin tur ska baseras på ett onödigt komplicerat och förmodligen direkt missvisande rapporteringssystem av koldioxidutsläpp (EU MRV) vilket sjöfartsindustrin betecknar sig från. Sjöfart är en global industri liksom skyddet av klimatet är en global angelägenhet och därför behöver vi globala regler. Kritiken att IMO arbetar alldeles för sakta bör beakta att IMO är ett FN-organ bestående av 172 medlemsstater som sätter regler baserat på konsensus, vilket betyder att takten sätts efter den som gör lägst fart.

Även om barlastvatten och koldioxid dominerade agendan under året så fattade IMO en rad andra beslut till gagn för miljön genom ändringar och tillägg till redan befintliga konventioner. I konventionen till förhindrande av förorening från fartyg, MARPOL, verkställdes ett förbud mot att dumpa toalettavfall i Östersjön från passagerarfartyg från och med 2019/2021 för nybyggda fartyg respektive existerande fartyg.

Beslutet var mycket välkommet av Föreningen Svensk Sjöfart och våra medlemmar vars fartyg lämnar iland toalettavfallet sedan årtionden. IMO beslutade även att sänka max tillåten svavelhalt i fartygsbränsle på global basis med 86 procent från och med år 2020, från max 3,5 procent viktprocent till 0,5 procent vilket leder till mindre förorening i både hav och på land, också det välkommet av Svensk Sjöfarts medlemmar. Mindre uppskattat var att IMO är på gång med att införa ett så kallat kvävedioxidkontrollområde i Nord- och Östersjön från och med 2021, i vilka halterna av kvävedioxid från fartygens motorer begränsas dramatiskt. Ett slutgiltigt beslut, så kallad adoptering, är att vänta vid halvårsskiftet 2017.

Återigen så införs striktare krav på sjöfarten i Nordeuropa, vilket vi är rädda leder till hämmad konkurrenskraft för basindustrin i vårt närområde. Föreningen uppmanar därför för Sverige att verka för att ett kvävedioxidkontrollområde införs unisont i hela EU, dels för att inte äventyra konkurrens-kraften i norra Europa men också för att bidra till en bättre miljö i södra Europa.

MILJÖKOMMITTÉN VÄXER

Ovan frågor är ett axplock av de miljöfrågor som föreningen bevakat genom föreningens organ, inte minst genom miljökommittén vilken har vuxit under året då ännu fler medlemmar engagerat sig i dess arbete. Ambitionen är att i största möjliga mån borga för att regelverken leder till en bättre miljö, blir praktiskt hanterbara samt uppnår dess syften. Inte minst handlar det om att säkerställa att konkurrensvillkoren inte påverkas på ett negativt sätt.

VÄL FÖRANKRADE BESLUT

Föreningens medlemmar deltar i en eller flera av föreningens sektioner och kommittéer. Med ett engagemang från över 200 personer med olika kompetenser i medlemsföretagen borgar det för att besluten som fattas är väl förankrade. Ledamöterna utses av styrelsen och på förslag av medlemmarna i samband med föreningens årsmöte i april. Med styrelsemöten inräknade har cirka 25 medlemmöten arrangerats under året.

FÄRJE- OCH ROROSEKTIONEN

Claes Berglund, Stena AB, ordförande
Kontakt: Tryggve Ahlman, Svensk Sjöfart, sekreterare

TANK- OCH BULKSEKTIONEN

Henrik Källsson, Erik Thun AB, ordförande
Kontakt: Fredrik Larsson, Svensk Sjöfart, sekreterare

SPECIALSEKTIONEN

David Kristensson, Northern Offshore Services AB, ordförande
Kontakt: Fredrik Larsson, Svensk Sjöfart, sekreterare

EKONOMISKA OCH JURIDISKA KOMMITTÉN

Bevakar att svenska skatte- och redovisningsregler utformas på ett konkurrensneutralt sätt för svensk rederiverksamhet.
Bevakar svenska rederiers möjligheter till finansiering.
Bevakar juridiska frågor som påverkar svensk rederiverksamhet.

Håkan Johansson, Rederi AB Gotland, ordförande
Kontakt: Rikard Engström, Svensk Sjöfart, sekreterare

FORSKNINGS- OCH INNOVATIONSKOMMITTÉN

Verkar för ökad sjöfartsforskning för att nå nollvisionen
Utvecklar och sprider forskningsstrategi och policy
Samordnar Svensk Sjöfarts engagemang i forsknings-, innovations och demonstrationsplattformar

Harry Robertsson, Stena Rederi AB, ordförande
Kontakt: Carl Carlsson, Svensk Sjöfart, sekreterare

KOMMITTÉN FÖR MILJÖ

Verkar för att sjöfartens miljöpåverkan reduceras.
Bidrar med ökad kunskap om sjöfartens miljöpåverkan.

Per Wimby, Stena Rederi AB, ordförande
Kontakt: Fredrik Larsson, Svensk Sjöfart, sekreterare

KOMMITTÉN FÖR SJÖSÄKERHET

Fastlägger principer för hur det tekniska och operativa utvecklings- och påverkansarbetet ska drivas inom föreningen för att tillgodose medlemmarnas behov.
Bevakar att reglerna för fartygens tekniska nivå och annan fartygsanknuten utrustning utformas av myndigheterna och tillämpas på ett sätt som tillgodoser svensk rederiverksamhet.

Peter Jodin, Walleniusrederierna AB, ordförande
Kontakt: Tryggve Ahlman, Svensk Sjöfart, sekreterare

KOMMUNIKATIONSKOMMITTÉN

Verkar för att öka kunskapen om den svenska sjöfartens betydelse för Sverige.

Cecilia Kolga, Walleniusrederierna, ordförande, avgick under året och ersattes av Jesper Waltersson, Stena.
Kontakt: Irene Fällström, Svensk Sjöfart, sekreterare

STYRELSE



RAGNAR JOHANSSON
Ordförande
Presidiet
Svenska Orient Linien AB



ANDERS BOMAN
Vice ordförande
Presidiet
Walleniusrederierna AB



DAN STEN OLSSON
Vice ordförande
Presidiet
Stena AB



LARS HÖGLUND
Vice ordförande
Presidiet
Furetank Rederi AB



PIA BERGLUND
Presidiet
Svensk Sjöfart



JONAS BACKMAN
Sirius Shipping AB



CLAES G. BERGLUND
Stena AB



TORKEL HERMANSSON
Tarbit Shipping AB



DAVID KRISTENSSON
Northern Offshore
Services AB



HÅKAN JOHANSSON
Rederi AB Gotland



HENRIK KÄLLSSON
Erik Thun AB



ULRIKA LAURIN
Laurin Maritime AB



INGVAR LORENSSON
Rederi AB Donsötank



ANDREAS REMMER
Viking Rederi AB



ANNIKA ASP
Sekreterare
Svensk Sjöfart

KANSLI



PIA BERGLUND

Verkställande direktör

+46 31 384 75 03
+46 707 50 56 96
pia.berglund
@sweship.se



ANNIKA ASP

Vd-assistent

+46 31 384 75 09
+46 728 56 25 28
annika.asp
@sweship.se



RIKARD ENGSTRÖM

Vice vd med

ansvar för näringspolitik
+46 31 384 75 11
+46 765 51 91 89
rikard.engstrom
@sweship.se



IRENE FÄLLSTRÖM

Kommunikation

+46 8 409 200 20
+46 705 68 80 61
irene.fallstrom
@sweship.se



ANNETTE OLAUSSON

Ekonomi

+46 31 384 75 02
+46 734 04 26 99
annette.olausson
@sweship.se



TRYGGVE AHLMAN

Sjösäkerhet och teknik

+46 31 384 75 04
+46 708 68 29 66
tryggve.ahlman
@sweship.se



CARL CARLSSON

Forskning och innovation

+46 31 384 75 05
+46 709 93 25 30
carl.carlsson
@sweship.se



FREDRIK LARSSON

Miljö

+46 31 384 75 07
+46 707 54 35 47
fredrik.larsson
@sweship.se



CHRISTINA PALMÉN

Säkerhet och miljö

+46 31 384 75 10
+46 707 34 75 66
christina.palmen
@sweship.se



MARIE TALCOTT

*Administration,
medlemskontakter*

+46 31 384 75 01
+46 769 46 39 88
marie.talcott
@sweship.se



Föreningen Svensk Sjöfart bildades år 1906 som en bransch- och arbetsgivareorganisation och hette fram till april 2015 Sveriges Redareförening. Sedan år 2001 hanteras arbetsgivarfrågorna av Sjöfartens Arbetsgivareförbund, SARF. Föreningen Svensk Sjöfart är därmed en renodlad branschförening som representerar ett 60-tal svenska rederier med verksamhet över hela världen.

