

# Sjöfartsmarknadens utmaningar

En rapport om effekter av pandemin covid-19

© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfart  
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning TSS 2021-102  
Författare Persson Erika  
Månad År Februari 2021

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Förord

Den här rapporten är framtagen inom ramen för Transportstyrelsens marknadsövervakning. Syftet med marknadsövervakning är bland annat att följa och analysera transportmarknaderna ur ett konkurrensperspektiv med fokus på villkor för resenärer och köpare av godstransporter samt att öka kunskapen om transportmarknaderna.

Rapporten används delvis som underlag till en trafikslagsövergripande trendanalys som tas fram parallellt med denna rapport.

Norrköping, februari 2021

Simon Posluk  
Chef för enheten för hållbar  
utveckling

Karin Fransson  
Chef för sektionen för strategisk  
utveckling och marknad

## Sammanfattning

Under inledningen av 2020 spred sig coronaviruset över stora delar av världen. Nu har 2021 tagit sin början och pandemin har fortfarande inte klingat av. Pandemins utbrott resulterade snabbt i att länder reagerade med olika åtgärder, restriktioner och förbud för att stoppa smittspridningen och många branscher har drabbats hårt under året som gått. De har både haft svårt att bibehålla sin vanliga produktion och mötts av en sjunkande efterfrågan. Det är främst persontransporter som har påverkats negativt av pandemin.

Persontransporter i både inrikes- och utrikestrafik har upplevt kraftiga minskningar under 2020, även om utrikestrafiken har drabbats än hårdare. Flera månader motsvarade passagerarminskningarna mer än en halvering av antalet passagerare jämfört med motsvarande månad 2019. Godstransporter har haft ett stabilare år med både upp- och nedgångar. Trots en relativt stabil utveckling på godstransportmarknaden har vissa segment drabbats hårt, exempelvis rederier som transporterar fordon.

Ett alarmerande problem som pandemin snabbt resulterade i och som fortfarande inte har en permanent lösning är att besättningsmän blir fast ombord på fartyg. I vissa fall får inte besättningsmännen gå i land vid avmönstring och i andra fall kan de inte resa vidare hem efter att de gått iland eftersom länder har stängt både flygplatser och hamnar för medborgare från andra länder. Såväl stater som internationella organisationer arbetar aktivt för att hitta lösningar.

Den stora påverkan som pandemin har haft på såväl efterfrågan som utbudet av transporter har resulterat i att både regering och myndigheter har vidtagit ett antal stödåtgärder. Sådana åtgärder handlar exempelvis om kreditgarantier, lån, anstånd med skatter och korttidspermitteringar.

Sjöfartens utveckling är starkt knuten till den ekonomiska utvecklingen i samhället och till den internationella handeln. Hur pass påverkad såväl den globala som den svenska ekonomin kommer att bli av pandemin är fortfarande inte klart och beror till stor del på hur länge pandemin kommer att pågå. Men vad som står klart är att den ekonomiska utvecklingen framåt kommer att påverka sjöfartens förutsättningar.

Passagerartrafiken har i princip stått still under 2020, rederier gör kraftiga förluster och många ombordanställda har varslats eller blivit arbetslösa. Allt detta kan komma att påverka sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag framöver. Sjöfartens aktörer kan exempelvis komma att behöva höja sina priser både för att betala tillbaka lån och för att kompensera sina förluster i samband med pandemin.

Den tuffa ekonomiska situation som råder kan också komma att påverka inte bara sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag, utan också konkurrensen mellan olika segment inom sjöfartsmarknaden och antalet aktörer som är verksamma på den. Exempelvis hade konsolidering av rederier blivit en allt vanligare lösning redan innan pandemin för att kunna nyttja skalfördelar i en redan pressad bransch. Ju längre pandemin fortsätter desto större är risken att konkurrensen på sjöfartsmarkanden minskar och med det också antalet verksamma aktörer.

Samma segment som upplevt lägre efterfrågan har också sett behov av personalminskningar. Under våren 2020 var arbetslösheten inom de flesta kategorier av sjömän högre än året tidigare. Det är möjligt att pandemins utveckling resulterar i att fler rederier väljer kortare tidsbegränsade anställningsformer för sin personal i framtiden, som en säkerhetsåtgärd utifall ekonomin vänder nedåt igen.

Precis som övriga transportsektorn står sjöfarten inför en utmaning i att ställa om till ett mer miljömässigt hållbart sätt att transportera gods och passagerare. Sådana satsningar har försvårats givet den ekonomiska situation som rederier befinner sig i på grund av pandemin. En undersökning som organisationen ECSA genomfört visar att nästan hälften av respondenterna tror att deras miljöåtgärder inte längre är möjliga och endast en fjärdedel upplever att de kan fortsätta som planerat när pandemin väl klingar av.

Teknikutveckling och digitaliseringen var aktuellt redan innan pandemin bröt ut och mycket talar för att det fortsatt kommer att vara det pandemin till trots. Pandemin har till och med påskyndat digitaliseringen i en del fall. Digitala möten har använts i högre utsträckning som ett led i att minska sociala kontakter och exempelvis vissa hamnar har automatiserat delar av sin verksamhet för att chaufförer av transporter inte ska behöva använda en gemensam knappsats. Mycket av den verksamhet som vanligtvis sker på plats i hamnar har också ställts om för att kunna skötas genom datasystem eller via mejlväxling.

Det återstår att se hur både sjöfartsmarknaden och samhället i stort kommer att återhämta sig när pandemin väl har klingat av. Det återstår också att hur marknaderna kommer att anpassa sig till de nya förutsättningar som kan komma att råda.

## Innehåll

<b>FÖRORD</b> .....	<b>3</b>
<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>4</b>
<b>INNEHÅLL</b> .....	<b>6</b>
<b>1 INLEDNING</b> .....	<b>8</b>
1.1 Sjöfartens koppling till ekonomisk utveckling .....	8
1.2 Syfte och frågeställningar .....	9
1.3 Metod .....	9
1.4 Avgränsningar .....	9
<b>2 EN GLOBAL PANDEMI</b> .....	<b>10</b>
2.1 Passagerartransporter har drabbats hårdare än godstransporter .....	10
2.1.1 Persontransporter .....	10
2.1.2 Godstransporter .....	12
2.2 Besättningsmän fast ombord på fartyg .....	15
2.3 Många rederier redovisar minskad omsättning .....	16
2.4 Stödåtgärder som vidtagits för att mildra effekterna av pandemin .....	16
<b>3 VÄGEN FRAMÅT</b> .....	<b>19</b>
3.1 Pandemin påverkar den svenska ekonomin .....	19
3.1.1 Hur påverkades transportsektorn av finanskrisen? .....	19
3.2 Sjöfartens konkurrenskraft kan försvagas .....	20
3.3 Färre aktörer och mindre konkurrens .....	22
3.4 Osäkra arbetsvillkor med krav på mer flexibel arbetskraft .....	22
3.5 Gröna satsningar har påverkats av pandemin .....	23
3.6 På väg mot en snabbare digitalisering inom sjöfarten? .....	25
<b>4 SAMMANFATTANDE KOMMENTARER</b> .....	<b>26</b>
4.1 Sammanfattning av sjöfartsmarknadens påverkan av covid-19 .....	26
4.2 Jämförelse med finanskrisen .....	26
4.3 Vad kommer hända härnäst? .....	27
<b>REFERENSER</b> .....	<b>29</b>

# 1 Inledning

I början av 2020 spred sig viruset SARS-coronavirus-2 som orsakar sjukdomen covid-19 över stora delar av världen. I slutet av januari uppdagades det första fallet i Sverige och i början av februari klassade den svenska regeringen coronaviruset som en allmänfarlig sjukdom. Den 11 mars deklarerade Världshälsoorganisationen (WHO) att covid-19 är en pandemi (Folkhälsomyndigheten, 2020). Pandemin har sedan resulterat i att länder har reagerat med olika åtgärder, restriktioner och förbud för att försöka stoppa smittspridningen. I Sverige har medborgare bland annat uppmanats att minimera sociala kontakter, undvika kollektivtrafik och i största möjliga utsträckning arbeta hemifrån.

Flera branscher har och har haft svårt att bibehålla sin vanliga produktion och har mötts av en sjunkande efterfrågan. De flesta segmenten inom transportbranschen har drabbats, om än i olika stor utsträckning. Inom flera trafikslag är det framförallt persontransporter som har påverkats negativt, något som även gäller sjöfarten. Även vissa segment inom godstransporter har påverkats.

Utöver den pågående pandemin möter sjöfarten också en föränderlig värld genom globalisering, nya handelsmönster, digitalisering och automatisering. Hur alla dessa parametrar påverkas av den pågående pandemin, och vad som kommer att bli efterföljande ekonomiska konsekvenser såväl nationellt som globalt, är den stora frågan för aktörer att behandla för att på bästa sätt kunna möta framtiden.

## 1.1 Sjöfartens koppling till ekonomisk utveckling

Transportsektorn i stort har sedan länge varit tätt sammankopplad med den ekonomiska utvecklingen i samhället. En växande ekonomi skapar förutsättningar för mer gods- och persontransporter. Industriprodukter behöver fraktas, dagligvaror behöver transporteras och människor behöver ta sig till både skolor och arbeten. Dessutom vill människor också genomföra fritidsresor (Trafikanalys, 2019c).

När tillväxten i ekonomin dämpas blir effekten den motsatta. När efterfrågan minskar innebär det nya förutsättningar för transportmarknaden. Det kan exempelvis resultera i att transportföretag ställer in avgångar för att bibehålla sin kostnadseffektivitet vid minskad efterfrågan. En ekonomisk nedgång innebär också att styrmedel eller andra åtgärder från samhällets sida införs för att minska de negativa effekterna (Sweco, 2018).

Sjöfarten är dessutom en global marknad som är starkt knuten till tillväxten av internationell handel. Detta eftersom sjöfart är det främsta trafikslaget för export och import av varor (De Monie et. al, 2011).

