



Svensk sjöfart under 10 år

**Trafikanalys webinar
24 februari 2022**

Svensk sjöfart under 10 år

Program:

10.00-10.10 Trafikanalys sjöfartspolitiska uppdrag - Gunnar Eriksson, Trafikanalys

10.10-10.25 (inkl frågor) Sjöfartens konkurrensvillkor – vår modell för uppföljning - Pia Bergdahl, Trafikanalys

10.25-10.40 (inkl frågor) Sjöfartsstödet betydelse inom svensk sjöfart - Anna Löfmarck, Ramboll

10.40-10.55 (inkl frågor) Trender och mönster för den svenskflaggade och svenskkontrollerade flottan - Björn Olsson, Trafikanalys

10.55-11.00 Avslutning - Gunnar Eriksson, Trafikanalys


Den svenska sjöfartens konkurrensvillkor – vår modell för uppföljning

1. Registrering, kontroll och tillsyn (administrativa kostnader)
2. Finansierings-, skatte- och investeringsvillkor
3. Bemanningregler och bemanningsstöd
4. Forskning och utveckling

Några förändringar

- Ändrade avgifter och avgiftsmodeller
- Tonnageskatt har införts
- Sjöfartsstödet har breddats (och minskat)
- Förbättrade möjligheter finansiera gröna investeringar?
- Oförändrade inflaggningsvillkor (men nu finns inflaggningslots)
- Fol-pengar ökat (men från låg nivå)

SJÖFARTSSTÖDETS BETYDELSE FÖR SVENSK SJÖFART



Anna Löfmarck, Ramboll Management Consulting

RAMBOLL

Bright ideas. Sustainable change.

SJÖFARTSSTÖDET 2018-2020

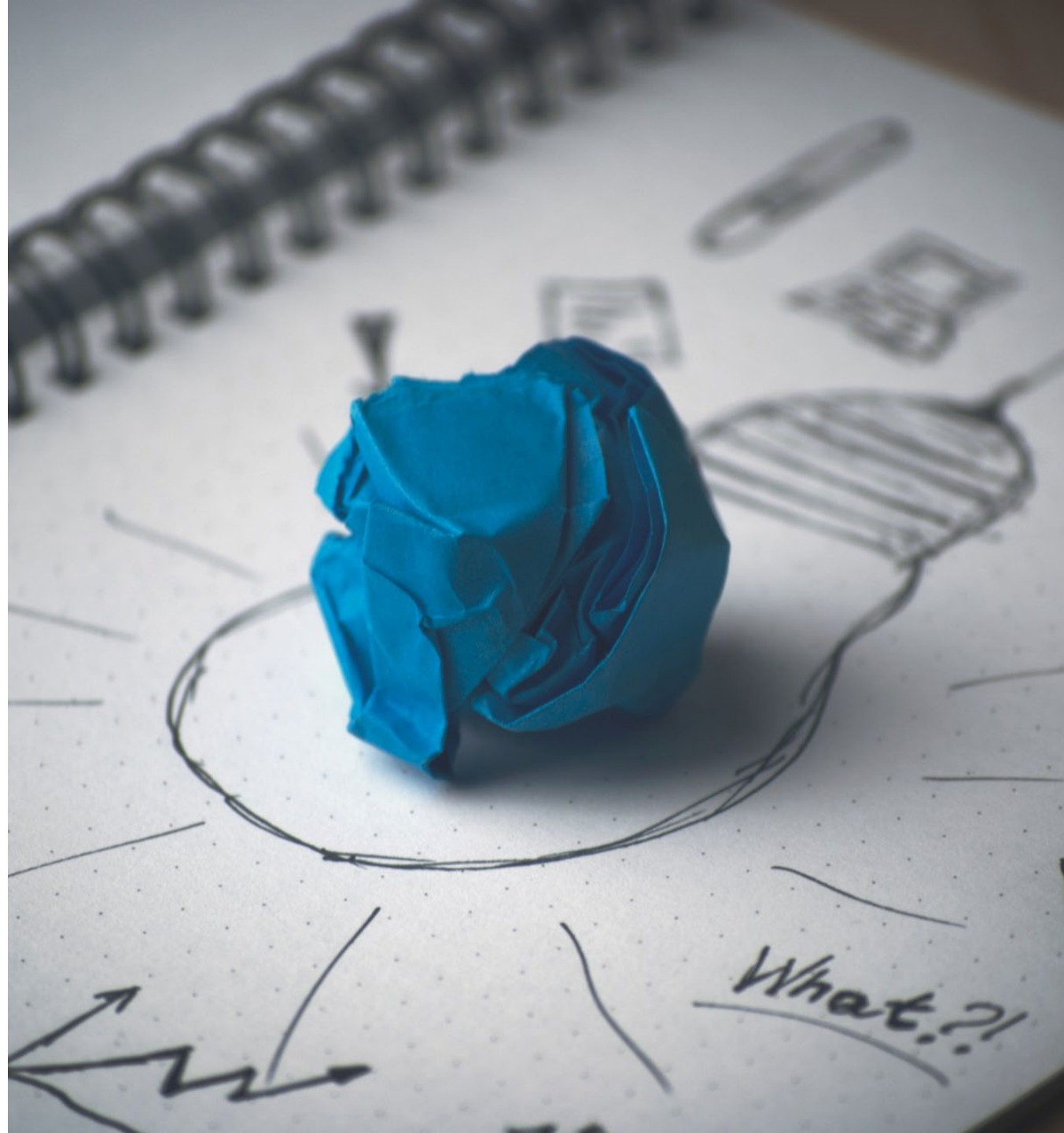
Nivån på det totala sjöfartsstödet har legat relativt stabilt runt ca 1,4–1,5 miljarder kronor under de senaste åren.