Föreningens uppdrag är att öka kunskapen om den svenska sjöfarten och driva branschens frågor om likvärdiga konkurrensvillkor på den

nationella och internationella politiska arenan. Den svenska sjöfartsnäringen är viktig för svensk industris konkurrenskraft och samhällets försörjning. Våra medlemsrederier är idag ledande inom miljö- och säkerhetsfrågor och representerar en attraktiv framtidsbransch.

Koncernen Svensk Sjöfart består av Föreningen Svensk Sjöfart med dotterbolagen Swedish Sustainable Shipping AB, Svensk Rederiservice AB, Svensk Sjöfarts Tidnings Förlag AB och Shippgaz Training AB. Svensk Sjöfart har också intressen i SUI- Sjöfartens Utbildnings Institut.



BÄST I VÄRLDEN PÅ SJÖSÄKERHET

Är de svenska rederierna bäst i världen på sjösäkerhet? Förmodligen är svaret Ja! och det på välgrundade antaganden, men frågan har inget enkelt och entydigt svar. Det kan dock konstateras att den Svenska flaggan gick rakt upp i gaffel-toppen och rankades som nummer ett i Port State Control ParisMoU. Bland världens alla sjöfartsländer hade Sverige under 2015 minst antal anmärkningar.

Enskilda år aspirerar flera länder på denna förstaplats. De senaste 18 åren har Sverige en genomsnittlig placering som nummer fyra. Den blågula flaggan är i detta perspektiv svårslagen.

Den svenska fartygsflottan opererar och drivs på ett effektivt och samtidigt sjö- och miljösäkert sätt. Inom flera fartygssektorer uppfylls en nollvision, som till exempel inom passagerarsäkerhet och tankfartygens miljösäkerhet (läs oljespill).



Tryggve Ahlman, ansvarig Sjösäkerhet och Teknik.

Strategin för ett framgångsrikt sjösäkerhets- och miljöarbete är en kombination av kunskap, långsiktighet och målmedvetenhet i rederiernas alla led. Genom ISM-koden¹ har i olika grad samtliga inom en rederiorganisation ansvar för sjösäkerheten, vilket också ska prägla organisationsstrukturen. Landorganisationens tekniska management och stödfunktioner samt besättningarnas operativa kunskap och engagemang spelar en avgörande roll. Lika viktigt är rederiernas vilja att dela med sig av nya kunskaper och sitt säkerhetsarbete. Svensk och nordisk sjöfartskultur är i unik i världen inom dessa områden.

Tillsyn, besiktningar, tillståndsgivning och nybyggnation sker i samverkan mellan myndigheter, klassificeringssällskap och rederier.

¹ ISM-koden är ett konventionskrav (SOLAS) som föreskriver om ett obligatoriskt kvalitetssäkringssystem som inbegriper hela rederiet, redare, tekniskt management och fartyget. Både rederi (Document of compliance DOC) och fartyg (Safety Management certificate SMC) ska ha godkända certifikat för att tillåtas bedriva sjöfartsverksamhet.

< **Bilden på vänster sida** är tagen ombord på »Thun Gothenburg« den 6 November 2016 när hon gjorde en resa från raffinaderiet i Milford Haven med en last som skulle till Liverpool. Fotograf är kaptenen och fotografen Peter Cornelissen. Fler av hans bilder finns på www.pcpictures.nl

Transportstyrelsen, som ansvarar för tillsynen av svensk-flaggade fartyg, övergår till en riskbaserad tillsyn och öppnar för klassificeringssällskapen att utföra tillsyn av också de lagstadgade fartygscertifikaten. Den övriga sjöfartsvärlden har haft denna möjlighet i många år. Från den 1 jan 2016 har samtliga svenska konventionsfartyg (SOLAS) möjlighet att delegera certifikaten till erkända klassificeringssällskap. Den nya ordningen får stor betydelse, då rederierna har behov av flexibilitet och tillgänglighet av inspektörer i alla världens hamnar. Denna service kan idag enbart erbjudas av de större erkända klassificeringssällskapen.

NYA REGLER EN PÅGÅENDE PROCESS

Regelutvecklingen för den internationella sjöfarten är en ständigt pågående process som i huvudsak hanteras i International Maritime Organisation IMO, men också regionalt i EU. Svensk Sjöfart är rådgivare i den svenska IMO-delegationen. Många frågor har EU-kompetens vilket betyder att medlemsstaterna antar en gemensam ståndpunkt inför förestående IMO-möten.

Segmentet RoRo-Passagerarfartyg har haft särskilt fokus för regelutvecklingen de senaste åren, bland annat på grund av Costa Concordia-olyckan i januari 2012. Det kan tyckas ologiskt då Costa Concordia var ett kryssningsfartyg och det faktum att RoRo-Passagerarfartyg konstruktionsmässigt och i den operativa profilen skiljer sig avsevärt från kryssningsfartygen. Men enligt SOLAS-konventionen omfattas de båda fartygstyperna av samma regler.

Arbetet med revisionen av SOLAS kapitel II-1 rörande läckskadestabilitet för passagerarfartyg har tagit stort utrymme i IMO under 2016. Syftet har varit att höja överlevnadsindexet för passagerarfartyg i skadat skick. EU har i hög grad drivit frågan och Sverige har gett sitt stöd till detta arbete. Svensk Sjöfart stödjer också en förhöjd sjösäkerhetsnivå, men med reservationen att det inte är självklart att åtgärder, lämpliga att utföra på rena kryssningsfartyg, får samma effekt eller ens är tillämpliga på RoRo-Passagerarfartyg (färjor). Det finns uppenbara brister och konsekvensanalyser saknas i underlaget för beslutet, speciellt för RoRo-Passagerarfartygen.

STORA INVESTERINGAR I SÄKERHET OCH TEKNIK

Under de senaste 20 åren har de svenska och nordiska färjerederierna gjort stora investeringar i säkerhetshöjande teknik, konstruktion, säkerhetsutrustning och operation och uppnått dokumenterat bra resultat. De över 20 regionala regler som infördes för RoRo-Passagerarfartyg i början av 2000-talet har bidragit till en förhöjd sjösäkerhet. Dessa regler omfattade dock inte den internationella kryssningsindustrin.

