

KLIMATFÄRDPLAN

An aerial photograph showing a multi-lane highway bridge crossing a river. The surrounding area is densely forested with green trees. A red car is driving on the bridge, and a white car is visible further down the road. The river flows through the forest, and the sky is not visible.

**"The earth is a fine place
and worth fighting for"**

Ernest Hemingway

Färdplan för klimatneutral sjöfart

Sjöfarten har länge varit ryggraden för Sveriges handel med omvärlden och för vårt välstånd. Över 90 procent av vår import och export går via sjöfarten någon gång i transportkedjan, något som de flesta svenskar inte behöver reflektera kring. Sjöfarten fungerar. Tas lite "för given". Men nu står den svenska sjöfarten inför sin största utmaning någonsin: att bli klimatneutral till 2050. Och redan 2040 ska utsläppen ha minskat med 80 procent jämfört med 2008. För att nå dit måste vi tänka strategiskt. Stora delar av systemet måste ställas om: hur vi planerar resor och transporter, bygger och driver fartyg, organiserar hamnar och logistik, och hur bränslen framställs och distribueras. Det är huvudbudskapet i den färdplan som Svensk Sjöfart har tagit fram – en plan som visar vägen från snabba och genomförbara åtgärder här och nu till de mer genomgripande förändringar som sker på längre sikt.

Med färdplanen vill Svensk Sjöfart inte bara visa att en klimatneutral sjöfart är möjlig till 2050, utan också att Sverige har chansen att bli ett föregångsland som kan dra stora fördelar av omställningen. Det kräver dock ett gemensamt ansvar. Genom samarbete mellan näringsliv, akademi och politik, och genom att börja använda de lösningar som redan finns tillgängliga, kan sjöfarten nå klimatneutralitet i tid.

Övergripande strategi

Vägen mot uppsatta klimatmål kräver olika åtgärder över tid. På kort sikt är behoven tydligare, på lång sikt mer osäkra. Tre övergripande strategiska angreppssätt är viktiga.

1. Minska behovet av alla former av energi.

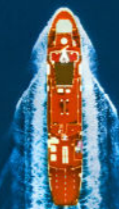
Energieffektivisering ska genomsyra hela värdekedjan: affärsmodeller, logistik, hamn- och lastoperationer, fyllnadsgrad och fartygens tekniska och operativa drift samt val av energibärare för framdrift. Sammanfattningsvis behöver sjöfartens energibehov minska utan att negativt påverka dess tillgänglighet och kapacitet.

2. Använd tillgängliga fossilfria och hållbara bränslen nu.

Tillgängliga fossilfria och mer hållbara bränslen måste börja användas direkt, även i små volymer. Varje steg i rätt riktning räknas. Att vänta gör omställningen dyrare och mer riskfylld för rederier. Sjöfartsnäringsen måste tydligt signalera att man är en spelare att räkna med. Samarbete mellan rederier, kunder och andra aktörer i värdekedjan blir avgörande.

3. Sjöfarten måste ta ansvar för sin del i energins värdekedja.

Klimatneutralitet 2050 handlar inte bara om utsläpp från fartygen – den inkluderar hela värdekedjan. Det innebär att dess påverkan på både miljö och människor i stort också bör stå i fokus. Nya EU-regler kommer att skärpa kraven och synliggöra företagets ansvar längs hela kedjan. Varje ny hållbarhetslösning måste därför granskas noggrant och hanteras för att undvika negativa effekter på andra delar av kedjan.



