



# SKEPPSMÄKLARNYTT

Ivar Lundh och CMA-CGM får ekobonus  
Lloyd's List Consultings specialrapport för oss: Håller lådan?  
Sjöfarten märks i motionsfloden  
Vad gör vi inom sjöfarten om terrorn slår till?  
Nya bunkerklausuler klara inför 2020  
Ecasbas nya styrelse utsedd  
Erik Arvidsson - auktoriserad fartygsagent  
Inbjudan till 100-årsjubileet kommer i januari  
God Jul och Gott Nytt År!

## IVAR LUNDH OCH CMA-CGM FÅR EKOBONUS

Endast två ansökningar om ekobonus hanns med före årsskiftet, och båda kom från våra medlemsföretag - Ivar Lundh och CMA-CGM.

Regeringen beslutade 2017 att årligen avsätta 50 miljoner i ekobonus för åren 2018, 2019 och 2020. Stödet ska stimulera till nya sjötransportupplägg som avlastar vägarna och minskar utsläppen. Av diverse EU-tekniska skäl har dock utlysningen fördröjts till november och Trafikverket, som fått i uppdrag att administrera ekobonusen, skriver själva att de anser att ansökningstiden blev "mycket kort". Endast fem ansökningar kom in i tid och av dem lyckades tre inte visa på tillräcklig överföringspotential för att få bidraget.

Däremot står det alltså klart att CMA-CGM fått närmare åtta miljoner kronor för en ny containerlinje på svenska västkusten. Det nya linjeupplägget ska hantera gods som i dag transporteras på väg från svenska västkusten till Helsingfors. Godset ska nu i stället gå sjövägen via Århus, där det lastas om för ytterligare en sjötransport till Helsingfors.

Det andra företaget som beviljats stöd är Ivar Lundh som får drygt åtta miljoner kronor för en ny linje för transport av jord och betongelement. Ivar Lundh planerar att

skeppa lätt förorenade jordmassor från byggen i Stockholmsområdet till en bearbetningsanläggning i Norrsundet utanför Gävle. Samma linje ska sedan gå ner till Polen och hämta upp betongelement som skeppas till byggen i Stockholm. Enligt ansökan transporteras elementen i dag på lastbil från Karlskrona till Stockholmsområdet. Alternativet för jordtransporterna är att de går på väg från Stockholm till Norrsundet.

Den 7 januari 2019 öppnar Trafikverket en ny vända. Ansökningarna ska ha kommit in till senast den 28 februari 2019 för att kunna hanteras under samma år. Tyvärr har icke utbetalda medel för 2018 frusit inne, vilket inte känns bra.

## LLOYD'S LIST CONSULTINGS SPECIALRAPPORT FÖR OSS: HÅLLER LÅDAN?

Vi närmar oss slutet av 2018. Dags att summera och vända blickarna mot 2019. Den globala sjöburna handeln med general cargo, dvs den vida definitionen av icke-bulkgods, uppgick enligt Lloyd's List Consultings beräkningar till 1 778 miljoner ton. Härav svarade skogsprodukter för 372 miljoner ton, kemikalier för 260 miljoner ton och järn/stål/metall/skrot för 157 miljoner ton. General cargo-handeln ökade enligt de preliminära beräkningarna med 3,5 procent från 2017.

Andelen av general cargo-gods som skeppades i container uppgick till 72% eller 1 277 miljoner ton. Containergodset ökade 4,9 procent från 2017 räknat i ton (igen enligt Lloyd's List Consultings preliminära beräkningar). Det innebär att i stort sett hela tillväxten av general cargo-skeppningarna skedde i container.

