



SJÖFARTEN OCH TRANSPORTERNA

Om sjöfartens möjligheter att bidra
till de klimatpolitiska målen



SJÖFARTSVERKET

Innehållsförteckning

| | |
|--|-----------|
| Stor potential för sjöfarten att bidra till hållbar utveckling..... | 3 |
| Politiska målsättningar | 4 |
| Sjöfarten och de transportpolitiska målen | 4 |
| Godsstrategin | 4 |
| Transportsystemet idag | 6 |
| Transporter och miljön | 6 |
| Transportslagens förutsättningar | 7 |
| Sjöfartens kapacitet | 9 |
| Sjöfarten och miljön | 9 |
| Ökad efterfrågan på mer hållbara transporter..... | 12 |
| Ny undersökning visar slutkonsumenters vilja..... | 12 |
| Företag som gått över till sjöfart..... | 15 |
| ... Och framtiden? | 18 |
| Källor..... | 19 |

Stor potential för sjöfarten att bidra till hållbar utveckling



Foto – Niclas Fast

Hållbarhet, miljö och klimat är några av vår tids största frågor. Eftersom inrikes transporter svarar för nästan en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser är detta ett mycket angeläget område ur hållbarhetssynpunkt. I takt med stigande välbefinnande väntas dessutom transporterna öka ytterligare. Regeringen har därför satt upp tydliga mål om minskad miljöpåverkan för transportsektorn, och det råder bred politisk enighet om att vi behöver flytta över gods från väg till de mer hållbara transportslagen sjöfart och järnväg.

Sjöfarten har stor potential att bidra till hållbar utveckling på klimat- och miljöområdet. Sjöfarten spelar en central roll för Sveriges välbefinnande och handel, och står för närmare 70 procent av Sveriges utrikeshandel.

Eftersom fartyg har kapacitet för stora godsvolymer blir utsläppen låga för varje transporterad vara, och sjöfarten kan avlasta vägtransporter på ett klimatsmart sätt. Även för inrikes transporter har sjöfarten stor potential, men tyvärr nyttjas inte den möjligheten i tillräckligt hög grad idag. Ett fartyg motsvarar minst lika mycket gods som 300 lastbilar, vilket innebär att fullastade moderna fartyg är energieffektiva sätt att transportera gods. Större företag som går över Östersjön kan ta godslaster motsvarande 500 lastbilar. Därtill finns de internationella containerfartygen som tar ännu större godstransporter.

Sjöfartsverket har tagit fram den här sammanställningen för att lyfta fram några av de faktorer som gör sjöfarten till ett attraktivt alternativ till väg, flyg och järnväg. Vi identifierar också ett antal faktorer som ligger till hinder för sjöfartens tillväxt, faktorer som ofta är relaterade till ekonomiska och beteendemässiga aspekter.

En undersökning som Kantar Sifo gjort på uppdrag av Sjöfartsverket slår hål på uppfattningen om att konsumenter vill ha så billiga och snabba transporter som möjligt – tvärtom visar den att en överväldigande majoritet konsumenter i Sverige hellre önskar hållbara transporter. Dessutom visar undersökningen att en klar majoritet av Sveriges konsumenter kan tänka sig en längre transporttid i utbyte mot ett mer klimatsmart sätt att få varorna. Även företag vi intervjuat i denna rapport kan tänka sig en längre transporttid. Det som är viktigt är att veta när varorna kommer fram. Vidare berättar vi också om ett antal företag som påbörjat omställningen och gått över till sjötransport.

Ska vi nå klimatmålen måste fler välja sjöfarten, men visst är det så att även sjöfarten behöver se sin del i miljö- och klimatarbetet. Sjöfartsverket uppgift är att skapa förutsättningar för sjöfarten så att den på bästa sätt bidrar till de transportpolitiska målen.

Katarina Norén
Generaldirektör Sjöfartsverket



! *Sjöfartsverkets uppgift är att skapa förutsättningar för sjöfarten så att den på bästa sätt bidrar till de transportpolitiska målen.*

Politiska målsättningar

SJÖFARTEN OCH DE TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN

För att transportsystemet ska fungera behöver alla delar samverka. För att utveckla det antog riksdagen 2009 ett antal transportpolitiska mål som syftar till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för människor och näringsliv i hela landet. I det ingår dels infrastruktur, dels trafikslagen sjöfart, luftfart, spårtrafik och vägtrafik samt transport- och infrastrukturforskning.

Därtill har regeringen satt upp funktionsmål och hänsynsmål som ska säkerställa ett hållbart transportsystem. Funktionsmålet handlar om att tillgänglighet ska skapas för människor och gods och generera utvecklingskraft för hela landet. Hänsynsmålet lyfter värdena säkerhet, miljö och hälsa som viktiga aspekter för ett hållbart transportsystem. Det innebär att transportsystemet ska anpassas så att ingen dör eller skadas allvarligt, och att systemet ska bidra till det övergripande generationsmålet för miljö. Även miljö kvalitetsmålen ska uppnås.

