



SJÖFARTSÅRET 2019

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation med uppdraget att öka kunskapen om den svenska sjöfarten och driva branschens frågor såväl nationellt som internationellt. Våra viktigaste fokusområden är miljö och klimat, sjösäkerhet och teknik, forskning och innovation samt näringspolitik.

Svensk Sjöfarts vision är:

*Svensk Sjöfart erbjuder Europas mest hållbara sjöfart,
vilket bidrar till Sveriges konkurrenskraft*

Föreningen bildades år 1906 som en bransch- och arbetsgivarorganisation. Sedan 2001 hanteras arbetsgivarfrågorna av Sjöfartens Arbetsgivareförbund, SARF. Svensk Sjöfart är därmed en renodlad branschförening som representerar ett 60-tal svenska rederier med verksamhet och cirka 300 fartyg över hela världen. Föreningens arbete bedrivs i styrelsen, sektioner, kommittéer och arbetsgrupper.





Föreningen Svensk Sjöfarts årsberättelse 2019

Styrelseordförande: Håkan Johansson

VD: Rikard Engström

Referenser: Bisnis Analysis, Trafikanalys, Trafikverket,
Svensk Sjöfart nyckeltal 2018, UNCTAD

Sjöfartsåret 2019

Publicerad av Svensk Sjöfart 2020-04-23



Innehållsförteckning

VD har ordet.....	6
2019 i korthet.....	10
Om den svenska sjöfartssektorn	14
Närings- och transportpolitik.....	18
Blå Tillväxt.....	20
Miljö och klimat.....	24
Sjösäkerhet, sjöfartsskydd och teknik.....	30
Forskning och innovation.....	34
Lighthouse.....	36
Organisation.....	40
Medlemmar.....	42



VD har ordet

Närmre 90 procent av alla varor till och från Sverige transporteras sjövägen.

Sjöfarten är därmed av avgörande betydelse för oss alla och en livsnerv för svensk industri.

Alla är beroende av sjöfarten. Men för de 100 000 personer som sysselsätts inom den maritima näringen är den livsviktig på flera sätt; inte bara för att den transporterar stolarna vi sitter på och maten vi äter, den är också källan till inkomst. Sjöfarten står för en stor del av exporten. För exempelvis en av våra största exportindustrier, malmindustrin, står sjöfarten för 96 procent av transporterarna.

För turismsektorn är sjöfarten betydelsefull, dels för dem som har resan som mål, men också för att många av de 30 miljoner människor som varje år åker med rederierna blir en förutsättning för såväl städernas som landsbygdens framgång. För försvaret och Sverige som nation är antalet fartyg med svensk flagg avgörande för hur vi klarar oss i tider av kris eller krig.

Vart vill jag egentligen komma med detta? Jo, sjöfarten är betydelsefull på så många

fler sätt än vad du vid första anblicken kanske tror. Går det bra för sjöfarten – ja, då går det helt enkelt bra för Sverige, svensk industri och för oss som medborgare – men detsamma gäller också för motsatsen. Sjöfarten är en nyckelspelare och en integrerad del i samhällsekonomin och en viktig sektor för att nå det hållbara samhället. Stärks sjöfartens villkor ökar hela Sveriges konkurrenskraft.

Inom Blå Tillväxt (ett samarbete mellan Svensk Sjöfart och fackföreningarna Sjöbefälsföreningen och Seko sjöfolk) har vi därför under året arbetat aktivt med att informera om tre av de mest prioriterade åtgärderna för att stärka sjöfarten; utveckling av tonnageskatten, ersätt stämpelskatten med en stämpelavgift och återställning av nettomodellen.

Inom hela föreningen har vi som vanligt arbetat aktivt inom våra fyra fokusområden miljö och klimat, säkerhet och teknik, forskning och innovation samt näringspolitik. En annan mycket viktig fråga under 2019, men också under kommande år, rör rekryteringen till sjöfartyksyrkena i allt från servicepersonal till matroser och befäl. Om vi lyckas

