



Medlem i European Shortsea Network

Ropstenssligan 11B, 115 42 STOCKHOLM, Tel: 08-410 540 46, Fax: 08-662 78 25, Email: info@maritimeforum.se, www.maritimeforum.se

Sjöfartsforums nyhetsbrev nr 4 2009

I detta nyhetsbrev:

- Sjöfartspub i Stockholm 9 juni på Sjöfartshotellets terrass
- eFreight-projektet samlade 55 partners för en gemensam Marco Polo-ansökan
- Närsjöfarten i fokus när Sjöfartsforum träffade Trafikuskottet
- Mer om närsjöfart i en europeisk utblick
- Nästa möte om en övergripande vision och nationell maritim strategi 24 augusti
- Sjöfartspub i Almedalen för alla sjöfartsintresserade.
- Talarna klara för Världssjöfartens Dag 1 oktober

eFreight-projektet samlade 55 partners från 14 länder

Sjöfartsforums europeiska nätverk European Shortsea Network har lämnat in en Marco Polo-ansökan om utveckling, marknadsföring och implementering av eFreight för europeisk närsjöfart. Projektet, som drivs via Shortsea Promotion Centre Norway, samlade 55 partners från 14 länder. Den gemensamma ansökan vägde 27 kg. Ytterligare företag har anmält intresse av att delta.

Från Sverige är Sjöfartsforum, Södertälje Hamn, Gävle Containerterminal och Hogia partners och Intercontainer Scandinavia deltar. Fullständig deltagarlista finns på <http://www.shortseashipping.no/?nid=13951&lcid=1033>

I den internationella finanskrisens spår minskar närsjöfartsvolymer och konkurrensen mellan transportörerna ökar. Närsjöfarten har i hela Europa svårt att konkurrera med lastbilen. eFreight projektet syftar till att förenkla och förbilliga sjötransporten och underlätta valet av ett sjötransportalternativ.

E-Freight och Intelligent Transport Systems ingår också i EUs Logistics Action Plan. Det är dessutom ett initiativ från infrastrukturminister Åsa Torstensson, som i en debattartikel i GP nyligen skrev "En annan prioriterad fråga under ordförandeskapet är användningen av ny teknik. Både logistik och ny teknik/ITS kan vara användbart för att minska klimatpåverkan och samtidigt bidra till att minska kostnader för industrin och samhället. Ett exempel är ett införande av digitala fraktsedlar. Ett system som skulle förenkla för företagen, minska kostnaderna och leda till mer effektiva transporter i Europa."

Unikt för detta – Sjöfartsforums och European Shortsea Networks – eFreight-projekt är att deltagarna är de som praktiskt driver verksamheten.

Sista Sjöfartspuben i Stockholm före sommaren - 9 juni på Sjöfartshotellets terrass

Välkommen till första halvårets sista Sjöfartspub i Stockholm tisdagen den 9 juni kl 17.30 – 19.30 på Scandic Sjöfartshotellet, Katarinavägen 26. Denna gång har vi beställt ett härligt försommarväder och kommer därför att hålla till uppe på hotellets terrass med underbar utsikt över Stockholm och Stockholms hamn.

Kvällens sponsor är Sveriges Hamnar som bjuder på lätt tilltugg och ett gratis glas öl/vin/vatten till de 50 första pubbesökarna. Övriga deltagare får 20 procents rabatt i baren.

Ladda med visitkort och ta med dina kollegor, mingla, nätverka och ha trevligt.



Medlem i European Shortsea Network

Ropstensslingan 11B, 115 42 STOCKHOLM, Tel: 08-410 540 46, Fax: 08-662 78 25, Email: info@maritimeforum.se, www.maritimeforum.se

Närsjöfarten i fokus när Sjöfartsforum träffade Trafikutskottet

Den 22 april träffade representanter från Sjöfartsforum Trafikutskottet för att informera om närsjöfartens möjligheter och förutsättningarna.