För pandemiåret 2020, med färre antal anställda ombord, var nivån 1,23 mdr.

2018: 41 verksamheter fick 1,43 mdr
2019: 37 verksamheter fick 1,56 mdr
2020: 33 verksamheter fick 1,23 mdr.

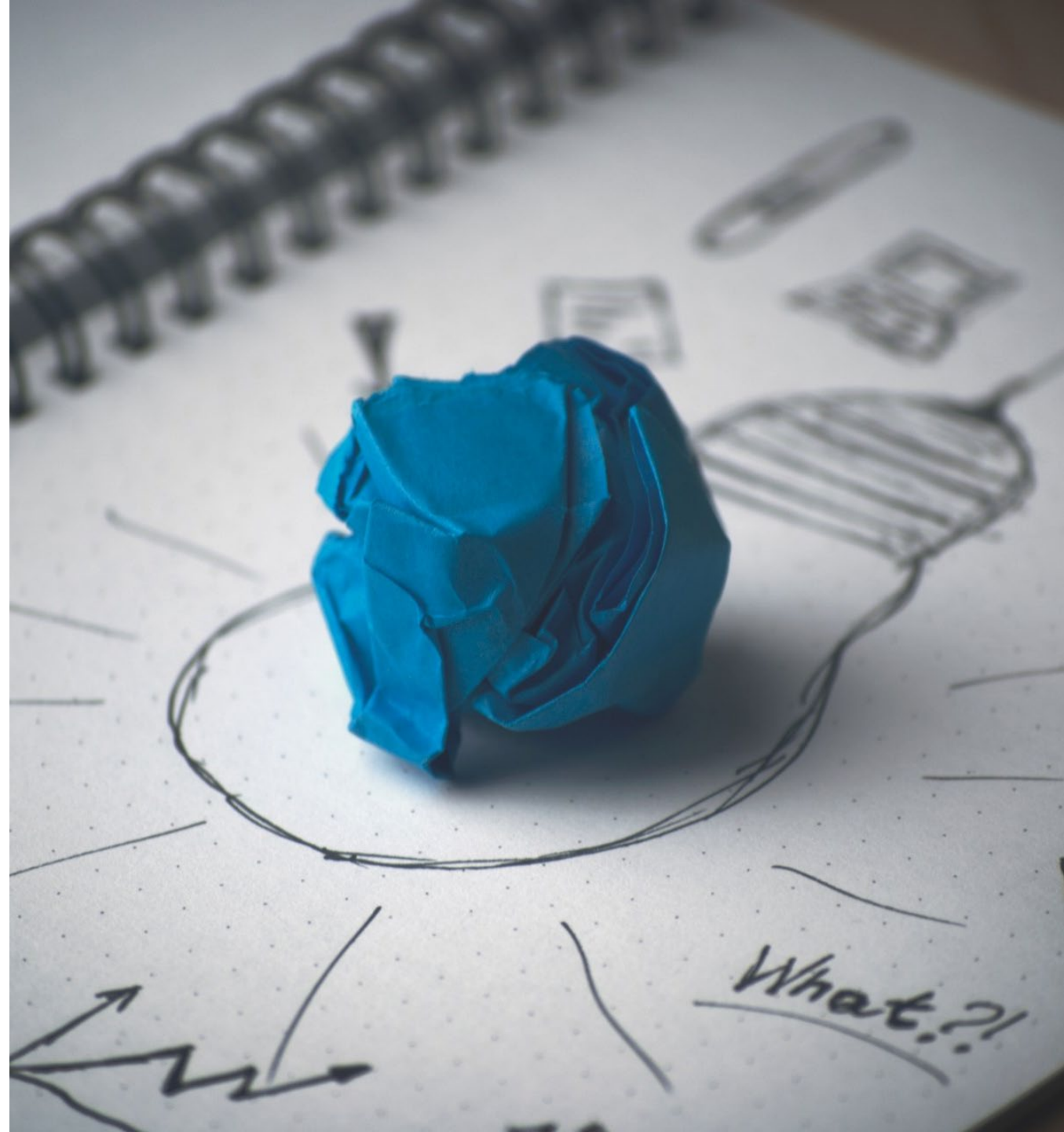
Utvecklingen i 29 stödberättigade företag 2019-2020:

- Omsättning från 16,2 till 13,3 mdr (-18%)
- Rörelseresultatet (EBIT) från 2,5 till -0,8 mdr.



TRE ÅRS UTVÄRDERINGAR – SÅ HÄR GJORDE VI

1. Företagen som får sjöfartsstöd delades in i segmenten diversifierade rederier, tanker, torrlast, färjesjöfart och management.
2. Vi lade samman finansiella nyckeltal från sjöfart i företagens bokslut till nyckeltal för segmenten:
 - Lönsamhet (vinstmarginal, räntabilitet på eget kapital)
 - Långsiktig betalningsförmåga (soliditet)
 - Kortsiktig betalningsförmåga (likviditet)
 - Ekonomisk effektivitet (specialmått!)
3. Vi jämförde nyckeltalen med och utan sjöfartsstödet (för "utan stöd" tog vi bort stödbeloppet från personalkostnaderna).



