



SJÖFAKTSÅRET 2020



Svensk Sjöfarts verksamhetsberättelse

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 2020

Styrelseordförande: Håkan Johansson

VD: Rikard Engström

Referenser: Bisnis Analysis, Trafikanalys, Trafikverket, Svensk Sjöfart nyckeltal 2019–2020, UNCTAD Sjöfartsåret 2020

Publicerad av Svensk Sjöfart 2021



Innehållsförteckning

VD har ordet.....	6
2020 i korthet.....	12
Om den svenska sjöfartssektorn	16
Närings- och transportpolitik.....	20
Blå Tillväxt.....	24
Miljö och klimat.....	28
Sjösäkerhet, sjöfartsskydd och teknik.....	34
Forskning och innovation.....	40
Lighthouse.....	44
Organisation.....	48
Medlemmar.....	50



VD har ordet

År 2020 har varit något helt annat än ett vanligt år. Vi har tvingats vänja oss vid att leva i stor ovisshet och med en pandemi som har påverkat hela samhället. Vissa personer på ett mycket brutalt sätt. Många har fått sätta livet till och många, många fler är de anhöriga som fått bära på djup sorg under året. Många är också de företagare som fått se sina livsverk gå på knäna och man har tvingats till beslut som året innan verkade fullständigt osannolika.

Sjöfarten har ställts inför utmaningar av aldrig tidigare skadad omfattning; framförallt vad gäller besättningsbyten och mycket drastiskt minskade passagerartransporter. Även godstransporterna har påverkats när samhällen och industrier stängts ned helt eller delvis. Linjer har lagts ner, anställda har förlorat sina jobb och fartyg har lagts upp för att kostnadsminimera i väntan på bättre tider. Trots detta har vi inte förlorat hoppet utan är idag minst lika övertygade som vi var för ett år sedan om att den kvalitets- och sjöfart som svensk sjöfart står för i

”Närmre 90 procent av Sveriges handel med omvärlden transporteras med fartyg.”

ökad utsträckning kommer att efterfrågas när länder återigen öppnas och vi får lov att resa och uppleva saker tillsammans igen. Svensk sjöfart är del i en hållbar återstart av Sverige, Europa och världen. Kraven på transporter, från transportköpare och passagerare, kan komma att öka vilket är av godo för dem som ligger i framkant.

Något som blivit oerhört synligt under pandemin är hur viktig sjöfarten är för att samhället ska fungera. Närmre 90 procent av Sveriges handel med omvärlden transporteras med fartyg. Det innebär att nästan allt som lämnar och ankommer vårt avlånga land transporteras med fartyg. Över 30 miljoner passagerare reser med färjor till/från svensk hamn ett vanligt år. Det är lika många resenärer som SJ hade 2017.

Inom Svensk Sjöfart har vi medlemmar i tre segment; färje-oro-sjöfart, som transporterar både gods och passagerare, tank-

och bulksjöfart, som exempelvis transporterar spannmål och olika typer av drivmedel, samt specialsjöfarten som svarar för viktiga transporter som ambulansbåtar, kör



personal och reservdelar till vindkraftparker eller andra fartyg, lägger sjökablar för el eller kommunikation, eller inhämtar data om både havsbotten och havet. Alla dessa segment är viktiga för hela samhället i freds- såväl som i krigstid.

För att Sverige som nation ska vara konkurrenskraftig krävs att svenska rederier och svenskkontrollerade fartyg verkar under intermodalt och internationellt sett konkurrenskraftiga och långsiktigt stabila villkor. Svensk Sjöfart arbetar ständigt för att öka kunskapen om hur detta hänger ihop och vilka villkor som branschen har identifierat som centrala för att uppfylla transport-,

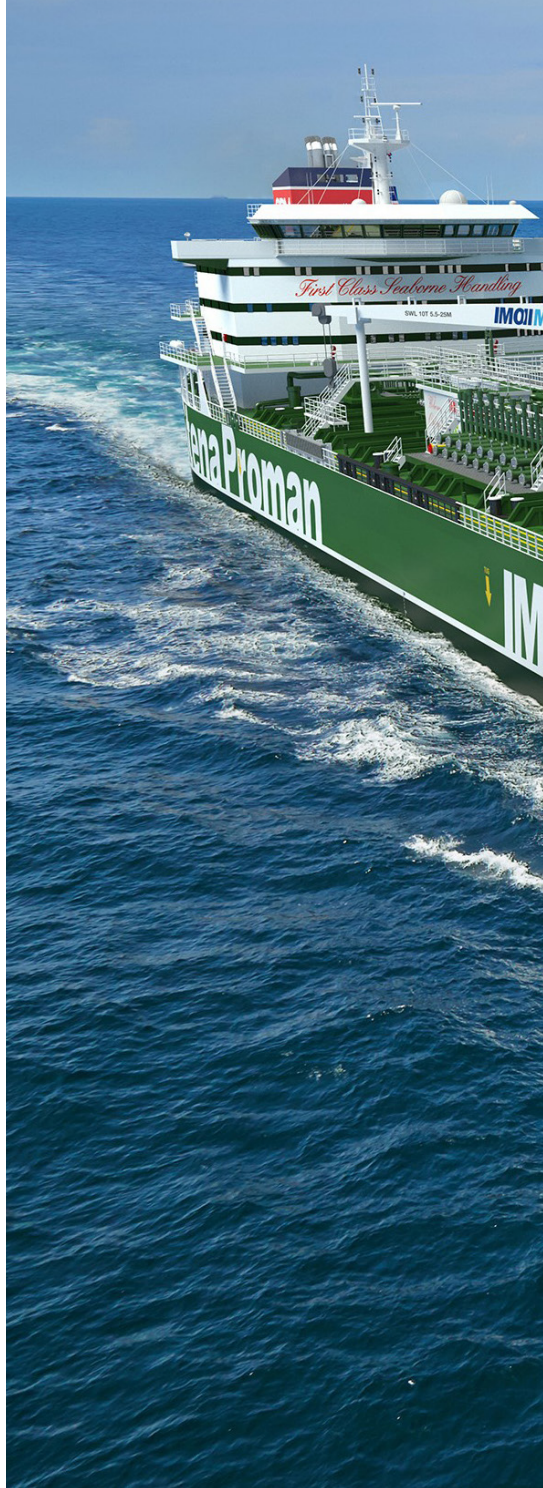
närings-, miljö- och klimatpolitiska mål. Sverige behöver sjöfarten.

Tillsammans med Seko Sjöfolk och Sjöbefälsföreningen driver vi, inom ramen för Blå Tillväxt, några frågor som är av central betydelse för mer svensk sjöfart. De prioriterade frågorna är att bredda tonnageskatten, att återställa nettomodellen och att en stämpelavgift ersätter stämpelskatten. De tre åtgärderna handlar om justeringar i redan befintliga system och skulle enligt både branschen och sjöfacken få positiva effekter som fler jobb och fler svenskflaggade fartyg.

Det finns en lång rad frågor som

Svensk Sjöfart driver, nationellt och internationellt, vid sidan av de tre ovan förstås. Dessa kopplar såväl till miljö/klimat, säkerhet som konkurrenskraft. I det senare fallet är Sjöfartsverkets farleds- och lotsavgifter eller hamnarnas dito minst viktiga. Sjöfarten är en del av lösningen till de breda samhällsutmaningarna. Ständigt utvecklas nya innovationer som ökar säkerheten ytterligare men också tar oss närmare visionen om noll skadliga utsläpp till luft och vatten år 2050. För att bidra till målet deltar Svensk Sjöfart bland annat i olika forskningsprojekt och vilka vi är med i kan du läsa om i denna skrift. Det arbete vi gör inom ECSA och ICS är också mycket betydelsefullt i sammanhanget.

Det är lätt att ta för givet att vi har mat på borden, varor i affärerna och en producerande industri som skapar arbetstillfällen – men faktum är att det är alla anställda inom sjöfarten som i mångt och mycket gör att vi kan sitta lugnt i båten och inte fundera på hur transportkedjan ser ut som tagit bananen till din hand, bordet till ditt kök eller kläderna till din garderob. Jag vill därför passa på att rikta ett stort tack till alla er som på något sätt arbetar inom sjöfarten! Genom ert arbete bidrar ni till att Sverige och världen fungerar trots att vi i drygt ett år levt i en förskräcklig pandemi – ert arbete är viktigare än någonsin tidigare!