## 1.2 Syfte och frågeställningar

Den här rapporten syftar till att beskriva och diskutera aktuella trender på sjöfartsmarknaden mot bakgrund av den pågående pandemin covid-19.

För att uppfylla syftet ska följande frågeställningar besvaras:

- Hur såg sjöfartsmarknaden ut innan pandemin?
- Hur har sjöfartsmarknaden påverkats av pandemin?
- Vilka trender går att urskilja för sjöfartsmarknaden?
- Hur kan utbrottet av covid-19 påverka dessa trender?

## 1.3 Metod

För att besvara frågeställningarna i den här rapporten har litteratur, statistik och annat aktuellt material som indikerar eller styrker en trend på sjöfartsmarknaden använts.

## 1.4 Avgränsningar

Fokus i denna rapport är hur gods- och persontransporter har påverkats av pandemin.



## 2 En global pandemi

Att pandemin covid-19 skulle drabba hela världen var det nog få som förutsåg i början av 2020, men pandemin kommer troligtvis att ge långtgående konsekvenser för såväl den svenska som den globala ekonomin, vilket i sin tur kommer få konsekvenser på både sjöfartsmarknaden och transportsektorn i stort.

I detta kapitel beskrivs hur sjöfarten hittills har påverkats av pandemin och hur marknaden såg ut innan pandemin bröt ut.

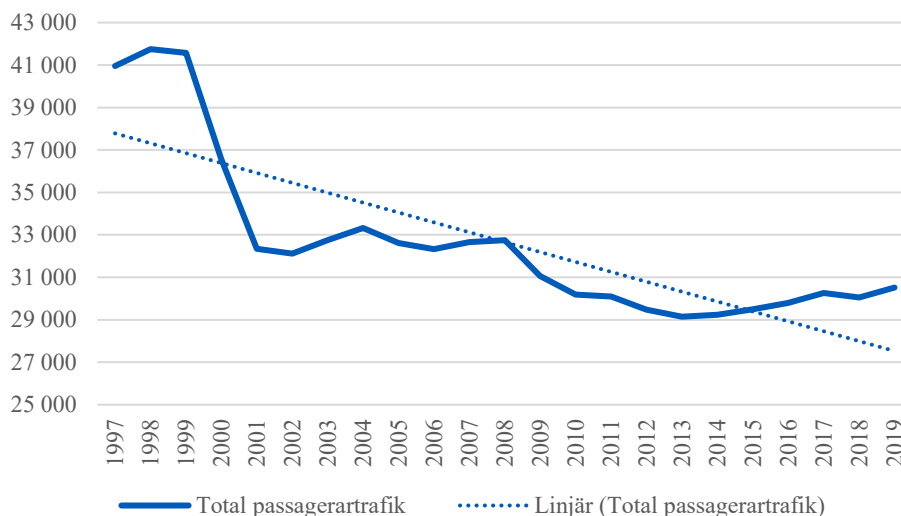
### 2.1 Passagerartransporter har drabbats hårdare än godstransporter

Covid-19-pandemin har drabbat sjöfarten hårt, men olika segment har drabbats olika hårt. Initialt har det varit främst persontransporter som har påverkats, men även vissa segment inom godstransporter har påverkats.

#### 2.1.1 Persontransporter

Passagerarantalet i svenska hamnar hade redan innan pandemin haft en nedåtgående trend sedan 1997 med en lägsta notering mellan 2013-2014, se figur 1. I slutet av 1990-talet var passagerarantalet betydligt högre än vad det är i dag, men från 2001 och framåt har utvecklingen av antalet passagerare varit relativt jämn men på det hela minskat. Mellan 2013 och 2017 ökade antalet passagerare årligen för att sedan minska under 2018 och återigen öka under 2019.

Under 2019 reste 30,5 miljoner passagerare till och från svenska hamnar, en ökning med 2 procent jämfört med 2018. Av dessa var 6 procent inrikespassagerare, dvs. resande mellan två svenska hamnar. En stor majoritet av de resor som genomförs i inrikestrafik går till och från Gotland. Resterande 94 procent var utrikespassagerare, alltså resande till och från utrikes hamnar (Trafikanalys, 2020a).



Figur 1. Total passagerartrafik i svenska hamnar i tusentals passagerare

Not. bruten y-axel

Källa: Eurostat

Pandemins utbrott i början av 2020 resulterade relativt omgående i att all kryssningstrafik till och från Sverige mer eller mindre fick ställa in sin trafik och många rederier tvingades dessutom både lägga upp fartyg och varsla personal<sup>1</sup> (Trafikanalys, 2020c).

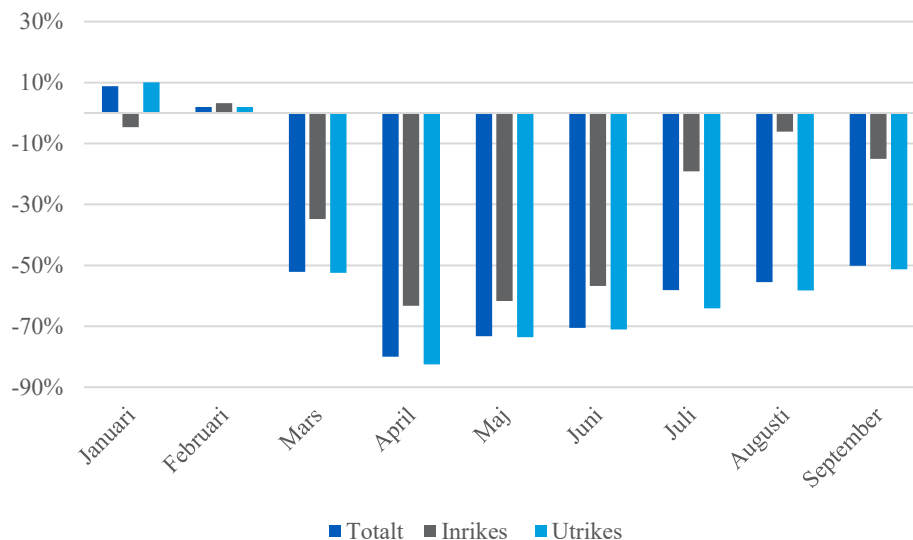
Globalt minskade antalet anlöp med kryssningsfartyg med 86 procent under vecka 33-45 2020 jämfört med samma veckor 2019. Antalet anlöp med passagerarfartyg minskade med 24 procent under samma veckor (EMSA, 2020).

I svenska hamnar ökade det totala passagerarantalet under de första två månaderna av 2020. Men under slutet på februari och början på mars tog pandemin fart i Sverige, vilket fick en direkt påverkan på trafiken. Mellan mars och september minskade antalet passagerare varje månad, jämfört med motsvarande månad 2019, se figur 2. Den största minskningen skedde i april då det totala passagerantalet minskade med 80 procent i svenska hamnar jämfört med april 2019.

Persontransporter i både inrikes- och utrikestrafik har upplevt kraftiga minskningar under 2020. Utrikestrafiken har drabbats något hårdare än inrikestrafiken med den största minskningen i april, då passagerantalet minskade med 83 procent jämfört med april 2019. Flera månader motsvarade passagerarminskningarna mer än en halvering av antalet passagerare jämfört med motsvarande månad 2019. Passagerarantalet i inrikestrafiken hade också

<sup>1</sup> Exempelvis Birka Cruises, Eckerölinjen, Stena Line, Tallink Silja och Viking Line.

sin största minskning i april, en minskning med 63 procent jämfört med maj 2019.



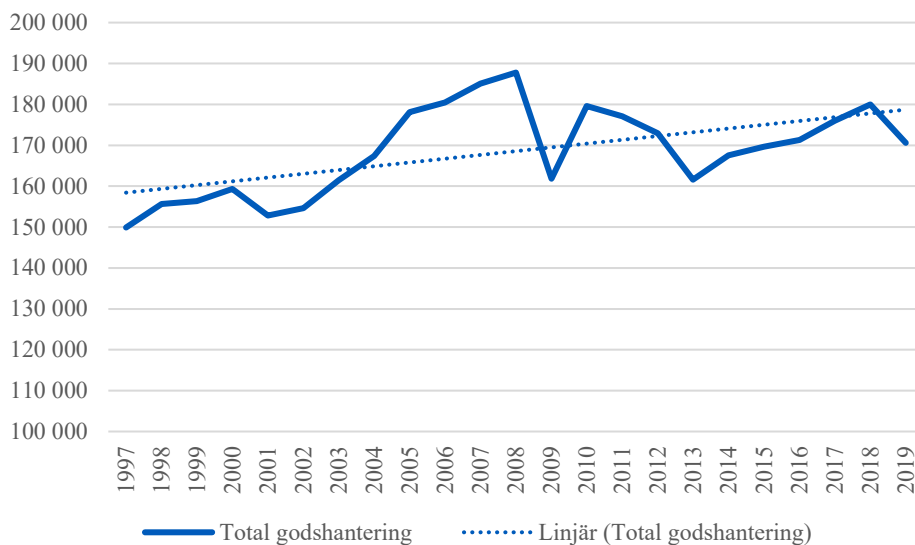
Figur 2. Procentuell förändring i passagerarantal i svenska hamnar 2020, jämfört med motsvarande månad 2019.

Källa: Trafikanalys

### 2.1.2 Godstransporter

Godshanteringen i svenska hamnar har innan pandemin uppvisat en uppåtgående trend sedan 1997, se figur 3. Under denna period har dock godsmängderna minskat under några kortare perioder, exempelvis under finanskrisen 2008–2009. Trots en ljusare utveckling med högkonjunktur efter finanskrisen har dock godsvolymer inte lyckats återhämta sig till toppnoteringen 2008. Efter fem år av ökad godshantering mellan 2013 och 2018 vände kurvan nedåt under 2019 då godshanteringen minskade igen.

