

Ny rapport: Sverige riskerar att förlora sin konkurrenskraft utan en strategi för isbrytare

Parallellt med såväl ökade geopolitiska spänningar som klimatförändringar närmar sig den svenska isbrytarflottan slutet av sin tekniska livslängd. Samtidigt är isbrytning avgörande för Sveriges basindustri och dess tillväxt. I en ny rapport belyser ledande röster inom de svenska basindustrier och regioner som är beroende av isbrytning behovet av att omgående modernisera Sveriges isbrytarflotta för att säkra tillförlitlig sjöfart året runt, ekonomisk tillväxt och industriell konkurrenskraft. Rapporten pekar också på en stor risk: om inte snabba åtgärder vidtas riskerar Sverige att hamna längst bak i kön när flera länder beställer nya isbrytare.

– Isbrytning är inte längre bara en fråga om regional logistik utan frågan är numera en strategisk och nationell angelägenhet kopplad till tillväxt, resiliens och suveränitet, säger James Davies, VD för Davie.

Rapporten "Sverige behöver fler nya isbrytare – nu" bygger på intervjuer med representanter från näringslivet, Sjöfartsverket, akademien och Helsinki Shipyard, en global ledare inom design och byggnation av isbrytare. Rapporten är den första publikationen om isbrytare på länge som lyfter fram perspektiv från såväl näringsliv som ansvarig myndighet i ett samlat sammanhang.

Rapporten redogör för de faktorer som lett till det nuvarande globala behovet av isbrytare, hur Sjöfartsverket och näringslivet ser på Sveriges behov av isbrytare, hur de tekniska förmågorna hos en modern isbrytarflotta ser ut, samt hur en betydande investering i sjöfart kan finansieras genom alternativa finansieringsmetoder. Rapporten är beställd av Davie, ett världsledande företag inom skeppsbyggnad och design med verksamhet i Kanada och Finland.

– Vår rapport, den första på flera år som samlar viktiga röster från svenska företag, ansvarig myndighet och finska skeppsbyggare, visar att en långsiktig och samordnad nationell isbrytarstrategi krävs för att säkerställa Sveriges ekonomiska konkurrenskraft i en tid av rekordstor global efterfrågan, säger James Davies.

Den fullständiga rapporten finns tillgänglig på [Helsinki Shipyards hemsida](#) och kommer att diskuteras vid Davies seminarium i Almedalen. Seminariet, med titeln "Varför Sverige behöver nya isbrytare nu", hålls onsdagen den 25 juni 2025, kl. 16.15–17.45 på Wisby Strand, Donnersgatan 2/Strandvägen 4. Mer information om seminariet finns i [Almedalens officiella program](#).

För mer information, vänligen kontakta:

Antti Leino
Director Public Affairs, Group Davie
+358 40 705 8769
Antti.Leino@davie.group

Viktiga slutsatser från rapporten:

- Allt fler länder ser förmågan till isbrytning som en viktig och integrerad del av den nationella beredskapen och säkerhetsverktygslådan. Oförutsägbara vinterförhållanden kräver också både starkare och mer flexibla isbrytare. På global nivå ökar därför behovet av isbrytare, och kapaciteten hos världsledande västerländska varv med rätt kompetens för att designa och bygga de fartyg som krävs för svenska förhållanden blir alltmer ansträngd.

- Det råder bred enighet inom näringsliv och politik om isbrytningens betydelse för Sverige. Däremot uttrycker svenska näringslivsföreträdare oro över att regeringens nuvarande planer, särskilt planerna på att upphandla endast ett nytt fartyg av budgetskäl, är otillräckliga. De menar att Sjöfartsverket, myndigheten med ansvar för isbrytning, inte kan lösa kapacitetsfrågan på egen hand. Det finns en tydlig önskan från näringslivet om ytterligare finansiella medel till myndigheten.
- Sjöfartsverket ser för närvarande inte den ökade internationella efterfrågan på isbrytare som ett omedelbart hot mot Sveriges möjligheter att beställa fartyg, tack vare säkerhetsskyddsavtal med flera länder utanför EU. De efterlyser dock tydligare styrning från regering och riksdag, särskilt i form av långsiktig finansiering och ansvarsfördelning, samt en närmare dialog mellan myndigheten, rederierna och näringslivet för att strategiskt och kostnadseffektivt optimera logistikflödena.
- Enligt skeppsbyggnadsexperten måste en modern svensk isbrytarflotta uppfylla flera tekniska krav för att kunna hantera komplicerade isförhållanden och samtidigt vara miljövänlig. Flexibla och multifunktionella fartyg är fördelaktiga.
- Alternativa finansieringsmodeller kan vara ett sätt att upphandla flera fartyg samtidigt. Kanadas stödfartyg Asterix – ett privatfinansierat fartyg som levererades på 18 månader – är ett exempel på hur alternativ finansiering kunde fylla ett potentiellt kritiskt sjöfartsbehov.

Utdrag från intervjuer i rapporten

- *Anders Dahl, VD, Luleå Hamn*: "Den servicenivå som finns i dag kommer att behövas även i framtiden och vi ser till och med att den måste höjas för att hantera den ökade trafiken."
- *Linda Nilsson, VD, Norrbottens Handelskammare*: "Vi har väldigt många bolag i olika branscher som är beroende av sjöfarten. Så det är inte bara ett företag utan det är flera företag i olika branscher som kommer att drabbas av det här."
- *Elin Swedlund, Transportansvarig, Skogsindustrierna*: "Vill vi fortsätta vara konkurrenskraftiga och hänga på så har vi inte råd att sitta och vara dumsnåla. Vi måste vara mycket smartare och klokare och vi måste värna svensk konkurrenskraft."
- *Fredrik Backman, Sjöfartsverket*: "Vi kan upphandla varvskapacitet både i Europa men också i Asien där vi har säkerhetsskyddsavtal med flertal länder. Så vi ser väl inte i dagsläget i det korta överskådliga perspektivet, ett jätteproblem i varvsbrist just."
- *Turka Jäppinen, Helsinki Shipyard*: "Länderna köper bara ett fartyg i taget. Det gör det svårt att förklara för olika intressenter, eftersom man bara fokuserar på ett fartyg åt gången och det kommer inte vara den perfekta lösningen för alla behov."
- *Johan Nyström, transportforskare*: "Det vore intressant att prata organisationsformen så att Sjöfartsverket kan upphandla och se till att den här andra isbrytaren som man faktiskt har pratat om blir av. Den skulle ju definitivt kunna upphandlas i någon OPS-variant på något sätt."