



Lighthouse omvärldsanalys 2025

Lighthouse omvärldsanalys 2025 – osäkerhet och tullar präglar sjöfarten

Trump tog plats i Vita huset, startade handelskrig och tog strid mot IMO:s tuffare klimatregler. Sedan Lighthouse förra omvärldsanalys, som publicerades i september 2024, står världen och sjöfarten inför ett ännu större osäkerhetsdilemma som hotar både globaliseringen och omställningen till klimatneutralitet.



Oron i världen påverkar

I Lighthouse två senaste omvärldsanalyser, från 2023 och 2024, har två saker dominerat – hur oroligheterna i världen påverkar sjöfarten och hur nya skärpta regler, främst genom EU:s klimatpaket Fit for 55, förändrar villkoren. Samma teman sätter tonen även i år. Geopolitiska spänningar har skruvats upp ytterligare. När detta skrivs har visserligen en fred slutits mellan Israel och Hamas medan försöken till fredsförhandlingar i Ukrainakriget hittills varit förgäves. Under sommaren har huthirebellerna i Jemen, som sedan november 2023 riktat attacker mot handelssjöfarten i Röda havet, åter intensifierat sina angrepp efter en kortare avmattning i början av 2025. Det tvingar rederier att undvika Suezkanalen och i stället ta den långa vägen runt Godahoppsudden – en omväg som i snitt förlänger transporterna med 10–20 dagar och kraftigt driver upp bränslekostnaderna. Det finns än så länge inte några indikationer på att freden i Gaza fått huthirebellernas attacker att upphöra.

Men det är inte bara krig som förs med bomber och granater som oroar. Sedan januari har USA en ny president som gillar att handelskriga och säger sig älska ordet tullar. Och det har han visat i handling. Ofta ryckig sådan. Ena dagen gäller en tullsats, nästa en annan. För EU råder just nu ett visst andrum efter att en ramöverenskommelse med USA i juli slagit fast en bastull på 15 procent på de flesta EU-exporter – från bilar till läkemedel och halvledare (I skrivande stund har dock Trump ännu inte skrivit under någon presidentorder som realiserar detta, vilket innebär att tullar på exempelvis bilar ligger kvar på 27,5 procent). Men en sak står klar: USA har slagit in på en ny bana. Tullar är inte längre bara Trumps och republikanernas signum – också många demokrater ser dem nu som rätt väg framåt.

För sjöfarten, framför allt containersjöfarten, är det inga glada nyheter. Dyrare import och export minskar efterfrågan på sjötransporter, särskilt mellan USA, Kina och Europa.

Kontinuerliga tullförändringar medför också att containerflöden omdirigeras när företag söker alternativa marknader, vilket ökar osäkerheten och kostnaderna.

Nya logistikmönster innebär att vissa hamnar gynnas (Rotterdam, Antwerpen och Hamburg har haft en ovanlig hög belastning under våren) medan andra får minskade volymer (I USA har exempelvis mindre och sekundära hamnar som Oakland, Jacksonville och New Orleans uppges ha tappat trafik).



Regionalisering ett nyckelbegrepp

Geopolitiska spänningar, sanktioner och Trumps tullar har gjort regionalisering till ett nyckelbegrepp under första halvåret 2025. I nya intervjustudier som gjordes för Lighthouse förstudie *Regionalised supply chains and the impact on shipping* vittnar företag om en tydligt växande vilja att flytta produktion och handel närmare de egna marknaderna.

– Graden av regionalisering varierar dock mellan svenska företag. Multinationella bolag som Volvo Cars har större flexibilitet att flytta produktion och omstrukturera sina leverantörsnätverk, medan mer importberoende företag, som Tingstad, är mer sårbara för störningar, fraktkostnader och tullar, sa Johan Woxenius, professor i sjöfartens transportekonomi och logistik på Handelshögskolan vid Göteborgs universitet, i samband med att rapporten publicerades i juli.

Trots trenden mot regionalisering finns det inget som tyder på att globaliseringen helt skulle ersättas – den internationella handeln anses fortfarande ha för stora fördelar.

– Många hoppas att det som pågår blåser över. Det vi ser i de senaste intervjuerna är en slags handlingsförlamning – man vågar inte fatta beslut om nya fabriker, leverantörer eller marknader så länge framtiden är så ovisst och inget riktigt satt sig kring tullar och handelspolitik.

