SVENSK SJÖFART
SWEDISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION

SJÖFARTSÅRET 2021

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.

Föreningen bildades år 1906 som en bransch- och arbetsgivar-organisation. Sedan 2001 hanteras arbetsgivarfrågorna av Sjöfartens Arbetsgivareförbund, SARF. Svensk Sjöfart är därmed en renodlad bransch-förening 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 2021

Styrelseordförande: Håkan Johansson
VD: Anders Hermansson

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

Sjöfartsåret 2021

Publicerad av Svensk Sjöfart 2022

Innehållsförteckning

VD har ordet....6
2021 i korthet....8
Om den svenska sjöfartssektorn....12
Närings- och transportpolitik....15
Blå Tillväxt....19
Miljö och klimat....22
Sjösäkerhet, sjöfartsskydd och teknik....27
Forskning och innovation....32
Lighthouse....34
Organisation....37
Medlemmar....39

VD har ordet

Förhoppningen inför 2021 var att vi skulle få se slutet på coronapandemin, riktigt så blev inte fallet. I början på året publicerade Svensk Sjöfart en rapport som visade på coronapandemins konsekvenser på sjöfarten. Ca 65 procent av de rederier som besvarat undersökningen hade minskat sin omsättning. En stor anledning till den svåra situationen är det minskade antalet passagerare men också effekterna pandemin haft på vissa marknader.

Enligt siffror från Trafikanalys minskade antalet passagerare till svenska hamnar med -73,6 procent april-juni 2020 jämfört med samma period 2019 samt en minskning med -53 procent juli-september 2020 jämfört med 2019. Ser vi på siffrorna för hela 2021 hade sjöfarten fortfarande inte återgått till det normala. Hur systemet är uppbyggt och vilka stöd som funnits att söka har varit av största vikt under denna tid. Vi ser att det ännu är en bit kvar innan Sverige har ett konkurrenskraftigt system för sjöfarten - men det finns hopp. Genom att genomföra ett begränsat antal justeringar är det möjligt att säkerställa ett konkurrenskraftigt system för sjöfarten också i Sverige. Det handlar bland annat om att se till att regelverken fungerar för alla typer av sjöfart, utveckla tonnageskatten, återställa nettomodellen, samt gynna early-movers, alltså de som går före i utvecklingen när det kommer till miljö- och klimatförbättrande åtgärder.

" Ett förändrat säkerhetspolitiskt läge innebär att det är helt avgörande att beslutsfattare förstår hur viktigt det är att vi försäkrar oss om att Sverige har tillräckligt med fartyg."

Att sjöfarten är betydelsefull för Sverige som land är odiskutabelt. Utan sjöfart kan vi varken få de varor vi behöver eller erbjuda tillräckligt med transporter till alla dem som behöver resa till och från Sverige. Frågan är dock om sjöfartens tillförlitlighet trots coronakrisen har gjort att många tar den för given. När Suez-kanalen blockerades i början på 2021 fick vi en fingervisning om hur sårbart systemet kan bli. Ett förändrat säkerhetspolitiskt läge innebär dessutom att det är helt avgörande att beslutsfattare förstår hur

viktigt det är att vi försäkrar oss om att Sverige har tillräckligt med fartyg för att trygga Sverige som land, både i tider av fred, kris och krig. Det är viktigt att frågan lyfts högre upp på dagordningen och att de i sammanhanget små justeringarna görs skyndsamt. Att göra dessa leder dessutom till att sjöfartssektorn i Sverige kan växa, med fler svenska jobb inom den maritima näringen som helhet.

Några ytterligare orosmoln finns på himlen. Exempelvis Sjöfartsverkets beslut om höjda farledsavgifter, trots tillskott från regeringen och att världen under 2021 fortfarande befunnit oss i en coronapandemi. För 2022 hoppas vi att de mörka molnen skingras, att vi äntligen ser ett slut på pandemin, att regeringen långsiktigt säkerställer Sjöfartsverkets finansiering och att Sverige istället får konkurrenskraftiga villkor där sjöfartens agenda för stärkt sjöfart anammas av samtliga riksdagspartier.

- Anders Hermansson, VD

2021 i korthet

3 februari – Aktuell Hållbarhet utsåg Fredrik Larsson, ansvarig för miljö- och klimatfrågor på Svensk Sjöfart, till den 57:e Hållbarhetsmäktigaste i Sverige.

9 februari – Coronapandemin och de restriktioner som inneburit att människor resor i betydligt mindre utsträckning har drabbat sjöfarten mycket hårt. Pandemin har bland annat lett till uppsägningar, inställda linjer och upplagda fartyg. Femton olika organisationer, däribland Svensk Sjöfart, skrev därför ett brev till Sjöfartsverkets styrelse där man motsätter sig att Sjöfartsverket föreslår att handelssjöfarten ska betala mer till myndigheten mitt under en brinnande pandemi.

22 mars – Stora delar av svensk industri och flera riksdagspolitiker deltog på ett webinarium med fokus på isbrytarfrågan. Sveriges nuvarande isbrytare kommer att behöva ersättas och finansieringen av både inköp och drift är något som diskuterats under de senaste åren.

JANUARI

25 januari – Svensk Sjöfart arrangerade en pressträff för journalister för att presentera den nya rapporten ”Coronapandemins effekter på sjöfarten”. Rapporten visade att sjöfarten drabbats mycket hårt av coronapandemin och att få rederier spår en förändring inom en snar framtid.

FEBRUARI

18 februari – Svensk Sjöfart skrev i Altinget debatt om vikten av att fokusera på lösningar för att möjliggöra utvecklingen av en hållbar sjöfart.

MARS

31 mars – Svensk Sjöfart startade en ny podd – Havssamtalet. Under året publicerades 13 avsnitt med riksdagsledamöter, europaparlamentariker och kommunpolitiker.

Svensk Sjöfart 2021

- 16 seminarier arrangerades eller medarrangerades av Svensk Sjöfart.
- 394 gånger nämndes ”svensk sjöfart” i media, ordet sjöfart nämndes 2370 gånger.
- Svensk Sjöfarts tweets visades ca 154 800 gånger.
- 136 artiklar publicerades på Svensk Sjöfarts hemsida, sweship.se som totalt hade 75 997 unika sidvisningar.
- 10 debattartiklar och 19 pressmeddelanden publicerades under året.
- 46 remisser besvarades under året.

