

TSS
2021-2360

Kalkylen måste gå ihop

En rapport om rederiers syn på sina finansierings-
möjligheter i arbetet för en grönare sjöfart

© Transportstyrelsen

Avdelningen Sjö- och luftfart
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSS 2021-2360
Författare Malin Ekeström och Erika Persson
Månad År Juni 2021

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Sammanfattning

Det finns tydliga politiska ambitioner om att sjöfarten ska minska sina utsläpp av växthusgaser och frågan om hur omställningen ska finansieras är central. Det är av stor vikt att Transportstyrelsen, som regelgivande myndighet, har förståelse för rederiers förutsättningar. För att få en tydligare bild av svenska rederiers finansieringsmöjligheter i arbetet för en mer klimatvänlig sjöfart har Transportstyrelsen intervjuat femton rederier om deras syn på dessa.

De ekonomiska och finansiella hinder som rederierna möter i arbetet för en grönare sjöfart grundar sig i dagsläget främst i att alternativa drivmedel och investeringar i fartyg och utrustning med hög miljöprestanda är betydligt dyrare än konventionella motsvarigheter. Dessutom saknas en vilja bland transportköpare att betala mer för grönare transporter. Kalkylen går helt enkelt inte ihop.

Den största potentialen att minska sina utsläpp har rederier när de ersätter gamla fartyg med nya. Investeringar i nya fartyg kostar ofta hundratals miljoner kronor, och det är ännu dyrare att investera i fartyg med hög miljöprestanda. Flera av rederierna pekar på att detta resulterar i att det krävs ett större lånebelopp för investeringar i grönare fartyg, vilket åtminstone initialt leder till högre kapitalkostnader. Eftersom långivarna har begränsningar i hur stor del av fartyget som rederiet får belåna, blir även summan som rederiet måste lägga in själva större om de bygger ett fartyg med högre miljöprestanda.

Ombyggnation av fartyg är också ett sätt att minska sjöfartens klimatavtryck, inte minst för att ta tillvara på befintligt tonnage under hela dess livstid. Flera av rederierna som deltagit i studien menar dock att det sällan är lönsamt att göra större ombyggnationer på befintligt tonnage, särskilt på äldre fartyg. Mindre tekniska justeringar verkar dock vara mer vanligt förekommande.

Många rederier arbetar också med andra åtgärder för att minska utsläppen, vilka brukar kallas för operativa åtgärder. Det handlar exempelvis om att sänka farten. Rederierna som deltagit i studien menar att dessa åtgärder generellt inte innebär några investeringskostnader och ofta är lönsamma då de leder till minskad kostnad i och med minskad bränsleåtgång. Några rederier ger dock exempel på när dessa åtgärder leder till att andra kostnader ökar, till exempel för att transporttiden blir längre.

Rederierna som har deltagit i studien menar att den höga investeringskostnaden för ny- och ombyggnationer för att nå minskade utsläpp inte i tillräckligt hög grad kompenseras genom exempelvis lägre

avgifter eller bättre lånevillkor. Dessutom är de ekonomiska incitamenten att byta till alternativa drivmedel eller framdrivningsmetoder i dagsläget låga.

Flera av rederierna pekar på att det är de själva som bär en stor del av den ekonomiska risken för utvecklingsarbetet inom sjöfarten, till skillnad från operatörer inom andra trafikslag. Det, kombinerat med att det råder stor ovisshet om vilken teknik och vilket drivmedel som kommer att gälla i framtiden, medför en ännu högre risk. Det skapar en tröskel för att våga testa nya lösningar.

Sedan finanskrisen har utbudet av lånekapital blivit mindre, i takt med att affärsbankerna har minskat sin exponering mot sjöfarten. Det är främst mindre rederier som upplever svårigheter att få tillgång till skuldfinansiering.

Ett annat sätt för rederier att finansiera gröna satsningar kan vara genom stöd från utomstående aktörer. Den största möjligheten till sådant stöd finns i dagsläget genom Klimatklivet. Flera av rederierna som deltagit i studien menar dock att detta endast kan täcka en mycket liten del av deras kostnader för omställning.

Sammanfattningsvis visar studien att rederierna behöver stärkta finansieringsmöjligheter och större ekonomiska incitament för att arbetet med att ställa om sjöfarten ska ta fart. Det behövs också högre krav på minskade utsläpp för att skapa en jämn spelplan och höja lägstanivån. Dessutom behövs mer kunskap om hur den framtida gröna sjöfarten ser ut.

Transportstyrelsen kan bidra genom att arbeta för att frågan om hur rederier ska finansiera uppfyllandet av nya krav finns med redan i ett tidigt skede av regelgivningsprocessen. Eftersom sjöfarten i hög grad regleras internationellt är det framförallt inom det internationella arbetet som myndigheten kan påverka utformningen av framtida regler.

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
INNEHÅLL.....	5
1 INLEDNING	7
1.1 Bakgrund.....	7
1.2 Syfte och frågeställningar	7
1.3 Metod.....	8
1.4 Avgränsningar	9
2 BYGGA NYTT.....	10
2.1 Störst potential för minskade utsläpp	10
2.2 Finansiering av nya fartyg.....	10
2.3 Ekonomiska och finansiella hinder för att bygga nytt	12
2.3.1 Dyrare att bygga fartyg med hög miljöprestanda	12
2.3.2 Bristande ekonomiska incitament att byta drivmedel	13
2.3.3 Gröna investeringar premieras inte	14
2.3.4 Redaren bär den ekonomiska risken.....	14
2.3.5 Ovisshet kring framtiden	15
2.3.6 Svårare att få lån sedan finanskrisen	15
2.3.7 Pandemin har kortsiktigt påverkat gröna satsningar	16
3 BYGGA OM BEFINTLIGA FARTYG	17
3.1 En viktig pusselbit.....	17
3.2 Finansiering av ombyggnationer	17
3.3 Ekonomiska och finansiella hinder för ombyggnationer	18
3.3.1 Gröna investeringar premieras inte	18
3.3.2 Redaren bär den ekonomiska risken.....	18
3.3.3 Ovisshet kring framtiden	19
3.3.4 Bristande ekonomiska incitament att byta drivmedel	19
4 ARBETA OPERATIVT	20
4.1 Många rederier arbetar med detta.....	20
4.2 Finansiering av operativa åtgärder.....	20
4.3 Ekonomiska och finansiella hinder för operativa åtgärder.....	21
4.3.1 Redaren bär den ekonomiska risken.....	21
4.3.2 Kan leda till ökade kostnader	21
4.3.3 Bristande incitament att blanda in alternativa drivmedel	22
5 REDERIERNAS SYN PÅ MÖJLIGA VÄGAR FRAMÅT	23
5.1 Skapa en jämn spelplan	23
5.2 Stärka rederiers kreditmöjligheter	23
5.3 Stärka möjligheterna till gröna stöd	25

5.4	Skapa ekonomiska incitament	25
5.5	Bygg mer kunskap.....	26
5.6	Samverka mer	27
6	SAMMANFATTANDE KOMMENTARER	29
6.1	Större än sjöfarten	29
6.2	Transportstyrelsens bidrag	29
	REFERENSER	31
	BILAGA 1. INTERVJUFRÅGOR – REDERIER.....	34

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Det finns tydliga politiska ambitioner – både nationellt och internationellt – om att sjöfarten ska minska sina utsläpp av växthusgaser. Exempelvis satte den internationella sjöfartsorganisationen IMO år 2018 upp målet om att den internationella sjöfarten ska minska sina växthusgasutsläpp med åtminstone 50 procent till 2050 jämfört med 2008 års nivåer (IMO, 2019).

För att uppnå klimatmålen och göra sjöfarten grönare kan rederier arbeta på olika sätt. De kan bygga nya fartyg med högre miljöprestanda, bygga om befintliga fartyg, och arbeta med en rad åtgärder som inte kräver ny- eller ombyggnation, så kallade operativa åtgärder. Valet av drivmedel spelar också en stor roll för att göra sjöfarten mer klimatvänlig.

Tidigare rapporter har visat att omställningen till en grönare sjöfart försvåras av en rad olika hinder, så som bristande tillgång till alternativa drivmedel, bristande infrastruktur i hamnar, samt tekniska och säkerhetsmässiga utmaningar. Därutöver finns en rad finansiella och ekonomiska faktorer som försvårar omställningen.

Hur omställningen ska finansieras är en central fråga i arbetet för en mer klimatvänlig sjöfart. Generellt innebär alternativa drivmedel och investeringar i fartyg och utrustning med hög miljöprestanda högre kostnader jämfört med konventionella alternativ. Samtidigt finns det en ovilja bland transportköpare att betala mer för grönare transporter, vilket har lyfts tidigare av bland andra Styhre et al. (2019).