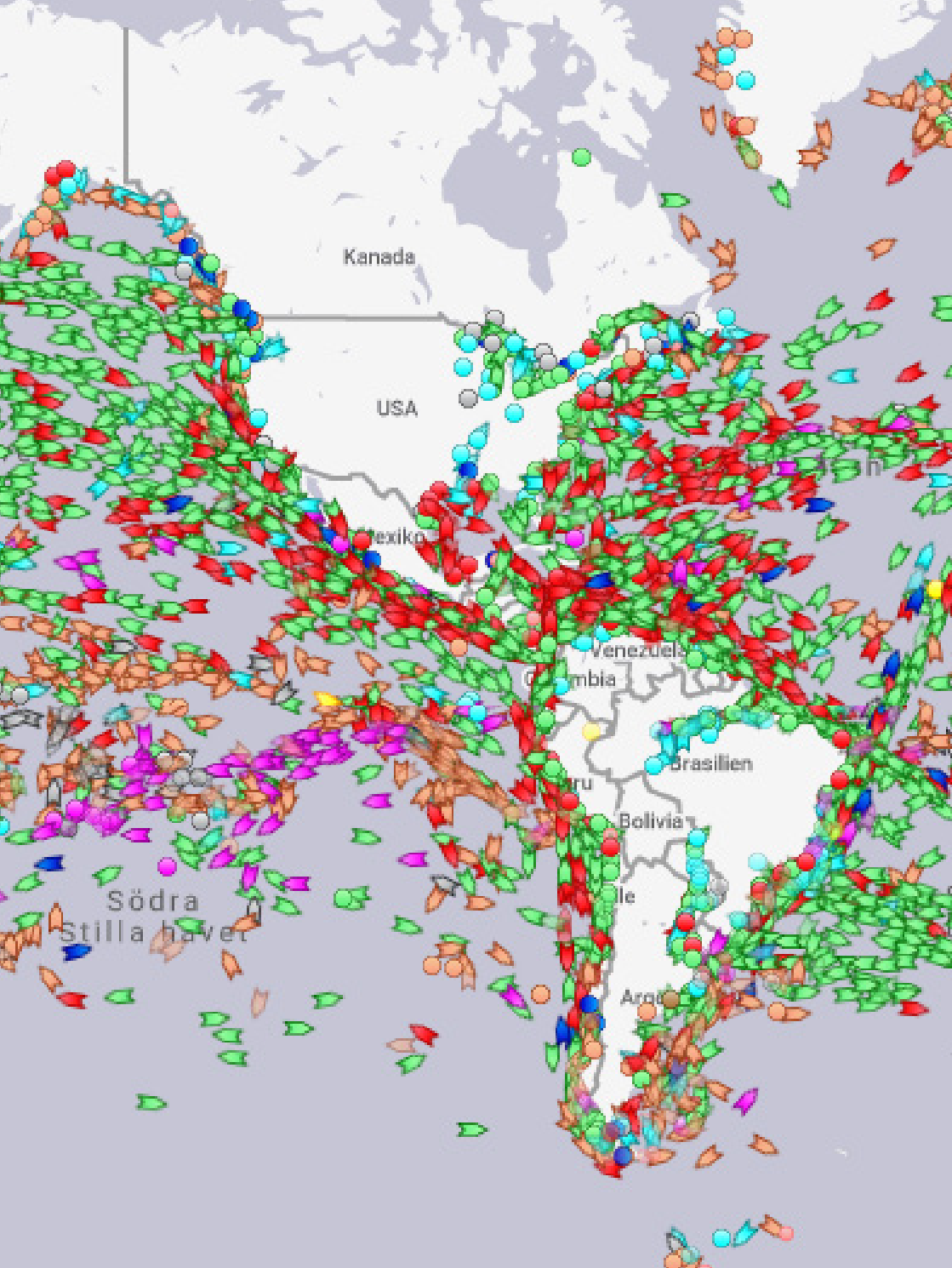


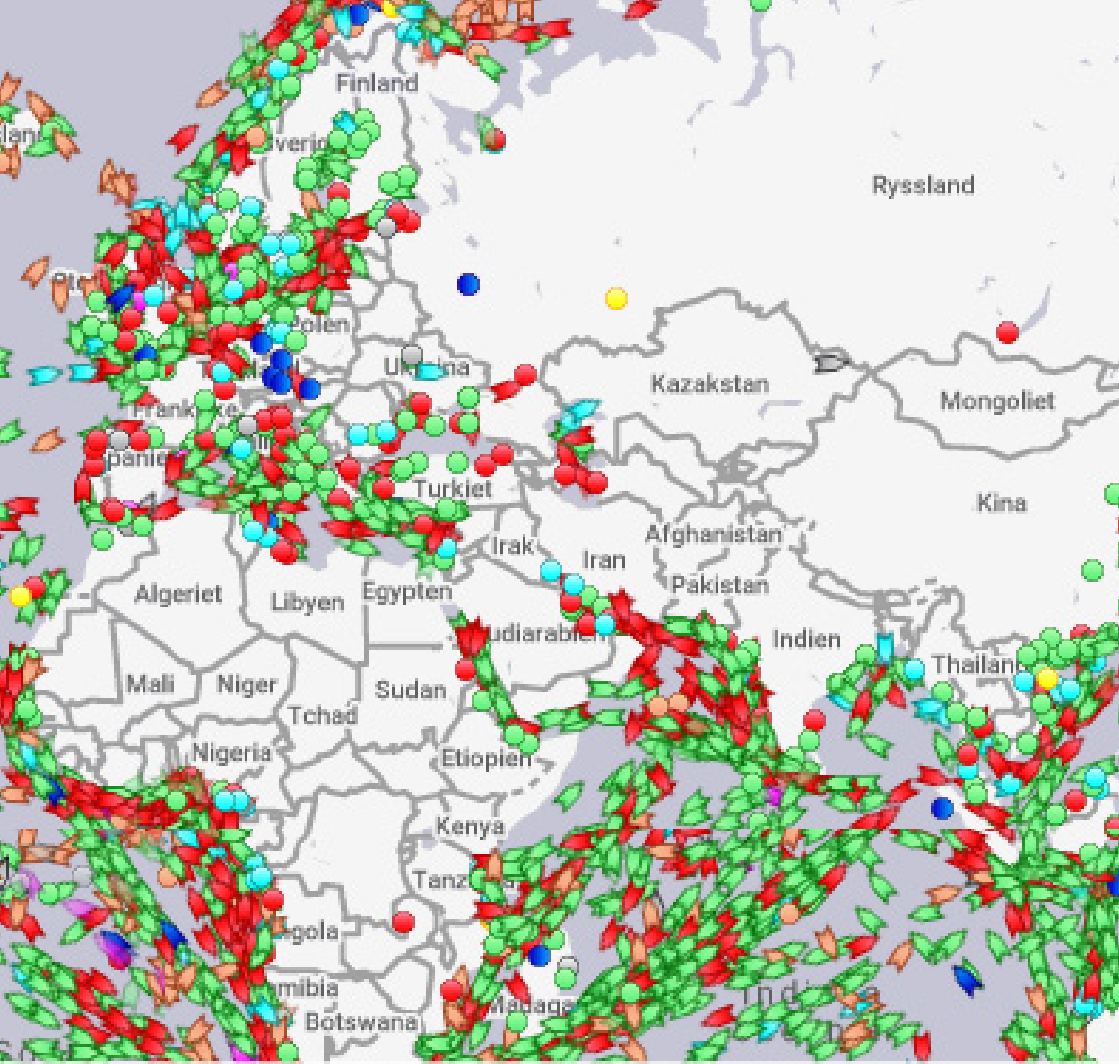
stärka Sverige genom en starkare sjöfartsnäring får framtiden utvisa – men vi tror och hoppas att Sveriges politiker vill detsamma som vi – att erbjuda Europas mest hållbara sjöfart som bidrar till Sveriges konkurrenskraft.

Vi har sett flera positiva beslut och förslag under senare år och

man visar på fortsatta ambitioner. Vi ser också att oppositionen visar framfötterna inom området. Därför är jag full av framtidstro för sjöfartens möjligheter att bidra till ett mer hållbart Sverige!

A stylized, handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.





Ca 90 procent av
alla transporter
sker sjövägen

2019 i korthet



7 januari

Svensk Sjöfart får en ny medlem - AtoB@C Shipping, med en flotta på 30 fartyg.

10 januari

Transportforum, Nordens största transportkonferens äger rum. Svensk Sjöfart är ordförande för sjöfartssessionerna och bland annat diskuteras lösningar för klimatsmart sjöfart, godsstrategin och smart sjöfart.

14 januari

Regeringen utser Pia Berglund (Svensk Sjöfarts tidigare VD) till nationell samordnare för inrikes sjöfart och när-sjöfart.

19 mars

Svensk Sjöfart är huvudarrangör för Vågrätts öppna möte som syftar till att bidra till en arbetsmiljö i världsklass.



20 mars

Svensk Sjöfart, Skärgårdsredarna och Sveriges Hamnar överlämnar "Sjöfartsnäringsgruppen färdplan för fossilfri konkurrenskraft" till miljöminister Isabella Lövin (MP) och näringsminister Ibrahim Baylan (S).

JANUARI

28 januari

Innovationstävlingen Framtida transporter avgörs. Svensk Sjöfart är medarrangör till tävlingen där cirka 900 elever tävlar om den bästa transportinnovationen.

FEBRUARI

21 februari

Blå Tillväxt firar 100 svenskflaggade fartyg och lägger fram tre förslag på hur antalet svenskflaggade fartyg kan öka. Infrastrukturminister Tomas Eneroth deltar i firandet.



27 februari

Lighthouse, som Svensk Sjöfart är partner i, får forskningsprogram om 100 miljoner kronor för att bidra till hållbar sjöfart.

Svensk Sjöfart 2019

- 36 remisser besvarades under året.
- 16 seminarier arrangerades och över 30 medlemsmöten.
- 557 gånger nämndes svensk sjöfart i media, ordet sjöfart nämndes 3007 gånger.
- Svensk Sjöfarts tweets visades ca 223 000 gånger.
- 163 artiklar publicerades på Svensk Sjöfarts hemsida, sweship.se, och hade totalt 64 141 unika sidvisningar.
- 8 debattartiklar och 16 pressmeddelanden publicerades under året.



1 april

Sverige får ett nytt infrastrukturdepartement med ansvar för transport- och infrastrukturfrågor.

10 april

Svensk Sjöfart lanserar sin nya forsknings- och innovationsstrategi 2019-2023. Strategin fokuserar på hållbar sjöfart.