29 april – Lighthouse, Göteborgs hamn, Svensk Sjöfart, Stena, ABB, Västra Götalandsregionen, Wallenius Marine, Marine Division Alfa Laval och RISE skrev i Altinget debatt om vikten av ökad sjöfartsforskning.

APRIL

28 april – Svensk Sjöfarts årliga årsmötesdag ägde rum. På det öppna webinaret diskuterades några av de mest aktuella frågorna för sjöfarten, bland annat klimatfrågan och de senaste trenderna gällande logistik och transport.

11 maj – Regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna beslutade att förlänga korttidspermitteringsstödet med månaderna juli, augusti och september 2021. Svensk Sjöfart menade att det är mycket positiva nyheter för sjöfarten som påverkats kraftigt av de restriktioner som coronapandemin inneburit.

MAJ

21 maj – Svensk Sjöfart arrangerade en webinarserie om grön omställning. Varje fredag 21 maj-11 juni bjöds det på digital sjöfartsfrukost om ämnen som EU Taxonomy och dess påverkan på sjöfarten, sjöfartsbränslen och framdrivningsmedel, politik och gröna stöd.

24 maj – I Trafikanalys senaste sjöfartsstatistik stod det klart att både gods och antalet passagerare minskade under 2020 jämfört med 2019. Under 2020 minskade godset med 1 procent, medan antalet passagerare minskade med 54 procent.

25 juni – Day of the Seafarer, en dag instiftad av FN ägde rum. Under dagen tutade fartyg runtom i hela världen för alla ombordanställda som transporterar passagerare mellan och inom länder och ser till att handeln fungerar. Svensk Sjöfart intervjuades i Sveriges Radio om hur sjömännen påverkats under pandemin och vikten av att sjömän runtom i världen får möjlighet att bli vaccinerade.

JUNI

10 juni – Regeringen skrev i ett pressmeddelande att man förlänger det tillfälligt anpassade sjöfartsstödet till och med den 30 september 2021 för att stödja sjöfartsbranschen i det svåra ekonomiska läge som uppstått på grund av coronapandemin.

29 juni – Sjöfartsverket beslutade att man inte kommer att höja avgifterna under 2021. Svensk Sjöfart har sedan länge påpekat vikten av att inte höja avgifterna för sjöfarten och välkomnade beskedet från Sjöfartsverket.

1 september - Parterna i Blå Tillväxt (Svensk Sjöfart, Seko Sjöfolk, Sjöbefälsföreningen) arrangerade ett sjöfartspolitiskt webinar om skattefrågor. Flera riksdagsledamöter från skatteutskottet deltog.

16 augusti -Svensk Sjöfart och Sveriges Skeppsmäklareförening skrev i GP debatt om vikten av att öka användningen av sjöfarten och ger tre tips på hur det kan gå till.

AUGUSTI

26 augusti - Blå Tillväxt publicerade en ny rapport som visar att en förändring av stämpelskatten kan öka antalet svenskflaggade fartyg och därmed bidra till att säkra svensk industris konkurrenskraft, ökade intäkter till staten och samtidigt styra mot miljö- och klimatvänlig sjöfart. Rapporten bygger bland annat på en enkät till Sveriges rederier där hela 70 procent menar att stämpelskatten är ett hinder för att flagga svenskt. I rapporten ges en internationell jämförelse, vilken visar att Sverige är nästan helt ensam om att ha en stämpelskatt. För 90 procent av de som besvarade enkäten är det också mycket viktigt att nettomodellen återställs. Totalt rör det sig om cirka 60 fartyg som hade kunnat få svensk flagg. Av 22 rederier valde dock endast 6 rederier att flagga samtliga fartyg svenskt.

SEPTEMBER

15 september - I Sveriges Radio P4 Gotland uttalade sig Sjöfartsverket den 14 september om den ännu inte publicerade rapporten från Trafikverket kring alternativ för hur Gotlandstrafiken kan bedrivas där ett förslag är att låta Sjöfartsverket äga och köra färjorna till och från Gotland. Regeringen gav i juli Trafikverket i uppdrag att analysera olika modeller för den framtida statligt upphandlade färjetrafiken till Gotland. Från Svensk Sjöfarts uttrycktes förvåning över Sjöfartsverkets ambitioner att handla upp, bygga Ro-pax fartyg samt operera fartygen.

Sjöfartspolitik 2021

- Under den allmänna motionstiden lämnade riksdagspolitiker in förslag inom alla områden som riksdagen beslutar om. Totalt lämnades 76 förslag som nämnt sjöfart in av riksdagspolitiker från samtliga partier. Under den årliga riksdagsdebatten diskuterades bland annat sjöfartsfrågor och motionsbetänkandet om sjöfartsfrågor. Bland förslagen fanns flera ekonomiska förslag på åtgärder för att stärka sjöfartens konkurrenskraft.
- 28 skriftliga frågor skickades in under året som nämnde ordet sjöfart.

OKTOBER

20 oktober – Svensk Sjöfart arrangerade ett medlemswebinar med den nya nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart.

15 oktober – Svensk Sjöfart intervjuas i tidningen Arbetarskydd om Svensk Sjöfarts likabehandlingsgrupps arbete med att skapa en kalender för bättre arbetsmiljö.

NOVEMBER

18 november – Svensk Sjöfarts öppna höstmötesdag arrangerades. Seminariet fokuserade på EU:s nya klimatpaket och grön finansiering, men också på rekrytering, kompetensförsörjnings- och utbildningsfrågor.

4 november – Försvarsmakten och Svensk Sjöfart skrev på en avsiktsförklaring för karriärväxling. Avsiktsförklaringen är ett första steg för parterna att tillsammans arbeta vidare med kompetensförsörjning inom sjöfarten.

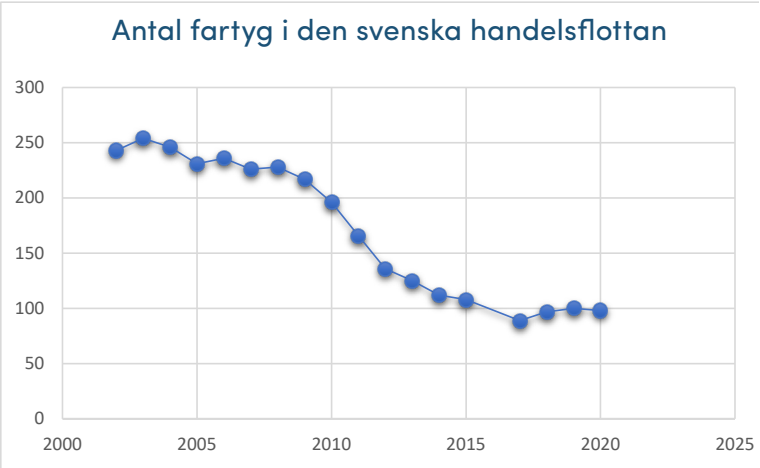
DECEMBER

6 december – Svensk Sjöfart arrangerade en utbildningsvecka för myndighetspersonal och nyanställda inom sjöfarten.