Ragnhild Nelson, miljöchef på **Österströms** delgav riksdagsledamöterna företagets syn på en utvecklad närsjöfart med nya moderna fartyg. Österströms, som är verksam inom industriell sjöfart och logistik, har idag en omfattande trafik i mellan länderna runt Östersjön, Belgien, Holland och England, men ingen inrikes sjötrafik längs den svenska kusten. I visionen finns intermodala transportlösningar med fartygstransporter inom Sverige, men också i ökad utsträckning mellan Sverige och övriga europeiska länder. ECO3 heter den nya typen av fartyg för närsjöfart som Österströms hoppas kunna bygga. Fartyget bygger på grön fartygsteknik och energieffektivitet med lätta och slanka skrov, olika energikällor, multibränslemotorer, ny propellerteknik, landström, värmeväxlare, scrubberreningsteknik, biodynamiska hyls- och hydrauloljor mm. ECO3 känns igen på sina speciella Flettner-rotorer.

Ny grön fartygsteknik kostar och därför behövs stöd till fullskaleförsök för fartyg. Även stöd till miljöutbildning inom och utanför sjöfartsklustret behövs också.



Håkan Walldén från **Lantmännen**, en av Nordens största koncerner inom livsmedel, energi och lantbruk, lyfte fram lastägarperspektivet och berättade om Lantmännens sjöfartslogistik. Företaget transporterar årligen 2,5 miljoner ton gods/år med fartyg till ett lastvärde av 6-7 miljarder kronor. De lastar och lossar gods i 27 svenska hamnar och står för 1 300 enskilda fartygsrörelser per år. Håkan Walldén hade många önskemål till politikerna för en kostnads- och miljöeffektiv, hållbar användning av fartygstransport. De handlade om satsning på intermodalitet, investeringar i inseglingsleder, slopad farledsvaravgift, förenkling av fartygsklarering inom EU, landstyrd lotsning, fler dispenser, investeringsstöd för miljöfrämjande åtgärder för mindre fartyg, konkurrensneutralitet mot övriga transportslag, skattefri landström, hamneffektivisering mm.

Fartygstransporter är, menade Håkan Walldén, ett tydligt hållbara alternativ och lyfte fram ett sifferexempel på skillnaden i bunkerkonsumtion och CO2 utsläpp mellan en 3 500 mt coaster i 11 knops fart och en 35 tons lastbil. Fartyget drar 0,43 l bunkers/100 km och släpper ut 1,07 kg CO2 per ton. Motsvarande siffror för lastbilen är 1,43 l bränsle och 3,57 kg CO2. Optimalt tonnage för Lantmännen är 2 – 5 000 tons fartyg.



Medlem i European Shortsea Network

Ropstenssligan 11B, 115 42 STOCKHOLM, Tel: 08-410 540 46, Fax: 08-662 78 25, Email: info@maritimeforum.se, www.maritimeforum.se

Närsjöfart är också kollektivtrafik till sjöss och **Styrsöbolaget** berättade om planerade snabbfärjor i lättviktsmaterial som ger helt nya möjligheter. Styrsöbolaget har beställt två nya snabba, lätta, miljövänliga och lättmanövrerade fartyg. De drar trots sin snabbhet inte upp vågor och borde därför kunna få köras fortare. På sträckan Öckerö – Göteborgs City skulle sju snabbfärjor kunna ge en tiominuterstrafik, transportera 900 personer per timme och halvera trafiken på väg 155 under rusningstider. Ett direkt råd till politikerna var att alltid göra transportutredningar i ett helhetsperspektiv. En effektiv färjetrafik kan t ex vara ett tydligt alternativ till att bygga en broförbindelse. I Styrsöbolagets vision för 2012 finns en ny hållplats vid Skeppsbron i Göteborg för spårvagn, buss och färja. Nya pendelfärjor ger effekter på så många plan att en succé är given – och, menade Gunnar Söderberg, i kollektivtrafiken till sjöss hinner själen med.