Ca 90 procent av all
import och export
till och från Sverige
transporteras med
sjöfart.



2020 i korthet

7 februari – Klimat, godset och arbetsmiljö var i fokus under Transportstyrelsens sjöfartsseminarium. Svensk Sjöfart medverkade under seminariet och Carolina Kihlström berättade bland annat om Vågrätt och Svensk Sjöfarts likabehandlingsgrupp som bland annat arbetar med att ta fram diskussionsmaterial, medlemsworkshops och informationsmaterial.

17 februari – Svensk Sjöfart deltog på European Shipping Week och bland annat diskuterades kompetensförsörjning, säkerhet och klimatfrågor.

26 februari – Under Svensk Sjöfarts medlemsseminarium med tema sjösäkerhet presenterades föreningens arbete med incidentrapporteringssystemet ForeSea. Systemet erbjuder fartygen och rederierna ett konkret och effektivt verktyg att proaktivt kunna arbeta med sjösäkerhetsfrågor.

13 mars – Svensk Sjöfarts VD Rikard Engström hamnade på topp 10 på arbetsgivareföretagare som syns mest i media.

16 mars träffade Svensk Sjöfart infrastrukturministern med anledning av covid-19/corona och dess effekter på sjöfarten.

19 mars valde Wallenius SOL att bli medlem i Svensk Sjöfart.

JANUARI

23 januari – Svensk Sjöfart arrangerade en sjöfartslunch om framtida framdrivningsmedel.

FEBRUARI

28 februari – Svensk Sjöfarts, Seko Sjöfolks och Sjöbefälsföreningens samarbetsplattform Blå Tillväxt träffade infrastrukturminister Tomas Eneroth för att prata sjöfart.

MARS

27 mars – Svensk Sjöfart skrev i Altinget debatt om vikten av att politiska stödåtgärder införs.

Svensk Sjöfart 2020

- 27 remisser besvarades under året.
- 16 seminarier arrangerades eller medarrangerades av Svensk Sjöfart.
- 415 gånger nämndes svensk sjöfart i media, ordet sjöfart nämndes 2180 gånger.
- Svensk Sjöfarts tweets visades ca 206 500 gånger.
- 181 artiklar publicerades på Svensk Sjöfarts hemsida, sweship.se, och hade totalt 66 205 unika sidvisningar.
- 15 debattartiklar och 30 pressmeddelanden publicerades under året.



2 april - Transportsektorn skrev ett öppet brev till regeringspartierna om att det behövs ett riktat transportstöd.



6 april - Transportnäringen och Svensk Sjöfart publicerade en debattartikel i GP Debatt om att transportföretagen behöver ett riktat stöd för att överleva.

APRIL

9 april skrev Svensk Sjöfart och Åkeriföretagen i Nya Werm-lands-Tidningen debatt om att transportstöd behövs till de samhällskritiska färjorna.

23 april - Under Svensk Sjöfarts öppna årsmötesseminarium samlades över 100 personer, men till skillnad från de tidigare 113:e årsmötena genomfördes årets årsmötesseminarium online på grund av coronapandemin.

6 maj - Tallink Siljas VD Marcus Risberg och Svensk Sjöfarts VD Rikard Engström intervjuades av Dagens Industri med anledning av den bekymmersamma situation rederier befann, och befinner, sig i på grund av covid-19 och att en tillfällig sjöfartsstödsförordning inte införts.

MAJ

20 maj - En ny studie från den europeiska redareföreningen, ECSA, visar att sjöfarten påverkats mycket negativt av coronakrisen.



26 maj - Svensk Sjöfart leder ett nytt forskningsprojekt för ökad säkerhet inom Roro-sjöfarten.



8 juni - Sjöfartsverket meddelar att man avser senarelägga avgiftshöjningar i minst fyra månader på grund av covid-19.

JUNI

15 juni - Infrastrukturminister Tomas Eneroth höll en pressträff tillsammans med Folkhälsomyndighetens chefsjurist Bitte Bråstad, Svensk kollektivtrafiks vd Helena Leufstadius, SJs vd Madeleine Raukas och Svensk Sjöfarts vd Rikard Engström. Svensk Sjöfart informerade bland annat om sjöfartens uppdaterade riktlinjer och branschstandard för säkert resande.

15 juni - Tillsammans med stödpartierna Centerpartiet och Liberalerna föreslår regeringen att Sjöfartsverket får 300 miljoner i ägartillskott för att täcka förlusterna för 2020.



26 juli – Svensk Sjöfart, Chalmers och Transportföretagen skrev i GP Debatt om vikten av ökade anslag till sjöfartsutbildningarna.

JULI

AUGUSTI



27 augusti – Svensk Sjöfart, Göteborgs universitet och Transportföretagen skrev i Mariestadstidningen debatt om att det blå är en förutsättning för en grön omstart.

4 september – Svensk Sjöfart träffade den nya statssekreteraren på Infrastrukturdepartementet Malin Cederfeldt Östberg. Vid mötet gavs en kort beskrivning över läget för sjöfarten dels utifrån nuvarande tämligen akuta Corona-situation men också mer trendmässigt över vilka satsningar som gjorts och görs i branschen för att sjöfarten ska bli mer hållbar ur alla aspekter.

14 september – Efter 40 år har Transportstyrelsen gett ett förslag på att uppdatera sjöfartens lotsningsregler; ett arbete som tagit fyra år att genomföra. Det nya systemet föreslås vara riskbaserade, något som branschorganisationen Svensk Sjöfart välkomnar. Svensk Sjöfart föreslår också ett införande av en permanent revideringsgrupp som skulle möjliggöra att lotsningen kontinuerligt hänger med i den tekniska utvecklingen.

SEPTEMBER

30 september – Projektet "Digitalt anlöp" startas. Projektet leds av Sjöfartsverket och branschorganisationerna Svensk Sjöfart, Sveriges Hamnar, Sveriges Skeppsmäklareförening och Näringslivets transportråd medverkar i projektet. Programmet syftar till att genomföra digitala satsningar för smartare och mer effektiva anlöp.



Sjöfartspolitik 2020

- Under den allmänna motionstiden lämnade riksdagspolitiker in förslag inom alla områden som riksdagen beslutar om. Totalt har 73 förslag som nämnt sjöfart lämnats in av riksdagspolitiker från samtliga partier. Moderaterna är det parti med flest förslag gällande sjöfarten, följt av Socialdemokraterna och Kristdemokraterna. Bland de olika riksdagspartiernas motioner föreslås bland annat tillsättandet av ett sjöfartsråd, expansion av marintekniska industrin och avskaffande av farledsavgifterna.
- 7 skriftliga frågor skickades in under året som nämnde ordet sjöfart.



OKTOBER

13 oktober – Fairway Forward, Svensk Sjöfarts forsknings-samverkan med bl.a Rederierna i Finland, arrangerade årets digitala konferens som lyfter flera nya exempel på best practice för en smart, säker och grön sjöfart.



NOVEMBER

6 november – Svensk Sjöfart arrangerade ett webinar där de stora nationella planerna och strategierna var i fokus. Under webinaret presenterades senaste nytt för godsstrategin och uppföljning av den maritima strategin samt den kommande infrastrukturplanen.

13 november – Svensk Sjöfarts VD Rikard Engström och Ragnar Johansson, VD Wallenius SOL svarade på en debattartikel från Sjöfartsverkets generaldirektör Katarina Norén om att farleds- och lotsavgifterna står för en mycket stor andel av de totala kostnaderna för ett rederi.

20 november – Svensk Sjöfarts öppna höstmöte "Sjöfartens roll i den gröna återstarten" arrangerades med bl a infrastrukturministern och generaldirektörerna för Sjöfartsverket respektive Transportstyrelsen på talarlistan.

