

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:

"Framgångsrik Svensk Sjöfart- för en hållbar värld"

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 löpande arbete bedrivs i styrelsen, sektioner, kommittéer och arbetsgrupper genom kansliet och med ca 150 experter från medlemsrederierna.





Föreningen Svensk Sjöfarts verksamhetsberättelse 2022

Styrelseordförande: Claes Berglund, Stena AB

Vd: Anders Hermansson

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

Publicerad av Svensk Sjöfart 2023



Innehållsförteckning

Vd har ordet.....	6
2022 i korthet.....	8
Om den svenska sjöfartssektorn	12
Närings- och transportpolitik.....	14
Blå Tillväxt.....	19
Miljö och klimat.....	21
Sjösäkerhet, sjöfartsskydd och teknik.....	28
Lighthouse.....	32
Forskning och innovation.....	34
Organisation.....	36
Medlemmar.....	39



Vd har ordet

År 2022. Ett speciellt år som inleddes med att coronapandemin inte längre klassades som en allmänfarlig sjukdom i Sverige och resandet började ta fart i Sverige och våra grannländer igen.

Nästan samtidigt utbröt ett krig i Europa genom Rysslands invasion av Ukraina. Kriget fick därmed en stor påverkan på hela sjöfarten, både genom ett försämrat säkerhetsläge, sanktioner och genom att närmare 15 procent av alla ombordanställda globalt har antingen rysk eller ukrainsk nationalitet. För sjöfarten innebar även kriget omfattande sanktioner riktade mot att begränsa den ryska ekonomin. Den ryska invasionen av Ukraina

innebar även ekonomiska effekter genom kraftigt höjda bränslekostnader, vilket även drabbade sjöfarten. För att mildra den humanitära katastrofen erbjöd de svenska färjerederierna bland annat transporter för människor som flydde Ukraina och vissa fartyg chartrades ut för att möjliggöra boendebehov för flyktingar i Europa.

Ännu pågår kriget och i slutet av året skrev den europeiska redareföreningen tillsammans med det europeiska transportarbetarförbundet ett brev till EU om svårigheter ukrainskt sjöfolk har.

Under vårt höstmötesseminarium hade vi försvarsfrågor som tema. Bland annat deltog marinchef Ewa Skoog Haslum och konteramiral Jens Nyqvist, som är militär representant i Nato:s militärkommitté. Även civilförsvaret deltog för att dela sin syn på försvarsfrågan. Myndigheterna representerades av Trafikverket, Sjöfartsverket och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

Sverige har under året även fått en ny regering. Även om sjöfarten inte uttryckligen återfinns i

”Viktiga åtgärder är en utveckling av tonnageskatten, att nettomodellen återställs och att stämpelskatten avskaffas.”

vare sig regeringsförklaringen eller i Tidöavtalet har vi förhoppningar om att sjöfartens betydelse för Sveriges handel, och kanske inte minst svenska redariers betydelse för den svenska försörjningsberedskapen i tider av kris och krig, är en prioritet. För att säkerställa detta krävs en stark sjöfartssektor även i fredstider och flera åtgärder behöver vidtas under det kommande året



för att stärka förutsättningarna för svenska rederier. Viktiga åtgärder är en utveckling av tonnageskatten, att nettomodellen återställs och att stämpelskatten avskaffas. Även ett genomförande av förslaget om ett svenskt så kallat bareboatregister är en viktig åtgärd. Dessutom är det ytterst angeläget att regeringen skyndsamt vidtar åtgärder för att möjliggöra införandet av en modulbaserad utbildning som komplement till de befintliga sjöfartsutbildningarna i syfte att möjliggöra en växande svensk handelsflotta.

Föreningen har under 2022 fått fyra nya medlemmar (Hansa Destinations, Rederi AB Uman, UME Ship-

ping AB och IW Line AB) som vi önskar välkomna. Under året lanserade vi även en ny sjöfartsagenda med förslag på tre reformer och femton konkreta åtgärder.

Inom sjöfarten lämnar vi nu år 2022 bakom oss och ser med tillförsikt fram emot en aktiv svensk sjöfartspolitik under år 2023 som konkret bidrar till att stärka förutsättningarna för en växande svensk sjöfart.

- Anders Hermansson, vd

2022 i korthet

10 januari – Sjöfartsverket beslutade om höjningar av farleds- och lotsavgifter, vilket fick flera stora aktörer inom transport- och sjöfartsbranschen att protestera. I ett öppet brev till Sjöfartsverkets styrelse bad man verket att tänka om, bland annat för att underlätta återhämtning efter pandemin.

17 januari – Hansa Destinations blev medlem i Svensk Sjöfart.

27 januari – Svensk Sjöfart, skrev tillsammans med Transportföretagen och Svenskt Näringsliv i Altinget debatt. Debattörerna skrev bland annat att näringen redan är igång med omställningen, men frågar sig om politikererna är redo att fokusera på det som verkligen skulle göra skillnad.



JANUARI



FEBRUARI

7 februari – Svensk Sjöfarts likabehandlingsgrupp och referensgrupp med ombordanställda tog fram en kalender med inspiration för ökad trivsel och en bättre arbetsmiljö.

MARS

18 mars – Sjöfarten påverkades och påverkas starkt av kriget i Ukraina. I DN intervjuas bland annat Anders Hermansson och Svensk Sjöfarts medlemmar Thun och Furetank om konsekvenserna för sjömän.

31 mars – Anders Hermansson utses till Svensk Sjöfarts nya vd.

Svensk Sjöfart 2022

- 17 seminarier arrangerades eller medarrangerades av Svensk Sjöfart.
- 422 gånger nämndes "svensk sjöfart" i media, ordet "sjöfart" nämndes 2930 gånger och ordet "fartyg" ca 26 300 gånger.
- 121 artiklar publicerades på Svensk Sjöfarts hemsida, sweship.se som totalt hade 41 895 unika sidvisningar.
- 5 debattartiklar och 36 pressmeddelanden publicerades under året.
- 34 remisser besvarades under året.

13 april – Föreningen Svensk Sjöfart, Rederierna i Finland, Norges Rederiforbund och Danske Rederier skrev i SvD debatt om regeringens beslut om att införa ID-kontroller för långväga sjötransporter, något som de nordiska redarföreningarna finner mycket märkligt då det bland annat innebär att privata aktörer utför myndighetsarbete och att man går emot principer om fri rörlighet.

4 maj – Den 4 maj besökte H.K.H. Kronprinsessan Victoria, H.K.H. Prins Daniel och H.K.H. Kronprins Haakon av Norge Göteborg för att prata om grön sjöfart. Bland annat presenterade Wallenius Wilhelmsen OrcelleWind, ett resultat av norsk-svenskt samarbete och som är baserat på Oceanbird-konceptet från Svensk Sjöfarts medlem Wallenius Marine AB. I samband med besöket intervjuades Svensk Sjöfarts vd i GP om framtidens bränslen.



