

Nr 2 2022



2022-03-01

# SKEPPSMÄKLARNYTT

Rysslands krig i Ukraina påverkar sjöfarten i svenska hamnar, dock oklart hur mycket  
Hur ser Sjöfartsverket och andra på situationen i Ukraina?  
Sjöfartsverket föreslår sänkta farledsavgifter i treårsplanen som skickas till regeringen

Dags att boka årets höjdpunkt: Västerås 3 juni 2022  
Examensresultat i ICS Tutorship  
Ny medlem: Alda Shipping

Sjöfartsverket tar hem driften av isbrytarna  
Statskontoret utreder sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering  
Två platser kvar på tullkursen 15–16 mars

Medlemsnytt: Hasting Schultz Shipping AB byter namn till Hasting Ship Services AB  
Kalendarium



Sveriges Skeppsmäklareförening  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

Nr 2 2022 sid 1  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

# RYSSLANDS KRIG I UKRAINA PÅVERKAR SJÖFARTEN I SVENSKA HAMNAR, DOCK OKLART HUR MYCKET

När styrelsen i Sveriges Skeppsmäklareförening höll sitt styrelsemöte häromveckan i Kalmar sa Anna-Karin Ekman, Vänersjöfartens vapendragare nummer ett, bland annat följande:

- Jag trodde att det var omöjligt att amerikanerna kunde välja Trump till president, eller att republikaner skulle storma Kapitolium, och nu tror jag det är omöjligt att Trollhättans kommun driver igenom beslutet om att stoppa Vänersjöfarten i flera år för att bygga nya slussar i befintlig slussled!

Samtidigt la någon rumt bordet till "och självklart kommer inte Putin gå in i Ukraina..."  
En vecka efteråt vet vi alla vad som hände.

En snabb rundfrågning bland medlemmarna tyder på en stor osäkerhet om vad kriget och de efterföljande sanktionerna kommer att innebära.

Kommer till exempel containerrederierna att sluta gå på ryska hamnar?

Kommer ryska fartyg att sättas i blockad i svenska hamnar?

Kommer fartygsagenterna att få betalt om det är ett ryskt ägande som ligger bakom rederiet, även om fartyget till exempel är Liberiaflaggat?

Hur ska man veta vilka rederier som använder sig av de bojkottade Swift-systemen?

Och kanske den viktigaste frågan av alla, kan man moraliskt försvara att man tar ett agentuppdrag för ett ryskt rederi?

En medlem illustrerar dilemmat med följande ord:

- Vi har fått en nominering från ett ryskt rederi som vi haft bra relationer med under många år. Nu vill de nominera oss för en fartygslast med flygbränsle som ska lossas i Gävle för att så småningom hamna på Arlanda. Rysk olja är ju inte uppsatt på sanktionslistan, men det känns inte bra att hjälpa ett enda ryskt rederi i dessa dagar... Vad ska vi göra? Vad är moraliskt rätt? När till och med Systembolaget slutar sälja rysk vodka och inga ryska idrottsmän får tävla någonstans, då kan väl inte vi hjälpa ryssar i svenska hamnar?

En annan ser det mera praktiskt:

Vi har ett ryskt containerrederi som vi jobbar med men där går betalningen via DA Desk i Indien som betalar in förskotten ...frågan är hur detta påverkar oss, vi håller på att undersöka det.

Ytterligare en medlem säger:

- Vi kommer säkert att påverkas både negativt och positivt. Men då det är en så stor och allvarig sak med en så stor granne tror jag att det mest spiller över på den negativa sidan.

- Vi har en del ryssbåtar, men inte så många. Däremot tror jag vi har en del ryskt gods på vissa fartyg som lastar i tex Baltikum. För det godset är frågan om det finns alternativa leverantörer/producenter. I vissa fall tror jag inte det och då blir vi och svensk industri lidande.

- Sedan finns det annat gods som kanske istället går ifrån andra delar av världen och som kan gynna oss som bolag men antagligen kan drabba en kollega. Så totalt sett tror jag detta får en negativ påverkan på medlemmarna.

Allt är dock inte nattsvart:

- Vi på kryssningssidan påverkas genom att tidigare ville **alla** rederier anlöpa St. Petersburg på sina östersjökryssningar och nu vill **inga** rederier längre gå dit.

- Vi håller i nuläget på att ställa om alla rutter och planerar in nya hamnar runt om i Östersjön för att täcka de dagar på varje resa som skulle gått till St. Petersburg. Så oss påverkar det faktiskt i det närmaste positivt, paradoxalt nog.

