

Nr 9 2014



2014-10-02

# SKEPPSMÄKLARNYTT

6 november, föreningens höstmöte med späckat program – öppet för alla  
Farledsavgifterna förändras bara marginellt – förhoppningsvis inga höjningar alls!  
Göteborg och Posthotellet fylls av skeppsmäklare från hela världen  
Hög tid att anmäla sig för billigare ICS-examen  
Ännu en ny medlem  
Medlemsnytt  
Kalendarium

## 6 NOVEMBER, FÖRENINGENS HÖSTMÖTE MED SPÄCKAT PROGRAM – ÖPPET FÖR ALLA

Den 6 november är det åter dags för föreningens höstmöte med Shipbrokers Dinner. På programmet står följande punkter:

### 11 45 Fisklunch i Bekzenska Valvet, i Stadsmuseet

Häng av ytterkläderna inne i Stadsmuseet, till höger om receptionen.

### 12 45 Inledning och kort introduktion

Berit Blomqvist, VD Sveriges Skeppsmäklareförening.

### Svaveldirektivet - är allt på plats nu?

\* Sanktionssystemet och kontroll av efterlevnaden – så klarar vi det

Caroline Petrini, ansvarig för regelutvecklingen på Transportstyrelsen förklarar hur sanktionssystemet och kontrollen av efterlevnaden av svaveldirektivet bör utformas.

### \* Näringens farhågor... eller finns där möjligheter?

WWL:s miljöchef Roger Strevens, Preems miljöchef Sören Ericsson samt Henrik Källsson på Erik Thun AB om de hot och möjligheter de ser inför 2015

### \* Statens förväntningar

Sveriges Skeppsmäklareförening  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

Nr 7, 8 2014 – sidan 1  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

En representant för regering/riksdag om nästa steg för att öka sjöfartens konkurrenskraft och miljöprestanda

**15 00 Kafferast**

**ITF – vad gör de och hur påverkar de vårt arbete?**

ITF-inspektörerna Sven Save i Helsingborg och Håkan André i Kalmar reder ut begreppen

**Shippingmarknaden, vad ser vi i kristallkulan inför 2015?**

Christopher Pålsson och Niklas Bengtsson på Maritime-insight levererar trender, analyser och kvalificerade gissningar gällande container, tank och torrlast tillsammans med linjeexperten Lars Green.

**Sjöfartsverkets väg framåt**

Generaldirektör Ann-Catrine Zetterdahl om utmaningen att ha Europas längsta kust och samtidigt bedriva kostnadseffektiv farleds- och lotsservice.

**Single Window – vad återstår inför driftstarten 1 juni 2015?**

Jörgen Sjöholm, Linda Hallström Carlén och Fredrik Andréén svarar på era frågor...  
Slut 17 10

**19 00 Shipbrokers Dinner på Valand, hörnet Avenyn/Vasagatan**

Med prisutdelning av 2014 års Diplomerade Skeppsmäklare.

Fullständigt program och anmälningstalong bifogas samt finns på vår hemsida:

[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)



Så här välfyllt var vårt förra höstmöte, anmäl dig direkt för att säkra en plats!

**BÅDE MEDLEMMAR OCH ANDRA I KLUSTRET ÄR VÄLKOMNA!**

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

---

Nr 7, 8 2014 – sidan 2  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

## FARLEDSAVGIFTERNA FÖRÄNDRAS BARA MARGINELLT - FÖRHOPPNINGSVIS INGA HÖJNINGAR ALLS

Som vi tidigare meddelat i separat mail till alla medlemsföretag blir det ingenting av de höjningar som Sjöfartsverket föreslog i sommarens remissrunda.