7 juni – Sveriges Radio intervjuade Svensk Sjöfart om konsekvenserna av att många ryska och ukrainska sjömän inte kan jobba på grund av kriget i Ukraina.

APRIL

21 april – Riksdagens debatt om sjöfartsfrågor ägde rum. Under debatten var bland annat isbrytarfrågan, tonnageskatt, stämpelskatt, farledsavgifter och klimatfrågan i fokus.



28 april – Svensk Sjöfarts årsmöte arrangerades och en ny sjöfartsagenda publiceras för att säkra Sveriges framtid.

MAJ

5 maj – Svensk Sjöfart deltog i forskningsprojektet "Hållbar sjöfart nu" som projektleds av Länsstyrelsen i Västmanlands län. Den 5 maj var det dags för seminarium med fokus på klimatåtgärder för godstransportköpare, rederier och hamnar.

25 maj – DN skrev om bristen på svenskflaggade fartyg och svensk sjöpersonal. Bland annat intervjuades Carl Carlsson, ansvarig för säkerhetsfrågor på Svensk Sjöfart.

JUNI

9 juni – Svensk Sjöfart deltog vid Trafikutskottets öppna utfrågning om transportsektorns klimatmål. Utmaningen som diskuterades under utfrågningen var utsläpp inom transportsektorn.

14-15 juni arrangerades Donsö Shipping Meet på Donsö och samlade runt 2000 personer inom sjöfartsklustret. Donsö Shipping Meet startades av familjerederierna som finns på ön. Bland annat deltog Anders Borg, tidigare finansminister, och Katarina Norén, generaldirektör för Sjöfartsverket.



9 september – Svensk Sjöfart välkomnade Rederi AB Uman som ny medlem.

21 september – Svensk Sjöfart välkomnade UME Shipping AB som ny medlem.

22 september – Svensk Sjöfart skrev i Energigas Debatt: Sätt ett pris på utsläppen av växthusgaser.

JULI

4–6 juli – Almedalsveckan pågick och Svensk Sjöfart var medarrangör till Maritim Mötesplats och arrangerade flera seminarier, bland annat "Klarar vi en till kris? – Lärdomar från coronapandemin och Ukrainakriget" och "Hur flyter sjöfarten fram? Framtidens bränslen och framdrivningsmedel".

22 juli – Svensk Sjöfart intervjuades av Sveriges Radio angående bristen på sjömän i världen, vilken blivit allt mer påtaglig sedan kriget i Ukraina bröt ut.

AUGUSTI

18 augusti – Svensk Sjöfart intervjuades i DN om den pågående kapploppningen om "Det nya Arktis", som pågår i det tysta. Isavsmältningen tros öppna upp farleder som kan förändra världshandeln.



SEPTEMBER

30 september – Världssjöfartens dag arrangerades i Göteborg. Det konstaterades att årets tema "New technologies for greener shipping" ligger helt rätt i tiden och att det svenska maritima klustret leder utvecklingen för att uppnå den gröna omställningen. Under det svenska firandet välkomsttalade bland annat Svensk Sjöfarts vd Anders Hansson.

Sjöfartspolitik 2022

Under den allmänna motionstiden lämnar riksdagsledamöterna in förslag på alla områden som riksdagen beslutar om. Under år 2022 lämnades totalt 42 förslag in som nämnt sjöfart av riksdagspolitikerna. Bland motionerna berördes Sjöfartsverkets verksamhet och finansiering, miljö och överflyttning. Exempelvis föreslog ledamöterna följande:

- Bättre infrastruktur i Skåne (M)
- En grön hamnstrategi bör tas fram (MP)
- För att undvika höjningar av farleds- och lotsavgifterna vill Vänsterpartiet öka stödet till Sjöfartsverket genom ett nytt anslag som uppgår till 700 miljoner kronor för 2023 (V)
- Ett sjöfartsråd bör inrättas (SD)
- Satsningarna på att ställa om Sjöfartsverkets fartygsflotta bör fortsätta (S)
- Regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter samt avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferenziering med avseende på dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart (C)

OKTOBER

20 oktober – Svensk Sjöfart skrev tillsammans med flera andra organisationer en debattartikel i DN Debatt om att nya beslut och reformer behövs för fossilfrihet.

25 oktober arrangerades Vågrätt, där Svensk Sjöfart är en samarbetspartner, ett öppet möte med tema nyckeltal och social hållbarhet.

NOVEMBER

1 november – Svensk Sjöfart välkomnade IW Line AB som ny medlem.

8 november – I regeringens budgetproposition presenterades två viktiga satsningar för sjöfarten. Bland annat slog regeringen fast investeringsplanen för Sjöfartsverket. Planen innehöll bland annat investering i två nya isbrytare.

16 november – Svensk Sjöfart skrev ett brev till infrastrukturministern om vikten av att möjliggöra för fler att jobba till sjöss.

18 november – Svensk Sjöfart arrangerade en höstmötesdag med tema försvarsfrågor. Över 100 personer var med och lyssnade på bland annat marinchefen Ewa Skoog Haslum och Jens Nyqvist, militär representant till EU och Nato.

DECEMBER

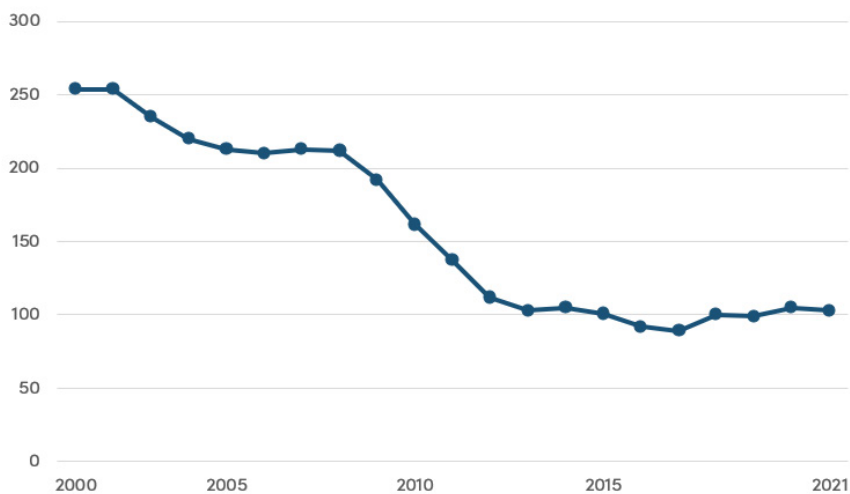
5 december – Svensk Sjöfart arrangerade en utbildningsvecka om sjöfart för myndighetspersonal och nyanställda inom sjöfarten.

19 december – Svensk Sjöfart publicerade ett nytt avsnitt av podcasten Havs- samtalen med ordföranden för riksdagens näringsutskott.

