



SKEPPSMÄKLARNYTT

Programmet klart till Sjöfartens Entreprenörsdag
Utmärkelsen Ung Sjöfartsentreprenör ger 50 000:- i pris till kreativa sjöfartsstudenter
Ny ordförande i Sjöfartsforum
Juridiska hörnet: Kan hamnen ta ut förseningsavgifter tjugo dagar efter anlöpet?
North Sea RoRo lägger ner över Nordsjön
CombiPort: Visst går det att öka sjöfarten, men då krävs politisk vilja och nytt tänk i näringen
Alla SoL-studenter fick praktikplats i år
Nytt från EU, Riksdag och Departement
Medlemsnytt
Kalendarium

PROGRAMMET KLART TILL SJÖFARTENS ENTREPRENÖRSDAG

28 maj sätter vi sjöfartens entreprenörfrågor i centrum! Tillsammans med ledande sjöfartsentreprenörer samt infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd och Chalmers rektor Karin Markides fokuserar vi på sjöfartens framgångshistorier. För trots vad man kanske kan tro i den allmänna debatten startas det fortfarande shippingföretag i det här landet.

Sjöfartens Entreprenörsdag är ett samarrangemang mellan Skeppsmäklareföreningen, Sveriges Redareförening, Sjöfartstidningen samt Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet och Chalmers; sjöfart och marin teknik.

Programmet den 28 maj i Chalmers Lindholmen Konferenshall ser ut enligt nedan:

Moderator: Berit Blomqvist, vd Sveriges Skeppsmäklareförening

13 00 **Sjöfart & entreprenörskap, grundbulten i vårt samhälle**
Karin Markides, rektor och vd, Chalmers tekniska högskola.

13 30 **Sjömätning – sjöfartens udda fågel**

Ola Oskarsson, vd Marin Mätteknik AB, utsågs 2011 till "Entrepreneur Of The Year" och representerade Sverige i VM i entreprenörskap som avgjordes i Monte Carlo samma år.

14 00 **Shipping med Norden för ögonen**

Skeppsmäklare Björn Eklund köpte år 2000 linjeagenturen för Evergreen Line tillsammans med Stefan Björk. Då hade de 60 anställda i Göteborg, idag har de 700 anställda i 13 länder.

14 30 **Vi växer genom andra - och med våra anställda**

Sjökapten Johan Markström, vd Wisby Tankers AB

14 50 **Kaffe och mingel med delikat fikabuffé**

15 20 **Offshore – nu både vindkraft och oljeutvinning**

David Kristensson, vd Northern Offshore Services och Peter Jacobsson, vd Floatel AB har hittat varsina nischer inom den enda sjöfartsbransch som just nu går som tåget.

16 00 **GAC – en av världens fartygsagentgiganter med verksamhet i 50 länder**

Allt började med att svensken Bengt Lindwall antog en utmaning för 60 år sedan. GACs fd vd och nuvarande Group Co-Chairman Lars Säfverström, som arbetat på GAC i 27 år, berättar den spännande historien om bolaget som förändrade sjöfarten i Mellanöstern.

16 30 **Från ord till handling!**

Sveriges infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd presenterar sin plan för att göra Sveriges transportnät mera blått och sjöfarten mera grön – med betoning på entreprenörskapet.

17 00 **Tio goda råd till dig som vill bli entreprenör inom sjöfartsnäringen, Ulf Ryder, Stena AB.**

17 15 **PRISUTDELNING: UNG SJÖFARTSENTREPRENÖR**

Prisutdelare: Catharina Elmsäter-Svärd, Sveriges infrastrukturminister.

17 30 **Sammanfattning, slutsatser och en tanke i tiden**

Naval Architect Christer Schoug, vd Sveriges Redareförening och Johan Woxenius, professor på Handelshögskolan vid GU.

Studenter på Chalmers Tekniska Högskola och Handelshögskolan är särskilt välkomna; efter anmälan, men utan kostnad! Även andra studenter är välkomna på samma villkor. Yrkesverksamma betalar 300 kr per person. Vi uppmanar alla företag med praktikanter att se till att de informeras och bereds möjlighet att gå!

Bindande anmälan senast 27 april till info@swe-shipbroker.se eller tel: 031 13 34 94. Uppge namn, företag eller institution samt, vid behov, fakturaadress.

UTMÄRKELSEN UNG SJÖFARTSENTREPRENÖR GER 50 000:- I PRIS TILL KREATIVA SJÖFARTSSTUDENTER

I samband med Sjöfartens Entreprenörsdag den 28 maj på Chalmers Lindholmen Konferenshall kommer priset Ung Sjöfartsentreprenör att delas ut av infrastrukturminister Catharina Elmsäter Svärd.

