

SJÖFARTSÅRET 2018



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 konkurrenskraft för ökad tillväxt.

Svensk Sjöfarts vision är:

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

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





Föreningen Svensk Sjöfarts årsberättelse 2018

Styrelseordförande: Ragnar Johansson

VD: Rikard Engström

Redaktör: Carolina Kihlström

Skribenter: Anders Hermansson, Carl Carlsson, Christina Palmén,
Fredrik Larsson, Rikard Engström, Suzanne Green

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

Sjöfartsåret 2018

Publicerad av Svensk Sjöfart 2019-04-25

Produktion: Breakwater Publishing

Tryck: Gullers Trading AB



Innehållsförteckning

Förord	4
Höjdpunkter 2018	8
Om den svenska sjöfartssektorn	12
Blå Tillväxt	14
Näringspolitik	18
Miljö och klimat	22
Sjösäkerhet, sjöfartsskydd och teknik.....	26
Vågrätt.....	28
Forskning och innovation.....	30
Organisation.....	36
Medlemmar.....	38

Förord

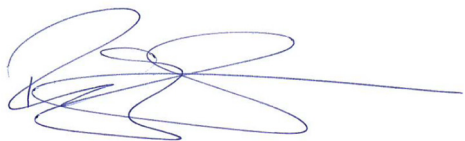
Utan sjöfarten skulle inte Sveriges viktigaste exportvaror såsom skog och malm kunna exporteras, hus och bilar skulle inte kunna byggas och vi skulle inte ha mat på borden – för faktum är att 90 % av alla transporter transporteras sjövägen.

Hur det går för den svenska sjöfarten är därför centralt för Sverige som land, arbetstillfällen och oss som individer. Tur är väl då att det gångna året har visat på flera höjdpunkter. Med glädje ser vi att den svenska handelsflottan närmar sig att vara tresiffrig vid utgången av 2018. Det är bra för att Sverige ska kunna vara den starka röst vi är på den internationella marknaden inom området hållbar sjöfart – men också sett ur ett totalförsvarsperspektiv. För att fortsatt åstadkomma likvärdiga konkurrensvillkor krävs dock flera justeringar. Inom vårt samarbete med Seko Sjöfolk och Sjöbefälsföreningen, som går under namnet Blå Tillväxt, har vi under året lanserat de tre viktigaste punkterna för en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart. Vi är inte nöjda så länge sjöfarten har mer

att bidra med i bygget av det hållbara samhället. 100 svenskflaggade fartyg är värt att fira, men enligt Försvarmakten behövs 250 svenskflaggade fartyg för att Sverige ska kunna klara sig vid en kris. Bland nycklarna för att nå dit finner vi exempelvis en utveckling av tonnageskattesystemet så att det inkluderar vår kustnära flotta. Likaså vore ett sjöfartsråd, där goda förslag kan tas tillvara, till stor nytta. Den så kallade specialsjöfarten, med bland annat mätfartyg och kabelläggare, måste ges möjlighet att vara svenskflaggade om vi inte ska stå oss mycket slätt vid en kris.

Förutom att antalet svenskflaggade fartyg ökat, är 2018 års miljö- och klimatåtgärder något att hissa flaggan för. Här hemma lanserades ett unikt samarbete för elektromobilitet och sjöfart och i FN:s sjöfartsorganisation, IMO, beslutades det om ett historiskt klimatavtal för sjöfarten. Att svensk sjöfart står för kvalitetssjöfart blev tydligt då OECD lanserade en rapport där den svenska sjöfartssektorn beskrevs som världsledande inom flera områden. Det är något att vara stolt över och fortsätta bygga på!

Svensk sjöfart har, flaggmässigt, länge varit nere för räkning. Det är glädjande att se att vi nu reser oss. Under tiden när vi varit nere för räkning har svensk sjöfart ställt sig i startblocken och genom samverkan, systemtänk och innovation tagit sats och befest sin position i framkant av den miljöprogressiva och ansvarstagande sjöfarten till gagn för AB Sverige. Under 2019 ser jag fram emot att förutsättningar skapas för att sjöfarten ska kunna spela en större roll i samhällspusslet.



Rikard Engström
VD, Svensk Sjöfart





Cirka 30 miljoner passagerare
transporterar sjöfarten till och
från Sverige varje år.

Källa: Trafikanalys

Totalt reser nästan lika många med
färjor till, från och inom Sverige,
som SJ har resenärer per år.



Höjdpunkter 2018

- Svensk Sjöfart var ordförande för sjöfartsseminarierna under den årliga transportkonferensen Transportforum 10 januari.
- Den 17 januari arrangerade Svensk Sjöfart och Naturvårdsverket ett seminarium om klimatlagen.
- Blå Tillväxt tog initiativ till högnivåmöte den 17 januari om att förebygga trakasserier.
- 30 januari tävlade 30 klasser i årskurs 7 och 8 på Universeum om att vinna tävlingen Framtida transporter där Svensk Sjöfart är medarrangör.

● Januari

Februari

- 6 februari hissades den svenska flaggan på Fure-tanks fartyg FureNord.
- Svensk Sjöfart krävde i februari att regeringen höjer sanktionsavgifter för brott mot svavelutsläppsregler – något som också skedde senare under året.
- Riksdagsseminarium om tonnageskatt arrangerades den 15 februari.

- Den 21 mars lanserades ett nytt unikt samarbete för klimatsmarta transporter – Electromobility for Shipping.
- Svensk Sjöfarts klimatansvarige Fredrik Larsson blev den 14 mars utsedd till en av Sveriges hållbarhetsmäktigaste.
- Den 9 mars publicerades OECD-rapporten "Decarbonising Maritime Transport: The Case of Sweden". Enligt rapporten ligger svensk sjöfarts klimatomställning i framkant jämfört med andra sjöfartsnationer.