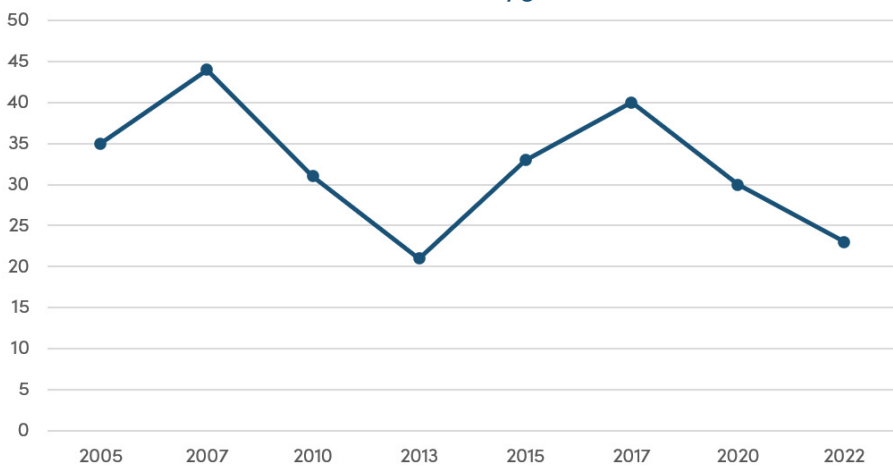


Om den svenska sjöfartssektorn

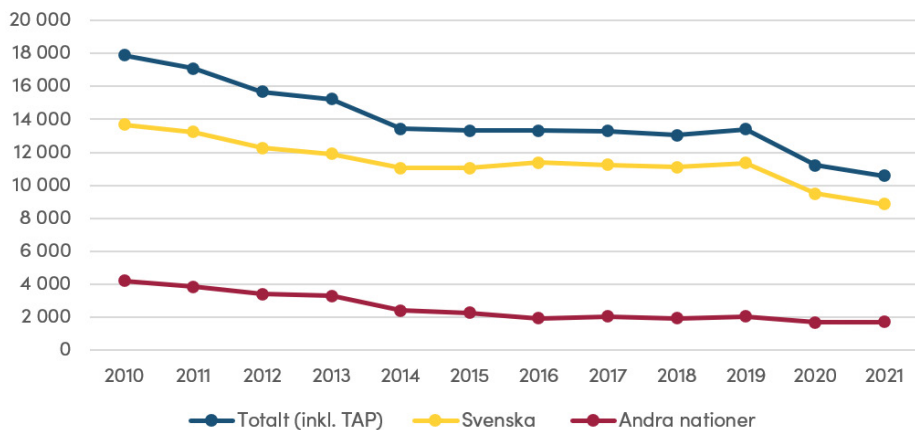
Antal fartyg i den svenska handelsflottan



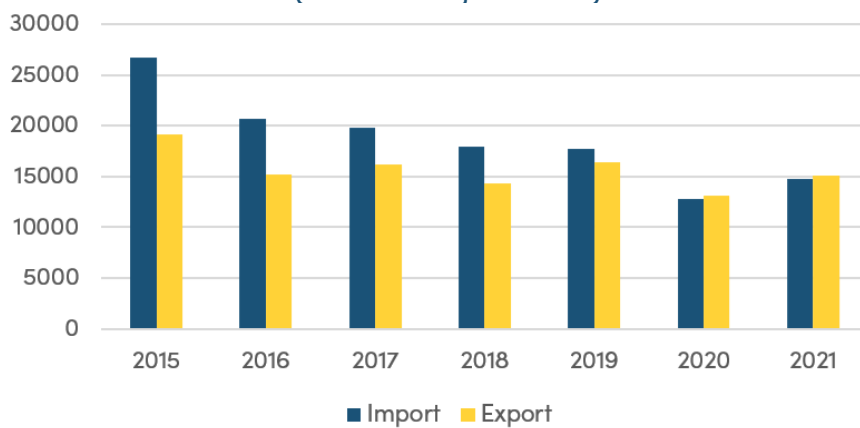
Antal svenska fartyg i order

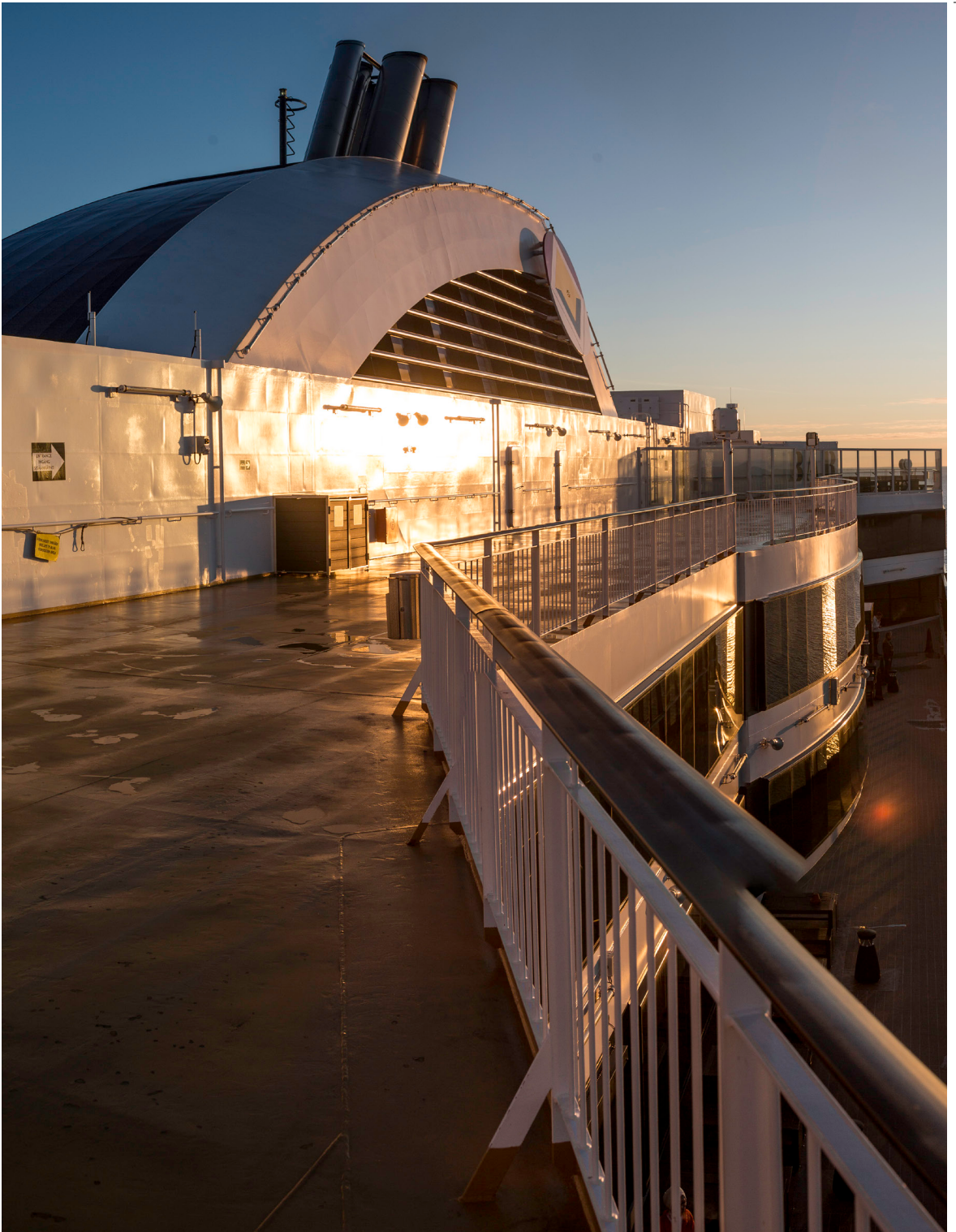


Sjömän med minst en registrerad påmönstring på svenskflaggat fartyg respektive år totalt (inkl. TAP)