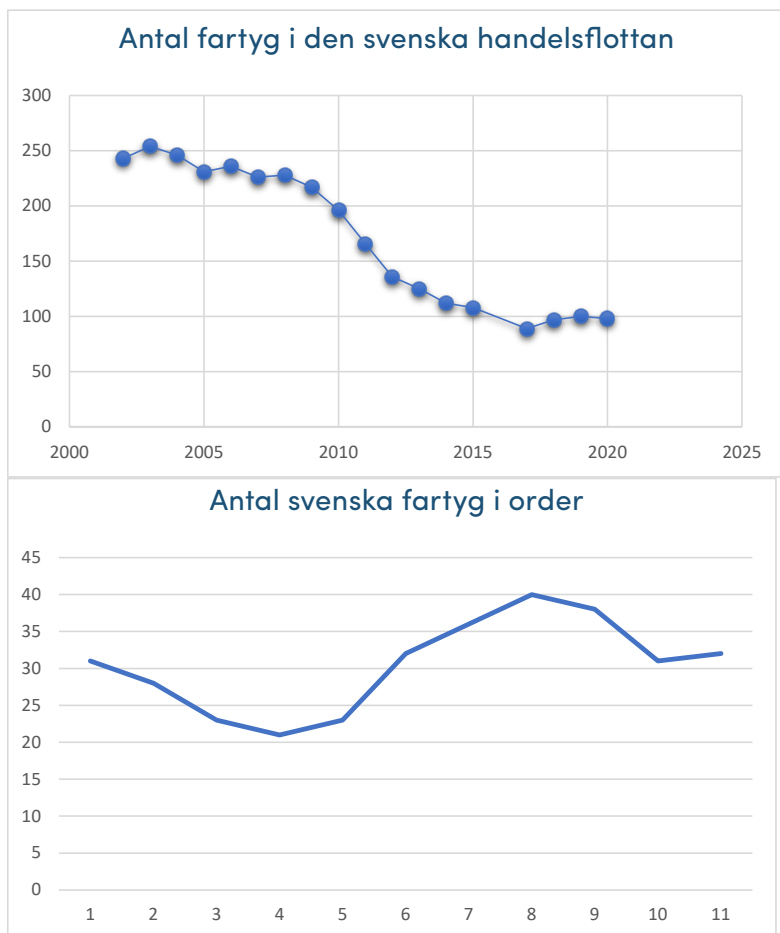
DECEMBER

7-10 december – Svensk Sjöfart arrangerade en digital utbildningsvecka om sjöfart för myndighetspersonal och nyanställda inom sjöfarten.



9 december – Svensk Sjöfart medverkar i ett nystartat projekt som ska använda AI för energiefektivisering.

Om den svenska sjöfartssektorn

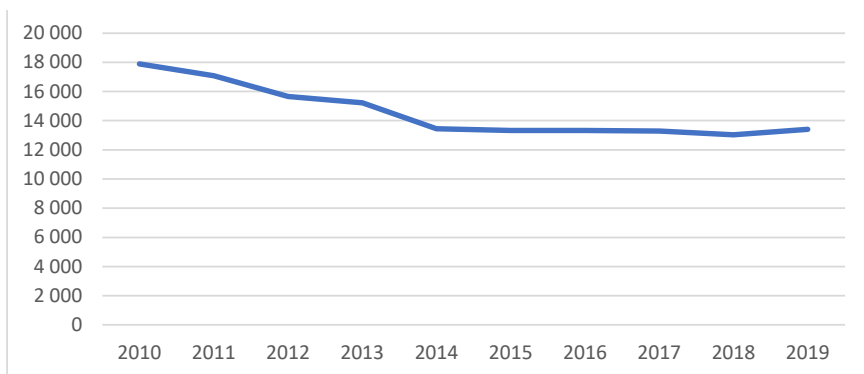


-4 % minskade godsviketen under 2020 jämfört med 2019.

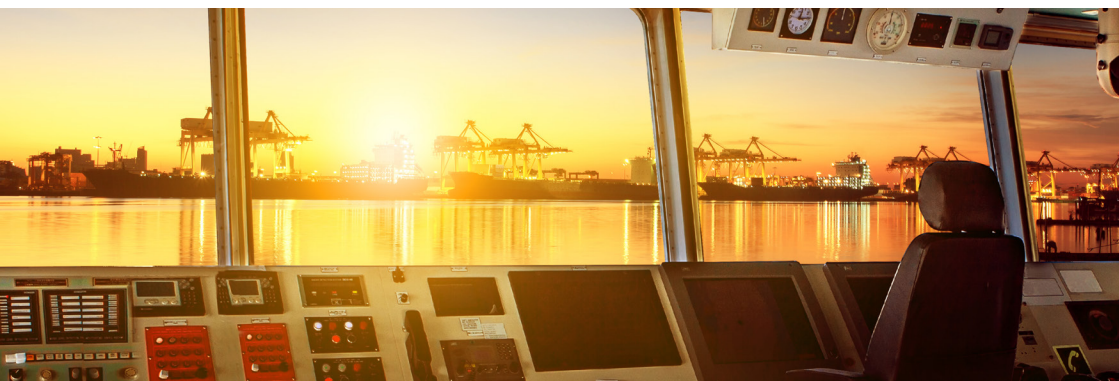
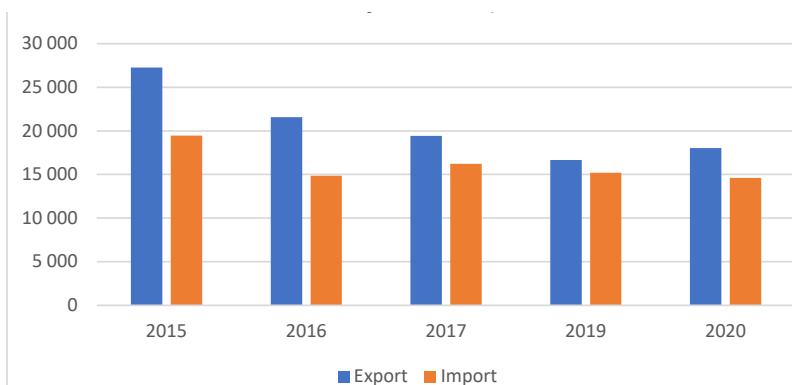
- 65 % minskade antalet passagerare i inrikes och utrikes trafik under 2020.

-26 % minskade antalet anlöp under hela 2020 jämfört med 2019.

Sjömän med minst en registrerad påmönstring på svenskflaggat fartyg respektive år totalt (inkl. TAP)



Svenska sjöfartstjänster mot omvärlden (valutor i miljoner SEK)



Ca 160 miljarder kronor omsätter den maritima näringen varje år och näringen står för ungefär 2,2 procent av den totala nettoomsättningen i Sveriges näringsliv.



Närings- och transportpolitik

Den svenska sjöfartsnäringen är av stor betydelse för Sverige. Under ett vanligt år transporterar sjöfarten ca 90 procent av alla varor till och från Sverige, 30 miljoner passagerare och sysselsätter cirka 100 000 människor – sjöfarten är också nödvändig för svensk besöksnäring och industrins konkurrenskraft. Dessutom omsätter den maritima näringen varje år ca 160 miljarder kronor och står för ungefär 2,2 procent av den totala nettoomsättningen i Sveriges näringsliv. Men det här året har inte varit ett vanligt år. Sjöfarten har påverkats kraftigt av pandemin och året har kantats av flera stora händelser gällande närings- och transportpolitik.

Sjöfart och corona

Coronapandemin lamslog samhällen, stängde gränser, restriktioner infördes och det kraftiga tappet i besökare till och från Sverige har drabbat sjöfarten och framförallt färjenäringen mycket hårt. Antalet anlöp till och från Sverige under året och minskade med ca 15 procent. Passagerarantalet minskade med 90 procent i

april och totalt tappade branschen 65 procent under 2020, och på vissa linjer i betydligt högre utsträckning, under 2020. Under pandemin har effekterna av stängda gränser, restriktioner och ett minskat resande inneburit stora ekonomiska konsekvenser för många rederier.

Ett antal frågor har varit av stor betydelse för rederierna, däribland korttidspermitteringsstödet (inklusive att ombordanställda ska kunna omfattas av stödet) och tillgång till kortsiktiga krediter. Även omställningsstödet är en viktig fråga för många aktörer i samhället, men dess utformning har gjort att många rederier endast delvis kunnat ta del av stödet eftersom fasta kostnader kopplade till fartygen ägda inom en annan del av koncernen inte kunnat räknas in i stödet. Svensk Sjöfart arbetade därför intensivt hela året

***"Passagerarantalet
minskade med
90 procent i april och
totalt tappade branschen
65 procent"***

med att informera om och verka för att olika stöd ska fungera också för sjöfartens speciella förutsättningar, bland annat genom debattartiklar,

nyhetsartiklar, möten med infrastrukturministern och andra beslutsfattare.