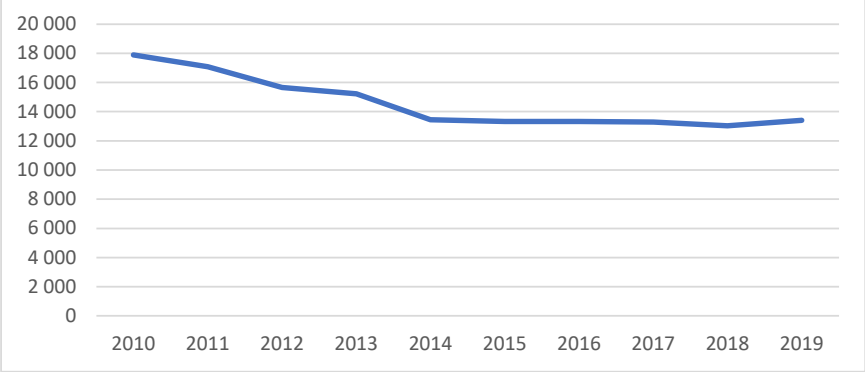
8 december – Näringslivets transportråd, Sveriges Skeppsmäklareförening, Transportföretagen och Föreningen Svensk Sjöfart skickade ett brev till infrastrukturministern om att regeringen bör säkerställa att Sjöfartsverket har tillräckligt med medel för att inte genomföra avgiftshöjningarna samt att regeringen bör uppdra åt Sjöfartsverket att se över beslutet att höja farleds- och lotsavgifterna 2022.

22 december – Svensk Sjöfart och ForSea skrev i Aktuell Hållbarhet om hur Sjöfartsverkets höjda avgifter påverkar sjöfartens omställning negativt.

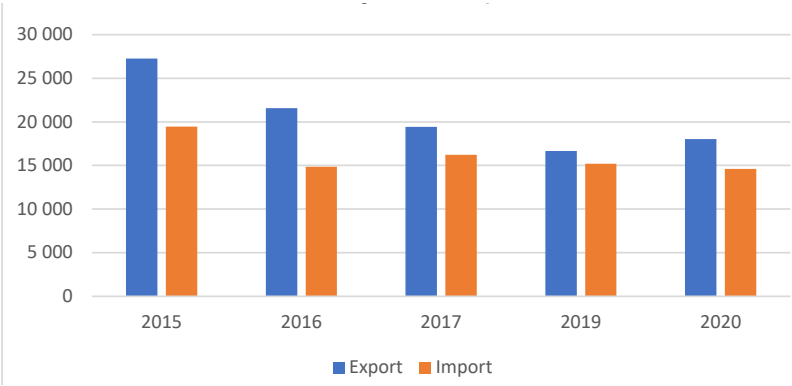
Om den svenska sjöfartssektorn



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



Svenska sjöfartstjänster mot omvärlden (valutor i miljoner SEK)



FURE VEN
ENVIRONMENTAL CARE
WITH QUALITY

Närings- och transportpolitik

Precis som under 2020 har 2021 präglats av coronapandemin. Ekonomiskt har det varit en tuff period för sjöfarten och framförallt färjesjöfarten som både är beroende av passagerare och last för sin affärsmodell. Ekonomiska stöd från regeringen har inte alltid varit anpassade till sjöfarten och under året har Svensk Sjöfart bland annat skrivit debattartiklar och brev till både infrastrukturministern och finansministern och vädjat om riktade stöd.

Sjöfarten som näring

Sjöfarten är en näring i sig och erbjuder indirekt sysselsättning till cirka 100 000 personer. För sjöfarten handlar näringspolitiken om de förutsättningar man har att verka inom och hur man som rederi kan verka på ett konkurrenskraftigt sätt i Sverige. I dagsläget skiljer sig Sveriges system mot andra sjöfartsnationer, vilket gjort att man under flera år sett en utflaggning, alltså att rederier väljer en annan flagga än den svenska på sina fartyg. För att råda bot på detta har Svensk Sjöfart tagit fram flera förslag på hur man kan förbättra villkoren. Det handlar exempelvis om att återställa nettomodellen och avskaffa stämpelskatten.

Farleds- och lotsavgifterna är den fråga, efter corona, som kanske fått störst uppmärksamhet medialt och bland beslutsfattare under året. Dessa avgifter beslutas av Sjöfartsverket och tas ut från handelssjöfarten. Under 2021 ville Sjöfartsverket höja avgifterna, men efter stora påtryckningar valde man att inte höja avgifterna under året, däremot beslutade myndigheten om höjningar från och med 2022 – trots tillskott från regeringen. Detta är ett stort bakslag för sjöfarten som blivit hårt drabbad ekonomiskt under coronapandemin.

” Under 2021 ville Sjöfartsverket höja avgifterna, men efter stora påtryckningar valde man att inte höja avgifterna under året, däremot beslutade man om höjningar från och med 2022 – trots tillskott från regeringen.”

Sjöfartens transportpolitik

Sjöfarten är en central del i trans-

Uppmaningar för konkurrenskraftig sjöfartssektor:

- Utveckla tonnageskatten för fler och växande rederier i Sverige
- Underlätta svenska fartygsinvesteringar - avskaffa stämpelskatten
- Inför en långsiktig och förutsägbar nettomodell och säkerställ att modellen kan användas av alla typer av konkurrensutsatt internationell sjöfart
- Ge Sjöfartsverket anslag som speglar den politiska ambitionen och gör isbrytningen anslagsfinansierad så att ytterligare höjningar kan undvikas.

portpolitiken. Isbrytningen har varit en av de viktigaste frågorna för att transportsystemet ska fungera och för tillfället arbetar Sjöfartsverket med att upphandla nya isbrytare. Isbrytningen är inte bara viktig för rederier, utan för hela den svenska industrin som är beroende av sjötransporter för att importera och exportera. För exempelvis skogsindustrin står sjötransporter för ca 70 procent av all export av färdigvaror. Därför har både svensk industri och sjöfarten påpekat vikten av att investering och drift av nya isbrytare finansieras genom anslagsmedel.