23 april

Ett nytt svenskt rederi bildas - Wallenius SOL

APRIL

25 april

Regeringen fördubblar satsningen på sjöfartsforskning.

25 april

Svensk Sjöfart arrangerar sitt årsmöte för 113:e gången med fokus på de tre hållbarhetsperspektiven.



15 maj

Vågrätts avsiktsförklaring för en arbetsmiljö i världsklass publiceras. Vågrätt är ett samarbete inom sjöfartsbranschen som startades efter #metoo hösten 2017.



MAJ

17 maj

Svensk Sjöfarts likabehandlingsgrupp tar fram en broschyr på både svenska och engelska som syftar till att stötta föreningens medlemmar i arbetet med trakasserier och kränkande särbehandling.

21 maj

IMO:s kommitté "Maritime Environment Protection Committee" (MEPC) håller sitt 74:e möte och beslutar om förbättringar gällande svavel- och barlastvattenreglerna.

28 maj

Svensk Sjöfart arrangerar en sjöfartsfrukost om framtidens sjöfartskompetens.

7 juni

Blå tillväxt släpper en ny tidning om hur den svenska sjöfarten kan bidra till det hållbara samhället.



7 juni

Den sjöfartspolitiska riksdagsdebatten äger rum. Trafikutskottet föreslår bland annat att riskdagen säger ja till att regeringen bör prioritera arbetet med att gynna vattenvägarna för godstransporter och möjliggöra för utökad prämtrafik.

JUNI

12 juni

Svensk Sjöfart arrangerar riksdagsseminarium om farledsavgifter, miljö och konkurrenskraft.

19 juni

Fairway Forward – ett nytt samarbete mellan finska och svenska sjöfartsklustret med syfte att nå miljö- och klimatmål skapas.



5 juli

Svensk Sjöfart medverkar i Almedalen och är medarrangör till den Maritima Mötesplatsen samt arrangerar två egna seminarier, ett med Blå Tillväxt och tre stycken tillsammans med övriga medarrangörer till Maritim Mötesplats.



JULI

10 juli

Svensk Sjöfarts sjösäkerhetssystem ForeSea får en ny hemsida.

18 juli

Under hela sommaren pågår Sjöfartskonvoj som leds av Sjöfartsverket och Sjöfartens arbetsgivareförbund. Svensk Sjöfart deltar på flera av stoppen. Totalt besöktes konvojen av 27 000 personer.



9 augusti

Svensk Sjöfarts VD, Rikard Engström, medverkar i ett nyhetsinslag i SVT Rapport. Fokus i inslaget var Irans beslagtagande av Stena Bulks fartyg Stena Impero.

AUGUSTI

18 september

Regeringen presenterar budgetpropositionen. Bland annat konstaterar regeringen att det finns ett behov av ett mer ändamålsenligt avgiftssystem som stärker sjöfartens konkurrenskraft och har bättre förutsättningar att styra mot fossilfrihet.



26 september

Världssjöfartens dag äger rum med temat "Empowering women in the maritime sector". Svensk Sjöfart är medarrangör till det svenska firandet.

2 september

En stor rekryteringsinsats äger rum på Donsö. Totalt deltar 2000 ungdomar. Furetank döper samtidigt sitt nya fartyg Fure Ven. Gudmor är utbildningsminister Anna Ekström.

3-4 september

En av Nordens största mässor, Donsö Shipping Meet arrangeras. Bland annat arrangeras ett panelsamtal med VD:arna för svenska, norska och danska redarföreningarna.

6 september

Regeringen meddelar att Eco-bonussystemet förlängs fram till 2022.

11 september

Svensk Sjöfarts medlem Thun Tankers döper ett nytt fartyg i Stockholm.



20 september

En kinesisk delegation besöker Svensk Sjöfart för att lära sig mer om hur Sverige arbetar med miljö- och klimatfrågor med särskild tonvikt på vattenmiljön.

Sjöfartspolitik 2019

- 53 riksdagsmotioner om sjöfart inkom under 2019.
- 4 skriftliga frågor skickades in under året. Frågorna handlade om avgiftssystemet och om detta kan tas bort, om fartygsåtervinningskonventionen och varför regeringen fortfarande inte ratificerat denna samt två frågor om borttagande av stämpelskatt.
- 1 interpellation skickades in angående farledsavgifter och hur regeringen önskar använda incitament för att stimulera miljövänlig handelsflotta.



OKTOBER

2 oktober

Svensk Sjöfarts styrelseledamot Claes Berglund väljs in som ordförande för den europeiska redareföreningen "European Community Shipowners' Associations" (ECSA).

29 oktober

Svensk Sjöfart arrangerar ett seminarium om klimatkompensation och hur det kan användas till att uppnå FN:s globala mål.

30 oktober

ECSA lanserar en maritim tillväxtplan för "Hållbara maritima jobb, tillväxt och konkurrenskraft".

NOVEMBER

15 november

Svensk Sjöfart arrangerar höstmöte med tema Brexit, handelskrig och omvärldsanalys.

20 november

Fairway Forward (ett samarbete mellan finska och svenska branschorganisationerna inom sjöfart) håller sitt första seminarium.



18 november

Svensk Sjöfart arrangerar en sjöfartslunch för journalister och publicerar samtidigt senaste statistiken för sjöfarten.

DECEMBER

4 december

Ytterligare en final i tävlingen Framtida transporter arrangeras på Universeum och Svensk Sjöfart är medarrangör. Ca 350 elever är med och tävlar om den bästa transportlösningen.

6 december

Svensk Sjöfart arrangerar en medlemsworkshop om arbetsmiljö i världsklass – vad lagen säger och hur man kan arbeta förebyggande.

10 december

Svensk Sjöfart arrangerar en utbildningsdag med fokus på myndighetspersonal för att ge grundläggande kunskap om sjöfart.

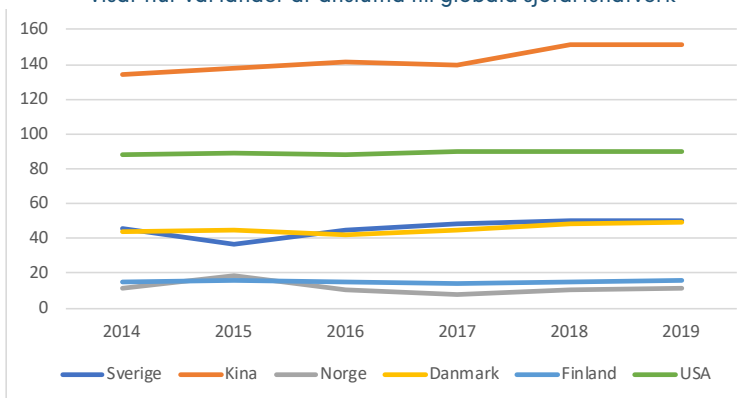
18 december

Den internationella redareföreningen "International Chamber of Shipping" (ICS), presenterar ett förslag på finansiering med 5 miljarder SEK/år till en internationell forsknings- och utvecklingsfond för att lösa den globala sjöfartens klimatutmaning.

