

Sjöfartsdagen 2026



Sjöfartsdagen 2026

Moderator: Niclas Härenstam,
kommunikationsdirektör Sjöfartsverket



Agenda

Inledning

Generaldirektör Erik Eklund, Sjöfartsverket

Marknadsspaning och behov av nya isbrytare

Elin Swedlund, transportansvarig, Skogsindustrierna

Fredrik Backman, rederidirektör, Sjöfartsverket

Förändringar i lotsprocessen

Anna Norinder, affärsdirektör, Sjöfartsverket

Anders Alestam, affärsområdeschef Lotsning, Sjöfartsverket

Lansering av portalen "Välj Sjöfart"

Björn Garberg, nationell samordnare inrikes sjöfart, Trafikverket

Kristofer Andrén, Seadivce AB

Ca 10:15 Fika

Drönanvändning i klimatets tjänst

Sofi Holmin-Fridell, miljöstrateg, Sjöfartsverket

Öresund Nordens Hourmuz?

Patrik Oksanen, strategisk rådgivare

Stefan Lundqvist, militär lärare, Försvvarshögskolan

Paneldebatt om det spända läget i Östersjön

Patrik Oksanen, strategisk rådgivare

Stefan Lundqvist, militär lärare

Pehr Johansson, enhetschef försvar och beredskap,

Länsstyrelsen Västra Götaland

Carl Carlsson, skydd och beredskap, Svensk Sjöfart

Inledning

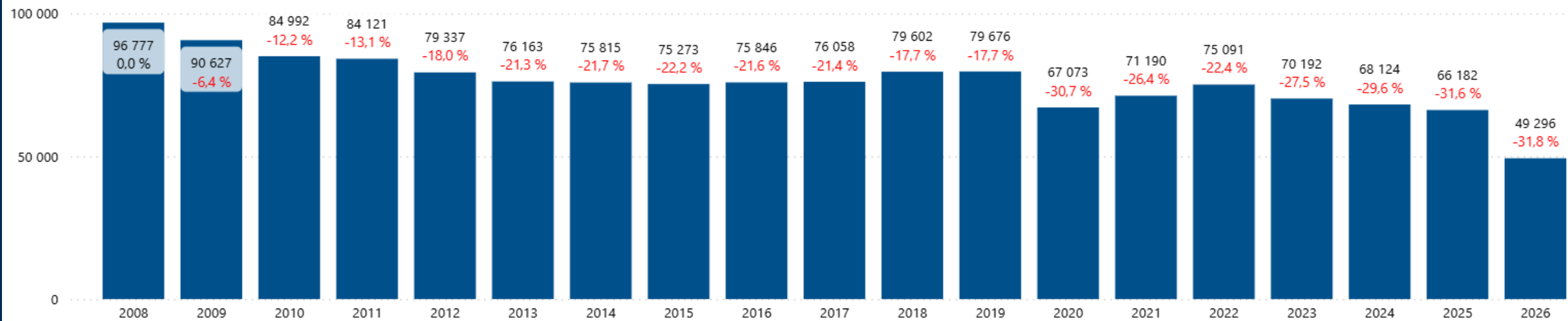
Generaldirektör Erik Eklund, Sjöfartsverket

Erik Eklund

Generaldirektör

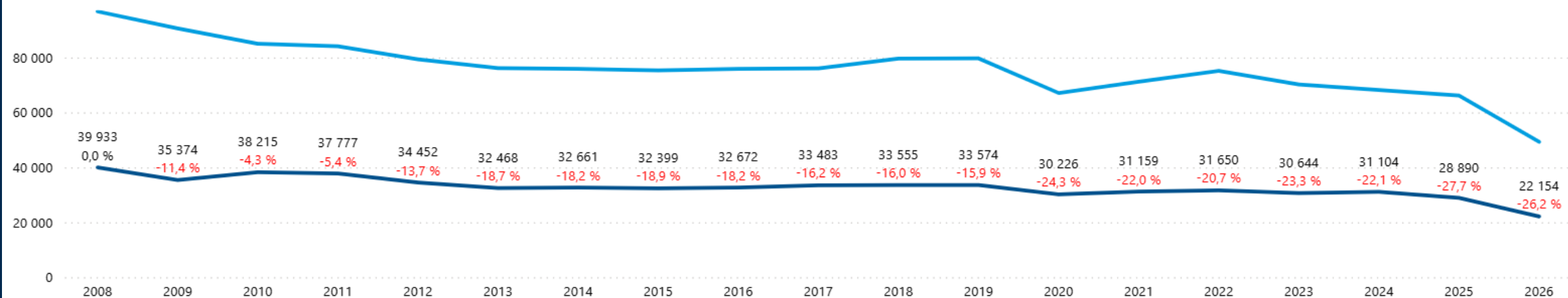


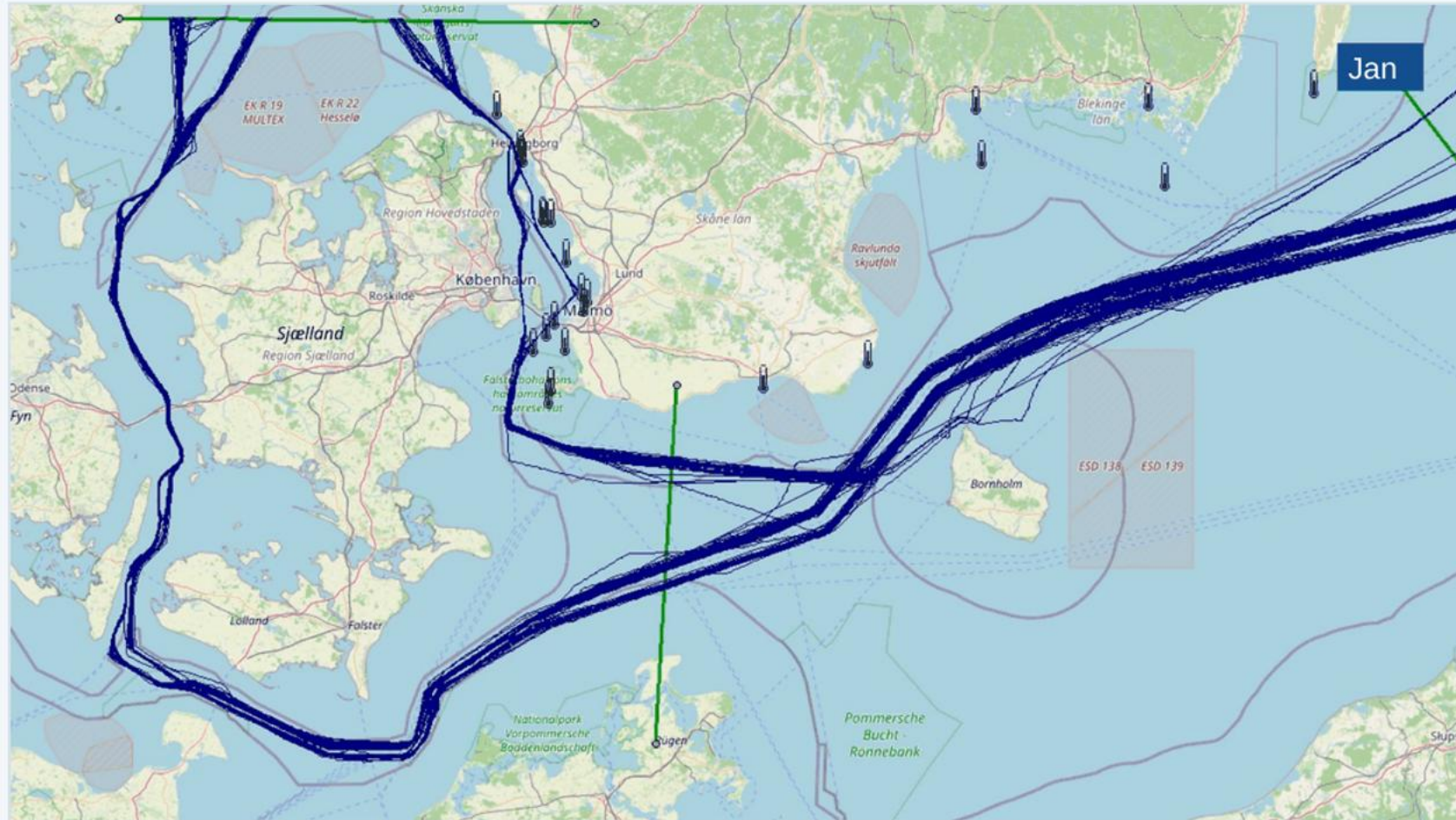
Deklarerat antal anlöp över tid (förändring jmf med 2008)



Lotsbeställningar (förändring jmf med 2008)