Uppmaningar för konkurrenskraftig sjöfartssektor:

- Säkerställ att vi får en grön tonnageskatt som även gör det möjligt att bedriva trafik på Sverige med svenska fartyg och för specialsjöfarten.
- Ersätt stämpelskatten med en stämpelavgift.
- Återställ nettomodellen.
- Ge Sjöfartsverket anslag som speglar den politiska ambitionen och gör isbrytningen anslagsfinansierad så att ytterligare höjningar kan undvikas.

Farleds- och lotsavgifter

Sjöfartsverkets farleds- och lotsavgifter har varit en viktig fråga för Svensk Sjöfart sedan länge. Avgifterna har en negativ påverkan på sjöfartens konkurrenskraft. Under år 2020 aviserade Sjöfartsverket att man önskade höja avgifterna, något som Svensk Sjöfart och andra organisationer motsatte sig då sjöfarten på grund av coronapandemin redan befann sig i en utsatt situation. I slutet av året beslutade Sjöfartsverket att vänta med beslut om höjningar till februari 2021.

Sjöfartsverkets ekonomiska situation är en viktig del för att förändra situationen långsiktigt. Riksdagen beslutade bland annat att utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets

verksamhets- och finansieringsform i syfte att hitta en bättre myndighetsorganisation och finansiering än den nuvarande samt att se över miljödifferenteringen av farledsavgifterna för att säkerställa att utformningen av dessa skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder utan att missgynna sjöfarten som transportslag. Sjöfartsverket fick under året 300 miljoner kronor för att mildra effekterna av coronakrisen. Regeringen, Centerpartiet och Liberalerna har gemensamt beslutat om tillskottet. Däremot har inget tillskott getts för år 2021. Nu är det viktigt att faktiska förändringar sker för att sjöfarten ska kunna växa.

Specialsjöfarten i fokus

På grund av specialsjöfartens speciella karaktär har nationella regler inte alltid anpassats till denna del av sjöfarten, varför dessa rederier haft svårt att etablera sig i Sverige. Under året har Transportstyrelsen publicerat en ny rapport som analyserar åtgärder som krävs för att stärka segmentet. Bland annat föreslår man att specialsjöfarten får en fokalpunkt. Svensk Sjöfart har under året påpekat att det är viktigt att specialsjöfarten omfattas av motsvarande skatteregler som annan sjöfart.

Viktiga händelser:

- **18 mars** - Coronaviruset slog hårt mot den svenska sjöfartssektorn och den 18 mars kom beskedet att regeringen utökade Exportkreditnämndens ram med 50 miljarder, något som välkomnades av sjöfartsbranschen.
- **24 april** - Riksdagen beslutade om tillkännagivande om en översyn av Sjöfartsverkets verksamhet och finansiering samt att se över miljöincitamenten för farledsavgifterna; detta för att avgifterna ska styra mot ökad hållbarhet och inte missgynna sjöfarten som trafikslag.
- **15 juni** - Sjöfartsverket får 300 miljoner kronor under 2020 för att mildra effekterna av

coronakrisen. Regeringen, Centerpartiet och Liberalerna har gemensamt beslutat om tillskottet.

- **6 juli** - Birka Cruises meddelade att man lägger ned på grund av coronapandemins effekter.

***"Det är viktigt att
specialsjöfarten omfattas
av tonnageskatten"***

• **17 juli** beslutades det tillfälligt anpassade sjöfartsstödet. Svensk Sjöfart arbetade under våren intensivt tillsammans med flera enskilda rederier men också i samverkan med andra parter för att lösningen skulle komma på plats.

- **13 augusti** - Transportstyrelsen publicerade en ny rapport som analyserar åtgärder som krävs för att stärka specialsjöfarten i Sverige. Svensk Sjöfart välkomnade rapporten samt att myndigheten lyfter vikten av specialsjöfarten.
- **26 november** - Regeringen beslutade att utöka uppdraget för den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart till att också innefatta uppdraget att genom dialog med hamnarna skapa incitament för överflyttning av gods från väg till sjöfart och stärka sjöfartens konkurrenskraft.
- **15 december** - Regeringen med-

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

”Rederier får ökad förutsägbarhet”

hantera konjunktursvängningar och investeringar på ett 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

delade att man önskar förlänga det tillfälligt anpassade sjöfartsstödet, en fråga som är av stor vikt för sjöfarten och något som bland annat Blå Tillväxt påpekat. Förslaget, som nu skickats för godkännande till EU-kommissionen, innebär att stödet förlängs från den 1 januari 2021 till och med den 30 juni 2021.

Blå Tillväxt – Tillsammans för en konkurrenskraftigare sjöfart

Svensk Sjöfart har under året fortsatt med det nära samarbete vi haft under flera år med Seko Sjöfolk och Sjöbefälsföreningen under namnet Blå Tillväxt. Coronapandemin har aktualiserat de frågor som Blå Tillväxt gemensamt identifierat som nödvändiga för en långsiktigt konkurrenskraftig och hållbar sjöfart såväl under svensk flagg som under annan flagg men i svenskkontrollerad verksamhet.

De tre frågor som Blå Tillväxt identifierat som prioriterade att Sverige genomför är:

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

Viktiga händelser:

- **22 januari** – Blå Tillväxt skriver en debattartikel i GP med uppmaningen till regeringen om att gå från ord till handling i de sjöfartspolitiska frågorna.
- **27 februari** – Blå Tillväxt träffade infrastrukturminister Tomas Eneroth för att prata sjöfart och vilka politiska åtgärder som behövs för att den svenska sjöfarten ska kunna stärkas.
- **5 mars** – Blå Tillväxt träffade Trafikutskottet för att ge mer

information om sjöfartens situation och hur potentialen kan tillvaratas.

- **25 mars** – Blå Tillväxt skickar brev till regeringen med förslag om långsiktiga åtgärder för att möta den ekonomiska nedgången inom sjöfarten efter utbrottet av COVID-19.
- **29 april** – Blå Tillväxt anordnar ett sjöfartspolitiskt onlinesamtal med riksdagsledamöter för att diskutera behovet av akuta pandemirelaterade åtgärder men också mer långsiktiga justeringar för stärkt konkurrenskraft.
- **2 juni** – Regeringen föreslår att genomföra en efterfrågad tillfällig justering av sjöfartstödsförordningen till följd av Covid-19.
- **17 juli** beslutade regeringen om det tillfälligt anpassade sjöfartsstödet. Svensk Sjöfart arbetade under våren intensivt tillsammans enskilda rederier men också med bland annat Blå Tillväxt, för att lösningen skulle komma på plats.
- **31 augusti** arrangerade Blå Tillväxt ett sjöfartspolitiskt webinar med Trafikutskottet. Politiker som deltog var Johan Büser (S), Anders Hansson (M), Jimmy Ståhl (SD), Magnus Jacobsson (KD), Jessica Thunander (V), Mikael Larsson (C) och Helena Gellerman (L).

Faktaruta – Varför svenskflaggade fartyg?

Antalet svenskflaggade fartyg är viktigt för Sverige som helhet. Sverige är helt beroende av sjöfart för handel och genom svenskflaggade fartyg säkerställs tillgång till sjöfartskompetens i Sverige. Under kristider kan det även vara viktigt med svenskflaggade fartyg. Genom att ha en egen stark svenskflaggad flotta kan Sverige dessutom, med ökad pondus, påverka sjöfarten globalt gällande exempelvis miljö- och klimatfrågor, säkerhet och ekonomi. Fler svenskflaggade fartyg genererar också ökade skatteintäkter och fler jobb till Sverige inom hela den maritima näringen – helt enkelt är svenskflaggade fartyg en mycket bra affär för Sverige. Idag är cirka 25 procent av de svenskkontrollerade fartygen svenskflaggade och för att öka antalet krävs inte minst att de tre prioriterade frågorna som Blå Tillväxt driver realiseras.

”Antalet svenskflaggade fartyg är viktigt för Sverige som helhet.”

- **Oktober** – Under den allmänna motionstiden i Riksdagen är det flera ledamöter som lyfter de prioriterade frågor som Blå Tillväxt återkommer till: Återställ nettomodellen och skapa långsiktigt stabila villkor, Utveckla tonnageskatten och Ersätt stämpelskatten med en stämpeavgift.
- **28 oktober** – Blå Tillväxt skrev i Gotlands Allehanda om hur hårt sjöfarten påverkats av coronapandemin och att åtgärder krävs för att sjöfarten ska klara pandemin. Den mest akuta åtgärden är att förlänga den tillfälliga förordningen av sjöfartsstödet till och med december 2021.
- **3 december** – Blå Tillväxt träffade infrastrukturminister Tomas Eneroth digitalt för att prata

om sjöfartens situation återigen med fokus på sjöfartsstödet.

