



# SKEPPSMÄKLARNYTT

Sju klarade ICS-tentamen  
Catharina Elmsäter-Svärd: Sverige ska ha en konkurrenskraftig sjöfart  
Enig industri, handel och sjöfartsnäring protesterar mot glädjesiffror i svaveldebatt  
Tjugo anmälda till Liner trades-kurs  
Kalendarium

## SJU KLARADE ICS-TENTAMEN

Resultaten för examen i ICS tutorship har kommit. I Sverige var det sju personer som klarade minst ett ämne.

Grattis säger vi till dessa sju!

Följande har klarat Foundation Diploma (Introduction to Shipping, plus valfritt ämne):  
**Ida Kristoffersson**, Shorelink Shipping, Port Agency

Följande har klarat Advanced Diploma (Shipping Business plus valfritt ämne):  
**Mette Svenningsson**, Sjöfartsverket, Ship Operations & Management  
**Erica Voldi**, Sjöfartsverket, Ship Operations & Management

Följande har i år klarat de här ämnena i Professional Qualifying Examination (sju ämnen totalt):

**Patrik Almqvist**, Ship Sale & Purchase  
**Björn Skorsdal**, Liner Trades

Extra stort grattis till **Patrik Almqvist** som nu har klarat alla sju ämnen i PQE och kan söka medlemskap i ICS.

Dessutom klarade två av de som läser Sjöfart & Logistik på Chalmers, följande ämnen:  
**Julia Erixson**, Shipping Business & Tanker Chartering  
**Johan Zander**, Shipping Business & Tanker Chartering

Övriga resultat finns på [ICS hemsida](#).

En av dem som klarade båda sina ämnen var alltså Erica Voldi, 29 år. Hon har sedan tidigare en sjökaptensexamen och arbetar på Sjöfartsverket som trafikoperatör med utsändningar av MSI (Maritime Safety Information) samt övervakning av TSS (Traffic Separation Schemes).



### **Varför sökte du dig till Skeppsmäklareföreningens kurser?**

– Förra året kände jag att jag ville vidareutveckla mina kunskaper inom shippingbranschen, och när jag fick höra talas om ICS distanskurser kändes det helt perfekt för mig. Friheten att studera på distans passar mig eftersom jag jobbar veckovis på annan ort och har lediga veckor där emellan.

### **Varför tror du att det gick så bra för dig?**

– Viss nytta har jag nog av min sjökaptensutbildning, men framförallt är jag glad för att jag i vintras kunde åka på ICS "Prep-helg" i Birmingham med föreläsningar och övningstentamen som förberedelse inför tentorna. Det var mycket lärorikt med engagerade och kunniga föreläsare som arbetar aktivt inom branschen. Dessutom var det trevligt att träffa alla, både föreläsare och andra studenter från hela världen. Jag kan verkligen rekommendera alla som läser dessa kurser att åka på "Prep-helg".

### **Hur går du vidare nu efter detta?**

– Efter att ha klarat Shipping Business och Ship Operations Management så har jag nu en Advanced Diploma och det gav mig blodad tand. I år fortsätter jag med fler kurser med fokus på Tanker Chartering och Offshore Support Industry. Målet är att ta en komplett Professional Qualifying Exam, det vill säga klara alla sju ämnena.

– Det här är väldigt roliga kurser och just det faktum att det är ganska svårt att klara sig har blivit en extra sporre för mig!

# CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD: SVERIGE SKA HA EN KONKURRENSKRAFTIG SJÖFART

Infrastrukturministern har ägnat sjöfarten mycket uppmärksamhet under 2013, inte minst genom sin handlingsplan för sjöfarten. På torsdag är det dags att forma en ny maritim strategi och i det arbetet har Skeppsmäklareföreningen inbjudits att delta. Den maritima strategin har dock ett bredare anslag än bara sjöfart, den kommer att behandla havet som naturresurs, rekreationsområde och transportled.

Med följande debattartikel utvecklar dock infrastrukturministern ännu en gång sina tankegångar för sjöfarten.

”Genom en ansvarsfull ekonomisk politik har Alliansregeringen kunnat upprätthålla goda säkerhetsmarginaler i de offentliga finanserna. Samtidigt som vi kunnat satsa på jobb, välfärd och Sveriges konkurrenskraft. Sänkt arbetsgivaravgift för unga och den sänkta bolagsskatten bidrar långsiktigt till att stärka näringslivet och sjöfartsnäringens konkurrenskraft.

För ett drygt halvår sedan presenterades handlingsplanen. För första gången någonsin kunde en svensk regering presentera en handlingsplan för att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Samtidigt kunde vi konstatera att decennier av bristande helhetssyn på sjöfarten och internationell konkurrens har lett till utflaggning. Jag vill därför vara tydlig med att regeringens mål är att förbättra förutsättningarna för den svenska sjöfartsnäringen genom konkreta handlingar.