● Antal Lotsbeställningar ● Deklarerat antal anlöp

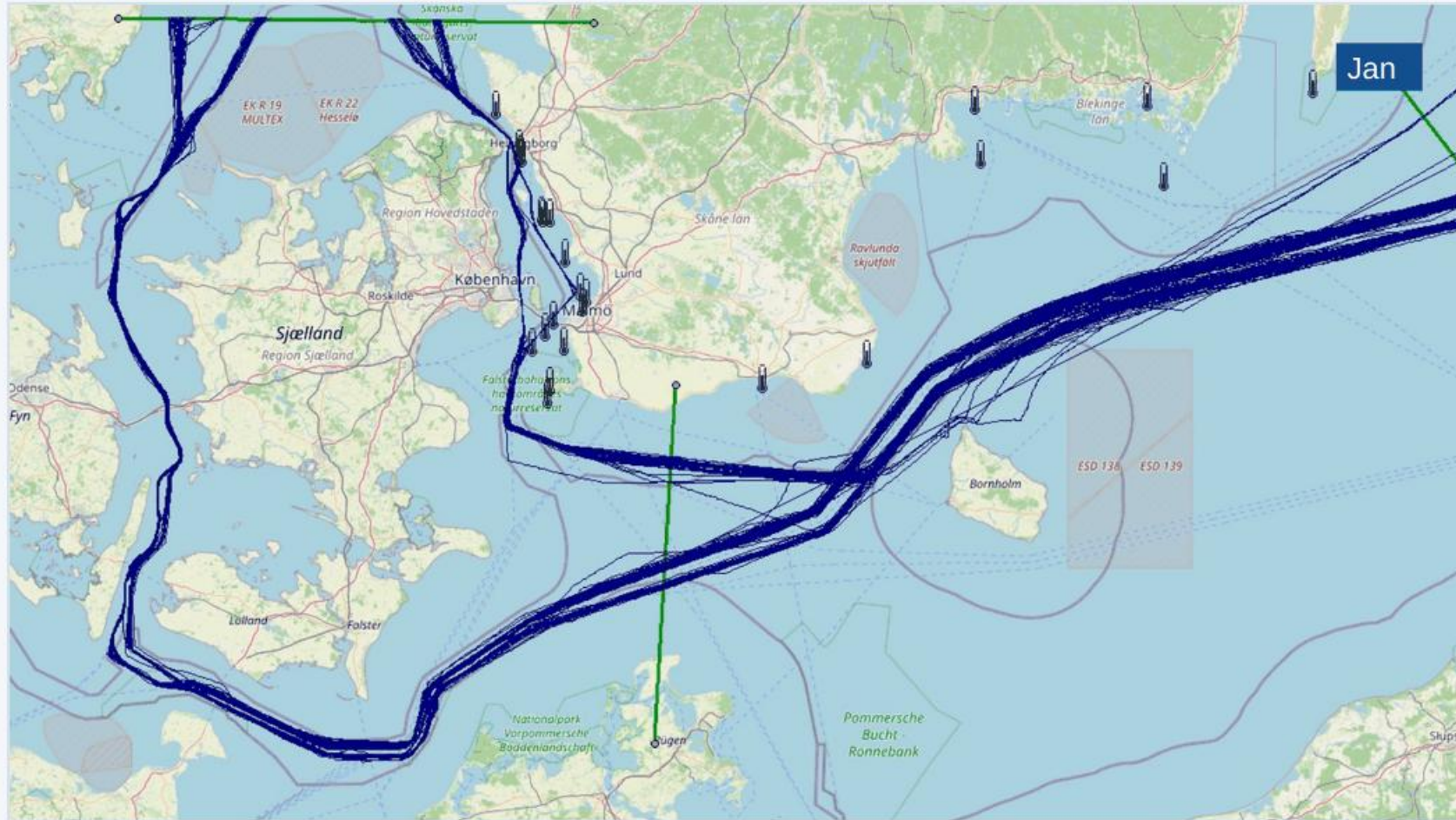




Andel söder om Bornholm

2026





Andel söder om Bornholm

2026



Sjöfartsverkets strategi 2027-2030

Robust och hållbar leveransförmåga



Projektstatus

- Infrastruktur
- Fartygsutveckling
- Digitala tjänster







Marknadsspaning och behov av nya isbrytare

Elin Swedlund, transportansvarig, Skogsindustrierna

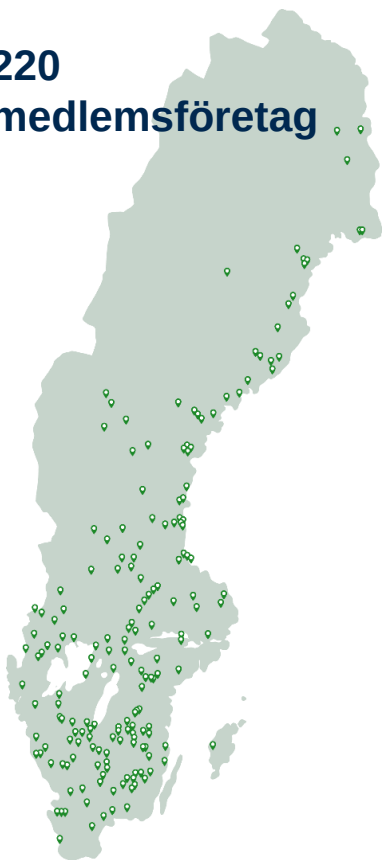
Fredrik Backman, rederidirektör, Sjöfartsverket



Industrin – vårt bästa försvar

Elin Swedlund,
Transportansvarig
Skogsindustrierna

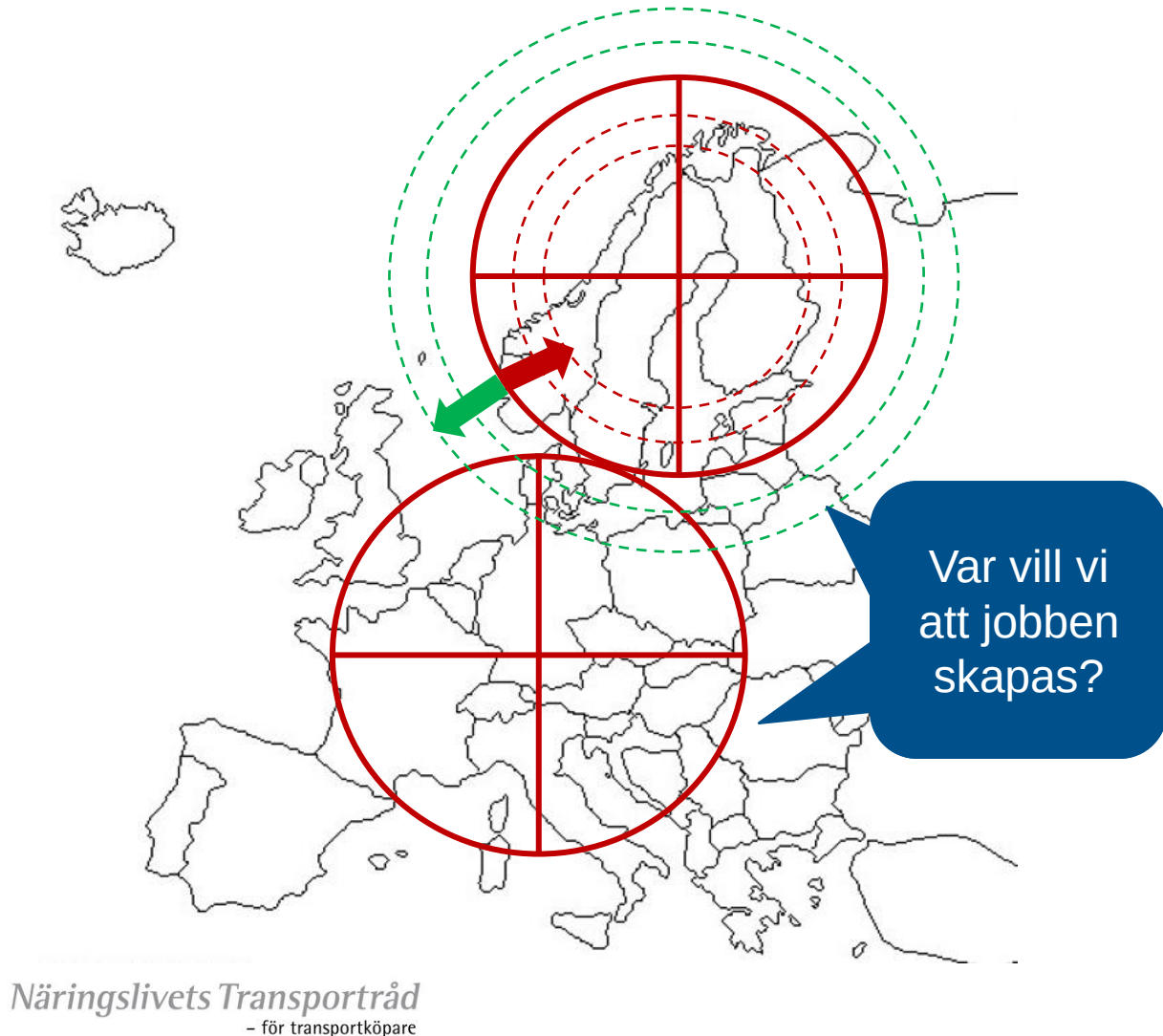
220
medlemsföretag



Bioekonomi;
Fossilfria förnybara produkter
tillverkade i Sverige och ersätter
fossila alternativ.



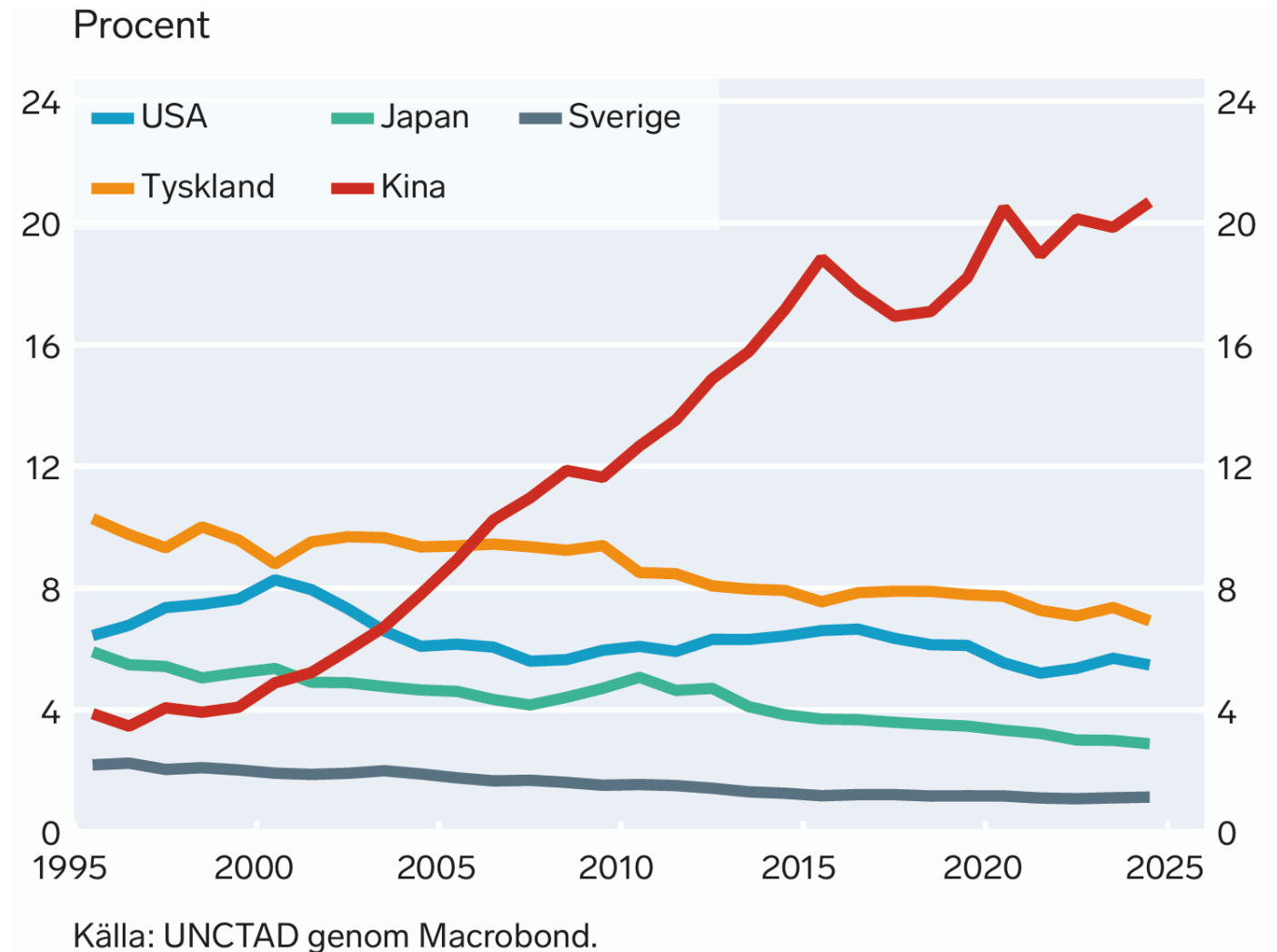
Sveriges långa transportavstånd gör transportpolitiken viktig



