



SKEPPSMÄKLARNYTT

Trevligt och folkligt i Norrköping

Föreningen stärker fartygsagentrollen och förbättrar ICS-utbildningen

Sjöfartsverket lanserar handlingsplan för utsläpp av toalettavfall från kryssningsfartyg

Äntligen - godsvolymerna ökar i svenska hamnar

Sjöfartens Konkurrenskraft behöver stärkas

Medlemsnytt

Maj bjuder på en femte ny medlem!

Kalendarium

TREVLIGT OCH FOLKLIGT I NORRKÖPING

Det blev ingen gassande sol över årets årsmöte, men heller inget hållregn som vid förra årsmötesbesöket i Norrköping. Däremot blev det en trevlig dag med traditionsenlig båtfärd genom Norrköpings hamn.

Därmed kunde vi med egna ögon se de stora förändringar som är på gång inom hamnens områden och omdaningen från citynära hamnverksamhet till bostäder på gamla kajer och hamnverksamheten bortom stadsbebyggelsen.

– Det är en naturlig utveckling och vi ser fram emot de satsningar som nu görs, sa Norrköpings vd Patrick Åhman under båtturen. Vi är mitt i logistikverige och har faktiskt all infrastruktur som vi behöver på plats, så med alerta skeppsmäklare och agenter hoppas vi kunna öka volymerna i hamnen än mer.



Peter Hedlund, PJ Haegerstrands i Gävle, Mim Persson-Malmström, T R Shipping i Stockholm och hedersledamoten Thomas Lund, Hasting Agency i Malmö njöt av båttur och lunch i Norrköpings hamn.

Före själva årsmötet kunde Anna Peterson på Transportstyrelsen berätta att det hittills gjorts 149 svavelkontroller, varav i princip ingen av dem visat på större felaktigheter i svavelnivå. Det ska vara max 0,1 procents svavel, och de sex prover som legat över har haft ca 0,11 eller 0,12.

– Vi är själva förvånade över hur god efterlevnaden är, och de andra länderna inom SECA-området är lika förvånade över sina, likvärdiga, resultat.

I diskussionen kring hur rättvist det är att de som drabbas av kontrollerna måste betala en löpande avgift, motsvarande ca 2 800 kr, även när de bevisligen gjort allt rätt, framkom dock inga nya svar.

– I våra direktiv står att vi måste ta betalt för de kontroller vi utför och tills vi får nya politiska beslut att luta oss mot är det denna ordning som gäller, förklarade Anna Peterson.

Jaak Meri på Sjöfartsverket informerade därefter om arbetet med att ta fram nya, rättvisare och för Sjöfartsverket stabilare farledsavgifter. De nya avgifterna ska börja

gälla från och med 2017, samtidigt som den tillfälliga statliga kostnadstäckningen av sjöfartens vinterväghållning på cirka 300 miljoner antingen tas bort, förlängs, eller som näringen hoppas, permanentas!

Beroende på hur regering och riksdag behandlar den här frågan kan farledsavgifterna behöva höjas, eller kanske till och med kan sänkas. Men oavsett behöver de ändras då Sjöfartsverkets intäkter fluktuerar för mycket i takt med godsvolymerna (medan kostnaderna i stort är fasta) och det anses dessutom finnas vissa orättvisor i dagens rabattsystem.

– Vi vill verkligen göra ett grundligt arbete den här gången och har tagit externa konsulter till hjälp vid simuleringar för att i tid kunna förutse konsekvenserna vid förändringar.

Ett första utkast till förslag ska presenteras efter sommaren för den referensgrupp som Sjöfartsverket utsett, och där Skeppsmäklareföreningen ingår. I november ska Sjöfartsverkets styrelse säga sitt och först därefter kommer förslaget ut på remiss. De nya avgifterna ska alltså inte börja gälla förrän 2017.

Något som däremot skulle ha börjat gälla redan på måndag, den 1 juni, var Single Window. Ett projekt som både Sjöfartsverket och våra fartygsagenter jobbat intensivt med under det senaste året. Dock tvingades Sjöfartsverket häromveckan skjuta på igångsättandet.