Priset består av två längre luncher med vardera: **Peter Jacobsson**, grundaren av Floatel AB; **Ulf G.Ryder**, grundare av Stena Bulk AB; **Michael Kjellberg**, grundaren av dagens Svenska Orient Linien och mycket mer; **Björn Eklund** en av två grundare av Greencarrier och **Ola Oskarsson**, grundare av Marin Mätteknik. Dessa fem är också jury. Dessutom får vinnaren 50 000 kr, dvs grundplåten till ett kommande aktiebolag!

Tävlingsregler:

1) Du måste vara högskolestudent eller ha ett examensbevis från universitet eller högskola som är maximalt fyra år. Styrk dina uppgifter på lämpligt sätt och uppge e-post och telefonnummer på en referensperson från ditt lärosäte.

2) Skriv ett brev och förklara för oss varför du kommer att bli sjöfartens näste entreprenör, om inte nästa år så inom fem, tio år. Om du redan har en färdig idé, utveckla den så väl du kan. Om du bara har en allmän önskan att skapa framtidens sjöfartsföretag, men ännu inte kommit till några skarpa företagsidéer, utveckla dina tankegångar så väl du kan. Ledord för juryns arbete blir att leta efter innovation, entreprenörsanda, realiserbarhet, inverkan på omvärlden, strategisk inriktning.

OBS! Även en utomstående kan nominera en person som uppfyller kraven ovan. Allt underlag måste finnas med från början i en sådan nominering.

Skicka ditt brev och kopior som styrker din studiestatus senast 1 maj till Berit Blomqvist, Sveriges Skeppsmäklareförening, Postgatan 4, 411 13 Göteborg SAMT per e-post: berit.blomqvist@swe-shipbroker.se

NY ORDFÖRANDE I SJÖFARTSFORUM

På Sjöfartsforums föreningsstämma den 19 mars i Göteborg valdes Claes Berglund, Stena AB, till ny ordförande. Claes är ansvarig för samhälls- och miljöfrågor på Stena AB och har tidigare bland annat varit linjeförstapå Stena Line och arbetat med transport och logistik på Schenker.

Samtidigt fick föreningen två nya vice ordförande; Mikael Castanius, Sveriges Hamnar och Kenny Reinhold, SEKO Sjöfolk.

Därmed ser styrelsen ut som följer:

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Ordförande: **Claes Berglund**, director public affairs and sustainability, Stena AB
Vice ordförande: **Mikael Castanius**, branschchef, Sveriges Hamnar
Vice ordförande: **Kenny Reinhold**, ordförande SEKO sjöfolk

Övriga styrelseledamöter:

Susanne Abrahamsson, vd, SSPA Sweden AB
Berit Blomqvist, vd, Sveriges Skeppsmäklareförening
David Bromander, chartering manager, Sirius Chartering
Klas Brännström, prefekt Chalmers; sjöfart och marin teknik
Erik Froste, vd, Södertälje Hamn AB
Lars Green, konsult, Green Consulting Group
Christer Schoug, vd Sveriges Redareförening
Jerker Sjögren, programme manager, Lindholmen Science Park AB
Leena Tegevi, informationschef, Skärgårdsredarna
Anna Risfelt Hammargren, vd Sjöfartsforum
Karolina Kjellgren, vice president, head of Sweden branch, Wallenius Wilhelmsen Logistics

JURIDISKA HÖRNET: KAN HAMNEN TA UT FÖRSENINGSAVGIFTER TJUGO DAGAR EFTER ANLÖPET?

Flera medlemmar har hört av sig till föreningen för att få veta exakt hur juridiken ser ut i samband med fakturors förfallodagar. Det finns exempelvis hamnar som numera har förfallotid 20 dagar efter fakturadatum, vilket i många fall betyder innan fartygsagenten ens fått samtliga fakturaunderlag. När det dessutom kom en övertrasseringsavgift för ett helt år där diverse olika anlöp klumpats ihop ansågs måttet rågat för dessa medlemmar. Frågan gällde helt enkelt om detta är förenligt med svensk lag.

Det enkla svaret är nej! Det är inte förenligt med svensk lag att ta ut en övertrasseringsavgift innan det gått 30 dagar, oavsett vad som står på fakturan. Detta kan man utläsa av räntelagen. ([1975:635](#)).

Alla har rätt att ta ut dröjsmålsränta från förfallodagen, men om man vänder sig mot privatpersoner måste det först vara avtalat. Det behövs inte mellan företag.