Till syvende och sist kokar dock allting ner till det moraliska dilemma som var och en ställs inför och som här illustreras av fartygsagenten Christian Britse på Island Shipping Gotland:

- Än så länge har situationen inte haft påverkan på vår verksamhet. Det man är lite på tårna för är hur man ska veta vad sanktionerna kommer innebära och hur man ska agera, detta är något föreningen gärna får ge oss medlemmar vägledning i!

Det är ingen enkel sak att ge råd i, men om vi ändå ska försöka landar vi i följande:

- Om du har valet att låta bli att ta nomineringar från ryska rederier – låt bli.
- Om du har valet att låta bli ryskflaggade fartyg – låt bli.
- Om du känner att du måste acceptera nomineringen – se för guds skull till att få varenda krona som behövs för anlöpet på kontot innan du ens beställer lots, bogserbåt och kaj och allt annat som behövs för anlöpet.

## HUR SER SJÖFARTSVERKET OCH ANDRA PÅ SITUATIONEN I UKRAINA?

Så här säger till exempel Jonas Franzen, kriskommunikationsansvarig Sjöfartsverket till Skeppsmäklarnytt:

- Vi följer situationen i Ukraina väldigt noga. Vår ställning är dock att fortsätta med vår verksamhet som vanligt. Varken regeringen eller EU har gett oss några andra direktiv

och då måste vi fortsätta med vårt uppdrag. Det innebär att vi även fortsättningsvis kommer att lotsa ryska fartyg med rysk besättning osv. Om det ändras kommer vi självklart att informera om det.

- Jag förstår absolut att era medlemmar har många frågor just nu. Precis som du skriver så är det också oerhört svårt att ge råd hur man ska hantera situationen.



En av våra Sjöfartsentusiaster, oljebolaget Preem, ger följande kommentar till Göteborgs-Posten:

- Vi handlade rysk råolja fram till för några veckor sedan då vi valde att pausa alla nya ordrar. Det är ett väldigt känsligt läge nu, och vi vill vänta till situationen retts ut och vi vet mer, om det till exempel blir sanktioner eller inte, säger Dani Backteg, presschef på Preem.

Den ryska oljan stod innan stoppet för ungefär sju procent av råoljan som Preem använde. Men enligt Dani Backteg har företaget inga problem med att hitta alternativ, framförallt ersätter norsk olja från Nordsjön.

– Det finns ingenting som tyder på att den rådande situationen kommer att påverka den svenska drivmedelsförsörjningen, säger han.

Sverige skiljer sig från resten av Europa som är mer beroende av rysk olja. Ryssland är i topp tre bland världens oljeproducenter. För tio år var Sverige väldigt beroende av rysk råolja. Då var drygt hälften av det vi importerade från Ryssland. Idag står den en ryska råoljan för en liten andel i den svenska importen. I november 2021 handlade det om cirka tio procent.

Hur man gör i andra länder är hittills oklart, men strax före pressläggning av detta nummer gick Coastguard och transportdepartementet i UK ut med att de inte tillåter ryska fartyg i sina hamnar!

# **SJÖFARTSVERKET FÖRESLÅR SÄNKTA FARLEDSAVGIFTER I TREÅRSPLANEN SOM SKICKAS TILL REGERINGEN**

Idag den första mars presenterar Sjöfartsverket sin treårsplan för regeringen. Den innehåller investeringar i isbrytare, fortsatt effektivisering och tjänsteutveckling samt satsningar på farledsunderhåll parallellt med en sänkning av farledsavgiften med upp till 25 procent.

I treårsplanen lyfts satsningar och behov upp som är nödvändiga för att verksamheten ska fortsätta levereras enligt Sjöfartsverkets egna löften till oss kunder.

- Den enskilt största utgiften de kommande åren är investering i nya isbrytare, som är i behov av att bytas ut snarast. Sjöfartsverket utgår i sin anslagsframställan från att de nya isbrytarna anslagsfinansieras och kan upphandlas under 2022 då dessa är helt avgörande för både sjöfartens och Sjöfartsverkets verksamhet, säger verkets gd Katarina Norén.

I årets budget aviserade regeringen en klimatkompensation på 300 mkr för 2023 respektive 2024 för att minska farledsavgifterna. Hur den ska utformas presenteras den 14 april, men redan i treårsplanen föreslår Sjöfartsverket att klimatkompensationen kan förlängas efter 2024 genom att driften av isbrytning jämföras med vinterväghållningen på väg och järnväg – som sedan lång tid tillbaka är statligt finansierad genom nationell transportplan.