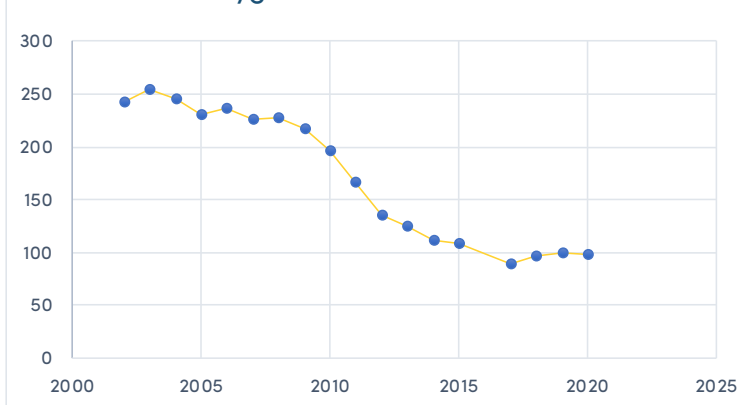
Om den svenska sjöfartssektorn

Liner Shipping Connectivity Index

Visar hur väl länder är anslutna till globala sjöfartsnätverk



Antal fartyg i den svenska handelsflottan

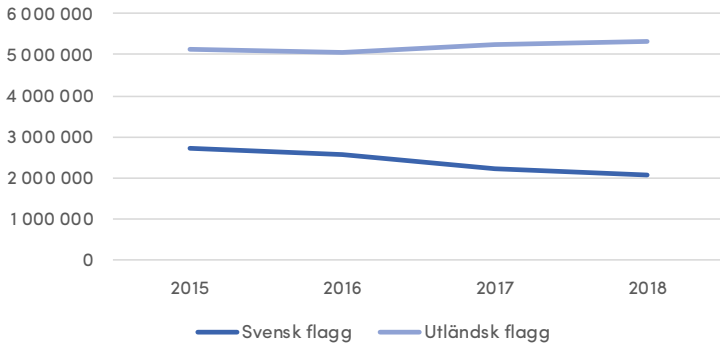


2 % ökade den totala godshanteringen i svenska hamnar 2017-2018.

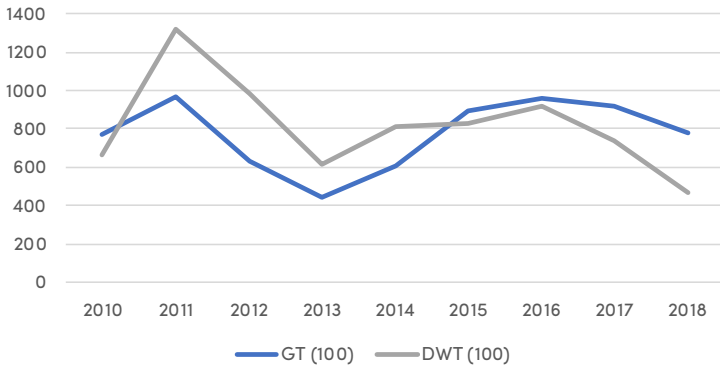
277 fartyg har Svensk Sjöfarts medlemmar tillsammans.

179 miljoner ton var den totala godshanteringen i svenska hamnar 2018.

Svenska handelsflottan (<300GT) i brutto- dräktighet (anger ett fartygs totala volym)



Svenska fartyg i order - kapacitet

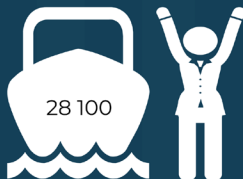


Antal personer som arbetar direkt
inom det svenska sjöfartsklustret

2015

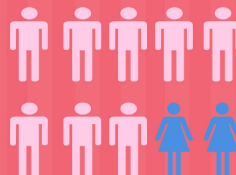


2018

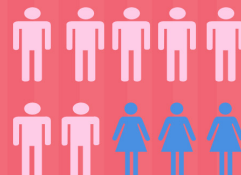


Sjöfolk på svenska fartyg
- könsfördelning

1995



2017



Den europeiska sjöfarten
bidrar indirekt med 147,
miljarder euro till EU:s BNP...





...och två
miljoner jobb

Närings- och transportpolitik

Svensk Sjöfarts fokusområde näringspolitik handlar om hur sjöfartens villkor kan stärkas – både för sjöfartens och samhällets skull. För hur det går för sjöfarten har direkt inverkan på Sveriges sysselsättningsgrad och ekonomi. Och det är inte bara i Sverige som sjöfarten har stor betydelse. I Europa ger sjöfarten indirekt 147 miljarder euro till EU:s BNP och över 2,1 miljoner jobb.

Näringspolitik

Förutsättningar för svensk flagg

Under året har antalet svenskflaggade fartyg hållit sig runt hundra och i januari arrangerades ett 100-fartygskalas som innebar en viktig milstolpe. Infrastrukturministern, riksdagsledamöter, generaldirektörer och branschen var på plats för att fira att trenden har vänt, men också för att blicka framåt och diskutera vad som behöver göras för att öka svensk sjöfarts konkurrenskraft ytterligare och säkerställa långsiktigt goda konkurrensvillkor i Sverige.

Ett stort bakslag skedde under året då ersättningen inom ramen för nettomodellen från och med den 1 januari 2020 inte gäller. Detta påverkar svenska rederiers konkurrenskraft mycket negativt och går

även emot den svenska modellen.

Rekrytering i fokus

Rekrytering och kompetensförsörjningsfrågan har varit en prioriterad fråga för föreningens medlemsrederier under året och i framtiden behövs över 800 personer nyanställas bara ombord på de svenska fartygen. Svensk Sjöfart deltog därför bland annat i "Sjöfartskonvojen" som leddes av Sjöfartens arbetsgivarförbund. Under flera veckor fick tio städer besök av både isbrytare och sjöfartens aktörer för att lära sig om sjöfart. Totalt besöktes sjöfartskonvojen av 27 000 personer. Även sjöfartsklustret på Donsö bjöd in till en rekryteringsdag där

Svensk Sjöfart deltog. Totalt besöktes ön av 2000 elever och över 100 studievägledare och utbildningsminister Anna Ekström.

Viktiga händelser:

- 21 januari lämnas besked om att Tomas Eneroth fortsätter som infrastrukturminister och transportfrågorna samlas i ett eget sammanhållet departement: Infrastrukturdepartementet.
- 29 januari och den 4 december arrangeras innovationstävlingen Framtida transporter där Svensk Sjöfart är medarrangör.

"I januari arrangerades ett 100-fartygskalas"

Uppmaningar för konkurrenskraftig svensk sjöfartssektor:

- Gör **tonnageskatten** mer inkluderande så att exempelvis den svenska kustsjöfarten kan ingå i systemet.
- Ersätt stämpelskatten med en **stämpelavgift** som täcker de administrativa kostnaderna.
- Ge Sjöfartsverket anslag som speglar den politiska ambitionen och gör **isbrytningen** anslagsfinansierad så att ytterligare höjningar kan undvikas.
- Återställ **nettomodellen**.

I innovationstävlingarna deltog totalt över 1200 elever.

- 29 maj arrangerar Svensk Sjöfart ett frukostseminarium om framtidens sjöfartskompetens.
- 8 oktober arrangerar Svensk Sjöfart ett medlemsmöte om beskattning av svenska sjömän och ny tillämpning av det nordiska skatteavtalet.
- 31 december 2019 uppgår antalet rederier som ingått i tonnageskatten till 10 stycken och gäller cirka 65 fartyg.