Sjöfartsverkets uppgift är att skapa förutsättningar för sjöfarten så att den på bästa sätt bidrar till de transportpolitiska målen. Uppdraget är att tillhandahålla farleder och sjögeografisk information, lotsa fartyg till och från hamn, säkerställa system för att navigera rätt och undvika olyckor, hålla hamnarna öppna under vintern i hela landet, erbjuda sjömän en meningsfull fritid samt att bistå dem som hamnar i nöd, både till sjöss och i luften. Sjöfartsverket säkerställer därmed att sjöfarten kan pågå dygnet runt, året om. Sjöfartsverkets stab för forskning och innovation består av ett team som arbetar tillsammans med andra myndigheter, akademiska institutioner och näringslivet för att nå de transportpolitiska målen.

GODSSTRATEGIN

Godsstrategin presenterades av infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) i juni 2018 och pekar ut riktningen för hur godstransportsystemet ska utvecklas och moderniseras. Strategin som syftar till att modernisera godstransportsystemet och skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter, ska också bidra till att de transportpolitiska målen nås och att stärka näringslivets konkurrenskraft. Den tydliggör också att alla trafikslag inom godstransportsystemet ska användas mer effektivt tillsammans. Ett led i detta är att en större del av sjöfartens kapacitet ska användas, men också att exempelvis järnvägens fulla kapacitet ska utnyttjas. Godsstrategin pekar därmed ut att en viss överflyttning av godstransporter bör ske från väg till järnväg och sjöfart.

RESULTAT- OCH EFFEKTMÅL FÖR GODSSTRATEGIN:

- Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter
- Omställning till fossilfria transporter
- Innovation, kompetens och kunskap

För att utvärdera om godsstrategin är framgångsrik har myndigheten Trafikanalys fått i uppdrag av regeringen att göra löpande uppföljningar. Det kommer att ske under 2020 och 2022 för att följa upp om ett antal resultat har uppnåtts. Det gäller exempelvis om godstransportstrategin inneburit att en överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart har skett och vilka effekter som kan härledas till överflyttningen. Slutligen behöver även den stora frågan besvaras: har godstransportstrategin inneburit att förutsättningarna för konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter ökat? För att det ska bli ett positivt svar på den frågan behöver Sverige ta kliv framåt.

Transportsystemet idag

TRANSPORTER OCH MILJÖN

Transporters negativa påverkan på klimatet och miljön är en av de största utmaningarna för klimatarbetet i sin helhet, såväl i Sverige som internationellt. Förbränning av fossila bränslen är det största bidraget till växthuseffekten både i Sverige och i övriga världen och leder till klimatförändringar och stigande medeltemperatur. Idag är det svenska transportsystemet starkt beroende av fossila bränslen, och inrikes transporter svarar för nästan en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Mycket görs för att komma tillrätta med problemen, men mer behövs.

Enligt ett beslut från riksdagen ska klimatutsläppen från alla transporter i Sverige minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010, vilket enligt Trafikverket innebär att utsläppen från transportsektorn behöver minska med åtta procent per år fram till 2030.

Ny statistik från Naturvårdsverket tyder på att utsläppen istället ökat från 2010. Under andra kvartalet 2019 ökade utsläppen i Sverige med 3,4 procent jämfört med samma period 2018, och tydligast var ökningen från transporter med en ökning på 13 procent. Transporter står för en stor del av de totala utsläppen, och särskilt stora är utmaningarna för tunga transporter.

Ska vi nå klimatmålen behöver utsläppen från transportsektorn minska kraftigt, och det råder konsensus om att mer gods behöver gå via sjöfart eller järnväg istället för med lastbil.

Ska vi nå klimatmålen behöver utsläppen från transportsektorn minska kraftigt, och det råder konsensus om att mer gods behöver gå via sjöfart eller järnväg istället för med lastbil.

Här anger direktiv från regeringen att den så kallade fyrstegsprincipen ska användas. Principen syftar till att säkerställa att vi är nogga med vår resursanvändning och att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. I första hand ska åtgärder användas som kan minska efterfrågan på transporter, alternativt påverka valet av transportsätt så att det transportsystem som redan finns ska användas mer effektivt. Ombyggnationer av vägar och järnvägar ska övervägas först efter det, och i sista hand ska byggande av ny infrastruktur prioriteras. Fyrstegsprincipen talar därmed för en överflyttning av gods till sjöfart, bland annat eftersom mycket av infrastrukturen redan finns.

TRANSPORTSLAGENS FÖRUTSÄTTNINGAR

Transportsystemet består av olika trafikslag som kompletterar och samverkar med varandra. Ofta framhålls sjöfart och järnväg som de mest lämpade transportsätten för tunga långväga transporter, medan flygtransport och lastbil har fördelar i snabbhet och flexibilitet. Varor transporteras ofta med flera olika trafikslag och lastas om beroende på transportens förutsättningar, som tillgång till infrastruktur, tid och kostnader. I Sverige har vi ungefär 1100 mil järnväg, 42 500 mil bilväg och över 50 kommersiella hamnar vilket gör att vårt vidsträckt land behöver många olika typer av lösningar och fungerande omlastningsterminaler.