Mars

April

- Cirka 150 sjöfartsintresserade samlades den 26 april för att delta under Svensk Sjöfarts årsmöte. Både sjöfartens VD:ar och politiker deltog.
- Den 13 april tog IMO ett historiskt beslut om strategi för att minska sjöfartens koldioxidutsläpp.

- Svensk Sjöfart arrangerade tillsammans med Energimyndighetens Forum för globala energifrågor ett seminarium den 16 maj om utmaningar för sjöfarten och oljeindustrin gällande IMO:s reduktionskrav på svavelinnehåll i bränsle.

Maj

Juni

- Sveriges första biogasbunkring till fartyg ägde rum 26 juni.
- Furetank hade dop av sitt fartyg Fure Vinga på Donsö 27 juni.
- Den 28 juni arrangerades ett hamneffektiviseringsseminarium tillsammans med Skogsindustrierna.
- Miljöministern besökte Göteborg och pratade sjöfart med Svensk Sjöfart den 28 juni.

Svensk Sjöfart 2018

38 besvarade remisser

23 seminarier

Omnämnt över 400 gånger i svensk media

Över 150 egna artiklar, debattartiklar och pressmeddelanden



Den 21 mars lanserades ett nytt unikt samarbete för klimat-smarta transporter – Electromobility for Shipping.

Under Riksdagens allmänna motionstid, då riksdagsledamöterna har möjlighet att ge förslag inom alla ämnen, inkom totalt 53 motioner som på något sätt berörde sjöfarten. Återkommande ämnen är bland annat införandet av sjöfartsråd, miljödifferentering av Sjöfartsverkets avgiftssystem, inlandssjöfart och sammanslagning av Sjöfartsverket, Trafikverket och Luftfartsverket, samt utvidgning av tonnageskattesystemet.

- Under Almedalsveckan deltog Svensk Sjöfart på bland annat Maritim Mötesplats och arrangerade flera seminarium, exempelvis med Blå Tillväxt där också infrastrukturminister Tomas Eneroth deltog.
- Sjöfartstidningen och Svensk Sjöfart publicerade 3 juli en temabilaga om avgiftshöjningar och ändringarna i beräkningsmodellen för farleds- och lotsavgifter som Sjöfartsverket genomfört och hur det påverkar svenska rederier.

Juli

Augusti

- Svensk Sjöfart arrangerade den 28 augusti en medlemsworkshop om 183-dagarsregeln.
- Den svenska flaggan hissas på Furetanks fartyg Fure West den 29 augusti.



- Sirius flaggade i september in hela sin flotta till svensk flagg.
- Världssjöfartens dag hade under 2018 temat "IMO 70: Our heritage – Better Shipping for a Better Future". Bland annat Maritimt Forum och Svensk Sjöfart arrangerade firandet i Sverige den 27 september.

September

- Svensk Sjöfart arrangerade 21 september ett seminarium om IMO:s Hong Kong-Konvention, EU:s fartygsåtervinningsförordning och Basel konventionen.
- Svensk Sjöfart var värd för ett toppmöte med nordiska redarföreningar den 21 september.
- Stena Vinga fick svensk flagg.
- Svensk Sjöfart medverkade i Sveriges Radio om klimatet och i TV4 om de låga vattennivåerna i Vänern, den 12 oktober.

Oktober

- Blå Tillväxt besökte Trafikutskottet den 30 november för att diskutera sjöfartens bidrag till samhällsutmaningen om ett hållbart samhälle.
- Svensk Sjöfarts höstseminarium ägde rum den 15 november. På agendan stod diskussion med riksdagspolitiker, omvärldsbevakning, framtidens bränslen och hur man skapar hållbara affärer.
- Regeringens godstransportråd, där Svensk Sjöfarts VD är ledamot, hade sitt första möte den 14 november.

November

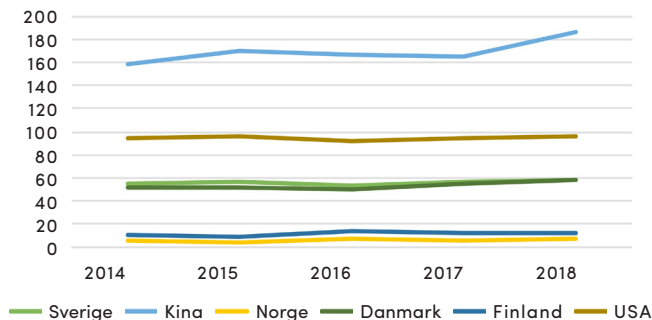
- Svensk Sjöfart bjöd den 6 december in till utbildningsdag om sjöfart för myndighetspersonal och cirka 30 personer från olika myndigheter deltog under dagen.
- Inflaggning av Gotlandsbolagets miljövänliga nybygg Visborg aviserades 14 december.
- Svensk Sjöfart arrangerade en sjöfartsfrukost om handelskrig och Brexit den 14 december. Medverkande var bland annat rektorn på Handelshögskolan vid Göteborgs universitet och ECSA:s vice ordförande.