Under 2019 hanterades 170 miljoner ton gods i svenska hamnar, en minskning med 5 procent jämfört med 2018. Störst minskning hade lasttypen flytande bulk som minskade med 11 procent mellan 2018 och 2019. Godshanteringen i inrikestrafik minskade med 2 procent under 2019, jämfört med 2018, och godshanteringen i utrikestrafik minskade med 6 procent (Trafikanalys, 2020a).



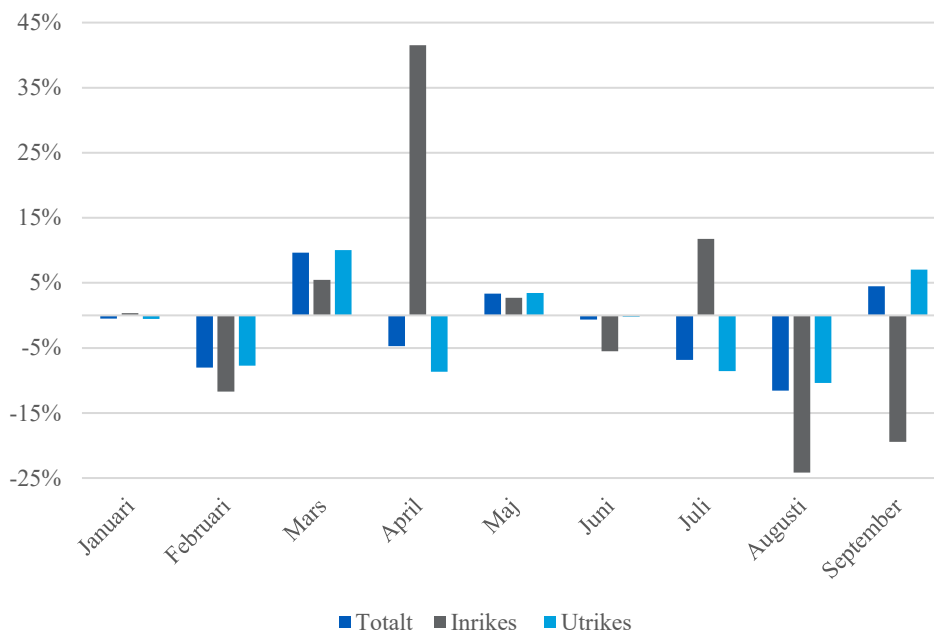
Figur 3. Total godshantering i svenska hamnar i miljoner ton

Not. bruten y-axel

Källa: Eurostat

Medan passagerartrafiken överlag har drabbats hårt av pandemin har godstrafiken inte påverkats i samma utsträckning. De totala godsvolymererna i svenska hamnar var relativt stabila till och med september 2020 vid jämförelse med motsvarande månader 2019. Några månader minskade volymen, som mest med 12 procent i augusti jämfört med augusti 2019 (se figur 3). Andra månader ökade godsvolymererna, där den största ökningen skedde i mars när godsvolymererna ökade med 10 procent.

Godsvolymererna i både inrikes- och utrikestrafik visar på liknande utveckling under 2020. Både inrikes- och utrikestrafikens godsvolymer har ökat några månader och minskat andra. De flesta månaderna har utvecklingen av inrikes- och utrikestrafik följt varandra med undantag för april och juli. Under dessa månader minskade såväl den totala godsvolymererna som volymerna i utrikestrafiken, jämfört med motsvarande månader 2019. Godsvolymererna i inrikestrafiken ökade istället med 42 respektive 12 procent.



Figur 3. Procentuell förändring i hanterade godsvolymer i svenska hamnar 2020, jämfört med motsvarande månad 2019.

Källa: Trafikanalys

När sjöfarten tappade nästintill all passagerartrafik lyckades vissa rederier ställa om för att minska förlusterna. En del rederier har kunnat köra mer gods och/eller infört nya ruttor. Vissa rederier har även kunnat täcka en del av förlusterna genom att bunkra olja när priserna sjönk kraftigt i början av pandemin (Trafikanalys, 2020d).

Olika godsflöden, så som bulklast, ro/ro och container, har påverkats i olika stor utsträckning av den pågående pandemin, vilket innebär att även om de totala godsvolymererna har varit jämna har vissa segment upplevt kraftiga minskningar. Exempelvis rapporterar EMSA (2020) att det globala antalet anlöp med tankfartyg minskade med 22 procent under vecka 33 till 45, jämfört med motsvarande veckor 2019. Den största minskningen i svenska hamnar under andra kvartalet stod Ro/Ro-segmentet för (Trafikanalys, 2020b).

Hittills har pandemin också slagit hårt mot fordonsindustrin, vilket påverkar de rederier som transporterar fordon. Branschens största aktör, svensk-norska Wallenius Wilhelmsen, uppskattade en nedgång i efterfrågan på deras tjänster på drygt 20 procent under årets första kvartal (Sjöfartstidningen, 2020a). De har under året tvingats lägga upp 16 av sina 123 fartyg och skrota 4 (Sjöfartstidningen, 2021).

Andra segment har klarat sig bättre. Exempelvis ökar den globala efterfrågan på containertransporter och prognoserna pekade i slutet av 2020 mot ett bra resultat för året. Som exempel kan nämnas att det danska företaget Maersk, som främst sysslar med containerfrakt, redovisade en vinst på nästan 6 miljarder under årets tredje kvartal, vilket kan jämföras med motsvarande period 2019 när företaget redovisade en vinst på 3,3 miljarder. En förklaring till denna utveckling är att pandemin sammanföll med sjunkande oljepriser, vilket har gjort det billigare för rederier att driva sina flottor (Transportnet, 2020b).

Ett segment i Sverige som har redovisat ökning trots pågående pandemi är godshanteringen av flytande bulk som ökade med 14 procent under årets andra kvartal (Sjöfartstidningen, 2020b).

Även om godsvolymer har varit stabila under 2020 har det noterats en minskad efterfrågan på nya fartyg. Fram till november 2020 minskade antalet beställningar på nya fartyg med 41 procent, jämfört med samma period 2019. Minskningen prognostiserades fortsätta även i december (Offshore Energy, 2020).

## 2.2 Besättningsmän fast ombord på fartyg

Tidigt under pandemin uppstod det svårigheter för sjömän att mönstra av fartyg. I vissa fall fick besättningsmän inte gå i land vid avmönstring och i andra fall kunde de inte resa vidare hem efter att de gått iland eftersom länder stängde både flygplatser och hamnar för medborgare från andra länder. En kortsiktig lösning på detta problem blev att sjömän som var kvar ombord på fartygen då fick sina kontrakt förlängda. Detta gjordes dels för att sjömän inte skulle bli strandade någonstans i världen, dels för att rederierna i möjligaste mån ville förhindra att smittan kom ombord i samband med besättningsbyten (Sjöfartstidningen, 2020c).

I juli uppskattade FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) att 300 000 sjömän var fast ombord på sina fartyg och det är en siffra som har fortsatt att öka. I september rapporterades det att det globalt var 400 000 sjömän som inte kunde komma i land när deras kontrakt löpt ut. Problemet kvarstår även i dag med kontrakt som löper ut och länder kämpar med att hitta en lösning (Arbetet, 2020).

Att kontraktera befintliga besättningsmän ombord på fartyg under en längre tid är en tillfällig lösning. Hur denna situation för besättningsmän runt om i världen ska lösas på ett mer hållbart sätt är en fråga som just nu diskuteras på många ställen i världen, exempelvis inom den internationella arbetsorganisationen (ILO) som bland annat reglerar sjömäns maximala tid ombord på fartyg genom Sjöarbetskonventionen (MLC). Även andra internationella organ arbetar med frågan, så som den internationella

sjöfartsorganisationen (IMO) och den europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA). Eftersom pandemin fortfarande fortlöper är frågan om besättningsmäns möjlighet att lämna fartygen efter tjänstgjord period en allt mer alarmerande fråga. Det internationella arbetet för att hitta en lösning försvåras dock av att ambassader och konsulat runt om i världen hålls stängda. Transportstyrelsen har sedan starten av pandemin haft en aktiv roll i arbetet mot att hitta en lösning. Myndigheten har arbetat tillsammans med såväl Regeringskansliet som andra länder för att underlätta för sjömän att ta sig till och från fartygen.

### **2.3 Många rederier redovisar minskad omsättning**

Eftersom efterfrågan på persontransporter kraftigt har minskat under året har också både sjöfartssektorn och transportbranschen i stort redovisat kraftigt minskad omsättning.

De flesta sjöfartssegment har redovisat lägre omsättning under 2020, jämfört med tidigare år. Exempelvis minskade sjöfartssektorns totala omsättning med 47 procent under april 2020, jämfört med april 2019. Som nämnts tidigare är passagerartrafiken (färje- och kryssningstrafik) och ro/ro-trafik (exempelvis transport av bilar) bland de segment som drabbats värst. Den ekonomiska situationen i samhället förväntas dessutom förvärras, vilket ytterligare skulle påverka rederiers omsättning (Trafikanalys, 2020c; European Community Shipowners' Associations, 2020). Detta kan komma att resultera i såväl fler konkurser som en högre grad av konsolidering bland rederier.

### **2.4 Stödåtgärder som vidtagits för att mildra effekterna av pandemin**

Den stora påverkan som coronaviruset har haft på såväl efterfrågan som utbudet av transporter har resulterat i att både regering och myndigheter har vidtagit flera åtgärder. Detta som ett sätt att underlätta för en pressad bransch. Sådana åtgärder handlar exempelvis om kreditgarantier, lån, anstånd med skatter, avgifter och korttidspermitteringar (Svensk Sjöfart u.å.).

I mars beslutade regeringen att tillfälligt begränsa icke-nödvändiga resor till Sverige från länder utanför EU/EES, med vissa undantag. Beslutet gäller i dagsläget till och med 31 mars 2021. Polismyndigheten har utifrån detta valt att undanta vissa personer som har särskilt angelägna behov eller som ska utföra nödvändiga funktioner i Sverige från detta inreseförbud. Bland dessa återfinns bland annat personer som arbetar med transport av varor och sjömän som arbetar inom transportnäring eller på kryssningsfartyg (Polisen, 2021).