Svenska sjöfartstjänster mot omvärlden (valutor i miljoner SEK)





Ca 80–90 procent av alla
varor transporteras
sjövägen.

Källa: Trafikanalys



Närings- och transportpolitik

- åtgärder krävs

Sjöfarten står för cirka 90 procent av all import och export och under året reste drygt 21 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige. Pandemin innebar stora effekter inte minst för passagerartrafiken, en återhämtning kunde dock ses under 2022.

I både freds-, kris- och krigstider är Sverige helt beroende av sjöfarten och därför krävs en stark sjöfartsnäring. En stark sjöfartsnäring är också betydelsefull för Sveriges försörjningsberedskap, möjligheten att bedriva innovation och utveckling, samt driva miljö- och klimatfrågor internationellt.

Sjöfartsklustret utgör också en avgörande del i det maritima klustret som sammantaget bidrar till både jobb och tillväxt i Sverige.

Näringspolitik

Förutsättningarna för svenska rederier att bedriva rederiverksamhet i Sverige har under flera år diskuterats i olika sammanhang. I maj beslutade även Sveriges riksdag om ett tillkännagivande avseende ton-

nageskatten i syfte att bland annat utveckla den kustnära sjöfarten och systemet med tonnageskattning, samt kring stämpelskattens utformning.

Svensk Sjöfart presenterade även tillsammans med parterna inom Blå Tillväxt en studie om effekterna av att justera stämpelskatten och om effekterna av att ändra den svenska tonnageskatten, så att rederierna ges motsvarande villkor som i flera

andra europeiska länder. Rapporten visade på en potential på drygt 1500 nya jobb inom sektorn, en ökad omsättning med ca 5 miljarder och svensk BNP tillväxt med 3 miljarder.

"En potential på drygt 1500 nya jobb inom sektorn, en ökad omsättning med ca 5 miljarder och svensk BNP tillväxt med 3 miljarder."

Transportpolitik

Sjöfartsverket beslutade under året att höja farledsavgifterna med 5,1 procent samt lotsavgifterna med 10 procent från och med den 1 januari 2023. Svensk Sjöfart anser att beslutet är ytterst beklagligt, framförallt då beslutet gällande höjda avgifter kommer samtidigt som den svenska ekonomin ser ut att bromsa in och flera bedömare varnar för en kommande lågkonjunktur.

Svensk Sjöfarts sjöfartsagenda

Svensk Sjöfart tog under 2022 fram en sjöfartsagenda som innehåller föreningens prioriterade frågor, agendan består av tre sjöfartsreformer och femton konkreta åtgärder för en hållbar, innovativ och smart sjöfart. De tre reformerna som föreslås är:

- Reform för fler och växande svenska rederier och fler svenskflaggade fartyg
- Reform för grön och smart sjöfart
- Reform för att säkerställa Sveriges behov av sjöfartskompetens

Statskontoret fick även under året i uppdrag att utreda Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform.

Under flera år har nya isbrytare varit en central fråga och isbrytare är avgörande för att Sveriges handel i norr ska fungera året om. Regeringen anslog inom ramen för den nationella infrastrukturplanen medel för investering i två nya isbrytare och öppnar också upp för investering i en tredje isbrytare. Under 2022 togs också flera steg när Sjöfartsverket påbörjade en upphandling genom en prekvalificeringsfas.

Viktiga satsningar skedde också för den nationella sjöfarten genom en satsning på ombyggnad av Hjulsta-bron och utbyggnad av slussarna i Södertälje för trafiken i Mälaren och

för Vänertrafiken en uppgradering av slussarna i Trollhättan. Vidare beslutar regeringen om tidigare aviserade satsningar kopplade till Göteborgs och Luleå hamn. Sammantaget uppgår satsningarna till över 14 miljarder kronor, vilket är en tredubbling av satsningarna på sjöfart inom ramen för nationell plan jämfört med tidigare planer.

Viktiga händelser under året:

- **20 januari** - Sjöfarten, och speciellt färjesjöfarten, har ekonomiskt drabbats mycket hårt under coronapandemin på grund av de restriktioner som stoppat en stor del av resandet. Tidigare har branschen hjälpts något av regeringens förstärkta korttidspermitteringsstöd. När det förstärkta stödet inte fanns att

- söka riskerade delar av sjöfarten att hamna i en krissituation, detta skrev branschorganisationen Svensk Sjöfart, Sjöfartens Arbetsgivareförbund och fackföreningarna Seko Sjöfolk och Sjöbefälsföreningen i ett brev till finansminister Mikael Damberg.
- **25 mars** - Regeringen beslutade att införa ID-kontroller för samtliga passagerare vid längre resor med passagerarfartyg, något som branschorganisationen Svensk Sjöfart motsatte sig då det är orimligt att företag ska utföra uppgifter som i vanliga fall utförs av exempelvis gränspolis.
 - **28 april** - Svensk Sjöfart sjöfartssagenda lanserades i samband med Svensk Sjöfarts årsmöte. I agendan föreslogs inte bara tre reformer utan också femton konkreta åtgärder.
 - **5 maj** - Riksdagen beslutade om tillkännagivande gällande tonnageskatten i syfte att bland annat utveckla den kustnära sjöfarten.
 - **14 oktober**- Forskare från RISE publicerade en ny rapport där man varnar för att minskat antal svenskflaggade fartyg ger negativa konsekvenser för Sverige.
 - **8 november** - I regeringens budgetproposition presenterades flera viktiga satsningar för sjöfarten, bl.a. slår regeringen fast investeringsplanen för Sjöfartsverket som innehåller investering i två nya isbrytare. Vidare beslutades den tidigare aviserade klimatkompensationen för sjöfarten.
 - **19 november** - Ny policy och handlingsplan för praktikplatser och för att möta framtidens utbildningsbehov inom sjöfarten tas fram av Transportföretagen, Föreningen Svensk Sjöfart och Sjöfartens Utbildnings Institut.”
 - **15 december** - Tillsammans med en grupp nordeuropeiska rederiföreningar har Svensk Sjöfart utvecklat en ny mall för att hjälpa rederier att komma igång med den taxonomirapportering som snart kommer att bli obligatorisk.