HUR GICK DET LÖNSAMHETSMÄSSIGT FÖR REDERIerna?

2018

Med stöd:

- Alla segmenten hade en positiv vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital.



Utan stöd:

- Negativa värden på dessa mått i alla segment utom diversifierade rederier.



2019

Med stöd:

- Alla segmenten utom management hade en positiv vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital.



Utan stöd:

- Negativa värden på dessa mått i alla segment utom diversifierade rederier.



2020

Med stöd:

- Vinstmarginalen negativ för diversifierade rederier, färjesjöfart och management. Räntabilitet på eget kapital positiv för tankers, torrlast och management.



Utan stöd:

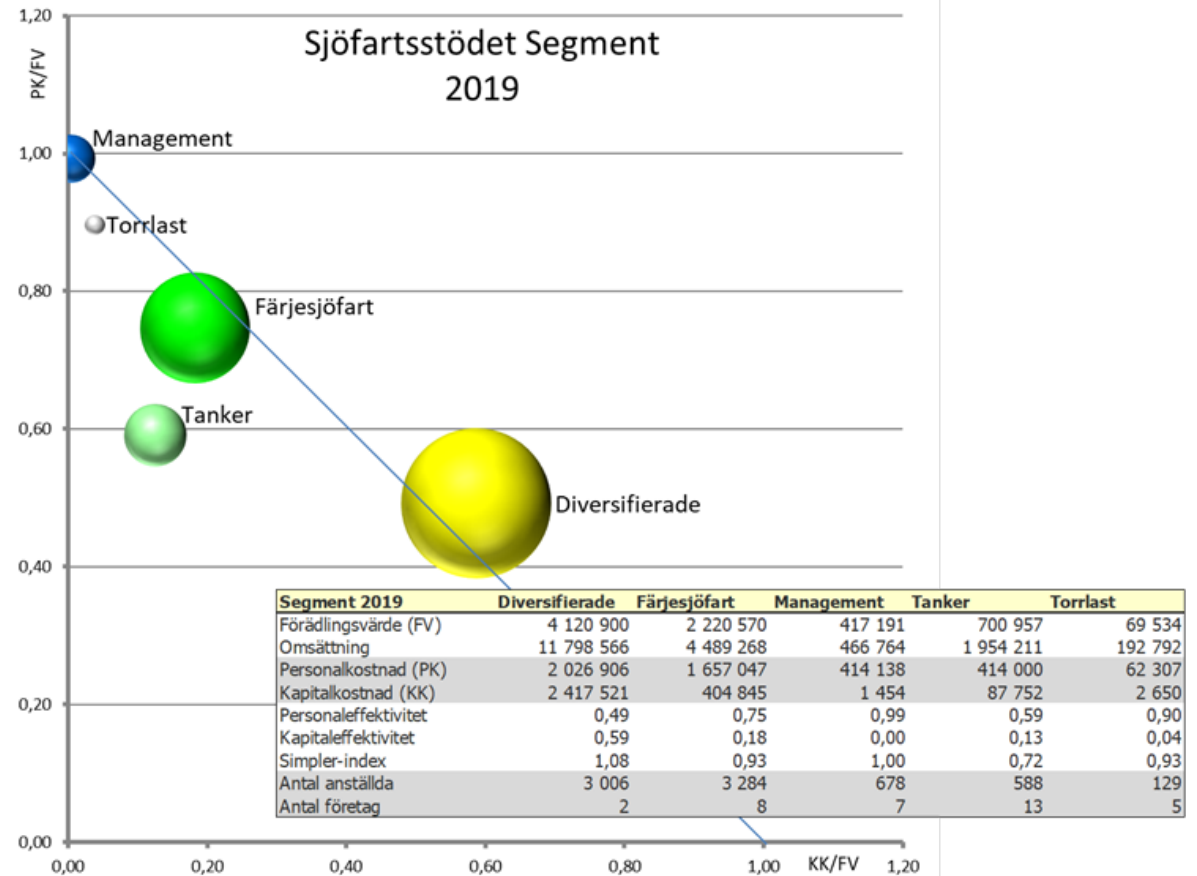
- Endast tankersegmentet har en positiv vinstmarginal 2020 (medelvärde) också utan sjöfartsstöd. Räntabilitet på eget kapital negativt i alla segment.