– Det är ryckigheten i systemet som är problemet. Först när tullarna stabiliseras kan företagen börja agera långsiktigt, sa Johan Woxenius.

Osäkerhet bromsar omställningen

Handlingsförlamning präglar också sjöfartens omställning. Enligt en studie från brittiska Houlder som kom i november 2024 fastnar många rederier i ett "osäkerhetsdilemma": en cocktail av skärpta miljökrav och otydliga politiska signaler gör att de saknar en stabil grund för beslut i sitt omställningsarbete. Samtidigt är det inget hållbart alternativ att sitta still i båten. Flera fartygsägare i undersökningen nämnde att de noggrant följer politikernas beslut och man vill särskilt veta hur USA:s tillträdande president Donald Trump kommer att påverka deras hållbarhetsstrategi innan de tar nya steg i omställningsarbetet. Många av deltagarna

pekade också på den otydlighet som råder inom respektive länders transportmyndigheter, vilket fördröjer framstegen.

Enligt Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) och Europeiska miljöbyrån (EEA) måste sjöfarten göra mer för att minska sina utsläpp.



Stora satsningar på forskning och innovation är helt avgörande om EU:s klimat- och miljömål ska nås, skrev de i en uppmärksamman rapport som kom i februari.

För det går åt fel håll. Med undantag för pandeminåret 2020 har sjöfartens koldioxidutsläpp ökat år för år sedan 2015 även om utsläppen per fraktad enhet minskat. Mellan 2018 och 2023 har dessutom sjöfartens metanutsläpp mer än fördubblats och utgjorde 26 % av transportsektorns totala metanutsläpp år 2022. Detta främst på grund av den ökade användningen av flytande naturgas (LNG). Man skriver också att sjöfartens utsläpp av kväveoxider (NOx) har ökat med cirka 10 % inom hela EU mellan 2015 och 2023 och att sektorn år 2022 stod för 39 % av transportsektorns NOx-utsläpp.

Kritik mot staten för att inte göra tillräckligt

I Sverige har Riksrevisionen varit inne på samma linje. Efter att ha granskat regeringens, Havs- och vattenmyndighetens, Kustbevakningens, Sjöfartsverkets och Transportstyrelsens insatser för att minska sjöfartens utsläpp av skadliga flytande ämnen i havet riktade man i oktober 2024 hård kritik mot staten för att inte göra tillräckligt. Transportstyrelsen kritiserades till exempel för att inte ha koll på att många svenska hamnar inte har tillräcklig kapacitet för att ta emot skadliga ämnen som fartyg behöver lämna i hamn.

”Transportstyrelsen behöver därför utveckla sina bedömningar av hamnarnas mottagningskapacitet”, röt Fredrik Engström, projektledare för Riksrevisionen i ett pressmeddelande.

”Vi bedömer att vi har en god överblick”, replikerade Kajsa Lindström, sektionschef på Transportstyrelsen, snabbt i Sveriges Radio.

Riksrevisionen rekommenderade också regeringen att så snart som möjligt införa ett förbud mot utsläpp av skrubbevatten i Sveriges hela territorialvatten. Regeringen (som redan lagt ett sådant förslag) lyssnade. I januari fattade man beslut om att införa ett sådant förbud från och med 1 juli 2025. Det räcker dock inte, menade forskaren Maria Granberg på IVL Svenska miljöinstitutet.

– I praktiken innebär det att utsläppen flyttas till internationellt vatten. Det kommer ändå att nå våra kuster, om än inte lika koncentrerat, sade hon i Sveriges Radio den 7 juli.

Stoppade vindkraftsparker försvårar för vätgas

En månad efter Riksrevisionens kritik sa regeringen i november 2024 nej till 13 planerade vindkraftsparker i Östersjön, bland annat Aurora utanför Gotland. Detta efter försvarsmaktens bedömning att havsbaserad vindkraft hotar försvarets förmåga genom att

störa radar- och sensorsystem. Beslutet gör storskalig vätgasproduktion på Gotland nästintill omöjlig, vilket försvårar planerna på fossilfri sjöfart i Östersjön.