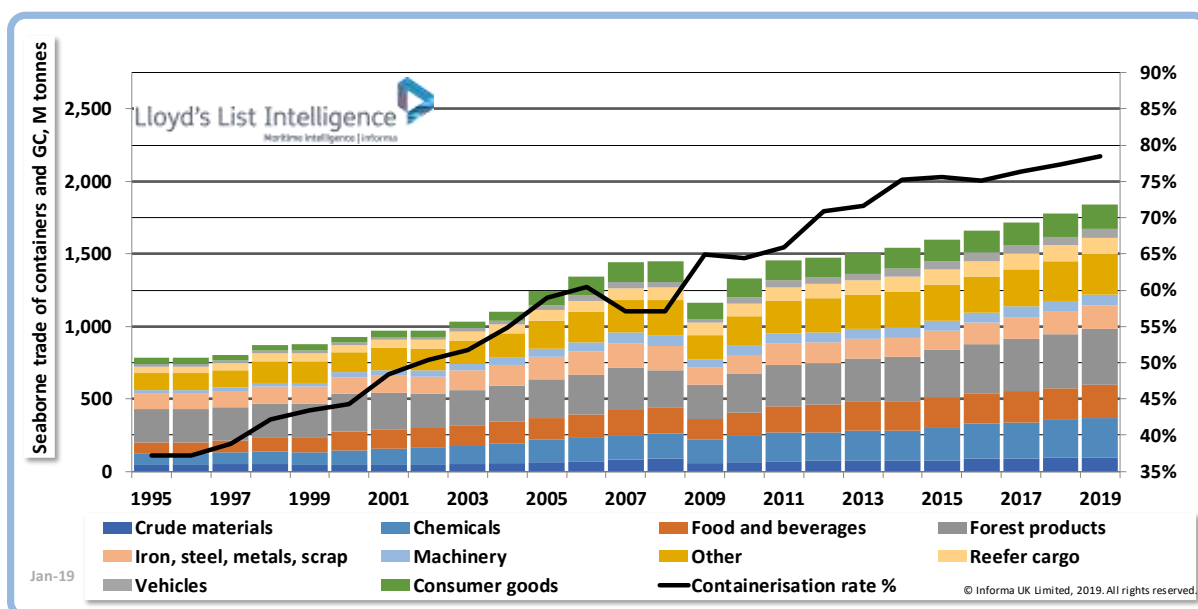


Figure 1: Sjöburen general cargo och containeriseringsgrad

Om vi tittar på utvecklingen på några av de stora containerflödena så visar de senaste månadssiffrorna på starka tillväxttal på de flesta av traderna. Importen till Nordamerika var 6,7 procent högre i oktober 2018 jämfört med oktober 2017. Importen till Europa låg på 6,5 procent. Intressant att notera är att exporten från Nordamerika var 3 procent lägre. Om detta är en tidig indikator på effekterna från de protektionistiska utspelen mellan USA och Kina så är det i så fall fördel Kina så här långt. Det blir mycket spännande att följa upp detta.

Containern har ju som nämnts ovan fortsatt att ta "marknadsandelar" från roro och general cargo. Finns det några godsvolymer kvar att containerisera? Figuren nedan visar hur snabb utvecklingen har varit. Containeriseringen av sk crude materials är iögonfallande. Hit hör bland annat material till byggnadsindustrin som cement, grus, sand mm. Stora potentiella volymer som finns kvar kan kopplas till skogsnäringen och järn/stål/metall/skrot.

