



SKEPPSMÄKLARNYTT

Än växer världens containervolymer
Framgångsrik sjöfart – en samarbetsfråga
Greencarrier ger Ostindiefararen vind i seglen
Promoting the profession of the ship agent
Medlemsnytt
Kalendarium

ÄN VÄXER VÄRLDENS CONTAINERVOLYMER

Även om tillväxttakten har mattats jämfört med rekordåret 2010, växer fortfarande världens containervolymer. Det konstaterar marknadsanalyföretaget Alphaliner. Det är de kinesiska hamnarna som fortsätter växa med tvåsiffriga tal.

Fraktvolymererna i världens 25 största containerhamnar växte med 4,0 procent under 2012, att jämföra med 8,7 procent året innan och hela 15,5 procent år 2010. Det noterar Alphaliner, som bevakar affärsområdet.

Störst är fortfarande Shanghai, som under året som gick hanterade 32,5 miljoner TEU. Tvåan Singapore närmade sig dock i täten genom att växa snabbare, där hanterades 31,6 miljoner enheter.

De sydostasiatiska hamnarna är helt dominerande på den karta som Alphaliner målar upp när det gångna året sammanfattas. Av hanteringen i världens 25 största containerhamnar svarade de åtta största tillsammans för mer än hälften. Alla dessa åtta ligger i Sydostasien.

På nionde plats följer Los Angeles/Long Beach, medan Europas största containerhamn Rotterdam hamnar på tolfte. Snabbast växande var Ningbo, på plats sex, som efter ett år med drygt 14-procentig tillväxt landade på 16,8 miljoner hanterade enheter. Sammanlagt hanterades motsvarande 319 miljoner TEU i de 25 största hamnarna under 2012. I Rotterdam passerade 11,9 miljoner enheter över kaj.

I ljuset av klen efterfrågan i tillväxten, tillsammans med stort överskott av fartygskapacitet, spår Alphaliner att 2013 blir ett tufft år för containerredarna.

Sveriges Skeppsmäklareförning
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Som exempel på det som sker stänger nu Maersk åter sin veckolinje AE9 mellan Sydostasien och Västeuropa. Därmed kommer ett antal fartyg på 6 000–7 000 TEU att ligga obrukade under ett antal månader framöver. Maersk stängde först linjen i oktober 2012 men återuppväckte den i januari 2013 för vad som alltså skulle bli en mycket kort period.

	Miljoner TEU Tillväxt 2012, i %	
1. Shanghai	32,5	2,5
2. Singapore	31,6	5,7
3. Hongkong	23,1	-5,2
4. Shenzhen	22,9	1,6
5. Busan	17,0	5,2
6. Ningbo	16,8	14,3
7. Guangzhou	14,7	2,2
8. Qingdao	14,5	11,4
9. Los Angeles/ Long Beach	14,1	0,9
10. Dubai	13,3	2,1
11. Tianjin	12,3	6,1
12. Rotterdam	11,9	-0,1
13. Port Kelang	10,0	4,1
14. Kaohsiung	9,8	1,5
15. Hamburg	8,9	-1,7
16. Antwerpen	8,6	-0,3
17. Dalian	8,1	26,0
18. Tg Pelepas	7,7	2,4
19. Xiamen	7,2	11,4
20. Jakarta	6,2	10,4
21. Bremerhaven	6,1	3,4
22. Laem Chabang	5,9	3,4
23. New York/ New Jersey	5,5	-0,3
24. Lianyungang	5,0	3,5
25. Yingkou	4,9	20,3

*Hanterad volym vid världens 25 största containerhamnar 2012, jämfört med 2011.
Källa: Alphaliner*

FRAMGÅNGSRIK SJÖFART – EN SAMARBETSFRÅGA

Det blev fullt i salen när Sveriges Skeppsmäklareförening i samarbete med Kungliga Örlogsmannasällskapet, Redareföreningen, WISTA, Göta Älvklubben och Sjöfartsforum ordnade debatt om sjöfarten. 106 personer deltog i både möte och efterföljande middag. Anna Hammargren presenterade den maritima strategin (läs mer i Skeppsmäklarnytt 1-13), riksdagsledamoten Lars Tysklind presenterade regeringens handlingsplan och hoppades att den skulle bidra till ökad framtidstro inom näringen, medan Magnus Kårestedt kunde presentera siffror på att hamnen är en av Göteborgs största arbetsplatser. Minst 22 000 personer sysselsätts av hamnen (8 000 direkt och 14 000 indirekt). Hela 320 företag har nära koppling till hamnen.