- **15 december** – Regeringen meddelade att man önskar förlänga det tillfälligt anpassade sjöfartsstödet, en fråga som är av stor vikt för sjöfarten och något som bland annat Blå Tillväxt påpekat. Förslaget, som godkändes av EU-kommissionen, innebär att stödet förlängs från den 1 januari 2021 till och med den 30 juni 2021.



BLÅTILLVÄXT

Ett normalstort fartyg
kan transportera ungefär
lika mycket som
300–600 lastbilar.



Miljö och klimat – hur når vi målen?

Sjöfarten är ett av de mest energieffektiva trafikslagen tack vare dess möjlighet att transportera stora mängder varor och passagerare i förhållande till dess utsläpp. Det är därför inte konstigt att regeringen har som mål att öka överförflyttningen av godstransporter från väg till sjöfart och järnväg. Den svenska sjöfarten ligger också långt fram i utvecklingen internationellt och Svensk Sjöfart har som första redareförening i världen antagit en vision om noll skadliga utsläpp till luft och vatten år 2050 och strävar ständigt efter att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan.

Miljöstyrning genom farledsavgifter

En viktig fråga för Sveriges rederier är miljöstyrningen av farledsavgifterna. Idag finansieras Sjöfartsverket huvudsakligen av de avgifter som handelssjöfarten betalar. Sjöfartsverkets farledsavgiftsmodell har av flera aktörer kritiserats för att försämra sjöfartens konkurrenskraft och sakna fungerande miljöstyrning. Under 2020 beslutade riksdagen att se över miljödifferentieringen av farledsavgifterna för att säkerställa att utformningen av dessa skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder utan att missgynna sjöfarten som transportslag.

Långväga resors klimatpåverkan

År 2020 fick myndigheten Trafikana-

lys i uppdrag av regeringen att utreda hur långväga resor bör redovisa resans klimatpåverkan, exempelvis för att passagerare ska kunna jämföra olika resors klimatpåverkan vid köp av resa. Frågan är mycket komplex då fartyg som transporterar passagerare ofta också transporterar gods. Att räkna ut utsläpp per passagerare kan därmed riskera att ge en felaktig bild av de faktiska utsläppen. Svensk Sjöfart har under året arbetat aktivt med frågan och påpekat att det är av stor vikt att beräkningar som används görs enligt de redan befintliga sätt som sjöfarten rapporterar utsläpp på.

EU fokuserar på klimatet

Under året har EU:s beslutsfattare haft fokus på sjöfart och klimat. Bland annat när EU:s alla transportministrar träffades och publicerade en deklaration om hållbar sjöfart. Rapporten visar både på utmaningar och att transportministrarna ser industrins ambitioner gällande hållbarhetsfrågorna. På EU-nivå arbetar Svensk Sjöfart framförallt med klimatfrågan genom den europeiska redareföreningen ECSA.

Globalt – IMO

Svensk Sjöfart har under året påpekat vikten av att globala regler införs för sjöfarten då sjöfarten är global i sin natur. De globala reglerna diskuteras och beslutas i FN:s

internationella sjöfartsorganisation, IMO, som under 2020 bland annat diskuterat miljö- och klimatfrågor. Redan 2018 beslutades om att anta en klimatstrategi för sjöfarten. För att uppnå klimatmål har industrin under 2019 och 2020 presenterat ett förslag om att skapa en global forskningsfond, vilket diskuterades under

IMO:s kommitté för miljö- och klimatfrågor (Marine Environment Protection Committee, MEPC) hösten 2020. Det beslutades att skjuta fram beslutet om en global forskningsfond till år 2021. Enligt förslaget skulle den globala forsknings- och innovationsfonden leda till 5 miljarder SEK/år används för att lösa den globala sjöfartens klimatutmaning. Fartygen skulle då bidra till fonden med 2 US dollar per ton förbrukat fartygsbränsle och fonden skulle administreras av en styrelse som tillsätts av IMO. Precis som den europeiska redareföreningen, ECSA, och den internationella redareföreningen, ICS, stödjer Svensk Sjöfart förslaget om en global forskningsfond.

Andra frågor som varit aktuella på global nivå under året handlar bland annat om ett energieffektiviseringsindex (EEXI) för existerande fartyg inklusive reduktionsmål. Man

har också beslutat att införa operativa krav som innebär att man på olika sätt skärper kraven i fartygs energieffektivitetsplaner i syfte att

minska utsläppen ytterligare. De nya kraven förväntas träda ikraft år 2023.

Viktiga händelser:

- **1 januari** - Tuffare svavelregler trädde i kraft. Dessa tuffare regler välkomnades av

Svensk Sjöfart vars medlemmar i stor utsträckning redan levt med hårdare regler inom det så kallade SECA-området under många år.

- **23 januari** - Svensk Sjöfart arrangerade en sjöfartslunch om framtida framdrivningsmedel.
- **16 mars** - Under EU:s "High Level Maritime Ministerial Conference", då alla EU:s transportministrar träffades och diskuterade sjöfart, publicerades deklARATIONEN "Towards a carbon-neutral, zero accidents, automated and competitive EU Waterborne Transport Sector".
- **24 april** - Riksdagen beslutade om tillkännagivande om en översyn av Sjöfartsverkets verksamhet och finansiering samt att se över miljöincitamenten för farledsavgifterna; detta för att avgifterna ska styra mot ökad hållbarhet och inte missgynna

sjöfarten som trafikslag.

- **11 maj** - Den svenska sjöfartssektorn miljö- och klimatarbete lyftes i P4 Halland där bland annat Svensk Sjöfarts VD Rikard Engström intervjuas.
- **2 juni** presenterade Energimyndigheten slutrapporten i regeringsuppdraget att samordna omställningen till fossilfri transportsektor, med stöd av Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys, Naturvårdsverket och Boverket. Tillsammans har myndigheterna tagit fram en strategisk plan för omställningen och sektorspecifika planer för sjöfarten. I fokus för slutrapporten står transportsektorns arbete för fossilfrihet och klimatmål.
- **9 juni** - EU:s ministerråd antog slutsatser om vattenburna transporter i rapporten "EU Waterborne Transport Sector – Future outlook: Towards a carbon-neutral, zero accidents, automated and competitive EU Waterborne Transport Sector". Ministerrådet framhåller bland annat vikten av de ombordanställdas arbete och vikten av att leveranskedjor fungerar.
- **15 oktober** - Regeringen meddelade att man avser att öka tempot i elektrifieringsarbetet. Ett led i arbetet är tillsättandet av en elektrifieringskommission där bland annat Niclas Mår-

*"Ministerrådet
framhåller vikten
av att leveranskedjor fungerar."*

tensson, VD Stena Line, och Elvir Dzanic, VD Göteborgs Hamn, deltar.

- **27 oktober** - Regeringen gav Miljömålsberedningen ett tilläggsuppdrag att föreslå en samlad strategi för att minska klimatpåverkan från konsumtion i syfte att nå en klimatomfattigt hållbar konsumtion på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt. Flera av förslagen berör sjöfarten. Bland annat ska Miljömålsberedningen utifrån en analys av sjöfartens klimatpåverkan och möjligheter till utsläppsminskningar ge förslag på möjliga etappmål för sjöfartens klimatpåverkan.
- **16-20 november** arrangerades International Maritime Organisations (IMO) miljökommittés 75:e möte och bland annat diskuterades regler kring barlastvatten, etablerandet av en maritim forskning- och innovationsfond samt energieffektiviseringskrav för den befintliga världshandelsflottan.
- **30 november** - Svensk Sjöfarts miljö- och klimatansvarige Fredrik Larsson skriver i Borås Tidning om sjöfartens klimatarbete som replik på europaparlamentarikern Jytte Gutelands kritiska debattartikel.

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 utsläppsrapporteringssystem med IMO:s motsvarighet.
- Ta fram reduktionsåtgärder av växthusgaser på global basis.

År 2020 skapade
sjöfarten en ny
branschstandard för
säkert resande.