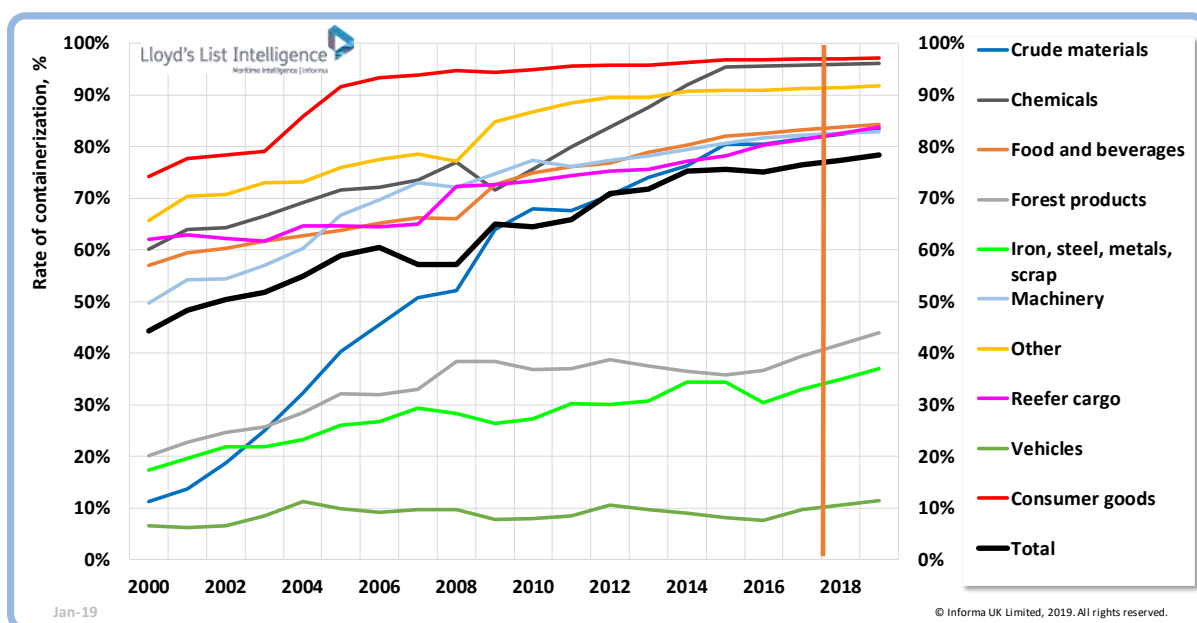


Figure 2: Containeriseringsgrad per godskategori

Hur ser det då ut på hemmaplan? Enligt hamnstatistiken från Trafikanalys<sup>1</sup> så har de hanterade godsmängderna (i ton) i hamnarna vuxit med i snitt 2,2 procent per år för containergods mellan 2009 och 2018. Motsvarande siffra för roro är 0,3 procent.

Om vi istället tittar på de senaste fem åren så ser det bättre ut för roro för då är tillväxten 2,6 procent per år. All tillväxt har skett i transporterna av lastbilar/släp/påhängsvagnar. Järnvägsvagnar och övriga roroenheter har minskat.

Det innebär att roro-volymerna idag är på ungefär samma nivå som 2008, medan containervolymerna är större än 2008. Däremot ska det understrykas att roro-volymerna alltjämt är drygt tre gånger större än containervolymerna. Med de

<sup>1</sup> Helårssiffrorna för 2018 är inte klara ännu, så Lloyd's List har räknat upp talen för de tre första kvartalen i år.

investeringar som görs i nya ro-ro-fartyg så finns det en chans att överflyttningstakten till container saktar in.

Detta var en skrapning på ytan, signerad Christopher Pålsson, head of Consulting på Lloyd's List Consulting. Den som vill veta mer rekommenderas att registrera sig för Lloyd's List Consulting Executive Meeting den 17 januari i Göteborg. Där kommer de att gräva djupt i konsekvenserna av Brexit, protektionismen och svavelreglerna. Skicka ett meddelande till [christopher.palsson@lloydslistintelligence.com](mailto:christopher.palsson@lloydslistintelligence.com) så skickar han program med mera.

## SJÖFARTEN MÄRKS I MOTIONSFLODEN

53 motioner som på något sätt berör sjöfarten lyckades Riksdagens ledamöter knäpa ihop under den allmänna motionstiden.

I motionerna har bland annat föreslagits att regeringen bör tillsätta ett sjöfartsråd, att miljödifferenteringen av Sjöfartsverkets avgiftssystem ska ökas ytterligare, samt ökad satsning på inlandssjöfart och dessutom har det föreslagits att man ska slå samman Sjöfartsverket, Trafikverket och Luftfartsverket samt utvidga tonnageskatten.

Frågan om ett sjöfartsråd med uppgift att arbeta fram långsiktig strategi lyfts av både Miljöpartiet, Moderaterna och Kristdemokraterna. Janine Alm Ericsson (MP) och Emma Berginger (MP) menar i sin motion att en sjöfartsstrategi är nödvändig för att exempelvis nå Sveriges mål om att bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer och för att tydliggöra sjöfartens betydelse för den svenska samhällsekonomin och konkurrenskraft.