Forskaren Björn Samuelsson vid Uppsala universitet, som sedan fyra år tillbaka samarbetar med Gotlandsbolaget i flera större projekt som ska mynna ut i att Gotlandstrafiken senast 2045 ska vara fossilfri med hjälp av vätgas, ifrågasatte regeringens och Försvarmaktens linje. I en intervju med Lighthouse pekade han på att andra länder funnit lösningar.

– Jag tror i och för sig att det här kommer att lösa sig så småningom – det blir man så illa tvungen till. Det finns gott om medel att investera i vår omställning, men vem vill investera i svensk havsbaserad vindkraft i Östersjön efter det här? Risken är uppenbar att medlen nu i stället går till länder som Finland, Polen och Danmark.

Svenskt Näringsliv delade hans kritik och menade att långsiktiga och blocköverskridande energilösningar krävs, eftersom varken kärnkraft eller kortsiktiga beslut kan säkra framtidens energibehov.



Ammoniak och metanol ledande bränslekandidater

När det gäller framtidens alternativa bränslen har ammoniak och metanol seglat upp som de ledande kandidaterna de senaste åren. Detta tydliggjordes återigen i mitten av augusti 2025 då en ny rapport från Global Maritime Forum's Getting to Zero Coalition konstaterade att båda bränslena gått från teori till verklighet som fossilfria fartygsbränslen. De anses nu redo – metanol för lågutsläppsdrift och ammoniak för pilotprojekt – vilket representerar en betydande mognadsökning sedan första upplagan av *From pilots to practice: Methanol and ammonia as shipping fuels* presenterades 2020. Rapporten betonar dock att en gemensam satsning krävs för att metanol och ammoniak ska kunna skala upp från 2030. Avgörande blir försörjningskedjan – i metanols fall att öka tillgången på gröna molekyler; i ammoniaks fall att få till kommersiell ammoniakbunkring i nyckelhamnar.

I juni visade också en studie från UMAS och UCL Energy Institute, som gjorts på uppdrag av Global Maritime Forum, att fartyg med dubbla bränslesystem för ammoniak väntas få ett tydligt konkurrensövertag från mitten av 2030-talet enligt IMO:s Nettonollramverk. På kort sikt är dock LNG mer konkurrenskraftigt. På längre sikt står dock LNG-fartygen inför betydande utmaningar. Enligt rapporten kommer de att behöva kompletteras med koldioxidinfångning eller dyrbara drop-in-bränslen som bio-LNG, bio-marine gas oil eller e-LNG för att undvika straffavgifter – något som försvårar deras framtida konkurrenskraft.

Användning av biobränslen ökar

Biobränslen då? Jo, bränslen som FAME och HVO kan få en stor betydelse för sjöfartens omställning, skrev DNV i sin vitbok *Biofuels in shipping* som publicerades i januari.

Användningen av biobränslen har ökat och DNV identifierar 60 hamnar i världen som

genomfört bunkringsoperationer med biobränsle sedan 2015.

Men det betyder inte att användningen är särskilt stor. 2023 använde den maritima sektorn 0,7 miljoner ton oljeekvivalenter (Mtoe) av flytande biobränslen, vilket motsvarar 0,6 procent av den globala tillgången på flytande biobränslen och 0,3 procent av sjöfartens totala energianvändning. Det används alltså betydligt mer flytande biobränslen inom andra sektorer. Användningen förväntas dock öka ännu mer inom sjöfarten i takt med att nya regleringar som *EU ETS* och *FuelEU Maritime* skärper kraven på utsläppsminskningar. I maj kom två nyheter

– som styrkte detta – först rapporterades om hur det för första gången, i ett pilottest, bunkrats svenskproducerad biometan till ett av Terntanks fartyg i Göteborgs hamn och några dagar senare fick vi veta att biogas kan bli nyckeln till Danmarks energiomställning.



– Framtiden för den maritima biobränslemarknaden beror på tillgången på hållbar biomassa till ett överkomligt pris, samt på konkurrensen med andra sektorer. Fartygsägare bör därför sträva efter att utforska energieffektiviseringsåtgärder och alternativa bränslen som en del av sina omställningsstrategier, samtidigt som de använder biobränslen där de är tillgängliga och prisvärda, kommenterade Knut Ørbeck-Nilssen, VD för DNV Maritime, i ett pressmeddelande i samband med DNV:s rapportsläpp.