Strax efter att vårt och andra organisationers remissvar landat hos Sjöfartsverket meddelades följande:

*Mot bakgrund av vad som framkommit i samband med remitteringen av förslag till nytryck av föreskrifter för farledsavgifter, har Sjöfartsverket med stöd av sin styrelse fattat följande beslut:*

*Sjöfartsverket sänker det totala uttaget av farledsavgifter med 45 miljoner kronor från och med den 1 januari 2015. Den tidigare föreslagna avgiftsmodellen ersätts av en enklare prisjustering i avvaktan på en mer genomgripande reform av avgiftssystemet på längre sikt.*

*Prisjusteringen kommer läggas ut genom en sänkning på den fartygsbaserade delen.*

*Tidigare har en del fartyg haft ett svavelintyg, vilket har gjort att de varit undantagna från svavelavgiften och därmed fått en lägre avgift från Sjöfartsverket. I och med att de nya svavelreglerna träder i kraft den 1 januari 2015, kommer de här fartygen att gå in i det normala avgiftssystemet under samma förutsättningar som övriga.*

*Sjöfartsverket har under det senaste året utarbetat ett förslag till ny modell för farledsavgifterna. Arbetet har skett i samråd med en referensgrupp från neringen. Vi har lyssnat in kundernas synpunkter, därför har vi ändrat förslaget och föreslår istället en prisjustering i det befintliga systemet. En mer genomgripande reform av avgiftssystemet planeras på längre sikt.*

*En remiss som beskriver det nya förslaget kommer att skickas ut senast i början av oktober.*

Hittills har vi inte fått någon ny remiss med nytt förslag, men tanken med det nya förslaget verkar alltså vara att all sänkning ska läggas på fartygsdelen. Vi uppdaterar naturligtvis medlemskåren så snart vi får mer information.

**Här är vårt remissvar på det gamla förslaget i sin helhet:**

Sveriges Skeppsmäklareförening har under cirka ett år suttit med i den av Sjöfartsverket utsedda referensgrupp och därmed lagt både tid och engagemang på att försöka hjälpa till att skapa så stor rättvisa som möjligt när det nya farledsavgiftssystemet skulle arbetas fram.

Med det underlag som gavs oss i maj trodde vi att vi hade kommit hyggligt långt i det arbetet, vår enda invändning då var att de oceangående direktanlöpen var i farozonen med det nya förslaget.

Idag är vi fortfarande oroliga för vissa av de direktanlöpande rederierna, men vi ser dessutom andra komplikationer med det förelagda förslaget.

### **Direktanlöpen tål inga nya prishöjningar**

Idag betalar de oceangående direktanlöpande rederierna bara 1 200 000 SEK per linje för fartygsdelen av farledsavgifterna, de nya avgifterna blir ungefär 75 procent högre eller på 2 100 000 SEK per linje och år.

Men självklart måste man även ta med sänkningen av godsdelen för att få en rättvis totalbild och det är då det slår väldigt olika för olika rederier.

Om vi tar Maersk som ett exempel blir det för deras två direktlinjer till Asien totalt 2 400 000 SEK i fartygsrelaterad farledsavgift för 2014. Om vi utgår ifrån att de på dessa fartyg årligen har ca 4 600 000 ton svensk import- och exportgods genererar det idag en intäkt till Sjöfartsverket på ytterligare 12 650 000 SEK, i form av godsbaserad del av farledsavgiften. Totalt alltså cirka 15 miljoner SEK.

Med det nya förslaget sänks godsdelen med 3 450 000 SEK, (4,6 milj x 0,75 SEK) om volymerna är exakt de samma både 2014 och 2015 och rederiet klarar sig alltså hyggligt eftersom fartygsdelen "bara" höjs med knappt två miljoner SEK.

Detta förutsätter dock att godsdelens sänkning också tillfaller rederiet och inte lastägaren. Annars tillfaller sänkningen lastägaren, den högre farledsavgiften redaren. Detta i ett läge där samtliga redare redan börjat känna allvaret i det nya svaveldirektivets konsekvenser.

Men om nu Maersk kommer hyggligt ut ur detta, slår det helt annorlunda mot andra oceangående direktanlöpande rederier.