Femton konkreta åtgärder för en hållbar, innovativ och smart sjöfart:

- Inför en långsiktig och förutsägbar nettomodell och säkerställ att modellen kan användas av alla typer av konkurrensutsatt internationell sjöfart.
- Utveckla tonnageskatten för fler och växande rederier i Sverige.
- Underlätta för rederier att hyra in och ut fartyg genom att genomföra förslaget om bareboatregister för fler fartyg i Sverige.
- Underlätta svenska fartygsinvesteringar - avskaffa stämpelskatten.
- Säkerställ tillgången till grön finansiering för fartyg som bidrar i omställningen.
- Satsa på gröna korridorer för sjöfarten, exempelvis genom att utveckla infrastrukturen för användningen av alternativa bränslen och för att möjliggöra elektrifiering och förläng nedsättning av skatt för landström av fartyg inklusive fartyg under 400 bruttoton.
- Inför ett "Sjöfartskliv" - statliga gröna transportkontrakt för transportköpare och transporttillhandahållaren som långsiktigt bidrar till omställningen.
- Säkerställ och främja produktion av alternativa drivmedel.
- Genomför en sjöfarts- och industrisatsning för grön, säker och smart sjöfart.
- Dubblera forsknings- och innovationsmedel till sjöfarten till 200 MSEK.
- Genomför en satsning på att genomföra befintliga förslag och utveckla regelverk för sjöfarten med 15 miljoner kronor per år under 5 år.
- Säkerställ en långsiktigt hållbar finansiering för Sjöfartsverket via anslag så att farleds- och lotsavgifter kan minska.
- Finansiera drift och investering av isbrytare med statliga medel.
- Verka för globala regler i IMO och ta bort svenska särregler.
- Utöka, bredda och komplettera utbildningssystemet för sjömän och sjöbefäl hos befintliga utbildnings- och kursanordnare.

Fakta: Varför behövs svenskflaggade fartyg?

Antalet svenskflaggade fartyg är viktigt för Sverige som helhet och ur ett försvars- och beredskapsperspektiv i synnerhet. För Sverige 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.

Sverige är helt beroende av sjöfart för handel och genom svenskflaggade fartyg säkerställs tillgång till sjöfartskompetens i Sverige.

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 bidrar också till fler och växande svenska företag samt till fler jobb och skatteintäkter inom hela den svenska maritima näringen.

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.

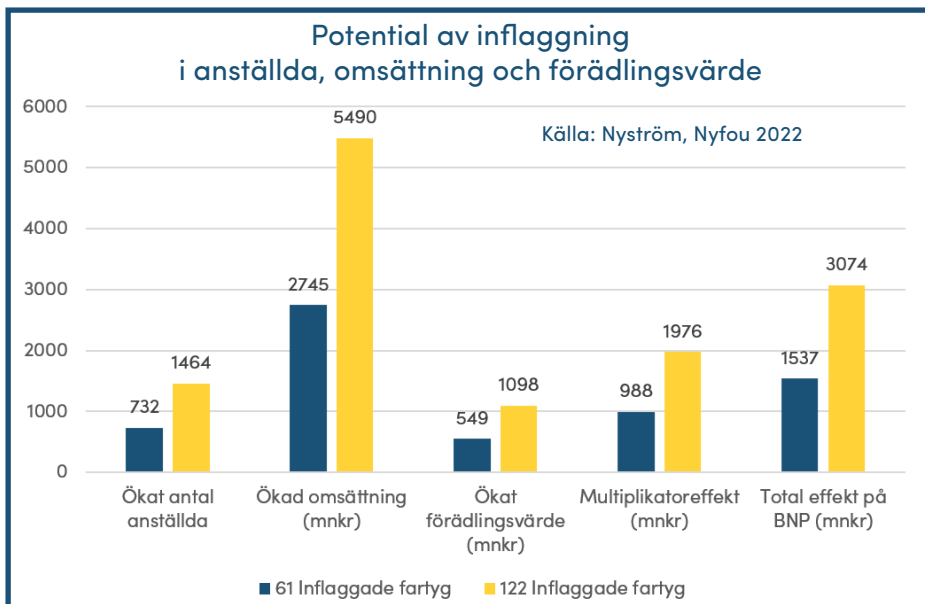


Blå Tillväxt – Tillsammans för en konkurrenskraftig sjöfart

Blå Tillväxt är ett samarbete mellan Svensk Sjöfart, Seko Sjöfolk och Sjöbefälsföreningen som syftar till att öka antalet svenskflaggade fartyg.

Under året publicerade Blå Tillväxt rapporten "Sjöfartsskattereform för en större svensk handelsflotta" som lyfter vikten av ett reformbehov av den svenska sjöfartsbeskattningen i syfte att stärka handelsflottans konkurrenskraft och storlek. En sådan reform kan potentiellt flagga in delar av de 244 utlandsregistrerade fartygen i svensk regi. Skulle hälften av dessa fartyg flaggas in, uppskat-

tas att 1 500 jobb tillkommer, omsättningen inom sektorn ökar med 5 miljarder och svensk BNP växer med 3 miljarder.





År 2022 gjordes
ca 73 000 fartysanlöp i
svenska hamnar.

Källa: Trafikanalys



Miljö och klimat – arbete på nationell, regional och global nivå

Miljö och framförallt klimatfrågor har varit fokus för sjöfarten under flera år och så även under 2022.

På EU-nivå hände mycket inom klimat- och miljöområdet. Både EU ETS och FuelEU Maritime är nya regelverk som sjöfarten nu måste förhålla sig till. Svensk Sjöfart har varit ledande i att vädja till EU om att tänka om kring vilka fartyg som inkluderas i EU ETS och FuelEU Maritime med stöd från flera andra organisationer. I förslaget som EU-kommissionen presenterade under år 2021 var det enbart fartyg över 5000 GT som inkluderades, vilket kommer att innebära en snedvriden konkurrens mot de fartyg som är under storleksgränsen.

Även på global nivå har en hel del arbete gjorts inom klimatområdet. Exempelvis International Chamber of Shipping (ICS), som representerar 80 procent av världens handelsflotta och där Svensk Sjöfart är medlem, lämnade förra året in ett förslag på en marknadsbaserad mekanism till International Maritime Organization (IMO) för att påskynda sjöfartssektorns övergång till en framtid med nettonollutsläpp genom att ekonomiskt kompensera fartyg som använder noll- eller lågemissionsbränslen. Från Svensk Sjöfarts sida finns förhoppningar om att försla-

get kan föra förhandlingarna om ett globalt pris på växthusgaser framåt.