Men även om man har rätt att ta ut dröjsmålsränta, har man alltså inte denna rätt förrän efter 30 dagar, oavsett vilka betalningsvillkor man angett på fakturan.

Dröjsmålsräntans storlek är om inte annat har avtalats åtta procentenheter över gällande referensränta enligt 6 § räntelagen ([1975:635](#)). Från och med 2013-01-01 uppgår dröjsmålsräntan därmed till 9,00 % per år.

NORTH SEA RORO LÄGGER NER ÖVER NORDSJÖN

Medlemsföretaget North Sea RoRo lägger ner sin roro-trafik mellan Göteborg och Killingholme i England. Samtidigt återfår DFDS sin största kund, traileroperatören/-speditören NTEX, som i och med detta för över sina trailervolymer till DFDS linje mellan Göteborg och Immingham/Tilbury i England.

– Det var inte det här vi tänkte oss när vi startade verksamheten, säger Dan Ericsson, en besviken vd, i en kommentar till Skeppsmäklareföreningen.

Det var den 24 januari 2012 som det då nystartade fraktrederiet North Sea RoRo startade sin roro-trafik mellan Göteborg och England, för att bli ett konkurrenskraftigt alternativ och ett komplement till DFDS.

– Marknaden var tydligen inte mogen att våga ta steget och stödja ett seriöst alternativ till DFDS. Med facit i hand kan vi också konstatera att timingen inte blev den bästa. Sedan i somras, det vill säga strax efter att vi körde igång, har ju marknadsutvecklingen totalt sett gått åt helt fel håll. Till slut orkade vi inte helt enkelt. Men kom ihåg att det inte är konkurs vi gjort, vi lägger bara ner verksamheten. Allt sker under ordnade former.

Sista seglingarna blev den 9 mars.

COMBIPORT: VISST GÅR DET ATT ÖKA SJÖFARTEN, MEN DÅ KRÄVS POLITISK VILJA OCH NYTT TÄNK I NÄRINGEN

Alla, från höga EU-tjänstemän, till svenska riksdagsledamöter och göteborgska kommunalråd, talar gärna vackert och brett om behovet av mer sjöfart. Nu senast var det den statliga Kapacitetsutredningen som fastslog att det framtida transportsystemet behöver mer sjöfart för att inte klappa ihop i en fullständig infarkt.

Eftersom utvecklingen dock hela tiden går i motsatt riktning är ämnet naturligtvis lämpligt för forskning. Ett faktum som MariTerm tog tag i och startade forskningsprojektet CombiPort. MariTerm har under två år drivit projektet med stöd från WSP och Chalmers. Finansieringen har dock Trafikverket och Sjöfartsverket stått för inom ramen för det intermodala Forsknings, Utvecklings och Demonstrationscentret SIRC (Swedish Intermodal Research Centre).

Studien har visat att närsjöfart kan vara ett ekonomiskt hållbart alternativ till längre landsvägstransporter. Etablering av ett konkurrenskraftigt linjenät för kustsjöfart kräver dock uthållighet och engagemang från samtliga inblandade aktörer. Med tanke på dagens godsflöden och transportköparnas önskemål avseende lastbärare, ligger trailerbaserad roro-trafik närmast till hands.

Först på längre sikt är det tänkbart med ett utökat linjenät för containertrafik och då möjligen med en stor andel 45' palletwide containrar.

En utökad kustsjöfart vore samhällsekonomiskt lönsamt och ett måste för att staten skall leva upp till sina åtaganden enligt EU:s vitbok 2011. Men inte ens slopade lots- och farledsavgifter är tillräckligt för att etablera kustnära fartygslinjer, särskilt med tanke på att detta inte ens uppväger sjöfartens relativa kostnadsökning vid införandet av de nya utsläppsreglerna under SECA-direktivet.

För att utökad kustsjöfart skall komma till stånd krävs förmodligen fler rederisamarbeten samt en översyn av hamnarnas avgiftsstrukturer. Samverkan mellan befintliga informationssystem kan bidra till minskade ledtider, ökad effektivitet vid omlastning samt en minskad administrativ börda. Samtidigt kan ett gemensamt bokningssystem underlätta för mindre transportköpare att överväga kustsjöfarten.

Eftersom speditören är den aktör som har minst att tjäna på ett godsflödesskifte från landsväg till närsjöfart, är det möjligt att rederierna måste ta ett större ansvar för hela logistikkedjan framöver.

Möjliga fördelar med kustnära sjöfart

Sjöfarten kan vara miljöbesparande, framför allt genom minskade utsläpp av koldioxid. Positiva effekter följer även av att partikelutsläpp och buller inte sker i närheten av bebyggelse i samma omfattning som för andra transportslag.