Transportpolitik

Avgiftssystem fortsatt viktig fråga

Sjöfartsverket finansierar sin verksamhet genom något som kallas farleds- och lotsavgifter; avgifter som tas ut från handelssjöfarten för att dessa använder farleder och lotsning. Sedan 2016 har systemet förändrats och avgifterna höjts för handelssjöfarten. Under 2019 har Svensk Sjöfart arbetat aktivt med att informera om hur medlemmarna påverkas av det nya systemet. Bland annat har Vänersjöfarten sett höjningar om 9 miljoner kronor och

flera av föreningens mest miljövänliga fartyg, som exempelvis går på batterier och använder rotorsegel, har sett höjningar om 70 procent. Genom riksdagsseminarier, debattartiklar, en tematidning och möten har vi informerat om hur systemet påverkar handelssjöfarten negativt. Under den allmänna motionsrundan blev det tydligt att nästan samtliga partier lämnat in motioner om att en utvärdering och förändring av farledsavgifterna måste göras.

Viktiga händelser

- 12 juni arrangerar föreningen tillsammans med riksdagsledamoten Mikael Larsson (C) ett seminarium i riksdagen om farledsavgifterna.
- 11 juli beslutar Transportstyrelsen om nya områden för inlandssjöfart. De nya områdena omfattas av skärgårdsområden norr om Göteborg, delar av ostkusten från Kalmarsund i söder till Öregrundsgrepen i norr samt Göta kanal. De nya inre vattenvägarerna beräknas träda i kraft under våren 2020.

Blå Tillväxt - för en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart

Tillsammans med fackföreningarna Seko sjöfolk och Sjöbefälsföreningen arbetar Svensk Sjöfart inom Blå Tillväxt för att stärka den svenska sjöfartssektorn och möjliggöra konkurrenskraftig sjöfart med svensk flagg.

De tre frågor som Blå Tillväxt prioriterat under året är:

- Inför Blå skatt 2.0 – d.v.s. utveckla tonnageskattesystemet
- Inför en stämpelavgift för fartyg istället för stämpelskatten
- Säkerställ en långsiktig och förutsägbar nettomodell

Dessa frågor är inte bara viktiga för sjöfarten utan framförallt för svensk

industri, svensk konkurrenskraft, arbetstillfällena och det hållbara samhället.

För att informera om frågorna har Blå tillväxt bland annat under året skapat en temabilaga som publicerats i Sjöfartstidningen, Sjöbefälen och Sjömannen.

Blå Tillväxt har också arrangerat en middag och ett seminarium med beslutsfattare i Almedalen, ett 100-fartygskalas för att fira det 100:e svenskflaggade fartyget och publicerat flera debattartiklar – allt för att informera om de tre frågor som kan påverka sjöfarten i en positiv riktning allra mest.



BLÅTILLVÄXT

Faktaruta: Vad är tonnageskatt?

Tonnageskatt är en skatt som utgår från en schablonsumma som räknas fram utifrån intjäningspotential utifrån lastkapacitet; alltså vad man tror att ett specifikt fartyg kan tjäna på att transportera varor. Skatten sett över tid blir lika hög som under konventionell beskattning, men genom tonnageskatten får rederier bättre förutsägbarhet och kan hantera konjunktursvängningar och investeringar på ett

”Rederier får ökad förutsägbarhet”

bättre sätt. I Sverige togs beslut om tonnageskatten 2015 och idag har ett tiotal rederier gått in i systemet med ett 70-tal fartyg, vilket betraktas som mycket framgångsrikt givet begränsningarna. För att fler ska kunna ingå i systemet har Blå Tillväxt bland annat identifierat följande lösningar:

- Uteslut inte handelsfartyg som i stor utsträckning går längs svensk kust
- Anpassa verksamhetsområdena och fartygsstorleken
- Möjliggör så att utbefraktning på s.k. bareboat utökas
- Förändra frågan gällande överavskrivningar

Faktaruta: Vad är stämpelskatten?

Stämpelskatten är en form av ”entréavgift” som fartyg måste betala för att flagga svenskt. Ett fartyg kostar ofta hundratals miljoner. Det innebär vanligen att man utfärdar pantbrev vid köp av fartyg. Om man vill registrera fartyget i Sverige betalar man

”Stämpelskatten verkar avskräckande för att man ska hissa den svenska flaggan”

en stämpelskatt om 0,4 procent av pantbrevens omfattning. Många länder i vår omvärld har inte denna avgift för nationens flagga/register. Stämpelskatten verkar därmed avskräckande för att man ska hissa den svenska flaggan.

Eftersom många svenska rederier investerar tungt i klimat-, miljö- och säkerhetsförbättrande åtgärder som ligger långt före regelverken blir fartygen dyrare att bygga. Stämpelskatten blir därför högre och man straffbeskattar därmed hållbarhetssträvande aktörer. Blå Tillväxt menar att stämpelskatten bör ersättas av en stämpelavgift som täcker den faktiska administrativa kostnaden för myndighetens arbete.



2009 antog Svensk Sjöfart en vision om en sjöfart utan negativ påverkan i luft och vatten till år 2050.

År 2045 är visionen att all nationell sjöfart ska vara fossilfri.

Miljö och klimat - det är nu det gäller

Sjöfarten är på grund av dess möjligheter att transportera stora mängder gods i förhållande till energiförbrukningen ett mycket energieffektivt trafikslag. Exempelvis motsvarar ett fartyg som går i Vänern 140 lastbilar. Det är därför inte konstigt att regeringen sedan länge haft ett mål om ökad överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart.

Klimatet i fokus

Svensk Sjöfart har sedan 2009 arbetat efter en vision om noll utsläpp till luft och vatten 2050 för internationell sjöfart. Detta gjorde vi som första redareförening i världen och än idag är Svensk Sjöfart bland de redareföreningar som har högst miljö- och klimatambition. Svensk Sjöfart antog även under 2019 målet om en fossilfri nationell sjöfartssektor till 2045.

Både nationellt och internationellt har klimatet varit i fokus under året. I FN:s sjöfartsorganisation IMO har klimatfrågorna debatterats och den 18 december presenterade den internationella redareföreningen International Chamber of Shipping (ICS), ett förslag på finansiering med 5

miljarder SEK/år under 10 år till en internationell forsknings- och utvecklingsfond för att lösa den globala sjöfartens klimatutmaning. Svensk Sjöfart står bakom förslaget.

En bränslepalett krävs

Frågan om vilket drivmedel som sjöfarten ska använda sig av i framtiden var en av de mest centrala frågorna för alla rederier under 2019. Svensk Sjöfarts medlemmar testar olika alternativ för att minska miljö- och klimatutsläpp. Redan idag används LNG, biogas, metanol, rotorsegel och batterier men även andra alternativ övervägs. Inget fossilfritt drivmedel finns dock idag i tillräckligt stora mängder för att det ska räckta till den oceangående sjöfarten. Därför arbetade Svensk Sjöfart under året aktivt i forskningspro-

jekt tillsammans med IVL och Chalmers, men också med politiken för att hitta lösningar. För att visa vad som behöver göras på kort sikt och

lång sikt för att uppnå fossilfrihet skrevs bland annat "Sjöfartsnäringsens färdplan för fossilfri konkurrenskraft" 2019 av Svensk Sjöfart, Skärgårdsredarna och Sveriges Hamnar.