Svensk Sjöfart har haft ett stort engagemang i regelutvecklingen rörande skadestabiliteten. Fartygskonceptet är utvecklat i Sverige och de nordiska länderna. Frågan är särskilt viktig för Sverige och svensk rederinäring då färjorna är en väsentlig del av svensk infrastruktur. Det internationella regelarbetet leds av den svenska internationella

delegationen representerad av Transportstyrelsen. Slutligt beslut i frågan kommer att tas under 2017. Införandedatum blir med stor sannolikhet den 1 januari 2020 och kommer då att omfatta nybyggda passagerarfartyg

FORESEA - ETT SJÖSÄKERHETSSYSTEM

Medlemsrederierna i Svensk Sjöfart rapporterar olyckor och mindre händelser till sjösäkerhetssystemet ForeSea. Syftet är att genom delat vetande sprida säkerhetsinformation och därigenom förebygga olyckor. ForeSea är ett användarvänligt verktyg för höjd sjösäkerhet. Säkerhetsdata från ForeSeas databas används idag i sjösäkerhetsforskning, för riskbedömningar i utredningar och för att med riktade analyser belysa identifierade olycksområden i fartygen - till exempel förtöjningsarbete, arbete på bildäck och arbete i tankutrymmen.

Styrkan i ForeSea är den snabba återkopplingen till användarna ombord på fartygen. Systemet ägs och drivs av Svensk Sjöfart och omfattar idag en databank med 3 300 sorterade och kategoriserade händelserapporter tillgängliga för säkerhetsanalyser. Statistiken visar, som många andra system, att den mänskliga faktorn har en stor påverkan vid många olyckor. Det framgår också tydligt att förekomsten av mindre brister i tekniska och operativa system, utan ingripande av besättningen skulle kunna leda till större olyckor. Tack vare den mänskliga faktorn utvecklas inte händelser som beror på teknikbrister till större olyckor. En parameter att ta hänsyn till i arbetet med framtagandet av autonoma fartyg.

PIRATPROBLEMET HAR FLYTTAT TILL VÄSTAFRIKA OCH SULU-HAVET

Piratverksamheten i Adenviken och Somalia har avstannat men fortfarande pågår viss aktivitet. Det gamla piratnästet i Sulu-havet i Sydostasien har vaknat till liv. I den sedan flera år tillbaka pirataktiva Guineabukten i Västafrika togs tre fartyg över av pirater under 2015.

Under 2016 inrapporterades sammanlagt 191 piratincider: 150 fartyg bordades, 12 fartyg besköts och 7 fartyg kidnappades, 151 besättningsmän togs som gisslan. Nigerias och Sulu-havets farvatten var farligast, då 34 respektive 12 besättningsmedlemmar togs som gisslan vid totalt nio tillfällen. Uppgifterna kommer från International Maritime Bureaus årsrapport.

FÖRENKLINGAR VID INFLAGGNING

Begreppet *One stop shop* har använts för att beskriva ett projekt om en sammanhållande process för rederier, som avser att flagga in fartyg till Sverige. En mängd beslut ska processas och hanteras i princip simultant, där det ena beslutet är beroende av det andra. Det är en komplex och tidskritisk process för rederierna. Frågor som registrering av fartyg, kvalificering till sjöinkomst och besked om möjligheten att kunna erhålla sjöfartsstöd är några exempel. I dag bär tre olika myndigheter ett gemensamt ansvar: Skatteverket, Trafikverket (genom DFS, delegationen för sjöfartsstöd)

och Transportstyrelsen. Ofta har också ambassader och svenska konsulat vissa uppgifter i processen.

Transportstyrelsen fick ett särskilt regeringsuppdrag att samordna projektet med de övriga myndigheterna och sjöfartsnäringen för avrapportering under senhösten 2016.

KOMMITTÉN FÖR SJÖSÄKERHET OCH TEKNIK

Operativa och tekniska frågor hanteras inom Sjösäkerhets- och Teknikkommittén inom Svensk Sjöfart. Frågorna hantearas brett och stäms oftast av med våra internationella näringslivsorganisationer, internationella sjöfartskammaren, ICS och den europeiska redareföreningen, ECSA. Vi samverkar också med Transportstyrelsen, den sjöfartsföreskrivande

myndigheten, där Svensk Sjöfart också ingår i den svenska IMO-delegationen, FN:s sjöfartsorganisation och deltar på plats i de flesta av IMO:s kommittémöten. För specifika frågor som uppstår kring en viss fartygstyp eller operativt teknikområde skapas projektgrupper, där specialistkompetens från medlemsrederierna, akademien och/eller externa specialister kan anlitas. Forskningsprojekt inom sjösäkerhetsområdet bedrivs i samverkan med Sjöfartsverket och Trafikverket. För närvarande bedrivs två separata forskningsprojekt inom sjösäkerhetsområdet i Svensk sjöfart; Läckstabilitet för RoRo-Passagerarfartyg och sjösäkerhetssystem/säkerhetsbedömningar.





REDERIERNAS FRAMGÅNGSKONCEPT

Föreningen har under lång tid arbetat med forsknings- och innovationsfrågor. Redan år 2009 antog föreningen EU-kommissionens vision om en sjöfart utan negativ påverkan i luft och vatten. Denna omformulerades direkt till *utmaningen* att uppnå visionen och samtidigt bidra till att skapa ökad tillväxt och lönsamhet inom såväl sjöfarten som den sjöfartsberoende industrin. *Målet* är mer gods och passagerare på fartyg, ett mål som tydligt delas av politiken.

För att klara av utmaningen är det en helt nödvändig strategi att både *samarbeta* med många olika intressenter och att *dela vetande*. När vi ska skapa samarbeten som stödjer och leder till att mål, utmaningar och en lönsam vision uppnås, är det avgörande att vi är tydliga i att formulera inom vilka områden – och hur – vi önskar samarbeta. Vi har under åren publicerat såväl forskningsagendor som forskningsstrategier.

År 2015 publicerar föreningen en klimaffärdplan. Nu inkluderas inte bara luftemissioner och utsläpp i vatten i föreningens nollvision, nu tas också en tydlig position vad gäller klimatgaserna.

Som arbetsmodell har föreningen valt att medverka i att skapa tre projektplattformar; Sweship Energy, Zero Vision Tool (ZVT) och Lighthouse. Syftet är att stödja rederi- och sjöfartsnäringsen i det konkreta arbetet med att uppnå nollvisionen och på bästa sätt ta tillvara den positiva utveckling som erbjudits, med ökade statliga medel till sjöfarten. Sjöfarten har under några år gått från noll statliga medel till forskning och utveckling till att 2016 erhålla 55 MSEK i direkt stöd. Detta är verkligen positivt. Samtidigt är detta det direkta stöd sjöfartsnäringsen fick vid införandet av de regionala

svavelreglerna 2015. De 55 MSEK ska också ses i perspektivet av de medel Sverige avsätter till forskning för andra trafikslag.

Till skillnad från andra industrier med längre tradition av forskning där utvecklingsarbetet av till exempel lastbilsmodeller sker på fabriken, är det rederierna som själva står för utvecklingsarbetet med kompetens och möjlighet till investeringar. Det är inte på varven, motsvarigheten till fabriken, som utvecklingsarbetet görs. Stort ansvar ligger därför på sjöfartsindustrin att engagera sig, formulera och beskriva de utmaningar som industrin behöver hjälp med. Föreningen var därför en av initiativtagarna till det nationella forskningscentret Lighthouse, där engagemanget fortsatt är stort. Zero Vision Tool och Sweship Energy är industridrivna trippelhelixplattformar.

Tillsammans kompletterar de tre plattformarna varandra för att stödja utvecklingen inom sjöfarten och ta tillvara på den möjlighet sjöfarten har fått av staten. Alla de projekt och initiativ som har tagits under året genom någon av plattformarna, visar på den stora samhällsnytta och återbetalning som samhället får av att investera i sjöfart.

SAMARBETE ÄR NYCKELN TILL EN NOLLVISION

Samarbetsplattformen Zero Vision Tool, ZVT, initierades år 2011 och inkluderar idag styrgruppen Svensk Sjöfart, Sveriges Hamnar, Rederierna i Finland och Finlands Hamnförbund. Referensgruppen har representanter från Transportstyrelsen, Trafikverket, Sjöfartsverket, Havs- och Vattenmyndigheten, Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Länsstyrelserna, Transportanalys samt observatörer från bland annat Council of the Baltic Sea States och HELCOM Maritime.