Detta medför svårigheter för rederierna att få lönsamhet i åtgärder för att ställa om, vilket gör att arbetet för att uppnå klimatmålen riskerar att fördröjas.

Det är av stor vikt att Transportstyrelsen i sitt arbete som regelgivande myndighet har kännedom om och förståelse för rederiers förutsättningar. Därför såg myndigheten ett behov av att undersöka rederiers upplevelser och erfarenheter av sina möjligheter att finansiera omställningen till en mer klimatvänlig sjöfart.

1.2 Syfte och frågeställningar

Denna rapport syftar till att undersöka och beskriva svenska rederiers¹ finansieringsmöjligheter i arbetet mot en mer klimatvänlig sjöfart. Syftet ska uppnås genom att besvara följande frågeställningar:

¹ Rederier med säte i Sverige, eller med en betydande del av sin verksamhet till och från svenska hamnar, oavsett flottans flaggtillhörighet.

- Hur finansierar svenska rederier omställningen till en mer klimatvänlig sjöfart?
- Vilka är de största ekonomiska och finansiella hindren för omställning till en mer klimatvänlig sjöfart, enligt svenska rederier?
- Hur anser svenska rederier att deras finansieringsmöjligheter kan stärkas för att möjliggöra en mer klimatvänlig sjöfart?

1.3 Metod

För att uppnå syftet med studien genomfördes intervjuer med totalt 15 rederier inom olika segment. De rederier som intervjuades inom ramen för studien presenteras i tabellen nedan.

Tabell 1. Rederier som deltagit i intervjustudien

Segment	Rederi
Tankrederier	Donsötank, Ektank, Furetank och Wisby tankers
Container- och torrlastrederier	Ahlmark Lines AB och Erik Thun AB
Rororederier	Svenska Orient Linien AB och Wallenius Wilhelmsen
RoPaxrederier	Stena Line, TT-Line AB, Rederi Eckerö och Forsea AB
Skärgårdsrederier	Ventrafiken, Ressel Rederi AB och AB Göteborg – Styrsö skärgårdstrafik

Kriteriet för att vara med i studien var att antingen ha säte i Sverige eller bedriva en betydande del av verksamheten till och från svenska hamnar. Urvalet gjordes med målet att få med rederier dels från de fem segmenten som beskrivs i tabellen ovan, dels av olika ekonomisk storlek.

18 rederier tillfrågades och 3 tackade nej eller återkopplade inte.

Resultatet från intervjuerna har sammanställts och analyserats på en övergripande nivå i rapporten utan att namnge rederier.

Dessutom genomfördes bakgrundsintervjuer med representanter från Svenska skeppshypotek, Trafikverket och Svensk Sjöfart.

Med hänsyn till pandemin genomfördes samtliga intervjuer via Skype. Två intervjuer genomfördes på engelska. Svaren från de intervjuer som

genomfördes på engelska har i efterhand översatts till svenska av utredningsgruppen.

Utöver de intervjuer som gjorts inom ramen för studien har litteraturstudier i form av tidigare forskning, rapporter och statistik använts för att besvara frågeställningarna.

1.4 Avgränsningar

Rapporten har avgränsats till rederier med säte i Sverige, eller med en betydande del av sin verksamhet till och från svenska hamnar, oavsett flottans flaggtillhörighet. Vidare har rapporten avgränsats till rederiernas syn på ekonomiska och finansiella hinder och möjliga lösningar. Intervjustudien har avgränsats till ett fåtal aktörer från varje utvalt segment (se tabell 1).

Rapporten har fokuserat på åtgärder som är direkt kopplade till framdriften av fartyget. Fartygets utsläpp beror också på faktorer som inte är direkt kopplade till framdriften av fartyget, exempelvis konstruktion av hytter och kök. Dessa lämnas utanför studien.

2 Bygga nytt

Den största potentialen att minska sina utsläpp har rederier när de ersätter gamla fartyg med nya. Detta har slagits fast av bland andra Ce Delft (2021) och bekräftas av de rederier som Transportstyrelsen har intervjuat inom ramen för denna studie.

2.1 Störst potential för minskade utsläpp

När ett nytt fartyg designas kan hela konstruktionen anpassas för att fartyget ska bli så energieffektivt som möjligt. Här spelar faktorer så som skrov- och propellergeometri, skrovkonstruktion, framdrivningsmaskineri, hjälpmaskiner, värmeåtervinning och lasthanterings utformning in för hur energieffektivt fartyget blir (Energimyndigheten, 2017).

När ett nytt fartyg byggs spelar val av bränsle också en stor roll för framtida utsläpp. I dagsläget är användningen av alternativa och förnybara drivmedel inom sjöfarten dock relativt begränsad. Förutom konventionella bränslen är det främst flytande naturgas (LNG), och i liten utsträckning eldrift och metanol, som används (Energimyndigheten, 2017). Bland de rederier som har deltagit i studien är det främst LNG och eldrift som nämnts som alternativ till konventionella bränslen.

Rederierna som har deltagit i studien påpekar att förutsättningarna att använda sig av alternativa drivmedel skiljer sig mellan segment och marknader. Bland de rederier som Transportstyrelsen har intervjuat är det främst de rederier vars fartyg går kortare sträckor som satsar på elektrifiering som framdrivningsalternativ. Rederier vars fartyg trafikerar längre sträckor satsar i högre utsträckning på LNG vid nybyggnationer. Elektrifiering av fartyg som går längre sträckor är inte aktuellt i dagsläget eftersom det inte finns batterier med tillräcklig kapacitet som motsvarar fartygens stora effektbehov för längre resor (Koucky & Partners, 2016).

En del fartyg har en teknisk och ekonomisk livslängd på drygt 20 år, men majoriteten av fartygen har en betydligt längre livslängd än så. Med andra ord har de beslut om investeringar i nya fartyg som fattas i dag stor inverkan på hur sjöfartens klimatpåverkan ser ut flera decennier framåt.

2.2 Finansiering av nya fartyg

Investeringar i nya fartyg kräver stora summor pengar och skuldfinansiering i form av lån från banker har traditionellt sett varit den främsta källan till investeringskapital för rederier (Alexandridis et al., 2018). Detta bekräftas av rederierna som Transportstyrelsen har pratat med inom ramen för denna studie.

Det är i huvudsak de nordiska bankerna och Svenska skeppshypotek² som erbjuder lån till svenska rederier³. Det saknas tillgänglig statistik över hur stor lånemarknaden för svenska rederier är, men Svenska skeppshypotek hade vid utgången av 2019 drygt 9,2 miljarder kronor utlånat till rederier (Svenska skeppshypotek, 2019), och har tidigare uppskattat sin marknadsandel till mellan 15 och 20 procent (Riksrevisionen, 2019).

Banker och kreditinstitut beviljar lån till rederier med fartyget som säkerhet. Hur stor del av fartyget som kan belånas kan variera. Svenska skeppshypotek beviljar i normalfallet lån upp till 70 procent av fartygets värde, och i undantagsfall upp till 90 procent (Svenska skeppshypotek, 2019). Det innebär att resterande del måste finansieras med andra medel, till exempel eget kapital.

Enligt den lag⁴ som styr Svenska skeppshypoteks utlåning får de i praktiken endast bevilja lån till ett färdigbyggt fartyg. Det innebär att de inte kan finansiera fartyget under byggnadsperioden och att rederier då måste finansiera sig på annat sätt. Enligt de rederier Transportstyrelsen har intervjuat görs detta via det egna kapitalet, banklån eller genom så kallade varvskrediter⁵.

Ett annat sätt att finansiera ett fartyg är genom finansiell leasing, som i sjöfartssammanhang ofta inkluderar tre parter: varv, finansiär och redare (Svensk Sjöfarts Tidning, 2013). Av de rederier som deltagit i denna studie är det relativt få som har använt sig av ren finansiell leasing. Samtliga rederier menar att leasing är en dyrare finansieringsform jämfört med traditionella banklån, vilket gör det mindre attraktivt. Dessutom är löptiden ofta kortare, vilket gör att det inte passar som finansieringsform för alla typer av investeringar. Det verkar dock fungera som ett komplement till exempelvis lån hos banker och kreditinstitut. Rederierna uppger att erbjudanden kring leasingupplägg är fler i dag än vad de var för några år sedan.

Det finns också möjlighet för rederier att få stöd av utomstående aktörer för investeringar i grönare sjöfart. Ofta täcker denna typ av stöd en specifik utrustning eller åtgärd. I dagsläget är det främst genom Klimatklivet som svenska rederier får investeringsstöd.

