



Sjöfartsstödet effekter år 2023 och 2024

Rapport: 2025:8

Datum: 2025-12-18

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Omslagsfoto: Adobe Stock

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2025-12-18

Förord

År 1996 beslutade riksdagen om ett statligt rederistöd. Rederistödet har senare vidgats och benämns numera sjöfartsstöd. Rederinämnden hade i uppdrag att följa upp effekterna av stödet fram till 2010 då nämnden lades ned och uppdraget togs över av Delegationen för sjöfartsstöd, som är en del av Trafikverket. År 2012 gick uppdraget att följa upp effekterna av sjöfartsstödet över till Trafikanalys. Delegationen för sjöfartsstöd förser Trafikanalys med uppgifter om vilka fartyg och företag som blivit krediterade stöd, samt vilket belopp.

Från och med år 2023 redovisar vi rapporten vartannat år, med resultat från de två senaste undersökningsåren. Årets huvudrapport baseras på underlagsrapporter från Tyréns som gäller år 2023 och 2024. Uppgifterna om rederierna baseras på publikt tillgängliga årsredovisningar och fokus ligger på de ekonomiska och finansiella effekterna hos de rederier som har mottagit sjöfartsstöd.

När det gäller utvecklingen för handelsflottan och antalet ombordanställda inom svensk handelssjöfart hänvisar vi till Trafikanalys rapport Sjöfartens internationella konkurrenssituation 2025.¹ I denna rapport presenteras en utökad analys av sjöfartens ekonomiska effektivitet, där vi även jämför sjöfarten med andra sektorer.

Rapporten innehåller också en betraktelse över diskussionen om bemanningsstöd i Finland samt en sammanfattning av de makroekonomiska faktorerna för sjöfarten under åren 2023 och 2024 (i bilagan).

Projektledare på Trafikanalys har varit kvalificerad utredare Björn Olsson. Avdelningschef Anna Ullström har också deltagit i arbetet med rapporten. Tack till Henrik Petterson, Tom Petersen och Gunnar Eriksson för att också ha bidragit.

Stockholm i december 2025

Mattias Viklund

Generaldirektör

¹ [Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation](#)

Innehåll

Sammanfattning	5
Summary	6
Inledning	7
1 Sjöfartsstödet	9
1.1 Stödets utformning	9
1.2 Stödet till rederierna har ökat.....	10
1.3 Stödet till segmenten de senaste åren	11
1.4 Avslag och krediteringsgrad	11
2 Sjöfartsstödet betydelse för rederierna	13
2.1 Lägre omsättning och svagare resultat.....	13
2.2 Lönsamheten det senaste decenniet.....	15
3 Ekonomisk effektivitet bland rederierna	19
3.1 Ekonomisk effektivitet mellan olika segment	19
3.2 Ekonomisk effektivitet i jämförelse med andra sektorer 2024.....	21
4 Utblick makrofaktorer	23
5 Sjöfartsstödet betydelse.....	25
5.1 Stödet i verksamhetsberättelserna	25
5.2 Diskussion i Finland om bemanningsstödet.....	25
6 Slutsatser	27
7 Referenser	29
Bilaga 1 Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2023 och 2024	30

Sammanfattning

För att möta den internationella regelverkskonkurrens som råder för sjöfartsnäringen ger Sverige, under vissa villkor, ett s.k. sjöfartsstöd till svenska rederier för att täcka kostnader för sjömäns arbetsgivaravgifter och källskatt. Stödet ska bidra till att stärka svensk sjöfart, minska utflaggningen av svenska fartyg och säkra återväxten av svenska sjömän. Trafikanalys har i uppdrag att utvärdera effekterna av detta stöd. Årets rapport täcker in de senaste två undersökningsåren 2023 och 2024.

Trafikanalys kan konstatera att sjöfartsstödet har haft stor betydelse för den svenska rederinäringen även under 2023 och 2024.

Under 2024 (2023) har totalt 33 (34) rederier erhållit sammanlagt cirka 1,42 (1,39) miljarder kronor i sjöfartsstöd, jämfört med 1,33 miljarder kr och 33 rederier år 2022. Efter pandemin har stödet ökat successivt, men det är fortfarande något lägre än 2019 då stödet uppgick till 1,56 miljarder kr.

Vi konstaterar att stödet är fortsatt viktigt för att skapa förutsättningar för lönsamhet inom svensk sjöfart. Utan sjöfartsstödet blir många av de finansiella nyckeltalen negativa. Förutom finansiella nyckeltal för lönsamhet analyserar vi också ekonomisk effektivitet. År 2024 var effektiviteten totalt lite lägre än 2023, men måttet visar att gruppen rederier med sjöfartsstöd är mer effektiva än genomsnittet i svenskt näringsliv. Rederierna har en bättre ekonomisk effektivitet än såväl vägtransportföretag och lufttransport-företag som järnvägsföretag.

I årets rapport har vi undersökt vad rederierna själva säger om behovet av sjöfartsstöd i sina årsredovisningar. I årsredovisningarna uttrycks dock inget om sjöfartsstödet förutom hur det redovisas. Rederierna beskriver i sina verksamhetsberättelser andra interna och externa faktorer. Däremot kan vi illustrera behovet av sjöfartsstöd med en betraktelse från Finland där det finska sjöfartsstödet diskuterades i samband med budgetarbetet. Där var rederierna tydliga med att stödet är viktigt för att behålla fartygen i finskt register. Detsamma gäller sannolikt för att behålla svenska rederier i Sverige och kunna ha en svenskregistrerad flotta.

Sammantaget illustrerar analysen att Sveriges internationella rederinäring agerar på en arena med stora inslag av regelverkskonkurrens nationer och världsdelar emellan. Det leder till en hög grad av ekonomisk effektivitet, men också en lönsamhet som är beroende av goda omvärldsfaktorer. Den internationella konkurrensen med andra delar av världen illustreras av att EU-kommissionen tagit fram riktlinjer som tillåter statligt stöd till sjöfarten. De länder som vill ha en egen flotta tvingas anpassa sina villkor efter det internationella läget.

Summary

To counter the international regulatory competition to which the maritime transport industry is subject, Sweden is, under certain conditions, providing shipping aid to Swedish shipping companies to cover the costs of crew members' employer social security contributions and withholding tax. This support is intended to bolster Swedish maritime shipping, reduce the flagging out of Swedish vessels, and to secure the ongoing recruitment of Swedish sailors. Transport Analysis has been tasked with assessing the effects of this support. This year's report covers the last two years studied, i.e., 2023 and 2024.

Transport Analysis can confirm that this shipping aid has had a major impact on the Swedish shipping industry, including in 2023 and 2024.

In 2024 (2023), a total of 33 (34) shipping companies received a total of roughly SEK 1.42 billion (1.39 billion) in shipping aid, as compared with 33 shipping companies receiving SEK 1.33 billion in 2022. This support has gradually increased post pandemic, although it is still lower than in 2019, when it totalled SEK 1.56 billion.

We can state that this support remains important in terms of creating favourable conditions for the profitability of the Swedish maritime transport industry. Many of the key financial metrics would be unfavourable without the shipping aid. In addition to key financial metrics of profitability, we also analyse economic efficiency. Overall efficiency in 2024 was slightly lower than in 2023, although this metric does show that, as a group, shipping companies that receive shipping aid are more efficient than the average in the Swedish economy. The shipping companies achieve better economic efficiency than do road transport companies, air transport companies, or railroads.

In this year's report, we have investigated what the shipping companies themselves say in their annual reports about their need for maritime support. However, these annual reports say nothing about the maritime support other than how it is reported. The shipping companies do describe other internal and external factors in their annual activity reports. On the other hand, we can illustrate the need for maritime support based on an observation from Finland, where Finnish shipping aid is discussed in connection with budgeting. In this case, the shipping companies have emphasised that this support has been important in terms of keeping vessels in the Finnish registry. The same likely applies with respect to keeping Swedish shipping companies in Sweden, and to the ability to maintain a Swedish-registered fleet.

Overall, our analysis shows that Sweden's international maritime transport industry is engaged in an arena that is heavily affected by international and intercontinental regulatory competition. This is leading to a high level of economic efficiency, while also entailing that profitability is dependent upon favourable external factors. The international competition with other parts of the globe is illustrated by the fact that the EU Commission has issued guidelines that allow state financial support for maritime transport. Those countries that wish to have their own fleets are being compelled to adapt their conditions and circumstances based on the international situation.

Inledning

Trafikanalys har sedan år 2012 enligt instruktionen i uppdrag att genomföra en årlig utvärdering av effekterna av stödet till svensk sjöfart.² Arbetet har redovisats i årliga rapporter med titeln "Sjöfartsstödetts effekter", vilka finns tillgängliga på myndighetens webbplats.³ I föreliggande redovisning har vi följt upp sjöfartsstödetts effekter för åren 2023 och 2024.

Fokus ligger på de ekonomiska och finansiella effekterna hos de rederier som har mottagit stöd. Liksom i de senaste rapporterna gör vi också en analys av rederiernas ekonomiska effektivitet jämfört med övriga sjötransportföretag som inte erhåller sjöfartsstöd.

Redovisningen inleds med en beskrivning av sjöfartsstödetts utformning, dess villkor och utvecklingen av stödet i termer av utbetalda belopp och mottagare.

Avsnitt två beskriver sjöfartsstödetts betydelse genom att analysera ekonomiska och finansiella effekter av stödet på de mottagande rederierna. Effekterna är analyserade utifrån rederiföretagens räkenskaper i årsredovisningar för år 2023 och 2024. Den ekonomiska analysen är uppdelad på olika segment och på grund av en ändring i beräkningsmetoden visas utvecklingen fram till 2017 separat från utvecklingen 2017 och framåt. Det betyder att för år 2017 finns två värden som representerar olika beräkningssätt.

I avsnitt tre analyserar vi ekonomisk effektivitet bland rederierna, med respektive utan stödet. Vi gör jämförelser mellan åren 2022, 2023 och 2024. Avsnitt 4 ger en makroutblick som syftar till att ge en viss bakgrund till de mönster vi ser i den kvantitativa analysen. Sist beskriver vi en diskussion om sjöfartsstöd som förts i Finland och som illustrerar att det finns ett starkt behov av stöd för att behålla en inhemsk flotta.

² Förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys.

³ Se [Sjöfartsstödetts effekter](#)

1 Sjöfartsstödet

1.1 Stödets utformning

År 1996 beslutade riksdagen om en långsiktigt inriktad konkurrensanpassning för den svenska sjöfartsnärings, varvid ett statligt rederistöd infördes för en femårsperiod.⁴ Rederistödet, som var begränsat till lastfartyg, ändrades efter riksdagens godkännande år 2001 till att i stället omfatta fysiska och juridiska personer samt partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade lastfartyg och passagerarfartyg. Det nya utvidgade stödet kom också att benämnas sjöfartsstöd.⁵

Numera lämnas sjöfartsstöd för sjömän med belopp som motsvarar 99 procent⁶ av det skatteavdrag enligt skatteförfarandelagen (2011:1244) som arbetsgivaren gjort på sjöinkomster samt 99 procent av kostnader för arbetsgivaravgifter enligt 2 kap. socialavgiftslagen (2000:980) och allmän löneavgift enligt 1 § lagen (1994:1920) om allmän löneavgift på dessa inkomster.⁷

Villkoren för sjöfartsstöd

Sjöfartsstödet regleras i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd. Senaste ändringen trädde i kraft 20 juli 2020.⁸ Sjöfartsstöd kan lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier⁹ som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade fartyg under förutsättning att:

- fartyget i sin näringsverksamhet används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden,
- utbildningsplatser ställs till förfogande ombord på fartyget enligt Transportstyrelsens föreskrifter eller beslut i enskilt fall, och
- det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift.

Villkoren i första stycket måste vara uppfyllda under minst en månads sammanhängande tid för att sjöfartsstöd ska lämnas. Sjöfartsstöd lämnas endast för tid när villkoren är uppfyllda. För bogserbåtar och mudderverk måste verksamheten utgöra sjötransport under mer än halva stödperioden.

Sjöfartsstöd får även lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på last- och passagerarfartyg som används i inrikestrafik om trafiken är upphandlad av staten och fartyget är registrerat i ett nationellt fartygsregister i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Sjöfartsstöd lämnas endast till den som har tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift.

⁴ Prop. (1996/97:1)

⁵ Prop. (2000/01:127)

⁶ En procent av sjöfartsstödet går till att finansiera det svenska tonnageskattesystemet.

⁷ Se även Delegationen för sjöfartsstöd, Villkor för sjöfartsstöd - Bransch (trafikverket.se)

⁸ <https://svenskförfattningssamling.se/sites/default/files/sfs/2020-07/SFS2020-729.pdf>

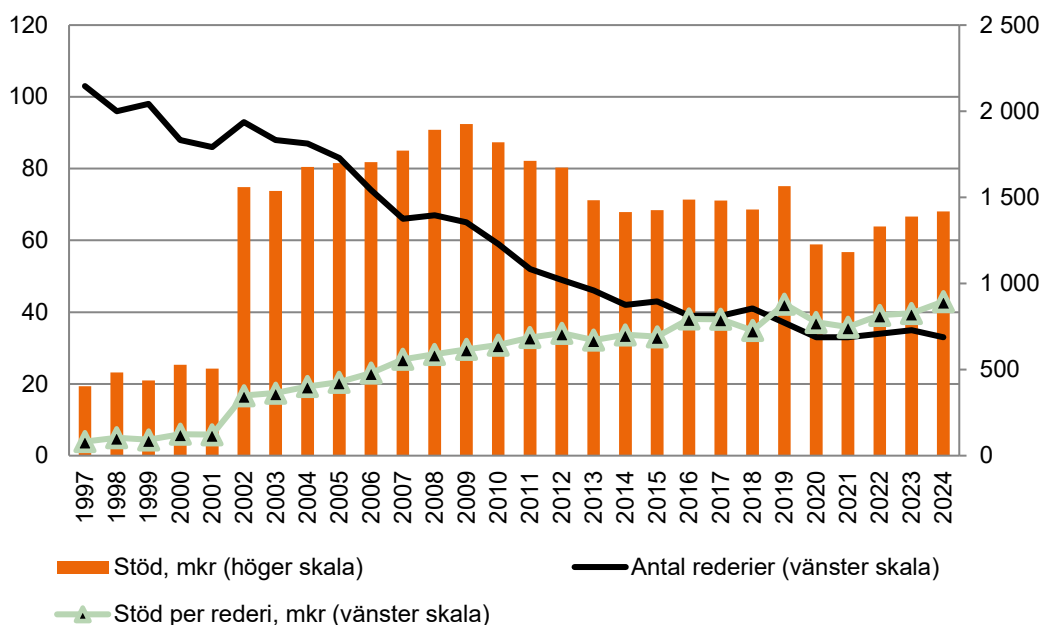
⁹ En särskild typ av bolag enligt sjölagen, se <https://lagen.nu/1994:1009#K5P10>

Sjöfartsstöd lämnas inte om stödmottagaren befinner sig i ekonomiska svårigheter eller är föremål för ett återbetalningskrav till följd av att EU-kommissionen har förklarat ett stöd som stödmottagaren har mottagit olagligt och oförenligt med den inre marknaden.¹⁰

1.2 Stödet till rederierna har ökat

Under 2024 (2023) har totalt 33 (34) rederier erhållit sammanlagt cirka 1,42 (1.39) miljarder kronor i sjöfartsstöd, jämfört med 1,33 miljarder kr och 33 rederier år 2022. Efter pandemin har stödet ökat successivt, men det är fortfarande något lägre än 2019 då stödet uppgick till 1,56 miljarder kr. På längre sikt har antalet stödmottagande rederier minskat. När den första formen av stödet började utbetalas till rederierna 1997 gick det till ett 100-tal rederier. Sedan dess har antalet rederier som ansökt om och fått sjöfartsstöd minskat med cirka två tredjedelar. Stödet per rederi följer utvecklingen för rederiernas personalkostnader och stödet per rederi var lite högre år 2024 jämfört med 2023, se Figur 1.1.