December

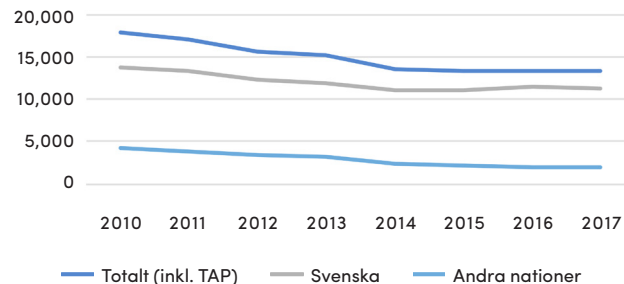
Om den svenska sjöfartssektorn

Liner Shipping Connectivity Index

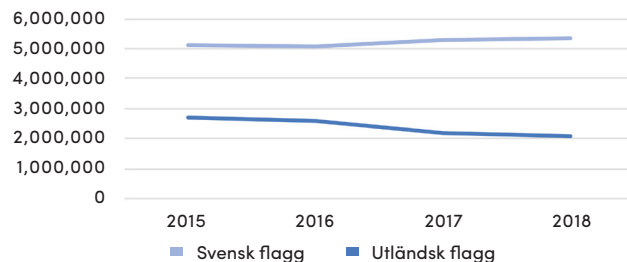
Visar hur väl länder är anslutna till globala sjöfartsnätverk



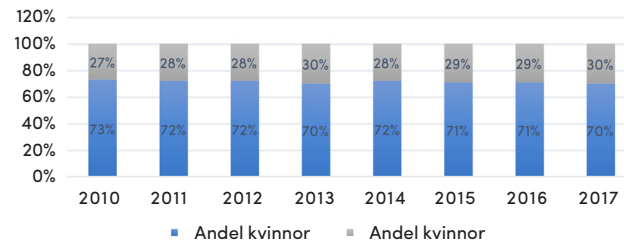
Sjöfolk med minst en registrerad påmönstring på svenskflaggat fartyg



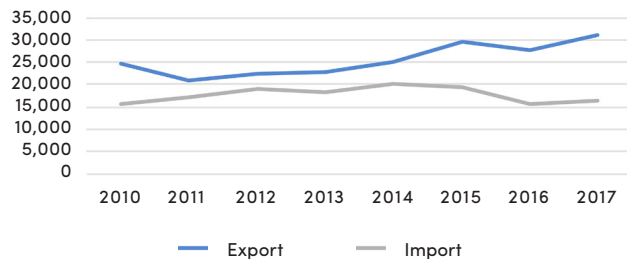
Svenska handelsflottan (<300GT) i brutto-dräktighet (anger ett fartygs totala volym)



Sjöfolk med minst en registrerad påmönstring på svenskflaggat fartyg



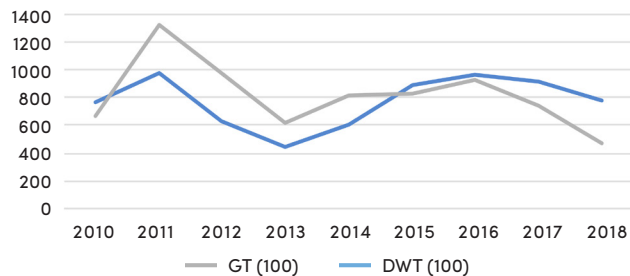
Svenska sjöfartssiffror mot omvärlden, valutor i SEK miljoner



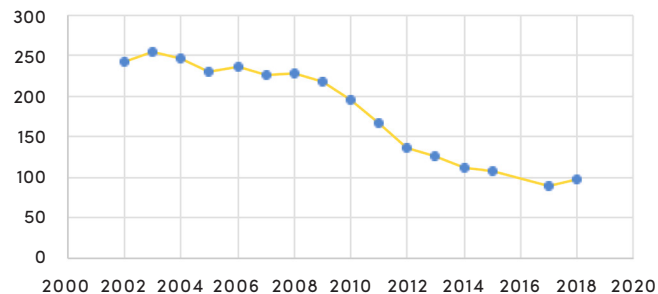
7 nya fartyg beställde Svensk Sjöfarts medlemmar under 2018.

273 fartyg har Svensk Sjöfarts medlemmar tillsammans.

Fartyg i order – kapacitet



Antal fartyg i den svenska handelsflottan



A large green cargo ship is visible in the background, sailing on a blue sea under a clear sky. The ship is positioned horizontally across the upper half of the frame.

Svenska rederier omsätter
cirka 34,3 miljarder varje år.

Källa: Trafikanalys



90% av alla
godstransporter
transporteras sjövägen.

Näringspolitik – nya möjligheter

Den svenska sjöfarten sysselsätter cirka 10 000 personer ombord och 100 000 i hela sektorn. Inom EU bidrar sjöfarten med 145 miljoner Euro till unionens BNP och sysselsätter 2,3 miljoner människor. Den näringspolitik som Svensk Sjöfart arbetar för har därmed stor betydelse för sjöfarten inom Sverige och EU.

Under året har vi arbetat för att villkoren för den viktiga sjöfartssektorn ska bli bättre så att svensk kvalitetssjöfart kan växa och göra gott även internationellt. Långsiktighet och förutsägbarhet är nyckelord för att detta ska ske. Att ekobonussystemet, ett system för att möjliggöra överförflyttning av godstransporter från väg till sjö, hade sin första utlysning i slutet av 2018 var bra – men att det lika snabbt rådde osäkerhet och att systemet togs bort är desto sämre.

Ett ytterligare orosmoln är Sjöfartsverkets avgiftssystem som återigen höjts med 50 miljoner kronor i tillägg till de höjningar om 215 miljoner som redan genomförts de två senaste åren. Detta trots massiva protester och kritiska röster

”Att Sjöfartsverket får höjda anslag till isbrytningen och lotsningen skulle kunna vara en del av lösningen”

från branschen och industrin då det leder till att färre gods och passagerare transporteras sjövägen – tvärs emot de politiska ambitionerna. Att Sverige har farledsavgifter är i sig nästan unikt, men när Sjöfartsverket verkar ha ambitionen att fortsätta höja avgifterna krävs förändringar. Att Sjöfartsverket får höjda anslag till isbrytningen och lotsningen skulle kunna vara en del av lösningen.