Sjösäkerhet, sjöfartsskydd och teknik

Sjöfarten är ett av de säkraste trafikslagen och sjösäkerhetsfrågorna är en del av kärnan i rederiernas verksamhet. Under det gångna året har säkerheten i och med covid-19 varit högsta prioritet i alla delar av samhället samt varit i fokus för rederiernas interna arbete och samarbetet inom föreningen.

Covid-19 – Branschstandard för säkert resande

Svensk Sjöfart har under året tagit fram en helt ny branschstandard för säkert resande. Genom den nya branschstandarden överenskomms gemensamma rutiner för att så långt som möjligt undvika att passagerare och personal, ombord och i terminalerna, skall smitta eller smittas av andra. Innan rutinerna fastslogs, diskuterades de med Transportstyrelsen, Folkhälsomyndigheten, de fackliga organisationerna och Skärgårdsredarna. Branschstandarden presenterades och lanserades på regeringens presskonferens i mitten av juni och publicerades på flera myndigheters hemsidor.

Under hela Corona-krisen har föreningen haft en mycket tät dialog med Transportstyrelsen som varit sjöfarten till stor hjälp i ett stort antal ope-

rativa frågor. Föreningen har deltagit i Trafikverkets samverkansorgan för civilförsvaret, TPSAMS, där lägesbild från hela transportsektorn har tagits fram som underlag till den nationella krisledningen.

Besättningsbyten

För att 90 procent av alla varor ska kunna transporteras via fartyg är de ombordanställda centrala och både IMO och EU påminde och underströk under året att sjömän är samhällsviktig personal. Under coronapandemin har gränser stängts och besättningsbyten försvårats kraftigt. Globalt har rapporter kommit om att upp till 400 000 sjömän suttit fast ombord utan möjlighet att mönstra av. I Sverige har besättningsbyten fungerat relativt väl tack vare myndigheternas och framförallt Transportstyrelsens arbete.

”En helt ny branschstandard för säkert resande.”

Lotsning

Efter 40 år och 4 års arbete har Transportstyrelsen under året gett ett förslag på att uppdatera sjöfartens lotsningsregler. Det nya systemet föreslogs vara riskbaserade, något som branschorganisationen Svensk Sjöfart välkomnar. De rederier som genom sin besättning, sina fartyg och sina kvalitetssystem investerar i hög sjösäkerhet, mås-

Uppmaningar för en säker sjöfart:

- Anpassning till internationella regler måste fortsätta.
- Säkerställ att investeringar i säkerhet och miljö blir en konkurrensfördel.

te kunna få tillgodoräkna sig detta. Svensk Sjöfart föreslog i sitt remiss-svar införandet av en permanent revideringsgrupp som ska möjliggöra att lotsreglerna utvecklas utifrån bl.a. incidentrapporter och den tekniska utvecklingen.

Ökad säkerhet i framtiden

ForeSea är ett informationssystem för olyckor, "nästan-olyckor" och avvikelser vars primära syfte är att förebygga sjöolyckor och förbättra sjösäkerheten. Systemet erbjuder fartygen och rederierna 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 baserade på en bred bas av riktiga data från en hel bransch. Under året har Svensk Sjöfart arrangerat ett seminarium om arbetet och genom ökat engagemang från medlemmar har antalet

rapporter till systemet ökat betydligt under 2020. Underlaget i systemet har under året bland annat används för att ta fram en Cyber Security Risk Assessment.

Viktiga händelser:

- **9 januari** - Under konferensen "Transportforum" presenterade Svensk Sjöfart vid sessionen med temat säker sjöfart arbetet inom ForeSea där fokus är ökad säkerhet genom rapportering och kunskapsdelning avseende olyckor och nästan-olyckor.
- **3 februari** - Råd om sjöfart och coronaviruset publicerades av den internationella redarföreningen, ICS.
- **17 februari** - Svensk Sjöfart deltog på European Shipping Week och bland annat

"Under corona-pandemin har gränser stängts och besättningsbyten försvårats kraftigt."

diskuterades kompetensförsörjning, säkerhet och klimatfrågor. Svensk Sjöfart presenterade under seminarierna "Waves of Change: Future Proofing – Skills and Safety" och "Facilitating se-

afarer travel and onshore leave”.

- **26 februari** - Under Svensk Sjöfarts medlemsseminarium med tema sjösäkerhet presenterades föreningens arbete med incidentrapporteringssystemet ForeSea. Systemet erbjuder fartygen och rederierna ett konkret och effektivt verktyg att proaktivt kunna arbeta med sjösäkerhetsfrågor.
- **3 mars** - Svensk Sjöfart arrangerade en sjöfartslunch om Cyber Risk Management. IMO:s resolution ”Maritime cyber risk management in safety management systems” tydliggör att rederiers säkerhetsledningssystem bör ta hänsyn till cyber-riskhantering i enlighet med ISM-koden, senast vid den första årliga verifieringen av rederiets ”Document of Compliance” efter den 1 januari 2021.
- **5 mars** - Internationella redareföreningen publicerade uppdaterade riktlinjer för covid-19/corona.
- **26 mars** - För att underlätta situationen för aktörerna inom sjöfarten vidtog Transportstyrelsen tillfälliga åtgärder inom avgiftsområdet.
- **26 mars** - Coronavirusets spridning innebar (och innebär fortfarande) en stor påfrestning för

sjöfartsbranschen. För att underlätta för sjöfarten förlängdes därför giltighetstiden för sjömäns intyg och fartygs certifikat i 6 månader.

- **1 maj** - Sjöfarten signalerade över hela världen för att uppmärksamma alla de 1,6 miljoner sjömän som arbetar ombord för att transportera samhällsviktiga

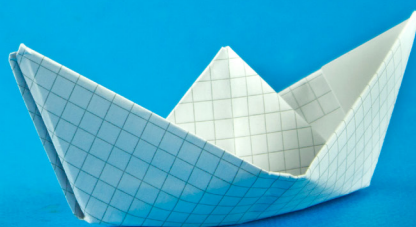
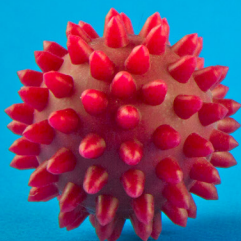
varor som bland annat mediciner, bränslen och mat.

- **12 juni** - Sjöfarten antar gemensam branschstandard för säkert

”Sjöfarten signalerade över hela världen för att uppmärksamma alla de 1,6 miljoner sjömän som arbetar ombord för att transportera samhällsviktiga varor som bland annat mediciner, bränslen och mat.”

resande.

- **15 juni** - Infrastrukturminister höll en pressträff tillsammans med Folkhälsomyndigheten, Svensk kollektivtrafik, SJ och Svensk Sjöfart där bland annat Svensk Sjöfarts nya branschstandard för säkert resande presenterades.
- **15 juni** - I ett pressmeddelande skriver regeringen att man föreslår att tillsyn av fartyg och service av fartygsutrustning som annars ska ske senast den 1 september 2020, ska få anstå i 6 månader. Det betyder att rederier kan fortsätta att använda fartyg och utrustning som annars skulle ha behövt genomgå tillsyn.



- **23 juni** - Den viktigaste texten och riktlinjerna för alla som arbetar inom tanksjöfarten heter "International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals" och förkortas med ISGOTT. Nu har en uppdatering av riktlinjerna kommit – för första gången sedan 2006.
- **25 juni** - "Day of the Seafarer" är en dag instiftad av FN:s sjöfartsorganisation IMO och syftar till att uppmärksamma ombordanställda runtom i världen. Årets kampanj framhåller vikten av att medlemsstaterna definierar ombordanställda som samhällsviktiga och möjliggör för dem att resa inom och mellan länder.
- **20 augusti** - Regeringen beslutade om att förlänga giltighetstiden för handlingar och ändrade tillsynsperioder inom sjöfartsområdet. Regeringens beslut innebär att handlingars giltighetstid löper ut under innevarande år förlängdes med nio månader.
- **27 augusti** - Transportstyrelsen fick i uppdrag att utreda och förbättra arbets- och levnadsförhållandena ombord som en konsekvens av de fartygsolyckor som inträffade bl.a. sommaren 2018.
- **19 november** - Försvarsmakten bjöds in på föreningens sektionsgemensamma möte som ett led i det fördjupade samarbetet.
- **25 november** - Transportstyrelsen beslutade att inte höja sina avgifter för 2021.
- **11 december** - Transportstyrelsen införde tillfälliga riktlinjer för fartygsförlagd utbildning.
- **18 december** - Regeringen meddelade att man har beslutat att ytterligare en gång förlänga giltighetstiden för sjömäns intyg och fartygs certifikat.