- Svenska & finska företag beroende av båt till Europa = extra kostnad i form av:
 - Bränsle
 - FuelEU Maritime
 - ETS
 - Farledsavgifter
 - Lotsavgifter
 - Isbrytning - underhållsskuld
- Digitalisering, regelförenklingar och ökad produktivitet ökar vår konkurrenskraft
 - Muddring till 15 meter, 60 000 ton och ladd-el i alla hamnar till 2030

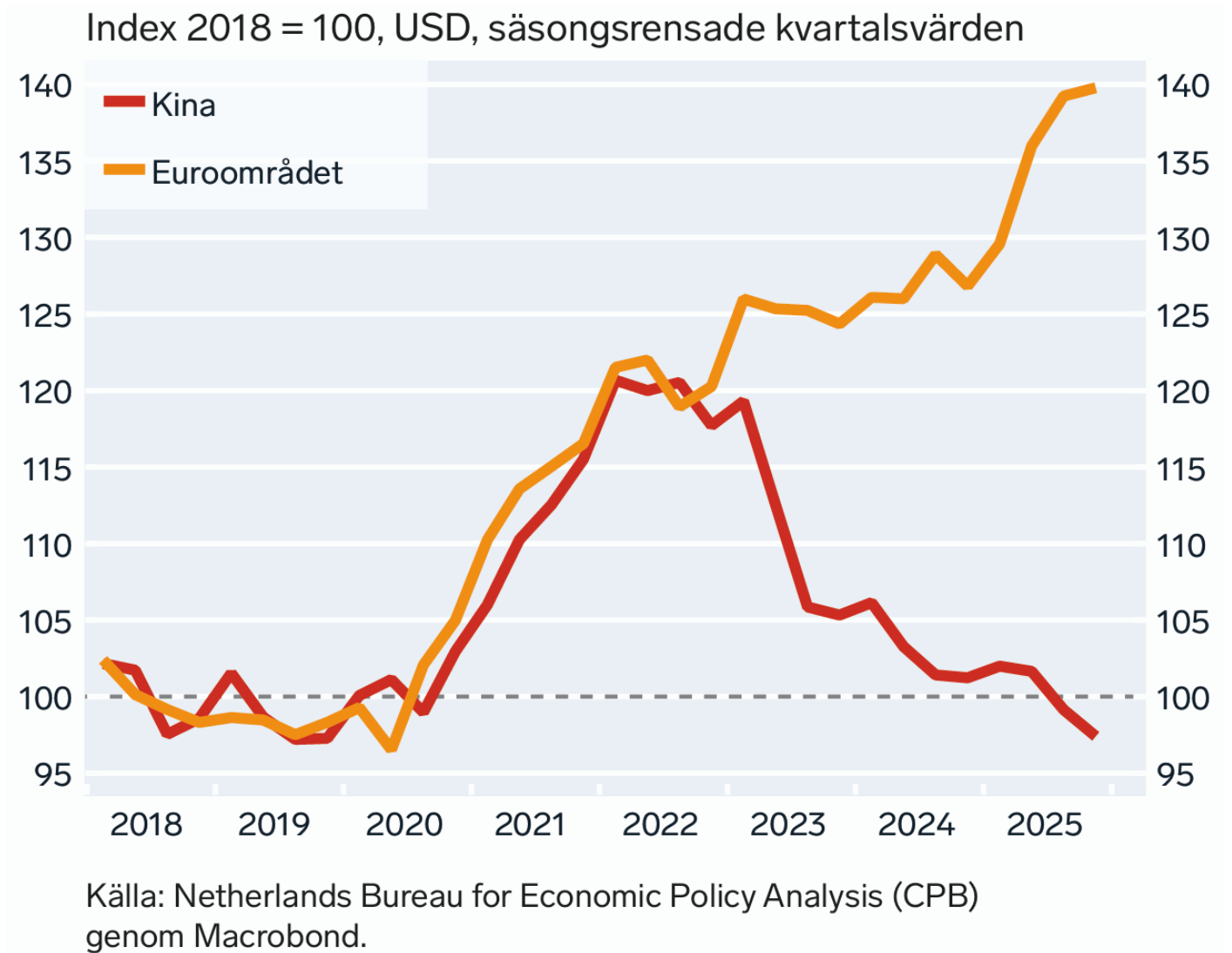
Den första kinachocken

- Andel av global export av tillverkade varor



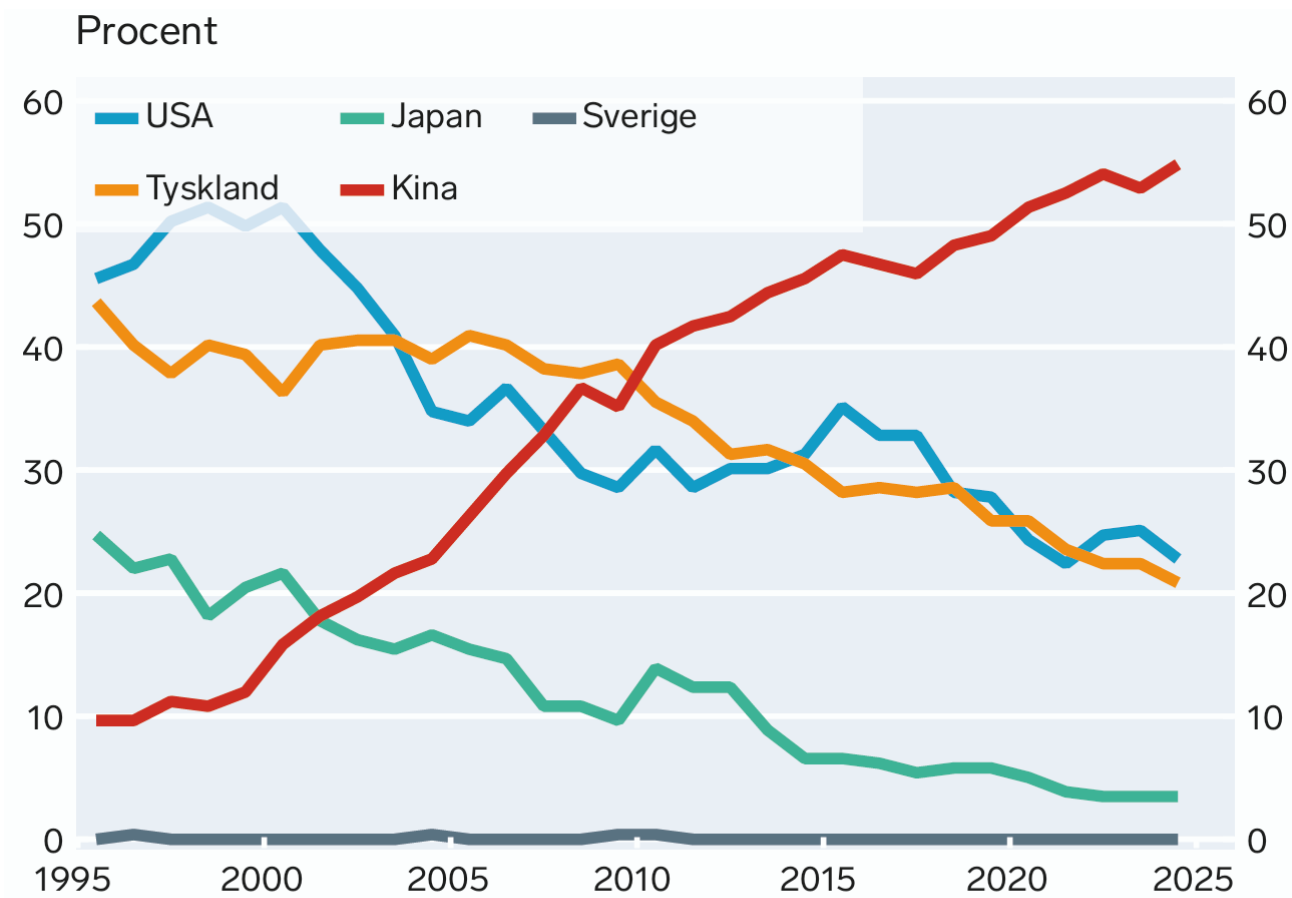
Den andra kinachocken

- Varuexportpriser
- *Europe risks falling into the trap of producing “less quality for more money”!*



Det är svårt för europeiska länder att bygga upp välfärd när importen överstiger exporten

- Andel produktgrupper där export marknadsandelen överstiger 10 procent
- *"Made in China 2025"* lanserades 2015 som Kinas övergripande industripolitiska strategi

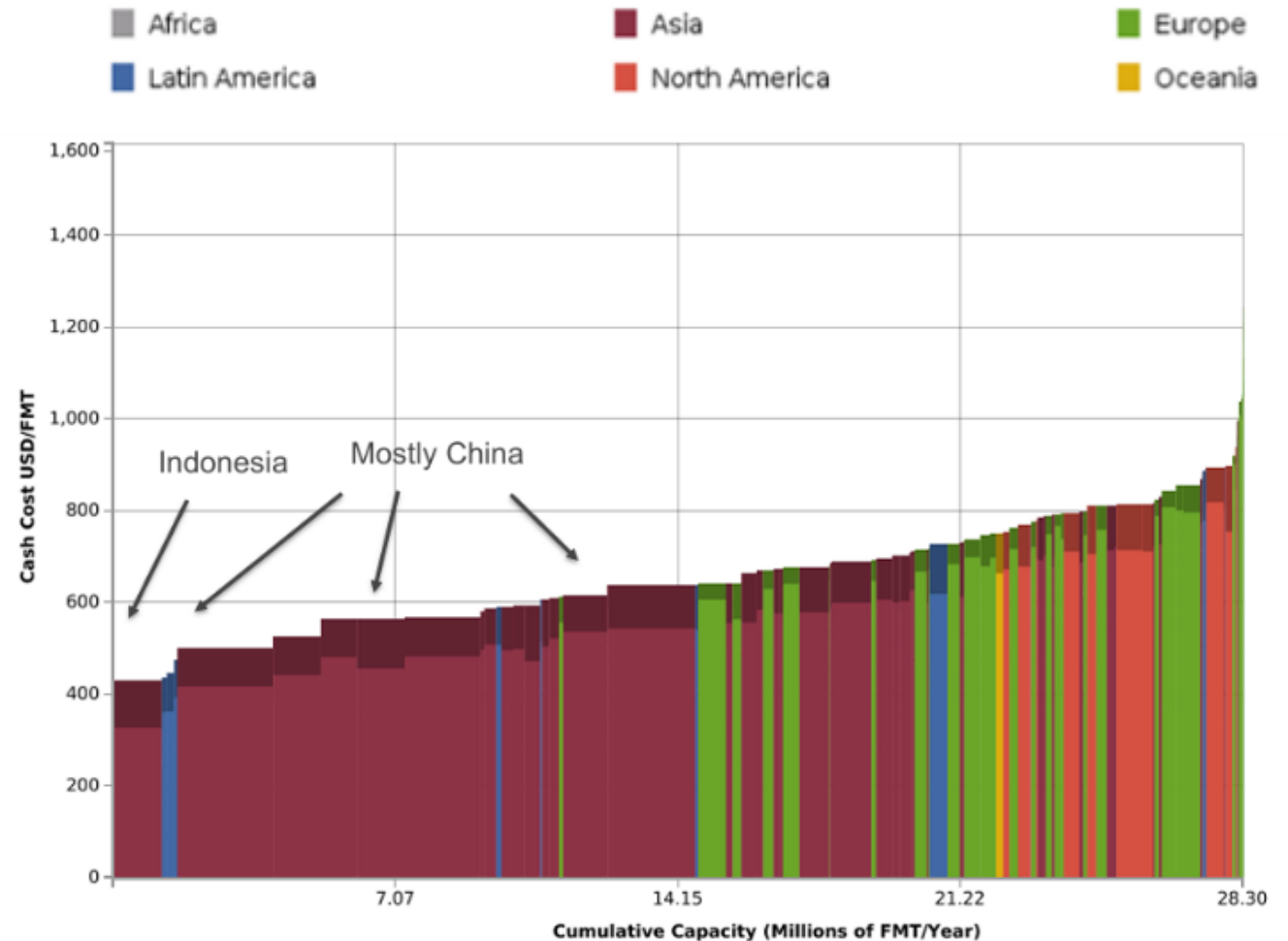


Anm.: Totalt omfattas 259 produktgrupper.