Att godstransportsystemet lider av kapacitetsbrist tycks vara en återkommande tankefigur i den politiska debatten om dagens och framtidens transporter. Det kan bero på att järnvägen ofta är i det politiska ropet, eftersom dess kapacitetsbrister särskilt lätt får följd effekter och konsekvenser som får stor påverkan på systemen. Eftersom järnvägsystemet är en sammanhängande struktur påverkar ofta dess svagaste delar hur hela systemet används. Järnvägen blir också lättare oframkomligt jämfört med övriga trafikslag, som i regel fungerar även med vissa störningar.

Fördelningen av godstransportarbetet, det vill säga aktiviteten i godstrafiksystemet, beror på ett antal faktorer. Dels handlar det om kostnader och tid men också om praktisk genomförbarhet. Ett transportavstånd på 300 kilometer framhålls ofta som den gräns då andra trafikslag kan konkurrera med lastbilstransporter, men det innebär inte alltid att en överflyttning till andra trafikslag är möjlig. De mycket utnyttjade stambanorna begränsar ofta överflyttningen till järnväg, men det finns stor potential för överflyttning av transporter till sjöfarten. En viktig fråga är därmed hur sjöfarten ska kunna bidra till att avlasta transportsystemet på land.

En orsak till att mer överflyttning inte sker bedöms vara den större flexibiliteten och relativt låga kostnaden för främst lastbilstransporter. Vilka transportlösningar som väljs avgörs av transportpris, transporttid, flexibilitet och frekvens tillsammans med exempelvis beteenderelaterade aspekter, som transportköparens inställning till olika trafikslag. Det behövs en större efterfrågan på sjöfarten för att komma över den tröskel som gör det fördelaktigt att bygga nya sjökoncept. Sänks den totala ekonomiska kostnaden kommer fler redare vara intresserade av att anlöpna fler hamnar, vilket skapar kostnads- och miljövinster. Förutsatt att det finns en marknad som vill nyttja dem, har även förbättrade farleder betydelse.



Foto – Anna Wahlgren



En viktig fråga är därmed hur sjöfarten ska kunna bidra till att avlasta transportsystemet på land.

SJÖFARTENS KAPACITET

Enligt Trafikverket så beräknas mängden gods öka med cirka 65 procent fram till 2040, samtidigt som trängseln troligen också förvärras av ökad efterfrågan på persontransporter. Efterfrågeökningarna kommer ställa stora krav på åtgärder i transportsystemet. Idag är vägnäten runt storstäderna redan hårt belastade i rusningstid och det råder kapacitetsbrister i många delar av järnvägsnätet. Sjöfartssystemets kapacitet och effektivitet skiljer sig på så vis från väg- och järnvägssystemen. För farleder finns vanligtvis inga begränsningar i hur många fartyg som kan passera ut och in i en hamn. Eftersom det är möjligt att öka antalet anlöp i hamnar kan man säga att hela sjötransportssystemet generellt har ledig kapacitet. Dessutom är sjöfartens kostnader för underhåll och investeringar i infrastrukturen mycket låga jämfört med övriga trafikslag.

De kapacitetsbrister som sjöfarten är förknippad med hör snarare ihop med effektivitet och transportekonomi. För att sjöfarten ska bli mer attraktiv krävs dels att kostnadsbilden blir mer konkurrenskraftig, men också att infrastrukturen håller måttet avseende angöring och hur kopplingen sker till landtransporten. De svenska hamnarna är mötesplatser för tre transportslag: fartyg, lastbil och järnväg, och möjliggör intermodala transportflöden. Förseningar i transportkedjan kan därmed ha att göra med lastning och lossning och med godsflödet i hamnen vidare till landinfrastrukturen. För att sjöfarten ska kunna avlasta landtransporterna behövs därmed effektiv omlastning och förbättringar även av väg- och järnvägsnätet, vilket innebär att det inte finns något motsatsförhållande mellan utvecklad sjöfart och investeringar i övriga trafikslag. Slutligen behöver kraven från kunder och samhället på hållbara transportlösningar vara så pass höga och tydliga att beteendeförändringen uppstår – och att fler väljer att transportera sitt gods via sjöfart.

SJÖFARTEN OCH MILJÖN

En vanlig uppfattning är att sjöfarten inte står sig miljömässigt i jämförelsen med andra trans-

portslag, men det råder mycket stor skillnad till sjöfartens fördel. Eftersom transportslagen transporterar olika mycket last, ger respektive transportslags andel av transportsektorns totala utsläpp ofta en missvisande bild av de olika transportslagens klimatpåverkan per enhet.



Eftersom det är möjligt att öka antalet anlöp i hamnar kan man säga att hela sjötransportssystemet generellt har ledig kapacitet.