Figur 1.1. Utvecklingen för sjöfartsstödet och stödet per rederi 1997–2022.



Källa: Bilaga 1, ESV (2013), Rederinämnden (2010), SOU (2010:73), Trafikverket (Delegationen för sjöfartsstöd).

Klassificeringen av rederierna i segment

Vår klassificering av de ingående företagen görs i följande segment:

- Diversifierade rederier
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- Management (bemanningsföretag)

¹⁰ För en detaljerad beskrivning av villkoren för stödet, se www.notisum.se/rnp/sls/lag/20010770.htm

Klassificeringen tar sin utgångspunkt i de uppföljningar av sjöfartsstödet effekter som Trafikanalys gjort tidigare i avsikt att underlätta jämförelser mellan åren.

1.3 Stödet till segmenten de senaste åren

Det genomsnittliga stödet till rederierna år 2022 uppgick totalt till drygt 40 miljoner kronor, och år 2024 hade stödet ökat till i genomsnitt knappt 43 miljoner kr (Tabell 1.1).

Tabell 1.1. Fördelning av stöd för rederierna i undersökningen 2022–2024. Belopp i tusental kr.

	<i>Diversifierade</i>	<i>Tanker</i>	<i>Torrlast</i>	<i>Färje-sjöfart</i>	<i>Manage-ment</i>	<i>Totalt</i>
Antal rederier 2024	2	12	3	8	8	33
Antal rederier 2023	2	12	3	8	9	34
Antal rederier 2022	2	12	3	7	9	33
Stödbelopp 2024	495 250	198 668	7 277	473 956	242 714	1 417 865
Stödbelopp 2023	471 993	210 917	9 435	474 495	221 499	1 388 339
Stödbelopp 2022	383 557	201 122	8 372	507 893	230 447	1 331 391
Stöd / rederi 2024	247 625	16 556	2 426	59 245	30 339	42 966
Stöd / rederi 2023	235 996	17 576	3 145	59 312	24 611	40 833
Stöd / rederi 2022	191 779	16 760	2 791	72 556	25 605	40 345

Källa: Bilaga 1.

1.4 Avslag och krediteringsgrad

Trafikverket har uppgifter om hur stora avslagen är för ansökningar om sjöfartsstöd. Åren 2021 till 2024 har det genomsnittliga beloppet för avslag varit cirka 4,2 miljoner kronor, vilket är cirka en tredjedel av beloppet för pandemiåret 2020. År 2023 var avslaget något högre och 2024 var beloppet något lägre än detta belopp. Trafikverkets uppgifter visar också att krediteringsgraden är mycket hög.

Krediteringsgraden visar andelen krediterad sjöfartsstöd i förhållande till sökt stöd, exklusive avvisade ansökningar. De senaste åren efter pandemin har krediteringsgraden legat på 99,7 procent i genomsnitt, det vill säga rederierna får i mycket hög grad de stödbelopp de har ansökt om.¹¹

¹¹Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket, [Statistik om sjöfartsstöd - Bransch](#)

2 Sjöfartsstödet betydelse för rederierna

2.1 Lägre omsättning och svagare resultat

Den totala nettoomsättningen har minskat lite för de 33 rederier som har mottagit sjöfartsstöd under 2024 jämfört med 2023 och 2022. Nettoomsättningen minskade i alla segment utom management och var totalt 18,8 miljarder kronor 2024 jämfört med 20,3 miljarder kr år 2023 (se Tabell 2.1 resp. bilaga).

Rörelseresultatet (EBIT) minskade från totalt 6,8 miljarder kr år 2023 till 6,1 miljarder 2024, men det är högre än år 2022. Minskningen 2024 har främst berott på ett lägre resultat för segmentet tankar. Dessa förändringar gäller även när vi ser på de rederier som ingår i analysen alla tre åren 2022, 2023 och 2024, se vidare i bilaga 1.

Tabell 2.1. Aggregerad resultat- och balansräkning per segment år 2024, miljoner kronor.

Aggregerad resultat- och balansräkning (mkr)	Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färje- sjöfart	Manage- ment	Totalt
Antal bolag	2	12	3	8	8	33¹²
Nettoomsättning	13 434	2 177	38	2 579	535	18 763
Rörelseresultat (EBIT)	5 187	664	1,9	255	8	6 116
Resultat e. finansnetto*	4 560	228	1,5	417	5,8	5 212
Krediterade stödbelopp	495	199	7,3	474	243	1 418
<i>i relation till omsättning</i>	3,7 %	9,1 %	19,3 %	18,4 %	45,4 %	7,6 %
Summa tillgångar	47 177	4 823	24	4 216	194	56 434
Summa EK och obeskattade reserver	22 423	2 590	12	2 829	42	27 897
Summa skulder	24 434	2 147	11	1 226	151	27 969
Summa EK och skulder	47 177	4 824	24	4 216	194	56 434

* Resultat efter finansnetto inkluderar krediterat stödbelopp. EK = Eget kapital.
Källa: Bilaga 1.

Sjöfartsstödet har stor betydelse för torrlast och färjesjöfart

Sjöfartsstödet betydelse kan bedömas ur olika perspektiv. Ett perspektiv är att jämföra rederiernas stöd med deras omsättning. Som framgick i kapitel 1 har nivån på sjöfartsstödet de senaste åren legat mellan 1,3 och 1,4 miljarder. År 2024 ökade det totala sjöfartsstödet något jämfört med 2023 och 2022 (se Figur 1.1 ovan).

¹² Vissa bolag i undersökningen har gemensamt bokslut, vilket gör att bolag och bokslut kan skilja sig åt.

Stödet uppgick 2024 i genomsnitt till 7,6 procent av rederiernas nettoomsättning, jämfört med 6,9 procent år 2023. Ökningen beror på att omsättningen minskade. Förutom management hade segmenten torrlast och färjesjöfart den högsta andelen sjöfartsstöd av nettoomsättningen med 19,3 procent respektive 18,4 procent (se Tabell 2.1). Förutom managementsegmentet är färjesjöfart och torrlast de segment där sjöfartsstödet har störst betydelse. Samtliga segment hade en högre andel år 2024 jämfört med år 2023 (se bilaga 1). Management och diversifierade rederier var de enda segment som ökade det absoluta stödbeloppet 2024, medan övriga segment hade lägre stödbelopp jämfört med 2023 (se tabell 1.1 ovan).

De flesta segment fortsatt beroende av stödet för lönsamhet

Ett annat sätt att bedöma sjöfartsstödet betydelse är att se på effekten av stödet på olika finansiella nyckeltal. Tabell 2.2 beskriver sjöfartsstödet betydelse inom olika segment i termer av olika nyckeltal år 2024. Tabellen visar teoretiskt hur nyckeltalen förändras om företagets intäkter i form av sjöfartsstöd exkluderas, allt annat lika. Eftersom det i segmenten är så få företag, med risk för att extremvärden stör jämförelsen, är medianvärdet ett bättre mått än medelvärdet.¹³

Tabell 2.2. Några finansiella nyckeltal per segment och totalt, med och utan stöd. Medianvärden, år 2024.

Nyckeltal (medianvärden)	Diversifierade rederier	Tanker	Torrlast	Färje- sjöfart	Manage- ment	Totalt
Vinstmarginal	52,3 %	11,7 %	4,1 %	2,5 %	2,0 %	4,6 %
Vinstmarginal (exkl. stöd)	48,6 %	-5,6 %	-4,4 %	-32,7 %	-33,0 %	-9,0 %
Räntabilitet eget kapital	18,3 %	15,2 %	6,5 %	7,5 %	23,2 %	12,8 %
Räntabilitet eget kapital (exkl. stöd)	15,9 %	-7,5 %	-14,1 %	-112 %	-990 %	-26,5 %
Rörelseresultat per anst, tkr	4 030	204	30	9	9	97
Rörelseresultat per anst, tkr (exkl. stöd)	3 814	18	-96	-211	-272	-106
Soliditet	50,4 %	61,0 %	66,6 %	33,2 %	10,2 %	37,3 %
Kassalikviditet	0,91	2,81	0,98	1,43	1,00	1,19
Likviditetsbuffert	2,6 %	22,2 %	3,9 %	7,0 %	14,8 %	14,0 %

Källa: Bilaga 1.

Medianvärdet avseende vinstmarginal *inklusive sjöfartsstöd* för samtliga rederier i undersökningen för år 2024 uppgick till 4,6 procent år 2024. År 2023 var medianvärdet 6,6 procent, vilket visar att lönsamheten har minskat något. År 2024 hade segmenten diversifierade rederier och tankar den högsta vinstmarginalen med 52,3 procent respektive 11,7 procent.

Ser vi på avkastning (räntabilitet) på eget kapital inklusive sjöfartsstöd för samtliga rederier var den 12,8 procent år 2024 och 20,7 procent år 2023, vilket också visar att lönsamheten har

¹³ I bilagan finns även medelvärden inkluderade. För en förklaring av medianvärde och medelvärde, se [Median – Wikipedia](#)

minskat. År 2024 hade segmenten diversifierade rederier och management den högsta avkastningen på eget kapital med 18,3 procent respektive 23,2 procent.

När vi beräknar dessa nyckeltal *exklusive sjöfartsstöd* blir värdena i de flesta fall negativa. Det betyder att stödet har stor påverkan på nyckeltalen och därmed stor betydelse för rederiernas ekonomi. Observera dock att dessa nyckeltal är beräknade statistiskt, med respektive utan stödet inräknat. I en värld utan svenskt sjöfartsstöd hade rederierna behövt göra anpassningar, och därför vet vi inte hur nyckeltalen då hade sett ut.

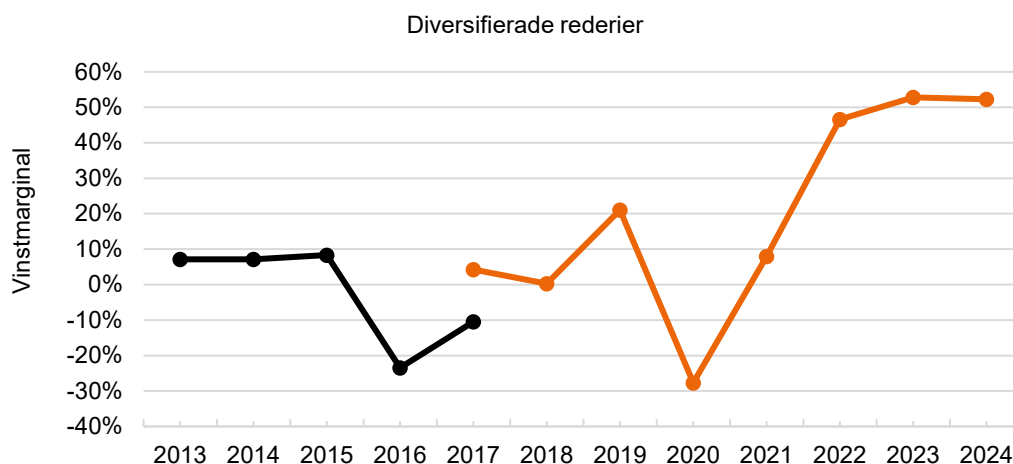
2.2 Lönsamheten det senaste decenniet

Detta avsnitt redovisar och kommenterar översiktligt den finansiella utvecklingen för de stödmottagande rederierna det senaste decenniet, inklusive sjöfartsstödet. Vi fokuserar här på lönsamhet i termer av vinstmarginal för de olika segmenten under perioden.¹⁴

Utvecklingen avseende övriga finansiella nyckeltal återfinns per segment i bilagan. Åren 2013 till 2017 redovisar vi enligt den gamla metoden.¹⁵ Från undersökningen år 2018 har vi använt en ny metod, vilket innebär en justering i kurvan för respektive segment för åren 2017 till 2024. Den nya metoden för vinstmarginalen blir synlig genom att vi har två värden för år 2017. Vi redovisar här endast medianvärdet. I bilagan återfinns även medelvärde för respektive segment från år 2017.

Diversifierade rederier

Vinstmarginalen för de två rederier som är med i segmentet diversifierade rederier har sedan 2017 med den nya metoden haft en positiv vinstmarginal för alla år utom pandemiåret 2020. Sedan dess har vinstmarginalen ökat och under 2022–2024 har vinstmarginalen varit stabil på en nivå omkring 50 procent. Det ena rederiet har vunnit upphandlingar, vilket kan ha bidragit att hålla vinstmarginalen hög de senaste åren.



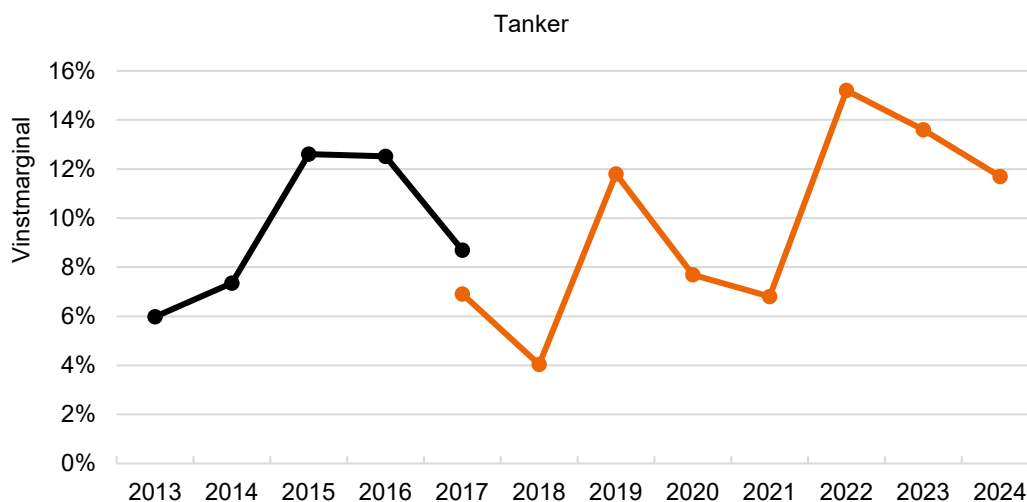
Figur 2.1. Medianvärde av vinstmarginal inom diversifierade rederier 2013–2024. År 2017–2024 ny metod. Källa: Bilaga 1.

¹⁴ Vinstmarginalen är ett lönsamhetsmått som relaterar resultatet efter finansiella poster till företagets nettoomsättning.

¹⁵ Den gamla metoden skilde sig avseende hantering och justering av koncernbolag. För utvecklingen före år 2013, se 2023 års rapport eller tidigare.