Viktiga händelser:

- 4 juni presenterade infrastrukturministern satsningar i den nationella infrastrukturplanen och flera satsningar för sjöfarten lyfts. Knappt 1 % av budgeten går till sjöfarten.

Uppmaningar för konkurrenskraftig svensk sjöfartssektor:

- 28 juni aviserade regeringen att man beslutat om en gods-transportstrategi dit flera regeringsuppdrag är kopplade. Flera handlar om sjöfart; bland annat tillsättande av en nationell samordnare för sjöfart och att verka för bättre förutsättningar för godstransporter med fartyg.
- 4 juli lanserade Blå Tillväxt tre frågor för konkurrenskraftig sjöfart.
- 24 augusti introducerade regeringen ett godstransportråd och första mötet äger rum. Gruppen har till uppgift att bidra till arbetet för effektiva och kapacitetsstarka transporter. Bland annat valdes Svensk Sjöfarts VD Rikard Engström in i rådet.
- 25 oktober beslutade Transportstyrelsen om nya avgifter för sjöfarten. Bland annat sänktes avgiften för rapportering av mönstringsuppgifter till sjömansregistret.
- Genomför justeringar i tonnageskatten så att exempelvis den kustnära handelsflottan kan inkluderas.
- Återställ nettomodellen till 100 %.
- Skapa ett långsiktigt och förutsägbart system.
- 22 november öppnade den första ansökningsomgången till ekobonussystemet och tre projekt beviljades medel.
- 10 december beslutade Sjöfartsverket om ytterligare höjda avgifter för sjöfarten, vilket skapar stora orosmoln och försämrar handelssjöfartens konkurrenskraft.

Blå Tillväxt – för en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart

Inom ramen för Blå Tillväxt samarbetar Svensk Sjöfart, Seko sjöfolk och Sjöbefälsföreningen för att öka medvetenheten om sjöfartens betydelse för arbetsmarknaden, miljön och tillväxten.

Under 2018 intensifierades arbetet och under Almedalen presenterades tre åtgärder för en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart. Åtgärderna som föreslås är:

1. Förenkla och harmonisera sjöfartens regelverk

Idag gör olika myndigheter och instanser olika bedömningar av sjöfartens regelverk, trots att syftet för regelverken är ett och samma, nämligen att garantera likvärdiga konkurrensvillkor för den svenska sjöfarten gentemot andra EU-länder samtidigt som arbetsvillkor och löner följer svensk standard. Regelverken för sjöfarten bör också harmoniseras och förklas så att fartyg i internationell konkurrens omfattas

både av nettomodellen och av tonnageskatten. Det skulle möjliggöra att den unika svenska kusttankflottan, som håller absolut högsta miljö- och klimatklass, kan gå in i tonnageskatten samtidigt som nettomodellen blir mer rättssäker och tillförlitlig.

2. Säkerställ långsiktig och förutsägbar nettomodell

Med syftet att garantera de svenska rederierna lika konkurrensvillkor gentemot rederier i övriga EU-länder infördes 2001 den så kallade nettomodellen för sjöfartsstödet. Nettomodellen togs fram som en del i ett system anpassat enligt principerna för svensk arbetsmarknad, det vill säga: staten ersätter rederier som kvalificerar sig till stöd genom att ge ersättning för skatt och arbetsgivaravgifter på ombordanställdas löner om sjöarbetsmarknadens parter tecknar konkurrenskraftiga kollektivavtal som ger all sjöpersonal samma sociala trygghet som landanställd personal. Detta är en

helt unik lösning inom den internationella sjöfarten och bör värnas då den utgör en viktig del av den svenska modellen. Att bevara nettomodellen är en viktig principfråga för parterna i Blå Tillväxt av flera skäl. Det är viktigt för enskilda rederier att systemet är förutsägbart och stabilt om de ska göra stora investeringar i Sverige. När regelverket för sjöfarten försämrats minskar rederiernas förtroende för det svenska regelverket. Det är också viktigt att ett av villkoren i den svenska modellen, det vill säga statens del, inte påverkas då den utgör grunden för de villkor som förhandlats fram av sjöarbetsmarknadens parter.

3. Tillsätt ett sjöfartsråd för framtidens sjöfart

Sjöfarten vill ta ansvar, kan bidra med kompetens och vara en del i att bevara och skapa ett väl fungerande system. Vi noterar att andra framgångsrika sjöfartsländer har samlat branschen i ett brett samverkanråd där rederier, fackförbund, ma-

rina utrustningsföretag, hamnar, skolor, akademien, med flera, samverkar med politiska institutioner och myndigheter för att bidra med kompetens och förslag på åtgärder för utveckling. Genom att bygga ett sjöfartsråd kan beslut både fattas och förankras effektivare, vilket bidrar till långsiktig stabilitet och större tydlighet. Det är vad den svenska sjöfarten behöver för att kunna växa. För att lägga en bra samverkansform bör ett sjöfartsråd tillsättas snarast, med mandat att arbeta långsiktigt för en gemensam och partsöverskridande strategi i syfte att stärka hela den maritima näringsens konkurrenskraft utifrån den svenska modellen.





LNG som drivmedel på ett enda fartyg
minskar samhällsekonomiska kostnader
med 2,2 miljoner euro per år.



Miljö och klimat – världsledande svensk sjöfartssektor

Det är inte konstigt att sjöfarten ses som ett miljövänligt och viktigt trafikslag. Ett fartyg kan i volym motsvara tusentals lastbilar och hundratals tåg eller bussar.