Källor: UNCTAD och egna beräkningar.

Exempel från skogsindustrin: Kostnad per ton förpackningskartong – leverans till Rotterdam

- Rörliga kostnader i USD för att producera och leverera ett ton förpackningskartong till Rotterdam i kvartal 4 2025 från olika regioner
- Ex på Svenska producenter:, Stora Enso, Billerud, Metsä Board
- De rörliga kostnaderna inkluderar råmaterial (dvs fibrer), energi, arbetskraft, kemikalier, övrigt material mm + leveranskostnader.



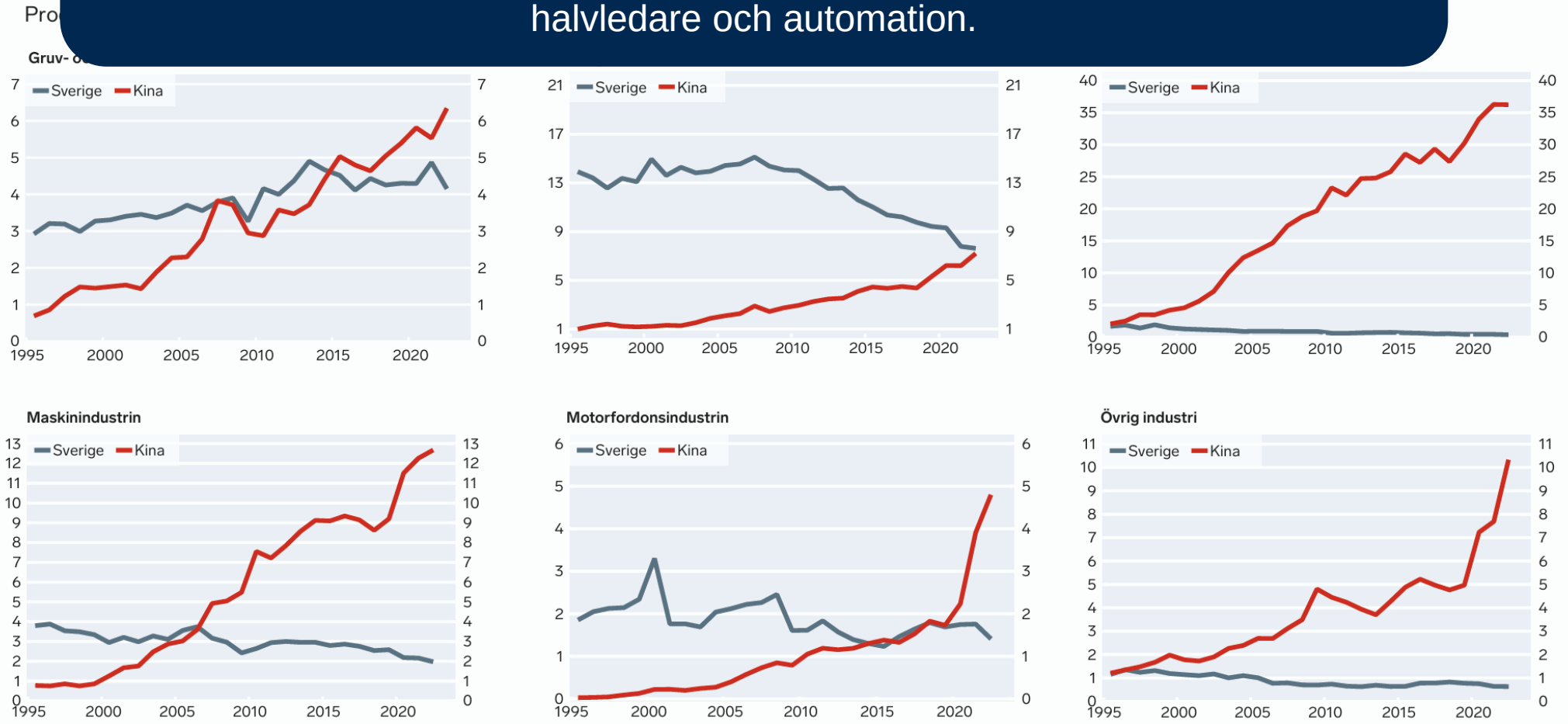
Source: Fastmarkets

Hur Sveriges insatsvaror har

Nyligen offentliggjorde Kina sin nya femårsplan för perioden 2026–2030.

Planen signalerar en fortsatt och intensifierad satsning på avancerad industri, innovation och teknologisk självförsörjning, med prioriterade områden som AI, halvledare och automation.

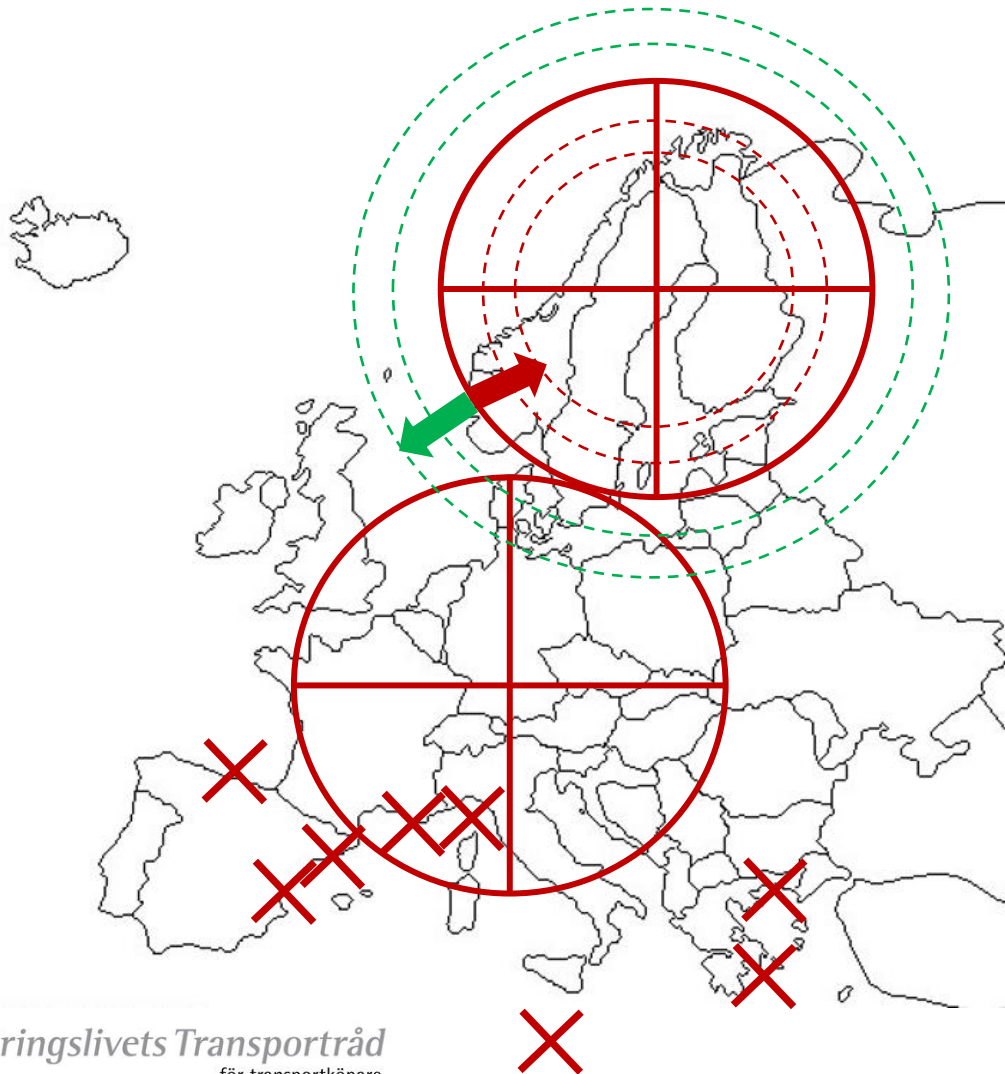
- Tysk import av industriella insatsvaror.
- Diagrammen visar marknadsandelar i olika branscher.



Anm.: Sveriges och Kinas andel av Tysklands totala importerade förädlingsvärde från olika delar av industri. Industrien omfattar branschgrupperna B och C enligt ISIC Rev. 4; gruv- och stålindustrin (B07, C24–C25), skogsindustrin (C16–C17), elektronikindustrin (C26), maskinindustrin (C28) och motorfordonsindustrin (C29).

Källa: OECD (TiVA).