Erik Froste, vd på **Södertälje Hamn**, avslutade med reflektioner ur ett hamnperspektiv och sammanfattade viktiga förutsättningar för en utökad, effektiv och hållbar närsjöfart:

Sjöfarten är ett tydligt energi-, kostnads- och miljöeffektivt transportsätt, men det behövs en bred, ökad kunskap och förståelse för sjöfartens möjligheter. Det krävs infrastruktursatsningar i strategiska hamnar och hamnverksamheten bör konkurrensutsättas och specialiseras. IT-utvecklingen hos sjöfartens aktörer måste förbättras och stöd till fullskaleprojekt inom miljöområdet är avgörande. Lotskostnaden är en viktig fråga liksom den stora administration som belastar en fartygstransport, men inte motsvarande transport med en lastbil.

Även Trafikutskottsledamoten Sven Bergström (c) bidrog med information om sjöfartens möjligheter och berättade att det i Kanada finns amfibiefordon i kollektivtrafiken, något som inte ens Styrsöbolaget hade koll på.

Mer om närsjöfart – en europeisk utblick

Alla Sjöfartsforums systerorganisationer inom nätverket European Shortsea Network arbetar för att lyfta fram närsjöfarten och den inrikes sjöfartens möjligheter. Organisationerna ser stora möjligheter till nytta för samhälle, näringsliv och miljö. Sverige har EUs längsta kust och borde utnyttja sina vattenvägar bättre, England är en ö och övriga EU har omfattande inre vattenvägar. Det behövs ett nytt visionärt synsätt, ökad intermodalitet och långsiktiga infrastruktursatsningar. Så här skriver den engelska organisationen Freight by Water i sitt nyhetsbrev:

“In fact, when you consider that we inhabit an island, upon which nobody lives more than 100km from the coast and we have over 100 ports, we are better off in terms of the opportunity to use water freight than everybody else. Then consider that we have those four big estuaries in England, more in Scotland, with waterways stemming from them that may be relatively short by continental standards but offer penetration to within a few miles of some of the biggest conurbations in the UK.

..... The recently published River Trent Freight Feasibility Study identified the need to develop an investment strategy that addressed our likely requirements up to fifty years hence. They are right. In the case of the Trent, it is the historic bridge at Newark that prevents decent sized container barges, carrying modern sized containers, from penetrating any further upstream than Newark itself. This problem is easily solved by building a new cut to bypass the town. If it were a road nobody would think twice about doing it. Because it is a waterway it is regarded as thinking the impossible. Who builds a new freight waterway in the 21st Century? Well, the French and Belgians recently did, and the Koreans are seriously considering it. There are others elsewhere in the world who are daring to think the impossible because the benefits are obvious. Why not upgrade the Aire & Calder to take 2000-tonne container ships? It would probably be cheaper than building a railway and certainly cheaper than building a new road. It might even be cheaper than repairing a worn out waterway. In a low carbon, co-modal world we should be visionary enough to envisage a forty-foot container that came from Istanbul by train to say, Duisburg and then by ship all the way to Leeds.”

Känns situationen igen? För svensk del, hur länge har vi diskuterat frågan om en utbyggnad av Södertälje Kanal och sluss och Mälarfärlederna?



Medlem i European Shortsea Network

Ropstenssligan 11B, 115 42 STOCKHOLM, Tel: 08-410 540 46, Fax: 08-662 78 25, Email: info@maritimeforum.se, www.maritimeforum.se

Uttalade mål i Frankrike och Ryssland

I Frankrike har president Sarkozys regering uttalat ett tydligt mål att flytta gods från land till kustsjöfart, tåg och inrikes sjöfart. År 2020 ska dessa tre transportsätt stå för 25 % av de franska transporterna enligt Grenelle de l'environnement. Målen omfattar t ex en fördubbling av antalet barges och tåg som inrikes transporterar containrar från franska hamnar.

En annan president, president Putin, deklarerade i höstas att Ryssland ska satsa på moderniserade inre vattenvägar, att eliminera flaskhalsar och öka transportkapaciteten. Ett speciellt fokus ska läggas på vattenvägarna i den europeiska delen till förmån för en transportkorridor från Danube, EUs längsta flod. Ryssland har 100 000 km inre vattenvägar men enbart 2 % inrikes sjöfart.