ACL är ett sådant oceangående, direktanlöpande, rederi, men med mindre andel svenskt gods ombord. Sänkningen av godsdelen för ACL:s enda linje motsvarar bara 250 000 SEK. Även om de lyckades behålla de pengarna kompenserar de inte på något sätt de ökade bruttobaserade avgifterna som ökar med nästan en miljon SEK. Därtill kommer kostnaderna för de nya svavelreglerna.

Det finns ytterligare exempel på direktanlöpande fartyg som kommer att få ökade kostnader. Är detta ett problem kan man undra? De feederredier som idag trafikerar svenska vatten skulle antagligen enkelt kunna svälja de direktanlöpande rederiernas volymer.

Men, vad skulle hända med fraktraterna det ögonblick som direktanlöpen försvinner från Göteborgs hamn? Idag är alla helt införstådda med att direktanlöpen vässar konkurrensen till det yttersta. Om vi accepterar den verklighetsbeskrivningen bör vi

alltså göra allt vi kan för att behålla samtliga direktanlöp, samtidigt som vi underlättar för både feedertrafik och short sea shipping. Alla kostnadshöjningar som stör balansen bör övervägas mycket noggrant.

### **Roro-trafiken drabbas extra hårt – särskilt den oceangående, direktanlöpande**

Även roro-trafiken berörs av ökade avgifter eftersom bruttot som avgiftsmått missgynnar den fartygstyp som har stort brutto i förhållande till lastkapaciteten.

Roro-rederiet EUKOR (som till 80 procent ägs av Wallenius och Wilhelmsen) anlöper Wallhamn och är ett oceangående direktanlöpande rederi. De har dock inte containers, utan rullande last ombord.

Idag betalar EUKOR SEK 71 534 SEK per anlöp (i L-klassen). Eftersom det är veckotrafik blir det på årsbasis ca 3 600 000 SEK, att jämföras med bara 1 200 000 SEK per linje för containerrederierna. Efter höjningen kommer EUKOR att betala SEK 83 200 SEK per anlöp eller ca 4 160 000 SEK på årsbasis, en höjning med SEK 583 300 eller drygt 16 procent.

Idag betalar EUKOR tre gånger så mycket som ett containerrederi och med den nya höjningen ska man fortfarande betala dubbelt så mycket som ett containerrederi. Varför fortsätta denna orättvisa särbehandling av de oceangående, direktanlöpande roro-rederierna?

EUKOR fraktar inte lika mycket gods i vikt räknat eftersom rorogodset är mera voluminöst och därmed får de inte heller lika stor del av sänkningen av godsdelen (som i och för sig tillfaller lastägaren). EUKOR får en höjning om ca SEK 600 000, lastägaren en besparing på bara ca 100 000 SEK (3000 ton/fartyg x 50 anlöp per år x sek 0,75/ton). Sjöfartsverket ökar intäkten med 500 000 SEK från ett enda rederi. Är detta rimligt?

I Sverige har vi idag en fordonsindustri med tillverkare och tillhörande underleverantörer samt verkstadsindustri som är viktig för det svenska näringslivet och exportindustrin och för att få ut detta gods från Sverige behöver man roro-fartyg. Dessutom har vi en stor andel import av motsvarande bilar och fordon till Sverige som är beroende av denna typ av fartyg.

Även de oceangående direktanlöpande roro rederierna har bara en liten del svenskt gods i relation till dess totala lastkapacitet. Fartygen anlöper Sverige både med svenskt gods och med gods som skall vidare och lossas i andra hamnar som Bremerhaven, Antwerpen och Southampton där man även ska lasta gods som ska vidare österut till Asien.

Precis som de övriga oceangående linjerederierna, med långa linjemönster, kan de aldrig tillgodoräkna sig den fallande skalan, varje fartyg får alltid betala högsta avgiften. Det är bra att de fått en egen avgiftsnivå, men skillnaden motsvarar bara 14 procents "rabatt".