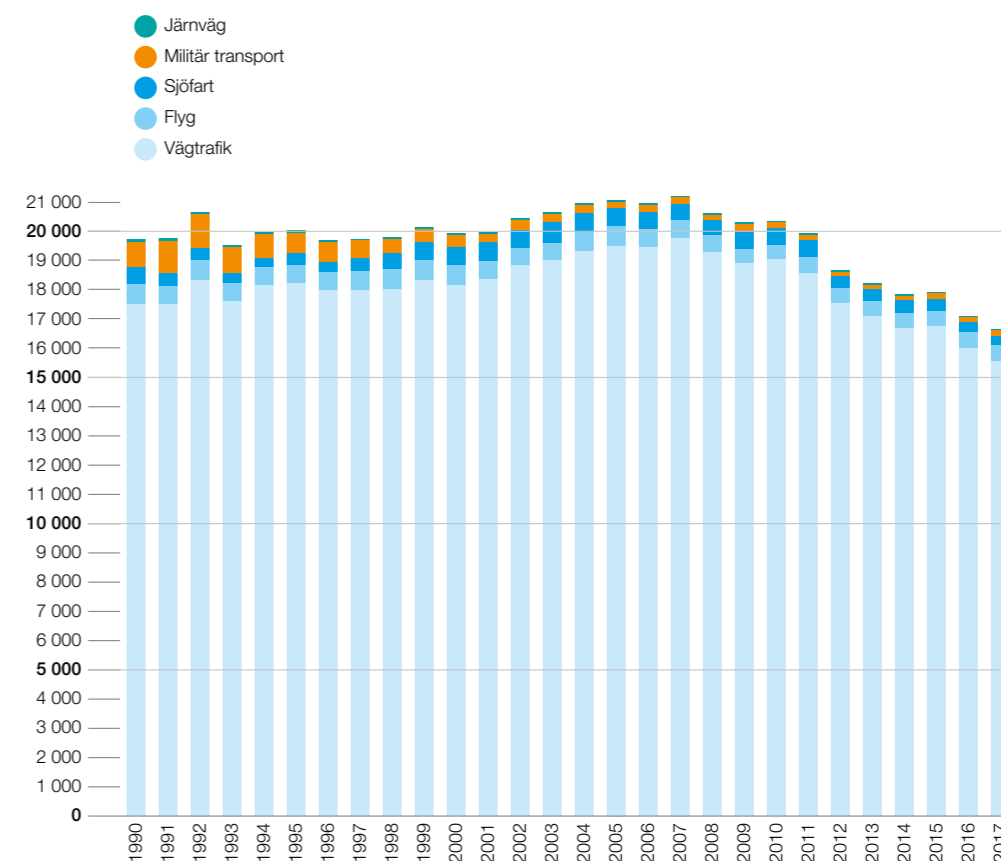
Foto – LeManna

Energieffektivitet för godstransporter anger hur mycket drivmedel eller energi som används för att transportera ett ton gods en kilometer, och mäts i energi per tonkilometer. Idag saknas till viss del säkra mätmetoder för transporters energieffektivitet, vilket gör jämförelser mellan de olika transportslagen komplicerade. Generellt vet man dock att sjöfarten drar betydligt mindre energi per enhet last än både lastbil och tåg, vilket ger sjöfarten en tydlig miljöfördel. Ett fartyg motsvarar minst lika mycket gods som 300 lastbilar, vilket innebär att fullastade moderna fartyg är energieffektiva sätt att transportera gods. Större företag som går över Östersjön kan ta godslaster motsvarande 500 lastbilar. Därtill finns de internationella containerfartygen som tar ännu större godstransporter. Givet de stora kvantiteter som sjöfarten transporterar och att det inte krävs någon omfattande utbyggnad av infrastruktur är därmed utsläppen förhållandevis låga.

Naturvårdsverkets statistik över utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter (inkluderar persontrafik) visar att vägtransporterna står för mest växthusgas totalt sett. Dock har Naturvårdsverket i år ändrat sitt räknesätt vilket gör att den nya statistiken troligen kommer visa att den inre sjöfarten står för en större del av utsläppen än tidigare trott. Den nya beräkningsmodellen innebär att en större andel utsläpp kommer att räknas som inrikes sjöfart istället för utrikes, och innebär i korthet att SMHI övergår till att använda GPS-data som spårar fartyg mellan svenska hamnar. Sedan skattas hur mycket bränsle varje fartyg gör av med enligt en modell (Shipair) och därefter beräknas utsläppsmängderna. Tidigare har utsläppen byggts på skattade bränslemängder från oljeleverantörer, vilket påverkats av att svaveldirektivet trädde i kraft 2015. Trots det nya räknesättet väntas dock sjöfartens andel av de totala utsläppen vara fortsatt liten, även om också nyttan av inrikes transport är liten idag. Endast en sjättedel av godstransportarbetet på svenskt vatten är inrikes transportarbete, men potentialen är stor. Enligt statistiken från 2017 stod järnvägen för 41 tusen ton CO₂-ekvivalenter (0,02 procent), militära transporter 187 tusen ton (1,1 procent), sjöfarten 312 tusen ton (1,9 procent), flyg för 553 tusen ton (3,3 procent), och vägtrafik för 15 497 tusen ton (93,4 procent) av de totala



Foto – Reimphoto



Källa: Naturvårdsverket

Sjöfarten har goda förutsättningar att bli en viktig del av ett hållbart transportsystem. Idag står sjöfart för en liten del av Sveriges inrikes godstransporter, men på inre vattenvägar har sjötransporter stor potential att avlasta trafiken på vägar och järnvägar. Det minskar trängseln nära städer och i tätbefolkade regioner och kan bidra till att transportmixen i Sverige ändras. På så vis kan transportsystemet effektiviseras ur ett samhällsperspektiv.