Svensk Sjöfart har prioriterat fem forskningsområden:

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



Forskning och innovation

Svenska rederier satsar stort på forskning och innovation, bland annat genom deltagande i det maritima kompetenscentret Lighthouse, men också genom innovationsarbete inom den egna organisationen. Sedan 2019 allokeras 100 miljoner kronor till sjöfartsforskning hos Trafikverket, något som efterfrågats av branschen som identifierat forskning som en viktig del för att uppnå hållbarhetsmålen.

Forskningsproposition

Under året har regeringen presenterat forsknings- och innovationspropositionen "Forskning, frihet, framtid – kunskap och innovation för Sverige". Enligt förslaget ska anslagen till forskning ökas och redan 2021 med 3,4 miljarder kronor. För att möta samhällsutmaningar pekar regeringen ut fem områden för strategiska satsningar; Klimat och miljö, Hälsa och välfärd, Demokrati och ett starkt samhälle, Digitalisering och Kompetensförsörjning och arbetsliv. Svensk Sjöfart ser att flera viktiga områden lyser med sin frånvaro – bland annat transportforskning och har arbetat för att sprida information om hur viktig sjöfartsforskningen är för att uppnå hållbarhetsmål.

"Svensk Sjöfart deltog i totalt 12 forskningsprojekt och forskningsprogram under 2020."

Forskningsprojekt startar

Svensk Sjöfart deltar aktivt i drygt tio forskningsprojekt och forskningsprogram under 2020 samt bidrar i referensgrupper i ytterligare projekt. Ett forskningsprogram som Svensk Sjöfart har gått med i under året är "Effektivare anlöp genom digitalisering" som drivs av Sjöfartsverket. Programmet syftar till att genomföra digitala satsningar för smartare och mer effektiva anlöp.

Internationella samarbeten

Svensk Sjöfart samarbetar internationellt med forskningsfrågor, bland annat genom samarbetet Fairway Forward. Fairway Forward är ett samarbetsprojekt mellan det finska och svenska maritima klustret och består av

Svensk Sjöfart, Sveriges Hamnar, Rederierna i Finland, Finnish Marine Industri och Finnish Port Association. Projektet inrättades i början av 2019 och syftar till att dela goda exempel och samarbeta för att uppnå miljö- samt klimatmål inom den maritima sektorn. Under 2020 arrangerades bland annat en workshop och think tank med goda exempel på vad som görs i Finland och Sverige för en grön och smart sjöfart.

Uppmaningar för framtidens sjöfartssektor:

- Öka forskningsmedlen till minst 250 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.

Viktiga händelser:

- **9 januari** – Sjöfarten syntes vid Nordens största transportkonferens "Transportforum". Redan under inledningssessionen kom infrastrukturminister Tomas Eneroth in på sjöfart och specifikt Wallenius Marines stora forskningssatsning på att utveckla nya segelfartyg. Även Trafikverkets GD, Lena Erixon, lyfte behovet av att använda sig av sjöfartens potential i större utsträckning för att nå samhällsmålen.
- **20 maj** - Energimyndigheten öppnade en ny utlysning för projekt som syftar till att utveckla det svenska sjötransportsystemet.
- **26 maj** - Svensk Sjöfart koordinerar nytt forskningsprojekt för ökad säkerhet och utveckling av marin surningsutrustning inom Roro-sjöfart.
- **23 juni** – Resultatet inom branschprogrammet "Hållbar sjöfart" presenterades vid ett webinarium.
- **3 september** – I samverkan mellan nordiska länder lanseras Nordic Energy Research där svenska Trafikverket satsar 5 miljoner på svenskt deltagande.
- **10 september** – Inom Klimatklimatvet – statligt investeringsstöd för regional klimatnytta – har information och dialog lett till att även investeringar i fartyg kan stödjas. Extra informationsinsats inom föreningen genererar ett flertal ansökningar från med-

lemsrederier.

- **30 september** – Programmet "Effektivare anlöp genom digitalisering" startas. Projektet leds av Sjöfartsverket och branschorganisationerna Svensk Sjöfart, Sveriges Hamnar, Sveriges Skeppsmäklareförening och Näringslivets transportråd medverkar i projektet. Programmet syftar till att genomföra digitala satsningar för smartare och mer effektiva anlöp.
- **13 oktober** – Fairway Forward arrangerade årets digitala konferens som lyfter flera nya exempel på best practice för en smart, säker och grön sjöfart.
- **5 november** – En workshop arrangerades tillsammans med IVL och Chalmers om styrmedel och lösningar för hur sjöfarten kan minska sina växthusgasutsläpp, som en del av projektet

GHG50

- **13 november** – Den internationella redarföreningen (ICS) publicerade rapporten "Catalysing the Fourth Propulsion Revolution" som föreslår flera olika sätt som sjöfarten kan uppnå klimatmålen. Bland annat nämns sjöfartsindustrins föreslagna forskningsfond om 5 miljarder SEK/år som en viktig åtgärd framöver.
- **9 december** – Svensk Sjöfart medverkar i ett nystartat projekt som ska använda AI för energieffektivisering.
- **17 december** – Regeringen presenterar forskningspropositionen "Forskning, frihet, framtid – Kunskap och innovation för Sverige" med kraftiga höjningar av forskningsmedel i allmänhet, men inga specifika sjöfartssatsningar.



Fakta: Forsknings- och innovationsprojekt Svensk Sjöfart deltagit i under 2020:

- Branschprogram: Hållbar sjöfart
- Branschprogram TripleF: Fossile Free Freight
- SurRo: Framtagning av nya ISO-standarder för marin surningsutrustning för fordon
- Analys av förutsättningar och nyttor med ett nytt navigationsstöd från land
- GHG50: Pathways towards 50% reduction of GHG emissions from shipping in 2050
- Kaj-EL: Fler elanslutna fartyg vid kaj – Åtgärder för att stärka drivkrafter hos rederier och hamnar
- Via kAlzen: Hur realiserar man den mest energieffektiva fartygsresan i praktiken?
- Linjesjöfartens roll för robusta försörjningskedjor
- Sjöfarten post corona
- LASH Fire – brandsäkerhet inom sjöfart
- I.hamn – digitalisering, elektrifiering och automatisering av små och medelstora hamnar
- EU ETS - impacts of including maritime transports
- Recruitment Equality & Diversity Opportunities
- HAZID - människans roll i ett säkert transportsystem
- Är LBG en del av lösningen på sjöfartens utsläpp av växthusgaser?
- Policy instruments and valuation of impact from shipping
- ForeSea – incidentrapporteringssystem

Lighthouse – forskning och innovation genom samarbete

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

Nationell forskningsagenda

Lighthouse första fem år som nationell plattform har nu avslutats och under 2020 har Lighthouse koordinerat en nationell forsknings- och innovationsagenda inför Lighthouse nästa fas. Syftet med agendan har varit att skapa förutsättningar för att Sverige ska kunna stärka sin position (i internationell kontext) och att ena sektorn i en gemensam agenda och färdplan med bred förankring och med sektorns aktörer som avsändare. Agendan kommer att lanseras inom kort.

Hållbar sjöfart

Under året har de första resultaten i Trafikverkets branschprogram Hållbar sjöfart, som startades 2019, publicerats i åtta avslutade förstudier. Samtidigt har tre forskningsprojekt, tre förstudier och två innovationsprojekt startats upp. Projekten drivs inom fyra tematiska områden: Fartygsdesign, framdrivning och hand-

havande, Maritimt arbetsliv, Effektiva transportsystem, styrmedel och affärsmodeller, samt Digitalisering och automatisering. Årskonferensen för programmet blev i år uppdelad i två webinarer som en konsekvens av coronapandemin och ägde rum i juni och i oktober.

Fokusgrupper skapas

2019 beslutades 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. Fokusgrupperna Urban sjöfart och Hamnar hann ha uppstartsmöten innan coronapandemin satte stopp för fysiska möten. För fokusgrupp Urban sjöfart resulterade det i två godkända förstudieprojekt inom Hållbar sjöfart som kommer starta 2021. I fokusgrupp Hamnar pågår diskussioner om hur synergier kan skapas med andra konstellationer. Fokusgrupp smarta fartyg lanserades på Transportstyrelsens referensgruppsmöte för autonom sjöfart den 17 december och kommer starta upp i början av 2021.