Klimatklivet ges för investeringar som minskar utsläppen av koldioxid och andra gaser som påverkar klimatet. Det är Naturvårdsverket som beviljar

² Fram till början på 1990-talet fanns det vid sidan av Skeppshypotekskassan också Sveriges stadshypotekskassa (Stadshypotek) och Sveriges allmänna hypoteksbank (Landshypotek). Dessa två ombildades senare till aktiebolag (Riksrevisionen, 2019).

³ Rederier som ägs av en kommun kan vända sig till Kommuninvest, som erbjuder kreditgivning och andra finansiella tjänster till medlemskommuner och – regioner, samt deras majoritetsägda bolag (Kommuninvest, u.å.)

⁴ Lag (1980:1097) om svenska skeppshypotekskassan

⁵ Finansieringsform för fartyg som byggs på ett nybyggnadsvarv.

medel och sedan stödet infördes 2015 har totalt 7,3 miljarder kronor beviljats genom Klimatklivet (Naturvårdsverket, u.å.).

Det är dock endast en liten del av de totala stödbeloppen som har gått till projekt inom sjöfarten, men enligt Naturvårdsverket (2021) verkar intresset av att ansöka om stöd öka bland rederier. Sedan 2015 har 23 projekt inom sjöfarten beviljats medel på drygt 134 miljoner kronor. I genomsnitt har stödet täckt knappt hälften av rederiernas kostnader för den investering som de erhållit stöd för.

Några av rederierna som har deltagit i denna studie har fått medfinansiering genom Klimatklivet. Rederierna påpekar dock att stödet endast utgör en liten av den totala finansieringen eftersom det exempelvis kan handla om delfinansiering av en specifik utrustningsdel på ett nytt fartyg. Rederierna som deltagit i studien har bland annat fått stöd till att finansiera batteriinstallationer och värmeåtervinningssystem.

Rederier kan också ansöka om stöd via EU, exempelvis genom fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF). De rederier som deltagit i denna studie som fått stöd från EU menar att det har handlat om större summor än vad som har varit möjligt att få genom Klimatklivet. Ett exempel på investeringar som har genomförts med hjälp av EU-stöd bland de rederier som har deltagit i studien är installation av en så kallad flettnerrotor⁶.

Ett annat exempel på stöd som rederier kan ansöka om är Ekobonus, som är en miljökompensation till redare för satsningar som bidrar till överflyttning av gods från väg till sjöfart.

2.3 Ekonomiska och finansiella hinder för att bygga nytt

2.3.1 Dyrare att bygga fartyg med hög miljöprestanda

Investeringar i nya fartyg kostar ofta hundratals miljoner kronor, och det är ännu dyrare att investera i ett fartyg med hög miljöprestanda jämfört med ett fartyg med mer konventionell teknik och framdrivningsmetod. Det gör att det ofta krävs ett större lånebelopp för investeringar i grönare fartyg, vilket åtminstone initialt leder till högre kapitalkostnader⁷.

Eftersom långivarna har begränsningar i hur stor del av fartyget som rederiet får belåna, blir även summan som rederiet måste lägga in själva större om de vill ha ett fartyg med högre miljöprestanda.

⁶ Med en flettnerrotor utnyttjas vinden vid framdrift av fartyget.

⁷ Kapitalkostnader är fasta kostnader som utgörs av räntor på upplånat kapital, ränta på eget kapital och avskrivningar som görs under fartygets ekonomiska livslängd. Kapitalkostnaderna baseras på fartygets värde (SOU 2010:73).

Eftersom fartyg har en kortare livslängd än andra kapitaltunga tillgångar, såsom exempelvis fastigheter, ställs högre krav på att investeringen i ett fartyg måste räknas hem snabbare (Svensk Sjöfarts Tidning, 2013). Hur snabbt investeringen måste räknas hem avgörs av fartygets ekonomiska livslängd, vilket i sin tur delvis beror på vilket segment fartyget ska användas inom. Inom exempelvis tanksjöfarten vill transportköparen sällan anlita fartyg som är över 20 år gamla. Detta är något som flera av rederierna som deltagit i studien pekar på.

Ett rederi drivs av lönsamhet, precis som vilket annat företag som helst, och de rederier som har intervjuats inom ramen för studien lyfter särskilt fram kostnadskalkylen som den viktigaste faktorn i valet av investering. Flera rederier menar att kalkylen inte nödvändigtvis måste gå ihop på kort sikt, men i ett längre perspektiv. Huruvida rederiet anser att det är värt att satsa beror givetvis på vilka parametrar som läggs in i kalkylen, till exempel avbetalningstiden, räntan på lånat kapital, och eventuella minskade driftkostnader.

Flera av de rederier som deltagit i studien tror att krav på exempelvis lägre utsläpp kommer att skärpas framöver, vilket talar för att även detta måste läggas in i kalkylen när de väljer investering. Det skulle betyda att grönare investeringar står sig bättre mot konventionella vid en jämförelse, trots att kostnaden initialt är högre.

2.3.2 Bristande ekonomiska incitament att byta drivmedel

Flera av de rederier som har deltagit i studien pekar på att bränslekostnader utgör en stor kostnadspost för dem och att alternativa drivmedel ofta är dyrare än konventionella. Därför är drivkraften att byta till dessa i dagsläget låg. Dessutom kräver användningen av alternativa drivmedel i flera fall om- eller nybyggnation av fartyg, vilket ofta innebär höga kostnader för rederierna.

En annan förklaring till bristande ekonomiska incitament att byta drivmedel är att förnybara drivmedel inom sjöfarten nationellt i vissa fall beskattas högre än fossila bränslen. Detta nämns av flera av rederierna som deltagit i studien. Skattenedsättningen för landansluten el i hamn omfattar inte fartyg med bruttodräktighet under 400, och inte heller laddning av batterier för eldrivna fartyg och för direktöverförd el till lindragna elfärjor. Det innebär i praktiken att mindre fartyg betalar full energiskatt på el, samtidigt som de har tillgång till helt skattebefriad diesel, vilket skapar incitament att fortsätta använda fossila drivmedel. Detta har tidigare lyfts av bland andra Fossilfritt Sverige m.fl. (2019) och Energimyndigheten (2017).

Så länge priset på alternativa drivmedel är så pass mycket högre än konventionella kommer efterfrågan sannolikt att utebli. Den stora

utmaningen framåt för att öka användningen av alternativa drivmedel inom sjöfarten är att göra bränslena kommersiellt gångbara (Fossilfritt Sverige m.fl. 2019).

2.3.3 Gröna investeringar premieras inte

Rederierna som har deltagit i studien menar att ett hinder för omställning av sjöfarten är att det inte finns tillräckligt starka ekonomiska incitament att investera i mer klimatvänlig sjöfart. Det är dyrt och transportköparen vill inte betala det högre priset. Den högre kostnaden som gröna investeringar innebär vägs heller inte i tillräckligt hög grad upp av lättnader i exempelvis lånevillkor och avgifter.

Flera av rederierna pekar på långivarnas roll i att få kalkylen att gå ihop. Enligt de flesta rederier som har deltagit i denna studie verkar det vara varken lättare eller svårare att få lån till gröna investeringar, men det är inte heller något som premieras av långgivaren i form av lägre ränta eller liknande. Och eftersom gröna investeringar ofta innebär en högre investeringskostnad leder det därmed till högre kapitalkostnad om lånevillkoren är desamma.

Flera av rederierna som har deltagit i denna studie menar också att den differentiering som görs i exempelvis hamn- och farledsavgifter i dagsläget är för låg för att det i någon större utsträckning ska påverka rederier att göra grönnare investeringar.

2.3.4 Redaren bär den ekonomiska risken

Att sjöfartens förutsättningar för utvecklingsarbete skiljer sig från andra trafikslag är något som har påpekats av flera av de rederier som Transportstyrelsen har intervjuat. Medan exempelvis flygplan ofta produceras i serier av företag som är specialiserade på att bygga och sälja flygplan, byggs fartyg ofta utifrån en enskild redares specifika behov. Det innebär att det är redaren som får bära den ekonomiska risken med att utveckla och testa ny teknik (Fossilfritt Sverige m.fl., 2019). Ett par av rederierna nämner dock att varven inte alltid kan vara flexibla i valet av utrustning och att de kan ha svårt att erbjuda annan utrustning än den de själva har som standard.