– Vi myndigheter som skulle ta emot informationen som ni levererade in blev helt enkelt inte klara med allt och vi ville inte dra igång ett halvfärdigt system, förklarade Jörgen Sjöholm på Sjöfartsverket.

Från medlemmarnas håll drogs det mest en suck av lättnad då det aldrig är lätt att lansera nya rutiner under semesterperioden. Någon gång under hösten, antagligen senast 1 oktober, kommer allt vara klart och innan dess bjuder Sjöfartsverket in till en ny informationsträff, istället för den som ställdes in dagen före vårt årsmöte.



Styrelsen, fr v: Lars Rexius, Owe Heincke, Fredrik Hansell, Daniel Berglind, Susanne Åkesson, Hans-Inge Lidén, Johan Ehn, Peter Anderson, Carl-Johan Leijonhielm samt Berit Blomqvist.

Vid vår föreningsstämma avtackades Carl-Johan Leijonhielm efter fyra år som ordförande och totalt nio år i styrelsen. Även Owe Heincke avtackades för sina maximala sex år.



Nya i styrelsen blev Gregor Loebbert, vd i OP Svensson Shipping AB och Eric Hjalmarsson vd i Thor Shipping & Transport AB.

Avslutningsvis välkomnades vi alla till Helsingborg fredagen 20 maj nästa år!

2017 ställer vi antagligen färden norrut, då både styrelse och Luleås mäklare står bakom förslaget att förlägga stämman i Luleå 2017. Formellt beslut fattas vid stämman i Helsingborg. Notera gärna 20 maj 2016 i Helsingborg redan nu!

FÖRENINGEN STÄRKER FARTYGSAGENTROLLEN OCH FÖRBÄTTRAR ICS-UTBILDNINGEN

Vid det styrelsemöte som föregick årsmötet träffade styrelsen Sjöfartsverkets högsta verkställande ledning för konstruktiva samtal. Vi beslutade att tillsätta en gemensam arbetsgrupp för att fortsätta diskussionen om fartygsagenternas roll och ställning och hur vi gemensamt ska kunna minimera riskhanteringen samt titta på om det finns någon möjlighet att förändra farledsavgifterna så att de i fortsättningen inte baseras på godsvolym.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 4 2015 – sidan 4
www.swe-shipbroker.se

Joakim Pyk, Lars Rexius, Owe Heincke och Gregor Loebbert valdes att representera föreningen i det arbetet.

Dessutom beslutade vi att försöka satsa ytterligare kraft och engagemang för att öka intresset kring vår internationella skeppsmäklarutbildning inom ICS, the Institute of Chartered Shipbrokers.

Efter sommaren kommer vi att lansera så kallade branschcoacher till alla som anmäler sig till vår ICS-utbildning. Branschcoacherna förbinder sig att hålla två lunchmöten under ett år med minst en student. Utifrån de samtalen kan coachingen utvecklas ytterligare, men det är då upp till varje coachande företag att besluta om.

Tanken är att branschcoacher ska erbjudas alla i det ämne som de är mest intresserade av och alltså kan tänkas arbeta vidare inom. Även den som redan har en anställning kan få en branschcoach, inom eller utom det egna företaget.

Följande personer har redan anmält sitt intresse att bli branschcoach:

Carl-Johan Leijonhielm	tankbefraktning i Stockholm
Thomas Lund	köp- och försäljning i Malmö
Lars Rexius	linjeagentur i Göteborg
Johan Ehn	linjeagentur i Göteborg
Daniel Berglind	fartygsagent i Gävle
Gregor Loebbert	torrlastbefraktning i Göteborg
Eric Hjalmarsson	operatör i Västerås
Peter Anderson	operatör i Norrköping

I samband med den här utökade satsningen förbinder sig kansliet att årligen ordna ett gruppmöte mellan studenter och tidigare studenter som klarat sina examensuppgifter för att ytterligare underlätta för studenterna att klara sina uppgifter.

Sprid gärna information om detta redan nu till er era anställda, men framförallt tar vi gärna emot fler intresserade branschcoacher, gärna spridda över hela landet.