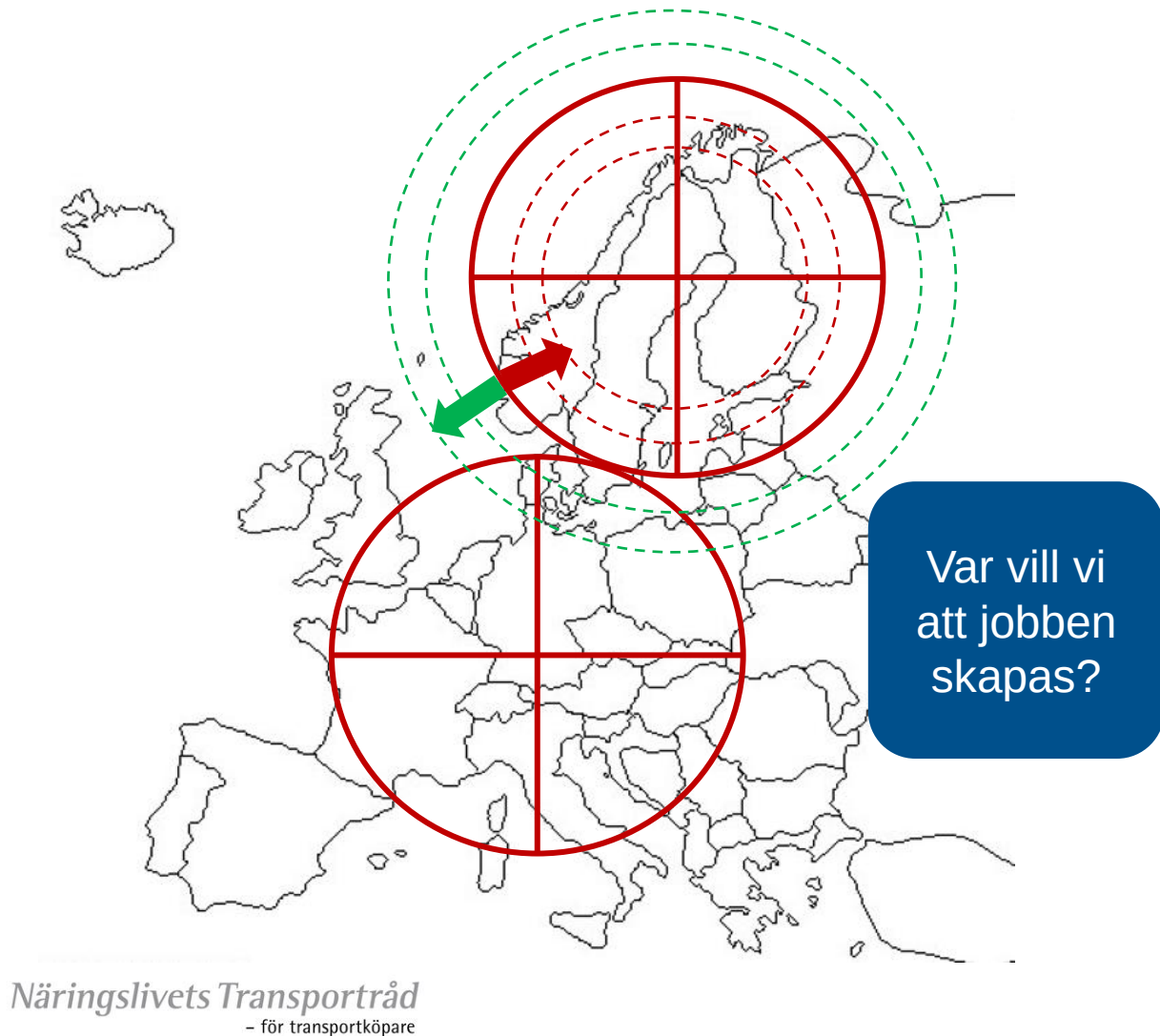
Kinesiska staten äger och investerar i Europeiska hamnar



- Grekland: Pireus, Thessaloniki
- Italien: Malta, Vado Ligure
- Frankrike: Marsielle-Fos
- Spanien: Valencia, Bilbao, Tarragona

- Vilka farleds- och lotsavgifter betalar kinesiska företag i COSCO-hamnar?

Sveriges långa transportavstånd gör transportpolitiken viktig



- Svenska & finska företag beroende av båt till Europa = extra kostnad i form av:
 - Bränsle
 - FuelEU Maritime
 - ETS
 - Farledsavgifter
 - Lotsavgifter
 - Isbrytning - underhållsskuld
- Digitalisering, regelförenklingar och ökad produktivitet ökar vår konkurrenskraft
 - Muddring till 15 meter, 60 000 ton och ladd-el i alla hamnar till 2030



Fredrik Backman

Rederidirektör



Projekt Ny Isbrytare

Fakta om isbrytaren ARC 130

- Namn: TBD
- Fartygskategori: A
- Byggare: HD Hyundai Heavy Industries
- Byggstart: 2026
- Planerad leverans: hösten 2029
- Uppdragsgivare: Sjöfartsverket

Huvuddimensioner

- Längd: 126 m
- Bredd: 28 m
- Rännbrädd: 32 m
- Effekt: 22 MW

[illegible]

Finlands nya isbrytare

Fakta om isbrytaren Aino

- Namn: Aino
- Fartygskategori: B+
- Byggare: DNY Finland /Helsingforsvarvet
- Byggstart: 2027
- Planerad leverans: Hösten 2029
- Uppdragsgivare: Finlands Trafikledsverk

Huvuddimensioner

- Längd 96 m
- Bredd 24 m
- Rännbrädd 25 m
- Effekt 10,5 MW



Investeringsplan Isbrytare Sjöfartsverket

Investeringsplan för Isbrytare				År											Bortom
Isbrytarfartyg	Åtgärd	Klass	Finansiering	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	planperioden
ARC130 (IB2020)	Nybyggnation	A	Nationell plan												
Atteklass 1	Tas ur drift	A													
Ny isbrytare	Nybyggnation	Motsvarande Atte	Nationell plan, medel fördelat på två fartyg												
Atteklass 2	Tas ur drift	A													
Ny isbrytare	Nybyggnation	Motsvarande Atte	Nationell plan, medel fördelat på två fartyg												
Atteklass3	Tas ur drift	A													*
Oden	Livstidsförlängning	A	Ligger med i SjöVs investeringsplan												Skall utredas ytterligare
Idun	Livstidsförlängning	C	Ligger ej i investeringsplanen efter 2035												
Ale	Ska ersättas**	D	Ligger ej i investeringsplanen												
Ny isbrytare	Ev. utökning av numerär	A	Ligger med i SjöVs investeringsplan												Skall utredas ytterligare
Produktion	* kan troligen bibehålla ett Attefartyg utanför planperioden med hjälp av delar från de andra samt mindre belastning med nya Aklassisbrytare														
Upphandling	** bereonde på när nya slussar i Trollhättan tas i drift.														
Förstudier mm															
Driftsättning															
Avyttring/torrläggning															



Anna Norinder

Affärsdirektör



Lotsning i utveckling

Sjöfartsverkets lotsar hjälper fartyg att komma säkert in till svenska hamnar. Målet är att lotsningen ska vara tillgänglig, pålitlig och ha ett rimligt pris längs hela kusten.

28 880

lotsningar 2025



Målet för vårt uppdrag

Målet med för lotsningen är en effektiv, hållbar och behovsanpassad verksamhet som ökar sjösäkerheten, miljösäkerheten och tillgängligheten för handelssjöfarten



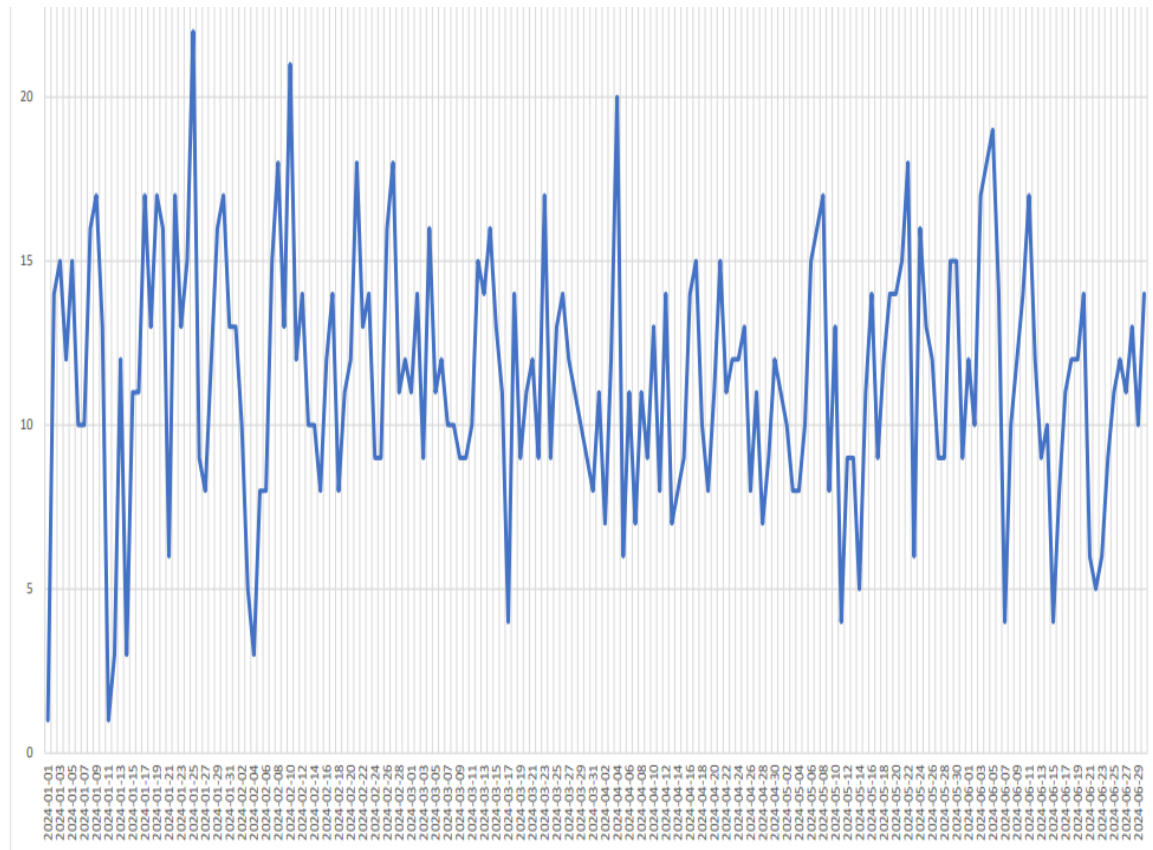
Utmaningar med dagens lotsningstjänst

- Vid trafikanhopningar, störningar och i det rådande säkerhetsläget är flexibiliteten i dagens system alltför begränsad
- Det råder ojämnbelastning mellan stationer och dagar, samtidig över och underkapacitet
- Många lotsbåtar är till åren
- Rekrytering är svårt i vissa områden
- Kostnaderna behöver anpassas till trafik och intäkter
- Det finns idag stora skillnader mellan olika lotsområden och stationer vilket gör att dagens system är svårt att planera och optimera