Segmentet tanker

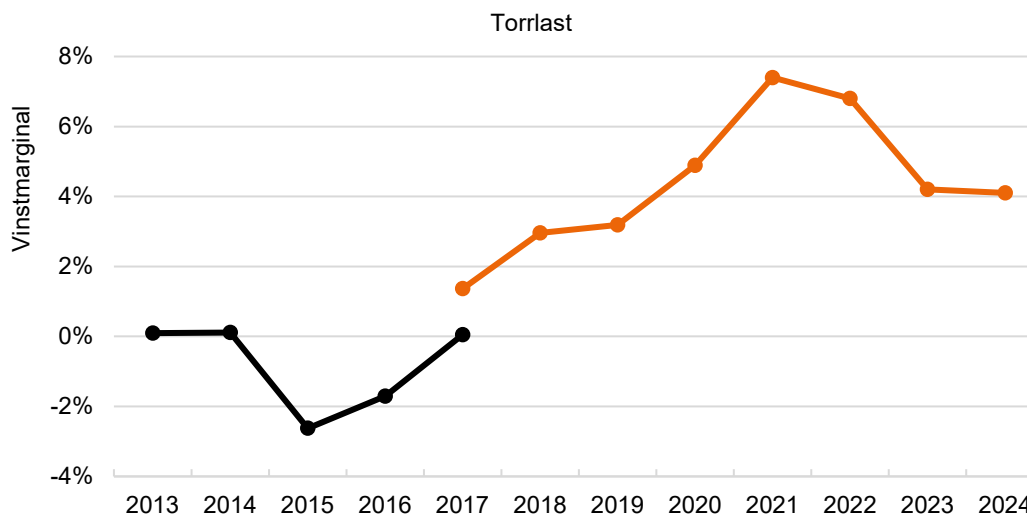
I segmentet tanker har tolv rederier ingått de senaste åren. Från 2013 har trenden varit positiv, men med vissa nedgångar. År 2023 och 2024 sjönk vinstmarginalen något jämfört med året innan, men vinstmarginalen 2024 är ändå lika stor som år 2019 före pandemin.



Figur 2.2. Medianvärde av vinstmarginal inom segmentet tanker 2013–2024. År 2017–2024 ny metod.
Källa: Bilaga 1.

Segmentet torrlast

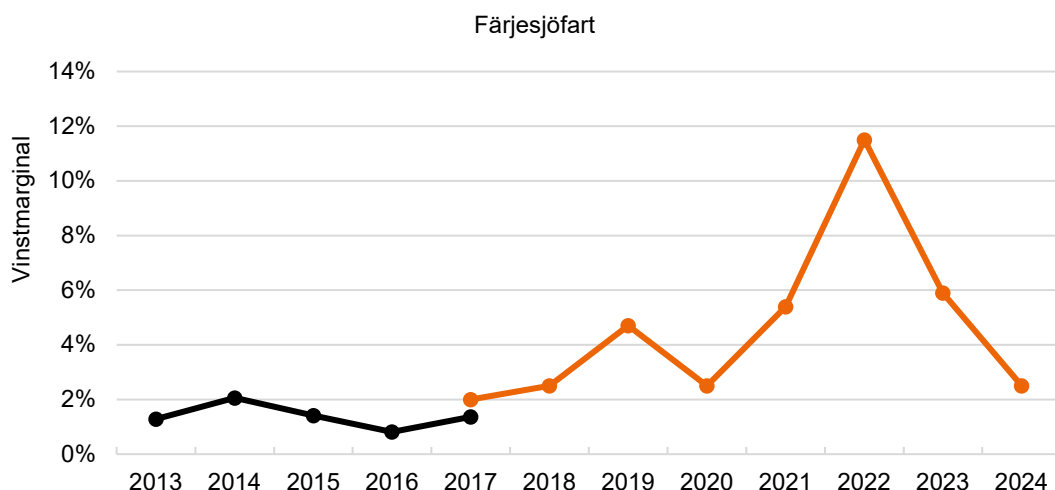
I segmentet torrlast har tre rederier ingått de senaste åren. Från 2013 har trenden varit i huvudsak positiv med en viss nedgång de senaste åren. År 2021 var vinstmarginalen som högst tack vare att företaget Charterfrakt Baltic Carrier hade en mycket hög vinstmarginal. Efter det har vinstmarginalen sjunkit, men 2024 var den stabil jämfört med 2023.



Figur 2.3. Medianvärde av vinstmarginal inom segmentet torrlast 2013–2024. År 2017–2024 ny metod.
Källa: Bilaga 1.

Segmentet färjesjöfart

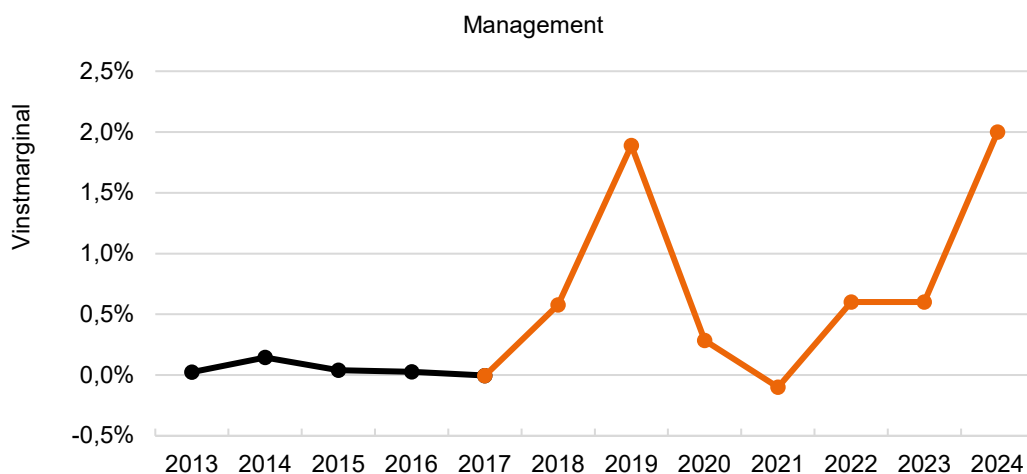
I segmentet färjesjöfart har sju till åtta rederier ingått de senaste åren. Trenden för vinstmarginalen har varit positiv fram till 2022 med en viss nedgång pandemiåret 2020. Både år 2023 och 2024 har vinstmarginalen minskat jämfört med året innan. Det kan bero på att ForSea 2023 bytte namn till Öresundslinjen och blev en del av Molslinjen-gruppen.



Figur 2.4 Medianvärde av vinstmarginal inom segmentet färjesjöfart 2013–2024. År 2017–2024 ny metod.
Källa: Bilaga 1.

Segmentet management

I segmentet management har åtta till nio bolag ingått de senaste åren. Vinstmarginalen ligger i allmänhet relativt sett nära noll, vilket beror på hur bolagens verksamhet är organiserad. Värdena beror mycket på vilka företag som är med. Mellan 2023 och 2024 försvann två företag som inte får stöd och ett bolag tillkom, vilket har fått medianvärdet att stiga.



Figur 2.5. Medianvärde av vinstmarginal inom segmentet management 2013–2024. År 2017–2024 ny metod.
Källa: Bilaga 1.

3 Ekonomisk effektivitet bland rederierna

I detta avsnitt analyserar vi de olika rederisegmentens ekonomiska effektivitet med utgångspunkt i företagens förmåga att skapa förädlingsvärde.

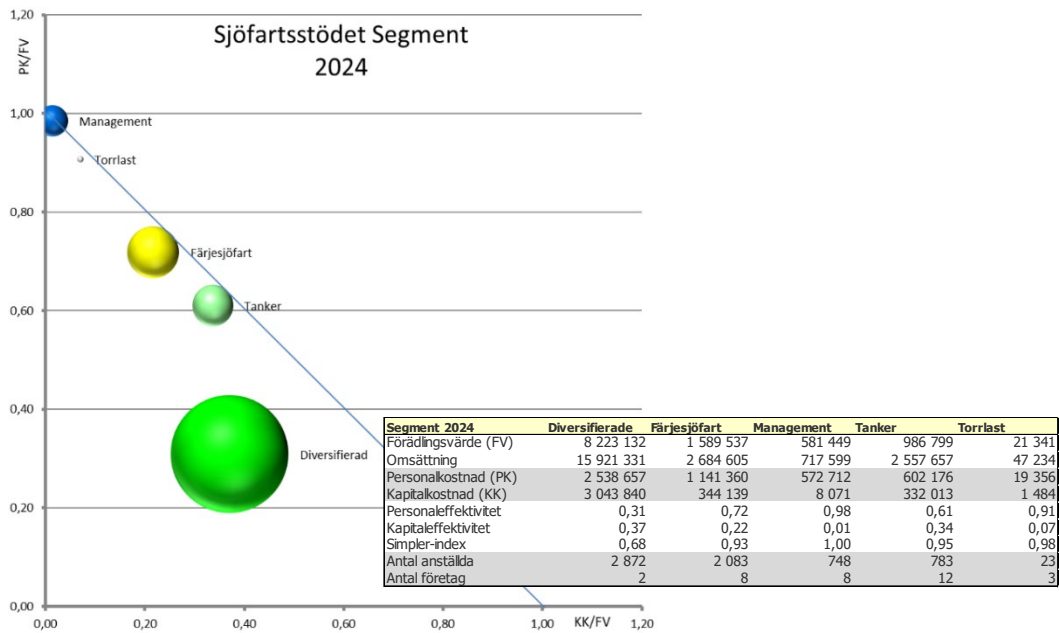
3.1 Ekonomisk effektivitet mellan olika segment

Nyckeltalet ekonomisk effektivitet beräknas genom att ställa personal- och kapitalkostnader i relation till det förädlingsvärde som företagen skapar. Förädlingsvärdet beräknas som omsättning reducerad med inköp och avskrivningar. En andel som ligger under eller lika med 1,00 är effektivt, dvs. då täcker förädlingsvärdet de olika förädlingskostnaderna. Gränsen för ekonomisk effektivitet illustreras med en referenslinje (linjen 1–1) i figurena nedan.¹⁶

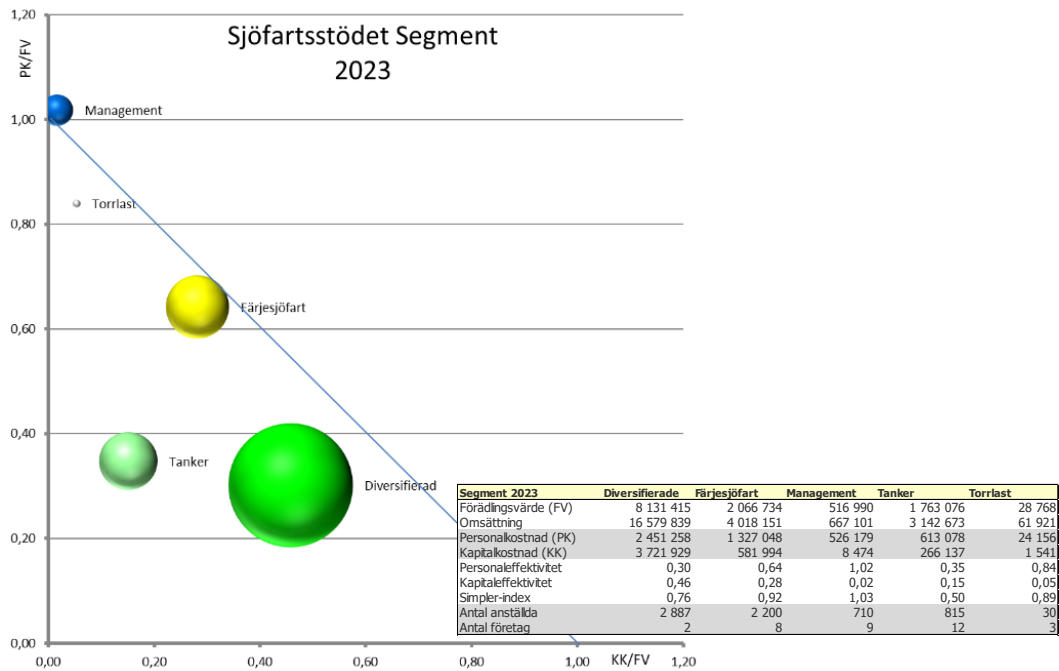
Förmågan att skapa förädlingsvärde på ett effektivt sätt är en nödvändig förutsättning för att kunna fortsätta bedriva och utveckla verksamhet samt erbjuda sysselsättning, vilket kan ses som en av de grundläggande tankarna bakom sjöfartsstödet. Perspektivet är att ekonomisk effektivitet är ett komplement till traditionella lönsamhets- och räntabilitetsmått, vilka kan vara överdrivet känsliga för verksamheternas struktur och kapitalintensitet. Med ekonomisk effektivitet kan vi därmed följa och jämföra ekonomisk utveckling mellan företag och segment oavsett typ av verksamhet eller företags konstruktion.

Figur 3.1 visar aggregerade resultat- och balansräkningar för de ingående företagen i de olika segmenten år 2024, inklusive sjöfartsstöd. Personalintensiva segment befinner sig upp mot vänstra hörnet i diagrammen, och om segmentet är mer kapitalintensivt befinner det sig neråt högra hörnet. Alla segment hamnar innanför den diagonala referenslinjen som representerar en ekonomisk effektivitet på 1,0. Alla segment var alltså ekonomiskt effektiva år 2024, räknat med sjöfartsstödet inkluderat.

¹⁶ Referensnivån motsvarar näringslivets genomsnittliga ekonomiska effektivitet.



Figur 3.1. Ekonomisk effektivitet 2024 hos de olika sjöfartssegmenten, inklusive sjöfartsstöd. Förädlingsvärde, omsättning, personalkostnad och kapitalkostnad uttrycks i tusen kr.
Källa: Bilaga 1, avsnitt 4.4.



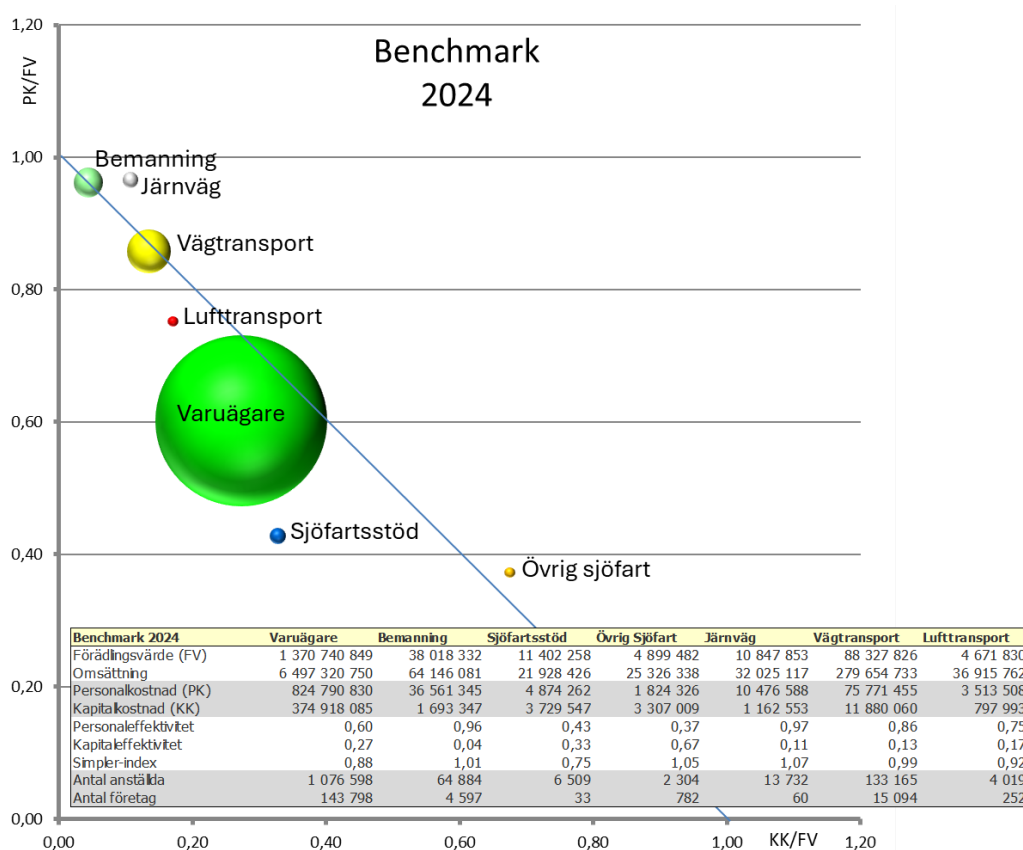
Figur 3.2. Ekonomisk effektivitet 2023 hos de olika sjöfartssegmenten, inklusive sjöfartsstöd. Förädlingsvärde, omsättning, personalkostnad och kapitalkostnad uttrycks i tusen kr.
Källa: Bilaga 1, avsnitt 4.4

Figur 3.2 visar motsvarande analys av ekonomisk effektivitet för rederierna år 2023, inklusive sjöfartsstöd. Då såg situationen lite bättre ut för främst tankersegmentet som låg längre innanför linjen, och även torrlast låg lite längre innanför linjen. Managementsegmentet låg lite

mer utanför linjen 2023, det vill säga lite sämre ekonomisk effektivitet än 2024. Jämför vi 2023 med 2024 var alltså 2023 det år då segmenten tillsammans var mest ekonomiskt effektiva, med sjöfartsstödet inkluderat.