SJÖFARTSVERKET LANSEAR HANDLINGSPLAN FÖR UTSLÄPP AV TOALETTAVFALL FRÅN KRYSSNINGSFARTYG

Som vi skrivit i tidigare utskick till medlemskåren pågår en debatt om det vettiga i att tillåta kryssningsfartygen släppa ut sitt – dock renade - toalettavfall på internationellt vatten.

Sjöfartsverket ger sig nu in i debatten och klassar det hela som ”ett beteende som gör oss som värnar om havs- och kustmiljön både upprörda och oroade.”

Sjöfartsverket vill därför öka sitt handlingsutrymme så att de ska kunna miljödifferenciera farledsavgifterna inte bara utifrån luftföroreningar utan även till

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

exempel utsläpp av toalettavfall från fartyg. Sjöfartsverket föreslår med anledning av detta att 3 § i förordningen om farledsavgifter ändras till följande lydelse:

”Vid fastställelse av farledsavgiften skall hänsyn tas till fartygets storlek, last och miljöpåverkan.”

Sjöfartsverket skriver vidare i sin framställan till infrastrukturminister Anna Johansson:

”Skälet till ändringsförslaget är följande. Sjöfartsverket har initierat ett arbete med en ny avgiftsmodell som är tänkt att träda i kraft den 1 januari 2017. I detta arbete ingår att utveckla ett tidsenligt miljöstyrmedel genom vilket vi med våra farledsavgifter kan öka styrningen mot en mer miljövänlig sjöfart. I nuläget styr dessa avgifter enbart mot kväveoxider, som är den största fartygsrelaterade källan till övergödning. Vi utreder bland annat möjligheten att differentiera mot ett index som omfattar fler föroreningar. En förutsättning för detta är att förordningen ändras.

Sjöfartsverket vill också agera genom att bjuda in berörda myndigheter och intresseorganisationer till ett strategimöte om hur vi med gemensamma krafter kan få ett slut på utsläppen av toalettavfall i Östersjön. Vi tänker närmast på Transportstyrelsen, Havs- och vattenmyndigheten, Naturvårdsverket, Sveriges Hamnar, Svensk Sjöfart, Sveriges Skeppsmäklareförening, Sveriges Kommuner och Landsting samt Världsnaturfonden.

Mycket arbete pågår redan i dag, både nationellt och i internationella fora. Transportstyrelsen är till exempel drivande i FN:s sjöfartsorganisation IMO, som inom ramen för dess miljökommitté MEPC fattat beslut om att de föreslagna årtalen för ett utsläppsförbud för toalettavfall – 2019 för nya passagerarfartyg och 2021 för existerande passagerarfartyg – i Östersjön (exklusive vattenområden under rysk jurisdiktion) kan accepteras. IMO är nära ett förbud nu, vilket är mycket glädjande.

Från vår sida vill vi förmå rederier att på frivillig grund upphöra med detta beteende redan före 2019. Det är svårt för en enskild aktör att ensam påverka beteenden. Därför behöver vi gemensamt utöva påtryckningar och ge positiva incitament för att påverka rederier, enskilda befälhavare, passagerare och hamnar runt om Östersjöområdet.

Genom att de viktigaste aktörerna enas om en handlingsplan, kan vi ytterligare öka trycket mot dem som fortfarande släpper ut avfall rakt ut i vårt känsliga innanhav i Östersjön. Vår förhoppning är att vi som tongivande aktörer inom sjöfartsområdet i närtid kan enas om en handlingsplan som en gång för alla får slut på utsläppen av toalettavfall från fartyg i Östersjöområdet.

Avslutningsvis vill vi framhålla att det är glädjande att regeringen numera avsätter 50 Mkr årligen för forskning och innovation (Fol) inom sjöfartsområdet. Ökade satsningar på Fol är en åtgärd genom vilken staten kan göra skillnad för minskad miljöpåverkan.”

Som vi skrev tidigare har vi varit involverade i dessa frågor, då det framförallt är våra medlemmar som representerar kryssningsfartygen som fartygsagenter. Samtliga fartygsagenter som representerar kryssningsfartyg i svenska hamnar uppmanas därför nominera en representant till den referensgrupp som vi kommer att utse att representera oss i de här frågorna.