– Göteborgs Hamns betydelse för svenskt näringsliv är känd vid det här laget, men nu har vi även fått svart på vitt att hamnen är en av regionens största arbetsplatser, förklarade han.

Den stora frågan som blev hängande kvar i salen var dock om handlingsplaner, maritima strategier och politisk välvilja, eller brist på sådan, kan vända kräftgången för den svenska sjöfarten. Något entydligt svar gavs inte, men här nedan ger Dan Sten Olsson sin bild av svensk sjöfartsnäring 2013:

När den ekonomiska krisen blev synlig i och med kraschen av Lehman Brothers 2008 hade världens olika varv orderböckerna fulla av fartyg för leverans de kommande tre till fyra åren och det tonnageöverskott som blev följderna av detta kommer att bestå i många år till. Utöver denna effekt har bränslekostnaderna mer än femdubblats på 10 år. Ett antal tuffa nya regler för sjöfarten inom miljö och säkerhet har dessutom tillkommit och 2015 ökar bränslekostnaderna med ytterligare 30-40 procent på grund av svaveldirektivet.

Över tid går det att hantera detta, för sjöfarten är det mest miljövänliga transportslaget. Men frågan gäller vad som händer med den svenska flaggen. Konkurrensen om lasterna är idag knivskarp och ökade kostnader för att driva fartygen gör det inte lättare. Ett flertal rederier har under de senaste åren tvingats till nedläggning eller rekonstruktion. De övriga kollegorna, inklusive Stena, kämpar hårt i motvinden. Faktum är att det kostar 25 miljoner SEK mer per år att driva en färja med svensk besättning än med polsk. För ett lastfartyg kan man generellt säga att merkostnaden för personalen är åtminstone 50 procent högre under svensk flagg, jämfört med t ex dansk eller färöisk.

I denna affärsmiljö är det naturligt och helt nödvändigt att försöka minska kostnaderna.

Eftersom betingelser för att driva rederiverksamhet är så olika i olika länder har flera rederier i Sverige valt att flagga ut till andra länder och ibland till och med flyttat ut hela verksamheten inklusive management. Syftet är i stort utslutande att reducera kostnader för att kunna erbjuda konkurrenskraftiga sjötransporter i internationell konkurrens. Såväl kunder, finansärer, aktieägare och i konsekvens bolagsstyrelser kräver detta.

Sverige utarmas därmed på en näring som betytt så mycket för vårt land.

Idag har vi 112 fartyg med svensk flagga kvar. Det är allt som återstår av den en gång så stolta svenska handelsflottan. Dessa återstående 112 fartyg består av 79 svenskflaggade lastfartyg i fjärrfart och 33 svenskflaggade färjor eller kombinerade last- och passagerarfartyg, så kallade RoPax.

För fyra år sedan hade vi närmare 250 fartyg under svensk flagg. Som vice ordförande i Redareföreningen kan jag också notera ett minskande medlemsantal, vilket speglar näringens utveckling i vårt land.

Drygt 100 handelsfartyg har alltså flaggats ut under de senaste fyra åren, företrädesvis till nordeuropeiska länder som Danmark, Färöarna och Finland. Till detta skall läggas ett antal större högsjöbogserbåtar, forskningsfartyg mm som nu har bland annat Thorshavn på Färöarna som hemmahamn. Handelsflottan har halverats. Att detta inte är bra kan alla inse.

Norge och Danmark, och nu även Finland, är goda och närliggande exempel på hur utvecklingen varit den motsatta. Sjöfart är idag Danmarks största exportnäring och i Norge är den god tvåa efter oljan. Detta har åstadkommit genom ett långsiktig gemensamt arbete mellan näringsliv, akademi och staten.

Vi i Sverige bör följa detta exempel. Som minimum måste svenska rederier som vill ha svensk flagg kunna ha samma villkor som övriga länder i EU. Så är inte fallet idag. Det är lite konstigt anser jag. Sverige har samma möjligheter som resten av EU att främja sin sjöfart. Jag anser att den handlingsplan för sjöfarten som regeringen presenterade för några veckor sedan och det Maritima manifest, som näringens olika parter arbetat fram, bör vara en grund för det fortsatta arbetet. Samarbete mellan näringsliv, akademi och staten kommer dock att vara otillräckligt såvida inte samarbetsformer med de svenska facken för en effektiv kostnadsbas förverkligas.