Såväl sjöfartsstöd<sup>2</sup> som statliga avgifter har också diskuterats sedan utbrottet av pandemin. Främsta anledningen till att sjöfartsstödet har varit en

---

<sup>2</sup> Sjöfartsstöd innebär att både fysiska och juridiska personer och partrederier som har, eller har haft, sjömän anställda för arbete ombord på fartyg registrerade inom EES kan ansöka om ekonomiskt stöd. Sjöfartsstödet

debatterad fråga under pandemin är att rederier inte har kunnat erhålla ekonomiskt stöd om fartygen inte har varit i trafik. Det har lett till ekonomiska svårigheter för de rederier som påverkats av kraftig nedgång i efterfrågan, och på grund av detta har tagit ur delar av sin flotta ur trafik. Detta ledde till att regeringen beslutade om ett tillfälligt anpassat sjöfartsstöd som innebär att ersättning nu kan ges för fartyg som tagits ur trafik i samband med pandemin. Stödet gäller även för ombordanställda på passagerarfärjor som tagits ur trafik. Stöder gäller retroaktivt från den 13 mars och var ursprungligen satt att upphöra vid utgången av 2020 (Infrastrukturdepartementet, 2020a). I december 2020 meddelade regeringen att de ville förlänga det tillfälligt anpassade sjöfartsstödet till och med den 30 juni 2021 (Infrastrukturdepartementet, 2020d).

Även statliga avgifter som rederier ska betala till myndigheter har diskuterats under pandemin. Totalt har såväl tillsynsavgifter som lots- och farledsavgifter höjts under den senaste tioårsperioden (Transportstyrelsen, 2018). Sedan utbrottet av pandemin har dock Transportstyrelsen och Sjöfartsverket anpassat betalningsperioden för avgifter för att underlätta för redare. Under våren 2020 pausade Transportstyrelsen sina utskick av fakturor för vissa tillstånd, tillsyn och registerärenden för att underlätta för branschen. Under hösten 2020 återupptogs utskicken av fakturor, men med en förlängd betalningsperiod. Fakturorna som skickas ut under hösten har en betalningstid på 90 dagar, istället för 30 dagar som det vanligtvis är (Transportstyrelsen, 2020b). Sjöfartsverket meddelade i juni 2020 att de skulle senarelägga sina planerade avgiftshöjningar i minst fyra månader (Svensk Sjöfart, 2020c).

Regeringen har också beslutat om ett ekonomiskt stöd på 300 miljoner till Sjöfartsverket som kompensation för beräknat intäktsbortfall på grund av det minskade antalet anlöp som följt av pandemin (Infrastrukturdepartementet, 2020b). Trots ekonomiskt stöd från regeringen föreslog Sjöfartsverket en avgiftshöjning för sjöfartens farleds- och godsavgifter till 2021, ett förslag som blev kritiserat av branschen (Svensk Sjöfart, 2020b).

Transportstyrelsen har även förlängt giltighetstider för certifikat och behörigheter. Det handlar både om certifikat för svenska fartyg och om certifikat, intyg och behörighetsbevis för sjöpersonal. Beslutet gäller de certifikat vars sista giltighetsdag infaller under perioden 1 april – 31 december 2020, som nu utan särskilt beslut eller godkännande från myndigheten är giltiga i ytterligare nio månader (Transportstyrelsen, 2020a). I december 2020 meddelade regeringen att de förlängde regellättnaderna till att omfatta de handlingar vars giltighetstid löper ut mellan 1 april 2020-31 maj 2021. Dessa

---

motsvarar sjömännens skatt på sjöinkomst och kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift (Trafikanalys, 2019b).



förlängs som längst fram till och med 30 september 2021 (Infrastrukturdepartementet, 2020e).

Många rederier har valt att korttidspermittera<sup>3</sup> delar av sin personal för att hantera en minskad efterfrågan (se mer i avsnitt 3.3.). I oktober skickade Svensk Sjöfart (2020a) en hemställan till Finansdepartementet där de uttryckte ett behov av en förlängning av tiden företag kan använda sig av korttidspermittering. I november beslutade regeringen att systemet med korttidspermitteringar förlängs, som längst till juni 2021 (Finansdepartementet, 2020a).

---

<sup>3</sup> Korttidspermittering innebär att anställda går ner i arbetstid under en period samtidigt som staten går in och ger ekonomiskt stöd till arbetsgivaren. Anställda får under denna period behålla en stor del av sin ordinarie lön samtidigt som företagets personalkostnader minskar (Finansdepartementet, 2020a).

### 3 Vägen framåt

Detta kapitel fortsätter att redogöra för sjöfartens påverkan av pandemin och blickar dessutom framåt på vilka konsekvenser pandemins effekter kan få på längre sikt.

#### 3.1 Pandemin påverkar den svenska ekonomin

Sjöfartens utveckling är starkt knuten till den ekonomiska utvecklingen i samhället och den internationella handeln. Hur pass påverkad såväl den globala som den svenska ekonomin kommer att bli av pandemin är fortfarande inte klart och beror till stor del på hur länge pandemin kommer att pågå. Men den ekonomiska utvecklingen framåt kommer att påverka sjöfartens förutsättningar. Utvecklingen framåt beror, förutom pandemins längd, också på omfattningen på åtgärder från hushåll, företag och myndigheter (Konjunkturinstitutet, 2020a). Globalt prognostiserades det att världshandeln skulle minska med 4,1, procent under 2020 (UNCTAD 2020b).

Det finns ingen enad bild över exakt hur pass stor påverkan pandemin kommer ha på svensk ekonomi och BNP. EU-kommissionen (2020) förutspådde att svensk BNP skulle falla med 4 procent under 2020 och Konjunkturinstitutet (2020b) förutspådde att svensk BNP totalt skulle falla med 7 procent under 2020. Samtidigt konstaterar Konjunkturinstitutet att det fortfarande finns ekonomiskt utrymme att mildra de ekonomiska effekterna i Sverige på grund av pandemin.

Redan innan pandemin bröt ut fanns det tydliga signaler på att svensk ekonomi var på väg att bromsa in. Konjunkturinstitutet (2019) konstaterade att den svenska ekonomin var i en tydlig avmattningsfas under 2019, vilket ansågs naturligt med tanke på de tidigare årens högkonjunktur. Konjunkturinstitutet konstaterade också att den svenska BNP-tillväxten försvagades under 2019. Osäkerheter i omvärlden, såsom brexit och handelskonflikter, var och är ytterligare faktorer som påverkar den svenska ekonomins utveckling.

Handelskonflikter påverkar såväl ekonomin som sjöfarten. UNCTAD (2020a) menar att upp till två procent av den globala sjöfartshandeln kan ha påverkats av handelskonflikten mellan Kina och USA 2018–2019. Handelskonflikten mellan USA och Kina förväntas dock dämpas framöver i och med skiftet i amerikanskt presidentskap under 2021 (Offshore Energy, 2020), vilket skulle kunna förbättra situationen för den globala sjöfartshandeln.

##### 3.1.1 Hur påverkades transportsektorn av finanskrisen?

Sambandet mellan transportsektorn och såväl den svenska som globala ekonomin har historiskt varit starkt, ett samband som syns särskilt tydligt

under ekonomiska kriser. Går ekonomin sämre minskar efterfrågan på transporter och vice versa när tiderna är goda. Ofta delas ekonomiska kriser in i tre stadier; innan krisen, direkt efter krisen och effekter på längre sikt. Det är under de två första stadierna som transportsektorn påverkas mest. Då kan efterfrågan minska kraftigt och det blir överkapacitet bland transportmedlen (Trafikanalys, 2019c).

Fram till finanskrisen 2008-2009 hade godstransportarbetet ökat kraftigt och persontransportarbetet varit jämnt i Sverige. I samband med krisen påverkades dock transportarbetet olika. Godstransportarbetet minskade kraftigt medan persontransportarbetet stagnerade vid de nivåer som rådde när krisen bröt ut. Persontransportarbetet återhämtade sig sedan väl efter krisen och har kontinuerligt ökat sedan dess medan godstransportarbetet inte riktigt har nått upp till samma nivåer som rådde innan krisen bröt ut (Trafikanalys, 2019c).

Under krisen fortsatte den globala fartygsflottan att växa, trots en minskad efterfrågan på transporter. Fartyg som hade beställts innan krisen, när ekonomin var god, hade inte hunnit byggas och levereras utan levererades mitt under rådande kris. Denna överkapacitet kombinerat med en sämre ekonomi gjorde det svårt för rederier. I spåren av detta tvingades rederier ta till ett antal åtgärder för att både parera mot krisen och för att senare kunna återhämta sig. Bland annat genomförde rederier färre nya beställningar av fartyg, de förändrade sina leveransdatum, skrotade gamla fartyg och började använda sig av slow steaming<sup>4</sup> (Hoffman, 2010).

Den senaste tioårsperioden har både ekonomin och sjöfarten återhämtat sig från finanskrisen. Den internationella varuhandeln påverkades i stor utsträckning av krisen, vilket också fick följder för sjöfarten. De senaste åren har varuhandeln vuxit långsammare än, eller som bäst i takt med BNP. Detta var något som, redan innan pandemin bröt ut, ansågs kunna få långsiktiga konsekvenser även för sjöfarten (Trafikanalys, 2017c).

### **3.2 Sjöfartens konkurrenskraft kan försvagas**

Pandemin har lett till att passagerartrafiken har minskat kraftigt, rederier gör stora förluster och många ombordanställda har varslats eller blivit arbetslösa. Allt detta kan komma att påverka sjöfartens konkurrenskraft mot andra trafikslag framöver (Trafikanalys, 2020c).