Även om de flesta rederierna väljer att ta fram en egen design för sina fartyg förekommer det att varv bygger standardiserade fartyg som produceras i serier. Det finns dock faktorer som försvårar för rederierna att köpa standardiserade fartyg, exempelvis om fartygen ska transportera speciallast, gå i särskilda områden, om fartyget behöver ha extra lång livslängd eller om rederiet vill ha särskilt fokus på minimerad klimat- och miljöpåverkan (Svensk Sjöfarts Tidning, 2013).

Energimyndigheten (2017) pekar på att den ekonomiska risken som redaren bär medför hinder från att våga testa nya lösningar, exempelvis när det handlar om att gå längre än befintliga krav. Detta är något som också de rederier som Transportstyrelsen har intervjuat för denna studie bekräftar. Dessa risker kan exempelvis bestå i att tekniken inte fungerar som det är tänkt eller att andrahandsvärdet blir lågt (Energimyndigheten, 2017).

2.3.5 Ovisshet kring framtiden

Något som förstärker den ekonomiska och finansiella risken med att testa nytt är att rederierna upplever ovisshet inför framtiden – kring exempelvis regler, styrmedel, avgifter samt tillgängligheten och priset på alternativa drivmedel. Förutom LNG, eldrift och metanol pågår i dagsläget också arbete med att utveckla flera andra alternativa och förnybara drivmedel, så som vätgas, ammoniak samt vind- och solkraft (Världsbanken, 2021).

Ovissheten kring vad som kommer gälla inom dessa områden försvårar rederiernas investeringsbeslut, och rederierna menar att de av bland annat dessa skäl inte alltid vågar satsa på nya lösningar i exempelvis bränslefrågan. Flera av rederierna som har deltagit i studien menar att förväntningar om vad som kommer gälla inom dessa områden är avgörande för vad de satsar på. Även om fartygsinvesteringen i vissa fall måste räknas hem snabbt jämfört med investeringar i kapitaltunga tillgångar i andra branscher ska rederiernas investeringsbeslut kring nybyggnationer hålla i över åtminstone ett par decennier. Sjöfarten är en kapitalintensiv bransch, där det krävs stora investeringar i fartyg som ska vara brukbara under en lång tid, vilket gör att rederier behöver tänka långsiktigt.

Bland de rederier som deltagit i denna studie är det fortfarande många som väljer att köra fartygen på konventionella bränslen, bland annat mot bakgrund av den ovisshet som beskrivs ovan. Att investera i något som kanske inte är aktuellt i framtiden innebär stora risker för rederierna.

Ett rederi menar att risken för politiska svängningar skapar ytterligare ovisshet om framtiden och vilka förutsättningar som kommer gälla framöver, vilket ytterligare försvårar investeringsbesluten.

2.3.6 Svårare att få lån sedan finanskrisen

Flera av rederierna som deltagit i studien påpekar att det generellt är svårt att hitta finansiering. Sedan finanskrisen 2008 har flera banker minskat sin exponering mot rederibranschen och vissa har valt att helt avveckla sin shippingverksamhet. Det har lett till att utbudet av lånekapital från banker och andra kreditinstitut för finansiering av fartyg har minskat de senaste åren (Svenska skeppshypotek, 2017). Det är framförallt mindre och medelstora rederier som har drabbats av det minskade utbudet av

lånekapital, medan större etablerade rederier har haft lättare att få tillgång till lån. Detta bekräftas av rederierna som har deltagit i studien.

Bakgrunden till bankernas minskade intresse av att låna ut till rederier är bland annat att de i högre grad bedömer branschen som volatil och riskfylld. Efter finanskrisen infördes också nya kapitaltäckningsregler⁸ som innebär att bankerna måste hålla en större kapitalreserv när de lånar ut till kapitalintensiva branscher (Riksrevisionen, 2019).

Enligt rederierna som har intervjuats inom ramen för denna studie verkar Svenska skeppshypotek ha fått en viktigare roll sedan bankernas tillbakadragande efter finanskrisen. Dessutom verkar varvskrediter ha blivit vanligare.

2.3.7 Pandemin har kortsiktigt påverkat gröna satsningar

Flera rederier menar att covid-19 har resulterat i att det ekonomiska utrymmet att satsa på en mer klimatvänlig sjöfart har minskat och att vissa nybyggnationer har fått skjutas på framtiden. Osäkerheten kring vad som kommer hända framöver gör att flera rederier avvaktar med att ta beslut om investeringar när marknaden ser ut som den gör i dag. De rederier som har drabbats hårt av pandemin menar att de fortsättningsvis kommer behöva hålla hårdare i likviditeten och kommer att sträva efter att ha en lägre skuldsättning för att minska riskerna.

Bland de rederier som deltagit i studien är det främst de med verksamhet inom passagerar- och tanksegmenten som har drabbats hårdast av pandemin. Ett par rederier har både tvingats säga upp personal och ta fartyg ur trafik.

Värt att nämna är dock att flera av rederierna menar att deras långsiktiga planer för omställning inte har påverkats av pandemin.

⁸ Kapitalkraven syftar till att bankerna ska ha förmåga att hantera förluster och på så vis hindra och lindra finansiella krisers effekter på banksystemet och samhället (Finansinspektionen, u.å.). Bankernas verksamheter, i form av exempelvis utlåning och upplåning, innebär risker som kan resultera i förluster om de materialiseras. Bankernas prissättning och intjäning ska ta höjd för de förväntade förluster som riskerna medför.

3 Bygga om befintliga fartyg

Ett annat sätt att nå en mer klimatvänlig sjöfart är att öka fartygets energieffektivitet genom ombyggnation eller mindre tekniska justeringar, vilket även kallas retrofit. Exempelvis kan motorer byggas om för att anpassas till alternativa drivmedel, och fartyg kan byggas om för att kunna ta emot landström (Energimyndigheten, 2017).

3.1 En viktig pusselbit

Även om retrofit har potential att minska fartygens utsläpp, kan större renoveringar och moderniseringar av befintliga fartyg vara svåra att genomföra rent praktiskt och ekonomiskt (Energimyndigheten, 2017). Detta bekräftas av de rederier som Transportstyrelsen har intervjuat.

Några rederier menar dock att retrofit ändå är en viktig pusselbit i arbetet för att ställa om, inte minst för att ta tillvara på befintligt tonnage under hela dess livstid. Att bygga ett nytt fartyg innebär i sig stora utsläpp, och när fartyget väl är byggt är den miljökostnaden redan tagen. Inom nationalekonomi kallas detta för en sunk cost. Av detta skäl finns det argument för att i större utsträckning bygga om fartyg i den befintliga flottan, så länge de är brukbara. Flera av rederierna pekar därför på att diskussionen kring en omställning av sjöfarten inte enbart kan kretsa kring hur mycket fartyget släpper ut vid drift, utan också måste inkludera ett livscykelperspektiv.

De flesta rederier som intervjuats för denna studie har arbetat med retrofit på några av sina fartyg. Exempelvis har de bytt propellrar, installerat system som genererar ström så att hjälpmotorn inte behöver vara igång, bytt ut maskiner, byggt om fartygen för att möjliggöra anslutning till landström och elektrifierat fartyg.

Några rederier uppger också att de har byggt om fartygen för möjligheten till LNG-drift. Precis som beskrivet i kapitel 2 är LNG och elektrifiering de vanligaste alternativen till konventionella bränslen även vid ombyggnation av befintliga fartyg.

3.2 Finansiering av ombyggnationer

Kostnaden för ombyggnationer av befintliga fartyg varierar kraftigt beroende på åtgärd. Flera av de rederier som Transportstyrelsen har intervjuat menar att det för ombyggnationer främst är aktuellt att använda eget kapital, eftersom det kan vara svårt att få lån för denna typ av investeringar.

Några av rederierna nämner också exempel på att det går att finansiera ny teknik och utrustning på befintliga fartyg genom leasing. Ett exempel på

detta är att Vattenfall har tagit fram ett koncept där de erbjuder rederier att betala för att nyttja utrustning för eldrift av fartyg. Vattenfall äger och förvaltar drivlinan, batterisystemet och laddstationen (Vattenfall, u.å.).

Leasing av utrustning verkar dock inte vara lika vanligt inom sjöfarten som det är inom vissa andra branscher, där tillverkaren av exempelvis utrustningen erbjuder leasing av denna som en finansieringsmöjlighet för köparen.

Ombyggnationer kan också finansieras med hjälp av stöd från utomstående aktörer, till exempel genom Klimatklivet och EU-fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) (läs mer i avsnitt 2.2). Hittills har Klimatklivets medel tilldelats rederier för exempelvis installation av databaserad maskininlärning ombord och installation av landanslutning för el (Naturvårdsverket, 2021b). Rederier som deltagit i denna studie har fått stöd från EU för exempelvis konvertering av fartyg för eldrift och ombyggnation för gasdrift.