Totalt är det idag 22 olika samarbetsprojekt som använder sig av ZVT för att tillsammans hitta hållbara miljö- och klimatsmarta lösningar för transport på sjö. Hittills har dessa projekt, inkluderande över 160 olika organisationer, delat vetande, byggt och byggt om fartyg, byggt landinfrastruktur och därigenom testat ny teknik för LNG, metanol, lättviktsskrubbar, batteridrift och nya ballastvattenreningar samt avfallshantering för att nämna några. Tillsammans har man också arbetat för att driva utvecklingen av innovativa lösningsförslag, tillsammans med finansiella institutioner, för temporär support av nästa investerare. Det är ju trots allt så att det är mer kostsamt att investera i nya gröna lösningar än de traditionella. Det kvarstår också dilemman med bland annat implementation och forskningsfrågor som inte är lösta. För att klara utmaningen krävs temporär support så att det verkligen är de gröna lösningarna som kommer i fråga.

I perspektivet triple helix, är ZVT ett bra exempel på ett lyckat Public Private Partnership mellan stat, industri och universitet där det är industrin som driver på utvecklingen för att nå

nollvisionen. De lyfter områden där mer kunskap efterfrågas, funktionsdugligt eller ej. Referensgruppen tar del av detta underlag, ger svar där så finns och tar det vidare till annan instans där så är möjligt. Universitet och institut tar dels emot industrins frågor för vidare arbete, dels bidrar de med objektiva mätningar och beräkningar av samhälls- och havsnytta, när de gröna implementationerna genomförs.

Under de gångna åren har medel mottagits från Sjöfartsverket för att detta innovations- och demonstrationsarbete samt kunskapsutbyte ska kunna utvecklas. Samarbetsplattformen har delat vetande med intressenter både i Sverige, Norden, Östersjöregionen och EU. I december i år blev ZVT också en del av FN:s nätverk Global Compact för att en mer hållbar, grön och långsiktig transport på sjö ska etableras för att denna strukturomvandling ska kunna ske i tid.

FINLAND INGÅR LICENSAVTAL

Under året som gick valde det Finska Maritima Klustret med The Finnish Shipowners' Association, The Finnish Port Association, The Finnish Port Operators Association och The Finnish Marine

Industries, att skriva licensavtal, för att också projekt som drivs från Finland ska använda sig av samarbetsplattformen ZVT. Förutom att finska representanter är del av ZVT's styrgrupp har det också resulterat i att två nya samarbetsprojekt startats där dels en LNG infrastruktur byggs ut i norra Sverige och Finland, och dels att vindturbiner kommer att testas som energigivare. Projektmedlemmarna delar vetande för att lyfta fram mer innovativa sätt för transport- och klimateffektivt användande av våra hav.

MOTORWAYS OF THE SEA KONFERENSER SKAPAR SAMHÄLLSNYTTA

Efter att ZVT arrangerat två »GotMoS« konferenser i Göteborg, 2014 och 2015, på uppdrag av Motorways of the Sea, fick ZVT äran att skriva en miljöinlägga till den detaljerade plan för maritim transport inom EU som Kommissionen ska använda som guide för att implementera mer och bättre transportvägar inom EU. Deras investeringar i teknik, människor och kunskap har genererat en samhällsnytta på i snitt en miljon Euro per fartyg och år, och då bara räknat på emissionsbesparingar för hälsa och miljö. Övriga områden där industrin bett akademien om ytterligare beräkningar är för utsläpp i vatten, risk & säkerhet, buller, modal shift och arbetstillfällen.

När det gäller modal shift genomfördes en förstudie »ECA Bonus Pre-Study« under hösten 2016, för att i ett första steg bedöma om sjötransport, helt eller som del av en transportkedja, är mer miljö- och klimateffektiv än transport enbart på väg med hänseende till de totala sociala (externa) kostnaderna. Två fall, ett från Sverige till Spanien, ett från Sverige till Tyskland, visade båda på en ökad samhällsnytta. Detta resulterade i att samarbetet fortsätter inom Norden/EU för att utveckla en innovativ IT-lösning som kan stötta ett transparent och väl fungerande system så att också detta skyndar på strukturomvandlingen.

UTÖKADE SAMARBETEN

När man väljer att arbeta enligt ZVT så är samarbetet inte en lobbying i enskilt intresse utan en möjlighet att mer effektivt nå långsiktiga och hållbara lösningar där både miljö, klimat, säkerhet, teknik och ekonomi var för sig och tillsammans är viktiga faktorer. Syftet med ZVT är att erbjuda nödvändiga verktyg och en metod som;

- genererar beslutsunderlag och lyfter gemensamma frågeställningar
- genererar erfarenheter för maritim industri, akademi, myndigheter och verk som skapar gemensamma brukbara lösningar
- gör det möjligt att snabbare kunna ta sig till noll-målen och ambitionen att utnyttja transport på vatten till större grad stödjer svensk/europeisk implementering och kommersialisering av ny teknik, innovation och kunskapsbyggande

Detta är också en av anledningarna till att kunskapsutbyte via HELCOM Maritime och Council of the Baltic Sea States pågått under flera år. Ett underlag för vidare arbete antogs i arbetsgruppen i slutet av 2016 och är på remiss bland medlemsstaterna under Q1 2017.

Det kan tyckas underligt att det är industrin som driver på en snabbare innovativ utveckling av den gröna omställningen. När det gäller transporter på sjö har sjöfartsindustrin i alla tider visat på innovationsförmåga och förbättrat sina fartyg och hamnar. Transportkunderna å sin sida har utvecklat sina behovskriterier och samarbetet mellan olika intressenter har alltid varit av vikt. Investeringshorisonten alltid har varit lång – hållbara investeringsbeslut för 20 till 30 år framåt är verkligheten och att kunna spå framtidens behov är ett måste för överlevnad. Det som tidigare fick lov att ta 20 år - måste idag klaras på mycket kortare tid. Det är här samarbetsplattformen ZVT spelar en stor roll för utvecklingen.



SWESHIP ENERGY – SAMARBETE FÖR ENERGIEFFEKTIVITET

Svensk rederinäring är bland världens främsta inom området energieffektiv fartygsdrift. Under 2016 har föreningens plattform för energieffektiv fartygsdrift vidareutvecklats till ett stabilt och välfungerande samarbete. Vid en internationell utblick är detta samarbete närmast unikt.

Bara under de senaste åren finns ett stort antal exempel på hur svenska rederier framgångsrikt demonstrerat och implementerat åtgärder för energieffektivisering både på befintlig flotta och vid nybyggen. Parallellt har alternativa bränslen demonstrerats inom samarbetsplattformen ZVT som innebär minskad miljö- och klimatpåverkan. Samtidigt visar erfarenheter inom rederier och den forskning som pågår att det finns ett gap mellan vilka investeringar och åtgärder som är kostnadseffektiva beroende av i vilken utsträckning de genomförs. Det pekar på att det finns stora möjligheter till ytterligare lönsamma energieffektiviserande åtgärder. Oaktat vilket bränsle fartygen drivs på, är en ökad energieffektivitet en avgörande konkurrensfaktor både på kort och lång sikt.

För att tillvarata denna energieffektiviseringspotential etablerade föreningens Forsknings- och Innovationskommitté plattformen Sweship Energy, och utsåg Bengt-Olof Petersen till ordförande. Grunden för samarbetet är insikten att genom delat vetande och samarbete kan resultat nå snabbare än om varje rederi arbetade var för sig. Verksamheten organiseras i olika aktiviteter enligt de fyra huvudprocesserna: Kompetens och kunskap, metoder, teknologi och kommunikation.