NORMALÅRET 2019

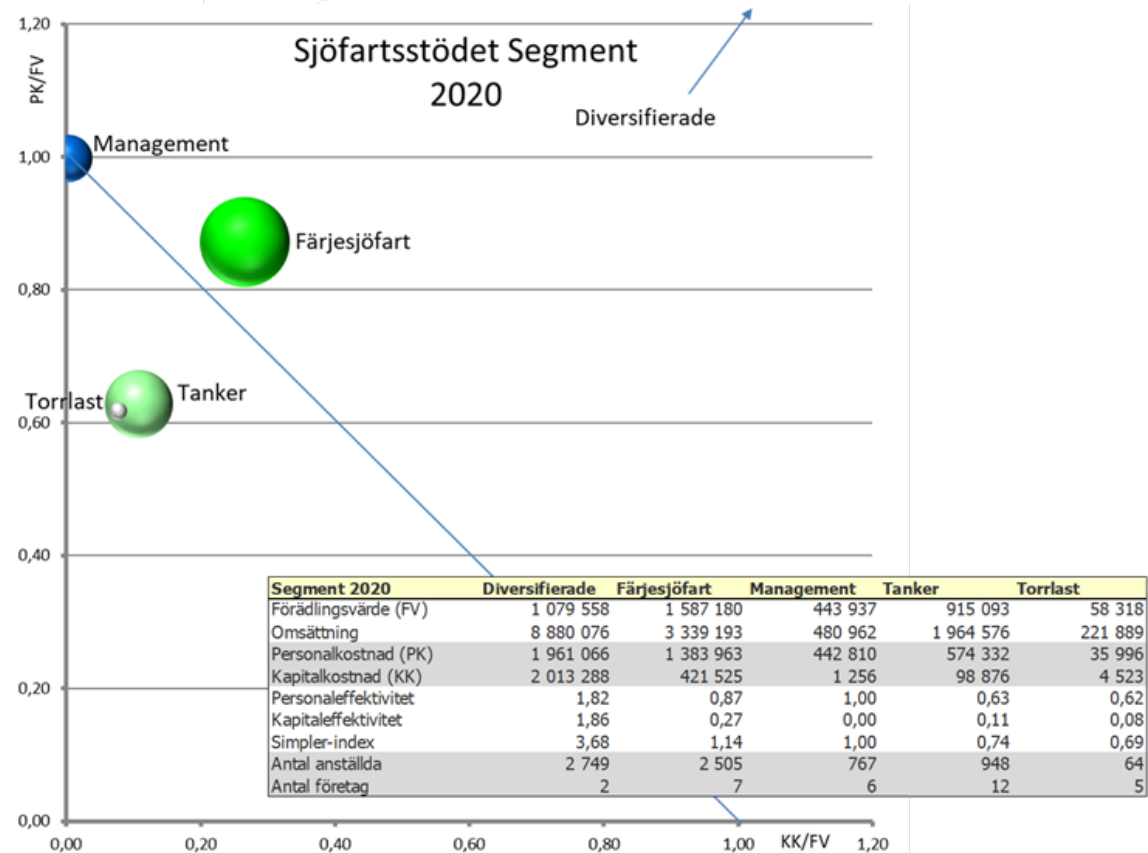
Nyckeltalet *ekonomisk effektivitet* ställer personal- och kapitalkostnaderna i relation till det förädlingsvärde som företagen skapar. En andel under eller lika med 1,00 är effektivt d vs då täcker förädlingsvärdet de olika förädlingskostnaderna.

- Management är mycket personalintensivt. Diversifierade rederier har stora kapital.
- Med sjöfartsstöd är i stort sett alla segment ekonomiskt effektiva, särskilt tankersegmentet
- Sjöfartsstödet skapar en rimlig situation för alla segment (utan stöd ligger management, torrlast och diversifierade rederier på en mycket svag position år 2019).



PANDEMIÅRET 2020

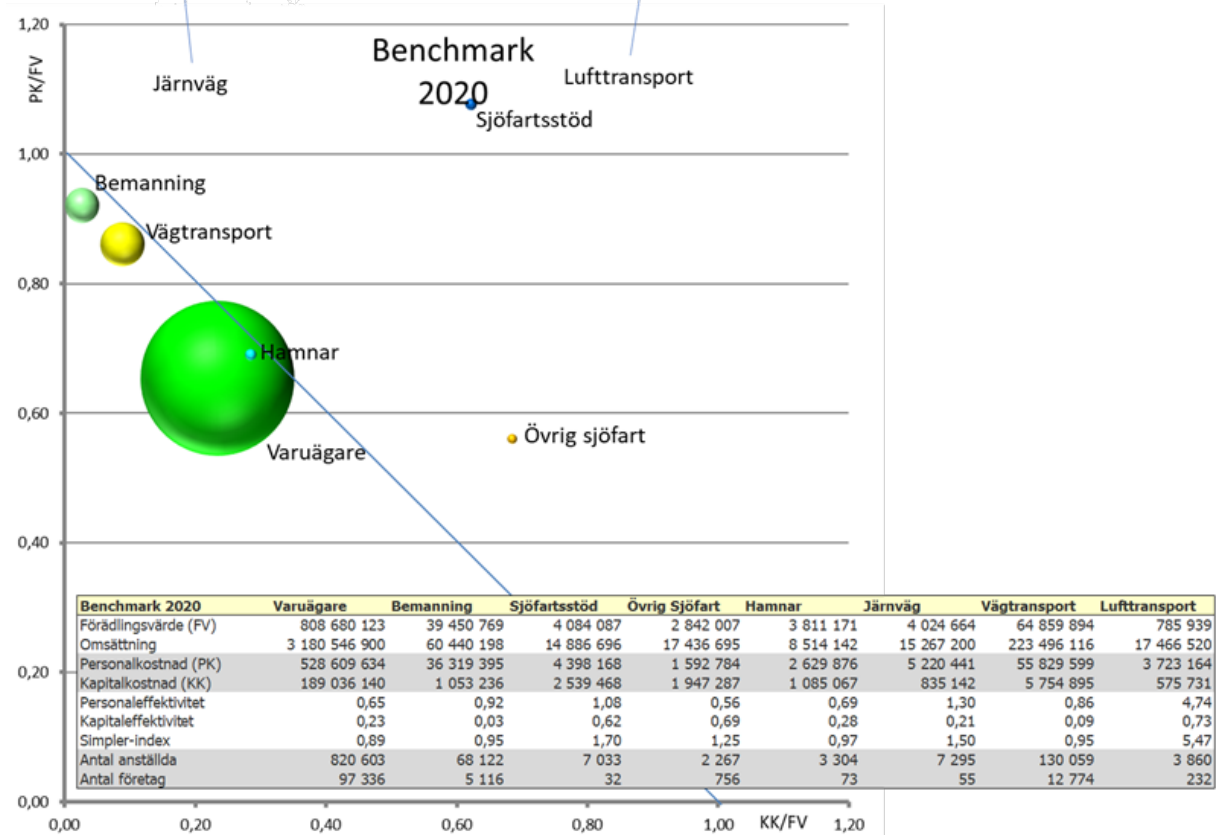
- Med sjöfartsstöd är segmenten management, tanker och torrlast ekonomiskt effektiva
- Färjesjöfart ligger på en något sämre position
- Diversifierade rederier är på en mycket sämre position.
- Sjöfartsstödet har inte kunnat täcka upp för alla negativa konsekvenser under pandemiåret.