"Svensk Sjöfarts medlemmar testar olika alternativ för att minska miljö- och klimatutsläpp."

Miljödifferntiering av farleds- och lotsavgifterna

Precis som under 2018 saknar Sjöfartsverkets avgiftssystem under 2019 en tillräcklig miljö-differentiering, alltså ett system där de mest miljö- och klimatvänliga fartygen gynnas och får rabatter, medan de som släpper ut mest också får betala mest. Svensk Sjöfart har vid flertalet tillfällen under året påpekat att medel som allokerats till miljödifferentiering inte betalats ut av Sjöfartsverket och att de mest miljövänliga fartygen fått stora avgiftshöjningar. För att ge önskad effekt måste miljödifferentieringen öka. Flera politiker har under året uppmärksammat problemet och bland annat skrevs motioner av Centerpartiet, Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna, Vänsterpartiet, Kristdemokraterna och Moderaterna som alla vill se en översyn av systemet.

Viktiga händelser:

- 1 januari – Fartyg som omfattas av EU:s fartygsåtervinningsförordning får återvinnas endast vid anläggningar som är upptagna på den s.k. EU-listan.
- 1 januari – EU-krav att nya fartyg innehar inventarieförteckning över allt miljöfarligt mate-

rial som finns ombord.

- 1 januari – IMO:s datainsamlingssystem över den globala sjöfartens koldioxidutsläpp träder i kraft.
- 20 mars – överlämnas Sjöfartsnäringsens färdplan för fossilfri konkurrenskraft till vice statsminister och miljöminister Isabella Lövin och näringsminister Ibrahim Baylan. Bakom rapporten står, förutom Svensk Sjöfart, också Skärgårdsredarna och Sveriges hamnar. Planen tar sin utgångspunkt i ett internationellt perspektiv för att sedan fokusera på det nationella och vad som krävs för att nå ett mer hållbart transportsystem och hur sjöfarten kan bidra till detta. Färdplanen fick omedelbart stor medial uppmärksamhet i såväl Sveriges Radio som i en stor mängd morgon- och branschtidningar främst nationellt men även internationellt.
- 30 april – Sista datum för fartyg över 5000 bruttoton som trafikerar EU att rapportera sina koldioxidutsläpp för år 2018 (EU MRV).
- 6 maj – SMHI uppdaterar siffrorna gällande sjöfartens CO₂-utsläpp, något som Svensk Sjöfart

”För att ge önskad effekt måste miljö-differentieringen öka.”

länge efterfrågat då man misstänkt att tidigare mätmetoder inte stämmer med verkligheten.

- 21 maj samlades den globala sjöfarten hos FN:s sjöfartsorganisation IMO i London för att diskutera och besluta om regler kring miljö och klimat. Kommittén som leder arbetet kallas för "Marine Environment Protection Committee" (MEPC) och mötet var det 74:e i ordningen. Bland annat beslutades om ändringar gällande svavel- och barlastvattenreglerna.
- 1 juni – Förbud för nybyggda passagerarfartyg att släppa ut orenat toalettavfall i Östersjön träder ikraft.
- 4 oktober – Regeringen gav myndigheten Trafikanalys i uppdrag att ta fram förslag på märkning av resor för att hjälpa konsumenter vid val av långväga resor med buss, tåg, flyg eller färja.
- 30 juni – EU publicerar en rapport över fartygs koldioxidutsläpp i EU för 2018.
- 6 september beslutar regeringen att förlänga ekobonussystemet med 50 miljoner kronor per

"5 miljarder SEK per år i tio år till en internationell forsknings- och utvecklingsfond för att lösa den globala sjöfartens klimatutmaning."

år till 2022. Bonusen är tänkt att snabba på en överflyttning av godstransport från väg till sjöfart.

- 8 september ska alla fartyg ha barlastvattenreningsutrustning efter första förnyelse av International Oil Pollution Prevention-certifikatet.
- 14 oktober – Regeringen beslutar att säga nej till att ansluta gasterminalen i Göteborgs Hamn till stamnätet.
- 7 november arrangerar Svensk Sjöfart, IVL och Chalmers en workshop om CO2 och hur sjöfarten kan möta klimatmålen.
- 18 december presenterar den internationella redereföreningen ICS, International Chamber of Shipping, ett förslag på finansiering med 5 miljarder SEK per år i tio år till en internationell forsknings- och utvecklingsfond för att lösa den globala sjöfartens klimatutmaning.
- 1 januari 2020 – Globalt krav om max 0.5 procent svavelinnehåll i fartygs drivmedel träder ikraft. Tidigare krav var 3.5 procent.

Uppmaningar för en miljö- och klimatvänlig sjöfartssektor:

- Öka miljödifferenteringen av farleds- och lotsavgifterna så att early-movers gynnas.
- Differentiera hamnars avgiftssystem så att fartyg som vill gå över till alternativa bränslen premieras.
- En nationell koldioxidfond bör inrättas.
- Möjliggör storskalig tillgång till biodrivmedel och grön el för sjöfarten.
- Bygg ut möjligheterna till att använda landström under hamnuppehåll.
- Inför skattenedsättning av landström för fartyg under 400 bruttoton.
- Ge transportköpare incitament att använda sjöfart i större utsträckning än tidigare.
- Förenkla möjligheterna att lämna iland avfall.
- Ratificera IMO:s konvention om återvinning av fartyg.
- Harmonisera EU:s utsläppsrapporteringsystem med IMO:s motsvarighet.
- Ta fram reduktionsåtgärder av växthusgaser på global basis.

Varken 2017, 2018 eller
2019 skedde något
dödsfall inom den
svenska handelssjöfarten.





Sjösäkerhet, sjöfartsskydd och teknik

Sjöfarten är bland det säkraste trafikslaget. Varken 2017, 2018 och 2019 skedde något dödsfall inom den svenska handelssjöfarten. Säkerhet är också ett av de viktigaste ämnena på agendan för svenska rederier.

Proaktivt säkerhetsarbete

I Svensk Sjöfarts säkerhets- och teknikkommitté har flera möten ägt rum under året. Framförallt präglas arbetet av proaktivitet för att förbereda och förebygga för alla typer av incidenter, kriser och säkerhetsfrågor på basis av analyser av inrapporterade "nästanolyckor".

Inrapportering till Svensk Sjöfarts egna incidentrapporteringssystem, ForeSea, har ökat under året. Utöver seminarium och möten med ForeSeas referensgrupp har flera rederibesök gjorts under 2019 för att informera om systemet. Under året har även en ny hemsida lanserats, foresea.org.

Systemet erbjuder både ombord- och landanställd personal ett konkret och effektivt verktyg att proaktivt kunna arbeta med sjösäkerhetsfrågor. Genom att samla, analysera och dela information från

fartygens incidentrapporter i en gemensam erfarenhetsbank kan rederier fatta beslut om åtgärder och förbättringar.

Under året har även ett stort arbete lagts på övningar med det civila försvaret, TP SAMS. En totalförsvarsövning genomfördes bland annat den 10 oktober och Svensk Sjöfart medverkade aktivt i arbetet.