Nationellt så valde regeringen att gå vidare med den tidigare förslagna klimatkompensationen på 300 miljoner kronor till Sjöfartsverket under år 2023 och 2024 i syfte att stärka miljöincitament och sänka farledsavgifterna.

Även energifrågan har tagit stor plats i den allmänna diskussionen och på Transportstyrelsens årliga sjöfartsseminarium så redogjorde Svensk Sjöfart över det enorma behovet av grön elektricitet för att nå klimatmålen. För den svenskkontrollerade flottan behövs exempelvis energi motsvarande 3–4 kärnkraftverk och för den totala handelsflottan cirka 800 kärnkraftverk.

Viktiga händelser under året:

- **11 mars** – I Trafikverkets rapport om ekobonus lades ett förslag om hur ett breddat och förlängt system kan genomföras för att stödja överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Rapporten var ett resultat av ett regeringsuppdrag gällande frågan.
- **4 april** – Som första rederi i Sverige beviljades Furetank den nya

gröna kreditgarantin av Exportkreditnämnden, för finansiering av ett fartyg med högsta miljö- och klimatprestanda. Beskedet är en dörröppnare för sjöfarten och möjliggör miljardsatsningar på den gröna teknik som krävs för att nå Sveriges och EU:s klimatomål.

- **8 april** - Miljömålsberedningen föreslog att riksdagen beslutar om ett långsiktigt klimatomål för Sveriges klimatpåverkan från konsumtion om att nå nettonollutsläpp till år 2045. För sjöfartens del föreslås även Miljömålsberedningen att riksdagen beslutar om att halva delen (50 procent) av utsläppen från fartyg på internationell resa som anläpt eller avgått svensk hamn inkluderas i Sveriges långsiktiga territoriella klimatomål om att nå nettonollutsläpp inom svenskt territorium senast år 2045 samt att Naturvårdsverket får i uppdrag att ta fram statistiken. Svensk Sjöfart var positiva till förslaget.

- **5 maj** - Under det Nordiska Mi-

nisterrådet i Oslo antog de nordiska miljö- och klimatministrarna en deklaration om grön sjöfart. Deklarationen handlade om att etablera ett nordiskt samarbete för att bidra till genomförandet av Clydebankdeklarationen, vilken undertecknades av 22 stater, inklusive all de nordiska länderna, under klimattoppmötet COP26 i Glasgow. Clyde-

bankdeklarationen innebär att de länder som stödjer deklarationen ska främja sjöfartens klimatomställning genom att identifiera och verka för gröna sjöfartskorridorer; exempelvis genom att bidra till att en sträcka mellan två hamnar helt eller delvis trafikeras

av utsläppsfria sjötransporter.

- **16 oktober** - Den internationella redareföreningen föreslår en global CO2-reduktionsfond för att belöna "first movers".
- **26 oktober** - Svensk Sjöfart medverkar på Fossilfritt Sveriges årskonferens och överlämnar årets uppföljningsrapport till energi- och näringsminister Ebba Busch.

- **8 november** - Regeringen går

vidare med den tidigare föreslagna klimatkompensationen för sjöfarten med syftet att minska trycket på farledsavgifterna och därigenom främja en överflyttning av gods till sjöfarten. Att Sjöfartsverket nu tillförs 300 miljoner kronor under 2023 respektive 2024 i syfte att stärka miljöincitamentet, samt sänka farledsavgifterna är något som branschorganisationen Svensk Sjöfart efterfrågat under flera år och är mycket positiva till.

- **21 november** – Föreningen Svensk Sjöfart, den danska och nederländska redareföreningen, World shipping Council, Methanol Institute och Renewable Hydrogen Coalition skriver ett öppet brev till EU att EU ETS måste ha ett livscykelperspektiv.
- **16 december** – EU ETS för sjöfarten slutförhandlades. Från år 2024 ska 40 procent av koldioxidutsläppen inkluderas, från år 2025 70 procent och från år 2026 ska samtliga emissioner inkluderas.

”EU ETS för sjöfarten beslutas. Från år 2024 ska 40 procent av koldioxidutsläppen inkluderas, från år 2025 70 procent och från år 2026 ska samtliga emissioner inkluderas.”

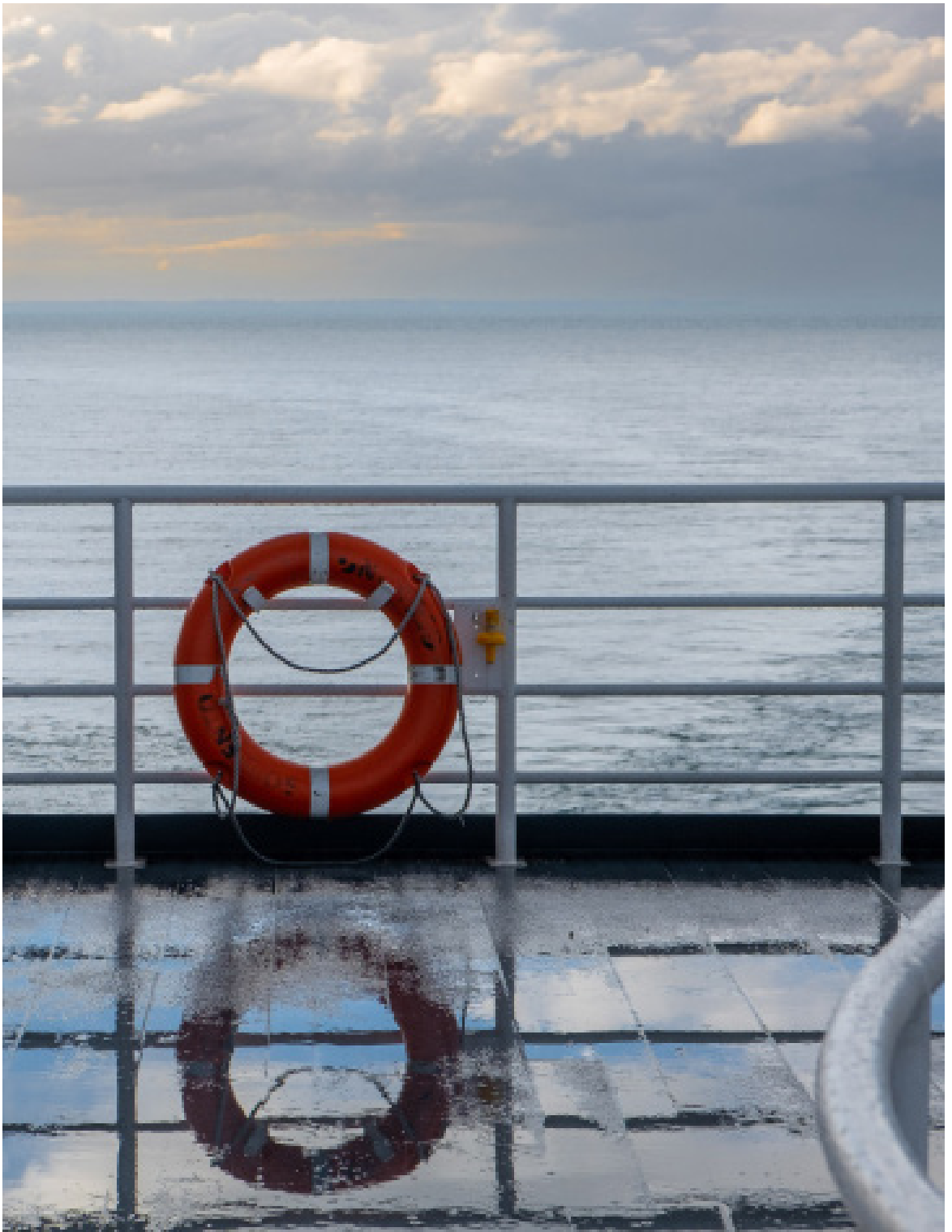
Uppmaningar för en miljö- och klimatvänlig sjöfartssektor:

