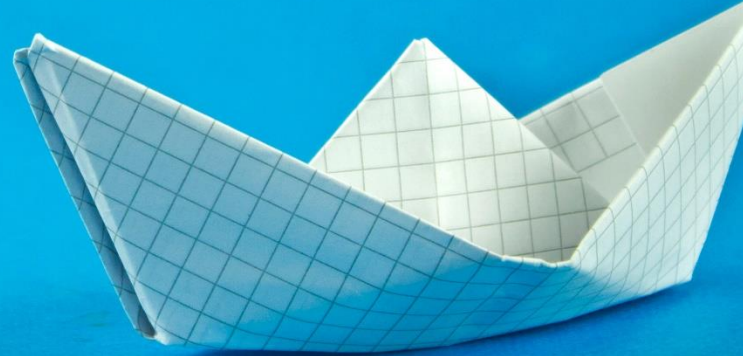


# Hur står det till med sjöfarten?

- Coronapandemins effekter  
på sjöfarten 2020/2021



## **Föreningen Svensk Sjöfarts rapport "Hur står det till med sjöfarten? – Coronapandemins effekter på sjöfarten 2020/2021**

Publicerad av Svensk Sjöfart 2021-01-25

### **Om Svensk Sjöfart**

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation med uppdraget att öka kunskapen om den svenska sjöfarten och driva branschens frågor såväl nationellt som internationellt. Våra viktigaste fokusområden är miljö och klimat, sjösäkerhet och teknik, forskning och innovation samt näringspolitik.

### **Om rapporten**

Som underlag för denna rapport har bland annat en enkät skickades ut till samtliga medlemsrederier och besvarades anonymt av 25 rederier under november 2020. Av de som besvarade enkäten ansåg 11 respondenter att de tillhör färje-ro-ro-segmentet, 10 stycken inom tank- och bulk samt 4 rederier inom specialsjöfart.

## Varför sjöfart?

Sjöfarten transporterar ett vanligt år närmre 90 procent av alla varor till och från Sverige, 30 miljoner passagerare per år till och från våra hamnar (vilket motsvarar ungefär antalet resenärer med SJ eller antalet som kommer med utrikes luftfart) och sysselsätter cirka 10 000 människor direkt– sjöfarten är också nödvändig för svensk besöksnäring och industrins konkurrenskraft. Dessutom omsätter den maritima näringen varje år ca 160 miljarder kronor och står för ungefär 2,2 procent av den totala nettoomsättningen i Sveriges näringsliv.

Att det finns en stark svensk sjöfartssektor är viktigt ur flera perspektiv.

Sjöfarten är ett mycket energieffektivt transportslag och transporter till sjöss kan därmed bidra till att minska klimatpåverkan. Sjöfarten kan även avlasta den hårt belastade landinfrastrukturen i större utsträckning och kan därmed minska trängsel och utsläpp på land. En positiv konsekvens av att använda sjöfarten mer är dessutom att samhället då inte behöver lägga lika stora resurser på byggnation och underhåll av infrastrukturen. Sverige har därför bland annat ett mål om att flytta gods från vägtransporter till järnväg och sjöfart.

Sjöfarten är även jobbskapande och exempelvis ger fler svenskflaggade fartyg ökad sysselsättning och en stark svensk sjöfart skapar ekonomisk tillväxt och ökad BNP.

Dessutom är stark svenskkontrollerad handelsflotta central för varuförsörjning och transporter av samhällsviktig personal i både kris- och fredstider.



## Coronapandemins effekter – anställda

Coronapandemin har inneburit en betydande påverkan vad gäller antalet anställda framförallt ombord men även i vissa fall i land. I synnerhet färje-rorosjöfarten som transporterar både gods och passagerare har påverkats och **samtliga färje-roro-rederier redovisar att man tvingats minska personal under 2020.**

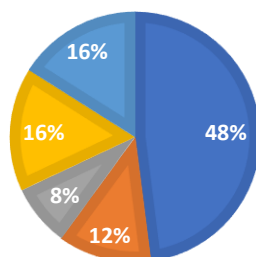
Fackföreningen Seko Sjöfolk, som representerar manskap, rapporterar att cirka 1000 medlemmar har förlorat sina anställningar då färjesjöfarten tvingats till uppsägningar på grund av coronapandemin<sup>1</sup>. Bland Sjöbefälsföreningens medlemmar har ca 250 personer blivit uppsagda men där en större del kunnat återanställas eller hitta nya arbetstillfällen.

Utöver dessa finns det också en grupp säsonganställda som inte har blivit anställda på grund av coronapandemin eftersom högsäsongen för färjorna uteblev. För manskap handlar det om över 800 som skulle ha jobbat visstid (extra) under sommaren 2020, samt personer som sagt upp sig själva.