En annan framdrivningsteknik som får mer och mer vind i seglen är olika typer av moderna segelsystem – t.ex. roterande segel (Flettner-rotorer), styva vingar och drakar (kites) som kan minska bränsleförbrukningen på handelsfartyg. I mars släppte Seas at risk studien "*Wind First!*" som visade att installation av segel på stora, befintliga fartyg kan spara närmare en halv miljon amerikanska dollar i bränslekostnader och minska bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen med upp till 12 % per år. Samma månad kom nyheten att Stena ska installera två rotorsegel på RoRo-fartyget och metanolhybriden Stena Connecta.

Beställningarna på fartyg som kan köra på alternativa bränslen ökar

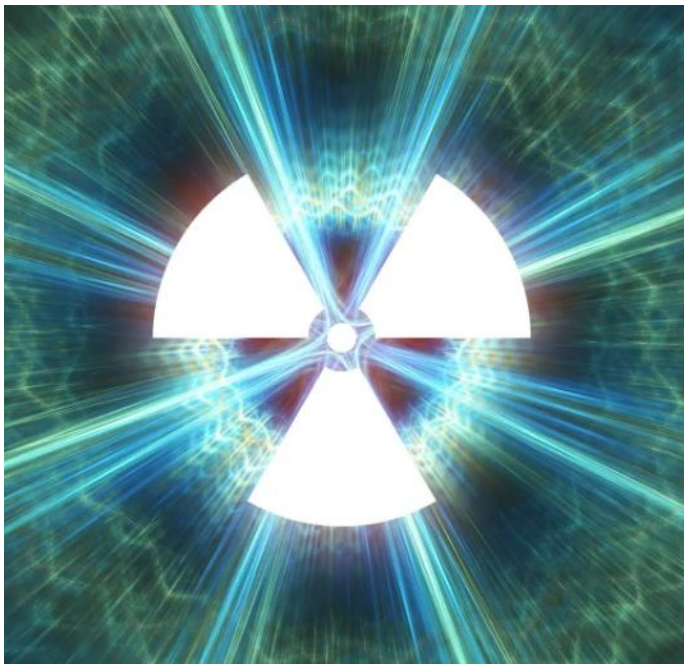
I januari rapporterade Lloyd's Register att 600 fartyg som kan köra på alternativa bränslen beställdes globalt under 2024, vilket motsvarar en ökning med över 50 % i den totala orderboken, som nu uppgår till 1 737 fartyg.

Samtidigt ökade den befintliga flottan av fartyg som drivs med alternativa bränslen med 18 % och nådde 1 860 fartyg. Om man räknar med nuvarande beställningar kommer flottan att omfatta totalt 3 597 fartyg, vilket motsvarar cirka 4,8 % av alla fartyg i drift och på beställning. Detta räcker dock inte riktigt för att nå IMO:s mål om att 5-10 % av alla sjöfartsbränslen ska vara utsläppsfria eller nästan utsläppsfria år 2030. Majoriteten av den

alternativa flottan körs nämligen på LNG och under året stärkte den flytande naturgasen sin position som sjöfartens mest använda alternativa bränsle. Mer än 350 fartyg (inklusive LNG-transportfartyg) beställdes. Enligt Lloyd's register har också industrins ansträngningar att minska effekterna av metanutsläpp från LNG-motorer utvecklats under året.

Så vilka "nya" typer av alternativa bränslen satsas det på? Flest beställningar, totalt 119, gjordes på metanoldrivna fartyg. Även ammoniak ökar i popularitet. Under 2024 registrerades 22 beställningar på fartyg som kan drivas med ammoniak, vilket är mer än en fördubbling jämfört med föregående år. En ytterligare ökning förväntas när industrin får mer erfarenhet av det koldioxidneutrala bränslet, efter att de första marina motorerna levererats under 2025.

I juli rapporterade DNV att det under första halvåret 2025 beställdes 151 fartyg med alternativa bränslen, vilket är något färre än de 179 beställningar som lades under samma period 2024. Ändå har det totala GT-talet ökat markant (78 procent årligen) eftersom många av beställningarna gjorts inom containersegmentet. LNG stod för 87 beställda fartyg (bränslet är fortsatt dominerande inom containersegmentet), metanol för 40, väte 4 och ammoniak 3.