Sedan handlingsplanen presenterades har jag rest otaliga mil över landet. Haft ännu flera samtal och diskussioner med representanter från organisationer, företag och det maritima klustret i stort. Men vad ännu viktigare är att punkt efter punkt, förslag efter förslag har kunnat kryssas från listan. Precis som vi lovade. Propositioner har lämnats till riksdagen, utredningar har startats och beslut har kunnat fattas. Självklart kan jag förstå en önskan om att samtliga förslag skulle vara såväl beslutade som genomförda. Helst i går. Men i detta behöver man vara både ödmjuk och realistisk och vi är en bra bit på väg.

## **Många viktiga steg**

Utökat sjöfartsstöd, ökade anslag till sjöfartsforskning, inre vattenvägar, stöd till mönstringsresor, beväpnade vakter ombord, ökad delegering till klassningssällskap, utredning om transporterens kostnadsansvar, kommunal medfinansiering av hamnar och farleder, stöd till TEN-T projekt, regelförenklingar, fortsatt arbete mot en maritim strategi och en rad ytterligare åtgärder. Alla med det gemensamma målet att stärka konkurrenskraften, konkurrensneutraliteten och en livskraftig sjöfartsnäring och maritimt kluster. Vägen dit är inte enkel, men med handlingsplanen har vi tagit många viktiga steg. Samtidigt måste jag konstatera att trots ett spektrum utav åtgärder har föga förvånande den efterföljande debatten kretsat kring tonnageskatten. Frågan har florerat inom svensk politik sedan slutet på 90-talet och visst kan jag ha förståelse för att den väcker känslor. Det handlar om mer än bara skatter och pengar och trots att frågan

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

utretts tidigare har underlagen varit allt för bristfälliga. Regeringen kommer därför tillsätta en utredning som ska analysera möjligheten att införa ett system med tonnageskatt i Sverige. Målsättning är att Sverige, i ett internationellt perspektiv, ska ha en konkurrenskraftig sjöfartsnäring.

### **Målet är att förbättra förutsättningarna**

Sjöfarten är på alla sätt en global näring och påverkas av regler och konkurrens från hela världen. Vid en internationell utblick kan man konstatera att många svenska redare verkar under svårare konkurrensförutsättningar än sina internationella motparter. Regelverk, kostnader och hård internationell konkurrens är bara några av de saker som sjöfarten möter, men också möjligheter med sin kvalitet, säkerhet och kunskap. Regeringens mål är att förbättra förutsättningarna för den svenska sjöfartsnäringen. Men politik och handlingsplan kan inte göra allt. Med hjälp av handlingskraftiga företag, stor kunskap och entreprenörskap ska vi tillsammans med det maritima klustret göra Sverige mera blått och sjöfarten mera grön.”

Catharina Elmsäter-Svärd, Infrastrukturminister

## **ENIG INDUSTRI, HANDEL OCH SJÖFARTSNÄRING PROTESTERAR MOT GLÄDJESIFFROR I SVAVELDEBATT**

Sveriges Skeppsmäklareföreningen har tillsammans med Svenskt Näringsliv, Näringslivets Transportråd, Skogsindustrierna, Jernkontoret, Sveriges Redareförening, Sveriges Hamnar, SveMin, Innovations- och kemiindustrierna i Sverige och Svensk Handel lämnat in ett gemensamt yttrande över Trafikanalys delredovisning av konsekvenser av skärpta krav för svavelhalt i marint bränsle.

I remissvaret skriver vi bland annat att vi uppskattar att regeringen låter göra ytterligare en konsekvensanalys av beslutet att sänka svavelhalten i fartygsbränsle. Men vi poängterar samtidigt att det hade varit att föredra att en sådan analys hade utförts innan beslutet fattades.

Trafikanalys har i sin utredning kommit fram till att kostnaderna för genomförandet av svaveldirektivet skulle bli betydligt lägre än vad Sjöfartsverket 2009 kom fram till i sin analys. Detta trots att förutsättningarna i stort sett inte ändrats alls sedan dess.

Vi skriver därför i det gemensamma remissvaret att: ”Den stora diskrepansen samt uppenbart orimliga avgränsningar och beräkningsmetoder riskerar att minska förtroendet för såväl myndigheterna som resultaten. Däremot håller vi med Trafikanalys om att miljönytorna inte står i proportion till transportkostnadsökningen.