Att den svenska sjöfartssektorn är särskilt miljö- och klimatvänlig har också konstaterats av OECD i en rapport som publicerades under 2018. Under året har det också bevisats genom att exempelvis Svensk Sjöfarts medlem Wallenius vunnit hållbarhetspris, två andra medlemmar, Furetank och DFDS, har blivit nominerade till Skandinavians grö-naste rederi och till och med Svensk Sjöfart som branschorganisation har blivit nominerad till hållbarhetspris. Trots framgångarna arbetar Svensk Sjöfart och medlemsrederierna enträget för att ytterligare ta stora kliv mot bättre miljö och klimat och det kommer inte bara finnas en lös-

ning på den utmaning hela samhället står inför. Inom den svenska sjöfartssektorn används exempelvis en hel "energibärarpalette" bestående av el och batterier, metanol, vätgas, naturgas (LNG) och rotorsegel. Man bygger och utformar fartyg på ett energieffektivare sätt och genom "eco-driving" minskas utsläppen. Under året bunkrade exempelvis också Terntank och Furetank biogas. Satsningarna under 2018 fortsätter vara stora från industrins sida och det är

av stor vikt att dessa inte missgynnas i framtiden.

Svensk Sjöfart har också sedan länge haft en Klimatfärdplan och en vision om nollutsläpp 2050; under

2018 påbörjades även arbetet med att ta fram en Färdplan för fossilfri konkurrenskraft inom ramen för Fossilfritt Sverige.

"Internationella strategiska mål för sjöfartens klimatutsläpp är antagna"

Viktiga händelser:

- 13 april tog FN:s sjöfartsorganisation, IMO, ett historiskt

beslut om ett klimatavtal för sjöfarten. Strategin innehåller målet att minska sjöfartens totala växthusgasutsläpp med minst 50% till år 2050 jämfört med 2008 samtidigt som man skall sträva efter nollutsläpp så snart som möjligt.

- 31 maj beslutade regeringen att höja straffavgifterna för fartyg som bryter mot svavelutsläppsreglerna, något som Svensk Sjöfart länge önskat.
- 26 juni äger Sveriges första biogasbunkring till fartyg rum på Furetanks fartyg.
- 17 september beslutade IMO:s sjösäkerhetskommitté om nya riktlinjer för det miljövänliga bränslet metanol, något som Sverige lagt ner stora resurser på att få igenom.
- 29 oktober beslutade IMO om förbud mot att inneha högsavligt bunker ombord i fartyg – förutom om rökgasreningsanläggning (skrubber) finns på fartyget.
- 9 november invigs ForSeas batteridrivna passagerarfartyg.

Uppmaningar för miljö- och klimatvänlig sjöfartssektor:

- Inrätta en koldioxidfond.
- Öka miljödifferentialeringen i farledsavgifterna.
- Inför bättre mängdrabatt på anlop och nedsatt avgift beroende på lastningskapacitetens utnyttjandegrad.
- Hamnars avgiftssystem bör differentieras så att fartyg som vill gå över till alternativa bränslen premieras.
- 27 november hade Terntank premiär för bunkring av förnybar gas.
- Wallenius startade ett projekt om vinddrivna fartyg i december.



Ingen har omkommit inom den svenska yrkessjöfarten under 2018. Inte heller 2017, 2016 eller 2015.

Källa: Transportstyrelsen



Sjösäkerhet, sjöfartsskydd och teknik

– svensk kvalitetssjöfart är vägen framåt

Sjösäkerhet, sjöfartsskydd och teknik är centrala områden för sjöfarten. Proaktivitet, innovation och samarbete är ledord i arbetet med att stärka sjöfartens säkerhetsarbete.

Säkerhetsfrågan är också central för Sverige då antalet fartyg i den svenska handelsflottan är av stor vikt för beredskap vid eventuell kris. Under året har Svensk Sjöfart bland annat medverkat i samarbetet "Transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar" (TP SAMS) som syftar till att bygga upp totalförsvaret. En ytterligare viktig fråga som diskuterats nationellt och internationellt under året är smarta fartyg och autonom sjöfart. Människan kommer även i framtiden vara en central del i framtidens sjöfart och för rederierna är säkerhet och beslutsstöd i fokus för teknikutvecklingen.

"Människan kommer även i framtiden vara en central del i framtidens sjöfart"

Viktiga händelser 2018:

- 17 maj presenterade EU-kommissionen förslag till förordning om ett European Maritime Single Window environment (EMSWe). Målet är att underlätta för sjöfarten och minska de administrativa bördorna.
- 22 juli går fartyget Makassar Highway på grund, följt av fler kollisioner. Inget av Svensk Sjöfarts medlemsrederier har på något sätt varit inblandat i fallen. Föreningen Svensk Sjöfart har under hösten arbetat i olika internationella forum för att bland annat sprida den nollpolicy kring alkohol och droger vi sedan många år har i Sverige.
- 29 augusti kallade näringsdepartementet till möte med sjöfartsbranschen om digitalisering, automatisering och

autonom sjöfart.

- 20 september, vid föreningens kommittégemensamma möte, togs beslut att börja arbeta med att ta fram en position om smarta fartyg.
- Svensk Sjöfart deltog i en studie som genomförts av RISE om människans roll i säker sjöfart och som presenterades 20 november. I studien analyseras människans inverkan på säker drift och framförande av fartygen i Ålandstrafiken.
- 3–7 december var smarta fartyg på agendan i IMO. Sverige hade en viktig roll som ordförande för arbetsgruppen MASS (Maritime Autonomous Surface Ships).
- 10 december publicerades den tredje versionen av industry guidelines on cyber security.
- 17 december deltog Svensk Sjöfart i en sjöfartsövning i Göteborg för att förbereda sjöfarten på krissituationer. Övningen var den första inom sjöfarten på flera år och är en viktig del i förberedelserna för en totalförsvarsövning som ska genomföras år 2020.