3.2 Ekonomisk effektivitet i jämförelse med andra sektorer 2024

Här jämför vi ekonomisk effektivitet med andra sektorer. Jämfört med näringslivet som helhet och övriga trafikslag står sig de stödberättigade rederierna ("Sjöfartsstöd" nedan) starka under dessa år, med en ekonomisk effektivitet på 0,76 för 2023 och 0,75 för 2024.



Figur 3.3. Ekonomisk effektivitet 2024 för rederier med sjöfartsstöd jämfört med övriga sjöfartsföretag, övriga transportsektorer, samt varuägare. Förädlingsvärde, omsättning, personalkostnad och kapitalkostnad uttrycks i tusen kr.

Källa: Bilaga 1, avsnitt 8.

Det är främst de diversifierade rederierna Stena och Wallenius som bidrar med det starka resultatet för gruppen Sjöfartsstöd som helhet under 2023 och 2024. Utvecklingen kan ses som en återhämtning från tidigare års ineffektivitet, påverkad av pandemi och global instabilitet. Även varuägarnas ekonomiska effektivitet är stark. Bemanningsbolagen utanför sjöfartssektorn genererar genomsnittlig ekonomisk effektivitet, jämförbar med management-segmentet. Fler jämförelser återfinns i bilagan avsnitt 8.

4 Utblick makrofaktorer

Här ger vi en kort makroekonomisk bakgrund till den utveckling som den övriga analysen visar. En utförligare beskrivning finns i bilaga 1.

I den finansiella analysen noterar vi att intäkterna (omsättningen) för de analyserade rederierna tillsammans minskar från 21,4 mdr (2022) till 18,8 mdr (2024). Det är främst segmenten tanker, torrlast och färjesjöfart som tappar i omsättning. Tanker och torrlast påverkas mycket av marknadens efterfrågan, längre handelsvägar och volatila fraktrater, men vissa rederier hittar en positiv och stabil marknad i rådande läge. För färjesjöfarten ser den negativa utvecklingen under 2023 och 2024 ut att kopplas främst till att färjetrafiken ännu inte återhämtat sig från den minskade trafiken under pandemin. Diversifierade rederier har inte påverkats lika mycket av omvärldsfaktorer, deras riskspridning som företag är också större. Segmentet management är också mer opåverkat.

Segmenten tanker, torrlast och färjesjöfart som har tappat mest i omsättning till 2024 är också de som har minskat sitt rörelseresultat (EBIT), medan managementsegmentet förbättrar rörelseresultatet. Det är troligt att bränslepriser, bemanningskostnader och räntekostnader kan ha påverkat utvecklingen för segmenten. Bränslepriserna, som exempelvis ett volatilt oljepris eller kostnader för nya dyrare fossilfria bränslen bör ha haft störst påverkan för segmentet torrlast och minst för segmenten färjesjöfart och management. Sjöfartens omställning mot fossilfria bränslen och nya EU-regler som ETS och FuelEU Maritime kommer att påverka kostnader och konkurrenskraft. Samtidigt kan det utvidgade tonnageskattesystemet och förslaget om slopad stämpelskatt komma att påverka rederiernas lönsamhet positivt.

Räntekostnaderna, exempelvis de som följer av investeringar i nya fartyg, utrustning för nya sätt att driva dem och kostnader för konvertering av befintliga fartyg bör ha haft störst påverkan i de kapitaltunga segmenten tanker och torrlast, möjligen också i färjesjöfart. Bemanningskostnaderna bör kunna påverka personalintensiva segment, men vi ser samtidigt att antalet personal inom sjöfarten minskar.

5 Sjöfartsstödet betydelse

5.1 Stödet i verksamhetsberättelserna

Vår undersökning visar att sjöfartsstödet har stor betydelse för rederierna. Vi kan också konstatera att regeringen i olika skrivelser har pekat på att ett syfte med sjöfartsstödet har varit att underlätta för rederier att anställa svensk personal, genom att minska kostnaderna för svensk jämfört med utländsk personal. Ett annat syfte som fått större tyngd på senare tid är att bibehålla den svenska flottans konkurrenskraft gentemot omvärlden.¹⁷

Antalet svenska ombordanställda män och kvinnor har successivt minskat i takt med att antalet svenskflaggade fartyg har minskat. Trafikanalys statistik visar att år 2024 har personalstyrkan varit mindre än innan pandemin.¹⁸ I det hänseendet har sjöfartsstödet syfte inte haft avsedd effekt.

Mot bakgrund av den dramatiska händelseutvecklingen i närområdet har Trafikanalys ansett att det vore intressant att fördjupa utvärderingen av stödet utifrån dess syfte gällande svensk personal. I årets rapport har vi därför undersökt vad de svenska rederierna som får sjöfartsstöd själva säger om stödet i sina årsredovisningar, om det egna behovet av stödet, dess relevans eller nåt annat. Vi har dock inte funnit några beskrivningar av detta i årsredovisningarna. Där uttrycks inget om sjöfartsstödet förutom hur det redovisas. Rederierna beskriver i sina verksamhetsberättelser andra interna och externa faktorer.

5.2 Diskussion i Finland om bemanningsstödet

Vi illustrerar här behovet och betydelsen av sjöfartsstöd med en betraktelse från Finland där det finska sjöfartsstödet har diskuterats i samband med budgetarbetet. Diskussionen ger ett perspektiv på sjöfartsstödet som kan vara värdefullt att ta del av för Sveriges del.

Under hösten 2025 har det i Finland förts en diskussion på högsta politiska nivå om att begränsa sjöfartsstödet. Det finska sjöfartsstödet (eller bemanningsstödet som det kallas) är i grunden likt det svenska. Det är ett s.k. nettolönesystem som innebär att rederierna får tillbaka de skatter och sociala avgifter de betalar på de ombordanställdas löner.

Förslag om minskat stöd

I den finska budgetprocessen brukar finansministern presentera ett diskussionsunderlag som offentliggör före regeringens behandling av frågan. I augusti 2025 presenterade ministern sitt budgetförslag som gick ut på att finska staten behövde spara pengar och en del i förslaget var att det finska sjöfartsstödet skulle minskas genom att servicepersonal på fartygen skulle

¹⁷ Se t.ex. proposition (2012/13:144), <https://data.riksdagen.se/fil/1D0EFE7A-5C75-4E5F-9325-68CC9D73710C>

¹⁸ Trafikanalys (2025), Fartyg 2024, www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/fartyg/2024/fartyg-2024---svenska-och-utlandska-fartyg-i-svensk-regi.pdf.

lämnas utanför stödet. Förändringen beräknades ge en besparing på cirka 36 miljoner euro under budgetåret 2026.¹⁹

Normalt är de förslag som finansministern lägger fram i sitt budgetunderlag, i sina huvuddrag, väl förankrade i regeringskretsen. Det visade sig emellertid att budgetförslaget i den del som gällde sjöfartsstödet inte var det. Förslaget väckte också reaktioner utanför regeringskretsen.

Den följande diskussionen

Förslaget skulle framför allt påverka den finskflaggade färjetrafiken eftersom huvuddelen av besättningen inom detta sjöfartssegment utgörs av just servicepersonal. De färjerederier som har finskflaggade fartyg och därmed är beroende av systemet var mycket tydliga med att de ansåg att en sådan förändring skulle innebära att verksamheten inte längre kunde drivas vidare under finsk flagg. Fartygen skulle då behöva flaggas ut för att komma in under ett annat system för sjöfartsstöd.

Rederiet *Wasaline*, som under 2025 fortfarande driver Kvarkentrafiken mellan Umeå och Vasa med fartyget *Aurora*, var kanske tydligast i sin kritik och framhöll: "Om stödsystemet tas bort, skulle vi byta till svensk flagg inom en månad". De gjorde bedömningen att ett passagerarfartyg efter en sådan förändring inte längre skulle kunna segla under finsk flagg.²⁰ Även *Viking Line* aviserade att det skulle ligga nära till hands för dem att flagga ut fartyg till Sverige. Trafiken skulle således inte hotas, men flaggen i aktern skulle få en annan kulör.

Förslaget kritiserades också för att en sådan förändring skulle innebära att arbetstillfällen för finska sjömän gick förlorade.

Liksom rederierna framhöll också den finska Försörjningsberedskapscentralen²¹ att en minskad finskflaggad färjeflotta skulle vara negativt för landet ur ett beredskapsperspektiv.²² Möjligheterna att rekvirera fartyg för strategiska transporter vid en krissituation skulle försämrats i samma takt som fartyg flaggades ut.

I diskussionen ifrågasattes också om förslaget faktiskt skulle ge besparingar i slutänden: förlorade skatteintäkter och kostnader för arbetslöshet skulle enligt detta resonemang äta upp besparingarna.

Förslaget föll och stödet blir kvar

Den diskussion som följde förslaget ledde till att den finska regeringen valde en annan kurs. Sjöfartsstödet blev kvar.

¹⁹ Finansministeriet, 6 augusti 2025, Budgetförslag Finansminister Riikka Purras budgetförslag stabiliserar skuldkvoten, budgetunderskottet minskar till mindre än 10 miljarder euro. <https://vm.fi/sv/-/finansminister-riikka-purras-budgetforstag-stabiliserar-skuldkvoten-budgetunderskottet-minskar-till-mindre-an-10-miljarder-euro>

²⁰ Ålands sjöfart, 7 augusti 2025, *Budgetförslag möter hård kritik*

²¹ Försörjningsberedskapscentralen (FBC) är en expertorganisation vars uppgifter består av planering och operativ verksamhet i anslutning till upprätthållandet och utvecklandet av Finlands försörjningsberedskap.

²² YLE 12 aug 2025. *Försämrat stöd till fartygstrafiken kan påverka försörjningsberedskapen, säger myndighet.* <https://yle.fi/a/7-10082422>

6 Slutsatser

Sjöfartsstödet är fortsatt viktigt för svensk rederinäring. År 2023 och 2024 har inneburit en fortsatt återhämtning för rederierna sedan pandemin. Nettoomsättningen har minskat något sedan 2022, men det sammanlagda resultatet har ökat, framför allt under 2023. Samtidigt har skilda sjöfartssegment påverkats påtagligt olika. De stora diversifierade rederierna har haft starka år 2023 och 2024.

Under 2023 gjorde segmentet management en förlust, men under 2024 gjorde segmentet ett positivt resultat. På grund av en minskad omsättning 2023 och 2024 jämfört med 2022 ökade sjöfartsstödet som andel av omsättningen.

Vi konstaterar att stödet är fortsatt viktigt för att skapa förutsättningar för lönsamhet inom svensk sjöfart. Utan sjöfartsstödet blir många av de finansiella nyckeltalen negativa. Förutom finansiella nyckeltal för lönsamhet tittar vi också på ekonomisk effektivitet. År 2024 var effektiviteten totalt sett lite lägre än 2023, men måttet visar att gruppen rederier med sjöfartsstöd är mer effektiva än genomsnittet i svenskt näringsliv. Rederierna har en bättre ekonomisk effektivitet än såväl vägtransportföretag och lufttransportföretag som järnvägsföretag.

En sannolik förklaring till den goda ekonomiska effektiviteten kan vara den internationella konkurrenssituation som rederierna befinner sig i, där prisbilden är anpassad till en marknad där i stort sett alla företag har motsvarande stöd.

Vi gör en makroekonomisk utblick som pekar på faktorer som geopolitisk osäkerhet, volatila fraktrater, höga bränslepriser, räntor och nya miljöregler. Ser vi framåt kommer sjöfartens omställning mot fossilfria bränslen och nya EU-regler som ETS och FuelEU Maritime att påverka kostnader och konkurrenskraft. Sjöfartsstödet blir fortsatt viktigt. Samtidigt kan det utvidgade tonnageskattesystemet och förslaget om slopad stämpelskatt komma att påverka rederiernas lönsamhet positivt.

I årets rapport har vi undersökt vad rederierna själva säger om behovet av sjöfartsstöd i sina årsredovisningar. I årsredovisningarna uttrycks dock inget om sjöfartsstödet förutom hur det redovisas. Rederierna beskriver i sina verksamhetsberättelser andra interna och externa faktorer. Däremot kan vi illustrera behovet av sjöfartsstöd med en betraktelse från Finland där det finska sjöfartsstödet diskuterades i samband med budgetarbetet. Där var rederierna högljudda med att stödet är viktigt för att behålla fartygen i finskt register. Detsamma gäller sannolikt för att behålla svenska rederier i Sverige och kunna ha en svenskregistrerad flotta.

Sammantaget illustrerar analysen att Sveriges internationella rederinäring agerar på en arena med stora inslag av regelverkskonkurrens nationer och världsdelar emellan. Näringen har en hög grad av ekonomisk effektivitet, men också en lönsamhet som är beroende av gynnsamma omvärldsfaktorer. Den internationella konkurrensen med andra delar av världen illustreras av att EU-kommissionen tagit fram riktlinjer som tillåter statligt stöd till sjöfarten. De länder som vill ha en egen flotta tvingas anpassa sina villkor efter det internationella läget.