I uppdraget nämns att analysen ska ta upp konkurrensen för svensk sjöfartsnäring. Myndigheten bör dock vara medveten om att svensk export är beroende av internationella fartyg. Att fokusera på åtgärder som endast gynnar svenska fartyg hjälper inte svensk exportindustri.

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

Vi kan inte ha olika regler inom EU:s inre marknad.”

Vi skriver vidare att svaveldirektivet måste införas på ett sådant sätt att svensk industris konkurrenskraft bevaras, vilket även regeringen också fastställt i budgetpropositionen 2012.

För oss remissinstanser är det därmed viktigt att följande ståndpunkter tas under beaktande:

- Svavelfrågan är en konkurrensfråga för Sverige eftersom vi är beroende av sjötransporter på ett helt annat sätt än våra europeiska konkurrenter. Svensk industri särbehandlas därmed som transportköpare inom EU. Från 2015 kommer utsläppskraven i våra farvatten att vara 35 gånger så höga som i övriga världen, inklusive stora delar av Europa. För enskilda företag kan de nya reglerna innebära mycket stora belopp i ökade transportkostnader per år i en redan pressad konkurrenssituation. Utredningen bör därför beakta effekter av att investeringar hamnar i andra länder. Vidare bör det framgå vad samhället förlorar i inkomster och arbetstillfällen när industrier successivt tvingas dra ned på grund av ökade kostnader.
- Hela den ökade bränslekostnaden inom SECA är relevant att beakta i en konsekvensanalys. Det är orimligt att som utgångspunkt för kostnadsberäkningen anta en punkt mitt i Nordsjön i de fall fartygets destination är okänd, det är mer troligt att de ska ut ur SECA. Konsekvensanalysen saknar även effekter av ökade kostnader för import.
- Vi ställer oss tveksamma till den bedömning av bränsleförbrukningen inom SECA som redovisas i rapporten.
- Trafikanalys bör noggrant förklara den stora skillnaden i kostnadsökning som denna konsekvensanalys visar på jämfört med Sjöfartsverkets analys från 2009. Eftersom förutsättningarna har i stort sett inte ändrats sedan den gjordes, riskerar förtroendet för såväl myndigheterna som resultaten annars att urholkas.
- Det saknas konsekvenser för den oceangående trafiken och deras val av hamn, samt hur det kan påverka svenska konsumenter och företag. Även effekter av ökad landtransport från Finland saknas.
- Det saknas analys av möjliga sidoeffekter av till exempel långt gången energieffektivisering, såsom ändrade krav på infrastruktur och isbrytning.
- Rapporten beaktar inte det samhällsekonomiska värde som svensk industri bidrar med. Den samhällsekonomiska analysen tar inte med relevanta kostnader som till exempel ökad arbetslöshet eller minskade skatteintäkter till staten från näringslivet.
- Utredningen väljer att klumpa ihop utsläpp från fartyg inom SECA med hela Europas utsläpp, vilket ger en missvisande utgångspunkt. När det gäller svavel i Sverige gör Trafikanalys en annan bedömning än Naturvårdsverket.

Det fullständiga remissvaret finns på vår hemsida: [www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

## TJUGO ANMÄLDA TILL LINER TRADES-KURS

Den 24 – 25 september, återupprepar Skeppsmäklareföreningen kursen i Liner Trades som Lars Green hållt för oss de senaste åren. Kursen riktar sig till anställda på linjerederier, linjeagenturer, NVOCCs, import- och exportbolag samt andra aktörer i varuförsörjningskedjan.

Kursen syftar till att öka den grundläggande kunskapen och förståelsen för linjesjöfarten med fokus på linjetrafik. Efter kursen ska man ha fått ökad insikt kring linjesjöfartens betingelser, organisation, fartygstyper och operation. Kursen kommer även att beskriva de ekonomiska förutsättningarna för ett linjerederi och dess strategiska utveckling.

Kursen bygger på en blandning av undervisning och grupparbeten.

Lars Green har över trettio års shippingerfarenhet. Han har bland annat varit Senior Executive Officer på NYK Line (Europe) Ltd samt VD i olika shipping-företag under drygt 20 år. Idag driver han sitt eget konsultföretag och undervisar bla i kursen Linjesjöfart och hamnar på Chalmers linje "Sjöfart och Logistik".