BRANSCHJÄMFÖRELSE

Nationell jämförelse med andra transportslag, övrig sjöfart, varuägare, hamnar och bemanningsverksamhet.

- Varuägare är den mest effektiva jämförelsegruppen av företag
- Vägtransport, bemanning och hamnar ligger på god effektivitet
- Bemanningsverksamhet inom sjöfart är mindre effektiv än övrig bemanningsverksamhet i Sverige
- Sjöfart, järnväg och luftfart ligger alla sämre till
- Sjöfarten som inte får stöd ligger på en bättre nivå företagen som får sjöfartsstöd.



SUMMERING: VAD HAR SJÖFARTSSTÖDET FÖR BETYDELSE?

- Normala år gör sjöfartsstödet att vinstnivåerna är acceptabla för samtliga typer av rederier/företag
- Pandemiåret 2020 räckte inte sjöfartsstödet för att kompensera för de negativa konsekvenserna på lönsamhet och ekonomisk effektivitet. Kort- och långsiktig betalningsförmåga låg ändå på acceptabla nivåer.
- Det verkar i stort vara rätt företag som uppbär sjöfartsstöd, eftersom de som inte får det ligger bättre till i ekonomisk effektivitet (om än inte så bra som t ex hamnar eller varuägare).
- **Konsekvens?** Att sjöfarten har en sämre ekonomisk effektivitet än andra sektorer inom "sin" värdekedja, kan det innebära att mindre volymer av gods flyttas till sjöfart och att sjöfartens miljöomställning försvåras?



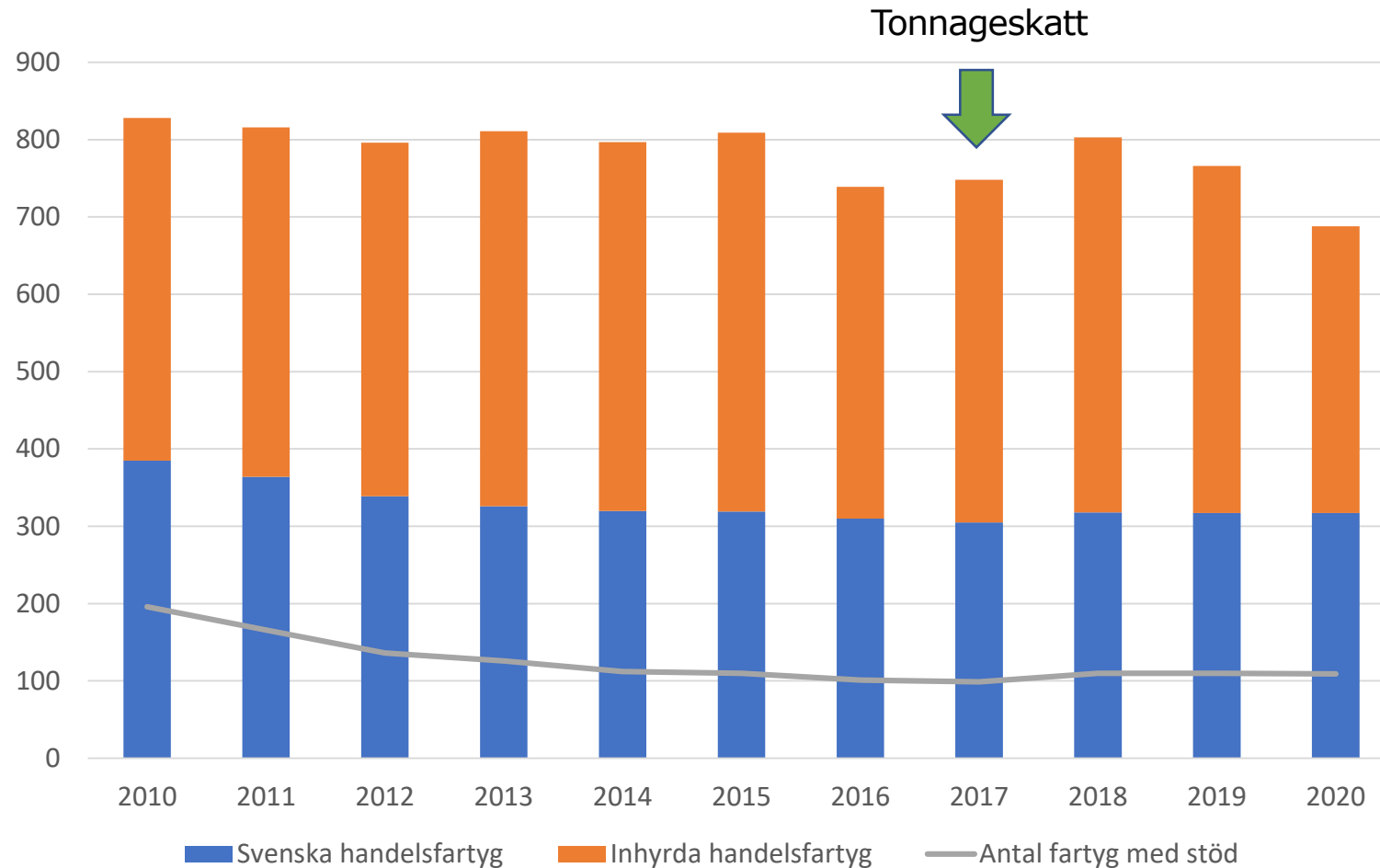
TACK!