7 Referenser

- Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket, www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/
- ESV (2013), Tidsserier, statens budget m.m. 2012, Rapport 2013:38, Ekonomistyrningsverket
- Meddelande C(2004) 43 från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport, 17 januari 2004, <https://eurlex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52004XC0117%2801%29>
- Finansministeriet, 6 augusti 2025, Budgetförslag Finansminister Riiikka Purras budgetförslag stabiliserar skuldkvoten, budgetunderskottet minskar till mindre än 10 miljarder euro. <https://vm.fi/sv/-/finansminister-riikka-purras-budgetforslag-stabiliserar-skuldkvoten-budgetunderskottet-minskar-till-mindre-an-10-miljarder-euro>
- Förordning (2001:770) om sjöfartsstöd, www.notisum.se/rnp/sls/lag/20010770.htm
- Förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys, www.riksdagen.se/sv/dokumentlagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2010186-med-instruktion-for-sfs-2010-186
- Förordning (2020:729) om ändring i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd, <https://svenskfattningssamling.se/sites/default/files/sfs/2020-07/SFS2020-729.pdf>
- Lagen (1994:1920) om allmän löneavgift, 1§
- Proposition (1996/97:1), Förslag till statsbudget för budgetåret 1997 m.m.
- Proposition (2000/01:127), Sjöfartsstöd, Regeringens proposition 2000/01:127
- Proposition (2012/213:144), Sjöfartsstödetts inriktning, <https://data.riksdagen.se/fil/1D0EFE7A-5C75-4E5F-9325-68CC9D73710C>
- Rederinämnden (2010), De svenska rederiernas ekonomiska situation 2009, Göteborg
- Sjölagen, <https://lagen.nu/1994:1009#K5P10>
- Skatteförfarandelagen (2011:1244)
- Socialavgiftslagen (2000:980), 2 kap
- SOU (2010:73), Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar – Betänkande av utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar, Stockholm
- Trafikanalys webbplats, [Sjöfartstödetts effekter](#)
- Trafikanalys (2023), Sjöfartsstödetts effekter 2021 och 2022, Rapport 2023:8, [Sjöfartstödetts effekter 2021 och 2022](#)
- Trafikanalys (2025), Fartyg 2024, www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/fartyg/2024/fartyg-2024---svenska-och-utlandska-fartyg-i-svensk-regi.pdf.
- YLE 12 aug 2025. *Försämrat stöd till fartygstrafiken kan påverka försörjningsberedskapen, säger myndighet.* <https://yle.fi/a/7-10082422>
- Ålands sjöfart, 7 augusti 2025, *Budgetförslag möter hård kritik*

Bilaga 1 Uppföljning av sjöfartsstöd till svenska rederier 2023 och 2024

Underlagsrapport

UPPFÖLJNING AV SJÖFARTSSTÖD TILL SVENSKA REDERIER 2023 OCH 2024



Slutrapport

2025-11-28

Uppdrag: 351616 Effektutvärdering Sjöfartsstöd
Titel på rapport: UPPFÖLJNING AV SJÖFARTSSTÖD TILL
SVENSKA REDERIER 2023 och 2024
Status: Slutrapport
Datum: 2025-11-28

Medverkande

Beställare: Trafikanalys
Kontaktperson: Björn Olsson
Konsult: Alexander Eriksson, Anna Löfmarck
Uppdragsansvarig: Mats Svensson
Kvalitetsgranskare: Moa Andersson Braz

Revideringar

Revideringsdatum: 2025-11-28
Version: 1.0
Initialer MS

Uppdragsansvarig

Datum: 2025-11-28

Handlingen granskad av: Moa Andersson Braz

Datum: 2025-11-28

Sammanfattning

Denna rapport utvärderar de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för åren 2023 och 2024. Rapporten följer strukturen från tidigare uppföljningar för att säkerställa jämförbarhet över tid. Metoden bygger på att analysera finansiella nyckeltal med och utan sjöfartsstöd, där stödet antas kunna isoleras genom justering av personalkostnader. Detta är en förenkling av mer komplexa samband, men ger en tydlig bild av stödet som kostnadsreduktion.

Totalt erhöll 34 verksamheter sjöfartsstöd 2024, vilket är ett företag färre än 2023. Det krediterade stödbeloppet uppgick till cirka 1,42 miljarder kronor 2024, en marginell ökning från 1,39 miljarder kronor 2023. Stödet utgör i genomsnitt 7–8 procent av omsättningen för hela gruppen, men andelen varierar kraftigt mellan segmenten, från cirka 4 procent för diversifierade rederier till omkring 45 procent för managementföretagen.

Nettoomsättningen för de företag som mottagit sjöfartsstöd minskade från cirka 20,3 miljarder kronor 2023 till 18,8 miljarder kronor 2024, vilket motsvarar en nedgång på drygt 7 procent. Rörelseresultatet (EBIT) minskade samtidigt från 6,8 miljarder kronor till 6,1 miljarder kronor. Minskningen beror främst på lägre resultat i segmentet tankar, medan management visar en tydlig förbättring mellan åren. Jämfört med 2022 är rörelseresultatet fortfarande högre, vilket indikerar att återhämtningen efter pandemin framför allt skedde under 2023.

Vinstmarginalen var positiv för samtliga segment både 2023 och 2024, men sjönk något mellan åren. Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalen kraftigt negativ på aggregerad nivå, med undantag för diversifierade rederier som uppvisar positiv marginal även utan stöd. Räntabiliteten på eget kapital förbättras 2024 jämfört med 2023 sett till medelvärde, men medianvärdet sjunker. Utan stöd är räntabiliteten negativ i alla segment utom diversifierade rederier.

Soliditeten ökar något mellan 2023 och 2024, från 36,6 procent till 41,5 procent i medelvärde, och ligger på en god nivå. Kassalikviditeten förbättras också något, medan likviditetsbufferten minskar. Nyckeltalet för ekonomisk effektivitet (Simpler-index) visar att samtliga segment är ekonomiskt effektiva med sjöfartsstödet inkluderat. Utan stöd är endast diversifierade rederier effektivare än genomsnittet i svenskt näringsliv.

Sjöfartsstödet har under 2023 och 2024 haft stor betydelse för lönsamheten i stora delar av den svenska sjöfartsnäringen. Utan stödet skulle flera

segment uppvisa kraftigt negativa nyckeltal och låg ekonomisk effektivitet. Stödet är därmed en förutsättning för att upprätthålla konkurrenskraft och sysselsättning inom svensk sjöfart.

Under 2023 och 2024 har rederiernas intäkter och kostnader påverkats av makrofaktorer, beroende på segment. Tanker och torrlast har bland annat påverkats av längre handelsvägar och volatila fraktrater. Färjesjöfarten har inte helt återhämtat sig efter pandemin och utbudet inom kryssningstrafiken har påverkats av kriget i Ukraina. Det volatila oljepriset eller kostnader för nya dyrare fossilfria bränslen bör ha haft störst påverkan för torrlast och minst för färjesjöfart och management. De högre räntekostnaderna bör ha påverkat de kapitaltunga segmenten tanker och torrlast. Personalintensiva segment påverkas av löneökningar, men som helhet minskar antalet personal inom sjöfarten. Det utvidgade tonnageskattesystemet och förslaget om slopad stämpelskatt kan påverka rederiernas kostnader positivt (men först efter utredningsåren). Sjöfartsstödet har inte omnämnts i rederiernas årsredovisningar 2023 och 2024 utöver de bokföringsmässiga principerna.

1 Bakgrund	7
2 Uppdraget	7
3 Metod	8
3.1 Finansiella nyckeltal.....	8
3.2 Rapporten jämfört med tidigare rapporter	9
3.3 Datainsamling och bearbetning.....	10
3.4 Analysmodell	11
4 Nuläget i de svenska rederierna	12
4.1 Lönsamhet.....	19
4.2 Kapitalstruktur.....	21
4.3 Likviditet.....	21
4.4 Ekonomisk effektivitet	22
4.5 Sammanfattning.....	26
5 Analys	27
5.1 Finansiell utveckling – introduktion.....	27
5.2 Diversifierade rederier.....	27
5.3 Tanker	37
5.4 Torrlast	47
5.5 Färjesjöfart.....	57
5.6 Management.....	67
6 Kommentar till resultat.....	78
7 Kommentar till utvecklingen på makronivå 2023 och 2024.....	79
7.1 Intäktpåverkande makrofaktorer	79
7.2 Kostnadspåverkande makrofaktorer	81
7.3 Sammanfattning.....	88
8 Jämförelse av ekonomisk effektivitet	89
8.1 Jämförelser med andra sektorer	89
9 Referenser	95

Bilaga 1 – Nyckeltalsdefinitioner	98
Bilaga 2 – Företag som ingår i studien	99
2024	99
2023	99
Bilaga 3 – Koncernjusteringar som ingår i studien	101
Bilaga 4 – Sammanfattande tabeller och figurer för huvudrapport.....	102

1 Bakgrund

I denna rapport genomförs en utvärdering av de finansiella effekterna av det svenska sjöfartsstödet för år 2023 och 2024. Trafikanalys har i uppdrag av regeringen att årligen göra uppföljningar av sjöfartsstödet och har gett Tyréns Sverige AB i uppdrag att genomföra uppföljningen och författa underlagsrapporten.

2 Uppdraget

Uppdraget innebär att skapa ett uppföljningsunderlag som belyser hur sjöfartsstödet påverkar rederiernas lönsamhet samt ekonomiska och finansiella ställning, där samtliga rederiföretag som har fått svenskt sjöfartsstöd under aktuellt år ska ingå i undersökningen. Underlaget gäller två års sjöfartsstöd (2023 och 2024).

Rapporten utformas på liknande sätt som Trafikanalys tidigare underlagsrapporter för att bibehålla jämförbarhet mellan år, och på samma sätt som i tidigare utvärderingar av sjöfartsstödet. Finansiella nyckeltal som använts i tidigare rapporter för att beskriva likviditet, soliditet, räntabilitet på eget kapital respektive totalt kapital används. Rapporten innehåller figurer och tabeller som motsvarar sådana som ingått i tidigare rapporter.

Stödmottagande företag delas in i segmenten diversifierade rederier, torrlast, tankar, färjetrafik samt så kallade managementföretag. Diversifierade rederier innehåller företag med brett erbjudande inom olika typer av sjötransporter och management segmentet är de företag inom sjötransport som specialiserat sig på att tillhandahålla bemanning inom sjöfart.

I rapporten ingår också en utveckling av analysen, där vi sätter sjöfartsstödet och stödföretagen i relation till andra närliggande och jämförbara verksamheter. Här jämför vi med den del av sjöfart som inte får stöd, övriga transportslag, de branscher som nyttjar transportsystemet (varuägare i olika industrier) och som finns i sjöfartens varukedja samt bemanningsföretag som är verksamma mot andra branscher än sjöfart. Jämförelsen görs genom visualisering av verksamheternas ekonomiska effektivitet (förmåga att generera lönsamhet) i relation till varandra, med och utan sjöfartsstöd för stödbolagen.

3 Metod

Metodval för analysen, segmentsindelning och val av nyckeltal liksom val av figurer och tabeller utgår från hur indelningen och redovisningen har sett ut tidigare år:

- Av redovisningen framgår företagets storlek eller storlekklass baserat på omsättning
- Managementbolag (bemanningsbolag) ska inkluderas som ett segment utöver de traditionella segmenten som inkluderar diversifierade rederier, tankar, torrlast och färjesjöfart.
- De finansiella nyckeltal som använts i de tidigare rapporterna används för att behålla jämförbarheten över åren. Företagens resultat och nyckeltalen redovisas med sjöfartsstöd respektive utan sjöfartsstöd (hypotetiskt beräknat), såsom i tidigare rapporter
- Rederiernas förädlingsvärde redovisas. Vi kommer också att använda oss av begreppet ekonomisk effektivitet som en beskrivning av grupper eller branschens lönsamhet
- Vi redovisar eventuella koncernjusteringar såsom i tidigare rapporter.

I rapporten ingår hela bokslutsår, dvs. vi har inte delat upp bolag som har brutet räkenskapsår i delar som avser hela kalenderår. Bolag med bokslut senast den 30 april ett år räknas till föregående års räkenskaper. I rapporten läggs som tidigare särskilt fokus på ett urval av ovanstående finansiella nyckeltal för områdena lönsamhet (vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital), kapitalstruktur (soliditet) och likviditet (kassalikviditet samt likviditetsbuffert).

3.1 Finansiella nyckeltal

Nedan presenteras några av de finansiella nyckeltal som kommer att analyseras i rapporten, med beskrivning av nyckeltalets innebörd.

Lönsamhet:

- **Vinstmarginal** – ett mått på företagets lönsamhet som tar hänsyn till finansiella intäkter och kostnader som mäts genom att relatera resultatet efter finansnetto till nettoomsättningen
- **Räntabilitet på eget kapital** – mäter företagets lönsamhet som resultat efter finansnetto i procent av genomsnittligt eget kapital (inkl. andel eget kapital av obeskattade reserver)

- **Räntabilitet på totalt kapital** – mäter företagets lönsamhet i form av avkastning på det totala kapitalet utan hänsyn till kostnaderna för finansiering
- **Rörelsemarginal** – ett mått på företagets lönsamhet som inte tar hänsyn till kostnaderna för finansiering, som mäts genom att relatera rörelseresultatet till omsättningen
- **Rörelseresultat per anställd** – mäter företagets prestation mätt som rörelseresultat dividerat med genomsnittligt antal anställda, för att fånga företagets användning av sina personella resurser
- **K/I-tal** – nyckeltalet mäter totala kostnadernas andel av intäkterna.

Soliditet:

- **Soliditet** – med soliditet avses andelen eget kapital av totalt kapital, som ett mått på graden av egenfinansiering och används bland annat som ett mått på långsiktig betalningsförmåga. Måttet kan också användas för att utifrån företagets kapitalstruktur analysera uthållighet och ytterligare lånekapacitet.

Likviditet:

- **Kassalikviditet** – med likviditet avses hur omsättningstillgångarna täcker kortsiktiga skulder, som ett mått på kortsiktig betalningsförmåga. Som likviditetsmått används kassalikviditet, dvs. omsättningstillgångar utom varulager i förhållande till kortfristiga skulder
- **Likviditetsbuffert** – ett nyckeltal som mäter hur stor andel av de totala tillgångarna som kassa och banktillgångar utgör.

Ekonomisk effektivitet:

- **Ekonomisk effektivitet** – nyckeltalet beräknas genom att ställa förädlingskostnaderna (personal- och kapitalkostnader) i relation till det förädlingsvärde som företagen skapar. Förädlingsvärdet beräknas som omsättning reducerad med inköp och avskrivningar. En andel som ligger under eller lika med 1,0 är effektivt, dvs. då täcker förädlingsvärdet de olika förädlingskostnaderna.

3.2 Rapporten jämfört med tidigare rapporter

Denna rapport redogör för utvecklingen för både 2023 och 2024. Analysen ska i största möjliga utsträckning vara jämförbar med redovisningen som gjorts för tidigare år.

Sättet att inkludera sjöfartsverksamheten när bolag inom stora koncernstrukturer har fått stöd ändrades till rapporten för 2018, med ett jämförande referensår 2017. Denna rapport fortsätter att redovisa enligt den nya metoden och eftersom rapporten inkluderar perioden 2017–2024 är hela tidsserien gjord enligt den nya metoden. För att se utveckling innan 2017 och enligt tidigare metod hänvisar vi till tidigare rapporter för utvärdering av sjöfartsstödet effekter.

3.3 Datainsamling och bearbetning

Arbetet med denna rapport har föregåtts av datainsamling i form av dokumentation och finansiell information från de företag som mottagit sjöfartsstöd. Uppgift om vilka företag som erhållit sjöfartsstöd har inhämtats från Delegationen för sjöfartsstöd inom Trafikverket. Finansiell information om dessa har därefter inhämtats via Tyréns databas med detaljerad information om årsbokslut som företag skickat in till Bolagsverket.

Databasen är kvalitetskontrollerad vad gäller orimliga eller felaktiga uppgifter och varje stödberättigat företag och dess koncernstruktur har gått igenom för att säkerställa att den sjöfartsrelaterade verksamheten speglas i bedömningen, så långt det är möjligt.

Företag som har brutet räkenskapsår har hanterats så att årsbokslutet i sin helhet hänförs till det år som majoriteten av året har ingått i dvs. ett bokslut exempelvis per 2024-04-30 räknas som 2023 års bokslut.

När det är möjligt har sjöfartsdelen i en koncern speglats genom att först ta ut de bolag som har sjöfartsverksamhet enligt sin primära SNI-kod och därefter lägga till den huvudkontorsverksamhet och holding-verksamhet där ägda fartyg hanteras. I några fall har hela koncernbokslutet använts men skalats ned proportionellt i förhållande till antalet personer som arbetar inom sjöfart i Sverige.

Samtliga företag som har erhållit sjöfartsstöd för 2023 och 2024 har rapporterat in bokslut till Bolagsverket per 2025-10-23 och ingår därför alla i undersökningen. 2023 tillkom ett nytt stödföretag jämfört med 2022. År 2024 tillkom ett nytt företag och två företag föll bort från stödet. Generellt görs jämförelser mellan år utan hänsyn till vilka företag som ingår de specifika åren. För utvalda nyckeltal diskuteras även resultatet om endast de bolag som har varit med alla tre åren (2022-2024) inkluderas.