NÄTVERK

Kärnan i Sweship Energy är nätverket där ett

antal rederier, som var och ett redan arbetat med energieffektivitet, bedriver ett fördjupat samarbete för att tillsammans utveckla ny kunskap och kompetens, lösa problemställningar och minska barriärer för energieffektiva åtgärder. Samarbetet riktas både mot tekniska och operationella lösningar.

Kick-off för nätverket arrangerades i februari 2016 med ett tiotal rederier och under året har fyra möten med hela nätverket följt. Inom nätverket är det av stort värde att samarbetet drivs av och för industrin utifrån identifierade behov och möjligheter. Genom att arbetet som genomförs direkt stödjer och involverar medarbetare som dagligen arbetar med frågor som rör energieffektivitet når resultaten direkt till slutanvändarna.

Samarbete och förtroende emellan rederierna är en nyckelfaktor för att nå resultat. Rederier som är intresserade av att delta och bidra till det gemensamma resultatet är välkomna att komma med i nätverket.

En intressant lärdom inom nätverket är att rederier av olika storlek, inom olika segment och med skilda fartygstyper, trots till synes stora skillnader har mycket att utveckla och lära genom att samarbeta. När ett rederi testat en lösning och delat erfarenheter samtidigt som ett annat rederi testat en annan lösning blir den totala erfarenhetsbanken långt mycket större än om varje rederi skulle arbeta för sig. För att bidra till att

hela den svenska rederinäringsen snabbare när resultat sprids erfarenheter även utom nätverket, exempelvis genom workshops för ombordpersonal.

METOD FÖR ENERGIKARTLÄGGNING AV REDERIER

Ett av nätverket prioriterat område är metoder för Energitkartläggning. Systematiskt arbete med att minska energitgången inleds med en kartläggning av nuläget. För att energikartläggning av fartyg och rederier ska kunna ske på ett relevant sätt med direkt nytta för organisationen krävs en modell anpassad efter sjöfartens unika förutsättningar. Behovet sammanfaller även med införandet av EUs energieffektiviseringsdirektiv och Lagen om energikartläggningar.

Sweship Energy har under 2016 utvecklat en standardiserad modell för energikartläggning av rederier. Modellen har testats på flera rederier och ett webbaserat verktyg har utvecklats. Genom verktyget kan rederier enklare ta fram beräkningar och underlag för slutsatser. Verktyget tillgängliggörs för alla föreningens medlemmar. En standardiserad modell av hög kvalitet som är anpassad i ett användarvänligt verktyg ger lägre trösklar och förenklar processen för att inleda systematiskt energieffektiviseringsarbete.

WORKSHOPS FÖR MEDARBETARE

Under 2016 har tre workshops inriktade mot befäl, lotsar och rederipersonal genomförts på temat Energieffektiv fartygsdrift. Dessa baseras på aktuella industrierfarenheter, forskningsresultat och erfarenheter från tidigare workshops. Vid workshops blandas deltagare från olika yrkesgrupper och olika organisationer och det är deltagarnas erfarenheter som står i fokus. Workshops har bland annat resulterat i ökad kunskap rörande energieffektivisering, ökad förståelse för sin egen och andra yrkesgruppers roll, nya idéer och erfarenheter, inspiration och motivation till vidare arbete.

SAMVERKAN AKADEMI

Inom Sweship Energy identifierar rederier behov och möjligheter till vidare forskning. Genom att dessa frågeställningar och behov lyfts vidare i samverkan med akademien stärks industrins möjligheter att möta utmaningarna samtidigt som forskares möjligheter att bidra till praxis stärks. Samproducerade forskningsfrågor och projektförslag lyfts vidare till relevanta aktörer och medfinansierare. Årligen genomförs en genomgång av föregående års forskning inom energieffektivisering av sjöfart, vilken sammanställs i en populärvetenskaplig form med syfte att sprida kunskap i näringen om vilken forskning som pågår och minska trösklarna för implementering, parallellt med identifiering av de behov och möjligheter som finns till vidare forskning och utveckling. Knutet till Sweship Energy finns forskningsrådgivare Hannes von Knorring, en av Sveriges första doktorer inom sjöfartens energieffektivitet, verksam som forskare vid Gothenburg Research Institute, Göteborgs Universitet. I samverkan med Chalmers bedriver en industridoktorand forskning om hur industrisamverkan kan bidra till en branschomställning.

ORGANISATION

Sweship Energy är en industridriven triple-helix plattform som drivs i föreningens helägda dotterbolag Swedish Sustainable Shipping AB. Sweship Energys ledningsgrupp består av ordförande Bengt-Olof Petersen, forskningsrådgivare Hannes von Knorring, projektledare Suzanne Green och VD Carl Carlsson. Verksamheten har, jämte stort engagemang och resurser från medverkande rederierna, under 2016 finansierats av externa medel från Sjöfartsverket och Energimyndigheten, samt medfinansiering från Chalmers för industridoktoranden.



Bengt-Olof Petersen, ordförande Sweship Energy, Harry Robertsson, Stena Rederi AB, ordförande Forsknings- och innovationskommittén och Carl Carlsson som ansvarar för forsknings- och innovationsfrågorna inom Svensk Sjöfart.

LIGHTHOUSE – STUDIER SKA STÄRKA DEN MARITIMA SEKTORN

Under 2016 har Lighthouse fortsatt arbetet med samverkan mellan akademi, företag och offentlig sektor gällande forskning, utveckling och innovation för en konkurrenskraftig, hållbar och säker maritim sektor med god arbetsmiljö.

Verksamheten har också breddats och stärkts då IVL Svenska Miljöinstitutet blivit associerad medlem i Lighthouse. Genom Lighthouse verksamhet har nya samarbeten skapats, såväl mellan partners och associerade medlemmar i Lighthouse, som med nya aktörer i eller utanför nätverket.

VISION OM EN KONKURRENSKRAFTIG MARITIM SEKTOR

Lighthouse initierar och driver förstudier som ska bidra till Lighthouse vision om en konkurrenskraftig, hållbar och säker maritim sektor med god arbetsmiljö. Under 2016 har tre förstudier slutförts och ytterligare två är pågående.

- Autonom säkerhet för fartyg - digitaliseringens möjligheter för ökad säkerhet (avslutad)
Parter: Chalmers, RISE Viktoria, Sjöfartsverket, Stena, Wallenius
- Vattenvägen – den intermodala pusselbiten till resurseffektiva regional- och tätortstransporter (avslutad)
Parter: KTH, Göteborgs universitet, Trafik analys, Trafikverket, Vattenbussen, Avatar Logistics

- Dynamisk dimensionering av fartyg (avslutad)
Parter: SSPA, Chalmers, KTH och Stena
- Hamnarnas roll i sjöfartens miljöanpassning (pågående)
Parter: Chalmers, Linnéuniversitetet, Göteborgs Hamn och Sveriges Hamnar
- Hållbarhetsklassificering för fartyg (pågående)
Parter: Chalmers, IVL Svenska Miljöinstitutet

Lighthouse programkommitté och styrelse har under 2016 dessutom beslutat om ytterligare fyra förstudier som kommer att starta under 2017. Lighthouse förstudier ska bidra till att uppnå Lighthouse mål om väsentligt ökad forskningsfinansiering till den maritima sektorn, öka samarbetet mellan parter i Lighthouse programkommitté och inom Lighthouse nätverk, ge ett tydligt och konkret resultat som är till gagn för Lighthouse verksamhet och partners i form av ett större projekt, program eller större ansökan och engagera nya externa aktörer.