Sjöfarten kan ge ett stort nettobidrag till klimatarbetet med rätt förutsättningar, men ännu har även sjöfarten utmaningar på miljöområdet. Det handlar bland annat om svavelhalten i fartygsbränsle (även om den minskat radikalt med införandet av SECA-direktivet 2015), påverkan på

havsmiljön runt Sveriges kuster, undervattensbuller och barlastvattenhantering, men också om exempelvis kväveoxider. Så vad kan göras? För att uppnå klimatmålen behövs tillgång på fossilfria drivmedel, rätt tekniska förutsättningar och effektiv användning av ekonomiska och politiska styrmedel. Därtill behöver också lönsamheten öka. Flera åtgärder finns i sikte. Från 2020 får svavelhalten i marina bränslen endast vara 0,5 procent. Strängare regler ska gälla för Östersjön, Nordsjön och Engelska Kanalen. Dessutom har redan Sjöfartsverket och flera hamnar idag miljödifferentierade hamnavgifter. Många svenska rederier arbetar också med att minska sin miljöpåverkan. Men för att sjöfarten ska bli det överlägset renaste transportalternativen behöver vi fortsätta arbeta med dessa frågor.

Ökad efterfrågan på mer hållbara transporter

Eftersom godstransporterna på våra vägar står för drygt en tredjedel av hela sektorns koldioxidutsläpp är näringslivets godstransporter ett angeläget område för klimatarbetet. Godstransporternas transportmedel väljs huvudsakligen av de företag och organisationer som köper transporttjänster, och alltså inte av speditörer, rederier, tågoperatörer eller åkerier.

Godstransporternas transportmedel väljs huvudsakligen av de företag och organisationer som köper transporttjänster, och alltså inte av speditörer, rederier, tågoperatörer eller åkerier.

Det lyfts fram av forskare från IVL Svenska Miljöinstitutet, Chalmers och Göteborgs universitet, som vartannat år undersöker hur transportinköpare resonerar vid val av transport. I undersökningen Transportinköpspanelen viktas transportfaktorerna pris, miljö, transporttid och tidsprecision, och resultatet från 2017 visar att priset ännu är mycket viktigt för många transportinköpare. En ljusglimt är att andelen företag som betalar extra för miljövänligare transporter har ökat från 3 procent till 21 procent på fyra år. Även om det indikerar en ganska låg prioriteringsvilja hos transportköparna så kan det vara ett tecken på en trend där fler företag och organisationer ställer miljörelaterade krav. Enligt en annan ny studie från bland annat IVL är det dock inte en prioriterad fråga bland transportköpare att flytta gods från lastbil till järnväg och sjöfart. Dessutom är kunskap om sjöfartslösningar bland vissa företag låg. Men eftersom transportköparna bestämmer hur mycket de är villiga att betala och när godset ska vara framme – faktorer som har stor betydelse för transportvalet – så har även transportköparnas slut-

kunder möjlighet att påverka genom att visa vilja och ställa krav.

NY UNDERSÖKNING VISAR SLUTKONSUMENTERS VILJA

Idag ses hållbarhet som en självklarhet för allt fler konsumenter. Många vill att deras produkter ska vara både producerade och transporterade på ett miljömässigt riktigt sätt, vilket skapar utrymme för marknadsaktörer som är i takt med tiden. Men ännu verkar många transportinköpare tro att enbart pris och kort transporttid prioriteras av slutkonsumenten, vilket dock inte stämmer. Hösten 2019 genomförde Kantar Sifo en undersökning¹ på uppdrag av Sjöfartsverket. Den visar att så många som 68 procent kan tänka sig en längre transporttid för klimatets skull.

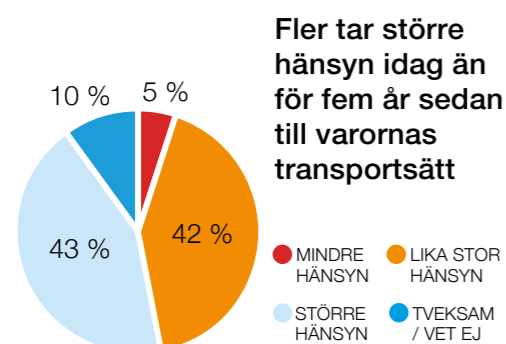
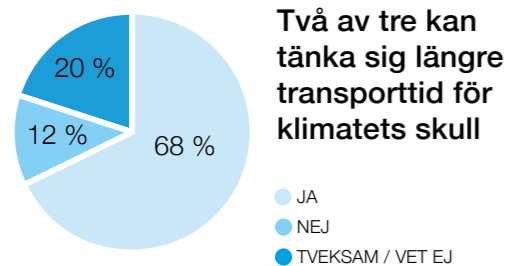
Undersökningens resultat ger en rad nya insikter om hur svenska konsumenter resonerar kring transporter. En tredjedel (33 procent) uppger att de tar ganska eller mycket stor hänsyn till hur varor de köper i butik eller på nätet transporteras, från råvara till tillverkning och hela vägen till dem. Det är en betydande andel som dessutom kan komma att öka i framtiden. Betydligt fler respondenter (43 procent) uppger nämligen att de tar större hänsyn idag än för fem år sedan, jämfört med de som uppger att de tar mindre hänsyn idag (5 procent). En majoritet, 68 procent, säger sig även kunna tänka sig en längre transporttid för klimatets skull. De flestas kunskapsnivåer är också goda: det råder en tydlig uppfattning om att sjötransport är mer klimatvänligare än både flyg- och lastbilstransport, och att ett omvänt förhållande gäller mellan sjö- och järnvägstransport. En viktig slutsats kan alltså dras: en stor och därtill ökande andel konsumenter önskar klimatsmartare transporter via sjö och järnväg, och dessutom är en stor majoritet villiga att vänta längre på sina varor för att uppnå det.