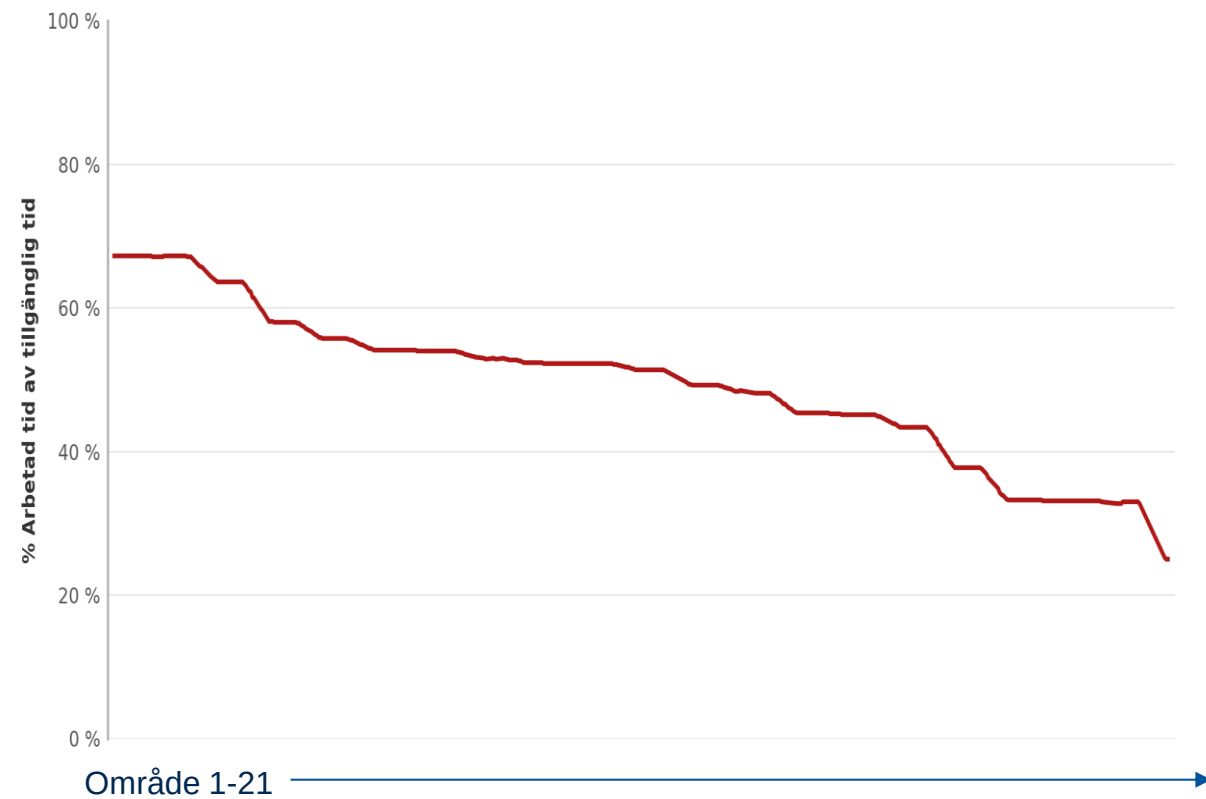


Viktiga datapunkter

Kapacitet och trafikflöden



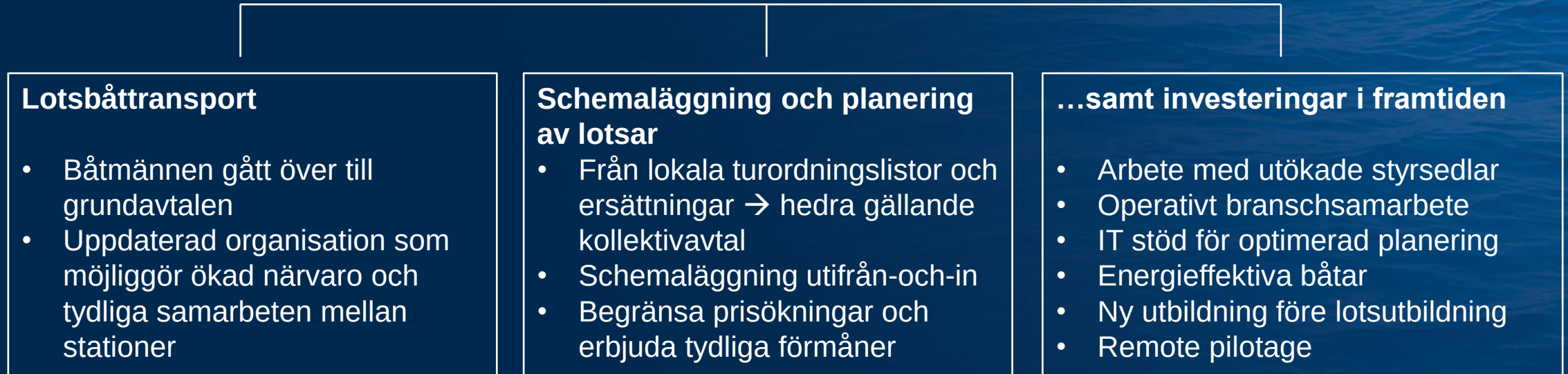
Arbetad tid av tillgänglig tid (2025)



→ Lotsningen behöver
utvecklas



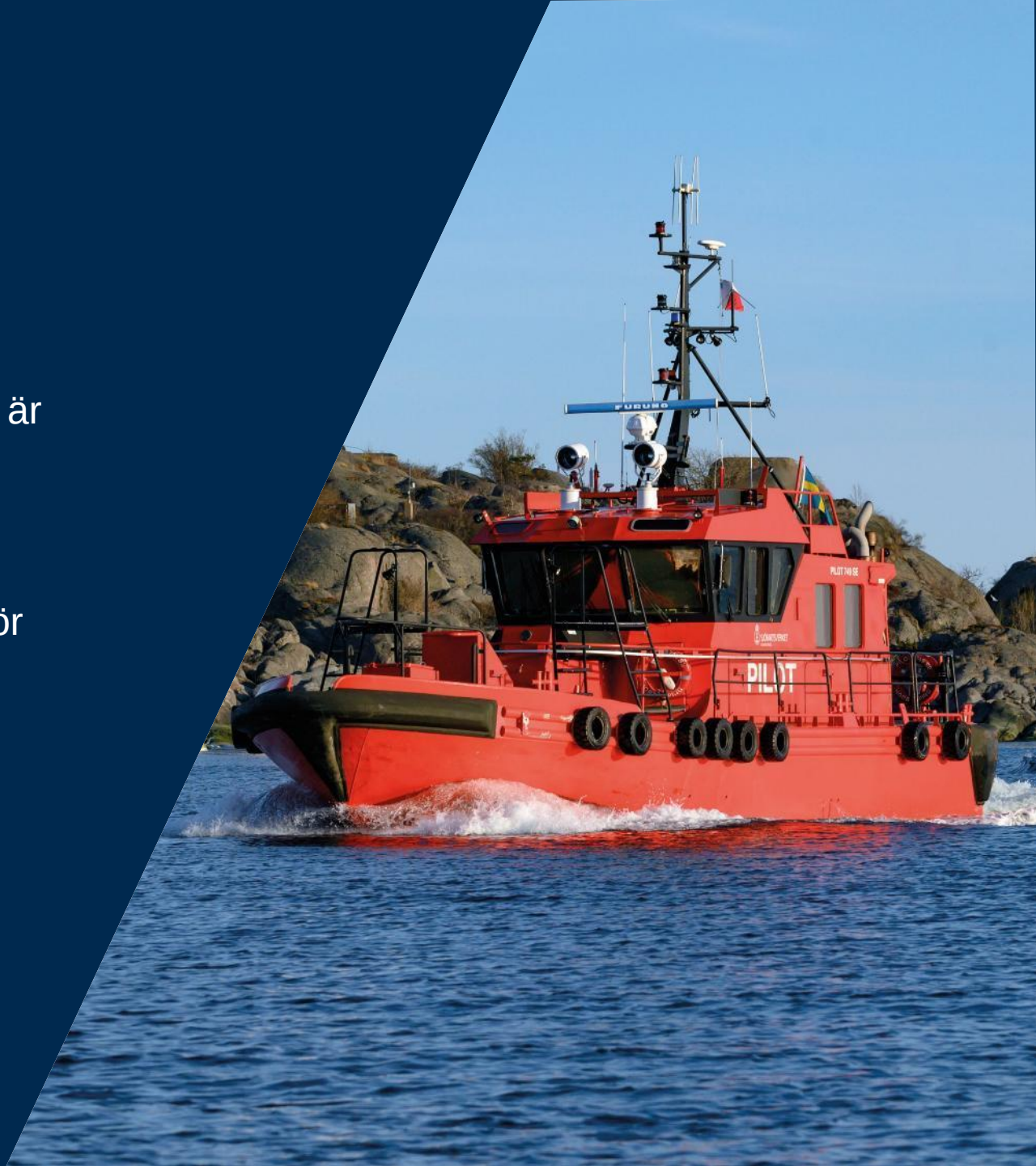
Aktuella utvecklingsområden



Bättre förutsättningar att möta branschens behov med större flexibilitet, använda våra resurser mer effektivt och bidra till Sveriges beredskap.

Lotstransport

- Större flexibilitet, både ur ett verksamhets-, bransch- och beredskapsperspektiv.
- Vi slår ihop stationer i vissa områden. Syftet med det är att besättningarna ska kunna ta lotsningar inom ett större område och därmed vara mer tillgängliga för trafiken.
- Syftet är också att säkerställa bättre förutsättningar för planering kring arbete och vila



Lotsning

- En gemensam grund med transparens i arbetssätt och system.
- Ett rättvist och ensat arbetssätt med gemensamma tolkningar och förhållningssätt utifrån kollektivavtalet.
- Enklare planering i och mellan lotsplaneringscentralerna → bättre planerade uppdrag.
- Redundans och större möjlighet till utveckling.



Samtidigt som vi arbetar stenhårt med att få det fundamentala i ordning utvecklar vi för framtiden

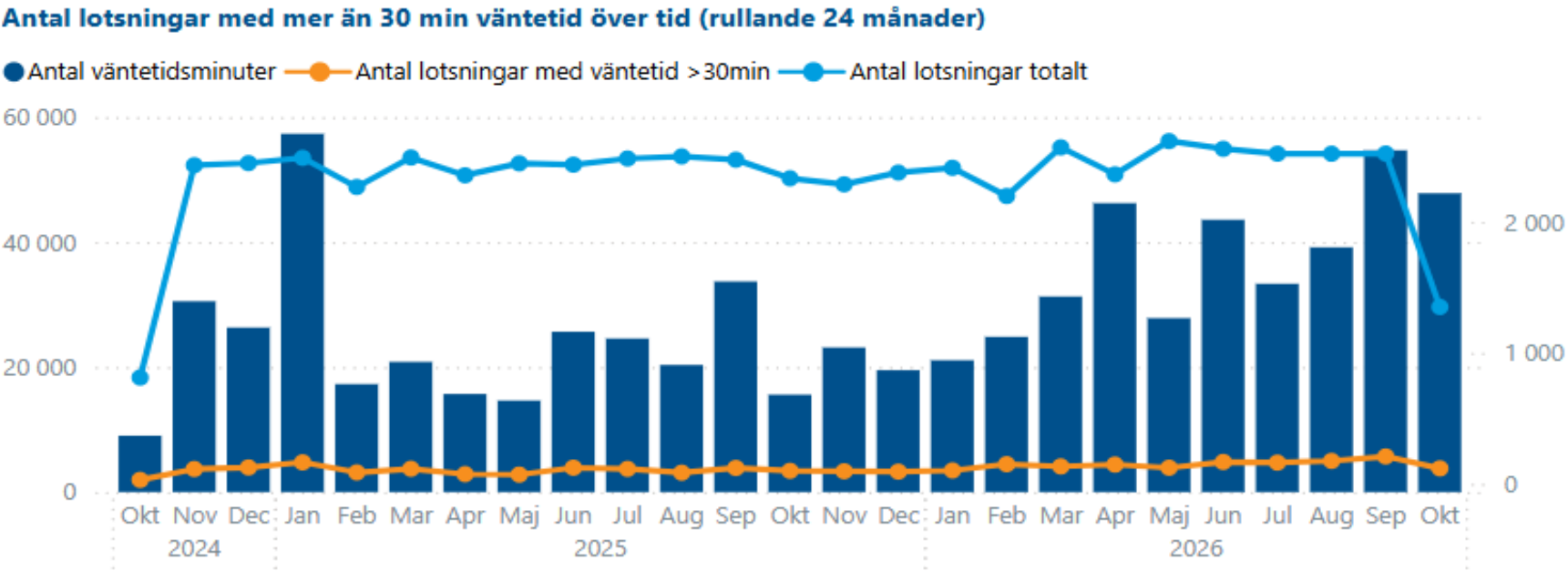
- Arbete med utökade styrsedlar
- Operativt branschsamarbete
- IT stöd för optimerad planering
- Ny utbildning före lotsutbildning
- Remote pilotage