Kostnaderna för den infrastruktur som är nödvändig för sjöfarten är betydligt lägre än för landsvägs- och järnvägstrafiken. Utökad sjöfart skulle dessutom kunna avlasta de delar av landinfrastrukturen som är överbelastad och där det idag finns ett behov av utbyggnad.

Rätt utnyttjad skulle sjöfarten kunna bidra till att minska mängden tomtransporter, då den befintliga sjöfarten mellan norra Sverige och kontinenten har lägre fyllnadsgrad på norrgående rutter än på sydgående medan speditörer emellanåt har svårt att finna returlaster för trailerekipage som levererat laster till Sverige från kontinenten.

Förutsättningar finns för att sjöfarten ska kunna erbjuda billigare alternativ till landsvägstransporter, men detta beror inte enbart på transportupplägget, vilka godsflöden som kan attraheras och hur mycket hanteringen i hamn kan effektiviseras, utan även hur avgiftssystemet ser ut och vilka infrastruktursatsningar som görs.

Möjliga hinder mot kustnära sjöfart

Listan på egenskaper som talar emot att sjöfarten ska kunna konkurrera med andra transportslag kan göras lång, men hur pass hämmande dessa faktorer är beror på transportköparens specifika behov. Det som framför allt är till nackdel för sjöfarten är längre ledtider, lägre frekvens och ojämnare flöden, åtminstone i jämförelse med landsvägstransporter. Svåra isförhållanden kan medföra problem för sjöfartens leveransprecision, men sjöfarten är knappast det enda transportslag för vilket vinterförhållanden medför utmaningar. Dessutom kräver intermodala sjötransporter ytterligare hantering i hamn, om den avsändande industrin inte ligger i dess omedelbara anslutning.

Att en fartygslinje kräver stora mängder gods för att få hög fyllnadsgrad och därmed öka chanserna till lönsamhet medför att linjetrafik inte kan upprättas utan gedigen kartläggning över aktuellt transportbehov. På så sätt är sjöfarten mer begränsad i möjligheten att utveckla effektiva flöden, än motsvarande för landsvägstransporter. Ett fartyg är samtidigt knutet till två eller flera bestämda platser på ett sätt som inte är fallet för transporter på landsväg, vilket gör fartygsalternativet mindre flexibelt.

Vad gäller avgiftsstrukturen är sjöfarten missgynnad i det avseende att den till skillnad från övriga transportslag bär sina kostnader i större utsträckning. Införandet av de svavelutsläppsrestriktioner som planeras till 2015 kommer dessutom att leda till en oönskad ökning av sjöfartens bränslekostnader.

Sjöfarten är klart missgynnad till följd av den politik som idag bedrivs av regeringen och det är därtill uppenbart att de landbaserade transportslagen äger större politiskt intresse än vad transporter med fartyg tycks göra. I den senaste infrastrukturpropositionen från hösten 2012 finns det dock en indikation om att staten på allvar börjar se potentialen i utökad sjöfart. Ökade anslag till sjöfarten skulle troligtvis ge god samhällsekonomisk effekt, men anslagsnivån är fortsatt mycket låg.

MariTerms slutrapport finns på deras hemsida i fullformat:

http://www.mariterm.se/FoU_Publikationer/Rapporter_Intermodalt.html

ALLA SOL-STUDENTER FICK PRAKTIKPLATS I ÅR

Årets andra årsstudenter vid Sjöfart och Logistik har varit ovanligt få, vilket fått till följd att antalet praktikplatser återigen varit större än antalet studenter.

21 av de 38 studenterna har nu praktikplats på följande medlemsföretag: Greencarrier Sweden, Hamburg Süd Norden, TSA Tanker Shipping, Hapag-Lloyd (Sweden), Brofjorden Ship Agency, Scandinavian Shipping & Logistics, Sirius Group, SOL Northern Europe Service, Georg Hansen Shipping, GAC, Hamburg Süd Norden, Transatlantic, Maersk Line, Gothenburg Chartering, MSC Sweden, August Leffler, Wallenius Wilhelmsen Logistics, FH Bertling, Hapag-Lloyd (Sweden).

De återstående 17 gör praktik på följande företag: Svitser Sverige, Panalpina, Floatel, DFDS Seaways, Stena Oil, Thun tankers, Schenker, Air & Ocean, Transbulk, Sweoffshore, Donsö Shipping Meet, Grieg Logistics, The Swedish Club, CrewChart.

OBS! Vissa företag har mer än en praktikant!