Rapporten visar att svenska rederiers förväntningar på det nya året är blygsamma. En stor andel redovisar en minskning av passagerare, anställda och frakt. Rederierna bedömer även att de kommer att behöva minska antalet anställda iland under 2021 med minst 0-10 procent.

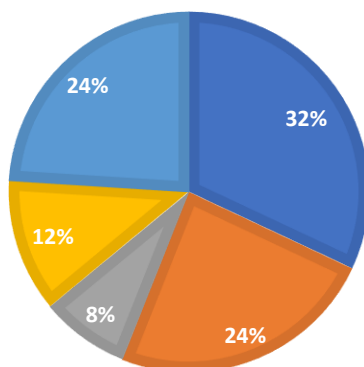
### ANTALET ANSTÄLLDA OMBORD Q1 OCH Q2 2020 JÄMFÖRT MED 2019

■ Minskat 0-10 % ■ Minskat 10-30 % ■ Minskat 40-50 % ■ Ökat 0-20 % ■ Ej svar



### FÖRVÄNTAD FÖRÄNDRING AV ANTAL ANSTÄLLDA OMBORD 2021 JÄMFÖRT MED 2020

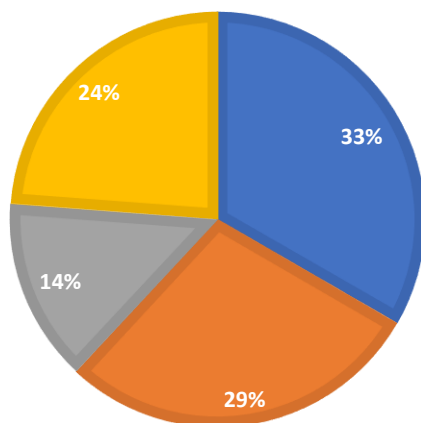
■ Varken ökning eller minskning ■ Minskning 0-30 % ■ Minskning 40-50 % ■ Ökning 0-10 % ■ Ej svar



<sup>1</sup> <https://www.sjomannen.se/asikter/ledare/tionde-manaden-med-virus/>

## FÖRVÄNTAD FÖRÄNDRING ANTALET ANSTÄLLDA ILAND 2021 JÄMFÖRT MED 2020

■ Varken ökning eller minskning   ■ Minskning 0-10 %   ■ Minskning 10-30 %   ■ Ökning 0-10 %

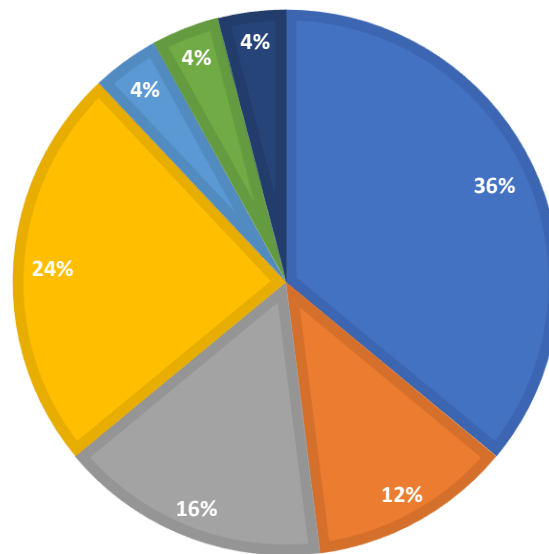


## Coronapandemins effekter – omsättning

Ca 65 procent av de rederier som besvarat undersökningen har minskat sin omsättning – i många fall har den åtminstone halverats, medan resterande rederier har ökat sin omsättning. Samtliga inom färje-roro-sgementet har minskat sin omsättning. Merparten av de rederier som besvarat enkäten bedömer även att en minskning av omsättningen kommer att fortgå under 2021. Tre rederier gör bedömningen att omsättningen kommer att minska mellan 50-70 procent 2021 jämfört med 2020.

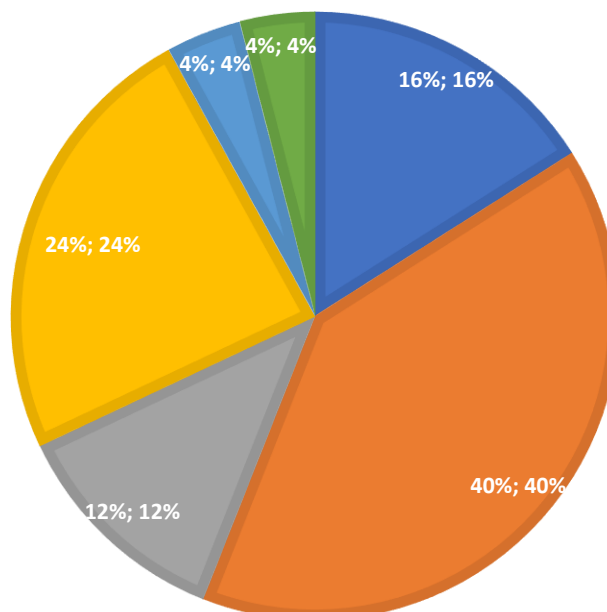
### OMSÄTTNING – FÖRÄNDRING 2020 JÄMFÖRT MED 2019