Moderaterna föreslår bland annat att en utredning ska genomföras om förhandsbesked om sjöfartsstöd kan ges. Man föreslår också att en uppföljning av tonnageskatten görs samt att en miljödifferentering av farledsavgifterna ses över, något som även Centerpartiet och Socialdemokraterna föreslår. Cecilia Widegren (M) skriver i sin motion att konkurrenskraften för Vänerhamnar och för Vänersjöfarten bör stärkas ytterligare och hon är inte ensam om att vilja se satsningar på inlandssjöfarten. Även Liberalerna vill i sin motion om infrastruktur se ökade satsningar på inre vattenvägar.

Sverigedemokraternas motion gällande sjöfart ger ett helhetsförslag för konkurrenskraftig svensk sjöfart. Bland annat föreslås att en sjöfartsmiljard införs, att farledsavgifterna tas bort och att fler fartyg ges möjlighet att omfattas av tonnageskatten. Förändringar i tonnageskattesystemet stöds också av enskilda KD-ledamöter som vill att systemet förenklas så att ett fartyg inte behöver fastlåsas inom systemet i tio år för att kunna ta del av tonnageskatten samt att fartyg i ren kustsjöfart också borde kunna ingå.

Centerpartiets Helena Lindahl och Per Åsling föreslår att en utredning tillsätts som utreder hur sjöfartens finansiering i svenska farvatten kan organiseras på ett mer optimalt sätt och de pekar bland annat på orättvisa som uppstår då sjöfarten måste bära sina egna infrastrukturkostnader, medan väg och järnväg betalas via skattsedeln. Flera motionärer pekar även på behovet att se över hur Trafikverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket kan samordnas än mer än idag.

## VAD GÖR VI INOM SJÖFARTEN OM TERRORN SLÅR TILL?



*Fredrik Hermansson från Greencarrier/Skeppsmäklareföreningens styrelse, Christoffer Lillhage från Göteborgs Hamn samt Lars Höglund och Donald Werner från Furetank var några av dem som deltog i sjöfartens krisövning.*

Nu är väl knappast tankar på krig och större kriser något som får oss att ligga sömnlösa på nätterna. Men faktum kvarstår, ingen vet var olika kriser poppar upp och det behöver inte vara krig som ställer till det; även ett terrorattentat i en större hamn skulle snabbt få förödande konsekvenser för hela landet.

Hur många av oss har tänkt igenom vad vi gör då? Vilka samverkar vi med? Hur snabbt ställs fartygstrafiken om och vilka konsekvenser får det för Sverige? Hur säkerställer vi informationsflödet om internet släcks ner?

Trafikverket har i alla fall börjat fundera på de här frågorna och i december arrangerades en heldag som en slags tankeväckare och kickoff till oss andra.

Övningen skedde inom ett samarbetsprojekt som går under namnet TP SAMS (Transportsektorns Samverkan inför Samhällsstörningar). Från sjöfartsbranschens sida medverkar förutom vi själva Svensk Sjöfart, Skärgårdsredarna och Sveriges Hamnar plus flera medlemsföretag knutna till respektive förening.

Vi löste nog inga övergripande problemställningar, men det var bra att vi satt i samma rum, näringsfolk, myndigheter, lotsar och vi insåg att vi nog behöver tänka mer på det här samt utöka samarbetet.

Övningen som genomfördes i Göteborg var också den första inom sjöfartens område på många år och ska ses som en förberedelse för en stor totalförsvarsövning som ska genomföras år 2020. Nästa övning för sjöfarten kommer att äga rum hösten 2019.

## NYA BUNKERKLAUSULER KLARA INFÖR 2020

Som vi skrev i Skeppsmäklarnytt nr 10 2018 har det varit viktigt för den internationella sjöfarten att reglera vad som händer med bunkers som är kvar i tankarna efter nyårsafton 2019 då de nya stränga bunkerkraven om max 0,5 procents svavelinnehåll trader i kraft. Vi inom SECA har ju sedan flera år infört krav om max 0,1 procent, men nu följer alltså all världens sjöfart sakta efter.