För en lista över de företag som fått sjöfartsstöd 2023 och 2024, samt vilka företag som ingår i gjorda koncernjusteringar under den analyserade perioden 2017–2024 hänvisas till Tabell 32 och Tabell 33 i Bilaga 2

"Företag som ingår i studien" samt Bilaga 3 "Koncernjusteringar som ingår i studien".

Ett stödföretag Öresundslinjen Helsingborg AB (5562064575) har tidigare ingått i studierna från 2017 med sin del av koncernbokslutet för Forsea AB. Från 2023 finns inte längre svenskt koncernbokslut att tillgå, varför bolaget nu i stället ingår med sitt svenska bolagsbokslut för samtliga år. Detta för att skapa ett symmetriskt resultat för bolaget genom hela tidsserien, men det kan förklara eventuella skillnader mot resultat från tidigare rapporter för företaget.

Denna rapport hämtar in information från en och samma databas för samtliga redovisade år. Korrigeringar och kompletteringar av bokslut för tidigare år gör att resultat för tidigare år i denna rapport kan skilja sig från redovisade resultat i tidigare rapporter.

Klassificering av de ingående företagen görs i följande segment:

- Diversifierade rederier
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- Management

Grunden för klassificeringsindelningen tar sin utgångspunkt i de uppföljningar av sjöfartsstödet effekter som gjorts tidigare år. Klassificeringen har behållits för att underlätta möjligheten att göra jämförelser mellan år.

Kategoriseringen av varje enskilt företag har gjorts genom en samlad bedömning av den huvudsakliga verksamhetsinriktningen och den övervägande typen av fartyg. Det bör påpekas att företag som mottagit sjöfartsstöd inte nödvändigtvis behöver äga fartyg, utan de kan hyra fartyg för sin verksamhet alternativt hyra ut personal till företag med fartyg.

3.4 Analysmodell

För att kunna bedöma effekterna av sjöfartsstödet på rederiernas ekonomi tillämpas en analysmodell som beräknar nyckeltal med och utan sjöfartsstödet. Analysen bygger på ett antagande om att det är möjligt att isolera den finansiella effekten av sjöfartsstödet genom att exkludera sjöfartsstödet ur resultaträkningen, även om förfarandet kan anses vara en förenkling av mer komplexa samband. Ett belopp motsvarande sjöfartsstödet har adderats till bokslutets personalkostnader för

stödföretagen, för att få fram kostnadsläget utan den kostnadsreduktion som sjöfartsstödet innebär.

Givet observerade nivåer på de finansiella nyckeltalen har schematiska utvärderingsnivåer kunnat ställas upp för respektive nyckeltal. Dessa följer avseende nyckeltalen vinstmarginal, likviditet och soliditet i allt väsentligt nivåerna i tidigare rapporter. För samtliga nyckeltal nedan gäller att klassificeringen sker enligt samma nivåer som i uppföljningarna för tidigare år.

Genom att beräkna nyckeltalen och analysera dem enligt ovan går det att separera den finansiella effekten av sjöfartsstödet på nyckeltalen. En bedömning av vilka nivåer som kan anses acceptabla eller godtagbara för det individuella företaget är svår att göra, men på aggregerad nivå kan vi skapa en övergripande bild enligt nedan. Det bör observeras att kapitalintensiva respektive personalintensiva verksamheter skiljer sig åt när det gäller avkastning på kapital och därför får mycket olika utfall och skapar utmaningar i jämförelser mellan olika branscher och segment. För soliditet och likviditet beräknas enbart nyckeltalen inklusive stöd.

Tabell 1. Klassificering av nivåer för nyckeltalen i analysen.

<i>Nyckeltal</i>	<i>Stark/Hög</i>	<i>Svag/Mellan</i>	<i>Negativ/Låg</i>
Vinstmarginal	>5%	0-5%	<0%
Räntabilitet på eget kapital	>10%	0-10%	<0%
Soliditet	>25%	15-25%	<15%
Kassalikviditet	>1,1	0,8-1,1	<0,8
Likviditetsbuffert	>10%	5-10%	<5%

4 Nuläget i de svenska rederierna

I undersökningen av 2024 har två företag inte längre sjöfartsstöd och ett nytt företag erhåller sjöfartsstöd, jämfört med 2023. För 2023 tillkom ett nytt företag som inte erhållit sjöfartsstöd under 2022. Att antalet företag i tabellerna nedan är lägre än det totala antalet beror på att företag har lyfts ur den totala populationen av skäl som redovisats i metodavsnittet ovan och att vissa företag har redovisats tillsammans med andra företag i samma koncern. Motiveringar till urval av företag återfinns i "Bilaga 2 – Företag som ingår i studien".

De i undersökningen ingående rederierna har klassificerats i segment. Med företagets resultat- och balansräkningar som underlag har aggregerade resultat- och balansräkningar för 2024, 2023 och 2022 sammanställts per segment och totalt (Tabell 2 - Tabell 4 nedan). Anledningen att även 2022 visas är för analys av utvecklingen från föregående år för 2023.

Tabell 2. Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som ingår i analysen av år 2024.

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2024		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		2	12	3	8	8	33
Nettoomsättning	tkr	13 434 175	2 177 056	37 792	2 578 600	535 092	18 762 715
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	7 096 007	823 549	3 155	437 853	10 669	8 371 233
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	5 187 332	663 960	1 950	254 895	7 761	6 115 898
Finansnetto	tkr	-626 810	-436 225	-397	162 288	-1 984	-903 128
Resultat e. finansnetto	tkr	4 560 522	227 735	1 553	417 184	5 777	5 212 771
Krediterade stödbelopp	tkr	495 250	198 668	7 277	473 956	242 714	1 417 865
Andel av omsättningen	%	3,7%	9,1%	19,3%	18,4%	45,4%	7,6%
Andel av totalt stödbelopp	%	34,9%	14,0%	0,5%	33,4%	17,1%	100,0%
Antal Anställda	st	2 872	783	23	2 083	748	6 509
Anläggningstillgångar	tkr	41 629 564	3 356 417	17 797	1 915 467	53 623	46 972 868
Omsättningstillgångar	tkr	5 547 779	1 467 336	5 920	2 300 430	140 007	9 461 472
Summa tillgångar	tkr	47 177 343	4 823 753	23 717	4 215 897	193 630	56 434 340
Eget kapital	tkr	22 035 281	2 231 488	5 423	2 673 772	42 334	26 988 298
Obeskattade reserver	tkr	387 758	358 860	6 762	154 814	96	908 290
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	22 423 039	2 590 348	12 185	2 828 586	42 430	27 896 588
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	320 637	86 492	0	161 557	1	568 687
Kortfristiga skulder	tkr	5 715 231	575 384	4 564	1 033 226	142 076	7 470 481
Långfristiga skulder	tkr	18 718 436	1 571 527	6 968	192 527	9 123	20 498 581
Summa skulder	tkr	24 433 667	2 146 911	11 532	1 225 753	151 199	27 969 062
Summa eget kapital och skulder	tkr	47 177 343	4 823 751	23 717	4 215 897	193 630	56 434 338
Summa Förädlingsvärde	tkr	8 223 132	986 799	21 341	1 589 537	581 449	11 402 258
Summa Personalkostnad	tkr	2 538 657	602 176	19 356	1 141 360	572 712	4 874 262
Summa Kapitalkostnad	tkr	3 043 840	332 013	1 484	344 139	8 071	3 729 547
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		0,68	0,95	0,98	0,93	1,00	0,75

Tabell 3. Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som ingår i analysen av år 2023.

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2023		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		2	12	3	8	9	34
Nettoomsättning	tkr	13 704 563	2 515 083	52 134	3 466 880	515 855	20 254 515
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	7 105 004	1 255 093	7 279	862 413	-7 271	9 222 518
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	5 154 148	1 083 560	4 598	535 984	-10 051	6 768 239
Finansnetto	tkr	-883 459	-260 751	-607	72 958	-1 805	-1 073 664
Resultat e. finansnetto	tkr	4 270 689	822 809	3 991	608 942	-11 856	5 694 575
Krediterade stödbelopp	tkr	471 993	210 917	9 435	474 495	221 499	1 388 339
Andel av omsättningen	%	3,4%	8,4%	18,1%	13,7%	42,9%	6,9%
Andel av totalt stödbelopp	%	34,0%	15,2%	0,7%	34,2%	16,0%	100,0%
Antal Anställda	st	2 887	815	30	2 200	710	6 642
Anläggningstillgångar	tkr	45 621 102	2 257 643	17 039	2 464 287	57 821	50 417 892
Omsättningstillgångar	tkr	5 824 561	1 257 799	10 958	4 111 598	147 357	11 352 273
Summa tillgångar	tkr	51 445 663	3 515 442	27 997	6 575 885	205 178	61 770 165
Eget kapital	tkr	26 706 051	1 741 635	4 081	4 509 434	37 606	32 998 807
Obeskattade reserver	tkr	387 758	296 961	6 671	149 836	0	841 226
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	27 093 809	2 038 596	10 752	4 659 270	37 606	33 840 033
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	386 620	97 945	96	323 541	-11	808 191
Kortfristiga skulder	tkr	6 165 176	516 387	8 131	1 227 892	156 546	8 074 132
Långfristiga skulder	tkr	17 800 057	862 514	9 019	365 183	11 038	19 047 811
Summa skulder	tkr	23 965 233	1 378 901	17 150	1 593 075	167 584	27 121 943
Summa eget kapital och skulder	tkr	51 445 662	3 515 442	27 998	6 575 886	205 179	61 770 167
Summa Förädlingsvärde	tkr	8 131 415	1 763 076	28 768	2 066 734	516 990	12 506 983
Summa Personalkostnad	tkr	2 451 258	613 078	24 156	1 327 048	526 179	4 941 719
Summa Kapitalkostnad	tkr	3 721 929	266 137	1 541	581 994	8 474	4 580 076
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		0,76	0,50	0,89	0,92	1,03	0,76

För 2024 är 33 bokslut med, vilket totalt är ett bokslut mindre än föregående år (se Tabell 2 och Tabell 3). Rörelseresultatet (EBIT) för de ingående företagen uppgår 2024 aggregerat till 6,1 mdr, jämfört med 6,8 mdr år 2023. Resultatet är något lägre vilket främst beror på ett lägre resultat för segmentet tankar. De övriga segmenten, förutom diversifierade rederier, har också ett något lägre resultat 2024 men inte så stort genomslag på totalen.

Det krediterade stödbeloppet har ökat något mellan 2023 och 2024 från 1,39 till 1,42 mdr. För tankar, torrlast, färjesjöfart och management har stödbeloppen minskat något medan diversifierade rederier har ett något

högre totalt stödbelopp 2024 jämfört med 2023. Det är endast en kategori, management som både det tillkommande företaget och de två "utgående" tillhör, vilket innebär att minskningen för de övriga kategorierna inte beror på att det är färre företag som mottar stöd. Ökningen inom kategorin management bidrar till en total ökning mellan åren.

Om vi ser på sjöfartsstödet i relation till omsättningen i respektive segment för 2024 och 2023 är det som högst i segmentet management (ca 45% år 2024), en nivå som är något högre än 2023 (43%). Inom övriga segment utgör sjöfartsstödet i relation till omsättningen ett något mer begränsat ekonomiskt tillskott. Segmentet färjesjöfart har fått en betydande ökning i andelen av omsättningen som stödet utgör med en ökning på omkring fem procentenheter mellan åren.

Tabell 4. Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som ingår i analysen av år 2022.

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2022		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		2	12	3	7	9	33
Nettoomsättning	tkr	13 747 063	2 905 796	47 473	4 187 100	549 700	21 437 132
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	6 076 022	892 211	5 572	924 399	12 837	7 911 041
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	4 006 175	718 806	4 286	525 602	10 611	5 265 480
Finansnetto	tkr	-762 732	16 300	-458	47 446	-813	-700 257
Resultat e. finansnetto	tkr	3 243 443	735 106	3 828	573 048	9 798	4 565 223
Krediterade stödbelopp	tkr	383 557	201 122	8 372	507 893	230 447	1 331 391
Andel av omsättningen	%	2,8%	6,9%	17,6%	12,1%	41,9%	6,2%
Andel av totalt stödbelopp	%	28,8%	15,1%	0,6%	38,1%	17,3%	100,0%
Antal Anställda	st	3 071	941	30	2 392	810	7 244
Anläggningstillgångar	tkr	46 007 319	2 435 550	16 919	2 886 746	45 717	51 392 251
Omsättningstillgångar	tkr	5 200 709	1 256 945	12 481	3 626 598	146 437	10 243 170
Summa tillgångar	tkr	51 208 028	3 692 495	29 400	6 513 344	192 154	61 635 421
Eget kapital	tkr	25 035 663	1 339 339	5 749	4 388 045	37 666	30 806 462
Obeskattade reserver	tkr	387 758	302 248	3 841	127 152	2 790	823 789
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	25 423 421	1 641 587	9 590	4 515 197	40 456	31 630 251
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	370 002	56 898	1	346 252	0	773 153
Kortfristiga skulder	tkr	5 267 992	543 492	7 926	1 131 514	140 215	7 091 139
Långfristiga skulder	tkr	20 146 613	1 450 516	11 883	520 381	11 483	22 140 876
Summa skulder	tkr	25 414 605	1 994 008	19 809	1 651 895	151 698	29 232 015
Summa eget kapital och skulder	tkr	51 208 028	3 692 493	29 400	6 513 345	192 154	61 635 420
Summa Förädlingsvärde	tkr	6 641 280	1 491 385	26 367	1 972 330	526 406	10 657 768
Summa Personalkostnad	tkr	2 345 805	655 878	22 077	1 320 618	515 432	4 859 810
Summa Kapitalkostnad	tkr	3 061 298	198 261	1 237	503 517	6 409	3 770 722
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		0,81	0,57	0,88	0,92	0,99	0,81

I utvecklingen mellan 2022 och 2023 tillkommer ett nytt företag inom färjesjöfart som får stöd. Rörelseresultatet (EBIT) ökar mellan 2022 och 2023 från ca 5,3 mdr till omkring 6,8 mdr (se Tabell 3 och Tabell 4). De största positiva förändringarna sker inom segmenten diversifierade rederier och tankar medan management visar en negativ utveckling i rörelseresultatet (EBIT) mellan åren.

Det har skett en marginell utveckling i de krediterade stödbeloppen mellan 2022 och 2023 från 1,33 mdr till 1,39 mdr. Det sker en ökning av krediterade stödbelopp för diversifierade rederier och samtidigt ser vi en minskning av de krediterade beloppen inom färjesjöfart trots att det tillkommer ett företag mellan åren.

Den totala andelen stödbelopp i förhållande till omsättning har ökat något mellan åren 2022 och 2023 från 6,2% till 6,9%. Segmentet management

har betydligt högre andel (42,9% under 2023) än övriga segment, där andelen är lägst för diversifierade rederier (3,4% under 2023). Mellan åren har det skett mindre förändringar av andelen sjöfartsstöd i relation till omsättningen inom segmenten, där management är det enda segment som har en lägre andel 2023 än 2022.

Analys av företag som varit med både 2022, 2023 och 2024

Tabell 5a, 5b och 5c nedan presenterar de aggregerade resultat- och balansräkningarna för 2024, 2023 och 2022 för de bolag som ingått alla tre år. 31 bolag har ingått samtliga tre år.

Tabell 5a, 5b och 5c. Aggregerade resultat- och balansräkningar för rederier som ingår i analysen både 2022, 2023 och 2024.