Sjöfartens förutsättningar har varit ett debatterat ämne under en längre tid och ett flertal utredningar har undersökt förutsättningarna.<sup>5</sup> Den senaste tioårsperioden har dessutom flera politiska strategier tagits fram som berör

<sup>4</sup> Slow steaming innebär att fartyg kör i en lägre hastighet än vad de är tänkta att göra.

<sup>5</sup> Några exempel är Utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar (SOU 2010:73) Trafikutskottets (2015) översyn av Sjöfartsnärings och dess konkurrenskraft och Transportstyrelsens (2015) rapport om förutsättningar för svensk sjöfart.

sjöfarten i olika stor utsträckning. De tre kanske viktigaste strategierna som tagits fram är Svensk sjöfartsnäring - Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft, En svensk maritim strategi och En nationell godstransportstrategi (Näringsdepartementet, 2013, 2015 och 2018).<sup>6</sup>

En politisk ambition som har varit i särskilt fokus de senaste åren för att stärka sjöfartens konkurrenskraft är att flytta gods från väg till sjöfart (och järnväg). Ambitionen nämns i såväl den maritima strategin (2015) som den nationella godstransportstrategin (2018) men är egentligen inte ny. Exempelvis nämner EU-kommissionen (2011) i sin vitbok för ett gemensamt europeiskt transportområde målsättningen att 30 procent av vägtransporterna över 30 mil bör flytta till andra trafikslag.

I Sverige har detta lett till ett antal åtgärder, såsom eko-bonus och regeringsuppdrag till olika myndigheter för att bland annat verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg. Uppdragen har också handlat om att analysera hur intermodala godstransporter kan främjas (Trafikanalys, 2019). Trafikverket har också inrättat ett kansli som kan bistå det nationella godstransportrådet och det har tillsatts en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart.

De politiska ambitionerna är höga och aktiviteterna många men samtidigt är överflyttningen av gods i praktiken relativt trög och det anses finnas flera hinder till att en överflyttning inte har skett i någon större utsträckning. Svenska miljöinstitutet IVL (2019) menar att det finns ett antal hinder kopplade till transportköparnas roll. Exempelvis menar IVL att överflyttning av gods inte är en prioriterad fråga bland transportköpare och att det saknas sjöfartskunskap bland vissa transportköpare. IVL menar också att det bitvis saknas samverkan mellan aktörer för att kunna realisera en överflyttning.

Pandemin kan komma att påverka möjligheterna att flytta över gods till sjötransporter på flera sätt. Sjöfartens aktörer kan exempelvis komma att behöva höja sina priser både för att betala tillbaka lån och för att kompensera sina förluster i samband med pandemin (Trafikanalys, 2020c). Om efterfrågan går ned kan dessutom sjöfartens skalfördelar istället bli mindre fördelaktiga. Konkurrensförmågan mellan trafikslagen kan också komma att påverkas, vilket i värsta fall kan leda till sämre konkurrensförmåga för sjöfarten.

---

<sup>6</sup> Svensk sjöfartsnäring behandlar sjöfarten specifikt. Godstransportstrategin fokuserar på godstransporter med alla trafikslagen. Den maritima strategin har ett bredare fokus i och med att de maritima näringarna utöver sjöfarten inkluderar andra verksamheter som sker på, i eller är beroende av havet och verksamheter direkt riktade till de maritima verksamheterna.

### 3.3 Färre aktörer och mindre konkurrens

Den tuffa ekonomiska situation som råder kan komma att påverka inte bara sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag, utan också konkurrensen mellan olika segment inom sjöfartsmarknaden och antalet verksamma aktörer.

Konsolidering av rederier hade redan innan pandemin blivit en allt vanligare lösning för att kunna nyttja skalfördelar i en redan pressad bransch. På grund av konsolidering på exempelvis containermarknaden har de tio största containerlinjerna globalt gått från en marknadsandel på 68 procent 2014 till 90 procent 2019 (UNCTAD, 2020a). IVL (2019) menar att minskade transoceaniska godsvolymer är en förklaring till en ökad konsolidering inom linjesjöfarten. Vidare menar författarna att det är möjligt att konsolideringen fortsätter, eller att utvecklingen går mot en oligopolmarknad med få men stora globala aktörer och ett ökat allianssamarbete mellan dessa.

Detta var något som syntes även under finanskrisen och åren efter. Kalgora och Christian (2016) skriver att containertransporter var ett av de segment som drabbades hårdast under finanskrisen. Året innan finanskrisen bröt ut hade containerfrakten ökat kraftigt tack vare stor efterfrågan till följd av låga priser. Operatörerna hade innan krisen gjort stora investeringar i nya fartyg för att möta denna kraftigt ökande efterfrågan. När krisen bröt ut minskade efterfrågan på transporter snabbt och containerrederier fick istället ledig lastkapacitet. Priset på transporter sjönk, vilket var fördelaktigt för transportköparna. Detta ledde dock till att flera mindre rederier slogs ut från marknaden på grund av prispressen.

Det står klart att rederiers ekonomiska situation och förutsättningar kommer ha påverkats när pandemin klingar av, dels på grund av direkta effekter av pandemin så som ett minskat resande, dels på grund av ekonomiska efterdyningar i spåren av pandemin som kan påverka inte bara sjöfarten, utan hela samhället. Ju längre pandemin fortsätter desto större är risken att konkurrensen på sjöfartsmarknaden minskar och med det också antalet verksamma aktörer. Detta skulle i sin tur även kunna försvåra för nya aktörer att sedan komma in eller tillbaka på marknaden.

### 3.4 Osäkra arbetsvillkor med krav på mer flexibel arbetskraft

Samma segment som drabbats av en minskad efterfrågan och lägre omsättning har också sett behov av personalminskningar, både bland ombordanställda på fartyg och bland landanställd personal. Under våren 2020 var arbetslösheten inom de flesta kategorier av sjömän högre än året tidigare (Trafikanalys, 2020c).

En av de snabbaste och tydligaste effekterna som gick att urskilja i början pandemin var ett minskat resande. Eftersom passagerartrafiken är det segment

som drabbats hårdast av pandemin är en stor del av de som är varslade och uppsagda anställda inom intendenturen, alltså personal som arbetar med annat än framdrivning av fartyget och istället har en nära koppling till de som reser t.ex. genom servering eller arbete i restaurang (Trafikanalys, 2020c).

Under året har flera rederier vidtagit åtgärder för att minska personalstyrkan och därmed reducera personalkostnaderna. Exempelvis meddelande Stena Line i mitten av mars att de var tvungna att varsla 950 medarbetare, både ombordanställda på svenska fartyg och landanställd personal (Stena Line, 2020). I april gick Stena Line vidare med att drygt 500 anställda inom intendenturen blev uppsagda (Sekotidningen, 2020a). Rederi Eckerö har varit tvungna att säga upp stora delar av sin personal (Sekotidningen, 2020b). Tallink Silja Line sade upp 280 anställda under sommaren. De uppsagda har dock förlängd möjlighet till återanställning, beroende på hur framtiden utvecklar sig (Sekotidningen, 2020c).

En del rederier har valt att istället korttidspermittera anställda som ett sätt att minska personalkostnaderna. Bland de rederier som har korttidspermitterat återfinns också framförallt rederier med passagerartrafik, så som Viking Line, Destination Gotland och Forsea (Seko Sjöfolk, 2020). Regeringens beslut om att förlänga möjligheten att korttidspermittera har inneburit en del positivt på marknaden, exempelvis har Tallink Silja Line meddelat att de drar tillbaka sitt varsel om 500 anställda som lades fram i oktober (Sekotidningen, 2020c).

Redan innan pandemin bröt ut pekade samhällets utveckling mot att framtidens arbetsliv kommer att präglas av högre krav på flexibilitet i arbetskraften (Trygghetsrådet, 2019). Det är möjligt att utvecklingen under pandemin med varsel, uppsägningar och permitteringar bidrar till att fler rederier väljer kortare tidsbegränsade anställningsformer för sin personal i framtiden, som en säkerhetsåtgärd utifall ekonomin vänder nedåt igen.

### **3.5 Gröna satsningar har påverkats av pandemin**

Precis som övriga transportsektorn står sjöfarten inför en stor utmaning i att ställa om till ett mer miljömässigt hållbart sätt att transportera gods och passagerare. Omställningen som sker inom sjöfarten just nu sker dels på grund av förändrade regelkrav, dels som ett konkurrensmedel för aktörer i branschen och för att vara proaktiva inför framtiden.

De senaste åren har flera regelkrav introducerats och/eller skärpts för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan. Som exempel kan nämnas att kraven i svavelkontrollområdet SECA (Östersjön, Nordsjön och delar av Engelska kanalen) har skärpts, vilket innebär att fartygsbränsle numera bara får innehålla 0,1 viktprocent svavel (Trafikanalys, 2017a). Utöver skärpta krav i svavelkontrollområdet kommer kraven i kvävekontrollområdet NECA (Östersjön och Nordsjön) skärpas under 2021, vilket innebär krav på att nya

fartyg utrustas med en framdrivning som reducerar utsläppen av kväveoxider med cirka 80 procent, jämfört med år 1990 (Trafikanalys, 2017b).

Dessa nya regelkrav fastslår att fartygen måste använda sig av exempelvis renare bränslen för att minska utsläppen. För rederierna blir detta en kostnadsfråga eftersom alternativa bränslen fortfarande är betydligt dyrare än konventionella bränslen.

I spåren av den ekonomiska situation som åtgärderna för att mildra effekterna av pandemin har skapat blir en viktig fråga framöver om och hur aktörer och företag ska kunna bibehålla sina investeringar och satsningar på alternativa bränslen för en grönare sjöfart. I en undersökning som European Community Shipowners' Association (ECSA) genomfört menade nästan hälften (44 procent) av respondenterna att de inte tror att deras investeringar för att minska utsläpp längre kommer vara möjliga givet den ekonomiska situation som pandemin har försatt samhället i. En knapp tredjedel tror att investeringar fortfarande kommer att kunna ske, men i mindre omfattning. Bara 26 procent tror att de kan fortsätta som planerat. Samma undersökning visar också att en majoritet av respondenterna menar att investeringar i nya fartyg inte heller skulle vara möjliga i dagsläget givet den rådande pandemiska situationen (ECSA, 2020).