Fyra områden prioriteras

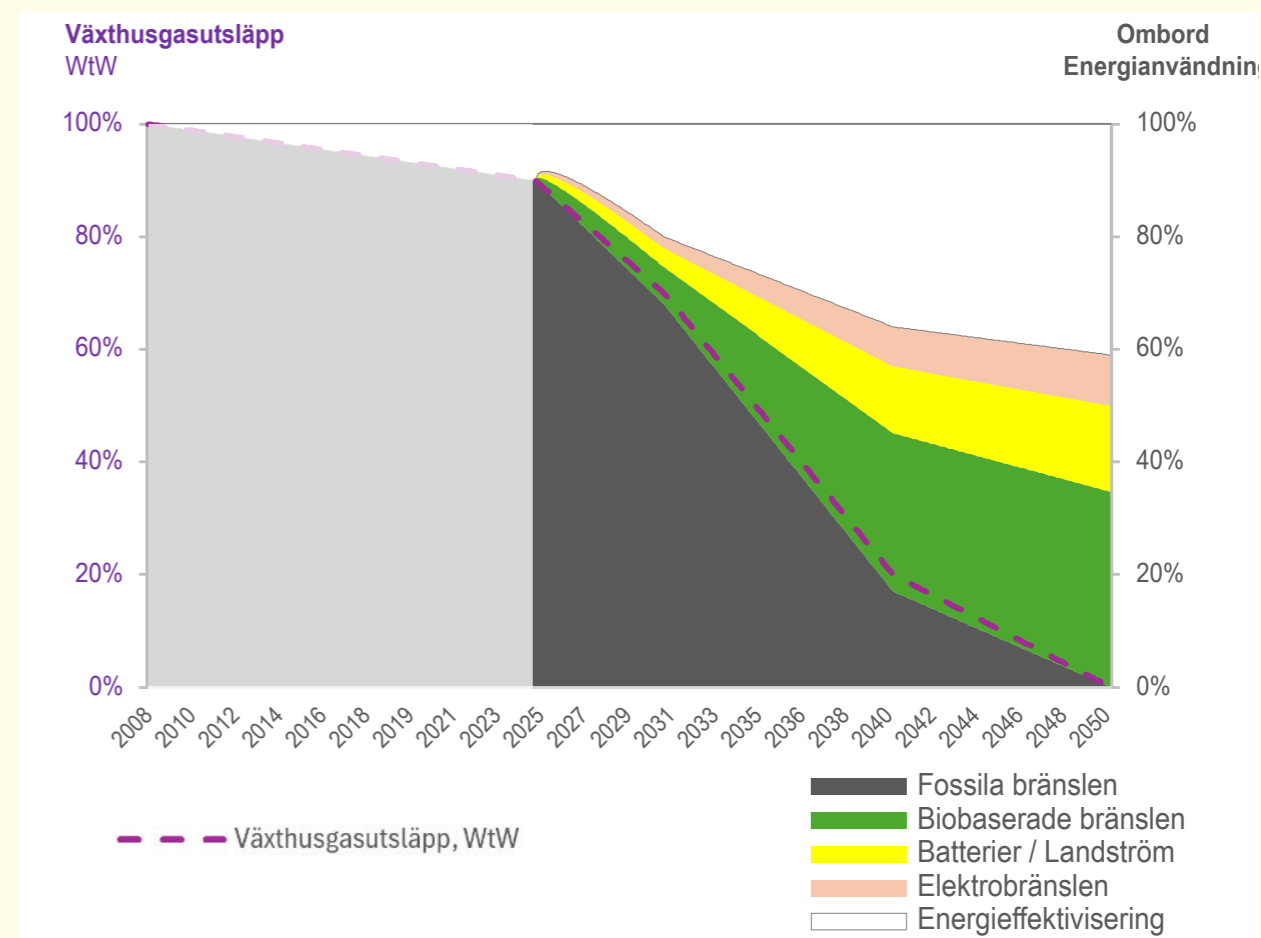
Med strategin som grund slår färdplanen fast fyra prioriterade områden som tillsammans ska bana väg för klimatneutral sjöfart till 2050 och samtidigt positionera Svensk Sjöfart som en internationell föregångare i omställningen.

För det första behöver vi satsa mer på energieffektivisering. Redan idag står detta för en betydande del utsläppsminskningarna och potentialen framöver är fortfarande mycket stor. Det handlar både om stora åtgärder som ny fartygsdesign och effektivare framdrivningssystem men också om att slipa på detaljer. En justerad rutt, ett förbättrat beslutsstöd eller en effektivare propeller kan tyckas vara små förändringar – men tillsammans innebär de färre ton bränsle och lägre utsläpp.

För det andra behöver vi få upp användningen av fossilfria och hållbara bränslen på ett sätt som också fungerar kommersiellt. Till skillnad från många andra branscher, som är enklare att elektrifiera, kommer nämligen sjöfarten att vara beroende av bränslen under lång tid framöver. För rederier handlar det om att våga teckna långsiktiga avtal med bränsleproducenter, för lastägare om att ta större ansvar för sina transporter och för politiken om att skapa styrmedel som minskar prisskillnaden mellan fossilt och fossilfritt. I skuggan av en mer osäker geopolitisk situation blir också frågan om inhemsk produktion allt mer central. Att producera hållbara bränslen i Sverige är inte bara en klimatfråga, utan också en fråga om robusthet och försörjningstrygghet.

För det tredje behöver vi skapa möjligheter och förbereda för en större elektrifiering. Högeffektssladdning på land behöver finnas på plats på strategiska platser runt om i landet. Det är dock en kostsam utbyggnad som ingen aktör kan bära ensam. Samordnade satsningar av hamnar, energibolag, industri, staten och kommuner krävs. Rätt satsningar på laddinfrastruktur kan skapa nya affärsmöjligheter och stärka svensk konkurrenskraft.