Lars är medlem av CI Judging Panel som årligen utser de främsta linjerederierna i olika kategorier – för vidare info se: <http://ci-awards.com/judges/>

### **ALLA DELTAGARE FÅR KURSBOKEN LINER TRADES SOM INGÅR I ICS TUTORSHIPS UTBUD!**

#### *Detaljerat kursupplägg Linjesjöfart – en intensivkurs!*

*Tisdag 24 september*

*13 00*

*Introduktion, presentation av deltagare och kursledare*

*13 30*

*Återblick – uppkomst och kopplingen till handeln*

- Historiska fakta
- De stora traderna
- Tonnageutveckling
- lastbärrarutveckling - containern

*14 30*

*Eftermiddagsfika*

*14 45*

*Överblick – industriell profil*

- Aktörerna
- Marknaden
- Tillväxt och framtid

*15 30*

*Intermodalism*

- Vägen från rederi till "reditor"
- Feeder
- Väg & järnväg

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

- 17 00 **Grupparbete**
- 18 30 **Middag för alla på Restaurang Palace**
- Onsdag 25 september**
- 8 30 **Diskussion och redovisning av grupparbete**
- 9 30 **Organisation**
- Ledning
  - Trade & marketing (inkl ekonomiska betingelser, såsom yield management systems)
  - Försäljning
  - Operations
  - Kundvård
- 10 30 **Förmiddagsfika**
- 10 45 **De stora trenderna – Avreglering Portaler**
- Index – pristrender, "Idle fleet" Slow steaming Nya tonnage typer
- Nya samarbetsformer
- 11 30 **Strukturförändringen**
- Konsolidering
  - Horisontell & vertikal integration
  - portalernas inflytande
  - CSR/sustainability
- 12 30 **Sammanfattning och avslutning samt därefter avslutande lunch**

Hela programmet inklusive kursmaterial, lunch och middag kostar 5 500 kr exkl moms, per person. Medlemmar i Skeppsmäklareföreningen kan söka stipendium på 50 procent.

**När:** Från 13 00 den 24 september till 14 00 25 september, med avbrott för middag, kafferaster och lunch.

**Var:** Allt sker på Palace Göteborg, vid Brunnsparken; två minuter från Centralstation.

**Ni som behöver ett hotellrum kan boka:**

- Nyrenoverade Palace Hotell, i Palace huset. Pris: 1 195 kr. 10 rum finns. Uppge Sveriges Skeppsmäklareförening vid bokning via telefon: 031 80 25 21.
- Grand Hotel Opera, som vetter mot Drottningtorget, alldeles intill Centralen, i Femmankomplexet. Enkelrum 1 379 kr i mån av plats. Bokmässan börjar i den vevan... Ring 031 80 50 80, uppge: G 225664 (Sveriges Skeppsmäklareförening). Eller: [info@grandhotelopera.se](mailto:info@grandhotelopera.se)

**Vilka vänder sig kursen till?**

- Alla som arbetar på en linjeagentur eller på ett linjerederi.
- Alla som funderar på att gå Skeppsmäklareföreningens TutorShip-utbildning
- Alla som köper in sjötransporter inom industri och handel.
- Anställda i containerhamnar som vill lära sig om linjesjöfarten.

Sveriges Skeppsmäklareförening  
(The Swedish Shipbrokers' Association)



- Alla som arbetar med sjöspedition.
- Myndigheter som Tullverket och Sjöfartsverket

**Efter kursen ska deltagarna ha:**

- Kännedom om uppkomsten av linjesjöfart, dess industriella profil samt dess betydelse för världshandeln.
- Vetskap om bakgrunden till konferenser och avreglering.
- Kunskap om linjesjöfartens organisation, samarbetsformer och operation.
- Inblick i containerns historia samt betydelsen för handel och välfärd.
- Uppfattning om strukturen och utvecklingen av intermodala transportsystem.
- Insikt i viss dokumentation och E-handelns allt ökade betydelse inom linjesjöfart.
- Förståelse för hur linjesjöfarten arbetar med uthållighetsfrågor såsom miljö, inklusive "slow steaming" etc.

Anmälan med namn och fakturaadress senast 15 september: [info@swe-shipbroker.se](mailto:info@swe-shipbroker.se)  
 Eller: Sveriges Skeppsmäklareförening, Postgatan 4, 411 13 GBG.

Fullständigt program finns på hemsidan [www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

## KALENDARIUM

2 september	Sjöfartsverkets kundråd, Stockholm
3 – 4 september	<a href="#">Donsö Shipping Meet</a>
5 – 6 september	Nordiskt Skeppsmäklarmöte, Oslo
19 september	Göteborgs Hamndag
24 – 25 september	<a href="#">Kurs i Liner Trades</a> , Göteborg
26 september	<a href="#">Världssjöfartens dag</a> , Göteborg
21 – 25 oktober	FONASBA årsmöte, i Peru
14 november	Höstmöte på Stadsmuseet i Göteborg från lunch. Shipbrokers Dinner på kvällen på Clarion Post. Boka redan nu!
15 november	Styrelsemöte, Göteborg
22 november	Vintersjöfartsråd, Stockholm