Jag hoppas därför att det snabbt kommer fram många konkreta förslag och beslut.

Den svenska sjöfartsnäringen vill gärna tillsammans med regeringen och de ombordanställdas organisationer snabbt påbörja arbetet med framtidsinriktade projekt.

GREENCARRIER GER OSTINDIEFARAREN VIND I SEGLEN

Ett avtal har slutits mellan Svenska Ostindiska Companiet och medlemsföretaget Greencarrier. Ostindiefararen Göteborg ska under de två kommande åren användas som marknadsplattform för att stärka Greencarriers varumärke i Europa. Greencarrier går in som officiell partner till Ostindiefararen Göteborg under en tvåårsperiod.

– Med Ostindiefararen Göteborg som marknadsplattform satsar vi nu på att stärka vårt varumärke ytterligare, säger Stefan Björk, styrelseordförande och delägare i Greencarrier. Skeppet blir en unik symbol som både förstärker och visualiserar vårt ledord "Yes, it's possible!".

Greencarrier bildades år 2000 och är i dag ett av Nordens största privatägda företag med specialisering inom globala transportlösningar. Företaget har drygt 700 anställda i 13 länder med fokus på Östeuropa och Asien. 2012 hade företaget en omsättning på 380 miljoner euro.

– Det är med stor glädje som vi välkomnar Greencarrier ombord som ny officiell partner till Ostindiefararen Götheborg, säger Håkan Beskow, vd för Svenska Ostindiska Companiet. Avtalet har gett oss ny vind i seglen och det här är början av en ny period med seglingsexpeditioner för Ostindiefararen Götheborg.

Greencarriers satsning bidrar nu till att Ostindiefararen Götheborg kan genomföra den fyra månader långa sommarturnén – European Tour 2013. Turnén väntas pågå från maj till september och skeppet kommer att besöka flera orter där Greencarrier är verksamt.

PROMOTING THE PROFESSION OF THE SHIP AGENT

Dear All, as many of us will be aware, getting younger people interested in our profession is problematical to say the least, especially as we are competing for candidates with other professions which may be perceived as being easier, more comfortable and do not require people to work weekends or late at night. In a bid to make ship agency look to the outsider as interesting and fascinating to young people as we all know it is, our colleagues at the Antwerp Shipping Federation in Belgium have produced a video which they have promoted on local television and supported with a press campaign and visits to local business schools. The video can be viewed here: <http://www.ikwordscheepsagent.be/> Copyright to this video is owned by the Antwerp Shipping Federation who have kindly agreed that it can be circulated within FONASBA for the purposes of information only.

If any other associations wish to do something similar, our Belgian colleagues will no doubt be pleased to give them the benefit of their experience.

Best regards, Jonathan C. Williams, FICS

MEDLEMSNYTT

Maersk Broker Agency växer i Sverige

Maersk Broker Agency har överövertagit både kunder och personal från Lindholm Cruise Services som beslutat att lägga ner sin verksamhet i Stockholm. Maersk Broker Agency i Stockholm har även blivit medlem i Sveriges Skeppsmäklareförening.

Nya kontaktuppgifter till stockholmskontoret är:

Maersk Broker Agency
Frihamnsgatan 27
115 56 Stockholm
Telefon: 08 662 3351
Fax: 08 661 6026

E-postadress: agency.se@maerskbroker.com

E-postadress: cruise.se@maerskbroker.com

www.maerskbrokeragency.com

Vid årsskiftet utsågs även Tom Sandberg till ny sverigechef för Maersk Broker Agency. I gruppen ingår, utöver stockholmskontoret, August Leffler i Göteborg/Brofjorden, Unér Shipping i Norrköping och Simon Edström i Karlshamn.

Tom Sandberg är stationerad i Göteborg och har följande e-postadress:

tsa@maerskbroker.com

KALENDARIUM

19 mars	Sjöfartsforums årsmöte, Göteborg
7-9 april	IMOs stora konferens om fartygsåtervinning, i Malmö WMU
9 april	Swedish Maritime Day, Göteborg
15 - 16 april	Momskurs – nu i Stockholm och över två dagar!
17 april	Stora Transportdagen, Stockholm
18 – 25 april	Examensskrivningar i ICS skeppsmäklarutbildning
23 maj	Styrelsemöte, Åhus
24 maj	Årsmöte i Åhus
28 maj	Sjöfartens Entreprenördag, Göteborg
29 - 30 maj	Logistik & Transport, mässa i Göteborg