Viktiga händelser:

- **5 januari** - Svensk Sjöfart gav inspel till Trafikverkets nationella infrastrukturplan och föreslog att isbrytare finansieras med statliga medel
- **15 januari** - Frågan om svenska sjömän som är anställda på nordiskt flaggade fartyg har varit ett stort problem och aktualiserat i och med en dom i Högsta förvaltningsdomstolen. Domen har lett till att ombordpersonal som är bosatt i Sverige men anställd på ett fartyg flaggat i ett annat nordiskt land kan komma att beskattas olika beroende på hur fartyget går, vilket skapar en stor oförutsägbarhet för både rederiet och den enskilde sjömannen. Riksdagsledamoten Boriana Åberg (M) skrev därför i en skriftlig fråga till finansminister Magdalena Andersson (S) om ministern avser att vidta

några åtgärder för att skapa rimliga och förutsägbara regler för svenska sjömän, anställda på nordiskt flaggade fartyg.

- **9 februari** - Femton olika organisationer, bland annat Svensk Sjöfart, skrev ett brev till Sjöfartsverkets styrelse där man motsätter sig att Sjöfartsverket föreslår att handelssjöfarten ska betala mer till myndigheten mitt under en brinnande pandemi, något som bland annat uppmärksammas av Dagens Industri.
- **15 februari** - Svensk Sjöfart skrev i SvD debatt om att Skatteverkets regeltolkning kring varuimport är orimlig, något som minskar viljan att importera till Sverige.
- **19 februari** - Omställningsstöd förlängdes för mars och april. Svensk Sjöfart påpekade att regeringen bör justera i omställningsstödet så att det inte missgynnar rederier som äger sina egna fartyg inom en koncern
- **19 februari** - Sjöfartsverket skrev i ett pressmeddelande att myndighetens styrelse har beslutat att inte höja farleds- och lotsavgifter som planerat den första maj. Anledningen är den rådande situationen med ett osäkert läge gällande Coronapandemin. Planen är att avgiftshöjningen istället genomförs den 1 september. Svensk Sjöfart menade att en avgiftshöjning från den 1 september inte heller är rimlig.
- **22 mars** – Svensk Sjöfart arrangerade ett webinar om isbrytafrågan tillsammans med flera andra organisationer
- **9 april** - Regeringen presenterade den del i vårändringsbudgeten som handlar om klimatsmarta transporter. Svensk Sjöfart saknade sjöfarten i förslaget som presenterades och efterfrågade bland annat ökade anslag till Sjöfartsverket för att kompensera för de effekter coronapandemin haft.
- **16 april** - Infrastrukturpropositionen presenterades. I planen skrev man bland annat att ”Regeringen har som ambition att få till en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart.”
- **22 april** - Europeiskt paket för ekonomisk hållbarhet och EU:s taxonomi publicerades.
- **6 maj** - Översynen av Svenska Skeppshypotek, som är en stor långivare av fartyg, blev klar och föreslog en bokstavsutredare.
- **27 maj** - Regeringen föreslog ett tillskott till Sjöfartsverket om 130 MSEK för att mildra effekterna av pandemin för myndigheten och sjöfartsbranschen

” För exempelvis skogsindustrin står sjötransporter för ca 70 procent av all export av färdigvaror.”

- **4 juni** - M, KD och SD skrev i Sjöfartstidningen om att sjöfolket och sjöfarten hamnat i en orimlig skattesituation till följd av en ny tolkning av skattelagstiftningen – något som bör förändras.
- **10 september** - EU:s energiskattedirektiv gjordes om, något som får stor påverkan för Sverige och sjöfarten.
- **16 september** - Riksdagspolitiker från KD och SD skrev i Altinget debatt man vill se slopad stämpelskatt.
- **20 september** – Regeringen presenterade sin budget där flera satsningar på sjöfart finns med. Sjöfartsverket erhåller exempelvis under 2022 en anslagsförstärkning om sammanlagt drygt 220 miljoner kronor. Vidare tillförs Sjöfartsverket 45 miljoner kronor under perioden 2022-24, samt därefter 6 miljoner kronor årligen för klimatomställning av sin fartygsflotta. Myndigheten får även 300 miljoner kronor per år från och med 2023 som en klimatkompensation och som stärker Sjöfartsverkets ekonomi.
- **15 november** - Under Sjöfartsverkets branschråd informerade generaldirektören Katarina Norén om att man beslutar att höja farleds- och lotsavgifterna. Detta trots att myndigheten fått betydande tillskott från regeringen.
- **6 december** – Svensk Sjöfart medverkade i bland annat Sveriges Radio och Dagens Industri om Sjöfartsverkets beslut om höjda avgifter.
- **8 december** - Näringslivets transportråd, Sveriges Skeppsmäklareförening, Transportföretagen och Föreningen Svensk Sjöfart skickade ett brev till infrastrukturminister Tomas Eneroth om att regeringen bör säkerställa att Sjöfartsverket har tillräckligt med medel för att inte genomföra avgiftshöjningarna samt att regeringen bör uppdra åt Sjöfartsverket att se över beslutet att höja farleds- och lotsavgifterna 2022.

Blå Tillväxt - Tillsammans för en konkurrenskraftig sjöfart

Blå Tillväxt är ett samarbete mellan Svensk Sjöfart, Seko Sjöfolk och Sjöbefälsföreningen som syftar till att öka antalet svenskflaggade fartyg. Under året har Blå Tillväxt släppt en rapport med fokus på stämpelskatten, tonnageskatten och nettomodellen. Bland annat visar rapporten att stämpelskatten är ett stort hinder för rederier att flagga svenskt och att om skatten ersätts med en fast avgift finns en stor potential för ökad inflaggning. Blå Tillväxt har även haft flera webinarier med riksdagspolitiker från skatteutskottet och finansutskottet.

BLÅTILLVÄXT

Faktaruta – varför spelar flaggan roll?