Surra lasten säkert och effektivt

Att surra lasten både säkert och effektivt är en viktig fråga för

sjöfarten. Sjöfarten på Östersjön har sedan länge tillämpat möjligheten att surra lasten på olika sätt beroende på väderförhållan-

dena. Under året nåddes stor framgång tack vare svenskt och internationellt samarbete och under 2020 planeras förslaget att diskuteras och beslutas i FN:s sjöfartsorganisation, IMO.

Smarta fartyg

Att smarta fartyg varit i fokus under de senaste åren har knappast någon missat. Inom Svensk Sjöfart har vi tagit fram en position som samlar vad de svenska rederierna anser är viktigt och vi har också del-

"Proaktivitet för att förbereda och förebygga för alla typer av incidenter, kriser och säkerhetsfrågor"

Uppmaningar för en säker sjöfart:

- Anpassning till internationella regler måste fortsätta.
- Maritime Single Window måste göras om och göras rätt.
- Säkerställ att investeringar i säkerhet och miljö blir en konkurrensfördel.

tagit aktivt i FN:s sjöfartsorganisation IMO som startat en arbetsgrupp inom området. I positionen påpekas bland annat vikten av att använda begreppet "smarta fartyg" eller "smart sjöfart" istället för autonom sjöfart då många ofta kopplar ihop "autonom sjöfart" med obemannade fartyg – något som Svensk Sjöfart inte ser framför sig. Vidare måste tekniken finnas för ett syfte, exempelvis energieffektivisering eller ökad säkerhet, och inte uppfinnas för sig själv.

Viktiga händelser:

- 24 januari publicerar FN:s sjöfartsorganisation nya riktlinjer för trötthet (fatigue), vilka syftar till att minska olyckor och incidenter som beror på trötthet.
- 20 februari arrangerar Svensk Sjöfart ett medlemsseminarium om sjösäkerhet och incidentrapporteringssystemet ForeSea.
- 24 april lanserar Svensk Sjöfart en position om smarta fartyg.
- 7 augusti skickar den europeiska redareföreningen ECSA i enlighet med Svensk Sjöfarts förslag ett brev till HELCOM och ber dem att i deras olycks-

statistik inkludera uppgifter om alkohol/droger funnits med i en händelse. Sverige och Finland är exempel på få länder som rapporterar detta. Svensk Sjöfart driver och vill aktivt bidra i att höja sjösäkerheten i Östersjön och en viktig komponent i detta arbete är att ha objektivt underlag.

- 5 juni publicerar den internationella redareföreningen, ICS, den tredje versionen av riktlinjer gällande cybersäkerhet. Från och med den 1 januari 2021 kommer ett krav på att Cyber Risk Management införs i ISM-systemen.
- 20 juni publicerar EU en ny förordning gällande European Maritime Single Window (EMSW) som kommer att ersätta det gällande Maritime Single Window-direktivet. Syftet är att minska den administrativa bördan för fartygen.
- 19 juli blir Stena Impero beslagtagen vid Hormuzsundet. Under hela sommaren är föreningen aktiv och besvarar frågor i både TV, tidningar och radio.



Trafikverkets satsning
på sjöfartsforskning
höjdes under 2019 från
55 miljoner till 100
miljoner kronor.



Forskning och innovation

Under året nåddes stora framgångar gällande forskning- och innovationsfrågorna. Från att enbart haft 55 miljoner kronor årligen avsatta specifikt till sjöfartsforskning inom Trafikverket, höjde regeringen medlen till 100 miljoner kronor. Detta är något som Svensk Sjöfart arbetat för länge och forskningsmedlen är viktiga för att bygga en hållbar framtid.

Ny forskningsstrategi

Svensk Sjöfarts forskningsstrategi 2019–2023 publicerades under året och har pekat ut fem områden som Sveriges rederier anser är prioriterade för forskning och innovation framöver. De fem områdena är:

- Konstruktion och teknik
- Bränslen och energibärare
- Digitalisering och automation
- Beteende och logistiksystem
- Kunskap och kompetens

För att påverka regeringens forskningspolitik har vi även lämnat in inspel till regeringens kommande forskningsproposition. Svensk Sjöfart lyfter i inspelet 22 förslag; bland annat vikten av starka forskningsmiljöer, främjande av samverkan, implementering, finansiering och sjöfartens kompetensförsörjning.

Internationellt samarbete

År 2019 har präglats av internationellt samarbete. Bland annat startades ett nytt samarbete mellan det svenska och finska maritima klustret, med syfte att samverka för att nå miljö- och klimatmål och dela best practice. Det nya samarbetet kallas för Fairway Forward.

Även Helcoms GREEN Team, där Svensk Sjöfart har en viktig roll, hade möte i samband med Donsö Shipping Meet. Syftet är att förbättra samarbetet mellan de offentliga och privata intressenterna för att främja utveckling och användning av grön teknik och alternativa bränslen

inom sjöfarten i Östersjön.

”Nytt samarbete mellan det svenska och finska maritima klustret”

Bland annat beslöts det under mötet att GREEN Team föreslår en kartläggning

av hur rekommendation om ekonomiska incitament implementeras i medlemsstaterna samt en kartläggning av hur hållbar sjöfart generellt finansieras i olika länder.

Viktiga händelser:

- 10 januari modererar Svensk Sjöfart en session om ”Senaste nytt för klimatsmart sjöfart” med presentationer av aktuella forsknings- och utvecklingspro-

jekt under Transportforum, Nordens största transportkonferens.

- 4 mars beslutar Trafikverket att Lighthouse får i uppdrag att driva branschprogrammet Hållbar Sjöfart över 10 år.
- 22 mars startar ett forskningsprojekt som syftar till minskning av växthusgasutsläpp. Svensk Sjöfart deltar tillsammans med IVL och Chalmers.
- 10 april lanserar Svensk Sjöfart en ny forskningsstrategi 2019-2023.
- 10 april arrangerar Svensk Sjöfart ett medlemsseminarium om finansiering för innovation och implementering.
- 25 april meddelar regeringen att man beslutar att höja forskningsmedlen specifikt avsatta för sjöfarten till 100 miljoner kronor per år.
- 19 juni lanseras Fairway Forward - ett nytt forsknings- och innovationssamarbete mellan det finska och svenska sjöfartsklustret. Från Sverige deltar Svensk Sjöfart och Sveriges Hamnar.
- 4 november – Svensk Sjöfart lämnar inspel till regeringen på

Uppmaningar för framtidens sjöfartssektor:

- Öka forskningsmedlen till minst 200 MSEK per år.
- Gynna innovationer inom företag och möjliggör för sjöfarten att söka stöd för miljö- och klimatinvesteringar.
- Offentliga medel bör avsättas för att finansiera innovativ utveckling och kommersialisering av resultat genom exempelvis riskavtäckning.
- Regeringens forskningspolitik måste genomsyras av praktisk implementering och främja samverkan.

den kommande forskningspolitiken.

- 20 november – Fairway Forward arrangerar sin första konferens om best practice kring grön och smart sjöfart.
- 18 december presenterar den internationella rederiföreningen ICS, International Chamber of Shipping, ett förslag på finansiering med 5 miljarder SEK per år till en internationell forsknings- och utvecklingsfond.

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 inom sjöfart.