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2024		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		2	12	3	7	7	31
Nettoomsättning	kr	13 434 175	2 177 056	37 792	2 576 976	530 062	18 756 061
Rörelseresultat f. avskr.	kr	7 096 007	823 549	3 155	437 968	10 319	8 370 998
Rörelseresultat (EBIT)	kr	5 187 332	663 980	1 950	255 222	7 411	6 115 875
Finansnetto	kr	-526 810	-436 225	-397	162 287	-1 971	-903 116
Resultat e. finansnetto	kr	4 560 522	227 735	1 553	417 510	5 440	5 212 760
Krediterade stödbelopp	kr	495 250	198 668	7 277	473 587	240 068	1 414 850
Andel av omsättningen	%	3,7%	9,1%	19,3%	18,4%	45,3%	7,9%
Andel av totalt stödbelopp	%	35,0%	14,0%	0,5%	33,9%	17,0%	100,0%
Antal Anställda	st	2 872	783	23	2 078	744	6 500
Anläggningstillgångar	kr	41 629 564	3 356 417	17 797	1 911 688	53 623	46 969 089
Omsättningstillgångar	kr	5 547 779	1 467 336	5 920	2 500 095	138 235	9 459 365
Summa tillgångar	kr	47 177 343	4 823 753	23 717	4 211 783	191 858	56 428 454
Eget kapital	kr	22 035 281	2 231 488	5 423	2 673 245	42 046	26 987 483
Obeskattade reserver	kr	387 758	359 880	6 762	154 814	95	908 290
Summa eget kapital och ob. reserver	kr	22 423 039	2 590 348	12 185	2 828 059	42 142	27 895 773
Avsättningar och minoritetsintressen	kr	320 637	86 492	0	161 557	0	568 686
Kortfristiga skulder	kr	5 715 231	575 384	4 564	1 032 985	140 593	7 468 758
Långfristiga skulder	kr	18 718 436	1 571 527	6 968	189 181	9 123	20 495 235
Summa skulder	kr	24 433 667	2 146 911	11 532	1 222 167	149 716	27 963 993
Summa eget kapital och skulder	kr	47 177 343	4 823 753	23 717	4 211 783	191 858	56 428 453
Summa Föredlingsvärde	kr	8 223 132	986 799	21 341	1 588 596	575 127	11 394 995
Summa Personalkostnad	kr	2 598 657	602 176	19 356	1 140 093	566 741	4 867 024
Summa Kapitalkostnad	kr	3 043 840	332 013	1 484	344 001	8 006	3 729 345
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		0,68	0,95	0,98	0,93	1,00	0,75

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2023		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		2	12	3	7	7	31
Nettoomsättning	kr	13 704 563	2 515 083	52 134	3 465 256	509 504	20 246 540
Rörelseresultat f. avskr.	kr	7 105 004	1 255 093	7 279	862 528	-7 633	9 222 271
Rörelseresultat (EBIT)	kr	5 154 148	1 083 560	4 598	536 311	-10 413	6 768 204
Finansnetto	kr	-883 459	-280 751	-607	72 957	-1 805	-1 073 665
Resultat e. finansnetto	kr	4 270 689	822 809	3 991	609 268	-12 218	5 694 539
Krediterade stödbelopp	kr	471 999	210 917	9 435	473 850	217 554	1 383 750
Andel av omsättningen	%	3,4%	6,4%	18,1%	13,7%	42,7%	6,8%
Andel av totalt stödbelopp	%	34,1%	15,2%	0,7%	34,2%	15,7%	100,0%
Antal Anställda	st	2 887	815	30	2 195	703	6 630
Anläggningstillgångar	kr	45 621 102	2 257 643	17 039	2 460 508	57 821	50 414 113
Omsättningstillgångar	kr	5 824 561	1 257 799	10 958	4 111 263	144 017	11 348 598
Summa tillgångar	kr	51 445 663	3 515 442	27 997	6 571 771	201 838	61 762 711
Eget kapital	kr	26 706 051	1 741 635	4 081	4 508 907	37 368	32 998 042
Obeskattade reserver	kr	387 758	296 961	6 671	149 836	0	841 226
Summa eget kapital och ob. reserver	kr	27 093 809	2 038 596	10 752	4 658 743	37 368	33 839 268
Avsättningar och minoritetsintressen	kr	386 620	97 945	95	323 541	1	808 203
Kortfristiga skulder	kr	6 165 176	516 387	8 131	1 227 652	153 432	8 070 778
Långfristiga skulder	kr	17 800 057	862 514	9 019	361 837	11 038	19 044 465
Summa skulder	kr	23 965 233	1 378 901	17 150	1 589 489	164 470	27 115 243
Summa eget kapital och skulder	kr	51 445 662	3 515 442	27 998	6 571 773	201 839	61 762 714
Summa Föredlingsvärde	kr	8 131 415	1 763 076	28 768	2 065 793	511 330	12 500 382
Summa Personalkostnad	kr	2 451 258	613 078	24 156	1 325 781	520 891	4 935 165
Summa Kapitalkostnad	kr	3 721 929	266 137	1 541	581 843	8 447	4 579 898
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		0,76	0,50	0,89	0,92	1,04	0,76

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR 2022		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal bolag		2	12	3	7	7	31
Nettoomsättning	kr	13 747 063	2 905 796	47 473	4 187 100	539 305	21 426 737
Rörelseresultat f. avskr.	kr	6 076 022	892 211	5 572	924 399	12 889	7 911 093
Rörelseresultat (EBIT)	kr	4 006 175	718 806	4 286	525 602	10 663	5 265 532
Finansnetto	kr	-762 732	16 300	-458	47 446	-813	-700 257
Resultat e. finansnetto	kr	3 243 443	735 106	3 828	573 048	9 850	4 565 275
Krediterade stödbelopp	kr	383 557	201 122	8 372	507 893	207 484	1 308 428
Andel av omsättningen	%	2,8%	6,9%	17,6%	12,1%	38,5%	6,1%
Andel av totalt stödbelopp	%	29,3%	15,4%	0,6%	38,8%	15,9%	100,0%
Antal Anställda	st	3 071	941	30	2 392	736	7 170
Anläggningstillgångar	kr	46 007 319	2 435 550	16 919	2 886 746	45 717	51 392 251
Omsättningstillgångar	kr	5 200 709	1 256 945	12 481	3 626 598	138 555	10 235 288
Summa tillgångar	kr	51 208 028	3 692 495	29 400	6 513 344	184 272	61 627 539
Eget kapital	kr	25 035 663	1 339 339	5 749	4 388 045	37 438	30 806 234
Obeskattade reserver	kr	387 758	302 248	3 841	127 152	2 790	823 789
Summa eget kapital och ob. reserver	kr	25 423 421	1 641 587	9 590	4 515 197	40 228	31 630 023
Avsättningar och minoritetsintressen	kr	370 002	56 898	1	346 252	0	773 153
Kortfristiga skulder	kr	5 267 992	543 492	7 926	1 131 514	132 561	7 083 485
Långfristiga skulder	kr	20 146 613	1 450 516	11 883	520 381	11 483	22 140 876
Summa skulder	kr	25 414 605	1 994 008	19 809	1 651 895	144 044	29 224 361
Summa eget kapital och skulder	kr	51 208 028	3 692 493	29 400	6 513 345	184 272	61 627 538
Summa Föredlingsvärde	kr	6 641 280	1 491 385	26 367	1 972 330	518 521	10 649 884
Summa Personalkostnad	kr	2 345 805	655 878	22 077	1 320 618	507 495	4 851 874
Summa Kapitalkostnad	kr	3 061 298	198 261	1 237	503 517	6 385	3 770 698
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		0,81	0,57	0,88	0,92	0,99	0,81

Om vi endast ser till de företag som har tagit del av sjöfartsstödet alla år 2022 till 2024 noteras en minskning i nettoomsättningen mellan 2023 och 2024 från 20,2 mdr till 18,8 mdr, vilket motsvarar en minskning på ca 7,4%. Jämför vi med alla företag som fått stöd respektive år 2023 och 2024 är den procentuella minskningen i nettoomsättningen mellan åren lika stor, dvs. också 7,4%. Mellan 2022 och 2023 sker en minskning i nettoomsättningen för de företag som fått stöd alla tre åren på omkring 5,5%, vilket även det är en lika stor minskning som för samtliga företag som har fått sjöfartsstöd något av åren.

Sett till rörelseresultat (EBIT) minskade resultatet mellan 2023 och 2024 med nästan 10% för företagen som ingått alla tre åren 2022–2024. För samtliga företag var utvecklingen snarlik med knappt 10% minskning mellan åren. Mellan 2022 och 2023 ökade rörelseresultatet (EBIT) med omkring 29% för de företag som var med samtliga år 2022–2024. Sett till samtliga företag som mottagit stöd under något av åren var utvecklingen även här snarlik med en ökning på knappt 29% mellan 2022 och 2023.

En förklaring till att utvecklingen inte skiljer så mycket när vi endast inkluderar de företag som varit med samtliga år 2022–2024 är att de företag som utgår är relativt små företag som inte har så stor inverkan på de aggregerade nivåerna av nettoomsättning och rörelseresultat.

Finansiella nyckeltalens utveckling

I Tabell 6 och Tabell 7 nedan visas samtliga finansiella nyckeltal 2024 och 2023 per segment och totalt beräknat som både medel- och medianvärde. I följande avsnitt kommenteras utvecklingen för rederiernas lönsamhet, kapitalstruktur och likviditet på en aggregerad nivå. Därefter analyseras de olika segmenten separat i nästa kapitel. Eftersom varje segment innehåller förhållandevis få företag, i kombination med att det kan finnas enskilda företag som uppvisar extremvärden, ger medianvärdet ofta en mer rättvisande bild av det finansiella läget i segmentet än medelvärdet. Jämförelser görs med 2023 och 2022 års nyckeltal. Vi kommenterar särskilt om nyckeltalens utveckling blir väsentligt annorlunda om beräkningarna görs för endast de företag som varit med i analysen alla tre år 2022–2024.

Tabell 6. Aggregerade nyckeltal för rederier som ingår i analysen 2024.

NYCKELTAL 2024		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Rörelsemarginal	Medel	56,0%	20,3%	3,5%	1,9%	4,0%	12,5%
	Median	56,0%	13,4%	3,8%	2,3%	2,3%	4,3%
Rörelsemarginal (exkl stöd)	Medel	52,3%	6,3%	-16,3%	-35,0%	-33,0%	-12,5%
	Median	52,3%	0,2%	-4,0%	-32,5%	-32,3%	-8,1%
Vinstmarginal	Medel	52,3%	8,5%	2,4%	4,2%	3,1%	8,2%
	Median	52,3%	11,7%	4,1%	2,5%	2,0%	4,6%
Vinstmarginal (exkl stöd)	Medel	48,6%	-5,5%	-17,4%	-32,7%	-33,9%	-16,8%
	Median	48,6%	-5,6%	-4,4%	-32,7%	-33,0%	-9,0%
Rörelseresultat per anställd (tkr)	Medel	4030	552	69	111	39	502
	Median	4030	204	30	9	9	97
Rörelseresultat per anställd (exkl stöd) (tkr)	Medel	3814	296	-217	-104	-278	242
	Median	3814	18	-96	-211	-272	-106
K/I-tal	Medel	65,1%	93,8%	97,9%	95,1%	97,5%	93,6%
	Median	65,1%	90,1%	97,4%	97,6%	98,2%	95,4%
K/I-tal (exkl stöd)	Medel	68,0%	106,2%	112,5%	127,8%	125,9%	114,5%
	Median	68,0%	105,1%	103,9%	124,5%	125,0%	107,8%
Räntabilitet på eget kapital	Medel	18,3%	-8,0%	-8,6%	12,5%	40,2%	10,2%
	Median	18,3%	15,2%	6,5%	7,5%	23,2%	12,8%
Räntabilitet på eget kapital (exkl stöd)	Medel	15,9%	-34,2%	-185,9%	-171,0%	-2447,1%	-663,1%
	Median	15,9%	-7,5%	-14,1%	-111,9%	-989,6%	-26,5%
Räntabilitet på totalt kapital	Medel	13,7%	12,5%	7,4%	7,6%	6,5%	9,5%
	Median	13,7%	10,5%	6,0%	5,8%	5,4%	7,1%
Räntabilitet på totalt kapital (exkl stöd)	Medel	12,7%	-1,6%	-18,4%	-36,0%	-110,2%	-37,0%
	Median	12,7%	2,2%	-8,7%	-30,5%	-93,7%	-8,5%
Soliditet	Medel	50,4%	54,4%	53,5%	38,7%	18,3%	41,5%
	Median	50,4%	61,0%	66,6%	33,2%	10,2%	37,3%
Kassalikviditet	Medel	0,91	2,84	2,60	1,57	0,92	1,93
	Median	0,91	2,81	0,98	1,43	1,00	1,19
Likviditetsbuffert	Medel	2,6%	27,2%	26,7%	10,7%	15,6%	18,9%
	Median	2,6%	22,2%	3,9%	7,0%	14,8%	14,0%
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)	Medel	0,74	0,76	0,99	1,04	0,98	0,90
	Median	0,74	0,89	1,04	1,05	0,98	0,98
Personaleffektivitet (PK/FV)	Medel	0,36	0,57	0,92	0,90	0,84	0,73
	Median	0,36	0,66	0,94	0,98	0,96	0,86
Personaleffektivitet (PK/FV) (exkl stöd)	Medel	0,43	0,80	1,21	1,25	1,41	1,07
	Median	0,43	0,88	1,10	1,31	1,38	1,17
Kapitaleffektivitet (KK/FV)	Medel	0,38	0,19	0,08	0,14	0,14	0,17
	Median	0,38	0,22	0,09	0,08	0,01	0,10

Tabell 7. Aggregerade nyckeltal för rederier som ingår i analysen 2023.

NYCKELTAL 2023		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Rörelsemarginal	Medel	59,5%	21,2%	8,2%	4,7%	-2,0%	12,3%
	Median	59,5%	13,6%	5,9%	4,4%	0,7%	9,1%
Rörelsemarginal (exkl stöd)	Medel	56,0%	6,1%	-13,6%	-33,7%	-45,2%	-15,7%
	Median	56,0%	-2,6%	-7,5%	-31,8%	-48,4%	-15,7%
Vinstmarginal	Medel	52,8%	17,3%	6,7%	5,7%	-3,0%	10,3%
	Median	52,8%	13,6%	4,2%	5,9%	0,6%	6,6%
Vinstmarginal (exkl stöd)	Medel	49,2%	2,2%	-15,1%	-32,7%	-46,2%	-17,6%
	Median	49,2%	-3,2%	-8,3%	-30,8%	-48,3%	-16,3%
Rörelseresultat per anställd (tkr)	Medel	4651	773	153	172	-73	596
	Median	4651	304	85	34	4	81
Rörelseresultat per anställd (exkl stöd) (tkr)	Medel	4429	517	-182	-39	-418	323
	Median	4429	7	-127	-194	-351	-192
K/I-tal	Medel	68,8%	85,7%	94,3%	94,5%	103,2%	92,2%
	Median	68,8%	87,8%	96,4%	95,0%	99,6%	94,4%
K/I-tal (exkl stöd)	Medel	71,5%	99,1%	111,5%	127,9%	140,5%	116,3%
	Median	71,5%	102,7%	107,3%	123,0%	136,6%	115,0%
Räntabilitet på eget kapital	Medel	13,3%	27,8%	36,8%	16,5%	-273,4%	-54,6%
	Median	13,3%	27,0%	41,1%	14,3%	26,1%	20,7%
Räntabilitet på eget kapital (exkl stöd)	Medel	11,1%	-2,6%	-122,3%	-198,5%	-2661,1%	-762,2%
	Median	11,1%	-11,9%	-82,1%	-109,9%	-2445,2%	-31,2%
Räntabilitet på totalt kapital	Medel	11,2%	19,8%	16,2%	8,3%	-6,0%	9,5%
	Median	11,2%	19,5%	16,1%	7,8%	3,7%	8,2%
Räntabilitet på totalt kapital (exkl stöd)	Medel	10,3%	3,4%	-18,4%	-26,1%	-119,6%	-37,6%
	Median	10,3%	-2,4%	-23,6%	-22,9%	-108,5%	-16,2%
Soliditet	Medel	53,3%	54,4%	32,7%	33,9%	12,7%	36,6%
	Median	53,3%	56,6%	32,2%	21,3%	6,3%	34,0%
Kassalikviditet	Medel	0,86	2,45	1,31	2,03	0,90	1,75
	Median	0,86	2,52	1,03	1,16	1,02	1,11
Likviditetsbuffert	Medel	2,3%	29,4%	10,3%	15,8%	29,8%	23,0%
	Median	2,3%	28,2%	6,2%	14,1%	15,9%	16,6%
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)	Medel	0,81	0,84	0,90	1,00	0,51	0,79
	Median	0,81	0,80	0,92	0,98	1,00	0,96
Personaleffektivitet (PK/FV)	Medel	0,35	0,62	0,84	0,86	0,38	0,61
	Median	0,35	0,67	0,88	0,88	0,99	0,85
Personaleffektivitet (PK/FV) (exkl stöd)	Medel	0,41	1,00	1,17	1,21	0,75	0,96
	Median	0,41	0,97	1,17	1,25	1,44	1,24
Kapitaleffektivitet (KK/FV)	Medel	0,46	0,22	0,05	0,14	0,13	0,18
	Median	0,46	0,17	0,04	0,11	0,01	0,11

Tabell 8. Aggregerade nyckeltal för rederier som ingår i analysen 2022.