För ett rederi spelar val av flagga roll för vilka villkor och regler som man verkar under, men flaggan är kanske framförallt viktig för en stat. För en stat är det centralt hur många fartyg som finns i den inhemska handelsflottan då det exempelvis avgör om man har tillräckligt med transporter att använda sig av i kris och krig. Det påverkar även antalet sjöfartskunniga i landet och bidrar till kompetensförsörjningen i hela näringen där exempelvis flera myndigheter är beroende av sjöfartskunnig personal. En stark handelsflotta gör det även möjligt att påverka internationella beslut och regler, exempelvis gällande grön omställning och säkerhet.

”Det påverkar även antalet sjöfartskunniga i landet och bidrar till kompetensförsörjningen i hela näringen.”

165 000 lastbilar skulle kunna ersättas med sjöfart, vilket skulle halvera koldioxid-utsläppen för samma mängd gods.

Källa: Sjöfartsverket

Miljö och klimat - grön omställning på gång

Att sjöfarten har stor potential att avlasta vägar, det är något man är överens om på både nationell och internationell nivå. Exempelvis visade en rapport från Sjöfartsverket under året att 165 000 lastbilar skulle kunna ersättas med sjöfart. Både EU och Sveriges regering har mål om ökad överflyttning av transporter från vägar till järnväg och sjöfart. Sjöfartens möjligheter att transportera stora mängder varor och passagerare gör trafikslaget till en central aktör inom miljö- och klimatfrågor och under året har mycket hänt inom dessa områden.

EU - Klimat, klimat och så lite klimat
Från att ett stort fokus har varit på miljö är det nu klimatfrågan som nästan alla pratar om. Inom EU har flera stora beslut och besked presenterats under året.

EU ETS (European Trading System), eller EU:s utsläppsrättshandelssystem som det också kallas, har varit en stor fråga under året. När EU publicerade sitt förslag på klimatpaketet "Fit for 55" innehöll paketet förslag om att sjöfarten inkluderas i EU ETS. EU sätter även i klimatplanen upp mål för att förbättra koldioxidintensiteten hos bränslen som används av fartyg, bland annat är reduktionsmålet nu 2 procent till 2025, 6 prcent till 2030, 13 procent till 2035, 26 procent till 2040, 59 procent till 2045 och 75 procent till 2050. Svensk Sjöfart har sedan länge haft en vision om noll skadliga utsläpp till luft och vatten och arbetar mycket med klimatfrågor, att EU tog fram ett klimatpaket som inkluderar sjöfarten välkomnades därför av svenska rederier.

Forskningsfond – en möjlig väg framåt?
Under året har även det stora klimattoppmötet COP 26 ägt rum i Glasgow. Den internationella redarföreningen ICS, där Svensk Sjöfart är medlem, föreslog inför mötet en global koldioxidavgift för fartyg över 5000 bruttoregisterton och att en klimatfond tillsätts som bidrar till sjöfartens omställning. Klimatfonden som föreslås av ICS kan exempelvis bidra till att en ny infrastruktur för bunkring kan skapas så att nya bränslen kan användas globalt. ICS lämnade även över en plan till FN:s sjöfartsorganisation IMO med förslag på brådskande åtgärder som medlemsstaterna bör vidta. Under varken COP26 eller inom IMO blev det dock något beslut gällande förslaget om en forsknings- och innovationsfond.

Viktiga händelser:

- **12 januari** - Svensk Sjöfart m.fl. skrev i Nyteknik debatt med anledning av att Energiföretagen Sverige publicerade en

tidslinje för elektrifiering av transportsektorn. ”Nu måste förutsättningarna för elektrifieringen komma på plats, och det är bråttom om vi ska nå målen”, skrev organisationerna bland annat.

- **18 februari** – Svensk Sjöfart skrev i Alltinget debatt om att Havsutredningen fokuserar för lite på lösningar.
- **5 mars** – En ny rapport från Sjöfartsverket visade att 165 000 lastbilar skulle kunna ersättas med sjöfart.
- **23 mars** – EU-parlamentariker bjöd in till rundabordssamtal om EU ETS för sjöfart. Svensk Sjöfart medverkade i samtalet och lyfte fram att det är nödvändigt med globala regler för att minska sjöfartens klimatpåverkan på riktigt.
- **12 april** – Svensk Sjöfart skickade tillsammans med den grekiska redareföreningen och den ideella miljöorganisationen Transport and Environment ett brev till EU-kommissionen. I brevet skrev parterna bland annat att man önskar att kommande förslag på en EU ETS för sjöfart ska vara både rättvist och ambitiöst.
- **21 maj** – Svensk Sjöfart arrangerade en webinarserie om grön omställning. Webinarserien var i fyra delar och avslutades den 11 juni.
- **30 juni** – En ny rapport från Transportstyrelsen visade på finansiella hinder för grön omställning.
- **15 juli** – EU publicerade sitt nya klimatpaket ”Fit for 55”. Bland annat innehåller paketet förslag på att sjöfarten inkluderas i EU:s utsläppsrättshandel, även kallat EU ETS.
- **30 augusti** – Det nya rederiet Hansa Destinations invigdes och har en potential att avlasta svenska vägar med 70 000 lastbilar. Vid årsskiftet blev Hansa Destinations även medlem i Svensk Sjöfart.
- **6 september** – Regeringen tog beslut om en breddad ekobonus med en satsning om 100 miljoner kronor 2022-2024. Regeringen föreslog också Sjöfartsverket tillförs 300 miljoner kronor per år 2023 och 2024 genom en klimatkompensation.
- **8 september** – Regeringen skrev i ett pressmeddelande att man föreslår ökade stöd samt att större belopp ska kunna garanteras av staten när företagen själva vill ta lån för stora gröna investeringar. Svensk Sjöfart är positiva till de ökade satsningarna på grön omställning.
- **22 september** – En ny färdplan för fossilfri konkurrenskraft som handlar om biobränslen publicerades. Svensk Sjöfart är en av

”Plan till FN:s sjöfartsorganisation, IMO, med förslag på brådskande åtgärder som medlemsstaterna bör vidta.”

de organisationer som skrivit under strategin.