Våra roro-medlemmar anser alltså att de nu straffas genom att de får vara med och betala en högre fartygsbaserad farledsavgift, för att finansiera en sänkning som de knappt ser. Det är också något fel när ett oceangående containerfartyg kan komma billigare undan än ett mindre, men också oceangående, rorofartyg. Vårt förslag är alltså att avgiftsnivåerna för alla direktanlöpande oceangående linjerederier, alltså både roro- och containerrederier, harmoniseras.

### **Även pråmarna drabbas hårt**

På motsvarande sätt har de medlemsföretag som är involverade i pråmtrafiken chockerats av hur de drabbas av de nya avgifterna. Albatross Marine Chartering AB har kommersiellt management för och är delägare i pusher Karl-Erik och pråmen Oxelösund. Dessa pråmar, som måste vara något av det mest miljövänliga som finns, har av naturliga skäl aldrig behövt betala någon svavelavgift. Nu riskerar de en ökning av farledsavgiften på nästan 44 procent. Idag betalar de SEK 2,05 per brt, bruttoenhet, två gånger per månad, dvs 4,10. I det nya förslaget ska dessa pråmar betala för tre anlop enligt en fallande skala (2,60 + 2,00 + 1,30 per brt) per månad. Alltså 5,90 istället för 4,10 per brt och månad. Kan detta verkligen vara rimligt, undrar dess VD och Sveriges Skeppsmäklareförening är beredd att hålla med.

### **Lotsverksamhetens självkostnadsgrad**

Sveriges Skeppsmäklareförening anser även höjningen av lotsavgiften är problematisk. Skälet till höjningen är att lotsverksamheten till stor del består av tämligen fasta kostnader, men att intäkterna varierar i takt med konjunkturen. Mot den bakgrunden anser vi att om lotsningstjänstens direkta kostnader idag täcks till 95 procent (78 procent om man räknar in lotsverksamhetens andel av verksledningskostnaderna) är det en nivå som får anses fullt tillräcklig. ALLA rederier kan vid något enstaka tillfälle behöva en lots. Det är därför rimligt att alla är med och betalar en viss del av den beredskap som finns för sådana tillfällen. Höjningen av kostnaden vid tvåmanslotsning och övriga förslag har vi inga invändningar emot.

### **Det finns positiva inslag i förslaget**

\*Sveriges Skeppsmäklareförening noterar till exempel med tillfredsställelse att ersättningsnivåerna vid försening av lots ska fördubblas. Det är naturligtvis mycket i procent räknat, men väldigt lite i förhållande till de kostnader en försenad lots kan föra med sig. Vi ser det ändå som en god gest från Sjöfartsverkets sida.

\*Vi anser även att det verkar logiskt att utöka antalet grupper av lågvärdigt gods. Om det betyder att sjötransporterna blir mera konkurrenskraftiga och därmed tar andelar från väg- och järnvägstransporter blir det en ren vinn/vinnsituation. Eftersom denna utökning inte börjar gälla förrän 1 juni anser vi dock att ökningen av avgiften med tio öre per ton bör introduceras samtidigt. Helst av allt skulle vi dock inte vilja se någon ökning alls. En tioprocentig kostnadsökning är fortfarande mycket högt över vanliga prishöjningar i dessa tider.

\*Vi står också bakom den fortsatta miljödifferenteringen och att de nu i ett första läge inriktas på kvävereduktion.

\*Vi står även bakom själva grundstrukturen på de nya avgifterna, vi anser det rimligt att det kostar mer vid ett första anlöp och att den täta trafiken gynnas. Men vi anser att timingen är helt fel för att just nu införa några som helst höjningar för någon enda del av sjöfarten!

### **Mot bakgrund av ovan vill Sveriges Skeppsmäklareförening framföra följande:**

\*Inom kort kommer hela sjöfartsnäringen att drabbas av oerhörda kostnadsökningar på grund av att svenska politiker (bland andra) tvingar sjöfarten i svenska vatten (som redan var världsledande vad gäller miljöanpassning) att gå långt, långt före den sjöfart som finns utanför SECA-området. I det läget är det i det närmaste ofattbart att i princip ingenting (45 miljoner är verkligen småpengar i jämförelse) gjorts för att mildra omställningen. Istället tvingas Sjöfartsverket höja sina avgifter för att kompensera det bortfall som sker då 180 miljoner, som tidigare tagits in i svavelavgifter, nu bortfaller som en konsekvens att det inte längre finns något svavel i bränslet.