Uppmaningar för säkrare sjöfartssektor:

- Anpassning till internationella regler måste fortsätta.
- Maritime Single Window måste göras om och göras rätt.
- Investeringar i säkerhet och miljö måste vara en konkurrensfördel.

Fakta ForeSea

Svensk Sjöfart har utvecklat ForeSea, ett sjösäkerhetssystem för rapportering av incidenter där rederierna delar kunskap och sjösäkerhetsinformation med varandra i syfte att förebygga olyckor. Detta system är frivilligt och som sådant unikt i sjöfartsvärlden. Under 2018 har systemet utvecklats ytterligare och ger nu än mer möjlighet till ökad säkerhet.





Genom att installera rotorsegel
på fartyg *Grace* kan CO₂-utsläppen
minskas med 900 t/år.

Forskning och innovation – så skapas kvalitetssjöfart

Forskning och innovation är centralt för kvalitetssjöfart och för att ligga steget före i utvecklingen. På så sätt skapas konkurrenskraft och på så sätt ökar Sveriges export av innovationer. För att lyckas krävs samverkan mellan industri, myndigheter och akademi och det är därför Svensk Sjöfart bland annat är aktiva i Light-house som är sjöfartens samverkansplattform för sjöfartsforskning.

Svensk Sjöfart har under 2018 också inrättat en ny grupp för att hantera frågorna; Framtid 2045. Gruppen har lett arbetet med att utveckla en ny forskning- och innovationsstrategi för hållbar sjöfart. I strategin har riktningen för åren som kommer stakats ut.

Prioriterade områden i forskningsstrategin är:

1. Konstruktion och teknik
2. Bränslen och energibärare

3. Digitalisering och automation
4. Beteende och logistiksystem
5. Kunskap och kompetens

Viktiga händelser 2018:

- 2 januari publicerades regeringens regleringsbrev för Trafikverket i vilket anslagen för sjöfartsforskning, likt tidigare år, sätts till minst 55 miljoner, trots att såväl myndigheter som industri pekat på ökat behov och möjligheter.
- 21 mars lanserades ett nytt och unikt samarbete, Electromobility for Shipping, med målet att stärka arbetet mot en klimatsmart sjöfartssektor genom ökad elektrifiering av sjöfarten av Svensk Sjöfart, ABB Sverige AB, ABB Marine Oy, Stena Rederi AB, RISE och batteriföretaget Northvolt.
- 22 maj presenterade Trafikverket en satsning om 100

"LNG på ett fartyg ger samhällsbesparingar om 2,2 M€"

miljoner kronor över 10 år på forskning om hållbar och fossilfri sjöfart i form av en upphandling av ett branschprogram

- 30 maj var det möjligt att söka medel från Energimyndighetens nyinrättade sjöfartsprogram.
- 28 augusti lanserades forskningsprogrammet Triple F (Fossil Free Freight). Svensk Sjöfart deltar i projektet som syftar till att uppnå fossilfria godstransporter.
- 6 september presenterade Trafikverket sin forsknings- och innovationsplan. Sjöfarten får en egen portfölj och är ett prioriterat område i portföljen "Planering av ett effektivt transportsystem som stöder en hållbar utveckling av samhälle".

Uppmaningar för framtidens sjöfartssektor:

- Öka forskningsmedlen till 200 MSEK per år.
- Gynna innovationer inom företag och möjliggör för sjöfarten att söka stöd för miljö- och klimatinvesteringar.
- Möjliggör riskavtäckning för att möjliggöra kommersialisering och produktifiering av forskningsresultat.



**SWESHIP
ENERGY**

Sweship Energy – energieffektivisering

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

Lighthouse – forskning och innovation genom samarbete

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

Under 2018 har Lighthouse initierat och möjliggjort tre nya förstudier och färdigställt fyra förstudier som påbörjades 2017. Tidigare förstudier har lett till flera projekt och samarbeten. Inom Trafikverkets satsning för fossil-fria godstransporter, TripleF, drivs nu exempelvis projektet Biofuels for low-carbon shipping (BIOSHIP) där IVL, Tärntank och Preem samarbetar.

Under våren inrättade Energimyndigheten ett program för

sjörelaterad forskning och innovation – något som Lighthouse verkat för i flera år. Programmet löper under sex år, omfattar 83 Mkr och under 2018 utlystes de första 15 Mkr som ska bidra till utvecklingen av ett hållbart sjötransportsystem. Lighthouse, som aktivt ska bidra till de svenska inspelen till EU:s ramforskningsprogram och stimulera ökat svenskt deltagande, har även erhållit medlemskap i Waterborne, vilket är EU:s teknikplattform för sjöfart och maritima frågor. I Waterborne ges ytterligare möjlighet att lyfta fram svenska sjöfartsintressen, behov och möjligheter.