■ Minskat 0-20 % ■ Minskat 20-50 % ■ Minskat 50-70 % ■ Ökat 0-20 % ■ Ökat 60-70 % ■ Ökat 90-100 % ■ Ej svar



### FÖRVÄNTAD FÖRÄNDRING OMSÄTTNING ÅR 2021 JÄMFÖRT MED ÅR 2020

■ Minskat 0-20 % ■ Minskat 20-50 % ■ Minskat 50-70 % ■ Ökat 0-20 % ■ Ökat 20-30 % ■ Ej svar





## Coronapandemins effekter – passagerare och frakt

En stor anledning till den svåra situationen för framförallt färje- och roro-sjöfarten är det minskade passagerarantalet och enligt siffror från Sjöfartsverket har det totala antalet passagerare till och från svenska hamnar i fartyg i utrikes trafik minskat med 65 procent under 2020 jämfört med 2019. Variationerna är dock stora mellan olika regioner och vid olika tidpunkter, exempelvis minskade antalet passagerare totalt sett med närmare 90 procent under april och maj månad 2020 jämfört med 2019. Regionalt är effekterna ännu större där exempelvis trafiken i Stockholmsområdet under april och maj tappade drygt 97 procent jämfört med samma period under 2019. Periodvis synes en liknande utveckling också på andra håll i landet, exempelvis stängdes den dansk/svenska gränsen periodvis vilket naturligtvis innebar betydande effekter för exempelvis trafiken i till och från Göteborg. De stora effekterna för passagerartrafiken märks också i fråga om att antalet fartyg som avgår från eller ankommer till svenska hamnar minskat betydligt under 2020 jämfört med 2019.

Under Q1 och Q2 2021 förväntar sig ca 90 procent av färjerederierna en minskning av antalet passagerare med mellan 40-70 procent. Den allvarliga situationen förväntas således fortsätta även under 2021.

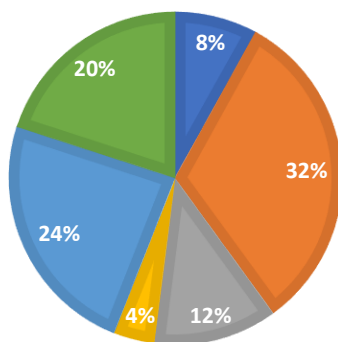
Sammantaget för 2020 har de totala fraktvolymerna in och ut över svenska kajer inte påverkats i lika hög utsträckning som passagerarantalet och de sammantagna volymerna ca 4 procent lägre än jämfört med 2019. Bakom de totala volymerna döljer sig dock stora variationer både mellan olika segment och under olika perioder av året. Föga förvånande föll fraktvolymerna relativt kraftigt under april och under sommaren, för att under hösten uppvisa en kraftig återhämtning. Detta medan vissa segment så som exempelvis tanktransporter uppvisar ett annat mönster främst beroende på effekter på världsmarknadspriset på olja under våren 2020. Framgent förväntar sig 12 procent av de svenska rederierna en minskning av frakten på mellan 10-20 procent, medan enbart 4 procent förväntar sig en ökning.

### Nyckelfakta:

- 15,4 procent minskade antalet passagerare till och från Sverige januari-mars 2020 jämfört med samma period 2019<sup>2</sup>.
- - 65 procent minskade antalet passagerare i inrikes och utrikes trafik under 2020. - 73,6 procent minskade antalet passagerare i inrikes och utrikes trafik april-juni 2020 jämfört med samma period 2019<sup>3</sup>.
- Antalet anlöp minskade med 26 procent under hela 2020 jämfört med 2019. Antalet anlöp minskade med - 15,4 procent januari-oktober 2020 jämfört med samma period 2019<sup>4</sup>.
- Under hela 2020 minskade godsvikten med 4 procent jämför med 2019. Godsvikten för januari-oktober 2020 minskade med - 7,9 procent jämfört med samma period 2019<sup>5</sup>.