Under första kvartalet 2019 upphandlades Lighthouse att driva ett tioårigt branschprogram för Trafikverket. Programmet heter Hållbar sjöfart och uppstart av detta har tagit en hel del tid under året. 10 förstudier, två forskningsprojekt och två innovationsprojekt har under 2019 initierats inom ramen för Hållbar sjöfart.

Projekten drivs inom fyra tematiska områden:

- Fartygsdesign, framdrivning och handhavande
- Maritimt arbetsliv
- Effektiva transportsystem, styrmedel och affärsmodeller
- Digitalisering och automatisering

En årskonferens ägde rum i mitten av maj, där olika delar av sjöfartssektorn pratade om sina behov och utmaningar och där årets projekt presenterades.

Under 2019 har Lighthouse initierat ytterligare två förstudier utöver de

som ingår i branschprogrammet. I den ena, "Konsekvenser av fartregleringar för sjöfarten", har arbetet påbörjats i Lighthouse regi med deltagande från IVL och Göteborgs universitet. Bakgrunden till studien är att fartreglering är en åtgärd som diskuterats för att nå IMO:s mål avseende 50 procent av växthusgasutsläpp till 2050. Den andra förstudien, "Utsläppshandel (ETS) för sjöfarten", som tar avstamp i den nya EU-kommissionens "Gröna giv", kommer att genomföras under första kvartalet av 2020.

"Planering för tre fokusgrupper har initierats"

Under året beslutades också att Lighthouse ska starta fokusgrupper för

att bredda verksamheten, dess relevans och för att öka antalet deltagande aktörer.

Fokusgrupperna ska bli ett forum för branschaktörer att knyta kontakter, dela erfarenheter, diskutera utmaningar och hitta lösningar eller initiera projekt för fortsatt arbete. Planering för tre fokusgrupper har initierats och delvis genomförts under 2019, en med tema urban sjöfart, en med fokus på hamnar och en på smarta fartyg. Tanken är också att fokusgrupperna ska generera projektidéer för branschprogrammet Hållbar sjöfart.

Tillsammans med Trafikverket är Lighthouse sedan hösten 2019 också värd för en svensk referensgrupp för sjöfartsforskning- och innovation på EU-nivå. Gruppen syftar till att bättre tillvarata svenska intressen vad gäller sjöfartsforskning och innovation gentemot processer och utlysningar på EU-nivå.

Under hösten har Lighthouse också startat upp ett arbete med att ta fram en nationell forsknings- och innovationsagenda för sjöfart. I arbetet som pågår under vintern/våren 2020 deltar flera marintekniska företag, universitet, forskningsinstitut och myndigheter. Syftet med agendan är att skapa förutsättningar för att Sverige ska kunna förstärka sin position internationellt och att samla dessa i en gemensam agenda och färdplan med bred förankring och med sektorns aktörer som avsändare.

För femte året i rad har Lighthouse också lett ett traineeprogram där två nytutexaminerade skeppsbyggare fått möjlighet att arbeta på Stena, Floatel, TTS-Marine AB, SSPA, Alfa Laval, Wallenius Marine och Kongsberg.

Under 2019 har Lighthouse arrangerat eller varit medarrangör till 6 seminarier, workshops och konferenser. Närmare 400 personer har deltagit i evenemangen.



Vår bransch transporterar Sveriges import



Porterar 90 procent av port och export



Organisation

Kansli

Rikard Engström
Verkställande direktör

Anders Hermansson
Vice VD, Näringspolitik

Annika Asp
VD-assistent

Carl Carlsson
Sjösäkerhet & teknik

Christina Palmén
Säkerhet & miljö

Carolina Kihlström
Projektledning &
kommunikation

Fredrik Larsson
Miljö & klimat

Jonas Gunnarsson
Säkerhet & Miljö

Suzanne Green
Forskning & innovation

Annette Olausson
Ekonomi

Styrelse

Håkan Johansson, Ordförande
Rederi Gotland AB

Dan Sten Olsson, Hedersordförande
Stena AB

Lars Höglund, Vice ordförande
Furetank Rederi AB

Ragnar Johansson, Vice ordförande
Svenska Orient Linien AB

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

Johanna Boijer Svahnström
Viking Line Abp

Marcus Risberg
Tallink Silja AB

Anders Thyberg
Wallenius Lines AB

Markus Lindbom
Stena Line Group

Annika Asp, Sekreterare
Svensk Sjöfart

Koncernen

- **Föreningen Svensk Sjöfart**
VD Rikard Engström, ordförande Håkan Johansson
- **Svensk Rederiservice**
VD Rikard Engström, ordförande Håkan Johansson
- **Svensk Sjöfarts Tidnings Förlag**
VD Per Barkman, ordförande Anna Forshem
- **Seably**
VD Tomas Lindberg, ordförande Rikard Engström

Sektioner, kommittéer och arbetsgrupper 2019

Styrelse

VD Rikard Engström, Ordf. Håkan Johansson, Rederi AB Gotland

Sektionen för specialsjöfart
Ordf: David Kristensson,
Northern Offshore Services
Sokr: Christina Palmén,
Svensk Sjöfart

Tank- och bulksektionen
Ordf: Henrik Källsson,
Erik Thun AB
Sokr: Fredrik Larsson,
Svensk Sjöfart

Färje- Roro-sektionen
Ordf: Claes Berglund,
Stena AB
Sokr: Carl Carlsson,
Svensk Sjöfart

.....
●
**Kommittén för
säkerhet och teknik**
Ordf: Hans Friberg,
Tallink Silja
Sokr: Carl Carlsson,
Svensk Sjöfart

●
**Kommittén för miljö
och teknik**
Ordf: Cecilia
Andersson, Stena Line
Sokr: Fredrik Larsson,
Svensk Sjöfart

●
**Kommunikations-
kommittén**
Ordf: Eleonora Hansi,
Viking Line,
Sokr: Carolina
Kihlström,
Svensk Sjöfart

●
**Framtid 2045-
gruppen**
Ordf: Harry
Robertsson, Stena
Teknik
Sokr: Suzanne Green,
Svensk Sjöfart

●
**Ekonomiska och
juridiska kommittén**
Ordf: Ingela Tengelin,
Stena AB
Sokr: Anders
Hermansson,
Svensk Sjöfart

●
DP-Ropax-gruppen
●
Lotsgruppen

●
Farledsavgiftsgruppen

●
Likabehandlingsgruppen

●
Smarta fartyg-arbets-
gruppen

Medlemmar

Ahlmarks
AtoB@C Shipping
Atlantic Container Line AB
Baltic Bright, PR
Baltic Offshore Kalmar AB
BB Sverige AB (fram till 190630)
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
Erik Thun AB
Finnlines Ship Management AB
ForSea Helsingborg AB
Furetank Rederi AB
Gotland, Rederi AB
Gotland Tankers AB
Hamburg Süd Norden AB
Klippans Båtmansstation, AB
Luleå Hamn AB
MMT AB
Nordö-Link, Rederi AB
Northern Offshore Services AB

OljOla AB
Preem Shipping 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
Svensk Sjöentreprenad i Malmö AB
Svitzer Sverige AB
Tallink Silja AB
Tarbit Shipping AB
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

Svensk Sjöfarts medlemsföretag
sysselsätter cirka 10 000 personer

Värdet på rederiernas
nybyggnationer är cirka 25 miljarder





www.sweship.se