NYTT FRÅN EU, RIKSDAG OCH DEPARTEMENT

Lag om att certifiera utbildade sjömän

Rätten att utfärda certifikat för sjömän ska regleras i lag. Hittills har det skett via bestämmelser i en förordning. Regeringen eller Transportstyrelsen ska kunna ge aktörer som utbildar sjömän rätt att utfärda certifikat. Lagändringen gäller från 1 april 2013. Trafikutskottet 2012/13:6

Privata vapen värnar fartyg

Svenska fartyg ska få ha väpnade vakter ombord som skydd mot pirater, föreslår regeringen. Enligt en proposition ska rederier få anlita beväpnad personal från privata säkerhetsföretag för att skydda fartyg, last, passagerare och besättning. Men det krävs ett tillstånd från Transportstyrelsen, som ska samråda med Rikspolisstyrelsen. Tillståndet ska vara begränsat till en viss resa, enligt den nya lagen som föreslås träda i kraft den 1 juli 2013. Proposition 2012/13:78

MEDLEMSNYTT

CMA-CGM anlöper Stockholms Hamn

För att öka konkurrenskraften ytterligare och sammanbinda Stockholm med sitt globala nätverk, väljer ett av världens största containerrederier, CMA-CGM, att börja trafikera Stockholms Hamnar.

Med start i april 2013 kommer CMA-CGM att trafikera containerterminalen Frihamnen, med veckotrafik.

– Jag är mycket glad över att vi nu kan erbjuda kunder i Stockholm direktförbindelse till CMA-CGM:s globala servicenätverk, säger Birna Ödefors, vd CMA-CGM Sweden. Den nya linjen ger kunderna en snabb och hållbar transport mellan Hamburg och Stockholm.

– Vår nya feederlinje kommer att anlöpa Stockholm som första hamn varje vecka och kan därmed erbjuda mycket korta transporttider. Våra feederfartyg ansluter till alla våra huvudrutter till och från Hamburg. Hos CMA-CGM erbjuder vi kundservice av högsta klass och vi ser fram emot att få välkomna kunder i Stockholm ombord på våra fartyg.

CMA-CGMs nya linje till Stockholm förstärker den nya trenden där rederierna i allt större utsträckning fraktar gods till Stockholmsregionen sjövägen eftersom det är effektivare och miljövänligare än att förflytta gods hundratals kilometer med järnväg eller på lastbil genom Sverige.

Till containerterminalen i Stockholm anlöper nu Teamlines, Unifeeder, SCA Transforest, MSC och CMA-CGM.

Bottenvikens Stuveri byter namn och organiserar om

Från och med första mars har Bottenvikens Stuveri förändrat organisationen och byter namn. Det nya bolaget Shorelink blir moderbolag med tre affärsområden ShoreLink Terminal, som tidigare hette Bottenvikens Stuveri; ShoreLink Shipping som tidigare hette Grundberg Shipping, Luleå Shipping och Dahl & Björkeroth AB samt ShoreLink Transport, tidigare Bröderna Svärsudd .

Följande medlemsföretag ingår därmed i koncernen:

Shorelink Shipping Luleå, mikael.stromberg@shorelink.se

Shorelink Piteå, carina.lundstrom@shorelink.se

Shorelink Skelleftehamn, clas.eriksson@shorelink.se

Adress och telefonnummer kvarstår enligt tidigare.

ShoreLink har sitt säte och huvudkontor i Piteå. Företaget bedriver verksamhet i Skellefteå, Piteå, Luleå och Kalix och årligen hanteras fem miljoner ton gods i dessa hamnar. Företaget har 180 anställda.

KALENDARIUM

7-9 april	IMOs stora konferens om fartygsåtervinning, i Malmö WMU
9 april	Swedish Maritime Day, Göteborg
9– 10 april	Referensgruppsmöte ang Elektronisk Tullhantering, Stockholm.
11 april	Årsmöte i Göteborgs Skeppsmäklareförening
15 april	Vintersjöfartsrådet, Stockholm. Ordföranden representerar.
15 - 16 april	Momskurs – nu i Stockholm och över två dagar!
16 april	Sjöfartsverkets kundråd, Stockholm
17 april	Stora Transportdagen , Stockholm
17 april	Swedocean: Vänerseminarium, Göteborg
18 – 25 april	Examensskrivningar i ICS skeppsmäklarutbildning
18 maj	Årsmöte i Norrlands Skeppsmäklareförening, Umeå
23 maj	Styrelsemöte, Åhus
24 maj	Årsmöte i Åhus
28 maj	Sjöfartens Entreprenördag , Göteborg
29 - 30 maj	Logistik & Transport , mässan i Göteborg

För mer info, använd länkarna ovan eller kontakta kansliet!