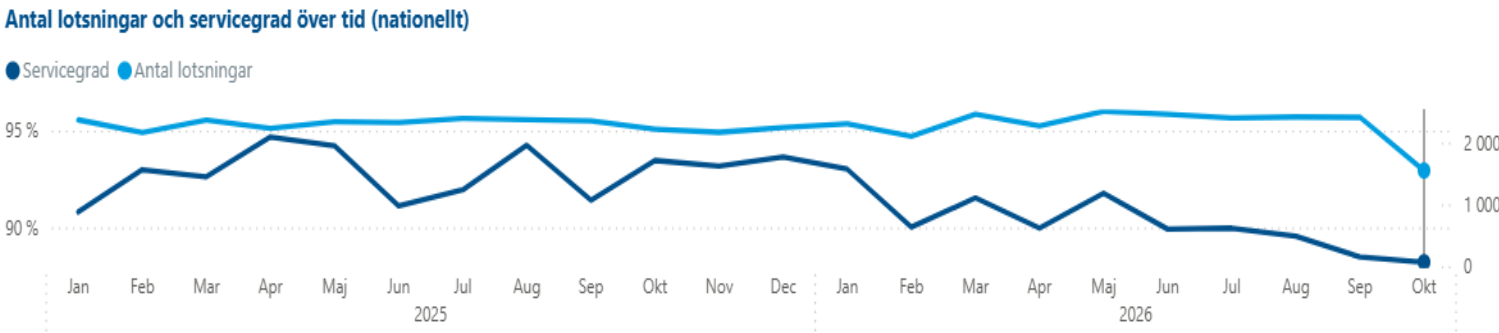
Hur påverkas branschen och hur har det gått hittills?



Väntetid över tid



Servicegrad över tid





Välj Sjöfart

Björn Garberg, nationell samordnare inrikes sjöfart, Trafikverket

Kristofer Andrén, Seadvice AB



Din resa till sjöfarten börjar här

Med Välj sjöfart vill vi underlätta för de företag och myndigheter som arbetar med sjöfart eller som köper sjötransporter. Vi vill också synliggöra sjöfarten som transportalternativ.

[Om Välj sjöfart →](#)



Att starta sjöfart

Sjöfarten kan avlasta våra vägar och järnvägar och bidra till en bättre miljö och framkomlighet i land. Mer sjötransporter lägger också grunden för energieffektiva och hållbara transportlösningar, med kapacitet att möta framtidens transportbehov.

[Starta sjöfart →](#)



Att driva sjöfart

För att driva sjöfart måste en mängd praktiska saker fungera. Man behöver ha koll vilka regler som gäller för driften och vilka uppgifter som ska rapporteras till myndigheterna.

[Driva sjöfart →](#)



Att köpa sjöfrakt

Den som köper sjötransporter behöver känna till vilka begrepp som används och vilka villkor som gäller. Med bättre kunskap och rätt verktyg blir det lättare att bedöma om sjöfrakt kan vara ett intressant transportalternativ.

[Köpa sjöfrakt →](#)

Fikarast



Drönanar användning i klimatets tjänst

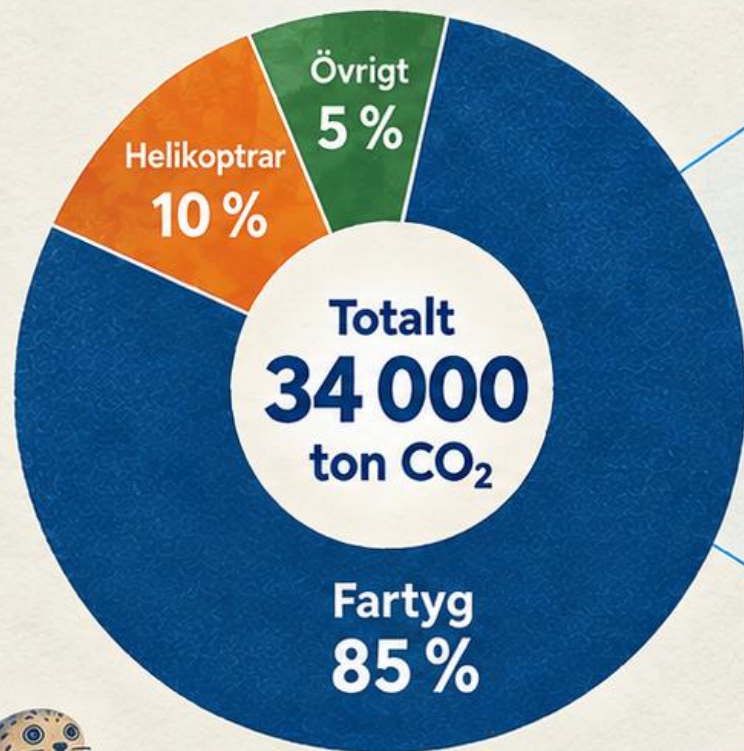
Sofi Holmin-Fridell, miljöstrateg, Sjöfartsverket



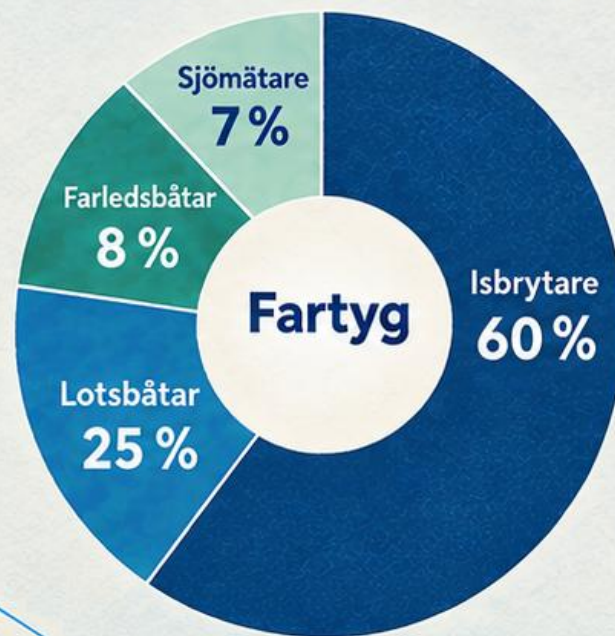


Sjöfartsverkets utsläpp av koldioxid

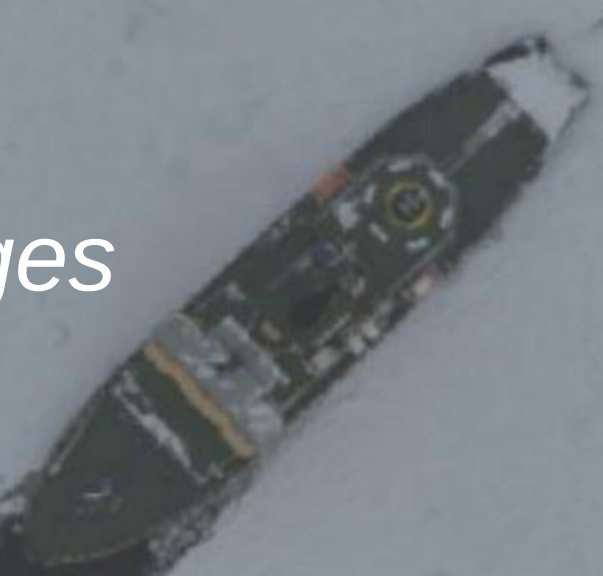
Total: 34 000 ton CO₂



Fartyg – fördelning av utsläpp



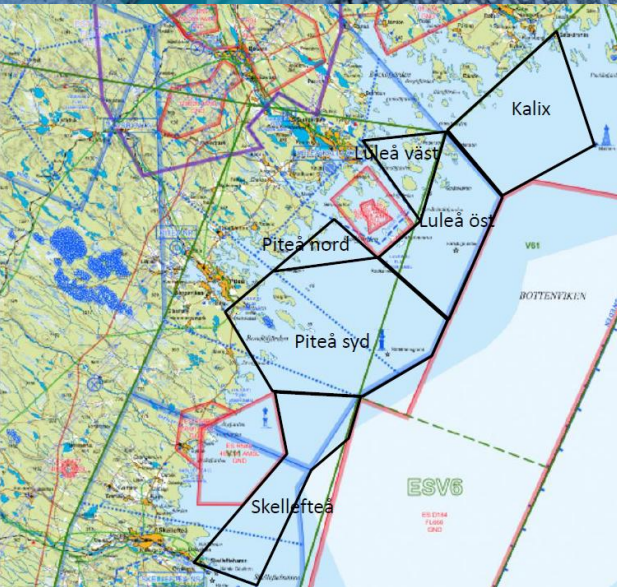
*Sjöfartsverket ska, i linje med Sveriges
klimatmål, vara fossilfria 2045*





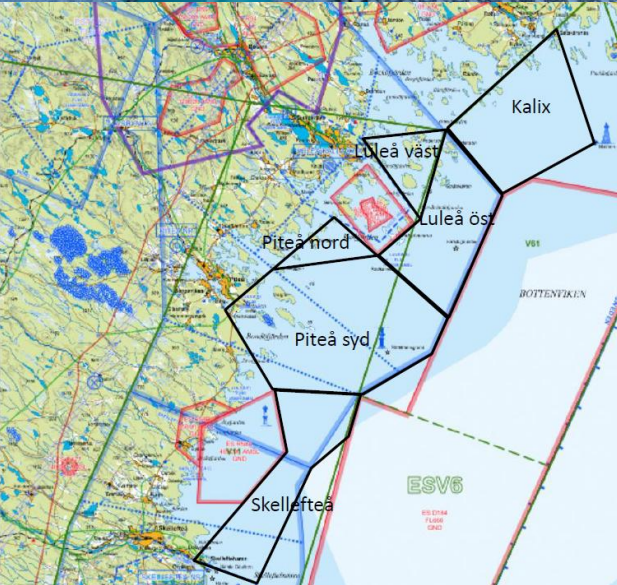
Isrekognosering med drönare

- Minskar isbrytarnas bunkerförbrukning och sparar tid
- Kompletterande planeringsstöd
- Stora krav på drönaren, piloter och tillstånd