- Skulle driften av isbrytningen finansieras via nationell plan kan vi få ett utrymme i vår budget att sänka farledsavgifterna permanent med upp till 25 procent. Det skulle, enligt rederierna själva, betyda oerhört mycket för sjöfarten och gynna överflyttning av gods från väg till sjö enligt regeringens godstransportstrategi, fortsätter Katarina Norén.

I årets budget gav regeringen dessutom en anslagshöjning med 220 miljoner kronor som för 2022 innebär att staten, enligt Sjöfartsverkets förslag i tidigare anslagsframställan, tar det fulla ansvaret för fritidsbåttrafikens behov samt för slussar och kanaler.

Sjöfartsverket föreslår i treårsplanen att denna anslagsnivå permanentas samt att en satsning även görs för att återta underhållsskulden för de byggnadsminnen i form av kulturfyror som Sjöfartsverket förvaltar, men som inte längre fyller någon nautisk funktion.

Sveriges Skeppsmäklareförening kan naturligtvis inte göra annat än att applådera att Sjöfartsverket på det här viset talar klarspråk med regeringen. Med detta i

hamn kan Sjöfartsverket bygga upp en långsiktigt hållbar ekonomi under 2020-talet och Sveriges Skeppsmäklareförening kan äntligen sluta fokusera på orättvisa trafikavgifter och istället fullt och fast lägga energin på att öka godsmängderna på vattenvägen.



### **Men Katarina Norén, vad händer om regeringen inte går på er linje?**

- Utan den här satsning kommer Sjöfartsverkets ekonomi fortsatt vara mycket sårbar för hårda vintrar och konjunktursvängningar och vi kommer inte kunna bygga upp kapital för kommande investeringar som affärsverksmodellen ger möjlighet till. Men vi kommer framförallt inte kunna sänka farledsavgifterna.

- I en verksamhet med stora investeringsbehov och kritisk samhällsservice är kontinuitet och långsiktighet avgörande. Därför föreslår vi att staten kontinuerligt tar större ansvar för delar av Sjöfarten i likhet med väg- och järnvägstrafiken fortsätter Katarina Norén.

Andra satsningar som görs i treårsplanen är fortsatt uppbyggnad av totalförsvaret samt omställning av flottan till fossilfri drift. Detta möjliggörs av de särskilda anslag som regeringen aviserat under hela perioden för dessa områden.

- Treårsplanen innehåller flera omvälvande satsningar där vi gör oss beredda att leverera digitalt och fossilfritt, i fred och höjd beredskap samtidigt som vi måste fortsätta dagens leverans, säger Katarina Norén.

Samtidigt fortsätter Sjöfartsverket effektiviserings- och tjänsteutveckling för att säkerställa en konkurrenskraftig och effektiv leverans till sjöfarten och samhället nu och i framtiden. Exempel på tjänster som utvecklas är navigationsstöd från land, en ny generation sjökort och EMSWe.

## DAGS ATT BOKA ÅRETS HÖJDPUNKT: VÄSTERÅS 3 JUNI



Massor av anmälningar har strömmat in redan nu, men vi vill gärna ha fler! Glöm inte att alla rum måste bokas senast 9 mars, sen blir det att teckna sig på väntelista. De som anmäler sig kan dock se fram emot en väldigt spännande dag på Sveriges vackraste spahotell, med inspirerande hamntur och inte minst ett möte med framtiden - så som den visar sig på ABB. Allt ingår i årsmötesavgiften som självklart även inkluderar lunch och middag plus själva årsmötet. Då vill vi veta vad ni tycker om verksamheten.

### **Program Sveriges Skeppsmäklares föreningsmöte den 3 juni i Västerås**

11 30 lunch på hotellet

12 15 upphämtning utanför Steam Hotel för busstur till Västerås hamn, med Mälarhamnars vd Carola Alzén som ciceron. Därefter tar Jörgen X Karlsson, head of Marine Sweden ABB, över mikrofonen för vidare färd mot ABB och deras robotiserade framtidsfabrik, upplevelsecenter för robotar/cobotar. Dom ger oss även några smakprov på digitaliseringen inom sjöfarten. Här får vi en unik inblick i ett av Sveriges mest spännande företag!

15 30 åter till hotellet och eftermiddagskaffe

16 00 – 17 30 årsmöte

19 00 välkomstdrink och middag på hotellet

**Sveriges Skeppsmäklareförening**  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

**Nr 2 2022 sid 7**  
**[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)**



Hela programmet inklusive lunch o middag med dryck: 2 000 kr ex moms!  
Bara lunch och studiebesök: 1 500 kr, bara middag 1 500 kr.