En viktig slutsats kan alltså dras: en stor och därtill ökande andel konsumenter önskar klimatsmartare transporter via sjö och järnväg, och dessutom är en stor majoritet villiga att vänta längre på sina varor för att uppnå det.

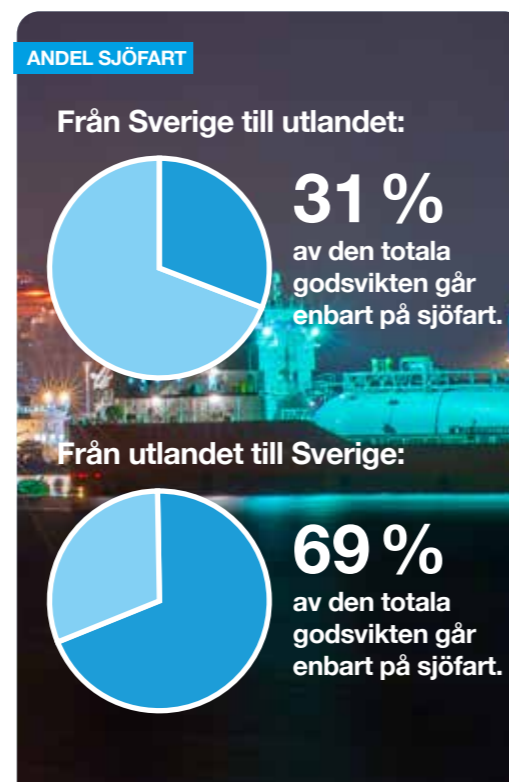
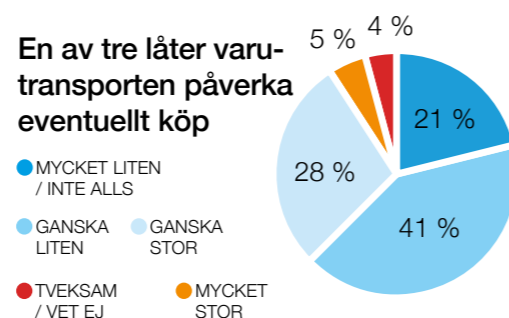
RESULTAT FRÅN UNDERSÖKNINGEN:

- **En tredjedel (33 %) tar hänsyn till hur varorna transporteras** från råvara till tillverkning hela vägen till konsumenten/butik. 5 % tar mycket stor hänsyn.
- **Fler tar hänsyn idag till hur varor transporteras än för fem år sedan.** 43 % uppger att de tar större hänsyn idag, och 5 % uppger att de tar mindre hänsyn idag. Kvinnor uppger i betydligt högre utsträckning än män att de tar större hänsyn idag jämfört med för fem år sedan (55 % respektive 31 %).
- **68 % uppger att de är beredda att välja en längre transporttid** för en vara de beställt om transportsättet är mer klimatsmart än snabbast möjliga transportsätt. Bland kvinnor är siffran 75 %, eller två av tre. Motsvarande andel för män är 61 %.
- **Det finns tydliga samband mellan inställningen till klimatsmarta transporter och kön.** Kvinnor tar i större utsträckning än män hänsyn till transporters klimatpåverkan. De är i större utsträckning beredda att välja en längre transporttid om det är mer klimatsmart.
- **Överlag finns ganska god kunskap om hur sjötransporter står sig miljömässigt mot de andra trafikslagen.** 61 % trodde att flygtransporter har större klimatpåverkan än sjötransport, 55 % trodde att lastbilstransporter har större klimatpåverkan än sjöfart, och 73 % trodde att sjöfart har större klimatpåverkan än järnväg.

Statistik



En av tre låter varu-transporten påverka eventuellt köp



Källa: Sifo
Foto – Trygve Finkelsen

Företag som har gått över till sjöfart

Att allt fler företag, organisationer och konsumenter får upp ögonen för mer hållbara transporter är mycket positivt. Vi har valt att lyfta fram tre företag som av olika skäl valt vattenvägen.

BILTEMA LOGISTICS

Biltema Logistics lagerhåller hela Biltemas sortiment och levererar varor till 145 varuhus i Sverige, Norge, Danmark och Finland. Koncernen har en stor import från Asien och 70 procent av alla varor levereras med fartyg till hamnen i Halmstad, där även logistikverksamheten finns. Tidigare användes uteslutande lastbilstransporter för att nå varuhusen men det håller nu på att successivt förändras. Biltema har satt ett koncernövergripande mål om att minska miljöpåverkan, genom lägre utsläpp av koldioxid.

