

SKEPPSMÄKLARNYTT

Publikrekord för ECASBA-mötet

Ett varmt och innerligt tack för festen!

Almedalsseminarium om föreningens vision för sjöfarten 2040

Vision 2040: en blomstrande sjöfartsnäring som seglar i politisk medvind!

Frågan är dock hur vi når dit?

Kalendarium



Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)

PUBLIKREKORD FÖR ECASBA-MÖTET

2014 arrangerade Sveriges Skeppsmäklare FONASBA:s årliga konferens på Posthotellet i Göteborg, och i år slog vi till med ett ECASBA-möte på Jacy'z. Och när London-kontoret ansåg att vi nog inte skulle räkna med mer än 30 delegater, kunde vi räkna in över 70 deltagare!

Ett tiotal svenskar deltog i konferensen vilket också var väldigt roligt.



Konferensen började som alltid med en välkomstmottagning, men vi tog den ett steg längre och bjöd in till midsommarfest med fiolspel, körsång, silltapas med snaps och inte minst, dans kring midsommarstången! Stort tack till Lars Hallengren och alla andra på Brax, för ovärderlig stöttning i det projektet!



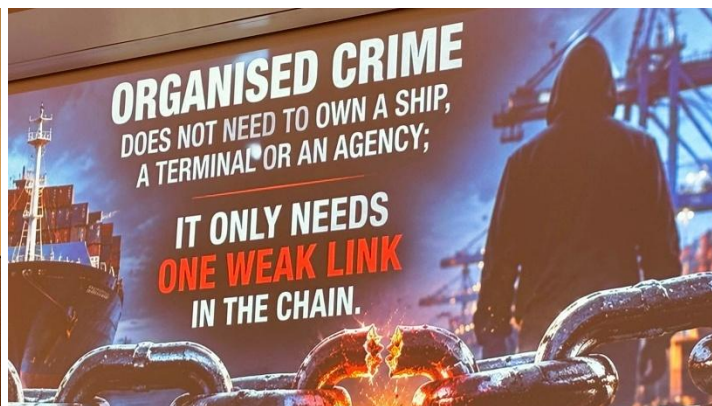
Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Dagen efter inledde Raymond Troch, ordförande för ECASBA, konferensen med lite uppbyggliga fakta som att EU:s redare tillsammans äger 34,5 procent av världshandelsflottan, och att sjöfarten årligen fraktar 3,4 miljarder ton gods och 395 miljoner passagerare.

På programmet stod även en rapport från Ukrainas Skeppsmäklareförenings vd som berättade om svårigheterna att bedriva sjöfart när landet ligger i krig.

- Idag har vi sex öppna hamnar, innan 2014 och invasionen av Krim hade vi 18, därefter 13, och nu alltså bara sex, berättade Ksenia Pidruchna. Och hon tillade:

- Vi har efteråt kunnat se att vi egentligen levde i förkrigstillstånd efter Krim, och nu tror jag att hela Europa lever i ett sådant tillstånd. Ni har bara inte fattat det ännu.



Fredrik Pettersson talade om Sveriges erfarenheter kring införandet av EMSWE medan bilden till höger illustrerade sjöfartens dilemma när det gäller att komma åt den organiserade brottsligheten.

Geert Vandervelden med ansvar för Belgiens brottsbekämpning av droghandel inom hamnsystemet förklarade att nu när de största hamnarna lyckats minska droghandeln inom sina områden har mycket flyttats till de mindre hamnarna i Europa, och när man förr kunde specialbevaka fartyg från Sydamerika, är det idag vanligt att drogerna omlastas i olika afrikanska hamnar, vilket gör droghandeln svårare att upptäcka.

Det övergripande budskapet från EU-håll var dock att det inte längre är bara miljö och klimat som står överst på agendan i EU-maktens korridorer. Idag är det fler som öppet pratar om att EU måste öka sin konkurrenskraft; det måste bli mindre regleringar och byråkrati, samt mer tillväxtfrämjande åtgärder.

För den här ECASBA-konferensen hade alla de nordiska länderna ett arrangörsansvar, vilket syntes i programmet.