Ted Bågfeldt, Linnéuniversitetet, Anders Hermansson, Näringsdepartementet och Åsa Burman, Lighthouse i arbetet med den maritima strategins åtgärdsplan.

SKAPA MÖTESPLATSER OCH SPRIDA FORSKNING OCH INNOVATION

Lighthouse har under året som gått arrangerat samt varit medarrangör till 24 olika seminarier, workshops och konferenser. Bland annat har Lighthouse arrangerat konferenser om autonom sjöfart för ökad säkerhet, inlandssjöfart, fartygsbränslen och energieffektivitet. Lighthouse har därmed bidragit till att skapa mötesplatser för akademi, industri och offentliga organisationer samt organiserat möten för att föra ut aktuell forskning och diskutera behov av forskning och innovation.

Under 2016 har Lighthouse skrivit 111 artiklar och spridit forskningsresultat och innovationer via kommunikationskanaler såsom Lighthouse hemsida, LinkedIn, Facebook Twitter och mässor samt konferenser. Ett aktivt arbete har även bedrivits gentemot olika nyhetsmedier och Lighthouse arbete har därmed resulterat i att sprida och synliggöra sjöfartsforskning i exempelvis rikstäckande TV och radio.

Lighthouse har även byggt upp en in-kind-bank, vilken syftar till match-making mellan akademi och företag, samt en hemsida där finansieringsmöjligheter för flera aktörer är samlade.

PROGRAM FÖR HÅLLBAR SJÖFART

KTH, Linnéuniversitetet/Sjöfartshögskolan, Chalmers och Göteborgs universitets forskningsmiljöer kommer få förstärkning till sina forskningsmiljöer genom Lighthouse nystartade postdoktorprogram. En viktig del i postdoktorprogrammet är samverkan med den maritima näringen.

Lighthouse traineeprogram har rekryterat två nya ambitiösa nytexaminerade studenter, Karl Laanemets, Chalmers, och Egil Gustafsson, KTH, som startade sina traineeprogram under hösten 2016. Deltagande organisationer och företag är Stena teknik, SSPA, TTS Marine, Alfa Laval, Floatel och Transportstyrelsen.

BLÅ TILLVÄXT OCH GRÖN FRAMTID

En rad möten och seminarier har arrangerats under året med ambitionen att visa sjöfartens potential för en blå tillväxt och en grön framtid. Projektet Blå tillväxt presenterade ett 10 punktsprogram riktat till våra politiker med vad som krävs för att Sverige ska kunna bli en framgångsrik sjöfartsnation. Föreningens medlemsrederier å sin sida investerar för en grönare framtid med ett stort antal nybeställningar av energieffektiva fartyg för kommande år.

Svensk Sjöfart var medarrangör i **Framtida Transporter** på Universeum i Göteborg den 9 februari. En populär tävling som samlar hundratal högstadieelever som visar upp sina förslag till nya transportlösningar. Svensk Sjöfart deltog i juryn för tredje året i rad tillsammans med AB Volvo, Chalmers, DB Schenker, Göteborgs Hamn, Göteborgs Stad Trafikkontoret, Göteborgs universitet, Hogia, Preem och SJ.

Svensk Sjöfart medverkade som sponsor för

studenternas **Sjölog – framtidens maritima yrken**, som ägde rum den 17-18 februari i Göteborg.

NORDKOMPASS HAR Fyllt 25 ÅR

Nordkompass bildades 1991 som ett samarbete mellan rederiföreningar och passagerarfartygsrederier i de nordiska länderna med syfte att verka för ett långsiktigt och kontinuerligt sjösäkerhetsarbete.

En jubileumsdag arrangerades den 8 mars





Gotlandsbolagets ägare Erik D Nilsson med fru Marieann välkomnade till ett välbesökt almedalsmingel tillsammans med företagets ordförande Urban Bäckström som höll ett uppskattat tal om värdet av påverkansarbete i Almedalen.

hos Danmarks Rederiforening i Köpenhamn. Tryggve Ahlman, Svensk Sjöfart ledde ett samtal om samarbete inom passagerarfartygssäkerhetsfrågor i Norden genom åren.

SAMTAL OM BLÅ TILLVÄXT

Den 14 mars arrangerade Svensk Sjöfart tillsammans med de sjöfackliga organisationerna ett samtal om Blå tillväxt på Sjöhistoriska muséet i Stockholm. Carola Lemne, VD Svenskt Näringsliv inledningstalade tillsammans med Janne Rudén, ordförande Seko. Christofer Fjellner, (M) Europaparlamentariker debatterade på temat om Sverige kan anses tillräckligt offensiv för att utveckla den svenska sjöfartens framtid.

CYKELTUR UTAN SJÖFART?

Sjöfarten är central för Sveriges import och export var temat för föreningens medverkan i Almedalen 2016. På den MARITIMA MÖTESPLATSEN debatterades bland annat **Blå tillväxt - så blir Sverige bästa sjöfartslandet, Vattenvägens roll för besöksnäringen, Håller EU:s ambition om mer gods på båt och tåg?** Seminariet **Hur väl är Sverige rustat för samhällets försörjning** med Förvarsutskottet och Förvarsmakten gav spänst till debatten om betydelsen av en svensk sjöfart. Inledningstalare var Nils Karlsson, VD för det fristående forskningsinstitutet Ratio, där föreningen under året blivit medlem. Vår infrastrukturminister medverkade i Fluff eller verklig vilja – politiker möter företag om hållbara transporter. Totalt arrangerade den Maritima Mötesplatsen 19 seminarier.

VÄRLDSSJÖFARTENS DAG I NORRKÖPING

IMO, FN:s internationella sjöfartsorgan utlyser World Maritime Day en dag om året, detta år med temat »Shipping: Indispensable to the World«.

Sverige firade Världssjöfartens dag 2016 i Norrköping den 29 september med rubriken »Sjöfartens roll för den globala handeln«. Arrangörer var Maritimt Forum och Föreningen Svensk Sjöfart.

EN MARITIM ÅTGÄRDSPLAN

Vid ett möte på Sheraton i Stockholm den 10 november fick infrastrukturminister Anna Johansson ta emot den maritima näringsens förslag till hur regeringens maritima strategi kan utvecklas. Regeringens strategi presenterades i augusti 2015 och sedan dess har Maritimt Forum samlat branschens aktörer från det maritima klustret för att ta fram förslag till utvecklingsåtgärder.

LÅNG HISTORIA – SPÄNNANDE FRAMTID

Svensk Sjöfart firade sitt **110 års jubileum** med mingel den 17 november på Radisson Blu i Göteborg. Med teman som Lång historia och spännande framtid, Vad väntar runt hörnet samt favoritämnet i dessa dagar; Digitaliseringens betydelse för vår utveckling. Medverkade gjorde Robin Teigland, professor i företagsekonomi, med inriktning strategi och digitalisering vid Handelshögskolan i Stockholm, Ragnar Johansson, Svenska Orientlinien och ordförande Svensk Sjöfart samt Satu Andersson, VD Birka Cruises. Samtalet leddes av Nicklas Mattsson, chefredaktör Svenskt Näringslivs tidning Entreprenör.

Föreningens experter har under året varit aktiva i en rad internationella möten arrangerade av European Community Shipowner's Association, ECSA International Chamber of Shipping, ICS och International Maritime Organization, IMO.



Svensk Sjöfart höll sitt årsmöte på Sjöräddningssällskapet i Göteborg, den 21 april 2016 med temat Utvecklingen i Sverige och världen. Alice Teodoresco, politisk chefredaktör för GP, var inbjuden för att reflektera över betydelsen av handel och företagande för Sverige.