3.3 Ekonomiska och finansiella hinder för ombyggnationer

3.3.1 Gröna investeringar premieras inte

Trots att det finns studier (exempelvis Vierth et al., 2020) som visar att retrofit kan vara lönsamt menar flera av rederierna som deltagit i studien att det sällan är lönsamt att göra större ombyggnationer på befintligt tonnage, särskilt på äldre fartyg. Huruvida retrofit är lönsamt eller inte beror bland annat på i vilken utsträckning driftkostnaderna kan minska, och även om rederiet efter åtgärden kan tillgodoräkna sig lättnader i exempelvis hamn- och farledsavgifter.

Som nämns i kapitel 2 menar flera av rederierna som deltagit i studien att miljödifferenteringen som görs i exempelvis hamn- och farledsavgifter i dagsläget är för låg för att det ska påverka deras val av investeringar i någon större utsträckning.

3.3.2 Redaren bär den ekonomiska risken

Redaren bär inte bara den ekonomiska risken vid nybyggnation av fartyg, utan även vid ombyggnation. Liknande ekonomiska risker uppstår när en redare väljer att installera ny teknik på ett befintligt fartyg, eller bygger om ett fartyg för ett alternativt drivmedel. Dessa risker kan exempelvis bestå i att tekniken inte fungerar som det är tänkt eller att andrahandsvärdet blir lågt (Energimyndigheten, 2017). Precis som för vid nybyggnationer kan detta medföra hinder för att våga testa nya lösningar.

Den ekonomiska risken kan bli särskilt påtaglig vid större ombyggnationer eftersom stora investeringskostnader måste betala av sig under fartygets

livslängd. Flera av rederierna menar att de av detta skäl valt att avstå från att göra större ombyggnationer på befintligt tonnage, särskilt på äldre fartyg.

Ett par rederier som deltagit i studien pekar också på en risk som mindre rederier med en mindre flotta har, jämfört med större rederier med en större flotta. Det blir ekonomiskt kännbart snabbare för rederier med färre fartyg i flottan om ett fartyg tas ur trafik.

3.3.3 Ovisshet kring framtiden

Också vid ombyggnationer av fartyg förstärks den ekonomiska och finansiella risken med att testa nya tekniska lösningar av ovissheten inför framtiden. Läs mer om detta i avsnitt 2.3.5.

3.3.4 Bristande ekonomiska incitament att byta drivmedel

De bristande ekonomiska incitamenten att byta drivmedel som beskrivs i avsnitt 2.3.2 gäller även vid ombyggnationer.

4 Arbetsoperativt

Det finns ett antal åtgärder som rederier kan vidta för att minska utsläppen som inte kräver ny- eller ombyggnation av fartygen. Sådana åtgärder brukar kallas för operativa åtgärder och innefattar exempelvis att köra med lägre hastighet, säkerställa optimala driftinställningar, underhålla fartygen, arbeta för att öka kapacitetsutnyttjandet samt ruttplanera och effektivisera körsättet.

4.1 Många rederier arbetar med detta

Alla rederier som deltagit i studien uppger att de arbetar med operativa åtgärder i den utsträckningen som är möjlig inom ramen för deras intäkter. Exempelvis menar samtliga rederier att de arbetar med att optimera farten och driftinställningarna. Flera av rederierna uppger också att de arbetar med att ruttplanera⁹ och att effektivisera körsättet¹⁰.

Rederierna pekar också på att förutsättningarna att implementera operativa åtgärder varierar beroende på inom vilket segment och vilken marknad de är verksamma, vilket också Energimyndigheten (2017) tidigare har uppmärksammat. Det handlar exempelvis om att ruttplanering och optimering av hastighet kan ha större potential för fartyg som går transoceana rutter och för fartyg inom trampsjöfartsmarknaden, jämfört med fartyg som går korta rutter och fartyg inom linjesjöfarten.

Det är även möjligt att använda vissa alternativa drivmedel utan att bygga nya fartyg eller bygga om befintliga. Exempelvis kan biobränslen användas inom befintligt energisystem och infrastruktur och i olika grad blandas in i konventionella bränslen.

4.2 Finansiering av operativa åtgärder

Operativa åtgärder innebär generellt inte några investeringskostnader för rederierna. Dessa åtgärder är ofta lönsamma då de leder till minskad kostnad i och med en lägre bränsleåtgång. Bränslekostnaderna utgör en stor kostnadspost för rederier och åtgärder som minskar bunkerförbrukningen är därför eftersträfvansvärda ur ett ekonomiskt perspektiv.

Rederierna som Transportstyrelsen har intervjuat är tydliga med att lönsamheten är den främsta drivkraften för att arbeta med operativa

⁹ Vad som är den optimala ruten skiljer sig mellan olika fartyg. Flera rederier menar att de tar hänsyn till exempelvis både vind och vattendjup i sin ruttplanering. Sådana faktorer påverkar dessutom valet av hastighet, exempelvis tjänar fartygen på att köra snabbt i medvind och långsammare när det är motvind.

¹⁰ Flera av rederierna har bland annat system för eco-driving installerade ombord för att optimera körsättet. Genom sådana system kan befälhavaren själv följa hur körsättet påverkar fartygets utsläpp, något som rederierna upplever har ökat medvetenheten hos befälhavarna. Flera rederier utbildar dessutom ombordanställda i eco-driving, vilket också Fossilfritt Sverige m.fl. (2019) anser att rederier bör göra. Några rederier mäter befälhavarens körsätt ner på individnivå för att kunna följa upp och rikta utbildningsinsatser, medan andra inte gör det.

åtgärder. Synen på vilka åtgärder som är lönsamma verkar dock skilja sig åt mellan rederier, även om de har till synes liknande förutsättningar.

4.3 Ekonomiska och finansiella hinder för operativa åtgärder

4.3.1 Redaren bär den ekonomiska risken

I kapitel 2 nämns att den ekonomiska risk som redaren bär vid grönare investeringar medför hinder att våga gå längre än befintliga krav. Ekonomiska risker kan också uppstå när redaren arbetar med operativa åtgärder. Ett exempel på detta är när förnybara drivmedel blandas in i fossila bränslen. Fartygsmotorer är bränslespecifika och är tillverkade för ett specifikt bränsle. Om rederierna väljer att använda sig av andra bränslen kan det leda till att motorns effekt påverkas och i värsta fall att det blir skador på motorn, vilket kan leda till kostsamma reparationer som innebär stora förluster för rederierna. Därför är det viktigt att få motortillverkarens godkännande vid inblandning av förnybara drivmedel. Detta kan dock vara en utdragen process som kräver både tester och komponentbyten på motorer.

4.3.2 Kan leda till ökade kostnader

Som nämns ovan är flera av de operativa åtgärderna effektiva för att minska utsläppen och medför ingen investeringskostnad. Dock kan vissa av åtgärderna göra att andra kostnader ökar, eftersom rederiernas verksamhet påverkas. Bland annat pekar IVL (2021) på att en lägre hastighet kan innebära att andra kostnader ökar, eftersom transporttiden blir längre.

Bland annat med anledning av att rederiernas affärsstrategier och verksamhet skiljer sig, varierar också förutsättningarna att implementera operativa åtgärder. Flera rederier som deltagit i studien menar exempelvis att det är svårare att arbeta för att effektivisera sin ruttplanering och att optimera fartygen om trafiken bedrivs på linjesjöfartsmarknaden, jämfört med på trampsjöfartsmarknaden¹¹. Rederier med trafik på linjesjöfartsmarknaden har ett tidsschema att följa och ett visst antal rundturer som ska genomföras på viss tid. Om de rederierna exempelvis sänker hastigheten för sina fartyg mer än vad de har gjort menar de att de inte skulle hinna med att bibehålla turlistorna.

¹¹ Fartyg som är verksamma inom trampsjöfartsmarknaden går generellt inte förutbestämda rutter eller på fasta tidtabeller utan opererar efter kontrakt för enskilda resor och trafikerar ofta olika hamnar. I enstaka fall kan fartygen bindas upp på längre kontrakt mellan specifika hamnar (Koucky & Partners, 2016).

4.3.3 Bristande incitament att blanda in alternativa drivmedel

Eftersom inblandningsbränslen i dagsläget är betydligt dyrare än konventionella saknas det ekonomiska incitament att blanda in dessa.

5 Rederiernas syn på möjliga vägar framåt

Utifrån de intervjuer som genomförts för studien verkar det finnas ett ökat intresse för klimatfrågor bland rederierna. Alla är dock överens om att det återstår mycket arbete för att uppnå klimatmålen. I detta kapitel redovisas rederiers syn på möjliga vägar framåt för att minska de ekonomiska och finansiella hindren som de möter i sitt arbete för att ställa om.