Både Bimco och Intertanko har utvecklat klausuler och nedan citeras information från vår internationella skeppsmäklarorganisation Fonasba:

With the rapid approach of new rules on the sulphur content of marine fuels as mandated by IMO, ship-owners and their representative bodies are working towards developing procedures and protocols to manage the change-over to ultra-low sulphur fuels and the legal, operational and liability issues that will arise.

FONASBA's two ship-owner organisations in Club membership, BIMCO and INTERTANKO, have in the past few days both released clauses designed to manage the risks of moving to the new fuels and have asked us to pass the details to our members so that the clauses are better known within the market.

BIMCO has two clauses, namely the: [2020 Marine Fuel Sulphur Contract Clause for Time Charter Parties](#) and the [2020 Fuel Transition Clause for Time Charter Parties](#).

INTERTANKO has issued the: [INTERTANKO Bunker Compliance Clause for Time Charter Parties](#). Details of the clauses, explanatory notes and sample copies of the clauses are available from the associations' websites by clicking on the links in the titles above.

## **ECASBAS NYA STYRELSE UTSEDD**

Formellt utses Ecasbas styrelse av Fonasba, och så har nu skett. Berit Blomqvist är fortsatt med som svensk representant. Styrelsen i sin helhet är som följer:

Netherlands – Marco Tak (chairman)  
France – Jean-Pascal Bidoire (vice chairman)  
Germany – Alexander Geisler  
Hungary – Botond Szalma  
Italy – Alberto Banchemo  
Portugal – Antonio Belmar  
Bulgaria – Nikola Hristov  
Sweden – Berit Blomqvist

Ecasbas styrelse sammanträder cirka fyra gånger per år och alla medlemmar är välkomna att höra av sig med önskemål om vilka frågor vi ska driva.

## **ERIK ARVIDSSON - AUKTORISERAD FARTYGSAGENT**

En ny fartygsagent har auktoriserats av föreningen under december: Erik Arvidsson på Carl E Ekman i Slite.

Erik Arvidsson har arbetat som fartygsagent i tre år. Han läste sjöfart på gymnasiet och arbetade några år som matros innan han började på Carl E Ekman. Utöver arbetet läser han Skeppsmäklareföreningens internationella utbildning ICS Tutorship för att ta en Advanced Diploma i Shipping Business och Port Agency.

För att bli auktoriserad fartygsagent bör man ha arbetat som fartygsagent i minst tre år samt vidareutbildat sig i någon av Skeppsmäklareföreningens kurser. Man måste arbeta på ett medlemsföretag som har ansvarsförsäkring.

## **INBJUDAN TILL 100-ÅRSJUBILEET KOMMER I JANUARI**

Vi har förstått av alla samtal till kansliet att det är många som ser fram emot vårt kommande 100-årsjubileum. Vi har också fått fantastiskt bra respons på vår sponsringsförfrågan, 26 medlemsföretag har hittills sagt sig villiga att sponsra tillsammans med ytterligare 12 externa företag.

Den som är nyfiken på vilka det är, eller vill se bilder från festlokalerna på Stadshuset i Stockholm kan logga besöka vår hemsida: [www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

Den efterlängtdade inbjudan till 3 maj kommer alltså att under januari månad skickas per brev till alla medlemsföretag, alla sponsorer, alla medlemmar i Veteranklubben, till våra ICS-handledare samt till nationella och internationella gäster. Vi ser särskilt fram emot att få bjuda in Karl-Erik Högberg, vår då 95-åriga hedersledamot!

# God Jul och Gott Nytt År!

Det blir ett 2019 i jubileets tecken...



Fotograf: vår egen jultomte Kjell Lorentzon

*Skön helg till er alla!*

*Önskar Berit & Anna*

Sveriges Skeppsmäklareförening  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

Nr 12 2018 – sidan 8  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)