Bright ideas. Sustainable change.

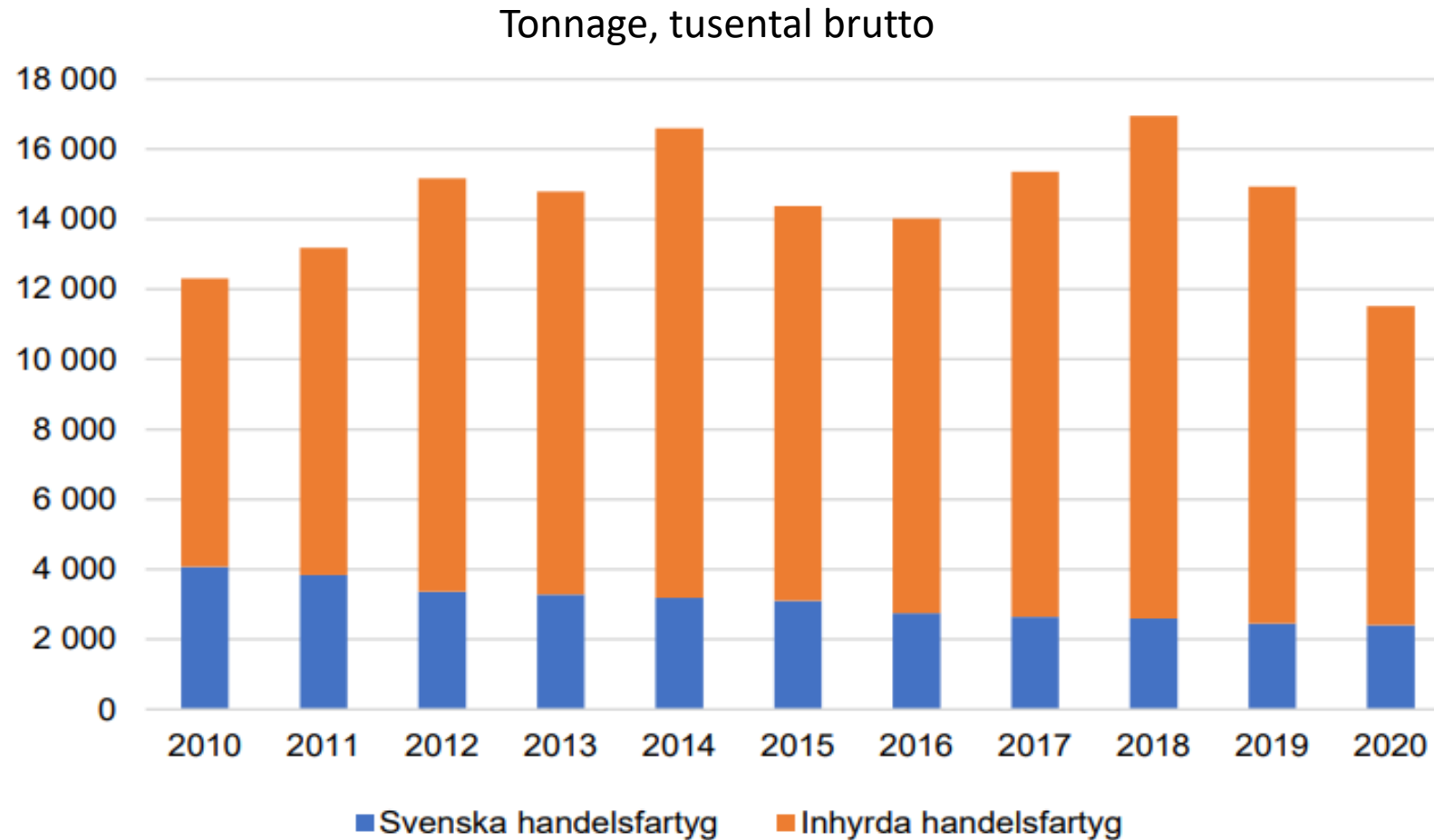
Svenskkontrollerade flottan, antal fartyg