Kärnkraft omges av stora utmaningar

Det brukar heta att det gäller att inte lägga alla ägg i samma energikorg. Och takt med att kraven blir allt hårdare på sjöfarten att ställa om till fossilfrihet talas det mer och mer om kärnkraft. Men kan en teknik som mest förknippats med reaktordrivna ubåtar, hangarfartyg och isbrytare verkligen bli en del av lösningen sjöfartens utsläppsutmaning, eller innebär det nya risker till havs? Enligt en rapport som Bureau Veritas släppte i maj är det korta svaret ja. Eftersom tekniken är konkurrenskraftig, kraftfull och uthållig får den anses lovande. Framför allt gäller det stora långdistansfartyg – containerfartyg

över 10 000 TEU, kryssningsfartyg, de största LNG-fartygen samt de största oljetankarna – som tekniken kan lämpa sig för. Inom dessa segment är inte el eller väte realistiska för tillfället och kärnkraft kan vara ekonomiskt fördelaktigt jämfört med andra alternativ, skriver Bureau Veritas. Men det finns också stora utmaningar. Rapporten identifierar fyra kritiska områden som måste analyseras vidare och utvecklas: Hantering av radioaktivt avfall, Utbildning av besättningar och kvalifikationer, Cybersäkerhet samt Försäkringar och delat ansvar.

Att hantera dessa utmaningar kräver stor handlingskraft och samverkan mellan industri, myndigheter, försäkringsbolag och skapare av internationella regelverk, skriver Bureau Veritas. Utan ett robust ramverk för säkerhet, ansvar och ekonomi är risken stor att idén om kärnkraftsdrivna fartyg sjunker innan den ens lämnat kaj.

Koldioxidinfångning på frammarsch

De senaste åren har olika tekniker för att samla in och lagra koldioxid utvecklats och testats. Med över 620 identifierade projekt globalt är CCS-tekniken (där CO₂ separeras från rökgaserna genom infångningsprocesser) redo för massiv tillväxt under de kommande åren, enligt Global CCS Institute.

Det är förstås välbehövligt eftersom 90 procent av världens handelsflotta fortfarande drivs med fossila bränslen. För många rederier kan koldioxidinfångning och lagring ombord (OCCS) därför bli en mer realistisk lösning än att konvertera till fossilfria bränslen – inte minst av kostnadsskäl.

Enligt DNV kostar en eftermontering mellan 1 och 15 miljoner dollar, beroende på fartygstyp, och kan sänka utsläppen med 10–40 procent. Installationen tar ungefär ett år.

Men tekniken står inför stora hinder. Den största flaskhalsen är avsaknaden av ett tydligt regelverk för hur infångad koldioxid ska krediteras. Utan klara incitament och en fungerande infrastruktur för transport, lagring eller återanvändning riskerar OCCS att förbli en nischlösning snarare än ett brett steg mot sjöfartens avkarbonisering, enligt DNV.

Men att mycket är på gång inom området står helt klart. I juni uppmärksammades till exempel Svensk-kanadensiska Alisha Fredriksson och hennes bolag Seabound som utsetts till en av tio finalister i EU:s Young Inventors Prize 2025.

– Vi installerar containern på fartyget och kopplar motorernas avgaser till den. Där inne finns kalksten i form av små stenar som suger upp koldioxiden. Avgaserna släpps sen ut igen, men utan koldioxid, ingen extra energitillförsel krävs, sa Fredriksson när hon förklarade tekniken i en intervju med Impact Loop.

Elektrifiering bara något för korta sträckor

Hur kommer då elektrifieringen att påverka sjöfarten? För det första kommer sjöfarten inte att elektrifieras i någon större utsträckning – den lämpar sig i princip enbart för kortare sträckor. Enligt en rapport från Trafikanalys som publicerades i december 2024 kan sjöfarten dock komma att påverkas indirekt av vägtrafikens snabba elektrifiering eftersom den kan innebära en lika snabb minskning av flödena av oljeprodukter, vilket är en viktig marknad för sjöfarten. Eftersom elektrifieringen har gått mycket snabbare inom vägtrafiken än vad utvecklingen av alternativa bränslen gjort inom sjöfarten kommer vägtrafiken, enligt Trafikanalys, ha en konkurrensfördel ett tag framöver. Sjöfartens hopp står till införandet av fossilfria drivmedel: ”Det kan komma att bli mer sjötransporter med fossilfria bränslen i stället, som biogas, vätgas och metanol. År 2045 kommer det sannolikt fortfarande att finnas en flora av fartygstyper som drivs av olika drivmedel. Det behövs därför infrastruktur i hamnarna för olika drivmedel, dels för el, dels för flytande bränslen av olika slag, inklusive flytande gas (som LBG eller flytande ammoniak eller flytande vätgas/hydrogen). Den parallella användningen av olika drivmedel ställer ökade krav på hamnlogistiken”, skriver Trafikanalys.