”Tidigare förstudier har också lett till flera projekt och samarbeten”

Sedan 2017 har ett gemensamt postdoktorprogram drivits för de fyra ingående lärosätena. De fem postdoktorerna är nu i slutfasen av sina tvååriga anställningar och har presenterat sin forskning på relevanta seminarier. Forskningen

är inriktad på vindassisterad framdrivning av fartyg, efterfrågeaspekter på ro-ro-sjöfart, miljöstyrande avgiftssystem i hamnar och urban sjöfart. Inom ramen för programmet finns också två forskartjänster – den ena inriktad på förbättrade prestanda prognoser för fartygsdesign, den andra på automation och digitalisering. För femte året i rad har Lighthouse också lett ett trainee-program där två nytexaminerade skeppsbyggare fått möjlighet att arbeta på Stena, Floatel, Transportstyrelsen, TTS-Marine AB, SSPA, Alfa Laval, Wallenius Marine och Rolls Royce. Under 2018 har Lighthouse arrangerat ellervarit med-arrangör på 12 seminarier; bland annat om digitalisering, energieffektivitet och smarta fartyg. Närmare 500 personer har deltagit på evenen.

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

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



NAVIGERA FRAMTIDENS

FRAMÅT FÖR SJÖFARTSSEKTOR



Organisation

Kansli

Rikard Engström

Verkställande direktör,
Forskning & innovation

Christina Palmén

Säkerhet & miljö

Anders Hermansson

Vice VD, Näringspolitik

Carolina Kihlström

Projektledning &
kommunikation

Annika Asp

VD-assistent

Suzanne Green

Forskning & innovation

Carl Carlsson

Sjösäkerhet & teknik

Annette Olausson

Ekonomi

Fredrik Larsson

Miljö & klimat

Styrelse

Ragnar Johansson

Ordförande, Presidiet,
Svenska Orient Linien AB

Jonas Backman

Sirius Shipping AB

Ingvar Lorensen

Rederi AB Donsötank

Dan Sten Olsson

Hedersordförande,
Presidiet Stena AB

Claes G. Berglund

Stena AB

Andreas Remmer

Viking Rederi AB

Lars Höglund

Vice ordförande, Presidiet
Furetank Rederi AB

Torkel Hermansson

Tarbit Shipping AB

Marcus Risberg

Tallink Silja AB

Håkan Johansson

Vice ordförande, Presidiet
Rederi AB Gotland

David Kristensson

Northern Offshore
Services AB

Anders Thyberg

Wallenius Lines AB

Rikard Engström

Svensk Sjöfart

Henrik Källsson

Erik Thun AB

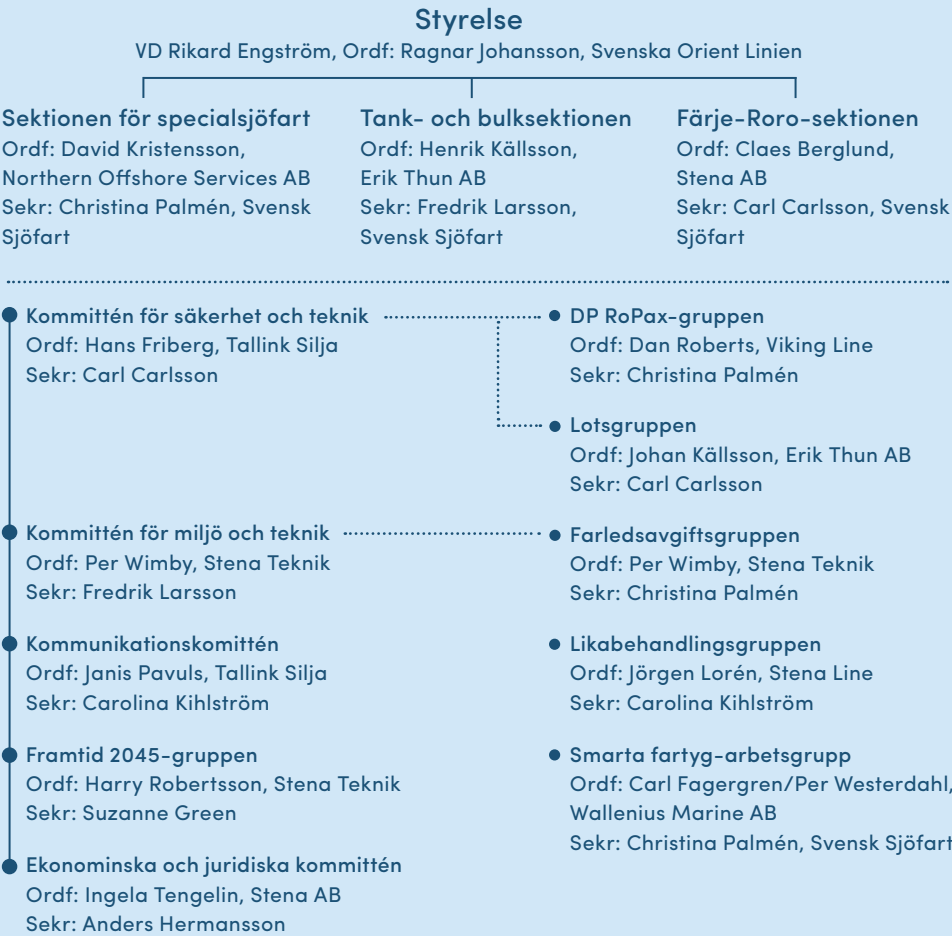
Annika Asp

Sekreterare
Svensk Sjöfart

Koncernen

- **Föreningen Svensk Sjöfart**
VD Rikard Engström, Svensk Sjöfart
Ordförande Ragnar Johansson, Svenska Orient Linien
- **Swedish Sustainable Shipping**
VD Rikard Engström, Svensk Sjöfart
Ordförande Lars Höglund, Furetank AB
- **Svensk Rederiservice**
VD Rikard Engström, Svensk Sjöfart
Ordförande Ragnar Johansson, Svenska Orient Linien
- **Svensk Sjöfarts Tidnings Förlag**
VD Pär-Henrik Sjöström, Sjöfartstidningen
Ordförande Anna Forsham, Stena AB
- **Shipgaz Training**
VD Tomas Lindberg, Shipgaz
Ordförande Rikard Engström, Svensk Sjöfart