Vid föreningens årsmöte valdes Ragnar Johansson, Svenska Orient Linien AB, t v på bilden, till ny ordförande. Föreningens VD Pia Berglund uppvaktade avgående ordförande Anders Boman, Walleniusrederierna AB, som varit föreningens ordförande under fyra år och nu valdes till vice ordförande tillsammans med Lars Höglund, Furetank Rederi AB och Dan Sten Olsson, Stena AB.



Irene Fällström, kommunikationschef och Annette Olausson, ekonomiansvarig, Svensk Sjöfart.



Carola Lemne, vd Svenskt Näringsliv, mitten, inledningstalade på Samtal om Blå tillväxt som arrangerades den 14 maj i Sjöhistoriska museet i Stockholm av Svensk Sjöfart. Sjöbefälsföreningen och SEKO sjöfolk. Carl Johan Hagman, vd Stena Line, med mikrofonen, och Jan Thörnqvist, Marinchef, Försvarsstaben t h.



Henrik Mitelman, oberoende analytiker och krönikör Dagens Industri gav sitt perspektiv om Globala megatrender i samtalet om Blå tillväxt.



Lennart Fougelberg, mångårig publicist i sjöfartens tjänst, inledde Svensk Sjöfarts 110 års jubileum med en historisk bildkavalkad av medlemsfartyg. Bilderna finns samlade på föreningens hemsida.



Svensk Sjöfart firade 110 år den 17 november i Göteborg. Robin Teigland, professor i företagsekonomi vid Handelshögskolan i Stockholm tog oss med i en framtidsresa med digitaliseringens utveckling som en viktig parameter. Nicklas Mattsson, chefredaktör för Svenskt Näringslivs tidning Entreprenör var eftermiddagens moderator.



Almedalsveckan: Mikael Lindmark, SEKO sjöfolk debatterar tillsammans med Svensk Sjöfarts ordförande Ragnar Johansson, Svenska Orientlinien om hur det gemensamma Blå tillväxtprogrammets politiska förslag kan bidra till att Sverige utvecklas till världens bästa sjöfartsland.



Gotlandsbolagets fina trädgård var sedan vanligt platsen för den Maritima Mötesplatsen under Almedalsveckan. Bilden är från ett av de populära minglen som avslutade seminariedagarna.



Carl Bildt är en återkommande gäst i »Sjöfartsgaraget« där Svensk Sjöfart arrangerar utställning och miniseminarier med unga politiker under Almedalsveckan.

MEDLEMMAR



Ahlmark Lines AB

Håkan Thorell
Box 306, 651 07 Karlstad
Tel: 054-14 97 00
Fax: 054-18 56 38
info@ahlmarks.se
ahlmark-lines.se

Atlantic Container Line AB

Anders Ivarsson
Fax: 031-64 55 06
Tel: 031-64 55 00
403 36 Göteborg
aclcargo.com

Baltic Bright, PR f

Ture Axelsson
c/o Charterfrakt Baltic Carrier AB
Övre Olskrokgatan 12
416 67 Göteborg
Tel: 031-84 58 00
Fax: 031-84 20 41
info@charterfrakt.se

Baltic Offshore Kalmar AB

Thomas Eklund
Stuvaregatan 5
392 31 Kalmar
Tel: 0480-42 04 40
info@balticoffshore.se
balticoffshore.se

BB Sverige AB

Ulf Andersson
Fiskhammsgatan 4
414 58 Göteborg
Tel: 031-21 57 38
bogser@bube.se

Brax Shipholding Rederi AB

Johan Brax
Klippan 3
414 51 Göteborg
Tel: 031-18 32 00
Fax: 031-18 32 60
shipholding@braxship.com
braxship.com

BRP Rederi AB

Mattias Peterson
Box 8087, 421 08 Västra Frölunda
Önnereds Bryggväg 89
Tel: 031-47 55 55
Fax: 031-734 48 44
info@brp.nu
brp.nu

BTÖ - Bogserteam Öresund AB

Bill Söderberg
Box 1129, 262 22 Ängelholm
Tel: 042-14 14 30
operations@soundtug.se
soundtug.se

Concordia Maritime AB

Kim Ullman
405 19 Göteborg
Stenaterminalen, Masthuggskajen
Tel: 031-85 50 00
info@concordiamaritime.com
concordiamaritime.com

Destination Gotland AB

Christer Bruzelius
Box 1234, 621 23 Visby
Korsgatan 2
Tel: 0498-20 18 00
Fax: 0498-20 18 90
info@destinationgotland.se
destinationgotland.se

DFDS Seaways AB

Morgan Olausson
Box 8888, 402 72 Göteborg
Sydatlanten, Skandiahamnen
Tel: 031-65 08 00
Fax: 031-54 64 44
morgan.olausson@dfds.com
dfds.com

Donsötank, Rederi AB

Ingvar Lorensen
Donsö Hamnväg 18
430 82 Donsö
Hamnen
Tel: 031-97 33 60
Fax: 031-97 33 69
donsotank@donsotank.se
donsotank.se

Eckerö Sverige AB, Rederi

Björn Blomqvist
Eckerölinjen, hamnterminalen
760 45 Grisslehamn
Tel: +358(0)18 280 30
Fax: +358(0)18 120 11
shipmanagement@rederiabeckero.ax
blomqvist@rederiabeckero.ax
rederiabeckero.ax

Ektank AB

Jörgen Johnsson
Box 2521, 403 17 Göteborg
Stora Badhusgatan 18-20
Tel: 031-60 92 50
Fax: 031-13 49 84
mail@ektank.se
ektank.se

Engström Shipping AB

Dag Engström
Box 115, 453 23 Lysekil
Rosviksgatan 13 A
Tel: 0523-189 40
Fax: 0523-149 43
dag@engstromshipping.se

Finnlines Ship Management AB

Mikael Lindholm
Box 158, 201 21 Malmö
Tel: 040-17 68 40
Fax: 040-17 68 41
mikael.lindholm@finnlines.com
finnlines.com

Fjordtank Rederi AB

Andreas Magnusson
Fiskebäckens hamn 34
426 58 Västra Frölunda
Tel: 031-29 15 94
info@fjordtank.se
fjordtank.se

Frederiet AB

Fredrik Grenestedt
Lagerbäcksvägen 4
134 66 Ingarö
Tel: 08-571 429 71
Fax: 08-571 429 09
fredrik.grenestedt@frederiet.com

Furetank Rederi AB

Lars Höglund
Korsholmebacke
430 82 Donsö
Tel: 031-97 32 70
Fax: 031-97 32 71
furetank@furetank.se
furetank.se

Gotland, Rederi AB

Håkan Johansson
Box 1104, 621 22 Visby
Hamngatan 1
Tel: 0498-20 00 00
Fax: 0498-21 27 93
rabg@gotlandsbolaget.se
gotlandsbolaget.se

Gotland Tankers AB

Jonas Kamstedt
Box 1104, 621 22 Visby
Brahegatan 29, Stockholm
Tel: 08-520 668 50
rabg@gotlandsbolaget.se
gotlandsbolaget.se

Hamburg Süd Norden AB

Jan-Eric Ermeklint
Positionen 10
115 74 Stockholm
Hangövägen 29
Tel: 08-503 044 00
Fax: 08-503 044 10
jan-eric.ermeklint@hamburgsud.com

HH-Ferries Helsingborg AB

Henrik Rörbäck
Knutpunkten 43
252 78 Helsingborg
Bredgatan 5
Tel: 042-18 60 00
Fax: 042-18 60 49
scandlines.se

Klippans Båtmansstation, AB

Magnus Arvidson
Klippan 6
414 51 Göteborg
Tel: 031-12 95 65, 14 46 77
Fax: 031-24 25 29
batman.klippan@telia.com
boatmangbg.com

Laurin Maritime AB

Håkan Skogström
Järnbrotts Prästväg 2
421 47 Västra Frölunda
Tel: 031-83 06 00
Fax: 031-83 06 05
laurin@laurinmaritime.se
laurinmaritime.com