Nya regler påverkar sjöfarten

2025 har också präglats av nya regler och förändrade villkor för sjöfarten, både internationellt och nationellt. Den 1 januari började EU-förordningen *FuelEU Maritime* att gälla, vilken kräver att fartyg minskar växthusgasintensiteten hos bränslet. Reglerna gäller för fartyg över 5 000 gross ton som anlöper EU-hamnar, oberoende av flaggstat, och ställer krav på successiv minskning av GHG-intensiteten enligt följande schema jämfört med 2020:

- 2025: –2 %
- 2030: –6 %
- 2035: –14,5 %
- 2040: –31 %
- 2045: –62 %
- 2050: –80 %



I april meddelade FN:s sjöfartsorgan IMO att man kommit överens om ett nytt globalt ramverk, *Net-Zero Framework*, med målet att nå nettonollutsläpp

av växthusgaser omkring 2050. Ramverket, som det första i världen att kombinera obligatoriska utsläppsbegränsningar med ett pris på växthusgaser över hela sjöfartssektorn, gäller för fartyg över 5 000 GT i internationell trafik och låter stora utsläppare betala mer och till viss del bekosta mindre utsläppare.

– Ekonomiskt skulle det betyda att den globala sjöfarten cirka 2030 kommer omfattas av kostnader i form av avgifter för sina utsläpp på ungefär 37 miljarder dollar, sa Fredrik Larsson, klimatpolitisk expert på Svensk sjöfart till Folkbladet i juni.

Tanken är att ramverket ska antas i oktober, men det är inte alls säkert att det blir av. För att det ska kunna klubbas behövs en kvalificerad majoritet av minst två tredjedelar av medlemsländerna.

– Givet de röstningssiffrorna vi hade när man godkände förslaget så behöver man ytterligare tio länder som röstar ja för att det här ska träda i kraft.

USA en hotande bromskloss

Det ser inte helt ljust ut. USA lämnade förhandlingarna redan i april och den 12 augusti förkastade man inte bara formellt IMO:s *Net-Zero Framework*, man hotade också andra länder som tänkt skriva under. ”Våra kollegor i IMO bör vara medvetna om att vi kommer att söka deras stöd mot denna åtgärd och inte tveka att hämnas eller undersöka åtgärder för våra medborgare om detta initiativ misslyckas”, meddelade landets utrikesdepartement. Det betyder åtminstone att alla fartyg till och från USA inte kommer att täckas av ramverket.

– Det kan vara tandlöst, men det kan också vara så att de länder som inte tillträder omedelbart kanske gör det lite senare. Från industrins sida vill vi ha en global mekanism så vi får lika spelregler, sa Fredrik Larsson till Folkbladet.

Nya svenska regler

I Sverige har det också hänt en del på regelfronten under 2025. Som nämnts tidigare är det från 1 juli 2025 förbjudet att släppa ut vatten från öppna rökgasrengöringssystem (scrubbers) i Sveriges territorialvatten. Samma dag försvann en omdiskuterad kostnad för rederierna när stämpelskatten på 0,4 procent vid in-teckning av fartyg i det svenska fartygsregistret avskaffades. Beskedet har välkomnats som en ekonomisk lättnad för branschen.

– Att avskaffa stämpelskatten är en viktig åtgärd för att stärka konkurrenskraften och främja tillväxten inom svensk sjöfart. Svenskflaggade fartyg är också avgörande för Sveriges försörjningsförmåga i händelse av kris och krig, så detta besked är mer än välkommet. Det är också en investering i miljön, då skatten har fördyrat omställningen till moderna, mer miljövänliga fartyg, sa Anders Hermansson, vd Svensk Sjöfart, i samband med regeringens besked.