Dag Kilen från Fearnleys i Norge bidrog med en djup analys av tillståndet inom sjöfarten idag. Enligt honom kommer olja att fortsätta vara den drivande kraften för sjöfarten under lång tid framöver. Användningen av alternativa bränslen kommer inte att bli vanligare på flera decennier framöver. Kilen jämförde effekterna av Hormuzsundet med oljekrisen på 1970-talet, och där verkar vi lyckligtvis nu vara på väg mot öppning.

Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Christopher Pålsson och Niklas Bengtsson från maritime-insight bidrog till att lätta på stämningen genom att prata på temat "What if...the Nordic countries were only one?." Vi ordar inte mer om det, för vi hoppas kunna få dem att delta i årets Sjöfartsentusiastdag den 22 oktober, och då dra samma sak.

Finland bidrog med sin framgångssaga till hur näringsliv och myndigheterna samarbetat kring att underlätta för sjöfartens fartygsrapportering och Danmark om hur allt fler fartyg får en box installerad som gör att fartyget därefter, med viss utbildning av personalen ombord, kan fjärrlotsas från land.



Efter alla seminarier var det dags för en mycket uppskattad skaldjurskryssning på m/s Medvind, där Göteborgs vackra skärgård skymtade förbi i solnedgången. Totalt deltog 76 personer i hela eller delar av programmet, inklusive alla talare. Ett särskilt tack till Sirius Agency och ACL som var med som sponsorer.



Carolina Kihlström, Kseniia Pidruchna fr Ukraina, Berit Blomqvist, Eleonora Modde och Anna Derkum.

Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)

ETT VARMT OCH INNERLIGT TACK FÖR FESTEN!



Berit Blomqvist mottog hedersutnämningen av Stiftelsens ordförande Kenny Reinhold, samt Christer Nordling och Karl Karell från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

Dagen efter konferensens avslutning avtackades Berit Blomqvist för sina 24 år som vd för Sveriges Skeppsmäklare. Och vilken hejdundrande fest det blev!

144 personer deltog i partyt på Jacy'z som innehöll både fantastiska tal, styrelsens skönsång från scenen och massor av sång och musik.

Och alltihop började med att hon fick en hedersbelöning av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus med följande motivering:

"Under decennier har Berit Blomqvist varit en enande och drivande kraft inom sjöfarten. Hon har fört samman människor från branschens olika delar samtidigt som hon haft förmågan att förmedla kunskap om den svenska sjöfarten till såväl allmänheten som till politiker och andra beslutsfattare.

Karriären inleddes för 50 år sedan när hon började som mässjanta på Tor Lines M/S Tor Scandinavia. Efter några år gick hon iland och utbildade sig till journalist, men sjöfarten hade redan fångat hennes intresse och som reporter skrev hon mängder av artiklar om såväl de som arbetar ombord i fartygen som branschen som helhet.

Bland annat arbetade hon för Göteborgs-Posten och under en period var hon också sjöfartsreporter på anrika Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning. Berit blev alltmer involverad i sjöfartens villkor och hon gick vidare med ett olika uppdrag inom

Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)

branschen. Bland hennes bedrifter kan nämnas återinförandet av Världssjöfartens dag i Sverige, deltagandet i uppbyggnaden av Maritimt forum (då Sjöfartsforum), initiativtagare till Sjöfartens kultursällskap och arrangör till en mängd konferenser och seminarier med namnkunniga sjöfartsprofiler på scen. Hon har även varit ordförande i Wista Sweden och blev den första kvinnliga ordföranden i Göta Älvklubben.

De senaste 24 åren har Berit varit en mycket uppskattad vd för Sveriges skeppsmäklare där hon drivit frågor som haft betydelse för hela branschen och sedan tre år tillbaka är hon också ordföranden i Maritimt forum. Sist men inte minst har Berit varit en betydelsefull person för att på olika vis hjälpa och stötta ungdomar som sökt sig till branschen.

Med denna hedersbelöning vill Stiftelsen Sveriges Sjömanshus visa uppskattning för allt som Berit har gjort svensk sjöfart och rikta ett varmt tack till henne för hennes mångåriga insatser.”