Redan innan pandemin bröt ut menade VTI (2020) att miljömålen för sjöfartens utsläpp inte kommer att kunna nås med dagens styrmedel, inte ens de mest optimistiska scenarierna. De svenska klimatmålen beräknas heller inte kunna nås om sjöfarten skulle vara integrerad i EU:s handelssystem med utsläppsrätter (EU ETS). VTI menar därför att det kommer krävas fler och/eller starkare styrmedel för att kunna nå klimatmålen.

En grön omställning aktualiserades långt innan pandemin bröt ut, något som sannolikt kommer fortsätta vara i fokus efter pandemin trots de ekonomiska svårigheterna. Regeringen har vidtagit åtgärder i syfte att underlätta för transportsektorn att nå klimatmålen i tid. Regeringen föreslår exempelvis 9,7 miljarder kronor i satsningar på grön återhämtning i budgetpropositionen för 2021 (Finansdepartementet, 2020b). Av detta är 5,4 miljarder avsatt för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Som exempel på åtgärder kan nämnas satsningar för fortsatt produktionsstöd till biogas och fortsatt stöd för att flytta gods från väg till sjöfart och järnväg (Finansdepartementet, 2020c).

I december beslutade även regeringen om att förlänga ekobonusen för sjöfarten fram till 2022. Ekobonusen bidrar till att minska utsläppen inom transportsektorn och syftar till att ersätta vägtransporter med sjötransporter (Infrastrukturdepartementet, 2020c). Åtgärder och stöd från regeringen kan komma att bli än viktigare ju längre tid som pandemin pågår.

### 3.6 På väg mot en snabbare digitalisering inom sjöfarten?

Den tekniska utvecklingen i samhället var redan innan pandemin ett aktuellt ämne. Utbrottet av pandemin och åtgärder för att minska smittspridningen har dessutom resulterat i att både hamnar och rederier tvingats in i den digitala världen i högre utsträckning och i ett allt snabbare tempo (UNCTAD, 2020b).

Det är i grunden datakapacitet som möjliggör den tekniska utvecklingen och den kapaciteten kommer att öka framöver. Exempelvis menar Kobyliński (2016) att en ökad datakapacitet kan leda till att smarta fartyg utvecklas inom sjöfarten, vilket skulle innefatta fjärrstyrda fartyg, obemannade fartyg och fartyg med olika grader av autonomi.

Autonomi är också aktuellt i Sveriges hamnar. Vissa hamnar har exempelvis behövt hantera en ökad volym av transporter för att undvika köer på väg in mot hamnarna. Exempelvis har Trelleborgs hamn hittat en automatiserad lösning som effektiviserar inpassagen och kortar ledtiderna betydligt (Transportnet, 2020a).

Att minska den fysiska kontakten mellan människor är en viktig del för att minska smittspridningen av viruset, vilket har tvingat aktörer att arbeta annorlunda. Exempelvis har de allra flesta hamnarna tvingats ställa om rutiner för sina dagliga verksamheter. Digitala lösningar har varit ett måste för att kunna upprätthålla ett effektivt arbetsflöde (Göteborgs hamn, 2020). En sådan utveckling innebär exempelvis att chaufförerna inte behöver använda en gemensam knappsats för att exempelvis välja språk vid inpassering, utan att allt nu sker digitalt i en del hamnar (Transportnet, 2020a).

Vanligtvis sker en stor del av arbetet i hamn genom fysiska interaktioner mellan besättning och hamn- och kajpersonal, så som att undersöka lastens kvalitet, hantera olika tillstånd och gå igenom checklistor. Sådant arbete har under rådande omständigheter behövt ställas om och ske på andra sätt. Exempelvis ser Göteborgs hamn en tydlig utveckling mot att den pågående pandemin kan påskynda digitaliseringen. Hamnen har numera minimerat antalet personer som måste vara ombord på fartygen vid kontroller och sköter istället det mesta genom datasystem och mejlväxling (Göteborgs hamn, 2020).

Ett annat område där digitala lösningar blir allt vanligare är vid möten. Detta var en trend som var på uppåtgående redan innan pandemin bröt ut. Digitala lösningar vid möten har setts som ett sätt att minska klimatutsläppen men blir nu även ett led i att minska smittspridningen. Sveriges hamnar menar också att acceptansen för digitala lösningar har ökat under pandemin (Sjöfartstidningen, 2020d). Detta indikerar att den snabba teknikutvecklingen troligtvis kommer fortsätta även när pandemin har klingat av.



## 4 Sammanfattande kommentarer

Att pandemin har påverkat sjöfarten kortsiktigt under 2020 är tydligt. Den stora frågan framöver är vilka långtgående konsekvenser detta kan medföra för både sjöfarten och samhället i stort. Det är svårt att sja om utvecklingen framåt och pandemins påverkan eftersom samhället fortfarande befinner sig i ett läge då smittspridningen inte avtar och det råder stor osäkerhet kring hur länge pandemin kommer att fortlöpa.

### 4.1 Sammanfattning av sjöfartsmarknadens påverkan av covid-19

Persontransportarbetet är den delen av sjöfartsmarknaden som tagit mest stryk under pandemin. Detta beror främst på att efterfrågan på persontransporter rasade när smittspridningen tog fart och restriktioner kring resande introducerades av regeringen.

En stor del av persontrafiken har stått i princip still under stora delar av året och många rederier har tvingats korttidspermittera, varsla och säga upp personal. Godstransportarbetet har inte påverkats negativt i samma utsträckning som persontransportarbetet, utan där varierar det mer mellan olika segment. En del segment, så som containertransporter och transporter med flytande bulk har redovisat öknningar under 2020, medan andra segment så som roro (exempelvis fartyg som transporter bilar) har redovisat minskningar.

Det har också rapporterats om besättningsmän som är fast ombord på fartyg, en fråga som blir allt mer alarmerande. Det pågår intensivt arbete på såväl svensk som global nivå för att hitta en fungerande lösning.

Såväl regering och myndigheter som sjöfartsbranschen själva arbetar hårt för att mildra effekterna av den pågående pandemin och flera stödåtgärder har införts. Det återstår att se till vilken grad dessa åtgärder kan bromsa den negativa spiral som både den svenska och globala ekonomin nu befinner sig i.

### 4.2 Jämförelse med finanskrisen

Att blicka tillbaka på hur samhället har reagerat vid tidigare ekonomiska kriser kan ibland hjälpa att förutspå hur en pågående kris kommer att påverka framtiden. Den senaste globala ekonomiska krisen var finanskrisen 2008-2009. Det finns dock drag i den pågående krisen som gör att den skiljer sig från finanskrisen.

Konjunkturinstitutet (2020a) nämner en av de kanske viktigaste skillnaderna, den svikande efterfrågan. Under finanskrisen berodde den svikande efterfrågan på att hushållens finanser var svaga, medan det under rådande kris

snarare beror på restriktioner från myndigheter och en allmän oro för smittspridning. Detta medför att särskilda insatser för att stimulera konsumtion, som annars kan hjälpa vid en lågkonjunktur, kan vara verkningslösa under rådande kris åtminstone i ett kortare perspektiv.

Påverkan på gods- och transportarbetet såg annorlunda ut under finanskrisen än vad det har gjort under pågående pandemi. Godstransportarbetet påverkades i högre utsträckning under finanskrisen, medan det under rådande pandemi är passagerartransporter som har drabbats hårdast. Sannolikt är nog förklaringen just den svikande efterfrågan som Konjunkturinstitutet pekar på och att det denna gång, till skillnad från finanskrisen, handlar om att minimera en smittspridning mellan människor.

De åtgärder som syntes under finanskrisen, såsom att rederier avvaktade med att beställa nya fartyg, förändrade sina leveransdatum, skrotade gamla fartyg och började använda sig av slow steaming, kan dock komma att bli aktuella igen. Exempelvis har det redan synts en nedgång i beställningen av nya fartyg.

### **4.3 Vad kommer hända härnäst?**

En del av de trender som gick att se innan pandemin bröt ut kommer sannolikt att bestå och kanske till och med stärkas av krisen. Intresset för miljö och satsningar för att minska inte bara sjöfartens utan hela transportsektorns klimatutsläpp kommer troligtvis att fortsätta trots att en del rederier upplevt utmaningar att fortsätta gröna satsningar under pandemin. Den stora frågan blir dock om och hur pass snabbt marknaden och aktörer återhämtar sig efter den ekonomiska nedgång vi just nu befinner oss i för att kunna genomföra alternativt fortsätta sina gröna satsningar. Nya miljösatningar presenterades på löpande band innan pandemin bröt ut och det är vad som krävs för att vi ska kunna uppnå de globala klimatmålen. Gröna satsningar är också ett sätt för sjöfarten att konkurrera både inom marknaden och gentemot andra trafikslag, vilket talar för att trenden med miljösatningar ändå är något som kommer fortsätta trots dagslägets ekonomiska svårigheter.

Den satsning på en överflyttning av gods från väg till sjöfart (och järnväg) som vi har sett de senaste åren skulle kunna försvåras på grund av pandemins följdverkningar. Redan innan pandemin var utvecklingstakten av överflyttningarna relativt trög trots flera statliga satsningar och nu kan pandemins efterdyningar komma att påverka utvecklingstakten ytterligare om sjöfarten exempelvis tvingas höja sina priser för att kompensera förluster.