Fartyg i svensk regi, dvs. fartyg ägt av svenskt bolag eller kommersiell drift av svenskt bolag registrerat i Sverige eller av ett dotterbolag till ett svenskt bolag. Fartyg som ägs av svenska företags utländska dotterbolag räknas som utländska och inhyrda. Fartyg som har både svenska och utländska delägare ingår i statistiken när det svenska ägandet är större än 50 procent. Se [def.](#)

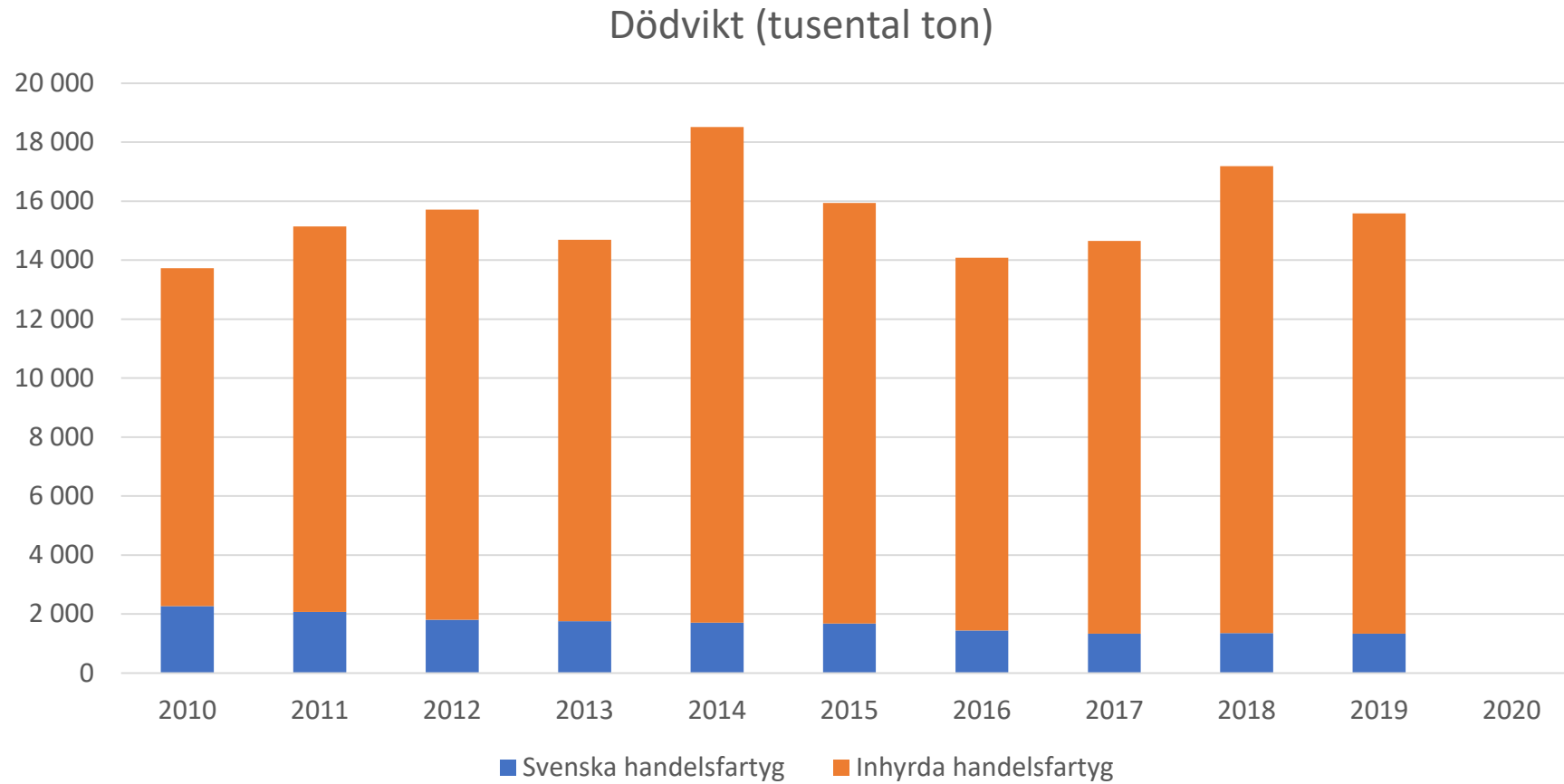


Källa: Trafikanalys Fartygsstatistik, Trafikverket Delegationen för sjöfartsstöd

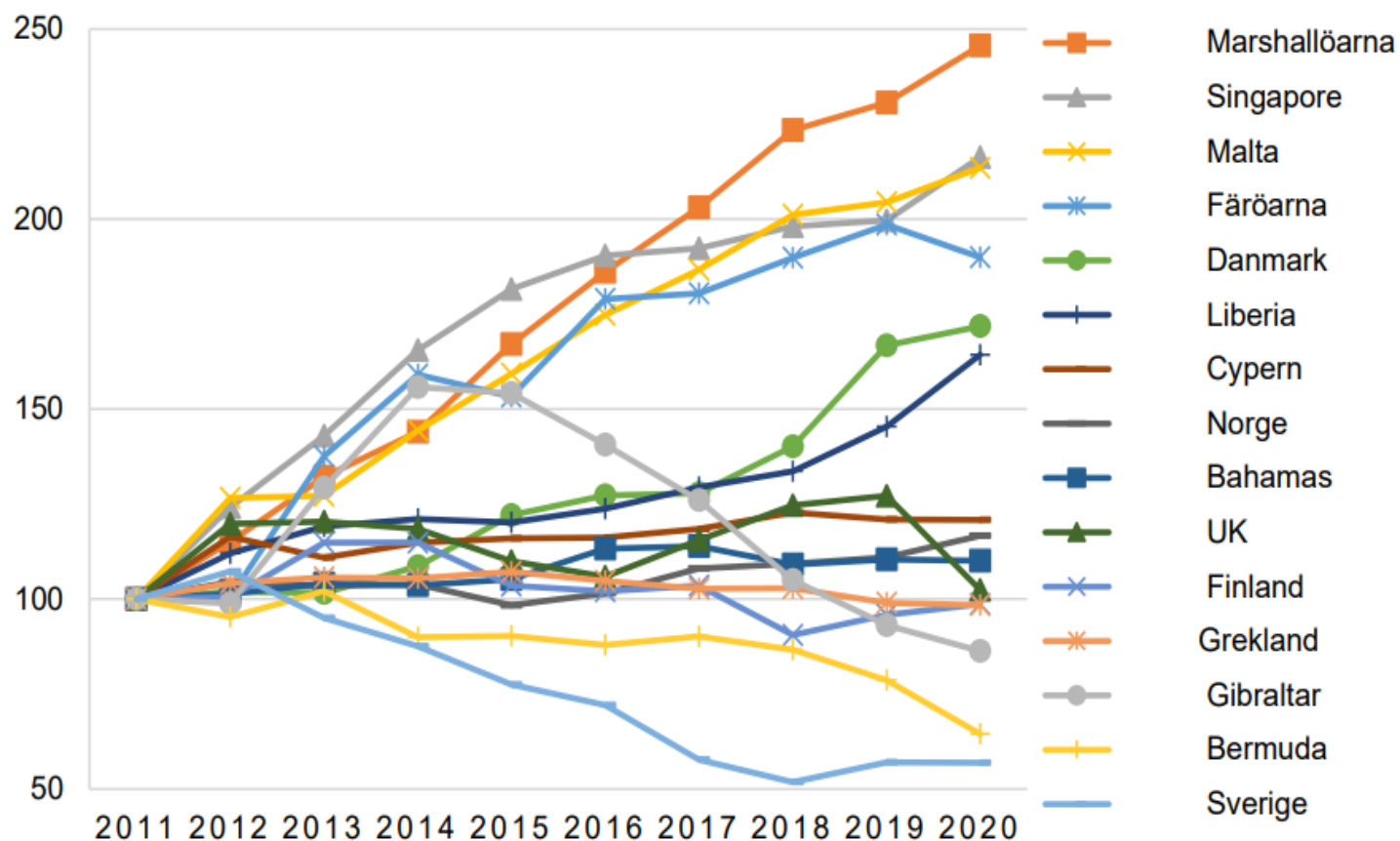
Svenskkontrollerade flottan, bruttotonnage



Svenska fartyg, dödvikt



Utveckling N Europa + populära reg (ej Portugal)



Indexerad utveckling för handelsflottan 1 jan år 2011–2020 i ett urval länder (dödviktston). Källa: UNCTADstat.

Kontrollerade flottor i våra grannländer

1 jan 2020, fartyg > 1000 bt

Norge		Sverige		Danmark		Finland	
Norge NIS	27%	Sverige	21%	Danmark DIS	45%	Bahamas	49%