## FÖRVÄNTAD FÖRÄNDRING AV FRAKT Q1 OCH Q2 2021 JÄMFÖRT MED 2020

■ Varken ökning eller minskning ■ Minskning 0-10 % ■ Minskning 10-20 % ■ Ökning 10-20 % ■ Ej relevant för verksamheten ■ Ej svar



## Coronapandemins effekter – vad behöver göras nu?

### Akuta åtgärder

För att sjöfarten ska kunna komma ur den kris som branschen nu befinner sig i krävs både akuta och riktade insatser, men även förändringar av de långsiktiga villkoren. Det är viktigt att se till att vi tar oss igenom hela krisen och även om vi ser ljuset i tunneln är det viktigt att se till att företagen får stöd genom hela krisen, så att vi inte faller på målnöret. Åtgärder som är av särskilt stor vikt är:

- **Korttidspermitteringen** (som kan behöva förlängas ytterligare någon månad beroende på när samhället kan börja återgå till det normala).
- **Omställningsstödet**. En justering behöver göras så att de rederier som äger sina egna fartyg inom en och samma koncern inte faller utanför stödet. Nuvarande utformning utesluter fasta kostnader för fartyg som ägs inom en och samma koncern. Det missgynnar de rederier som äger och driver fartyg i Sverige. Omställningsstödet måste vara neutralt inför organisationsformen.

### Långsiktiga och förutsägbara villkor

För att kunna nå en hållbar återstart är goda grundläggande näringsvillkor nödvändiga. Blå Tillväxt (ett samarbete mellan branschorganisationen Svensk Sjöfart och fackföreningarna Seko sjöfolk och Sjöbefälsföreningen) har tillsammans, långt innan pandemin, identifierat vad som är nödvändigt för att långsiktigt förbättra den svenska sjöfartens situation, bland annat<sup>6</sup>:

- **Långsiktigt och stabila villkor för att anställa sjöpersonal.**
- **Utveckla tonnageskatten.** Det så kallade tonnageskattesystemet infördes i Sverige 1 januari 2017 och är ett system som gör det möjligt för rederier att bättre planera sina investeringar, hantera konjunktursvängningar och öka förutsägbarheten vad avser kostnader för verksamheten. Även om det är mycket bra att systemet infördes är det flera delar i systemet som behöver förändras för att det ska ge den effekt som var syftet med systemets införande. Bland annat bör den viktiga kustsjöfarten kunna ingå i systemet och systemet bör även gynnas den trafik som satsat på den gröna omställningen, genom att inkludera miljöincitament.
- **Ersätt stämpelskatten med en stämpelavgift som motsvarar de faktiska kostnaderna.** Stämpelskatten är många gånger ett hinder för fartyg som vill flagga svenskt. Då ett fartyg ofta är en stor investering blir det en hög entréavgift för rederierna för att kunna hissa den svenska flaggan. Dessutom innebär systemets utformning att fartyg som investerat i miljö- och klimat kostar mer att flagga in än konventionella fartyg. Stämpelskatten borde därför istället ersättas med en stämpelavgift som både underlättar och sänker kostnaderna för att flagga in fartyg och för att minska kostnaderna vid miljöinvesteringar ombord.

---

<sup>6</sup> <https://www.blattillvaxt.se/tre-atgarder-for-en-konkurrenskraftig-och-hallbar-sjofart/>



## Öka anslagen till Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets statliga anslag är ungefär 10 procent av dess totala intäkter. 80% tas ut i avgifter från handelssjöfarten något som naturligtvis gör att sjöfartens konkurrensförutsättningar gentemot landtransporter minskar och industrins konkurrenskraft minskar. Avgifterna består till största delen av farleds- och lotsavgifter.

Sjöfartsverket såg sina intäkter minska i takt med att handelssjöfarten minskade under pandemin samtidigt som man inte kunde minska kostnaderna på motsvarande sätt. Staten gick då in med ett extra engångsanslag om 300 miljoner.

Sjöfartsverkets ekonomi är hårt ansträngd i vanliga fall vilket inneburit att verket under flera år höjt avgifterna kraftigt. För att stärka svensk industris konkurrenskraft och för att nå målen om överflyttning måste anslagen öka och avgiftshöjningarna upphöra. Sverige hör till få länder som överhuvudtaget tar ut en farledsavgift. Bland dem som ser farhågor med höjningarna är Trafikverket som i sitt remissvar skriver:

”Trafikverket menar att höjningen av kan riskera att motverka ambitionerna att öka andelen godstransporter med sjöfart. Under 2020 har stora delar av transportsektorn påverkats kraftigt av den pågående pandemin. Det har lett till kännbara ekonomiska konsekvenser inte minst för sjöfarten. Sjöfartsbranschen är därför i nuläget, enligt Trafikverkets bedömning, särskilt känslig för ökande kostnader. Enligt Trafikverkets uppfattning bör det i konsekvensanalyserna tydligare framgå om och i så fall hur de nu aviserade höjningarna kommer att påverka nya och befintliga sjötransporter.”<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> <http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2020/11/Trafikverkets-yttrande-TRV-2020-115745.pdf>