Hotellrummen kostar 2 500 kr, och då kan två personer dela rum i helt separata bäddar. Natten mellan torsdag och fredag kostar rummet 1 650 kr.

Läs mer och anmäl dig här: [Föreningsstämma i Västerås](#)



## EXAMENSRESULTAT I ICS TUTORSHIP

Tre av de fem personer som skrev examen i ICS Tutorship i november klarade ett eller flera ämnen. Vår nya medlem Ahmad Jaohar, United JMT Shipping, klarade både Dry cargo chartering och Ship operations and management. Nästa examenstillfälle är 16–26 maj och dit är redan sju personer anmälda. Senaste anmälningdag är den 11 april.

Läs mer om utbildningen på [skeppsmäklareföreningens hemsida](#).  
Anmälningblankett fås från kansliet: [info@swe-shipbroker.se](mailto:info@swe-shipbroker.se).

**Sveriges Skeppsmäklareförening**  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

**Nr 2 2022 sid 8**  
**[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)**



## NY MEDLEM: ALDA SHIPPING I STOCKHOLM

Sveriges Skeppsmäklareförening välkomnar ännu en ny medlem, vilket gläder oss!

Alda Shipping AB är ett bolag bildat 2020 med kontor i Stockholm och sysselsatt inom skeppsmäkleri. Ansvarig för befraktningen är Magnus Rennerfelt som har erfarenhet från skeppsmäkleri sedan 1996. Innan dess var han bland annat anställd på färjerederiet Silja Line.



Sjöfartslogistiken inom Alda Shipping AB är koncentrerad till segmentet torrlast och storleksmässigt från mindre coasterfartyg upp till handy size tonnage.

Företaget kan ta uppdrag över hela världen men huvudsaklig fokus ligger på Östersjön, Nordsjön, Medelhavet och Svarta Havet. Bolaget har ett starkt stöd från ett stort antal rederier och befraktare.

Vanliga varuslag är skogsprodukter, biobränslen, stål, metallkoncentrat, gödning, etc. Andra områden är projektlastar och in-/uthyrning av fartyg på time charter. Detta görs både på SPOT och kontraktbasis.

Alda Shipping AB försöker alltid hitta kreativa och kostnadseffektiva lösningar för kundens maritima transportbehov.

### **Alda Shipping AB**

Kontaktperson: Magnus Rennerfelt  
c/o iOffice  
Kungsgatan 60  
111 22 Stockholm

Telefon: +46-73-8425434

E-post: [chartering@aldashipping.se](mailto:chartering@aldashipping.se)

Web: [www.aldashipping.se](http://www.aldashipping.se)

**Sveriges Skeppsmäklareförening**  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

# SJÖFARTSVERKET TAR HEM DRIFTEN AV ISBRYTARNA

Sjöfartsverket har beslutat att ta hem driften av isbrytningen. Sedan år 2000 har tjänsten köpts in av en privat aktör, inklusive bemanningen. Övergången sker tidigast 1 maj 2023 när nuvarande avtal löper ut.



Foto: Daniel Holmgren

Driften och bemanningen av Sveriges isbrytare är idag upphandlad och sköts av en privat aktör. Avtalet uppgår till cirka 350 miljoner kronor per år, beroende på arbetsbelastning och flera andra faktorer och omfattar cirka 180 personer som bemannar fartygen.

Sjöfartsverkets avtal med nuvarande leverantör av bemanning på isbrytarna löper ut den 30 april 2023. Med anledning av detta har en utredning gjorts för att se över möjligheterna inför framtiden.

Under den senaste avtalsperioden har isbrytningen klassats som en samhällskritisk resurs. Även kringliggande faktorer som IT, miljö, HR och säkerhetsfrågor har förändrats. Dessutom kommer medarbetarna på isbrytarna sannolikt få ett något förändrat uppdrag i framtiden, exempelvis genom ett ökat samarbete med Försvarsmakten. Med bakgrund av detta har därför Sjöfartsverket beslutat att inte längre upphandla isbrytardriften.

Från Skeppsmäklareföreningens sida kan vi bara hoppas att detta är ett första steg som gör det enklare för det allmänna att ta kostnaden för isbrytningen, som det görs för all annan vinterväghållning.

# STATSKONTORET UTREDER SJÖFARTSVERKETS VERKSAMHETSFORM OCH FINANSIERING

Regeringen har gett Statskontoret uppdraget att utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform och lämna förslag som möjliggör en effektiv styrning mot transportpolitiska och klimatpolitiska mål.