Den 1 juli infördes också en ny förordning som ger möjlighet till intensifierad kontroll av fartygs försäkringsdokument i såväl svenska havsområden som i landets ekonomiska zon. Bakgrunden är att motverka den växande så kallade skuggflottan av äldre ryska fartyg och därigenom förbättra sjösäkerheten och skyddet för miljön.

– Nu ökar vi bevakningen i Östersjön. Skuggflottan kringgår internationella regler och hotar säkerheten. Att fler fartyg granskas är helt avgörande, sa justitieminister Gunnar Strömmer efter beslutet i juni.

Anpassning till EU

Tidigare under året, den 1 mars, började en svenskanpassad version av EU:s nya förordning om förnybara och koldioxidsnåla bränslen att gälla. Riksdagen har beslutat om kompletterande regler som ger svenska myndigheter rätt att både utöva tillsyn och ta ut avgifter vid överträdelser. Syftet är att skynda på övergången till en mer klimatvänlig sjöfart.

I april beslutade också regeringen om en lagrådsremiss med förslag på en ny del i fartygsregistret, ett så kallat bareboat-register. Detta är ett tidsbegränsat register där ett fartyg kan registreras under ett annat lands flagg under en charterperiod, utan att behöva avregistreras permanent från sitt hemland. Lagförändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 2026.



Tillsammans markerar förändringarna en tydlig kursändring för svensk sjöfart: mot strängare miljökrav, ökad säkerhet och samtidigt vissa ekonomiska lättnader för de rederier som väljer att registrera sina fartyg i Sverige.



Sverige tappar i konkurrens

Det behövs. I december 2024 rapporterade Trafikanalys att Sveriges fartygsregister minskade med 31 procent de senaste tio åren. Därmed är Sverige det enda landet i Norden som backat. Övriga nordiska länders fartygsregister (inkl. Färöarna, Island och Grönland) har sammantaget ökat med 40 procent.

Enligt Trafikanalys pekade sjöfart många kurvor nedåt under 2023. Antalet anlöp till svenska hamnar minskade, godstransporterna blev färre och antalet passagerare sjönk. Även den svenska fartygsflottan minskade. För svenskregistrerade fartyg var minskningen i antal fartyg visserligen liten, men för utlandsregistrerade, svenskkontrollerade fartyg var den påtaglig, skriver Trafikanalys. Den sammantagna nedgången var 10 procent. Mätt som lastkapacitet var minskningen för flottan den dubbla.

Under 2023 minskade också antalet ombordanställda på svenskregistrerade handelsfartyg med 10 procent (eller 260 ombordanställda för en genomsnittlig arbetsdag). De tre yrkeskategorier som brukar betraktas som de kvalificerade specifika sjöfartskompetenserna, befälhavare, styrmän och maskinbefäl, minskade. Glädjande var dock att antalet sökande till sjökaptensutbildningarna vid de svenska sjöfartshögskolorna på Chalmers och Linnéuniversitetet ökade efter flera års nedgång. För höstterminen 2024 var de ungefär 25 procent högre än året tidigare, både räknat som totalt antal sökanden och som förstahandssökanden. När det gäller sjöingenjörsutbildningarna kan en ökning helt kopplas till Chalmers medan motsvarande utveckling inte märks för Linnéuniversitetet. Vidare visar statistik från Sjöfartsverket att återhämtning efter pandemin går fortsatt trögt. Under årets första kvartal var antalet anlöp till svenska hamnar 15 848. Åren före pandemin låg antalet anlöp stadigt runt 18 000 för samma period.

Sjöfartsverket tvingas till besparingar

Det har också varit kämpiga tider för Sjöfartsverket. I februari 2025 aviserade myndigheten att man tvingas till kraftiga besparingar, med bland annat nedlagda helikopterbaser, mindre isbrytning och en kraftigt minskad administration som följd.

Förra året gick Sjöfartsverket med 457 miljoner kronor i förlust och årets budget pekar på ett ytterligare tapp om drygt 200 miljoner kronor.

– De beslutade åtgärderna kommer ha en direkt påverkan på såväl våra kunder som våra medarbetare. Åtgärderna är inget vi vill genomföra, men vi är i en allvarig ekonomisk situation som gör det nödvändigt, sa Erik Eklund, generaldirektör i ett pressmeddelande.