– Det är viktigt att vara med tidigt och ta fram klimatsmarta logistiklösningar. Utvecklingen går snabbt och det kommer att hända mycket inom detta område. Samtidigt löser inte ett transportslag alla behov. Därför kommer vår transportlösning även i framtiden att bli en kombination av containerfartyg, godståg och lastbilar, säger Bjarne Sandberg, vd på Biltema Logistics.

Sedan några år tillbaka används järnvägs-transporter från logistiknavet i Halmstad till Oslo. För att ytterligare minska miljöpåverkan började Biltema under våren 2019 att samarbeta med rederiet CMA-CGA om att ta sjövägen till Finland för att förse varuhusen i Helsingfors och Esbo med varor. Dessutom ser Biltema över möjligheterna att använda sjövägen till Norge för att nå ett antal butiker kring Oslofjorden. Totalt har de 15 butiker i detta område. Det kan även bli aktuellt med sjötransporter i Sverige på sikt.

– En dag mer i ledtid spelar inte så stor roll för vår del. Det som är avgörande är att varorna kommer fram på utsatt tid så att det går att

planera transporten. Det är en fördel med gods-transporter via sjöfart. På grund av trafiksituationen på vägarna är det svårt att veta exakt när en lastbilstransport kommer fram, fortsätter Bjarne Sandberg.

Biltema är intresserat av att utnyttja sjötransporter på fler sträckor, men då behövs etablerade linjer där det går att nå olika regioner. Oslofjorden är ett exempel, men även Mälardalen är intressant. Avgörande är att det finns en effektiv logistikhantering i hamnarna och att det är långsiktiga satsningar.



Foto – Biltema



Foto – Wallenius Sol

WALLENIUS SOL

Wallenius Sol är ett nytt rederi som erbjuder transporter för finsk och svensk basindustri från Bottniska viken till kontinenten och Storbritannien. Bakom satsningen står de två rederierna Wallenius och Svenska Orient Linien, SOL. Rederiet driver linjetrafik via sex hamnar i Bottniska viken, varav Husum utanför Örnsköldsvik är en av dem. De hamnar som idag ingår i infrastrukturen ligger i anslutning till de stora pappersbruken. Det finns en lång tradition att arbeta med skogsindustrin och bland kunderna finns Stora Enso, BillerudKorsnäs och Metsä Board.

I takt med att fler kunder ansluter till infrastrukturen kommer kapaciteten anpassas. Det innebär att fler hamnar och fartyg kan tillkomma.

– Vi vill ta över mer av basindustrins landtransporter genom att erbjuda en effektiv och klimatsmart linjetrafik från Bottenviken och längs Östersjökusten, säger Ragnar Johansson, vd för Wallenius SOL.

En ny kund är Wärtsilä som tänkt om när det gäller företagets logistik. Det nya samarbetet innebär en överflyttning av godstransporter till sjöfart. Istället för att inkommande godstransporter kommer från många olika håll i Europa samordnas nu dessa via en transporthub i Antwerpen. Därifrån går insatsvarorna reguljärt varje vecka till Vasa i Finland. Tillbaka till Antwerpen fraktas sedan färdiga motorer för vidare distribution ut i världen.

– Det är tydligt att det finns ett behov av den här typen av skräddarsydda lösningar i Östersjöregionen. Vi ser stora möjligheter att göra liknande lösningar även för företag i Sverige, säger Ragnar Johansson.

En stor satsning som Wallenius SOL gör är att investera i upp till fyra nya RoRo-fartyg. De nya fartygen har dubbelt så stor kapacitet som dagens, med mindre miljöpåverkan. Fartygen ska klara av svåra isförhållanden i Bottniska viken och drivas med naturgas samt ha elförsörjning i hamn. De kommer att vara förberedda för att köras med fossilfritt bränsle som biogas.

LINDBÄCKS BYGG

Byggbolaget Lindbäcks tillverkar husmoduler i trä och startade upp sin verksamhet i Piteå i början av 2018. Fabriken ligger i Haraholmen och platsen valdes mycket på grund av det sjö nära läget och möjligheten att transportera stora volymer via sjöfart. Vintertid är det därför av avgörande vikt att farleden hålls isfri. Lindbäcks har genom nära samarbete med bland annat hamnoperatören ShoreLink, Piteå Port & Hub samt Copenhagen Malmö Port drivit framgångsrika projekt.

– Det är bra att minska belastningen på vägarna och använder vi fartyg som går lastade i retur söderut istället för att gå tomma kan vi räkna hem det även i miljömässiga och ekonomiska fördelar, säger Lars Wallgren, logistikchef på Lindbäcks.

Efter den första lyckade lasten husmoduler bestämde sig Lindbäcks att satsa på sjötransport. 2019 inleddes ett samarbete med Sveaskog när ett fartyg med björkmassaved nådde Haraholmens hamn, och samarbetet följde logiken om ekonomiska och miljömässiga fördelar. Istället för att fartyget gick tomt till nästa hamn lastades husmoduler på från Lindbäcks. Hamnoperatören ShoreLink samordnade åter sjöfrakten för både Lindbäcks och Sveaskog, ett partnerskap som gynnat alla aktörer och miljön.