Det är också möjligt att yrkesgrupper som redan innan pandemin hade tidsbegränsade anställningar i hög utsträckning kommer att få än mer osäkra arbetsvillkor när pandemin klingar av. Majoriteten av den uppsagda, varslade och korttidspermitterade personalen arbetar inom intendenturen och har direktkontakt med de som reser. På motsvarande sätt inom landyrken har

många inom hotell- och restaurangbranschen blivit varslade eller uppsagda under pandemin (Sveriges radio, 2020). Detta innebär att de uppsagda som arbetat till sjöss kan ha svårigheter att hitta motsvarande arbete på land. Intendenturpersonal<sup>7</sup> är redan sedan tidigare en yrkesgrupp där det råder osäkerhet kring anställningsvillkor där en stor andel har tidsbegränsade anställningar. Forskning visar dessutom att det finns risk att anställda som befunnit sig i korta tidsbegränsade anställningar under längre tid kan få problem med den mentala hälsan (Hult et.al, 2017).

Krisen kan nu dessutom resultera i att rederier i framtiden kommer erbjuda färre linjer samtidigt som hotell- och restauranger drar ner på sin verksamhet, vilket i sådana fall skulle komma att innebära hårdare konkurrens inom denna typ av yrkesgrupp och att det därmed skulle bli svårare att få anställning, både ombord på fartyg och i land.

Den trend som stärkts tydligast under den pågående krisen är digitaliseringen, något som varit på gång långt innan pandemin bröt ut. Med en regering och myndigheter som uppmanar om att undvika trängsel, minska sociala kontakter och arbeta hemma i så stor utsträckning som möjligt har det sätt att leva och verka på som vi är vana vid ställts på sin ända. Istället har e-handel, digitala möten och hemarbete ökat kraftigt under året. Allt detta var på uppgång redan innan pandemin och är en utveckling som har förstärkts ytterligare. Aktörer på sjöfartsmarknaden, och samhället i stort, har tvingats in i den digitala världen i högre utsträckning och har varit tvungna att anpassa sin verksamhet efter en ny verklighet.

Det återstår att se hur både sjöfartsmarknaden och samhället kommer att resa sig igen när pandemin väl har lagt sig och hur marknaderna kommer att anpassa sig till den framtiden vi möter.

---

<sup>7</sup> Intendenturen är den personal ombord som arbetar med annat än framdrivning av fartyg, exempelvis service.

## Referenser

Arbetet (2020). *Inget land i sikte – 400 000 fast på haven.*

<https://arbetet.se/2020/09/29/inget-land-i-sikte-400-000-fast-pa-haven/>

(Hämtad 2020-11-23)

De Monie, G., Rodrigue, J. P., & Notteboom, T. (2011). Economic cycles in maritime shipping and ports: The path to the crisis of 2008. *Integrating Seaports and Trade Corridors*, 13-30.

EMSA (2020). *Covid-19 Impact on Shipping.*

<http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/covid19-impact.html>

(Hämtad 2020-11-26)

European Community Shipowners' Associations (2020). ECSCA Covid-19 Survey May 2020.

<https://www.ecsa.eu/sites/default/files/publications/ECSCA%20COVID19%20Survey%20Report.pdf> (Hämtad 2020-06-03)

Europeiska kommissionen (2020). *European Economic Forecast.- Autumn 2020.* [European Economic Forecast. Autumn 2020 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/economy_finance/economic-forecast-autumn-2020) (Hämtad 2020-12-18)

Europeiska kommissionen (2011). *Vitbok. Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem.*

[https://eur-](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:SV:PDF)

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:SV:PDF](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:SV:PDF) (Hämtad 2020-02-21)

Finansdepartementet (2020a). *Korttidspermittering.*

[https://www.regeringen.se/artiklar/2020/03/om-forslaget-](https://www.regeringen.se/artiklar/2020/03/om-forslaget-korttidspermittering/)

[korttidspermittering/](https://www.regeringen.se/artiklar/2020/03/om-forslaget-korttidspermittering/) (Hämtad 2020-11-24)

Finansdepartementet, Miljödepartementet, Näringsdepartementet,

Infrastrukturdepartementet (2020b). *Grön återhämtning ska ta Sverige ur*

*dubbla kriser.* <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/09/gron-aterhamtning-ska-ta-sverige-ur-dubbla-kriser/> (Hämtad 2020-12-03)

Finansdepartementet, Miljödepartementet, Näringsdepartementet,

Infrastrukturdepartementet (2020c). *Budgetåtgärder för att minska*

*utsläppen från transporter.*

<https://www.regeringen.se/artiklar/2020/09/budgetatgarder-for-att-minska-utslappen-fran-transporter/> (Hämtad 2020-12-03)

- Folkhälsomyndigheten (2020). *Spridningen av covid-19 är en pandemi*. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/nyheter-och-press/nyhetsarkiv/2020/mars/spridningen-av-covid-19-ar-en-pandemi/> (Hämtad 2020-12-03)
- Göteborgs hamn (2020). *Coronaviruset kan påskynda sjöfartens digitalisering*. <https://www.goteborgshamn.se/press/nyheter/coronaviruset-kan-paskynda-sjofartens-digitalisering/> (Hämtad 2020-11-12)
- Hoffman, J. (2010). Shipping Out of the Economic Crisis. *Brown Journal of World Affairs*. 16 (2) (2009). 121.
- Hult C, Österman C, Praetorius G och Lindblad M (2017). *Intendenturpersonalens arbetsmiljö – arbetsmiljö, arbetsupplevelser, motivation och sjukskrivningar på passagerarfartyg*. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1149053/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 2020-11-26)
- Infrastrukturdepartementet (2020a). *Förslag om tillfälligt anpassat sjöfartsstöd skickas på remiss*. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/06/forslag-om-tillfalligt-anpassat-sjofartsstod-skickas-pa-remiss/> (2020-11-18)
- Infrastrukturdepartementet (2020b). *Sjöfartsverket får tillskott för att mildra coronaeffekterna*. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/06/sjofartsverket-far-tillskott-for-att-mildra-coronaeffekter/> (Hämtad 2020-11-26)
- Infrastrukturdepartementet (2020c). *Ekobonus för sjöfarten förlängs*. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/12/ekobonus-for-sjofarten-forlangns/> (Hämtad 2020-12-03)
- Infrastrukturdepartementet (2020d). *Regeringen vill förlänga det tillfälligt anpassade sjöfartsstödet*. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/12/regeringen-vill-forlanga-det-tillfalligt-anpassade-sjofartsstodet/> (Hämtad 2020-12-18)
- Infrastrukturdepartementet (2020e). *Fortsatt förlängning av regellättnader för sjöfarten*. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/12/fortsatt-forlangning-av-regellattnader-for-sjofarten/> (Hämtad 2021-01-19)
- IVL (2019). *Transportköparens roll för ökad och hållbar sjöfart*. C 443. <https://www.ivl.se/download/18.2299af4c16c6c7485d0426f/1573111743022/C443.pdf> (Hämtad 2020-10-24)
- Kalgora, B och Christian, T. (2016). *The Financial and Economic Crisis, Its Impacts on the Shipping Industry, Lessons to Learn: The Container-Ships Market Analysis*.

[https://www.researchgate.net/publication/290648946\\_The\\_Financial\\_and\\_Economic\\_Crisis\\_Its\\_Impacts\\_on\\_the\\_Shipping\\_Industry\\_Lessons\\_to\\_Learn\\_The\\_Container-Ships\\_Market\\_Analysis](https://www.researchgate.net/publication/290648946_The_Financial_and_Economic_Crisis_Its_Impacts_on_the_Shipping_Industry_Lessons_to_Learn_The_Container-Ships_Market_Analysis) (Hämtad 2020-11-26)

Kobyliński, L. (2016). *Marine Transport and the Fourth Industrial Revolution*.

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwj6kI76ndjoAhXqo4sKHVRLCLMQFjAAegQIAhAB&url=https%3A%2F%2Fwww.wt.pw.edu.pl%2Fcontent%2Fdownload%2F6256%2F35235%2Ffile%2FLech%2520Kobyli%25C5%2584ski.pdf&usg=AOvVaw1-8Mjrdn2IFPP4bbLXzcpY> (Hämtad 2020-04-08)

Konjunkturinstitutet (2020a). *Konjunkturläget April 2020*.

<https://www.konj.se/download/18.1375afe0171534f7028141f/1586267908497/KLApr2020.pdf> (Hämtad 2020-04-08)

Konjunkturinstitutet (2020b). *Uppdatering av konjunkturbilden April 2020*.

[https://www.konj.se/download/18.16add5b5171ac20b6c43b23c/1588601302383/Konjunkturuppdatering\\_apr2020.pdf](https://www.konj.se/download/18.16add5b5171ac20b6c43b23c/1588601302383/Konjunkturuppdatering_apr2020.pdf) (Hämtad 2020-05-07)

Konjunkturinstitutet (2019). *Konjunkturläget December 2019*.

<https://www.konj.se/download/18.4a42c8be16f1a7f992c34cf/1576744727462/KLDec2019.pdf> (Hämtad 2020-04-08)

Näringsdepartementet (2018). *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi*.

<https://www.regeringen.se/49f291/contentassets/5e79349b796548f7977cbfd1c246a694/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter--en-nationell-godstransportstrategi> (Hämtad 2020-02-21)

Näringsdepartementet (2015). *En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö*.

<https://www.regeringen.se/contentassets/86a578f7a521469e9b6b8c62ac5aa128/maritim-strategi.pdf> (Hämtad 2020-02-21)

Näringsdepartementet (2013). *Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft*.