Att det har smusslats och tasslats på kansliet den senaste tiden blev uppenbart när det till och med visades en "dokumentär" om de 24 åren där till och med justitieminister Gunnar Strömmer talade in en hälsning där han tackade för allt jobb med nya gränsövergångsställen.

Riktigt gråtmilt blev det dock när styrelsen överlämnade en vacker klocka, för "ovärderliga insatser 2002–2026" som det står ingraverat i klockan.

I nästa Skeppsmäklarnytt, efter Almedalen och innan den nya vd:n Carolina Kihlström tillträder den 1 augusti, kommer det ett späckat nummer med mer om vad som hänt under de här 24 åren.

Till dess, bara återigen – ett stort, stort tack!

Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)

ALMEDALSSEMINARIUM OM FÖRENINGENS VISION FÖR SJÖFARTEN 2040

Vi hade hoppats få ha infrastrukturminister Andreas Carlson i Heta Stolen under vårt seminarium, **tisdag kl 13 00 på Maritima Mötesplatsen, Hamngatan 1 i Visby.**

I stället kommer vi nu att diskutera föreningens vision för sjöfarten 2040.



Förra året diskuterade vi gränsövergångsställen och besättningsbyten, bland annat med Mattias Ottosson (S), Ulrika Heie (C), Maria Stockhaus (M) och Katja Nyberg, (då SD).

Går det att föra in alla trafikslags drift och underhåll i den nationella planen för infrastruktur för att på så sätt skapa ett transportsystem där alla trafikslag nyttjas på bästa sätt? Hur får vi en blomstrande sjöfartsnäring som seglar i politisk medvind?

Medverkande:

Pia Berglund, moderator, Bom Dia Consulting AB

Berit Blomqvist, vd, Sveriges Skeppsmäklare

Camilla Sundqvist, Head of Mobility, Lindholmen Science Park AB program CLOSER

Andreas Andersson, vd Mälarhamnar

Representant från Trafikverket alt. Sjöfartsverket och ev ytterligare några.

Välkomna alla som vill ta del av debatten!

Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)

FÖRENINGENS VISION 2040: EN BLOMSTRANDE SJÖFARTSNÄRING SOM SEGLAR I POLITISK MEDVIND!

Om 14 år, det vill säga 2040, har vi ett myller av effektiva kustfartyg som pilar upp och ner längs kusten och till kontinenten.

Självkärl drivs de med miljövänligaste bränslet, och många har dessutom både solceller och något som ser ut som segel för framdriften. Ombord finns det dubbla uppsättningar kaptener, (dag o natt-kaptener) och även vissa andra besättningsfunktioner är dubblade, jämfört med idag; för det här är fartyg som går ut och in i alla upptänkliga hamnar, alla tider på dygnet.

Arbetsmiljön ombord har blivit bättre trots de täta hamnbesöken, eftersom de dubbla funktionerna gjort att sjöbefälet ändå får sin nattsömn. Mycket har även satsats på jämlikheten ombord och intresset för sjöfarten har fortsatt att öka även om det nu var länge sedan som Hormuzsundet och tullkaoset fick media att visa fartyg i vart och vartannat nyhetsinslag. Men det var då det började, 2026 ökade antalet sökande till alla sjöfartsutbildningar markant och 2040 känns det som en självklarhet att sjöbefälsskolorna attraherar de bästa ungdomarna. Sjöbefäl är ett riktigt statusyrke!

Om 14 år har vi alltså en sjöfart som på allvar avlastar både väg- och järnvägsnätet. "Närmsta hamn är bästa hamn", lyder mottot från både politiker och transportköpare. Och politiken har verkligen bidragit till den här utvecklingen. Redan 2026 slog tanken rot om att på allvar behandla alla trafikslagen lika, och även om man inte hann föra in sjöfartens drift och underhåll i det årets Nationella plan, så kom det in i nästa.

Det var 2026 som politiken insåg att vi på allvar måste satsa på sjöfarten och det första som gjordes var att sänka Sjöfartsverkets avgifter. Tanken bakom detta var att med mera sjöfart, kan man minska trängseln och underhållskostnaderna på landsidan. Vattenvägen ses därmed som en självklar del av infrastrukturen.