5.1 Skapa en jämn spelplan

I takt med att efterfrågan på grönare teknik och alternativa drivmedel ökar, kommer sannolikt priset på dessa att minska. Till dess fyller regleraren en viktig roll i att höja kraven och skapa lika regler för alla.

Flera av rederierna i denna studie pekar på krav och styrmedel som den främsta vägen för att minimera de ekonomiska och finansiella hinder som de möter, genom att höja lägstanivån och därmed skapa bättre förutsättningar för sjöfartens omställning. Rederierna är också eniga om att regleringar och styrmedel bör vara globala och lika för alla för att ge bäst effekt. Det pågår arbete både inom EU och IMO för att ta fram krav på minskade utsläpp¹².

Att forma styrmedel så att de blir lika för alla skapar förutsättning för rederierna att konkurrera på lika villkor. Om alla möter samma krav på en grönare sjöfart kommer det inte vara möjligt för rederier att konkurrera med ett lägre pris på grund av att de inte prioriterar omställningsfrågan. En högre kostnad för sjötransporter generellt kan dock försvåra den överflyttning från väg till sjöfart som regeringen har som målsättning om inte kraven för andra trafikslag också höjs.

5.2 Stärka rederiers kreditmöjligheter

Den viktigaste källan till finansiering av nybyggnationer av fartyg är lån. Utifrån de intervjuer som gjorts för denna studie är det tydligt att rederierna upplever att deras möjligheter till lånefinansiering behöver stärkas. Rederierna nämner att det skulle underlätta om det vid gröna investeringar skulle vara möjligt att belåna en större del av fartyget och ta gröna topplån.

Flera av rederierna menar också att det behövs bättre lånevillkor när de väljer att bygga fartyg med högre miljöprestanda. Utifrån intervjuerna verkar inte gröna investeringar i dagsläget leda till lån med bättre villkor. Däremot verkar det finnas en tro bland rederierna om att det kommer bli så

¹² Exempelvis planerar EU-kommissionen att den 14 juli lägga fram ett stort paket med förslag för hur man ska nå unionens klimatmål till 2030. Där väntas både ett förslag på hur sjöfarten kan inkluderas i EU:s handel med utsläppsrätter (EU ETS) och en ny rättsakt som innebär krav på användning av hållbara förnybara drivmedel (Fuel EU Maritime). Dessutom antog IMO i juni ett nytt målbaserat styrmedel som innehåller tekniska och operativa krav på fartyg som i praktiken börjar gälla 1 januari 2023.

framöver. Svenska skeppshypotek (2020) har tidigare meddelat att de har planer på att införa gröna lån till en lägre ränta.

En del rederier menar dock att det redan i dag är en fördel om investeringen går i en klimatvänlig riktning när de ansöker om lån hos Svenska skeppshypotek.

Rederiers tillgång till lånekapital kan också stärkas genom styrmedel som riktas mot finansörerna och som syftar till att styra kapitalet mot mer klimatvänliga investeringar. Ett verktyg för att uppnå detta är den så kallade taxonomin, vilket nämns av flera rederier. Taxonomin är ett klassificeringssystem som ska användas av finansmarknaden för att identifiera miljömässigt hållbara investeringar, och kommer enligt det nu liggande förslaget att börja tillämpas från och med den 1 januari 2022 (Finansdepartementet, u.å.). Taxonomin är ett brett verktyg som inkluderar många olika sektorer, däribland sjöfarten. Det är dock värt att nämna att styrmedel för att rikta kapitalet mot mer klimatvänliga investeringar, så som taxonomin, försvåra för vissa segment inom sjöfarten att ställa om, exempelvis för de rederier som transporterar fossila bränslen.

Något rederi nämner även Poseidon-principerna som ett sätt att styra kapitalet mot mer klimatvänliga investeringar. Poseidon-principerna är ett globalt ramverk som syftar till att integrera hänsyn till klimatet i lånebeslut inom sjöfarten. Banker kan använda ramverket för att bedöma och redovisa hur väl deras utlåning till sjöfarten ligger i linje med bredare klimatmål (Poseidon Principles, u.å.). I Sverige har exempelvis SEB och Nordea anslutit sig till detta ramverk.

Några av rederierna menar också att ett annat sätt att skapa större möjligheter för dem att få lån för att investera i mer klimatvänlig teknik är att inrätta ett system som kan ge dem kreditgarantier för dessa investeringar. Det innebär i praktiken att en tredje part går i borgen för rederiet. Både Energimyndigheten (2017) och Fossilfritt Sverige m.fl. (2019) har tidigare föreslagit att detta skulle kunna göras i form av en så kallad riskavtäckningsfond. Det skulle också kunna göras genom att Riksgäldskontoret ställer ut statliga kreditgarantier¹³.

Några rederier pekar också på leasing som en allt viktigare och kompletterande finansieringskälla framöver. Dels med tanke på att antalet lånefinansierare är begränsade i dagsläget, dels för att leasing innebär en större flexibilitet i flottan. Dessutom kan större möjlighet att hyra utrustning

¹³ I november 2020 fick Riksgäldskontoret i uppdrag av regeringen att vidta förberedande åtgärder för att kunna ställa ut statliga kreditgarantier för gröna investeringar. De statliga garantierna syftar till att möjliggöra fler stora industriinvesteringar i Sverige som bidrar till att nå målen i miljömålssystemet och det klimatpolitiska ramverket (Riksgäldskontoret, u.å.).

till fartyg vara ett sätt att minska tröskeln att exempelvis gå över till alternativ framdrivning.

5.3 Stärka möjligheterna till gröna stöd

Utöver stärkta kreditmöjligheter lyfter rederierna att en större möjlighet att få investeringsstöd delvis kan kompensera för den högre kostnaden och risken det innebär för dem att satsa grönt. Även om sådana investeringsstöd i dagsläget endast täcker en begränsad del av rederiers kostnader för att ställa om, kan gröna stöd vara det som på marginalen möjliggör för rederierna att kunna satsa. Flera rederier nämner utvecklingsprojekt som de inte hade kunnat genomföra om det inte hade varit för finansiellt stöd utifrån. I dagsläget är det framförallt Klimatklivet som är aktuellt för rederier att ansöka om stöd från.

Tidigare har både Energimyndigheten (2017) och Fossilfritt Sverige m.fl. (2019) nämnt inrättandet av en koldioxidfond som en möjlig åtgärd för att stärka rederiers möjligheter att investera i en grönare sjöfart. En koldioxidfond skulle kunna likna den kvävefond som finns i Norge och skulle kunna baseras på att rederier kan välja att betala en avgift till en fond där medlen sedan används som bidrag till gröna investeringar.

5.4 Skapa ekonomiska incitament

Flera av de rederier som deltagit i denna studie menar att det krävs större ekonomiska incitament för att de ska satsa på en mer klimatvänlig sjöfart i form av nybyggnationer och retrofit¹⁴.

Rederierna nämner skatter och avgifter som exempel på hur de ekonomiska incitamenten kan påverkas. Även om exempelvis hamn- och farledsavgifterna redan i dagsläget är miljödifferentialiserade, menar flera av rederierna att det krävs större differentiering än i dag för att det ska påverka deras val i någon större utsträckning. Detta för att åtgärderna som krävs för att få tillgång till miljörabatterna kostar betydligt mer för rederierna än vad de sparar genom att erhålla rabatterna. Trafikanalys (2017) har tidigare pekat på att miljörabatter och miljöavgifter måste vara kännbara för att det ska leda till förändringar, och att ekonomiska incitament måste bidra till att täcka rederiernas kostnader för att göra anpassningar.

En representant från Svensk Sjöfart menar att även stämpelskatten behöver ses över eftersom den i dagsläget baseras på fartygets värde. Det resulterar i en högre skatt för fartyg med högre miljöprestanda eftersom sådana fartyg är dyrare jämfört med likvärdiga fartyg med konventionell framdrift.

¹⁴ De operativa åtgärderna kan ofta göras till en låg kostnad och medför samtidigt lägre bränsleförbrukning, varför ekonomiska incitament för att vidta flera av dessa åtgärder redan finns.

Energimyndigheten (2017) har tidigare pekat på att det är viktigt att kontinuerligt uppdatera skattesystemen för sjöfarten för att fossilfria drivmedel inte ska missgynnas genom högre beskattning än fossila alternativ, vilka i dagsläget är skattebefriade. Det gäller exempelvis energiskatten för användning av landström för mindre fartyg, vilket är något som också branschen har efterfrågat (Fossilfritt Sverige m.fl., 2019).