I uppdraget ingår att:

Utvärdera nuvarande och alternativa verksamhetsformer för Sjöfartsverket inklusive:

- för- respektive nackdelar ur verksamhets-, finansierings- och styrningsperspektiv,
- samhällsekonomiska effekter och konsekvenser för statens budget, samt
- möjligheten att styra mot överflyttning av transporter till sjöfart och ökad transporteffektivitet i linje med transportpolitiska och klimatpolitiska mål.

Utvärdera Sjöfartsverkets avgiftsfinansiering utifrån det övergripande målet om att säkerställa samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet samt möjligheten för myndigheten att styra mot överflyttning av transporter till sjöfart och ökad transporteffektivitet i linje med transportpolitiska och klimatpolitiska mål.

I utvärderingen ingår att redogöra för bland annat:

- Sjöfartsverkets avgifter ur ett internationellt perspektiv och hur avgifternas storlek och utformning påverkar sjöfartens samt svenskt näringslivs konkurrenskraft,
- hur Sjöfartsverkets avgifter påverkar möjligheterna till överflyttning av godstransporter från vägtrafik till sjötrafik, möjligheterna för större inslag av samhällsekonomiskt motiverad avgiftsdifferentiering och konsekvenserna för detta, samt
- sjöfartens bidrag till att nå klimatmålen och internalisera de negativa externa effekter sjöfarten ger upphov till.

Med utgångspunkt i ovanstående analyser ska Statskontoret lämna förslag på hur Sjöfartsverkets verksamhet kan organiseras och finansieras för att mer ändamålsenligt styra mot en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Arbetet ska presenteras i sin helhet senast 15 februari 2023.

## TVÅ PLATSER KVAR PÅ TULLKURSEN 15 – 16 MARS

Eftersom vår tullkurs i december (se Skeppsmäklarnytt nr 12 2021) så snabbt blev fullsatt har vi satt in ett nytt kurstillfälle 15–16 mars.

Kursen innehåller grunderna i EU:s nya tullagstiftning UCC och är förlagd till Göteborg under en och en halv dag och innehåller både information om den nya

lagstiftningen i EU och hur den implementeras i Sverige. Dessutom ges en genomgång av rättsläget för rapportering i MSW.

*”Väldigt bra föreläsningar och givande diskussioner!”*

Skrev en av flera kursdeltagare i utvärderingen efter kursen i december.

Vi har redan 19 anmälda till de 23 platserna! Läs mer om kursupplägg och kurslärare: <http://www.swe-shipbroker.se/nyhet/Tullkurs-15-16-mars> [Anmäl dig här.](#)

## **MEDLEMSNYTT: HASTING SCHULTZ SHIPPING AB BYTER NAMN TILL HASTING SHIP SERVICES AB**



Den samlade arbetsstyrkan på Hasting Ship Services; från vänster fartygsagenterna Felicia Persson, Daniel Grahed och Susanne Åkesson.

Företaget har nyligen ändrat sin ägarstruktur, i och med detta byter företaget namn till Hasting Ship Services AB

Personal och kontorets läge kommer fortsatt vara den samma men kontaktdetaljer ändras enligt nedan:

### **Hasting Ship Services AB**

Lodgatan 19, 211 24 Malmö

Telefon: +46 40 6854080

E-post: [port@hasting.se](mailto:port@hasting.se) eller [accounting@hasting.se](mailto:accounting@hasting.se)

Hemsida: [www.hasting.se](http://www.hasting.se)

**Sveriges Skeppsmäklareförening**  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

Nr 2 2022 sid 12  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

# KALENDARIUM

## Mars

10  
15 – 16

Sjölog – Chalmers sjöstudenters arbetsmarknadsmässa  
[Kurs i EU:s nya tullkodex UCC](#)

## April

11

Sista anmälningsdag till vårens examen i [ICS Tutorship](#)

## Maj

16 – 26

[Examen](#) i ICS Tutorship

## Juni

2  
3  
14

Styrelsemöte i Västerås (anmäl gärna ärenden att ta upp)  
[Föreningsstämma i Västerås](#)  
[Donsö shipping meet](#) - konferens, mingel och middag på Donsö

## September

7

Skeppsmäklarnas rekryteringsmingel för studenter som läser Internationell Logistik, i Klippan Göteborg. Save the date!

## November

10

Sjöfartsentusiastdagen, Göteborg. Save the date!



Sveriges Skeppsmäklareförening  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

Nr 2 2022 sid 13  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)