Luleå Hamn AB

Henrik Vuorinen
Strömörvägen 9
974 37 Luleå
Tel: 0920-45 40 07
Fax: 0920-45 40 27
bogserbat@lulea.se
portlulea.com

MMT – Marin Mätteknik AB

Stefan Eliasson
Sven Källfelts gata 11
426 71 Västra Frölunda
Tel: 031-762 03 00
Fax: 031-762 03 01
info@mmt.se
mmt.se

Nordö-Link, Rederi AB

Antonio Raimo
Box 106, 201 21 Malmö
Tel: 040-17 68 30
Fax: 040-97 83 58
info@nordoe-link.com
finnlines.com

Northern Offshore Services AB

David Kristensson
Saltholmsgatan 44
426 76 Västra Frölunda
Tel: 031-31 00 200
Fax: 031-31 00 299
david.kristensson@n-o-s.eu
n-o-s.eu

Nynas AB

Nyship Chartering
Andrew Hamill
Box 10700, 121 29 Stockholm
Lindetorpsvägen 7
Tel: 08-602 12 14
Fax: 08-722 74 05
nyship@nynas.com
nynas.com

Oljola AB

Ola Nilsson
Dalanasvägen 32
418 34 Göteborg
Tel: 031-97 08 29
oljola@oljola.se

Preem AB

Petter Finn Holland
112 80 Stockholm
Warfvinges väg 45
Tel: 010-450 10 00
info@preem.se
preem.se

Sand & Grus AB Jehander

Pär Åström
Box 47124, 100 74 Stockholm
Liljeholmsvägen 30
Tel: 08-625 63 00
Fax: 08-625 63 39
jehander.se

SCA Logistics AB

Magnus Svensson
Box 805, 851 23 Sundsvall
Tunadalshamnen
Tel: 060-19 35 00
Fax: 060-19 35 65
magnus.svensson@sca.com

Sirius Shipping AB

Jonas Backman
Donsö Hamnväg 38
430 82 Donsö
Tel: 031-97 33 30
Fax: 031-97 33 33
sirius@siriusshipping.eu
siriusshipping.eu

Stena AB

Dan Sten Olsson
405 19 Göteborg
Danmarksterminalen
Tel: 031-85 50 00
Fax: 031-42 66 67
carl-johan.hagman@stena.com

Stena Bulk AB

Erik Hånell
405 19 Göteborg
Danmarksterminalen
Tel: 031-85 50 13
Fax: 031-12 06 51
gothenburg@stenabulk.com
stenabulk.com

Stena Line Scandinavia AB

Niclas Mårtensson
405 19 Göteborg
Danmarksterminalen
Tel: 031-85 80 00
Fax: 031-24 10 38
info@stenaline.com
stenaline.com

Stena Marine Management AB

Staffan Hultgren
405 19 Göteborg
Danmarksterminalen
Tel: 031-85 50 00
Fax: 031-12 06 51
staffan.hultgren@stena.com
nmm-stena.com

Stena Rederi AB

Carl-Johan Hagman
405 19 Göteborg
Danmarksterminalen
Tel: 031-85 50 00
Fax: 031-42 66 67
jeanette.johansson@stena.com

Stena Sessan Rederi AB

Martin Svalstedt
Box 2181, 403 13 Göteborg
Rosenlundsgatan 3
Tel: 031-774 35 30
Fax: 031-774 23 20
sessan@stena.com

Stockholm Chartering AB

Bo Andersson
Box 5620, 114 86 Stockholm
Kungsgatan 17, 5 vån
Tel: 08-506 620 00
Fax: 08-611 03 62
tankers@stochart.com
stochart.com

Svenska Orient Linien AB

Ragnar Johansson
Klippan 1A, van 11
414 51 Göteborg
Tel: 031-354 40 00
Fax: 031-354 40 01
info@sollines.se
swedishorientline.com

Svenska Ostindiska Companiet AB

Peter Alexandersson
Eriksbergs Pir Fyra 2
417 64 Göteborg
peter.alexandersson@soic.se
soic.se

Svitzer Sverige AB

Mattias Hellström
Göteborgseskaderns Plats 7
426 71 Västra Frölunda
Tel: 031-10 97 00
Fax: 031-711 25 64
segot.info@svitzer.com
svitzer.com

Tallink Silja AB

Marcus Risberg
Box 27295, 102 53 Stockholm
Södra Hamnvägen 50 A
Tel: 08-666 33 00
Fax: 08-666 34 00
tallinksilja.com

Tarbit Shipping AB

Torkel Hermansson
Box 101, 471 22 Skärhamn
Fiskgatan 7
Tel: 0304-67 02 04
Fax: 0304-67 03 65
tbs@tarbit.se
tarbit.se

Thun AB, Erik

Anders Källsson
Östra hamnen 7
Box 900, 531 19 Lidköping
Tel: 0510-848 00
Fax: 0510-848 55
thun@thun.se
thun.se

TransAtlantic AB

Magnus Lander
Box 11397, 404 28 Göteborg
Tel: 031-763 23 00
rabt.se

TT-Line AB

Hannes H. Conzen
Box 94, 231 22 Trelleborg
Hamngatan 9
Tel: 0410-560 00
Fax: 0410-561 75
hannes.conzen@ttline.com
ttline.com

Terntank Rederi A/S

Jens P. Buchhave
Vestre Strandvej 10
DK-9990 Skagen
Tel: +45 98-407060
terntank.com

Tärntank Ship Management AB

Tryggve Möller
Donsö Hamnväg 24
430 82 Donsö
Varvet
Tel: 031-97 20 00
Fax: 031-97 20 02
tryggve.moller@tarntank.se
tarntank.net

Veritas Management AB

Ove Johnsson
Tjarebergsvägen 10
430 82 Donsö
Tel: 031-97 20 45
Fax: 031-97 26 11
info@veritastankers.se
veritastankers.se

Viking Rederi AB

Peter Hellgren
Box 4154, 131 04 Nacka
Tel: 08-452 41 00
Fax: 08-452 41 10
info@vikingline.se
vikingline.se

Walleniusrederierna AB

Anders Boman
Box 17086, 104 62 Stockholm
Swedenborgsgatan 19
Tel: 08-772 05 00
Fax: 08-640 68 54
info@walleniuslines.com
walleniuslines.com

Wallenius Wilhelmsen AS Norge Filial

Sverige
Göran Söderdahl
Box 38193, 100 64 Stockholm
Tel: 08-772 08 00
Fax: 08-772 08 09
goran.soderdahl@2wgglobal.com
2wgglobal.com

Westco AB

Rune Samsson
Södra Hamnen 31
471 32 Skärhamn
Tel: 0304-67 13 83
Fax: 0304-67 17 03
westco@telia.com

Wisby Shipmanagement AB

Peter Rubinstein
Fabriksgatan 2
531 30 Lidköping
Tel: 0757-60 55 00
Fax: 0757-60 55 21
wtt@wisbytankes.se
wisbytankers.se

Wisby Tankers AB

Jonas Engström
Hamngatan 1
621 57 Visby
Tel: 0757-60 55 00
Fax: 0757-60 55 61
wto@wisbytankers.se
wisbytankers.se

Älvtank, Rederi AB

Christian Nilsson
Donsö Hamnväg 27
430 82 Donsö
Tel: 031-97 33 70
Fax: 031-97 33 77
info@alvtank.se
alvtank.se





Göteborg: Östra Larmgatan 1, SE-411 07 Göteborg
Stockholm: Storgatan 19, Postal address: P.O Box 5384, SE-102 49 Stockholm
Telephone: +46 31 384 75 00
E-mail: info@sweship.se www.svensksjofart.se