– Vi skickade volymer med fartyg i höstas, ett test som föll väl ut. Att transportera husmoduler med returlast med fartyg som lossat last i Piteå hamn är både ett ekonomiskt och miljömässigt hållbart alternativ, säger Lars Wallgren.



Foto – ShoreLink

... Och framtiden?

För att komma tillrätta med klimatutmaningarna har riksdag och regering tagit en rad beslut med de transportpolitiska målen och godsstrategin som överordnade klimatrampverk. En åtgärd som identifierats är att det behöver ske en förändring i Sveriges transportmix, framför allt att skapa överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjö. I det här underlaget har vi identifierat faktorer som visar varför sjöfarten är ett attraktivt alternativ till både järnväg, väg och flyg. Kapacitetsmässigt är sjöfarten överlägset järnvägen, och jämfört med väg och flyg är sjön tydligt klimatsmart och trängselreducerande. Med rätt förutsättningar kan sjöfarten dessutom vara ett effektivt och ekonomiskt riktigt val. Med ökad efterfrågan på sjöfart kan kostnadsbilden bli mer konkurrenskraftig och effektivitets- och miljövinster ännu större. Viljan från slutkonsumenter finns redan idag och är ökande, vilket bör tas tillvara av marknadskrafterna.

Flera initiativ finns för att driva utvecklingen åt rätt håll. På det politiska området finns flera åtgärder på bordet som exempelvis ekobonussystemet, en nyinrättad nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, olika miljöstyrande avgifter och tonnagebeskattning. Även i civilsamhället drivs många intressanta projekt. Ett sådant initiativ inleddes 2018 då Internationella sjöfartsorganisationen IMO satte upp målet att internationell sjöfart ska minska sina växthusgaser med 50 procent till 2050 jämfört med 2008. Ett annat exempel är det projekt som IVL Svenska Miljöinstitutet driver tillsammans med Chalmers tekniska högskola och Q3 – forum för hållbara transporter, som ska ta fram ett index för svenska godstransporters energieffektivitet. Indexet ska kunna användas både för att följa utvecklingen i transportsektorn över tid, och användas som underlag för transportinköpare som vill ställa krav på mer effektiva godstransporter. Förhoppningsvis kan detta göra det tydligare och lättare att välja ”rätt”, både som transportköpare och som konsument.

Till sist behöver även sjöfarten se sin egen del i klimatarbetet. Sjöfarten fraktar ungefär 90 procent av världshandeln mätt i volym, och är starkt kopplad till tillväxten i världsekonomin. På så vis är sjöfarten en förutsättning för världens välstånd. Men sjöfarten leder också till olika typer av miljöproblem som ska tas på allvar, och här görs mycket. Genom investeringar i fartygsflottor, ökad tillgång på fossilfria drivmedel, utveckling av teknik och innovationer samt ekonomisk-politiska styrmedel finns alla möjligheter att skapa konkurrenskraftiga och hållbara transportalternativ till sjöss, i Sverige och globalt.



18 – Rhoberazzi.

Källor

- Bergman, A. (2018). Första nationella godsstrategin presenterad. Sjöfartstidningen.
- IVL Svenska Miljöinstitutet (2019). Så minskar vi transportutsläppen – forskare berättar.
- IVL Svenska Miljöinstitutet (2019). Transportköparens roll för ökad och hållbar sjöfart.
- Kommerskollegium (2012). Handel, transporter och konsumtion – Hur påverkas klimatet?
- Larsson, K. (2016). Sjöfartens miljöpåverkan kan minskas. Havsutsikt.
- Naturvårdsverket (2018). Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter.
- Naturvårdsverket (2019). Hur kan transporterens miljöpåverkan minska?
- Naturvårdsverket (2019). Förbättrad metod för att mäta utsläpp från sjöfart. [webbplats]
- Regeringskansliet (2018). Effektiva kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi.
- Sjöfartsnärings (2019). Sjöfartsnäringens färdplan för fossilfri konkurrenskraft.
- Sjöfartsverket (2017). Årsredovisning 2017 för Sjöfartsverket.
- Trafikverket (2012). Bristanalys av transportsystemet fram till 2025 med tyngdpunkt på kapacitet och effektivitet.
- Trafikverket (2019). Uppföljning av regeringens godstransportstrategi 2019.
- Trafikverket (2018). Handlingsplan för svensk sjöfart.
- Trafikverket (2015). Sjöfart - Underlagsrapport till Inriktningsunderlag 2018-2029.
- Trafikanalys (2019). Regeringens godstransportstrategi – uppföljning 2019. (Rapport 2019:5)
- Transportstyrelsen (2017). Det här är Transportstyrelsen. [Broschyr]
- Transportstyrelsen (2017). Uppföljning av den svenska sjöfartsmarknaden efter införandet av SECA-direktivet.



Foto: omslag – Pley



SJÖFARTSVERKET

601 78 NORRKÖPING

0771-63 00 00

sjofartsverket@sjofartsverket.se