Investeringar i inrikes vattenvägar lönsamt

Investeringar i de inrikes vattenvägarna lönar sig. Det visar en studie som nyligen lades fram av NEA, en holländsk transport- och utbildningsbyrå.

NEA's assessment of infrastructure investments in European Union (EU) countries between 1995 and 2005 show that investment is not always done as effectively as possible. In those ten years approximately EUR 800 billion was spent on road, rail and shipping routes. The bulk, 64 percent, was spent on roads, rail got 32 percent, the ports 3 percent and inland shipping only 1 percent of total. NEA compared infrastructure spend versus increase in traffic flows. From this it appears that inland navigation, while getting the least money, makes the most of its opportunities. Investment in roads is commensurate with the increase in traffic, while investment in rail does the same. Volumes in inland shipping grew by 14.5% in spite of the small investments. (Inland Navigation Europe)

Nästa möte om en gemensam vision och en nationell maritim strategi blir den 24 augusti

Flitens lampa lyser i den maritima näringen. Nästa möte i arbetet med att gemensamt ta fram en övergripande vision och underlag för en nationell maritim strategi blir därför den 24 augusti på Chalmers Lindholmen i Göteborg. Representanter från det maritima klustret har bjudits in. Vill även ditt företag vara med i det branschgemensamma arbetet? Kontakta [Anna Risfelt Hammargren](#).

Läs en sammanfattning av projektets via i bifogade pdf.

Sjöfartspub i Almedalen – mötesplats och sjöfartsinformation

Alla sjöfartsintresserade som besöker politikerveckan i Almedalen är välkomna till Sjöfartspuben, öppen kl 17.00 – 19.00, måndag – fredag den 29 juni – 3 juli. Puben bjuder på någonting att äta och någonting att dricka och minst en gästtalare per kväll.

Det övergripande temat för Sjöfartspuben är "Vattenvägen – framtidsvägen". Sjöfartsforum, Sveriges Hamnar, Sjöfartsverket, Sveriges Skeppsmäklareförening och Skärgårdsredarna arrangerar puben tillsammans. Platsen är Trädgården, Hamngatan 3.

Gästlistan kommer att presenteras inom kort.

Varmt välkommen till Sjöfartspuben, den maritima mötesplatsen i Almedalen!!



Medlem i European Shortsea Network

Ropstensslingan 11B, 115 42 STOCKHOLM, Tel: 08-410 540 46, Fax: 08-662 78 25, Email: info@maritimeforum.se,
www.maritimeforum.se

Världssjöfartens Dag 2009 – 1 oktober kl 12.30 – 18.00 i Göteborg

Du har väl bokat in den 1 oktober för Världssjöfartens Dag? I år är temat "Tydlig europeisk sjöfartspolitik – vilken kurs har Sverige?" med ett program byggt kring rubrikerna i EUs sjöfartspolitik fram till 2018. Programmet kommer att distribueras inom kort.

På talarlistan står Dimitrios Theologitis, EU Commission DG Tren, Siv Gustavsson, Näringsdepartementet, Odd Werin, Marinen, Margareta Stenbock-von Rosen, Ornö Sjötrafik, Morten Mejlaender-Larsen, DNV, Per Tunell, Wallenius Marine, Claes Källström SSPA, Christopher Pålsson, Lloyds Register Fairplay och Johan Fransson, Sjöfartsverket som håller IMO-talet. En panel av näringsrepresentanter kommer också att finnas på plats, liksom Improvisationsteatern som avslutar dagen med en föreställning. Efter kl 18.00 blir det middag för alla som vill mingla med kollegor i det maritima klustret.

Plats: Chalmers Kårhus, Chalmersplatsen 1, Göteborg.

Vill du anmäla dig redan nu, kontakta Erica Carlsson, erica.assistera@telia.com

2009-05-29/Anna Risfelt Hammargren