Men det finns möjliga lösningar. Sjöfartsverket begärde samtidigt höjda statliga anslag om 250 miljoner kronor årligen att statens investeringar i sjöfartens infrastruktur och fartygsflotta ska uppgå till 35 miljarder kronor över en tioårsperiod. Svaret från regeringen blev ett ökat anslag på 71 miljoner kronor i vårandringsbudgeten. Det ger åtminstone

Sjöfartsverket möjlighet att driva sjö- och flygräddningsverksamheten vidare i nuvarande omfattning under återstoden av 2025, förklarade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson.

Säkerhet – en allt viktigare fråga

Sedan 2022 har GPS-störningar blivit allt vanligare på Östersjön och i maj gick Sjöfartsverket ut och varnade för störningar i södra och mellersta Östersjön. I juli utökades varningen till att också gälla norra Östersjön och Finska viken. Enligt Totalförsvarets forskningsinstitut beror problemen med all sannolikhet på medveten påverkan, men har inte velat peka ut någon särskild aktör. Det har däremot Estlands och Lettlands regeringar. Enligt dem är det uppenbart att Ryssland ligger bakom störningarna.

Cybersäkerhet är ett annat stort problem som sjöfarten brottas med. Enligt en rapport från DNV som kom i november 2024 svarade 71 procent av 500 personer från sjöfartsbranschen att deras organisationer är mer utsatta för cyberattacker än tidigare. Lika många uppgav att deras ledning ser cybersäkerhet som det största hotet mot verksamheten. Samtidigt tyckte 60 procent att sjöfarten bör acceptera ökade cyberrisker som en del av digitaliseringen, åtminstone så länge det möjliggör innovation och tekniska framsteg. Sektorns vilja att ta på sig dessa framväxande risker är betydligt högre än inom andra kritiska infrastrukturer som energi, tillverkningsindustri och sjukvård. Enligt rapporten har en falsk trygghet uppstått på många håll på grund av ökade investeringar i cybersäkerhet. Hälften av de tillfrågade var osäkra på att man inom deras organisation hade full insyn i leveranskedjans sårbarheter, vilket är oroande i ljuset av ökande cyberattacker mot just leveranskedjor. I mars larmade också forskningsföretaget Thetius att det råder stor brist på kompetens i cybersäkerhetsfrågor inom sjöfarten. Endast en av sex fartygsägare har tillräcklig kunskap om vilka cybersäkerhetskrav som bör ställas på ett nybyggt fartyg.



Mer och mer EU-pengar investeras i sjöfartsforskning

I april släppte EU-kommissionens gemensamma forskningscentrum (Joint Research Centre, JRC) en rapport som konstaterade att nästan en miljard euro investerats de senaste fem åren i forskning och innovation kring hur europeisk sjöfart kan minska

sina koldioxidutsläpp. Dessa har fördelats över 151 projekt – majoriteten inom forskningsprogrammen Horisont 2020 och Horisont Europa. Jämfört med den senaste översynen från 2021 syns en tydlig uppgång både i antalet projekt och i hur mycket pengar som investerats. Två av tre projekt handlar om tekniska lösningar, medan resten fokuserar på operativa åtgärder och samordning för att snabba på omställningen.

Mer pengar till svensk forskning och innovation föreslås

Till sist: I augusti publicerades [*NRJA Sjöfart 2025*](#) – en uppdatering av den nationella agendan för sjöfartsforskning och -innovation från 2021 – med en tydlig vägledning för hur svensk sjöfart kan bli både fossilfri och globalt konkurrenskraftig.



Bakom den nationella agendan, som överlämnades till infrastrukturminister Andreas Carlsson under Almedalsveckan, står branschens ledande aktörer inom näringsliv, akademi och myndigheter.

Agendan föreslår bland annat:

- att statens öronmärkta finansiering för sjöfarts-Fol minst fördubblas inom tre år, och därefter flerdubblas.
- att relevanta utbildningar för sektorn säkerställs och prioriteras i utbildningssystemet.
- att sjöfartskompetensen stärks inom myndigheter, departement och offentlig förvaltning.
- att förutsättningar för smidigare rörlighet och kompetensöverföring mellan sjö- och land och mellan civil och militär sjöfart skapas.
- att regeringen öronmärker intäkterna från de avgifter som sjöfarten betalar in till EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) för återinvestering i branschens omställning.