Inte ens 2040 är farledsavgifterna helt borttagna; men all sjöfart som uppfyller de högsta miljökraven får använda vattenvägen utan andra avgifter än för lastning och lossning. De fartyg som behöver lots, betalar för det, men även den kostnaden har sjunkit betydligt eftersom nästan all lotsning sker från land. 2040 – då blomstrar sjöfarten som aldrig förr!

FRÅGAN ÄR DOCK, HUR NÅR VI HIT?

Sjöfarten måste in i Nationell Plan

Steg 1 är att vi driver frågan att all drift och underhåll måste in i Nationell Plan, så att politikerna på allvar förstår hur relativt lite sjöfarten kostar i just drift och underhåll, i jämförelse med motsvarande siffror för väg och järnväg.

Med den insikten kommer sjöfarten närmare beslutfattarna än idag, när allt betalas av farledsavgifter som politikerna aldrig behöver fatta beslut om.

Om all drift och underhåll skulle likställas mellan trafikslagen och dessutom synliggöras i Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2030–2041, (nästa nationella plan), tror vi att det skulle hända något med synen på sjöfarten.

Sjöfartsverket vill vi ha kvar. Vi behöver den samlade sjöfartskompetens som idag finns inom verket, men de skulle bli mer av ett utförarverk, inte ett affärsverk. Sjöfartsverket ska sköta driften av isbrytare och trafikledning, samt underhållet av farlederna, precis som Trafikverket idag administrerar motsvarande uppgifter på land.

Med det här upplägget skulle vi slippa ha farledsavgifter som ska täcka Sjöfartsverkets höga fasta kostnader, men det betyder inte att de försvinner helt. Men det blir en politisk fråga om nivån på dem, precis som det är idag med banavgifterna.

Det är också viktigt att politikerna inser att oavsett om det är svensk flagg eller utländsk flagg på de fartyg som trafikerar Sverige, så är det transportköparna, det vill säga exportindustrin och vi konsumenter, som betalar frakten! Därmed blir det lättare för politiken att likställa vattenvägen med landsvägen.

Investeringar som behövs för att fjärrlotsningen ska ta fart behöver också in i Nationell plan

Själva lotstjänsten ska däremot inte in i Nationell Plan, i alla fall inte den enskilda lotsningen. Investeringar som behövs i farlederna för att gå vidare med fjärrlotsning från land ska dock ingå i Nationell Plan. Det ska ses som trimningsåtgärder, liknande de som finns på land.

Själva verksamheten är det däremot rimligt att användarna betalar. Men då ska avgifterna sättas i relation till kostnaderna för själva lotstjänsten, alltså inte för VTS-tjänsterna eller overhead-kostnaderna (huvudkontorets kostnader) som idag ingår i förhållande till lotsverksamhetens andel av totalen.

Även hamnarna behöver effektiviseras

Om sjöfarten ska kunna ta en större del av transportarbetet måste hela transportkedjan vara konkurrenskraftig. För många transporter är hamnen den enskilt största kostnadsposten i sjötransporten, särskilt vid kortare sträckor där fartygens transportkostnad i sig är låg. På en resa mellan Luleå och Australien spelar hamnkostnaden en relativt liten roll, men för inrikes kustsjöfart eller trafik mellan närliggande hamnar kan hamnavgifterna vara helt avgörande för valet mellan sjö- och vägtransport.

Vi har förståelse för att hamnarna, oavsett om de drivs i privat eller kommunal regi, måste bära sina kostnader och bedriva en ekonomiskt hållbar verksamhet. Samtidigt måste vi våga diskutera hur hamnarnas effektivitet kan öka om Sverige menar allvar med ambitionen att flytta mer gods från väg till sjö.

För att visionen om ett nätverk av kustpendlar och tätare sjötransporter ska bli verklighet krävs snabbare godsflöden, kortare liggtider och lägre kostnader i hamnarna. Det handlar om allt från digitalisering och automatisering till effektivare terminalhantering, bättre samordning mellan aktörer och smartare logistiklösningar. Många hamnar har redan kommit långt, men utvecklingen behöver accelerera.