För det fjärde behöver vi stärka innovation och forskning inom energi och hållbarhet. För att nå målen krävs nya framdriftslösningar, alternativa bränslen och mer effektiva logistiksystem. Därför bör stöd till forskning och insatser som främjar kommersialisering av innovationer prioriteras, särskilt inom de segment som är svåra att elektrifiera med befintlig teknik. Utvecklingen av morgondagens lösningar kräver dessutom ett ökat engagemang från både sjöfarten och andra aktörer, såsom teknikleverantörer.



Figur 1 illustrerar hur omställningen kan se ut utifrån handlingsplanen. Energieffektivisering är den enskilt viktigaste aspekten, men även fossilfria och hållbara bränslen, exempelvis biobaserade, får en central roll både på kort och lång sikt. Elektrifiering kompletterar omställningen där förutsättningarna är rätt.



Kritiska förändringar över tid

Klimatfärdplanen tecknar bilden av en lång resa. En resa där sjöfarten steg för steg ställer om, lär, investerar och samarbetar för att nå klimatneutralitet till 2050. Den visar inte bara slutmålet, utan också vägen dit; vad som måste ske nu, vad som kräver uthållighet över tid och vad som till slut gör det fullt hållbara systemet möjligt. I klimatfärdplanen presenteras en åtgärdslista i tre steg – det som måste göras i närtid, det som kräver uthållighet över tid och det som blir avgörande längre fram.

1. Närtid

Resan börjar här och nu. I närtid handlar det om att öka tempot. Energieffektiviseringen måste accelerera och andelen fossilfria och hållbara bränslen öka. Det kräver tätare samarbete än tidigare – mellan bränsleproducenter och leverantörer, mellan hamnar och infrastrukturägare, mellan sjöfart och teknikföretag. Ingen aktör klarar detta ensam. Samtidigt måste elektrifieringen ta fart där den är möjlig. Landanslutning i hamnar byggs ut, äldre fartyg byggs om och nya fartyg designas för att bli elhybrider eller helelektriska.

För att detta ska ske krävs också kapital och mod. Sjöfarten och dess leverantörer behöver bli bättre på att använda statlig finansiering, både nationellt och inom EU. Intäkter från sjöfartens handel med utsläppsrätter kan till exempel användas för finansiellt stöd som kan bidra till att både minska finansiella risker och påskynda omställningen. Avgörande är också att minska prisskillnaden mellan fossila och fossilfria bränslen, att bygga upp svensk produktion av hållbara fartygsbränslen och att skapa starka forsknings- och innovationsmiljöer. Samtidigt måste nya fartygskoncept ta form – fartyg som inte bara fungerar idag, utan som under hela sin livslängd kan anpassas till morgondagens energisystem.

2. Över tid – skala upp och systematisera

När de första stegen är tagna krävs uthållighet. Omställningen är långsiktig och energieffektiviseringen blir till exempel en kontinuerlig process där fartygsflottan successivt förnyas med design som är anpassad för framtida energibärare. I takt med teknikutveckling och ökad tillgång till fossilfria bränslen ökar också inblandningen samtidigt som laddinfrastrukturen byggs ut i hamnarna. Digitalisering, automatisering och AI är nu centrala verktyg. De hjälper till att optimera energianvändning, minska utsläpp och skapa mer tillförlitliga och effektiva transporter. Utvecklingen drivs inte bara av teknik, utan också av skärpta krav från EU och FN, ökade satsningar på forskning och av kunder som allt tydligare efterfrågar hållbara transporter.

3. Längre fram – det fullt hållbara systemet tar form

När vi närmar oss 2040 har sjöfarten förändrats i grunden. Fokus ligger nu på den fullständiga övergången till fossilfria energibärare. Elektrifiering fungerar även på längre sträckor och fartygen är i hög grad automatiserade och autonoma. Sjöfarten är betydligt mer resurseffektiv och konkurrenskraftig än tidigare. Bakom denna förändring ligger banbrytande innovation inom energilagring (avancerad batteriteknik) och energiproduktion (elektrolys, fusion, sol, vind och vågkraft). Produktionen av fossilfria och hållbara bränslen sker nu i stor skala och med hög effektivitet, tillräcklig för att möta samhällets behov. Sjöfarten är nu en del av ett system där resurser används maximalt effektivt och där människans påverkan på natur och klimat är så liten som möjligt.