- Säkerställ tillgången till grön finansiering för fartyg som bidrar i omställningen.
- Satsa på gröna korridorer och energinoder för sjöfarten, exempelvis genom att utveckla infrastrukturen för användningen av alternativa bränslen och för att möjliggöra elektrifiering och förläng nedsättning av skatt för landström av fartyg inklusive fartyg under 400 bruttoton.
- Inför ett "Sjöfartskliv" - statliga gröna transportkontrakt för transportköpare och transportören som långsiktigt bidrar till omställningen.
- Säkerställ och främja produktion av alternativa drivmedel.
- Genomför en sjöfarts- och industrisatsning för grön, säker och smart sjöfart.



Sjöfarten transporterade
ca 21 miljoner
passagerare under 2022.

Källa: Sjöfartsverket



Sjösäkerhet, sjöfartsskydd och teknik – proaktivt arbete

Säkerhetsfrågor är av yttersta vikt för sjöfarten och stora frågor som präglat sjöfartsåret 2022 är coronapandemin, Ukrainakriget och brandskyddsfrågan, men även frågor kring cybersäkerhet kommer allt högre upp på agendan.

Coronapandemin

I början på året klassade Sverige inte längre coronapandemin som en samhällsfarlig sjukdom. Konsekvenserna från stängda gränser och minskat resande påverkade dock fortsatt rederierna även om vissa rutiner som infördes under coronapandemin successivt kunde tas bort för den trafik som enbart trafikerade Norden och nordeuropa. För resten av världen fortsatte flera av de säkerhetsföreskrifter som infördes under pandemin att gälla.

Ukrainakriget

Försvarsfrågorna blev i fokus i slutet på februari då Ryssland invaderade Ukraina. För sjöfartens del innebar det en stor påverkan för sjöpersonalen och transportererna. Ca 15 procent av alla sjömän globalt kom antingen från Ukraina eller Ryssland och under året infördes flera sanktioner

mot ryska fartyg och rysk sjöpersonal. Sanktionerna och kriget gjorde även att utbetalningar av exempelvis löner försvårades. Vissa transporter upphörde helt på grund av sanktioner och andra minskade betydligt.

Brand

Proaktivt säkerhetsarbete är en av hörnstenarna i det dagliga och långsiktiga arbetet inom sjöfarten. Under året övades det bland annat särskilt på bränder då Fire Safety Meet ägde rum för första gången i samband med den stora mässan Donsö Shipping Meet. Svensk Sjöfart var med och arrangerade Fire Safety Meet som samlade deltagare från hela världen.

Proaktivt säkerhetsarbete

Svensk Sjöfarts incidentrapporteringssystem ForeSea bidrar till rederiers proaktiva säkerhetsarbete. 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 data från en hel

”Ca 15 procent av alla sjömän globalt kom antingen från Ukraina eller Ryssland.”

bransch. Under året jobbade Svensk Sjöfart vidare med systemet.

Försvarsfrågor

Under året har föreningens arbete att bidra i återuppbyggnaden av det svenska totalförsvaret intensifierats. Bland annat har ytterligare ett svenskt standardavtal för befraktning utarbetats och godkänds av såväl styrelsen i Föreningen Svensk Sjöfart som av Försvarsmakten. I syfte att säkerställa svenska och finska staternas behov av fartygskapacitet, inom ramen för både militärt försvar och folkförsörjning, påbörjades under året en upphandling. Vid föreningens sektionsgemensamma möte och höstmöte, deltog Försvarsmakten med bl.a. Marinchefen. Arbetet och samarbetet med Försvarsmakten och beredskapsansvariga myndigheter kommer fördjupas än mer framgent.

Viktiga händelser:

- 25 januari – Svensk Sjöfart uppdaterade föreningens position om smarta fartyg. Positionen tar avstamp i rederiers behov för att öka effektiviteten, säkerheten och uppnå målet om en hållbar sjöfart.

Svensk Sjöfarts fem prioriterade forskningsområden:

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





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.

År 2022 började hoppfullt för den europeiska sjöfarten. På DNV:s webinar The fuel of the future i januari fick över 5 000 deltagare veta att framtidens marina bränsle stavas S-A-M-A-R-B-E-T-E. Och det över alla gränser. En månad senare gick Lighthouse verksamhetschef och vice ordförande i EU:s teknikplattform Waterborne, Åsa Burman, på samma linje när sju års sjöfartsforskning, utveckling och innovation inom Horisont 2020 summerades på en workshop: "Grunden är lagd, nu finns ett momentum för offentliga och privata aktörer att utveckla samarbetet mot en hållbar europeisk sjöfart."

Vätgas engagerar

I samma veva publicerades årets första forskningsrapport på Lighthouse hemsida. Förstudien handlade om säker vätgasinstallation ombord och

fick kanske som främsta resultat att under arbetets gång ha skapat ett så stort intresse i branschen att ett nätverk med 47 aktörer startats för att samarbeta i frågan.

Behov av ökad inflaggning

I februari invaderar Ryssland Ukraina. Kriget orsakar ett oerhört mänskligt lidande och medför stora störningar på världshandeln.

Den svenska sjöfarten påverkas dock relativt lite och absurt nog medför kriget att sjöfarten till slut hamnar i svenska politikers blickfång. Lighthouseförstudien Nyttan

med svenskflaggade fartyg och betydelsen av en ökad inflaggning för Sverige visar att landets försörjningsförmåga vid kristider är hotad, kunskapen om sjöfart minskar och att miljardbelopp går förlorade. Svenskflaggningen måste alltså öka, vilket också så gott som varenda politiker med sjöfartsintresse tar fasta på i valrörelsen.