\*Uppmuntra det trafikslag som efter nyår kommer att bli det överlägset mest miljövänliga; ett trafikslag som, med rätta styrmedel, kan avlasta väg- och järnvägsnätet - till en kostnad som är minimal i jämförelse med statens kostnad för väg- och järnvägstransporter. Motarbete inte sjöfarten, premiera den för statsfinansernas skull!

\*Vi accepterar inga ökade kostnader för sjöfarten i svenska vatten, utöver dem som redan beslutats om i internationella fora. Det beslutet är fattat och ingenting som Sverige kan ändra, men avgifterna i våra svenska farleder beslutar vi själva över och vårt förslag är att de 180 miljonerna antingen direkt tillförs Sjöfartsverket eller att styrelsen helt enkelt underfinansierar Sjöfartsverket med upp till 180 miljoner för 2015. (Eller möjligen 135 (180-45=135) miljoner. Det borde räcka för att genomföra själva grundförslagen, utan att genomföra några höjningar.

\*Som en konsekvens accepterar vi inte heller lotsavgiftshöjningen.

\*Helst vill vi se att isbrytarverksamheten helt och hållet anslagsfinansieras, men om det är för sent för ett så stort beslut redan inför 2015 anser vi alltså att de 180 miljonerna får anses vara en gest av insikt över näringens prövningar inför 2015.

\*Tillsätt under 2015 en utredning med syfte att ta fram ordentliga kriterier för konkurrensneutrala avgifter för samtliga trafikslag så att vi en gång för alla inom några få år kan föra bort denna eviga fråga från dagordningen.

\*Låt oss samtidigt förutsättningslöst titta på hur farledsavgifterna bäst ska tas ut; är dagens uppdelning mellan brutto o godsvolym verkligen optimalt? Hur ska fartygsagenternas roll kunna stärkas så att de inte behöver riskera sina egna företag i de fall där rederier och/eller lastägare inte betalar farledsavgifterna till fartygsagenten, men där Sjöfartsverket ändå kräver in avgiften från fartygsagenten?

Avslutningsvis, med risk för att upprepa oss, vill vi alltså understryka att vi inte accepterar några som helst ökade statliga kostnader för sjöfarten i svenska vatten!

## GÖTEBORG OCH POSTHOTELLET FYLLS AV SKEPPSMÄKLARE FRÅN HELA VÄRLDEN

Som vi tidigare skrivit är Sveriges Skeppsmäklareförening stolt värd för årets stora skeppsmäklarbegivenhet: FONASBA:s internationella konferens! De första delegaterna på den veckolånga konferensen landar redan på lördag 4 oktober. Sen fylls hotellet på fram till galamiddagen som tar plats på posthotellet den 10 oktober. Däremellan blir det bland annat rena föredrag, tex av Stenas Carl-Johan Hagman, Fredrik Hermansson på GreenCarrier, Henrik Tiblad på Gothenburg Chartering och Mikael Jarlhammer på STEM Shipping, men det blir även redovisning av det arbete som gjorts i FONASBA under året som gått. Plus en hel del debatt och erfarenhetsutbyte, ländernas representanter emellan.

Kvällsaktiviteterna spänner över ett brett utbud. På tisdagen blir det välkomstreception i Göteborgs hamns lokaler, onsdagenskvällen bjuder på utsikt över arbetet i APMs Containerterminal från vårt middagsbord inne i Gamla Älvsborgs fästning och under båtfärden ut blir vi saluterade av Svitzers bogserbåtar.