ÄNTLIGEN - GODSVOLYMERNA ÖKAR I SVENSKA HAMNAR

Enligt nya siffror från myndigheten Trafikanalys uppgick den totala godshanteringen i de svenska hamnarna under förra året till 167 miljoner, vilket är en ökning med tre procent jämfört med 2013. De lossade volymerna ökade mest (4 procent) och uppgick till 90 miljoner ton, medan den lastade andelen ökade med 2 procent till 76 miljoner ton.

Detta innebär alltså att de tidigare tre årens negativa trend har brutits, och att godshanteringen i de svenska hamnarna nu återigen ökar.

När det gäller de olika lasttyperna noterades den största ökningen på flytande bulk och torrbulkgods, som ökade med fem respektive åtta procent. Totalt hanterade hamnarna 61 miljoner ton flytande bulk (58 miljoner 2013), 29 miljoner ton torr bulk (27 miljoner 2013), 23 miljoner containergods (23 miljoner 2013) samt 44 miljoner ton rorogods (43 miljoner 2013). Kategorin "annan last" var den enda lasttypen som minskade under förra året: från 21 miljoner ton 2013 till 20 miljoner ton 2014.

För det flytande bulkgodset var det framförallt importen av råolja och flytande gas samt exporten av mineraloljeprodukter som bidrog till uppgången. Inom kategorin torrbulk var det framförallt en ökad export av varugrupperna spannmål, cement, kalk och byggnadsmaterial som låg bakom den totala ökningen.

När det gäller passagerartrafiken minskade den marginellt förra året jämfört med 2013. Förra året reste 26 miljoner passagerare med färjor som går i utrikes trafik, vilket är en minskning med 1 procent från 2013.

Å andra sidan ökade kryssningstrafiken förra året: under 2014 ankom 567 000 kryssningspassagerare till de svenska hamnarna, vilket är en ökning med 8 procent jämfört med 2013.

Betraktar man kryssningstrafiken över en längre tidsperiod ser det ännu mer positivt ut. Under de senaste tio åren har antalet kryssningspassagerare i de svenska hamnarna ökat med 140 procent. Kryssningsanlöpen har dock inte ökat i samma takt, det är helt enkelt fartygen som blivit större och fört med sig allt fler besökare.

Även de totala fartygsanlöpen minskade något 2013. Totalt uppgick antalet anlöp till 77 637 fartyg, vilket är en minskning med 1 procent jämfört med 2013. Färre anlöp, men större fartyg alltså även generellt sett.

SJÖFARTENS KONKURRENSKRAFT BEHÖVER STÄRKAS

Trafikutskottet har följt upp den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Den svenska handelsflottan har uppvisat en negativ utveckling under senare år och en stor andel av den svenska handelsflottan har avregistrerats från det svenska fartygsregistret. Det är framför allt de svenska bemanningsreglerna och frånvaron av ett svenskt tonnageskattesystem som är huvudanledningarna till den ökande utflaggningen.

Riksdagen och regeringen har vid flera tillfällen uttalat att det är angeläget att slå vakt om den svenska sjöfartsnäringen och att den måste kunna konkurrera på samma villkor som de närmaste konkurrentländerna. Trafikutskottet beslutade i juni 2014 att genomföra en uppföljning om den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Syftet var att följa upp om statens insatser har bidragit till att uppnå målet om en konkurrenskraftig sjöfartsnäring och rimliga konkurrensvillkor för den svenska handelsflottan.

Sjöfarten står inför stora utmaningar

Trafikutskottets utvärdering visar att den svenska sjöfartsnäringen står inför flera utmaningar. Bland annat betonas vikten av att ta fram en nationell sjöfartsstrategi. Uppföljningen visar att de andra nordiska länderna har haft en klar och tydlig strategi under lång tid när det gäller den nationella sjöfartspolitiken, något som Sverige saknar. I utvärderingen lyfts också de nationella ramvillkorens betydelse för valet av så kallad flaggstat. En stor andel av den svenska handelsflottan har avregistrerats från det svenska fartygsregistret, men till skillnad från tidigare år flaggas fartyg i dag ut till andra europeiska länder, inte minst till våra grannländer. Framför allt är det de svenska bemanningsreglerna och frånvaron av ett svenskt tonnageskattesystem som är huvudanledningarna till den ökande utflaggningen.