Marshall-öarna	12%	Norge NIS	11%	Singapore	31%	Finland	39%
Kina, HK	12%	Bahamas	5%	Kina, HK	7%	Cypern	1%
Bahamas	10%	Singapore	5%	Marshall-öarna	7%		
Liberia	8%	Portugal	4%	Isle of Man	3%		
Singapore	7%	Danmark DIS	3%	Panama	2%		
Panama	3%	Liberia	3%	Malta	2%		
Norge NOR	3%	Malta	2%				
Isle of Man	3%	Cypern	1%				
Portugal	3%	Marshall-öarna	1%				
Malta	2%						
Övriga register	10%	Övriga register	44%	Övriga register	3%	Övriga register	11%
Totalt	100 %	Totalt	100 %	Totalt	100 %	Totalt	100 %
Tonnage (tusen dvt.)	63 985	Tonnage (tusen dvt.)	6 510	Tonnage (tusen dvt.)	42 721	Tonnage (tusen dvt.)	2 205

Källa: Bearbetning av UNCTADstat, Trafikverket i Finland.

Vidare läsning

Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation:

<https://www.trafa.se/etiketter/svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation/>

Sjöfartsstödetts effekter:

<https://www.trafa.se/etiketter/sjofartsstodets-effekter/>

Kontakt: Bjorn.Olsson@trafa.se