- **5 oktober** – Den internationella redarföreningen, ICS, överlämnade en plan för hur sjöfarten kan uppnå nettonollutsläpp av CO2 till sjöfartens tillsynsmyndighet, FN-organet IMO.
- **27 oktober** – Fossilfritt Sverige släpper den första uppföljningen av de 22 färdplanerna för fossilfri konkurrenskraft för att ta temperaturen på hur det går med genomförandet.
- **8 december** – Den europeiska redareföreningen, ECSA, publicerade en ny position gällande förslaget inför FuelEU Maritime. Europeiska redare uppmanar transportministrarna att åtgärda kryphål i genomförandet av FuelEU Maritime.
- **15 december** – Under IMO:s möte i Marine Environment Protection Committee (MEPC) diskuterades sjöfart och klimat. Mötet var en stor besvikelse för industrin. Förslaget om en forskningsfond hänvisades till en arbetsgrupp som ska diskutera frågan vidare. Den arbetsgruppen har inte möte förrän vid halvårsskiftet 2022.
- **16 december** – Regeringen skrev i ett pressmeddelande att Trafikverket får i uppdrag att analysera hur en breddad och förlängd ekobonus kan utformas för att bidra till regeringens mål om en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Svensk Sjöfart är positiva till uppdraget om breddad ekobonus och menade att det är viktigt att den breddade ekobonusen kommer på plats så snart som möjligt, men också att den utformas på ett sätt så att systemet möjliggör för ändrade transportupplägg och en överflyttning.
- **23 december** – Regeringen beslutade att ge Trafikanalys ett uppdrag som syftar till att bland annat öka elektrifieringstakten inom sjöfarten. Trafikanalys får bland annat i uppdrag att analysera möjliga incitament för att åstadkomma en ökad användning av både så kallad landström, när fartyg ligger vid kaj, och laddström, för att ladda batterier för eldrift i hamnar.

”Europeiska redare uppmanar transportministrarna att åtgärda kryphål i genomförandet av FuelEU Maritime.”

Uppmaningar för en miljö- och klimatvänlig sjöfartssektor:

- Öka miljödifferentieringen av farleds- och lotsavgifterna så att early-movers gynnas.
- Differentiera hamnars avgiftssystem så att fartyg som vill gå över till alternativa bränslen premieras.
- Inrätta en nationell koldioxidfond.
- 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.

Sjösäkerhet, sjöfartsskydd och teknik - proaktivt arbete i fokus

Sjöfarten är ett av de säkraste trafikslagen, kanske för att säkerheten alltid står i centrum. Mycket av det arbete som äger rum är proaktivt, både på internationell, nationell och företagsnivå.

Coronpandemin – lärdomar för nästa kris

För säkerhetsarbetet har coronapandemin haft en stor påverkan under året. Vaccinering av sjömän, digitala vaccinationsintyg, besättningsbyten och förlängningar av certifikat och behörigheter är alla frågor som under 2021 varit i fokus. Svensk Sjöfart har arbetat i nära samarbete med Transportstyrelsen för att sjöfarten ska kunna fungera trots coronapandemin. Tack vare detta arbete kunde exempelvis flera sjömän få sin behörigheter förlängda under 2020 och 2021. På grund av internationella bestämmelser upphörde behörighetsförlängningar i mitten av 2021.

Svensk Sjöfart publicerade även under året en utvärdering av arbetet under coronapandemin med syfte att lära inför framtiden. I utvärderingen, som fokuserar på de operativa frågorna, ges flera förslag på rekommendationer och utvärderingen har även skickats till Justitiedepartementet som remissvar kring hur Sverige kan få ökad motståndskraft. Bland annat föreslås Transportstyrelsen vara sjöfartens nav för krisorganisationen.

" Branschen ser ett stort behov av mer sjöfartskompetens och för att möta behovet har branschen tagit fram ett förslag om att utöka, bredda och komplettera utbildningsystemet för sjömän och sjöbefäl."

Proaktivt säkerhetsarbete

Svensk Sjöfarts incidentrapporteringssystem ForeSea bidrar till rederiers proaktiva säkerhetsarbete. Under året har fler rapporter lämnats in än tidigare år, vilket gjort att analyserna som skickas till rederierna blir än mer tillförlitliga.

Rekrytering och kompetensförsörjning – förslag om kompletterande utbildningssystem

Svensk Sjöfarts arbete med kompetensförsörjningsfrågor har intensifierats under 2021. Branschen ser ett stort behov av mer sjöfartskompetens och för att möta behovet har branschen tagit fram ett förslag om att utöka, bredda och komplettera utbildningsystemet för sjömän och sjöbefäl hos befintliga utbildnings- och kursanordnare. Även Försvars-

makten har ett stort behov av sjöfartskompetens och under året har Svensk Sjöfart och Försvarsmakten skrivit på en avsiktsförklaring för karriärsväxling.

Viktiga händelser:

- **22 januari** - Den europeiska redareföreningen ECSA skickade ett öppet brev till EU:s medlemsstater och vädjade om vaccinering och hjälp för att underlätta besättningsbyten.
- **27 januari** - Svensk Sjöfart och flera andra organisationer skrev i GP debatt om att det måste vara enkelt att få vaccinationsintyg för att få igång resandet
- **4 februari** - Regeringen meddelade att man ger Myndigheten för digital förvaltning (Digg) i uppdrag att projektleda ett arbete med en förvaltningsgemensam digital infrastruktur för vaccinationsintyg. Samtidigt fick Folkhälsomyndigheten och E-hälsomyndigheten i uppdrag att samordna det svenska deltagandet kring digitala vaccinationsintyg i Världshälsoorganisationen (WHO) samt på EU-nivå. Svensk Sjöfart var positiva till regeringsuppdraget om vaccinationsintyg.
- **29 mars** - Den internationella Världshälsoorganisationen (WHO) gick tillsammans med flera andra FN-organ, såsom ILO och IMO, ut med en skrivelse där man önskade att ombordanställda prioriteras för vaccinering.
- **27 april** - Snabbtester infördes hos fler kursanordnare. Alla ombordanställda måste regelbundet uppdatera certifikat och behörigheter. Under coronapandemin har undantag gjorts av Transportstyrelsen då smittorisken bedömts vara för stor.
- **20 maj** - FN:s sjöfartsorganisation, IMO, hade sitt 103:e sjösäkerhetskommittémöte i kommittén som kallas för Maritime Safety Committe (MSC). Under MSC 103 avslutades arbetet med regelinventeringen för Maritime Autonomous Surface Ships (MASS). Resultatet av regelinventeringen pekade på att vägen framåt för det fortsatta arbetet med MASS är att ta fram en nytt målbaserat IMO- instrument.
- **26 augusti** - Frågan om pirater är ett problem bland annat i Guineabukten. Som ett svar på det växande problemet togs en deklaration fram, ” The Gulf of Guinea Declaration on Suppression of Piracy”, vilken branschorganisationen Svensk Sjöfart skrev

”Den europeiska redareföreningen ECSA skickade ett öppet brev till EU:s medlemsstater och vädjade om vaccinering och hjälp för att underlätta besättningsbyten.”