Sektioner, kommittéer och arbetsgrupper



Medlemmar

Ahlmarks
AtoB@C Shipping
Atlantic Container Line AB
Baltic Bright, PR f
Baltic Offshore Kalmar AB
BB Sverige AB
BTÖ
Brax Shipholding Rederi AB
BRP Rederi AB
Concordia Maritime AB
Destination Gotland AB
DFDS Seaways AB
Donsötank, Rederi AB
Eckerö Sverige AB, Rederi
Ektank AB
Engström Shipping AB
Erik Thun AB
Finnlines Ship Management AB
ForSea Helsingborg AB

Frederiet AB (*f.o.m 2018-06-30*)
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 AB
Sand & Grus AB Jehander
SCA Logistics AB
Sirius Shipping AB
Stena AB
Stena Bulk AB
Stena Line Scandinavia AB
Stena Marine Management AB

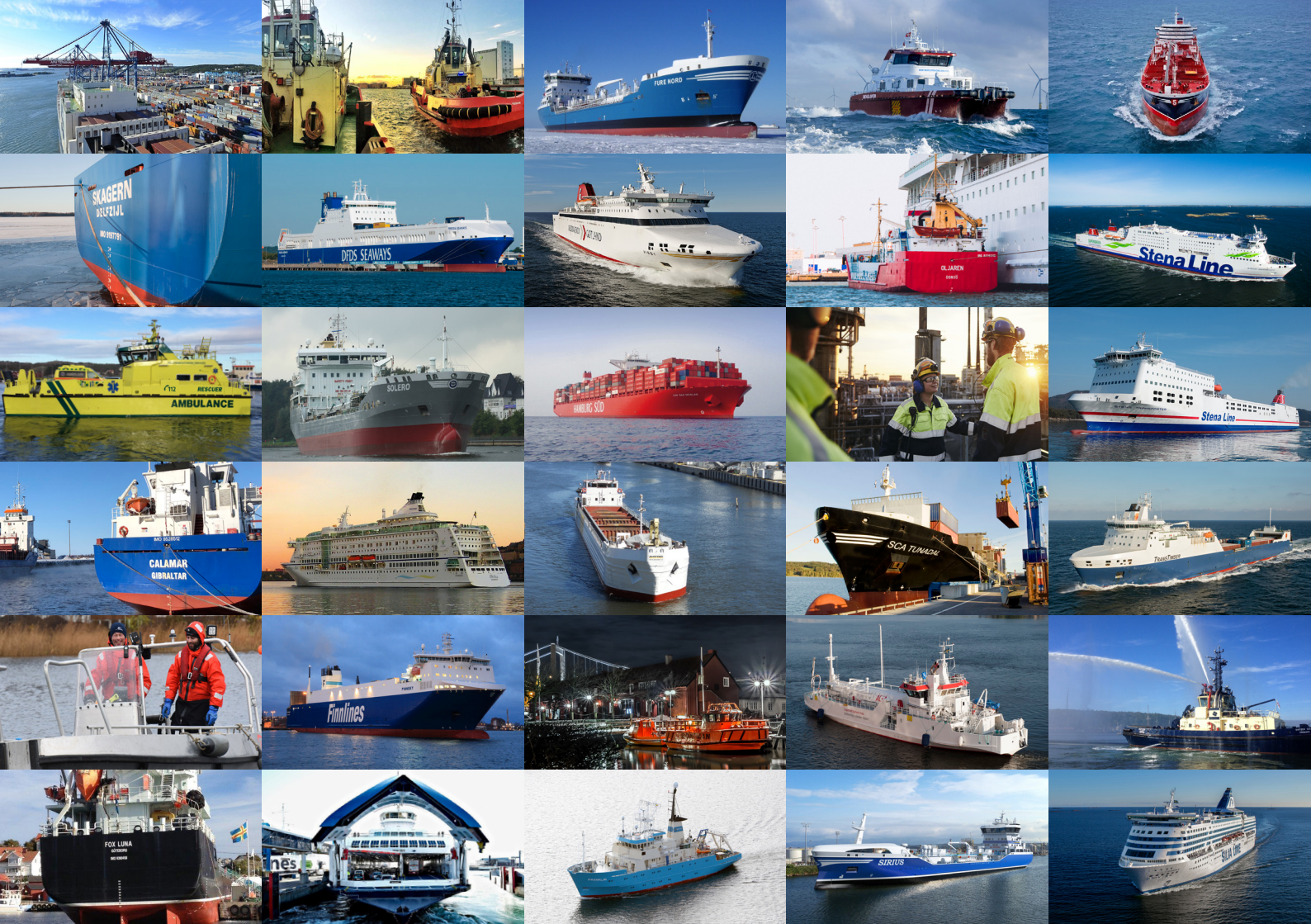
Stena Rederi AB
Stena Sessan Rederi AB
Stockholm Chartering AB
Svenska Orient Linien AB
Svitzer Sverige AB
Tallink Silja AB
Tarbit Shipping AB
TT-Line AB
Terntank Rederi A/S
Tärntank Ship Management AB
Veritas Management AB
Viking Rederi AB
Walleniusrederierna AB
Wallenius Wilhelmsen AS Norge – Filial Sverige
Wisby Shipmanagement AB
Wisby Tankers AB
Älvtank, Rederi AB

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

**Medlemsföretagen
omsätter cirka 11 miljarder SEK**

**Värdet på rederiernas
nybyggnationer är cirka 25 miljarder**









www.sweship.se