5.5 Bygg mer kunskap

En viktig del i att minska ovissheten om framtiden är att bygga mer kunskap. För att utvecklingen ska komma framåt krävs både mer grundforskning om exempelvis framtidens bränslen, och att forskningsresultaten börjar användas i praktiken.

För att möjliggöra en mer omfattande forskning har det tidigare påpekats att forskningsmedel inom sjöfarten behöver öka i Sverige (se exempelvis Fossilfritt Sverige m.fl., 2019). Under våren 2021 presenterade den svenska sjöfartssektorn, genom Lighthouse, en nationell agenda för sjöfartsforskning och innovation för näringsministern. Branschen har dessutom, genom International Chamber of Shipping, föreslagit att det ska inrättas en särskild forskningsfond inom IMO, vilket också flera av rederierna i studien lyfter.

Trafikverket är i dagsläget den största statliga finansiären inom sjöfartsforskning i Sverige och har sedan april 2019 i uppdrag att finansiera forskning och innovation på sjöfartsområdet med upp till 100 miljoner kronor om året¹⁵. För att beviljas medel från Trafikverkets forskningsportfölj måste projektet klassas som forskning eller innovation och kan inte vara kommersiellt eller handla om utveckling av produkter och tjänster.

De som söker medel ur Trafikverkets sjöfartsportfölj är ofta forskare¹⁶, men de har ofta ett rederi eller en annan aktör från branschen med sig i projektet. De som deltar från branschen kan vara delaktiga i olika stor utsträckning – allt ifrån att de är aktiva i forskningsprocessen till att de är med i en referensgrupp eller låter forskare komma ombord på fartyget för att undersöka något. De stora rederierna är oftare mer aktiva i projekten medan de mindre oftare har en mindre aktiv roll, till exempel deltar i en referensgrupp.

Av de rederier som deltagit i denna studie och som deltagit i forskningsprojekt menar flera att de har tagit med sig lärdomar från projekten in i sitt vidare arbete. Tidigare erfarenhet av forskningsprojekt har i vissa fall inneburit att de vågar satsa på innovativa lösningar som de annars

¹⁵ Även Energimyndigheten, Vinnova och EU finansierar sjöfartsforskning (Energimyndigheten, 2019).

¹⁶ KTH, Chalmers och Linneuniversitetet är de starka akademiska miljöerna. Senaste åren har även ansökningar från VTI och RISE ökat.

inte hade gjort. Bland de rederier som hittills inte varit involverade i någon sådan process menar några att de är intresserade av att delta framöver.

Samtidigt menar flera av rederierna att de upplevde ansökningsprocessen som både krånglig och tidskrävande och har därför inte ansökt fler gånger om forskningsmedel.

En representant från Trafikverkets forskningsportfölj lyfter att de försöker vara behjälpliga vid ansökan för att underlätta för rederierna. Exempelvis medverkar Trafikverket i två branschsamarbeten knutet till deras forskningsportfölj¹⁷ för att skapa förutsättningar att driva innovativa projekt och nå ut till nya aktörer.

5.6 Samverka mer

Några av rederierna som deltagit i studien pekar på att ett sätt att möjliggöra gröna satsningar är att gå samman med andra, till exempel andra rederier. Det kan exempelvis handla om att gå samman för att skapa större ekonomiska möjligheter att satsa med gemensamt kapital, eller för att dela på risken och därmed skapa större chanser att få lån från en bank.

Några av rederierna nämner andra typer av samverkan, där dialogen står i fokus. Ett konkret exempel som nämns under intervjuerna är att några rederier samarbetar kring frågan om att utrusta sina fartyg för landanslutning för el, för att gemensamt hitta den bästa lösningen och göra en sådan lösning standardiserad.

Även om rederier konkurrerar med varandra är det flera rederier som under intervjuerna har påpekat att utbyte av erfarenheter inom branschen är en viktig del i utvecklingsarbetet och att det kan påverka vilken väg framåt som de väljer. Flera rederier nämner Svensk Sjöfart som ett viktigt forum för samverkan och utveckling. Branschen har även tagit initiativ till flera samverkansplattformar som bygger på samverkan mellan näringen, myndigheter och akademi¹⁸.

Flera rederier nämner också samverkan med sina kunder och att det kan vara avgörande att få med sig lastägaren för att kunna genomföra en investering. Till exempel genom att skapa långa kontrakt som gör det möjligt att dela på den ekonomiska risken.

¹⁷ Det ena projektet är ”Hållbar sjöfart” som ska bidra till en stärkt, breddad och fördjupad triple helix-samverkan där akademi, näringsliv och myndigheter tillsammans tar sig an de utmaningar sjöfarten står inför. Det andra branschsamarbetet är en nordisk utlysning inom sjöfartsområdet med fokus på alternativa bränslen och framdrift. Utlysningen samordnas av Nordic Energy research, ett organ under nordiska ministerrådet (Trafikverket, 2020).

¹⁸ Exempelvis Zero Vision Tool och Lighthouse.

Samverkan spelar också en viktig roll när det kommer till att sprida kunskapen som byggs genom bland annat forskningsprojekt. Detta gäller såväl inom branschen som mellan bransch och myndigheter.

6 Sammanfattande kommentarer

De ekonomiska och finansiella hinder som rederier möter i arbetet för en grönare sjöfart grundar sig i dagsläget främst i att investeringar i teknik med högre miljöprestanda och alternativa drivmedel är betydligt dyrare än konventionella motsvarigheter. Dessutom saknas en vilja bland transportköpare att betala mer för grönare transporter. Kalkylen går helt enkelt inte ihop. Rederier behöver stärkta finansieringsmöjligheter, tydliga ekonomiska incitament, högre krav för att höja lägstanivån och mer kunskap om hur den framtida gröna sjöfarten ser ut.

6.1 Större än sjöfarten

Frågan om klimatomställningen spänner över hela samhället och styrmedel som riktas mot sjöfarten kan få följd effekter inom andra sektorer. Exempelvis kan högre krav inom sjöfarten leda till att transportköpare väljer ett annat trafikslag för sina transporter, vilket kan resultera i högre påverkan på klimatet. Dessutom kan fartyg som drivs med lägre hastighet leda till ökade kostnader för transportsystemet som helhet, eftersom det på sikt kan skapa en efterfrågan på fler transporter och därmed leda till högre utsläpp.

Den begränsade mängd alternativa och förnybara drivmedel som finns i dagsläget ska dessutom bidra till omställningen av samtliga trafikslag och måste fördelas mellan dessa. Därför är det viktigt att ta ett helhetsgrepp kring drivmedelsfrågan. För att öka rederiers möjlighet att byta drivmedel kan det också behöva ställas krav på andra aktörer, så som motortillverkare.

6.2 Transportstyrelsens bidrag

Genom denna studie har Transportstyrelsen fått en tydligare bild av rederiers möjligheter att finansiera omställningen till en mer klimatvänlig sjöfart. Det står klart att finansieringen spelar en central roll i rederiers arbete för att ställa om. Därför måste frågan om hur rederier ska finansiera uppfyllandet av nya krav, genom exempelvis ny teknik, finnas med redan i ett tidigt skede av regelgivningsprocessen. Eftersom sjöfarten i hög grad regleras internationellt är det framförallt inom det internationella arbetet som Transportstyrelsen arbetar med och kan påverka utformningen av framtida regler. Ett led i att fånga rederiers perspektiv är att ha en kontinuerlig dialog och samverkan med branschen. Exempelvis bjuder Transportstyrelsen in externa aktörer till förmöten inför internationella möten inom IMO, EU och Helcom, för att diskutera förslagen till svensk instruktion.

Den här rapporten fokuserar på rederiers upplevelser av ekonomiska och finansiella hinder i deras arbete för en grönare sjöfart. Det finns även en rad andra hinder som försvårar omställningsarbetet, exempelvis tekniska och

säkerhetsmässiga utmaningar med ny teknik. Transportstyrelsen kan arbeta på olika sätt för att minimera dessa hinder och därmed underlätta i rederiers arbete för att ställa om. Det handlar bland annat om att anpassa regelverk till att passa ny teknik, att skydda de som vågar testa nya lösningar och att vara tillgängliga för branschen. Myndigheten har under de senaste åren arbetat för att stötta rederier i övergången till alternativa och miljövänliga bränslen och i skiftet till ny teknik för framdrivningssystem. Exempelvis har Transportstyrelsen tagit fram ett antal riktlinjer som syftar till att ge stöd till redaren i processen.