Uppmaningar för en säker sjöfart:

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

under.

- **15 september** – ICS lanserade nya riktlinjer för ombordanställda och rederier under coronapandemin.
- **4 november** – Försvarsmakten och Svensk Sjöfart skrev på en avsiktsförklaring för karriärväxling. Avsiktsförklaringen är ett första steg för parterna att tillsammans arbeta vidare med kompetensförsörjning inom sjöfarten.
- **14 december** – WHO och ILO bildade en grupp med globala transportorganisationer för att skydda arbetarnas rättigheter och lindra överbelastning i försörjningskedjan.
- **16 december** – Nytt program för att underlätta besättningsbyten startar. Redare, fackföreningar och arbetsgivarorganisationer inom sjöfart skriver i ett pressmeddelande att man etablerar sitt eget godkända internationella nätverk av karantänanläggningar för att säkerställa att ombordanställda säkert kan ansluta sig till fartyg, trots oförutsägbara förändringar av länders gränspolitik. Beslutet kom när Omicron-varianten fått flera länder att stänga sina gränser för ombordanställda som behöver lämna och ansluta sig till fartyg.

”Den internationella Världshälsoorganisationen (WHO) har tillsammans med flera andra FN-organ, såsom ILO och IMO, gått ut med en skrivelse där man önskar att ombordanställda ska prioriteras för vaccinering.”

Svensk Sjöfart fem prioriterade forskningsområden:

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

Forskning och innovation
- stora satsningar på framtiden

Mycket av den forskning och innovation som äger rum hos Svensk Sjöfarts medlemmar är banbrytande. Under året har flera rederier, trots coronapandemin, presenterat resultat och nya satsningar för framtiden.

Agenda för sjöfartsforskning
Svensk Sjöfart är partner i det maritima nationella kompetenscentret Lighthouse och en viktig händelse under året var då Näringsministern tog emot en ny agenda för sjöfartsforskning. Bland annat föreslogs att det inrättas program för sjöfartsforskning och -innovation som kompletterar befintliga program inom Trafikverket och Energimyndigheten.

Rederier testar nya framdrivningsmedel
Flera av Svensk Sjöfarts medlemmar satsar stort på nya framdrivningsmedel med målet om en fossilfri sjöfart. Bland annat Destination Gotland presenterade i slutet av året ett förslag på hur konceptfartyget Gotland Horizon i framtiden skulle kunna använda sig av vätgas. Stena Line slöt under året ett avtal med Fredrikshamns kommun och hamn om en helt fossilfri färjelinje senast 2030 och rederiet planerar även för två fossilfria batteridrivna fartyg till 2030. Furetank byggde nya gasfartyg och med fartyget Fure Viten når man IMO:s klimatmål för 2050 och tankfartyget Fure Vinga fick samtliga nya tilläggsnoteringar för smarta fartyg av klassningssällskap. Wallenius Marine tog ytterligare steg med det vinddrivna fartyget Ocean Bird och Terntank fick stöd från Klimatklivet för installation av batteripaket. Viking Line testade ny teknik och bygger ett nytt fartyg med än mer miljö- och klimatförbättrande åtgärder. Destination Gotland ökade även mängden biogas från en till tio procent. Stena Bulk byggde tre metanoldrivna fartyg. År 2021 var helt enkelt ett år då rederiernas innovationsarbete fortsatte vara mycket aktivt. Svensk Sjöfart har sedan länge påpekat vikten av att de som går före i utvecklingen, så kallade early-movers, gynnas så att det viktiga forsknings- och innovationsarbetet kan fortsätta även i framtiden.

”Näringsministern tog emot en ny agenda för sjöfartsforskning.”

Viktiga händelser:

- **25 mars** - Näringsministern tog emot ny agenda för sjöfartsforskning
- **29 april** - Svensk Sjöfart m.fl. skriver i Altinget debatt om att Sverige måste satsa betydligt

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.

Forsknings- och innovationsprojekt Svensk Sjöfart deltagit i under 2021:

- Framtagning av nya ISO-standarder för marin surrningsutrustning för fordon
- Analys av förutsättningar och nyttor med ett nytt navigationsstöd från land
- Pathways towards 50% reduction of GHG emissions from shipping in 2050
- Fler elanslutna fartyg vid kaj – Åtgärder för att stärka drivkrafter hos rederier och hamnar
- Hur realiserar man den mest energieffektiva fartygsresan i praktiken?
- Linjesjöfartens roll för robusta försörjningskedjor
- Sjöfarten post corona
- EU ETS - impacts of including mariitme transports
- Recruitment Equality & Diversity Opportunities
- Är LBG en del av lösningen på sjöfartens utsläpp av växthusgaser?
- REDO 2.0
- Branschprogram ”Innovation för hållbar sjöfart”
- Triple F - fossil free freight
- Electromobility for shipping

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.

Inledningen av året präglades av lanseringen av den nationella agendan för sjöfartsforskning och -innovation – NRIA Sjöfart 2021. Syftet med agendan, som arbetades fram under Lighthouse ledning året innan, är att skapa förutsättningar för Sverige att stärka sin position (i internationell kontext) och att ena sjöfartssektorns aktörer i en gemensam färdplan med bred förankring. Agendan överlämnades till näringsminister Ibrahim Baylan och presenterades på ett webinar. Därefter publicerades ett debattinlägg i Altinget om varför större satsningar på sjöfartsforskning behövs.

” En het fråga under året har varit sjöfartens inkludering i EU ETS – EU:s system för handel med utsläppsrätter.”

Trots pandemi fortsatte Lighthouse arbete med förstudier, innovationsprojekt och forskningsprojekt relativt ostört under 2021. Inom Trafikverkets branschprogram, som Lighthouse driver sedan 2019, startades sju nya projekt medan lika många blev klara. De handlade om allt från smarta fartyg, säkerhet och förbättrad arbetsmiljö till koldioxidavskiljning, vätgas och lätta elfartyg. Det senare tillägnades ett eget webinar (Lätta elfartyg) i början av juli medan andra projekt redan presenteras på webinariet *Vårens resultat från Hållbar sjöfart* i mars.