På torsdagen bjuder Göteborgs Skeppsmäklareförening på After Work, särskilt för dem under 40, som bjuds på drinkbiljett och samkväm med de internationella skeppsmäklare under 40 som är med i konferensen. Alla är dock välkomna till Posthotellets bar mellan 18.00 och 19.30. Konferensen avslutas med stor galamiddag inne på Posthotellet.

Vi hoppades på 80 skeppsmäklare från jordens alla hörn och på den avslutande middagen, där även sponsorerna deltar, blir vi hela 110 personer!

Till själva konferensen har vi 90 personer anmälda, varav fyra personer är från Kina, sju från Brasilien, fyra från Argentina och tre från USA. Endast fyra är svenskar.

## HÖG TID ATT ANMÄLA SIG FÖR BILLIGARE ICS-TENTAMEN

För den som vill komma billigare undan är det hög tid att anmäls sig till vår internationella skeppsmäklarexamen.

Nya studenter som gillar utmaningar, och gamla som vill ta en ny chans att klara sina ämnen, har en helt unik chans att utmana sig själv redan nu i november. Vi är nämligen utvalda att på försök ha tentamensskrivande två gånger under skolåret.

Examinationen kommer att ske i Göteborg i Sveriges Skeppsmäklareförenings regi mellan 24-27 november, men är bara tillgänglig för åtta ämnen.

De aktuella ämnena är de fyra ämnena i nivå ett: Introduction to Shipping, Legal Principles in Shipping Business, Economics of Sea Transport & International Trade, Shipping Business samt de fyra följande specialämnena i grupp två: Port Agency, Dry Cargo Chartering, Liner Trades och Ship Operations & Management.

Sveriges Skeppsmäklareförening  
(The Swedish Shipbrokers' Association)



För den som tänker ta en Foundation Diploma eller en Advanced Diploma går det endast att anmäla sig i de här fyra ämnena. I april nästa år däremot finns alla ämnen tillgängliga som vanligt.

Senaste anmälningdatum till novemberskrivningarna är den 10 oktober. Efter det datumet går även priset upp. För ansökningshandlingar, kontakta kansliet. [info@swe-shipbroker.se](mailto:info@swe-shipbroker.se)

## ÄNNU EN NY MEDLEM

Sveriges Skeppsmäklareförening har fått ännu en ny medlem.

### **Vopak Agencies Sweden AB**

Smörjoljegatan 30

SE-418 34 Gothenburg

Phone +46 31 531831

E-post: [agencies.sweden@vopak.com](mailto:agencies.sweden@vopak.com)

Kontaktperson: Kjell Lorentzon

Vopak Agencies Sweden AB är fartygsagenter i Göteborg med två anställda, men de hoppas rekrytera ytterligare en under hösten.

Manager är Kjell Lorentzon, tidigare ansvarig för Gothenburg Ship Agency AB.

Gothenburg Ship Agency kommer att fortsätta med sin verksamhet i ett samarbete med Vopak Agencies Sweden AB.

Välkomna i föreningen Vopak Agencies!

## MEDLEMSNYTT

### **Maersk Broker har utsett ny country manager**

Carl Johan Warfvinge har utsetts till Country Manager på Maersk Broker, efter att Ted Sandberg slutat.

Carl Johan har arbetat på Maersk Broker sedan 1 januari 2014, men har även tidigare arbetat på Maersk Broker i Köpenhamn och Norrköping. Han har även hunnit med att vara VD på Percy Tham i ett och ett halvt år innan han återvände till Maersk Broker. Karriären började dock på Hastings i Malmö.

## KALENDARIUM 2014

### Oktober

6 – 10

FONASBA: s internationella konferens i Göteborg!

### November

5

Göteborgs Hamndag, seminarium för kunder o sjöfartskluster

6

Skeppsmäklareförenings höstmöte med seminarium, Göteborg

7

Styrelsemöte, Göteborg

19 – 20

Trämässan i Karlstad

25/26

Kurs: Sjöfartsjuridik i praktiken, i Göteborg

**2015**

**2015**

### Maj

22

Årsmöte i Norrköping, boka dagen redan nu!