*”Under 2020 har
Lighthouse koordinerat
en nationell forsknings-
och innovationsagenda”*



Förstudier

Utöver de som ingår i branschprogrammet har Lighthouse under året initierat ytterligare tre förstudier. Dessa är "Strukturerar och effektiviserar FoU och kunskapsspridning för att påskynda vägen mot fossilfri fartygsdrift" (IVL, Chalmers och Wallenius), "Sjöfarten post-corona" (GU och SSPA) och "Sjukvård ombord – Teknik och metodutveckling för akut omhändertagande" (VTI, Stena, Terntank och PICTA).

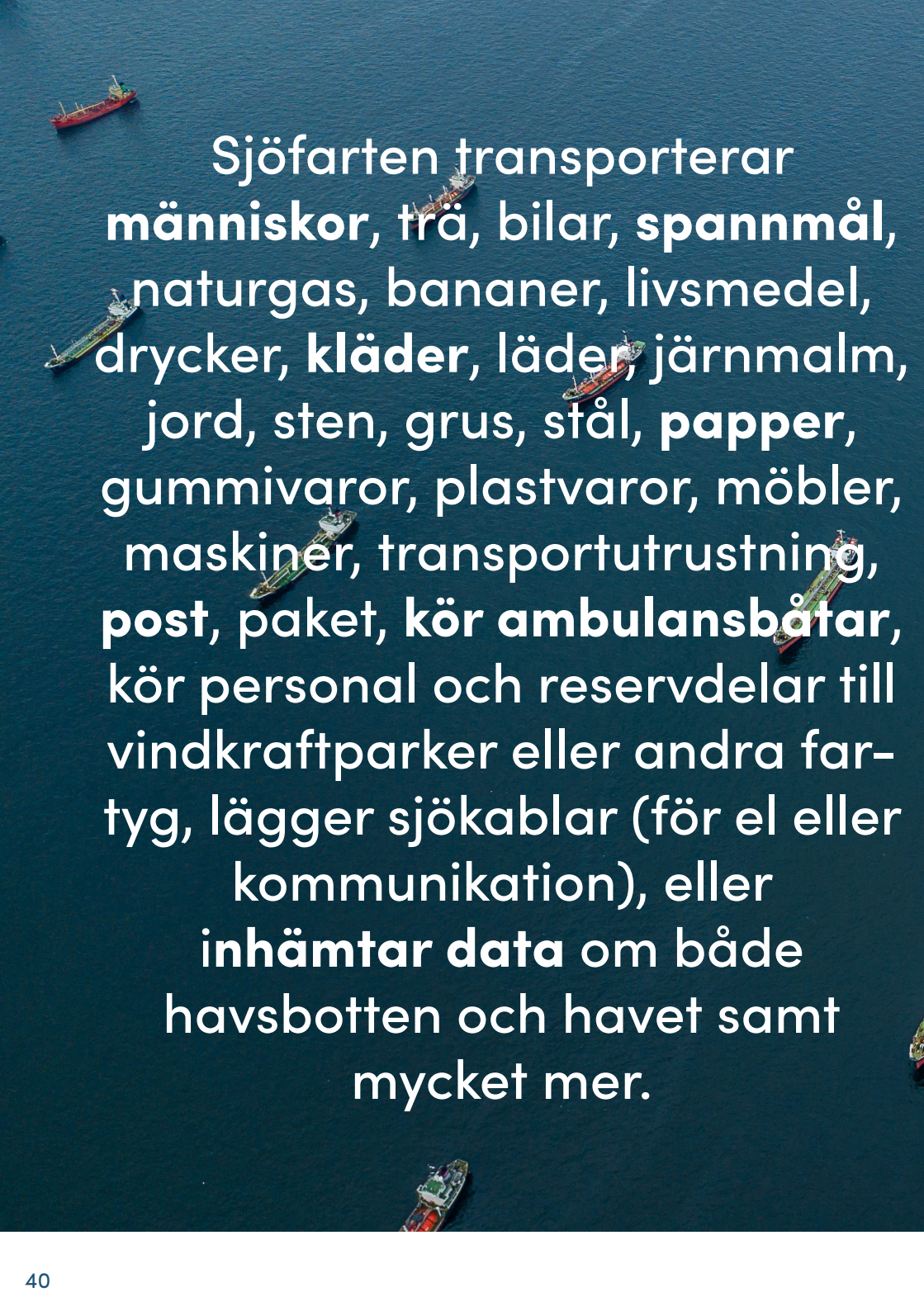
Två "egna" förstudier har också avslutats – den ena analyserar konsekvenser av fartregleringar för sjöfarten (som diskuterats som en åtgärd som för att nå IMO:s mål avseende 50% av växthusgasutsläpp till 2050), medan den andra tittar närmare på sjöfartens inkludering i utsläppshandel (ETS) vilket föresla-

gits inom EU-kommissionens "Gröna giv". Båda förstudierna har gjorts av forskare från IVL och GU.

EU-arbete ger resultat

Tillsammans med Trafikverket står Lighthouse sedan hösten 2019 som värd för en svensk referensgrupp för sjöfarts-FoU på EU-nivå. Ett möte kunde hållas under våren 2020 innan coronapandemin försvårade möjligheterna till att träffas. Gruppen syftar till att bättre tillvarata svenska intressen vad gäller sjöfartsforskning och innovation gentemot processer och utlysningar på EU-nivå.

Lighthouse har arrangerat eller varit medarrangör till 9 seminarier, workshops och konferenser under året. Över 400 personer har deltagit i evenemangen.

An aerial photograph of a dark blue sea with several cargo ships. The ships are of various sizes and colors, including red, white, and green. They are scattered across the frame, with some appearing closer and larger, and others further away and smaller. The text is overlaid on the center of the image.

Sjöfarten transporterar
människor, trä, bilar, **spannmål**,
naturgas, bananer, livsmedel,
drycker, **kläder**, läder, järnmalm,
jord, sten, grus, stål, **papper**,
gummivaror, plastvaror, möbler,
maskiner, transportutrustning,
post, paket, **kör ambulansbåtar**,
kör personal och reservdelar till
vindkraftparker eller andra far-
tyg, lägger sjökablar (för el eller
kommunikation), eller
inhämtar data om både
havsbotten och havet samt
mycket mer.

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

Johan 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 Forshamn
- **Seably**
VD Tomas Lindberg, ordförande Rikard Engström

Sektioner, kommittéer och arbetsgrupper 2020

Styrelse

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

Sektionen för specialsjöfart

Ordf: David Kristensson,
Northern Offshore Services
Skr: Christina Palmén,
Svensk Sjöfart

Tank- och bulksektionen

Ordf: Johan Källsson,
Erik Thun AB
Skr: Fredrik Larsson,
Svensk Sjöfart

Färje- Roro-sektionen

Ordf: Marcus Risberg,
Tallink Silja AB
Skr: Carl Carlsson,
Svensk Sjöfart

Kommittén för säkerhet och teknik

Ordf: Hans Friberg,
Tallink Silja
Skr: Carl Carlsson,
Svensk Sjöfart

Kommittén för miljö och teknik

Ordf: Cecilia
Andersson, Stena Line
Skr: Fredrik Larsson,
Svensk Sjöfart

Kommunikations- kommittén

Ordf: Eleonora Hansi,
Viking Line,
Skr: Carolina
Kihlström,
Svensk Sjöfart

Framtid 2045- gruppen

Ordf: Harry
Robertsson,
Stena Teknik
Skr: Suzanne
Green, Svensk
Sjöfart

Ekonomiska och juridiska kommittén

Ordf: Ingela Tengelin,
Stena AB
Skr: Anders
Hermansson,
Svensk Sjöfart

DP-Ropax-gruppen

DP Tank-gruppen

STCW-gruppen

Lotsgruppen

Farledsavgiftsgruppen

Likabehandlingsgruppen

Smarta fartyg-arbets-
gruppen

ForeSea-arbets-
gruppen

Medlemmar

Ahlmarks
AtoB@C Shipping
Atlantic Container Line AB
Baltic Bright, PR
Baltic Offshore Kalmar AB
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
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 (t.o.m.
20.06.30)
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