Vid sidan av branschprogrammet Hållbar sjöfart har ytterligare tre Lighthouse-förstudier som behandlar aktuella frågor blivit klara. I augusti publicerades två av dessa; en om hur sjukvården kan förbättras ombord och en om hur sjöfarten klarade pandemins första år. Men hur ska alla forsknings- och utvecklingsprojekt struktureras och samordnas nu när satsningarna på hållbar sjöfart förväntas öka? Vi kan ju inte riskera att alla springer på samma boll eller att någon viktig del att forska om glöms bort. Svaret kom i form av en Lighthouse-förstudie gjord av forskare på Chalmers och IVL som publicerades i november.

En het fråga under året har varit sjöfartens inkludering i EU ETS – EU:s system för handel med utsläppsrätter. Lighthouse publicerade en för-

studie i frågan redan i maj 2020 och ett år senare genomfördes ett webinar på temat.

Under 2021 har Lighthouse fortsatt arbetet (som initierades 2020) med att starta upp fokusgrupper där relevanta aktörer från akademi, näring och myndigheter arbetar tillsammans för att driva viktiga frågor och områden framåt. Fokusgrupperna Hamnar, Smarta fartyg och Urban sjöfart kom igång och workshops arrangerades med ett stort deltagarintresse. Men omställningen till en fossilfri sjöfart då? Jo, i december, på Lighthouse webinar om hållbara marina bränslen lanserades den nya fokusgruppen Fossilfri sjöfart som har sitt uppstartsmöte i februari 2022.

Att Lighthouse är en erkänd aktör och en officiell plattform för sjöfartsforskning och innovation märks mer och mer. Lighthouse har under året omnämnts i regeringsuppdrag, som en part att ha dialog med. Lighthouse har också blivit remissinstans för statliga utredningar och förfrågningarna om medlemskap i Lighthouse ökar.

Internationellt märks det också. 2019 valdes Lighthouse in i Waterborne, EU:s teknikplattform för sjöfart och maritima frågor, och i september 2021 valdes Lighthouse verksamhetschef Åsa Burman till dess vice ordförande. Arbetet i Waterborne innebär att Lighthouse deltar i formulering och framtagande av såväl strategiska agendor (SRIA:s) som partnerskapsprogram och andra inspel till EU-kommissionen. Genom Lighthouse har Sverige och svenska aktörer en neutral spelare med växande kontaktyta i Bryssel.

Connecting Europe
for a Sustainable Future
Stena Line

Organisation

Kansli

Anders Hermansson
VD, Näringspolitik

Annika Asp
VD-assistent

Carl Carlsson
Sjösäkerhet, sjöfartsskydd & teknik

Christina Palmén
Säkerhet & miljö

Carolina Kihlström
Projektledning & kommunikation

Fredrik Larsson
Miljö & klimat

Jonas Gunnarsson
Utbildning & säkerhet

Annette Olausson
Ekonomi

Styrelse

Håkan Johansson, Ordförande
Rederi Gotland AB

Dan Sten Olsson, Hedersordförande
Stena AB

Claes G. Berglund, vice ordförande
Stena AB

David Kristensson, vice ordförande
Northern Offshore Services AB

Johan Källsson, vice ordförande
Erik Thun AB

Ragnar Johansson
Svenska Orient Linien AB

Lars Höglund
Furetank Rederi AB

Ander Hermansson
Svensk Sjöfart

Jonas Backman
Sirius Shipping AB

Torkel Hermansson
Tarbit Shipping AB

Johanna Boijer Svahnström
Viking Rederi AB

Ingvar Lorensson
Rederi AB Donsötank

Anders Thyberg
Wallenius Lines AB

Markus Lindbom
Stena AB

Annika Asp, Sekreterare
Svensk Sjöfart

Koncernen

Föreningen Svensk Sjöfart
VD Anders Hermansson, ordförande Håkan Johansson

Svensk Rederiservice
VD Anders Hermansson, ordförande Håkan Johansson

Svensk Sjöfarts Tidnings Förlag
VD Per Barkman, ordförande Anna Forshamn

Seably
VD Andrea Lodolo, ordförande Anders Hermansson

Sektioner, kommittéer och arbetsgrupper 2021

Styrelse

VD Anders Hermansson, Ordf. Håkan Johansson, Rederi AB Gotland

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

Tank- och bulksektionen
Ordf: Johan Källsson, Erik Thun AB
Sekr: Fredrik Larsson, Svensk Sjöfart

Färje- Roro-sektionen
Ordf: Anders Thyberg, Wallenius,
Sekr: Carl Carlsson, Svensk Sjöfart

Kommittén för säkerhet och teknik
Ordf: Hans Friberg, Tallink Silja
Sekr: Carl Carlsson, Svensk Sjöfart

- DP-Ropax-gruppen
- DP Tank-gruppen
- STCW-gruppen
- Lotsgruppen

Kommittén för miljö och teknik
Ordf: Johan Friberg, Erik Thun AB
Sekr: Fredrik Larsson, Svensk Sjöfart

- Farledsavgiftsgruppen

Kommunikations-kommittén
Ordf: Eleonora Hansi, Viking Line,
Sekr: Carolina Kihlström, Svensk Sjöfart

- Likabehandlingsgruppen

Framtid 2045-gruppen
Ordf: Harry Robertsson, Stena Teknik

Ekonomiska och juridiska kommittén
Ordf: Ingela Tengelin, Stena AB
Sekr: Anders Hermansson, Svensk Sjöfart

- Smarta fartyg-arbets-gruppen
- ForeSea-arbets-gruppen

Medlemmar

Ahlmarks
AtoB@C Shipping
Baltic Bright, PR
Berndtssons Rederi AB
Brax Shipholding Rederi AB
BRP Rederi AB
Charterfrakt Baltic Carrier 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
Hansa Destinations AB
Klippans Båtmansstation, AB
Luleå Hamn AB
MMT–Marin Mätteknik A
Nordö-Link, Rederi AB
Northern Offshore Services AB
OljOla AB
Preem Shipping AB
SCA Shipping 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
Wallenius Marine AB
Wallenius SOL AB
Wisby Shipmanagement AB
Wisby Tankers AB
Älvtank, Rederi AB

Hela den svenska sjöfartssektorn sysselsätter cirka 100 000 människor.

www.sweship.se