NRIA - nationell forskningsagenda

I sjöfartens gemensamma agenda för sjöfartsforskning och innovation (NRIA sjöfart 2021) efterlyses till exempel en större satsning på sjöfartsutbildningar med motiveringen

*"Framtidens maritima
bränsle stavas
S-A-M-A-R-B-E-T-E.
och det över alla
gränser"*

att sjöfartskompetens är "synnerligen samhällsviktig – dels för branschen, dels för landets försörjning och totalförsvar". Detta fick också gehör i den svenska politiken då regeringen med ungefär samma motivering kraftigt höjde anslagen till sjöfartsutbildningarna på Chalmers och Linnéuniversitet i årets budgetproposition.

Utbildning och kompetensförsörjning är en av grundpelarna för framgångsrik forskning. Under Almedalsveckan presenterade Lighthouse den nationella agendan det konstaterades att – Utan mer satsningar på Sjöfarts Fol nås inga klimat- och hållbarhetsmål.

Hållbar sjöfart

Inom Trafikverkets branschprogram Hållbar sjöfart som Lighthouse driver startades 10 nya projekt medan nio blev klara. Rapporterna presenterades i populärvetenskapliga artiklar samt på två webinarier – ett på våren och ett på hösten.

Förstudier

Vid sidan av branschprogrammet Hållbar sjöfart har ytterligare tre Lighthouseförstudier som behandlar aktuella frågor blivit klara. I juni publicerades Laddning av elbilar på färjor och terminaler och med några dagars mellanrum i oktober kom

ytterligare två – nämnda rapport om nyttan med svensk flagg och en rapport om vad omställningen till en fossilfri sjöfart kommer att kosta (vilket kan bli en bra svensk affär). Den senare tog avstamp i EU:s planerade åtgärder inom Fit for 55 (ETS, ETD och FuelEU Maritime) och är högaktuell sedan EU i december beslutat att införliva sjöfarten i EU ETS från och med 2024. Båda rapporterna diskuterades också under ett webinar kallat Två heta sjöfartsfrågor.

Det finns förstås fler heta sjöfartsfrågor att diskutera.

*"Inom Trafikverkets
branschprogram Hållbar
sjöfart som Lighthouse
driver startades 10 nya
projekt medan nio blev
klara."*

Fokusgrupper

Under 2022 har Lighthouse också fortsatt arbetet med att starta upp fokusgrupper (ett arbete som initierades 2020) där relevanta aktörer från akademi, näring och myndigheter arbetar tillsammans kring viktiga frågor och områden för att driva dem framåt. I februari hade Fossilfri Sjöfart sitt uppstartsmöte. Sedan tidigare är fokusgrupperna Hamnar, Smarta fartyg och Urban sjöfart igång med workshops.

Lighthouse har under 2022 arrangerat eller varit medarrangör till 5 fysiska seminarier, 3 webinarier och 1 workshop (fokusgruppernas workshops ej medräknade). Ca 900 personer har deltagit i de olika seminarier, webinarier samt fokusgrupper som arrangerats av Lighthouse under året.

Forsknings- och innovationsprojekt Svensk Sjöfart deltagit i under 2022:

- Hur realiserar man den mest energieffektiva fartygsresan i praktiken?
- EU ETS - impacts of including maritime transports
- Digitaliseringens påverkan på sjösäkerhet och arbetsmiljö
- REDO 2.0
- Drift och operation av smarta fartyg
- Branschprogram "Innovation för hållbar sjöfart"
- Triple F - fossil free freight
- Samarbete för att främja en klimatsmartare sjöfart och ökad andel av transportarbetet





Organisation

Kansli

Anders Hermansson
Vd

Annika Asp
Vd-assistent

Camilla Åberg Linder
Näringspolitik

Carl Carlsson
Sjösäkerhet, sjöfartsskydd & teknik

Christina Palmén
Säkerhet & miljö

Carolina Kihlström
Projektledning &
kommunikation

Fredrik Larsson
Miljö & klimat

Johan Hartler
Utbildning & säkerhet

Kajsa Börjesson
Ekonomi

Madeleine Säll
Kommunikation

Styrelse

Claes Berglund, Ordförande
Stena AB

Dan Sten Olsson, Hedersordförande
Stena AB

David Kristensson, Vice ordförande
Northern Offshore Services AB

Håkan Johansson, Vice ordförande
Rederi AB Gotland

Johan Källsson, Vice ordförande
Erik Thun AB

Lars Höglund
Furetank Rederi AB

Jonas Backman
Sirius Shipping AB

Torkel Hermansson
Tarbit Shipping AB

Johanna Boijer-Svahnström
Viking Rederi AB

Ingvar Lorensen
Rederi AB Donsötank

Anders Thyberg
Walleniusrederierna AB

Markus Lindbom
Stena AB

Frida Rowland
AtoB@C Shipping AB

Tommy Kalin
Svenska Orient Linien AB

Annika Asp, sekreterare
Svensk Sjöfart

Koncernen

- **Föreningen Svensk Sjöfart**
VD Anders Hermansson, ordförande Claes Berglund, Stena AB
- **Svensk Rederiservice AB**
VD Anders Hermansson, ordförande Claes Berglund, Stena AB
- **Svensk Sjöfarts Tidnings Förlag AB**
VD Albin Dahlin, ordförande Anna Forshamn, Stena AB
- **Seably AB**
VD Andrea Lodolo, ordförande Peter Wahlgren, Stena

Sektioner, kommittéer och arbetsgrupper

Styrelse

VD Anders Hermansson, Ordf. Claes Berglund, Stena AB

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: Anders Thyberg,
Walleniusrederierna
Skr: Carl Carlsson,
Svensk Sjöfart

●
Kommittén för
säkerhet och
teknik

●
Kommittén för miljö
och klimat

●
Kommunikations-
kommittén

●
Kommittén för
utbildning och
kompetensför-
sörjning

●
Kommittén för nä-
ringsliv och konkur-
renskraft

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

●
Farledsavgiftsgruppen
Klimatarbetsgruppen
ISO-allokerings-
gruppen
Befraktningsgruppen

●
Likabehandlingsgruppen

●
Smarta fartyg
-arbetsgruppen
ForeSea
-arbetsgruppen

Medlemmar

Ahlmarks
Atlantic Container Line AB (fr.o.m. 1 januari 2023)
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
Hansa Destinations AB
IW Line AB
Klippans Båtmansstation, AB
Luleå Hamn AB
MMT–Marin Mätteknik A
Nlc Ferry AB Oy (Wasaline) (fr.o.m. 1 februari 2023)
Nordö–Link, Rederi AB
Northern Offshore Services AB
OljOla AB

Preem Shipping AB
Rederi AB Uman
SCA Shipping AB
Sirius Shipping AB
Stena AB
Stena Bulk AB
Stena Line Scandinavia AB
Stena Marine Management AB
Stena Rederi AB
Stockholm Chartering AB
Svenska Orient Linien AB
Svensk Sjöentreprenad i Malmö AB
Svitzer Sverige AB
Tallink Silja AB
Tarbit Shipping AB
TT-Line AB
Terntank Rederi A/S
Tärntank Ship Management AB
UME Shipping 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