Sjöfartsnäringen behöver rimliga villkor för att kunna konkurrera

Målet om att den svenska handelsflottan ska ha rimliga konkurrensvillkor har inte uppfyllts och frågan har under lång tid inte diskuterats aktivt av statsmakterna. Uppföljningsgruppen konstaterar att Transportstyrelsen har fått i uppdrag att ta fram en strategi för hur myndigheten tänker ta hänsyn till näringslivets villkor och bidra till en positiv utveckling inom sjöfartsnäringen. Det är ett arbete som är viktigt att följa framöver, enligt gruppen.

I utvärderingen slås fast att en svenskflaggad handelsflotta stimulerar kringliggande verksamhet och bidrar till att upprätthålla sjöfartskompetensen i Sverige. Sjöfarten ger skatteintäkter och bidrar till att skapa arbetstillfällen både direkt och indirekt. En väl fungerande sjöfart till och från svenska hamnar är dessutom avgörande för svensk industri och dess möjligheter att konkurrera på världsmarknaden. Uppföljningsgruppen konstaterar att det därför finns goda skäl att stärka konkurrenskraften hos den svenska flottan och förhindra ytterligare utflaggning.

Samtliga åtta riksdagspartier har deltagit i det här arbetet, vilket borde borga för god förankring i den vidare processen.

MEDLEMSNYTT

Hapag-Lloyd dubblerar anlöpen till Göteborg

Från och med 9 juni anlöper Hapag-Lloyds feederslinga APM Terminals två gånger per vecka. Hapag Lloyds VD Dirk Kaestner säger i ett pressmeddelande att de under de senaste månaderna sett en positiv utveckling av bokningarna till och från Göteborg.

– Göteborg är utan tvekan den största svenska hubben för import och export och här finns den största containerterminalen i Sverige med bra järnvägs- och vägförbindelser. Kapaciteten vid de två anlöpen blir 658 TEU respektive 800 TEU.

G-Solution tar över X-Press Feeders i Sverige, Danmark och Finland

Från och 25 maj driver G-Solution agenturen för X-Press Feeders i de nordiska länderna. X-Press äger 19 fartyg och opererar med ytterligare 60 fartyg världen över. I och med det nya kontraktet öppnar G-Solution även upp kontor i Helsingfors.

MAJ BJUDER PÅ EN FEMTE NY MEDLEM!

Det är med särskild glädje som vi noterar att vi detta år kunnat presentera en ny medlem varje månad!

Maj månads nya medlem är ett filialkontor till Scanlog:

Scanlog Ship Agencies, nu i Trelleborg

Scandinavian Logistics Partners AB

Kontaktperson: Mattias Ljungberg

Johan Kocksgatan 12

SE-231 45 Trelleborg

Tel: 0410 610 84

Mobile: 072 513 26 16

E-post: mattias.ljungberg@scanlog.se, agency@scanlog.se

Scandinavian Logistics Agencies AB är ett brett och helt oberoende svenskägt logistikföretag som sedan länge haft fartygsagenturverksamhet i Oxelösund, men som numera även har ett nytt filialkontor i Trelleborg. Scanlog erbjuder även heltäckande internationella speditors- och logistiklösningar med alla typer av transportsätt.

Välkomna till Sveriges Skeppsmäklareförening, säger vi!

Eftersom vi gärna vill fortsätta att välja in en ny medlem per månad vill kansliet uppmana alla medlemmar att tänka igenom om det finns några potentiella medlemsföretag. Det räcker med företagets namn, samt namn och telefonnummer till kontaktperson. Kansliet gör resten!

KALENDARIUM 2015

Juni - Juli

1 Styrelsemöte i ECASBA, London
28 juni – 5 juli Almedalsveckan

Augusti

20 - 21 Nordiskt skeppsmäklarmöte, Köpenhamn

September

1 - 2 Donsö Shipping Week
21 – 22 Kurs i Liner Trades, Göteborg

November

5-6 Eisbeinessen i Hamberg, Sverige är hedersnation
10 - 11 Befraktarkurs, Göteborg
26 Höstmöte och Shipbrokers´ Dinner, Göteborg