Referenser

Alexandridis, G. et al. (2018). *A survey of shipping finance research: setting the future research agenda*. Tillgänglig:

https://www.researchgate.net/publication/325485473_A_Survey_of_Shipping_Finance_Research_Setting_the_Future_Research_Agenda (2021-06-07)

CE Delft (2021). *Fleet-level compliance with the CII Regulation*.

Tillgänglig: <https://cedelft.eu/publications/fleet-level-compliance-with-the-cii-regulation/> (2021-06-07)

Energimyndigheten (2019). *Sjöfartsprogrammet*. Tillgänglig:

<https://www.energimyndigheten.se/forskning-och-innovation/forskning/omraden-for-forskning/transporter/sjofartsprogrammet/> (2021-06-07)

Energimyndigheten (2017). *Sjöfartens omställning till fossilfrihet*. ER 2017:10. Tillgänglig: <https://energimyndigheten.a-w2m.se/Home.mvc> (2021-06-07)

Finansdepartementet (u.å.). *En taxonomi för hållbara investeringar*.

Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/finansmarknad/taxonomi-ska-gora-det-enklare-att-identifiera-och-jamfora-miljomassigt-hallbara-investeringar/> (2021-06-07)

Finansinspektionen (u.å.). Tillgänglig: <https://www.fi.se/sv/finansiell-stabilitet/kapitalkrav-for-svenska-banker/> (2021-06-07)

Fossilfritt Sverige, Skärgårdsredarna, Svensk Sjöfart och Sveriges Hamnar (2015). *Färdplan för fossilfri konkurrenskraft – Sjöfartsnäringen*.

Tillgänglig: <https://www.sweship.se/wp-content/uploads/2019/03/190319-Sj%C3%B6fartsn%C3%A4ringens-f%C3%A4rdplan-f%C3%B6r-fossilfri-konkurrenskraft.pdf> (2021-06-07)

IMO (2019). *Greenhouse Gas Emissions*. Tillgänglig:

<https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/GHG-Emissions.aspx> (2021-06-07)

IVL (2021). *Impact of EEXI for Swedish ships*.

Kommuninvest (u.å.). *Utlåning*. Tillgänglig: <https://kommuninvest.se/for-kunder/utlaning/> (2021-06-07)

Koucky & Partners (2016). *Sjöfartens energianvändning – hinder och möjligheter för omställning till fossilfrihet*. Tillgänglig:

<https://www.ivl.se/download/18.19f66483176f7d6a18e1f8/1610706294957/C257.pdf> (2021-06-07)

- Naturvårdsverket (u.å.). *Resultat för Klimatklivet*. Tillgänglig:
<https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Bidrag/Klimatklivet/Resultat-for-Klimatklivet/> (2021-06-14)
- Naturvårdsverket (2021). *Pressmeddelande 2021-06-01: Klimatklivsåtgärder ökar kraftigt inom sjöfarten*. Tillgänglig:
<https://www.naturvardsverket.se/Nyheter-och-pressmeddelanden/Klimatklivsattgarder-okar-kraftigt-inom-sjofarten/> (2021-06-11)
- Poseidon Principles (u.å.). *About*. Tillgänglig:
<https://www.poseidonprinciples.org/about/> (2021-04-26)
- Riksgäldskontoret (u.å.). *Riksgälden får uppdrag att vidta förberedande åtgärder för att kunna ställa ut statliga gröna kreditgarantier*. Tillgänglig:
<https://www.riksdagen.se/sv/press-och-publicerat/pressmeddelanden-och-nyheter/nyheter/2020/riksdagen-far-uppdrag-att-vidta-forberedande-atgarder-for-att-kunna-stalla-ut-statliga-grona-kreditgarantier/> (2021-06-07)
- Riksrevisionen (2019). *Svenska skeppshypotekskassan*. Tillgänglig:
<https://www.riksrevisionen.se/rapporter/granskningsrapporter/2019/svenska-skeppshypotekskassan.html> (2021-06-07)
- Svensk Sjöfarts Tidning (2013). *Sjöfartens bok*.
- Statens offentliga utredningar (2010:73). *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar*. Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2010/10/sou-201073/> (2021-06-07)
- Styhre, L., Rogerson, S., Santén, V. och Green, L. (2019). *Transportköparens roll för ökad och hållbar sjöfart*. Tillgänglig:
<https://www.ivl.se/publikationer/publikation.html?id=5798> (2021-06-07)
- Svenska skeppshypotek (2020). *Årsredovisning 2020*. Tillgänglig:
<https://www.svenskaskpeppshypotek.se/finansiell-information/#arsredovisning> (2021-06-07)
- Svenska skeppshypotek (2019). *Årsredovisning 2019*. Tillgänglig:
<https://www.svenskaskpeppshypotek.se/finansiell-information/#arsredovisning> (2021-06-07)
- Svenska skeppshypotek (2018). *Årsredovisning 2018*. Tillgänglig:
<https://www.svenskaskpeppshypotek.se/finansiell-information/#arsredovisning> (2021-06-07)
- Svenska skeppshypotek (2017). *Årsredovisning 2017*. Tillgänglig:
<https://www.svenskaskpeppshypotek.se/finansiell-information/#arsredovisning> (2021-06-07)

Syriopoulos, T (2007). *Chapter 6 Financing Greek Shipping: Modern Instruments, Methods and Markets*. Tillgänglig:
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0739885907210066>
(2021-06-07)

Trafikanalys (2017). *Miljökonsekvenser av nya farledsavgifter*. PM 2017:9. Tillgänglig:
https://www.trafa.se/globalassets/pm/2017/pm_2017_9_miljokonsekvenser-av-nya-farledsavgifter.pdf (2021-06-07)

Trafikverket (2020). *Utökat och breddat stöd till forskning och innovation på sjöfartsområdet*. Tillgänglig: <https://docplayer.se/196308784-Rapport-utokat-och-breddat-stod-till-forskning-och-innovation-pa-sjofartsområdet-lagesrapport-september-2020.html> (2021-06-07)

Vattenfall (u.å). *Sveriges första snabbladdande elbåt*. Tillgänglig:
<https://www.vattenfall.se/fokus/eldrivna-transporter/elfarjan-es-movitz/>
(2021-06-07)

Vierth, I., Trosvik, L., Holmgren, K. (2020). *Sammanfattning av projektet "Morötter och piskor inom sjöfarten för att uppnå miljö kvalitetsmål"*. Tillgänglig: <http://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1421394&dswid=833> (2021-06-07)

Världsbanken (2021). *The potential of zero-carbon bunker fuels in developing countries*. Tillgänglig:
<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35435> (2021-06-07)

Bilaga 1. Intervjufrågor – rederier

1. Skulle ni övergripande kunna beskriva vilka finansieringskällor ni använder er av?
2. Hur upplever ni möjligheterna att skaffa kapital?
3. Det finns flera olika vägar för att nå en mer klimatvänlig sjöfart, såväl tekniska som operativa. Exempelvis köra i lägre hastighet, att öka kapacitetsutnyttjandet, se till att fartygen har en optimal driftinställning och underhålla fartygen, ruttplanera och effektivisera körsättet, arbeta för att förbättra kontrakten mellan fartygsägare och lastägare, genomföra retrofit och investera i nya fartyg. Hur ser ni på dessa åtgärder? Vilka är möjliga att vidta för er och vilken effekt ser ni att de har fått?
4. Hur bedömer ni vilka åtgärder för omställning till en mer klimatvänlig sjöfart som är värda att satsa på?
5. Hur har ni hittills finansierat satsningar för att ställa om till en mer klimatvänlig sjöfart?
6. Hur har er plan för omställning påverkats av pandemin? Vad tror ni om framtiden?
7. Har ni ansökt om forskningsmedel till ert arbete med omställning till en mer klimatvänlig sjöfart, från exempelvis EU eller Trafikverket? Hur upplevde ni processen?
8. Upplever ni någon skillnad i era möjligheter att skaffa kapital när det handlar om en investering som innebär en klimatsatsning som går utöver regelkraven, jämfört med om det är en investering i konventionell teknik? Har ni upplevt att ni har hindrats från att göra investeringar i en klimatvänlig riktning? På vilket sätt?
9. Vilka är de största ekonomiska och finansiella hindren för omställning till en mer klimatvänlig sjöfart? För ert rederi? Hur skiljer sig dessa hinder mellan olika rederier, utifrån exempelvis segment, storlek på rederiet mm?
10. Hur kan ekonomiska och finansiella hinder undanröjas för att ställa om till en mer klimatvänlig sjöfart? För ert rederi? För sjöfartssektorn som helhet?



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503