Därför föreslår vi att en särskild utredning tillsätts för att analysera hur hamnarnas konkurrenskraft kan stärkas. Finns det hinder i dagens regelverk? Behövs en tydligare nationell hamnpolitik? Kan staten bidra genom investeringar, innovationsstöd eller riktade insatser för digitalisering och automatisering? Och vilka förändringar krävs i hamnarnas egna verksamheter för att möta framtidens krav? Om sjöfarten ska bli det självklara alternativet för fler transporter räcker det inte med effektiva fartyg och väl fungerande farleder. Hamnarna måste vara lika effektiva länkar i transportkedjan. Först då kan mottot "närmsta hamn är bästa hamn" bli verklighet i hela landet.

Sjö- och flygräddningen kan tas bort från Sjöfartsverket, liksom finansieringen
Sjö- och flygräddningen ska naturligtvis administreras vid den myndighet som sköter det bäst, i just den frågan har vi egentligen ingen åsikt. Men om verksamheten ska införlivas i Kustbevakningen, ska självklart finansieringen via farledsavgifterna också tas bort. Därmed skulle farledsavgifterna kunna minskas med minst tio procent! Både sjö- och flygräddningen bör finansieras på samma sätt som övrig räddningstjänst finansieras idag.

Myndigheter behöver samarbeta med näringen, inte arbeta i egna stuprör

I arbetet kring besättningsbyten har insikten om att myndigheter ibland rent av motarbetar en kraftfull sjöfartsnäring, istället för att underlätta för den. Vi förstår att gränspolisens inte oreserverat kan stå till pass 24/7, men vi anser att man gör det väl enkelt för sig själv när man snävar åt öppettiderna så som man idag gjort i flera regioner.

Ännu värre blir det när gränspolisens accepterar att göra viseringen, trots att fartyget kommer in utanför de fastställda öppettiderna, men Kustbevakningen ändå säger nej! En dialog där vi hittar pragmatiska lösningar med respekt för berörda parter anser vi vore en mycket bättre väg att gå.

En ännu grönare sjöfart behövs

Många svenska rederier ligger redan idag i framkant för att minska sina klimat- och miljöavtryck. Men ännu mer behöver göras för att hålla jämna steg med utvecklingen inom exempelvis eldrivna lastbilar som ständigt blir större.

För att skynda på utvecklingen behövs en ännu tydligare miljösignal än idag, från både staten och transportköpare. Därmed bör både hamnavgifter och farledsavgifter differentieras så att de allra miljövänligaste sjötransporterna får kraftigare rabatter än idag, och farledsavgifterna bör sättas till noll för de fartyg som ligger allra bäst till. Lighthouse och Lindholmen Science Park bör samordnas med universitetens forskningsresurser, och alla satsar stort på den stora gröna sjöfartsomställningen. Allt detta bör finansieras av ETS-intäkterna från sjöfarten, som kan vara så mycket som 500–1500 miljoner kronor per år enligt IVL:s bedömning

Alla är med och bidrar

Alla som ställer sig bakom vision 2040: en blomstrande sjöfartsnäring som seglar i politisk medvind kommer att bidra från sin horisont, inte minst hoppas vi på fackets intresse i de här frågorna. De olika branschorganisationerna hoppas vi förstås också på, och alla deras medlemsföretag. Det är många steg som behöver tas - första steget är att likställa trafikslagen på allvar!

Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)

KALENDARIUM 2026

Juni

23 – 25

Maritim Mötesplats under Almedalsveckan

Augusti

27 – 28

Nordiskt Skeppsmäklarmöte i Helsingfors

September

3

Styrelsemöte i Göteborg

8

Rekryteringsmingel för studenter på Internationell Logistik

Oktober

11 – 14

FONASBA-möte i Tokyo (Carolina Kihlström och Mathias Wideroth representerar föreningen.)

21

Styrelsemöte i Göteborg

22

Sjöfartsentusiastdagen, på Posthotellet i Göteborg

November

9 – 10

Kurs i Linjesjöfart och hamnar, i Göteborg



Sveriges Skeppsmäklare
(The Swedish Shipbrokers' Association)