<https://www.regeringen.se/contentassets/4afacabbbd3444aaa64fb893cb28da4b/svensk-sjofartsnaring---handlingsplan-for-forbatttrad-konkurrenskraft-n2013.01> (Hämtad 2020-02-21)

Offshore Energy (2020). *VV: Shipbuilding orders in 2020 down by 41% YoY*. <https://www.offshore-energy.biz/vv-shipbuilding-orders-in-2020-down-by-41-yoy/>

[?utm\\_source=worldmaritimeneews&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=newsletter\\_2020-11-20](https://www.offshore-energy.biz/vv-shipbuilding-orders-in-2020-down-by-41-yoy/?utm_source=worldmaritimeneews&utm_medium=email&utm_campaign=newsletter_2020-11-20) (Hämtad 2020-11-26)

Polisen (2021). *Så påverkas resandet till Sverige från länder utanför EU/EES av coronapandemin.* <https://polisen.se/om-polisen/polisens-arbete/granspolisen/sa-paverkas/> (Hämtad 2020-11-26)

Seko Sjöfolk (2020). *Aktuellt läge 7 maj.* <https://www.sjofolk.se/nyheter/2020/aktuellt-lage-7-maj/> (Hämtad 2020-05-07)

Sekotidningen (2020a). *Massuppsägningar på Stena Line.* <https://sekotidningen.se/nyhet/massuppsagningar-pa-stena-line/> (Hämtad 2020-05-07)

Sekotidningen (2020b). *Massuppsägningar på Rederi Eckerö.* <https://sekotidningen.se/nyhet/massuppsagningar-pa-rederi-eckero/> (Hämtad 2020-11-26)

Sekotidningen (2020c). *Silja Line drar tillbaka varsel.* <https://sekotidningen.se/nyhet/silja-line-drar-tillbaka-varsel/> (Hämtad 2020-11-26)

Sjöfartstidningen (2021). *Wallenius Wilhelmsen återstartar svenskt fartyg.* <https://www.sjofartstidningen.se/wallenius-wilhelmsen-aterstartar-svenskt-fartyg/> (Hämtad 2021-01-22)

Sjöfartstidningen (2020a). *Wallenius Wilhelmsen lägger upp tiotal fartyg.* <https://www.sjofartstidningen.se/wwl-lagger-upp-tiotal-fartyg/> (Hämtad 2020-11-12)

Sjöfartstidningen (2020b). *Paxras i svenska hamnar under andra kvartalet.* <https://www.sjofartstidningen.se/paxras-i-svenska-hamnar-under-andra-kvartalet/> (Hämtad 2020-11-12)

Sjöfartstidningen (2020c). *Besättningar fastnar på fartygen.* <https://www.sjofartstidningen.se/besattningar-fastnar-pa-fartygen/> (Hämtad 2020-11-12)

Sjöfartstidningen (2020d). *Corona skyndar på digitalisering.* <https://www.sjofartstidningen.se/corona-skyndar-pa-digitalisering/> (Hämtad 2020-11-23)

SOU (2010:73). *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar.* <https://www.regeringen.se/49bbad/contentassets/375637d24fc2436abb0d27d4ac5efc66/svensk-sjofarts-konkurrensforutsattningar-hela-dokumentet-sou-201073> (Hämtad 2020-02-21)

Stena Line (2020). *Stena Line varslar 950 medarbetare om uppsägning i Sverige.* <https://news.cision.com/se/stena-line/r/stena-line-varslar-950-medarbetare-om-uppsagning-i-sverige,c3060249> (Hämtad 2020-05-07)

Svensk Sjöfart (2020a). *Förlängning av den tid som särskilt hårt drabbade företag kan använda sig av systemet med korttidspermittering.*

<http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2020/10/Svensk-Sj%C3%B6farts-hemst%C3%A4llande-om-korttidspermittering.pdf>

(Hämtad 2020-11-13)

Svensk Sjöfart (2020b). *Sjöfartsverket föreslår avgiftshöjningar för den hårt drabbade sjöfarten – motverkar nationella mål.*

<http://www.sweship.se/nyhet/sjofartsverket-foreslar-avgiftshojningar-for-den-hart-drabbade-sjofarten-motverkar-nationella-mal/>

(Hämtad 2020-11-18)

Svensk Sjöfart (2020c). *Sjöfartsverket senarelägger avgiftshöjningar.*

<http://www.sweship.se/nyhet/sjofartsverket-senarelagger-avgiftshojningar/>

(Hämtad 2020-11-26)

Svensk Sjöfart (u.å.). *Information om åtgärder för att hantera den ekonomiska krisen per den 30 mars.*

<http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2020/02/Information-om-vidtagna-åtgärder-för-att-hantera-den-ekonomiska-krisen-per-den-30-mars.pdf>

(Hämtad 2020-05-07)

Sveriges radio (2020). *Corona slog värst mot hotell- och restaurang.*

<https://sverigesradio.se/artikel/7563374> (Hämtad 2020-12-04)

Sweco (2018). *Ekonomiska krisers betydelse för transporter och transporteffektivitet.*

[https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2019/ekonomiska\\_krisers\\_betydelse\\_for\\_transporter\\_och\\_transporteffektivitet.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2019/ekonomiska_krisers_betydelse_for_transporter_och_transporteffektivitet.pdf)

(Hämtad 2020-11-26)

Trafikanalys (2020a). *Sjötrafik 2019.*

<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/sjotrafik/2019/sjotrafik-2019.pdf?> (Hämtad 2020-11-12)

Trafikanalys (2020b). *Veckospaning 26 oktober.*

<https://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/veckospaning-26-oktober-11196/> (Hämtad 2020-11-12)

Trafikanalys (2020c). *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2020.*

[https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020\\_9-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020_9-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation.pdf)

(Hämtad 2020-11-12)

Trafikanalys (2020d). *Oro, anpassning och nya beteendemönster – godstransportaktörernas upplevelser av coronapandemins första våg.*

[https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020\\_15-oro-anpassning-och-nya-beteendemonster2.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020_15-oro-anpassning-och-nya-beteendemonster2.pdf) (Hämtad: 2021-01-08)



Trafikanalys (2019a). *En breddad ekobonus.*

[https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019\\_1-en-breddad-ekobonus.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_1-en-breddad-ekobonus.pdf) (Hämtad 2020-02-21)

Trafikanalys (2019b). *Sjöfartsstödets effekter 2018.*

[https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019\\_14-sjofartsstodets-effekter-2018.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_14-sjofartsstodets-effekter-2018.pdf) (Hämtad 2020-02-27)

Trafikanalys (2019c). *Ekonomiska krisers inverkan på transporteffektivitet.*

[https://www.trafa.se/globalassets/pm/2019/pm-2019\\_11-ekonomiska-krisers-inverkan-pa-transporteffektivitet.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/pm/2019/pm-2019_11-ekonomiska-krisers-inverkan-pa-transporteffektivitet.pdf) (Hämtad 2020-11-12)

Trafikanalys (2017a). *Effekter av SECA och skärpta krav på 0,1 % svavelhalt i fartygsbränslen – slutrapport.* Rapport 2017:18.

[https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/effekter-av-seca-och-skarpta-krav-pa-01--svavelhalt-i-fartygsbranslen---slutrapport-2017\\_18.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/effekter-av-seca-och-skarpta-krav-pa-01--svavelhalt-i-fartygsbranslen---slutrapport-2017_18.pdf) (Hämtad 2020-03-30)

Trafikanalys (2017b). *Konsekvenser av NECA – slutredovisning. Rapport 2017:3.*

[https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017\\_3-konsekvenser-av-neca-slutredovisning.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_3-konsekvenser-av-neca-slutredovisning.pdf) (Hämtad 2020-04-01)

Trafikanalys (2017c). *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation.*

[https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017\\_15-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_15-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation.pdf) (Hämtad 2020-06-11)

Trafikutskottet (2015). *Sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft.*

<https://data.riksdagen.se/fil/CED8D2FB-CE10-4125-B6D5-4EBA70558261> (Hämtad 2020-02-21)

Trafikverket (2019). *Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg.*

[https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019\\_1-en-breddad-ekobonus.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_1-en-breddad-ekobonus.pdf) (Hämtad 2020-02-21)

Transportnet (2020a). *Snabbare passager i Trelleborgs hamn.*

[https://www.transportnet.se/article/view/750056/snabbare\\_passager\\_i\\_trelleborgs\\_ham](https://www.transportnet.se/article/view/750056/snabbare_passager_i_trelleborgs_ham) (Hämtad 2020-11-23)

Transportnet (2020b). *Maersk tjänar miljarder trots pandemin.*

[https://www.transportnet.se/article/view/751079/maersk\\_tjanar\\_miljarder\\_trots\\_pandemin](https://www.transportnet.se/article/view/751079/maersk_tjanar_miljarder_trots_pandemin) (Hämtad 2020-11-24)

Transportstyrelsen (2020a). *Svenska åtgärder med anledning av Covid-19.*

[https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/om\\_oss/vart-uppdrag-och-arbetsatt/coronaviruset-covid-19/sta-information-covid-19.rev.3-1-september.pdf](https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/om_oss/vart-uppdrag-och-arbetsatt/coronaviruset-covid-19/sta-information-covid-19.rev.3-1-september.pdf) (Hämtad 2020-11-26)

Transportstyrelsen (2020b). *Fakturering av pausade avgifter påbörjas*.  
<https://transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2020/fakturering-av-pausade-avgifter-paborjas/> (Hämtad 2020-11-26)

Transportstyrelsen (2018). *Sjöfartens avgifter – Utvecklingen av Transportstyrelsens tillsynsavgift och Sjöfartsverkets lots- och farledsavgift 2008–2017*.  
<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/marknad-sovervakning/sjofartens-avgifter-2018-09-03.pdf> (Hämtad 2020-03-30)

Trygghetsrådet (2019). *Framtidens arbetsliv är här*. Tillgänglig:  
[https://www.trr.se/contentassets/80105922d0684815b85c0e394f28b8c5/framtidens\\_arbetsliv\\_rapport\\_web.pdf](https://www.trr.se/contentassets/80105922d0684815b85c0e394f28b8c5/framtidens_arbetsliv_rapport_web.pdf) (Hämtad 2020-11-25)

UNCTAD (2020a). *Review of maritime transport 2019*.  
[https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf) (Hämtad 2020-02-21)

UNCTAD (2020b). *Review of Maritime Transport 2020*.  
[https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf) (Hämtad 2020-11-12)

VTI (2020). *Morötter och piskor inom sjöfarten för att uppnå miljö kvalitetsmål*. <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1421394/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 2020-11-13)



**TRANSPORT  
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se  
telefon 0771-503 503