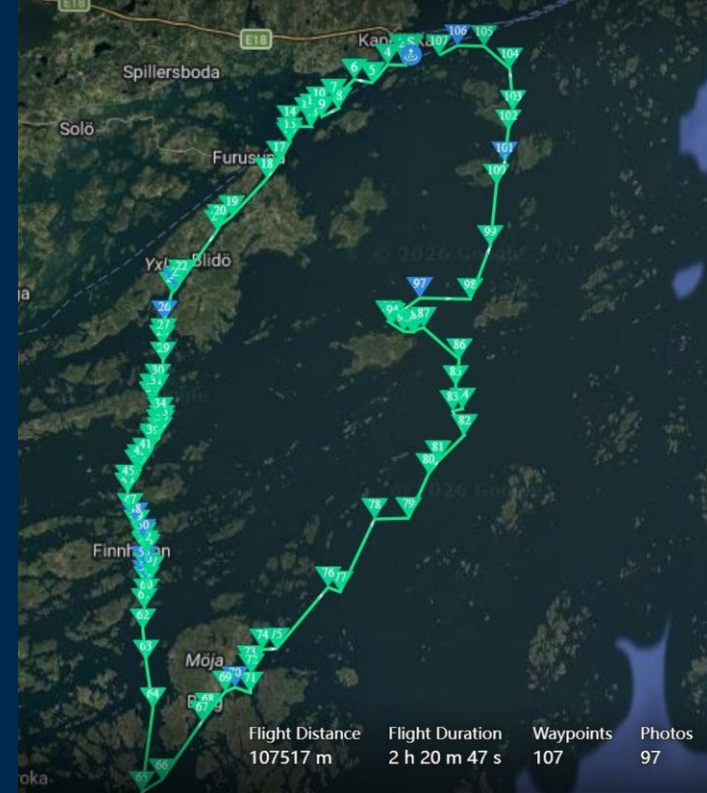
Bunkerbesparingar

- Resultat 2025/2026
 - Fem turer med drönare
 - Minskad bunkerförbrukning med ca 70 m³
- Scenarioberäkning
 - Nio insparade resor
 - Minskad bunkerförbrukning med 110-170 m³
 - Motsvarar ca 2% av isbrytarflottans utsläpp, 9% av Atles utsläpp

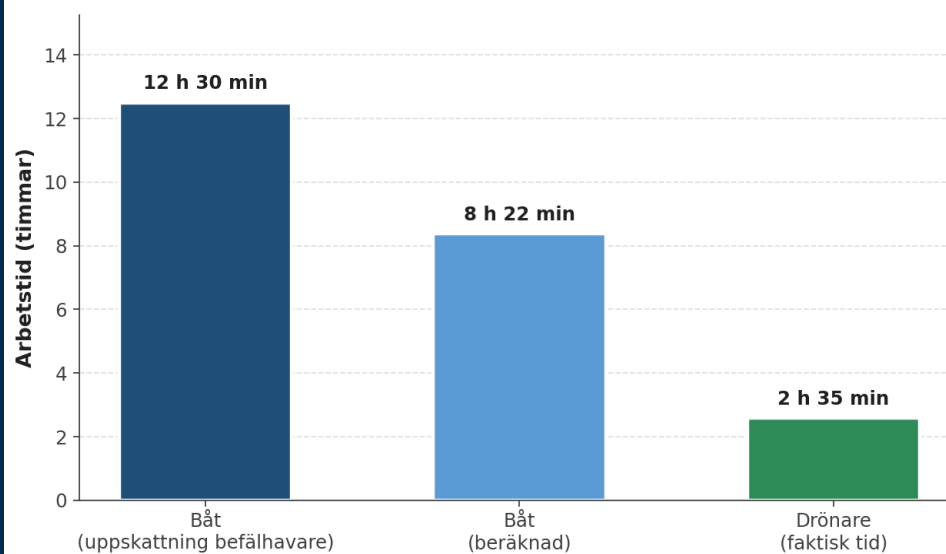




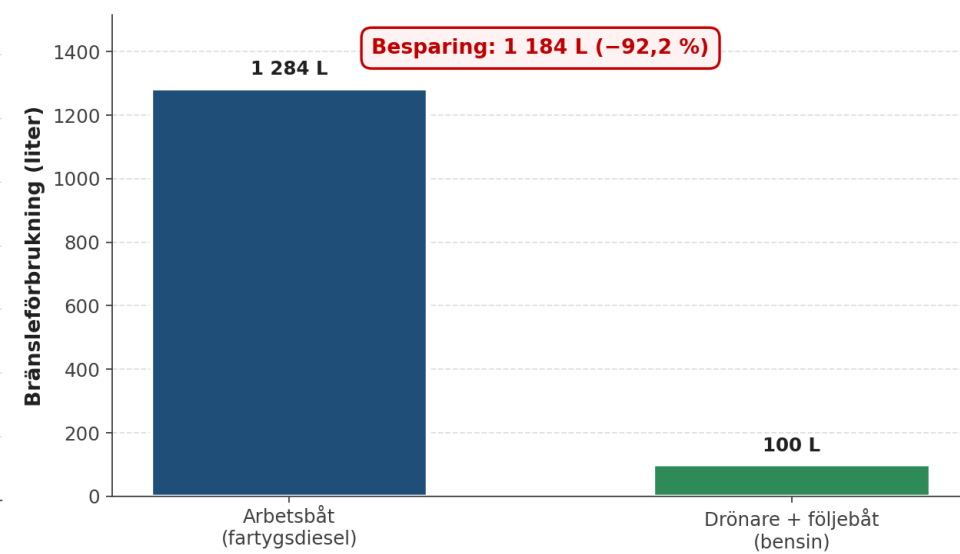
Drönare i farledsunderhåll



Arbets tid per uppdrag



Bränsleförbrukning per uppdrag



Framtiden

- Ett nytt arbetsverktyg för många
 - Sektorisering av fyrar, inspektion av fyrar in- och utvändigt, tunga lyft av installationsmaterial, undervattensinspektioner
- Lätt att testa och utvärdera
- Många vinster
 - Kan med rätt användning förändra arbetssätt och minska utsläpp, frigöra tid och underlätta arbetsmiljön





Patrik Oksanen

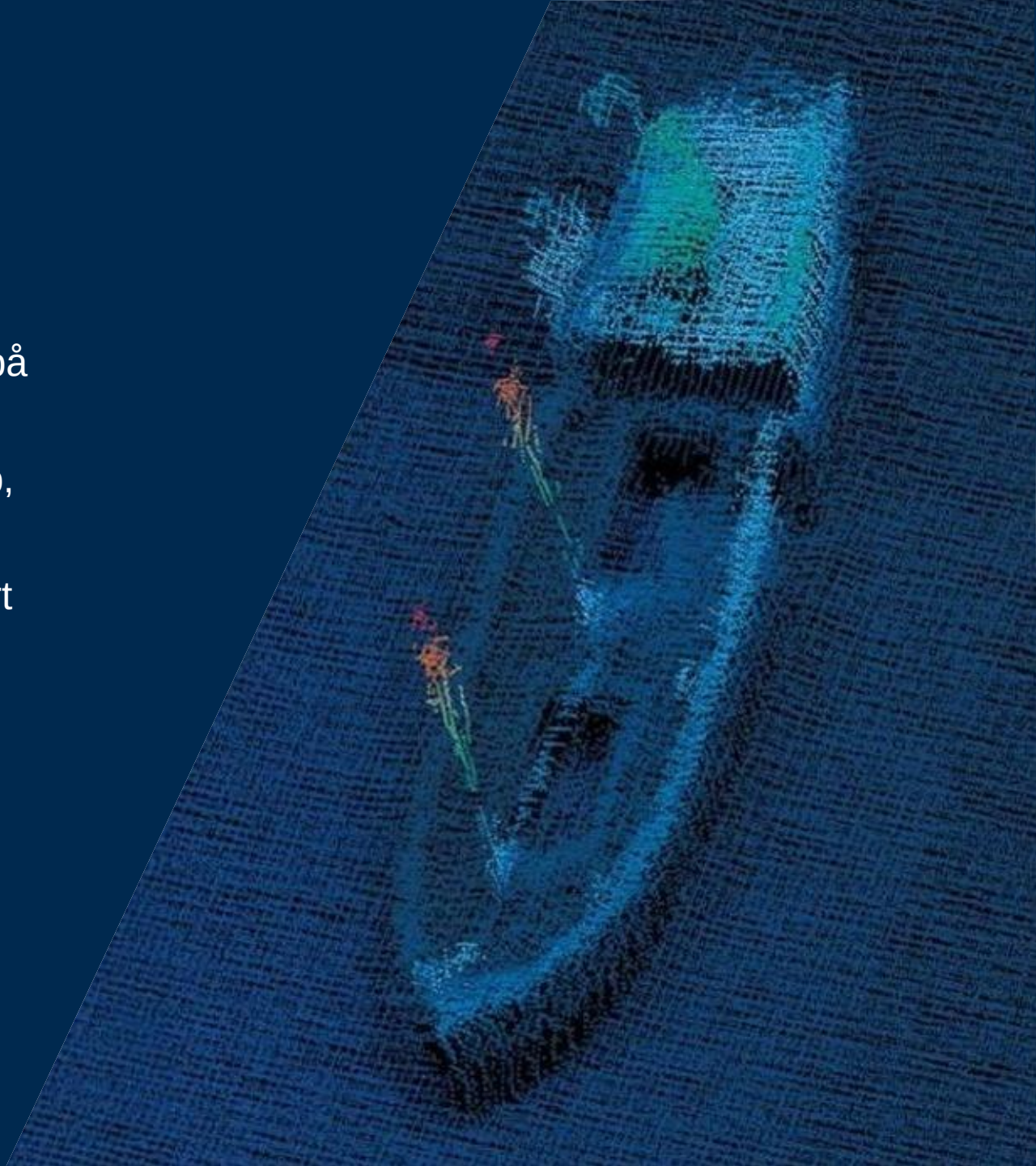


Stefan Lundqvist



Paneldiskussion

- Patrik Oksanen, strategisk rådgivare
- Stefan Lundqvist, kommendörkapten och forskare på Försvarshögskolan
- Pehr Johansson, enhetschef försvar och beredskap, Länsstyrelsen Västra Götaland
- Carl Carlsson, skydd och beredskap, Svensk Sjöfart





Erik Eklund

Generaldirektör



Sjöfartsdagen 2026