NYCKELTAL 2022		Diversifierad	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Rörelsemarginal	Medel	52,7%	21,1%	9,1%	10,8%	2,6%	14,7%
	Median	52,7%	16,5%	9,4%	11,6%	2,3%	8,2%
Rörelsemarginal (exkl stöd)	Medel	49,9%	6,9%	-11,1%	-29,2%	-62,8%	-18,8%
	Median	49,9%	-1,0%	-7,4%	-26,0%	-30,3%	-7,4%
Vinstmarginal	Medel	46,6%	22,1%	7,9%	11,7%	1,9%	14,6%
	Median	46,6%	15,2%	6,8%	11,5%	0,6%	6,8%
Vinstmarginal (exkl stöd)	Medel	43,8%	7,9%	-12,4%	-28,4%	-63,4%	-18,9%
	Median	43,8%	1,4%	-7,8%	-26,1%	-36,1%	-8,1%
Rörelseresultat per anställd (tkr)	Medel	3870	617	143	237	38	546
	Median	3870	233	110	75	9	110
Rörelseresultat per anställd (exkl stöd) (tkr)	Medel	3704	375	-147	26	-197	313
	Median	3704	35	-120	-167	-243	-111
K/I-tal	Medel	70,2%	82,9%	93,5%	89,3%	98,3%	88,6%
	Median	70,2%	86,3%	95,0%	90,4%	99,6%	94,6%
K/I-tal (exkl stöd)	Medel	72,4%	95,5%	109,4%	127,0%	157,3%	118,9%
	Median	72,4%	98,6%	106,8%	121,9%	126,3%	106,8%
Räntabilitet på eget kapital	Medel	11,9%	28,7%	41,7%	60,0%	170,4%	74,1%
	Median	11,9%	25,2%	43,0%	20,2%	51,3%	26,1%
Räntabilitet på eget kapital (exkl stöd)	Medel	10,3%	2,3%	-58,0%	-155,0%	-8862,7%	-2453,8%
	Median	10,3%	3,2%	-58,2%	-24,1%	-1455,2%	-16,2%
Räntabilitet på totalt kapital	Medel	9,5%	17,4%	14,8%	13,0%	5,5%	12,5%
	Median	9,5%	14,1%	16,6%	8,0%	3,0%	8,5%
Räntabilitet på totalt kapital (exkl stöd)	Medel	8,8%	2,7%	-14,5%	-25,3%	-146,3%	-45,1%
	Median	8,8%	0,3%	-19,7%	-17,9%	-179,9%	-9,5%
Soliditet	Medel	53,0%	53,2%	30,4%	36,9%	15,0%	37,2%
	Median	53,0%	51,0%	33,3%	29,3%	14,2%	35,8%
Kassalikviditet	Medel	0,79	2,94	3,26	2,20	0,95	2,14
	Median	0,79	2,11	0,89	1,34	1,03	1,29
Likviditetsbuffert	Medel	1,4%	28,4%	15,5%	16,1%	16,9%	19,8%
	Median	1,4%	22,1%	19,8%	18,7%	9,8%	16,8%
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)	Medel	0,82	1,08	0,88	0,87	1,19	1,03
	Median	0,82	0,78	0,90	0,96	1,00	0,94
Personaleffektivitet (PK/FV)	Medel	0,36	0,87	0,84	0,75	0,84	0,80
	Median	0,36	0,72	0,86	0,85	0,98	0,80
Personaleffektivitet (PK/FV) (exkl stöd)	Medel	0,42	1,25	1,15	1,06	2,30	1,44
	Median	0,42	0,95	1,17	1,33	1,37	1,17
Kapitaleffektivitet (KK/FV)	Medel	0,46	0,20	0,05	0,12	0,35	0,23
	Median	0,46	0,15	0,04	0,05	0,01	0,07

4.1 Lönsamhet

Förmågan att generera överskott och vinster mäts under rubriken lönsamhet och fångas genom två olika nyckeltal, vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital, som även diskuteras per segment i rapporten. Vi kommenterar om utvecklingen är generell för gruppen eller om något enstaka företag har bidragit stort till utvecklingen.

Vinstmarginalen totalt sett har minskat något 2024, från 10,3% i medelvärde 2023 (6,6% i medianvärde) till 8,2% i medelvärde 2024 (4,6% i medianvärde). Just medelvärdesbildningen är speciellt känslig för exceptionella resultat hos individuella företag. Samtliga segment har en positiv vinstmarginal 2024, vilket är en betydande skillnad mot 2023 då managementföretagen uppvisade en negativ vinstmarginal som medelvärde. Övriga segment har positiv vinstmarginal båda åren.

För 2023 kan vi se att vinstmarginalen minskade något jämfört med 2022, både som medel- och medianvärde, från 14,6% i medelvärde (6,8% median) till 10,3% (6,6% median).

Om vi endast ser till företagen som varit med alla tre år 2022–2024 är medelvärdet av vinstmarginalen 2024 (9,2%) något högre än om analysen görs för samtliga företag som fått stöd respektive år. Detsamma gäller för 2023 där vinstmarginalen för de företag som är med alla tre åren är något högre än för samtliga företag.

Om sjöfartsstödet exkluderas från vinstmarginalen sjunker lönsamheten och blir på aggregerad nivå klart negativ avseende både medel- och medianvärden. Vinstmarginalen med stöd är 8,2% i medelvärde (4,6% i medianvärde) och sjunker utan stödet till -16,8% i medelvärde (-9% i medianvärde). Endast diversifierade rederier har en positiv vinstmarginal 2024 utan sjöfartsstöd. Det gäller även 2023 och det året är även medelvärdet av vinstmarginalen exklusive stöd för segmentet tanker positivt.

Räntabilitet på eget kapital uppvisar utifrån medelvärde totalt sett en förbättring 2024 gentemot 2023 med en ökning från -54,6% till 10,2%. Däremot har medianvärdet av räntabiliteten på eget kapital minskat mellan åren från 20,7% till 12,8%, vilket är ett tecken på att medelvärdet är volatilt från år till år till följd av att det egna kapitalet i vissa företag är relativt litet.

Om man studerar segmenten har två segment (tanker och torrlast) negativ räntabilitet på eget kapital 2024 utifrån medelvärdet. Övriga segment hade positiv räntabilitet som medelvärde under 2024. Under 2023 visade alla segment förutom management (-273% i medelvärde) en positiv räntabilitet på eget kapital. Däremot var medianvärdet för management positivt vilket indikerar att enstaka företag har haft stor inverkan på medelvärdet. Den generella utvecklingen mellan åren 2023 och 2024 är en lägre räntabilitet på eget kapital, såväl i medelvärde som i medianvärde, med undantag för management som förbättrar medelvärdet av räntabiliteten på eget kapital mellan åren.

Sett till utvecklingen mellan 2022 och 2023 kan vi konstatera att räntabiliteten på eget kapital minskade mellan åren, både som medel- och medianvärde från 74,1% (26,1% median) till -54,6% (20,7% median).

Om vi enbart ser till företagen som har varit med samtliga år är räntabiliteten på eget kapital både 2023 och 2024 något lägre i medelvärde (lika hög som medianvärde) än om analysen görs för samtliga företag som fått stöd.

Om sjöfartsstödet exkluderas från räntabilitet på eget kapital är detta mått negativt i samtliga segment 2023 och 2024, undantaget diversifierade

rederier. För segmenten tanker, torrlast, färjesjöfart och management är nyckeltalet mycket negativt utan sjöfartsstöd.

4.2 Kapitalstruktur

Kapitalstruktur är ett sätt att mäta hur företagen finansierar sig – med eget kapital eller genom skulder (kort- och långfristiga). Det finansiella nyckeltal som undersöks här är soliditeten. Jämfört med 2023 har soliditeten totalt sett ökat en aning 2024, från 36,6% (24% median) till 41,5% (37,3%). När det gäller enskilda segment kan vi se att samtliga segment utom diversifierade rederier ökar soliditeten mellan åren 2023 och 2024. En betydande ökning av soliditeten för torrlast noteras. Den ökar från omkring 33% till 54% i medelvärde mellan åren.

När det gäller 2023 jämfört med 2022 kan vi notera att soliditeten minskade något på aggregerad nivå, från 37,2% (35,8% median) till 36,6% (34%) mellan åren. Inget segment uppvisade någon stor skillnad från föregående år sett till medelvärde. Medianvärdet för management minskade från 14,2% till 6,3% mellan åren.

För företagen som är med samtliga år är soliditeten 2023 något högre, både som medel- och medianvärde, än för hela gruppen. 39,2% (35% median) jämfört med 36,6% (34% median).

4.3 Likviditet

Likviditet är ett mått på kortsiktig betalningsförmåga och nyckeltalet **kassalikviditet** har totalt sett ökat något, mätt både som medelvärde och medianvärde, från 1,75 (1,11 median) år 2023 till 1,93 (1,19) år 2024. I de enskilda segmenten har kassalikviditeten en något högre nivå i segmenten tanker och torrlast, och en lägre nivå i övriga tre segment. Förändringen mellan 2022 och 2023 visar en minskning av kassalikviditeten från ett medelvärde på 2,14 (1,29 median) till 1,75 (1,11). Den största negativa förändringen i kassalikviditeten mellan åren skedde i segmentet torrlast.

För **likviditetsbufferten**, som mäter andelen likviditet bland tillgångarna, har medelvärde och medianvärde på aggregerad minskat från 23% (16,6% median) år 2023 till 18,9% (14%) år 2024. För torrlast har det skett en betydande ökning i medelvärdet av likviditetsbuffert mellan åren (från 10,3% till 26,7%) samtidigt som medianvärdet har minskat från 6,2% till 3,9%. För de enskilda segmenten varierar det huruvida likviditetsbufferten har ökat eller minskat mellan åren.

Sett till förändringen mellan 2022 och 2023 ökade medelvärdet av likviditetsbufferten från 19,8% till 23%, medan medianvärdet minskade marginellt från 16,8% till 16,6% mellan åren. Den största ökningen skedde inom segmenten torrlast och management.

4.4 Ekonomisk effektivitet

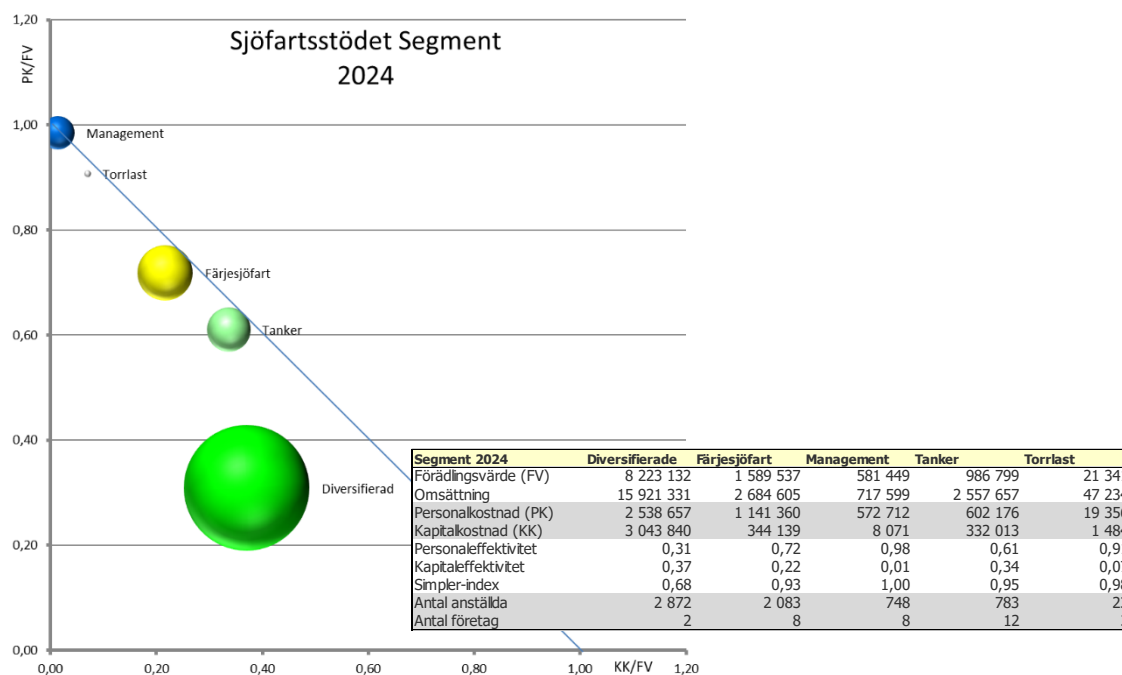
Nyckeltalet **ekonomisk effektivitet** beräknas genom att ställa personal- och kapitalkostnader i relation till det förädlingsvärde som företagen skapar. Förädlingsvärdet beräknas som omsättning reducerad med inköp och avskrivningar. I tabellerna och figurerna nedan uttrycks ekonomisk effektivitet som "Simpler-index". Ett Simpler-index som ligger under eller lika med 1,0 är effektivt, dvs. då täcker förädlingsvärdet de olika förädlingskostnaderna. Förmågan att skapa förädlingsvärde på ett effektivt sätt är en nödvändig förutsättning för att kunna fortsätta bedriva och utveckla verksamhet samt erbjuda sysselsättning, vilket kan ses som en av de grundläggande tankarna bakom sjöfartsstödet. Perspektivet är att ekonomisk effektivitet är ett komplement till traditionella lönsamhets- och räntabilitetsmått, vilka kan vara känsliga för verksamheternas struktur och kapitalintensitet. Med ekonomisk effektivitet kan vi därmed följa och jämföra ekonomisk utveckling mellan företag och segment oavsett typ av verksamhet eller företagets konstruktion.

I rapporten presenteras Simpler-diagram i form av bubbeldiagram som visar på företagens effektivitet utifrån personaleffektivitet och kapitaleffektivitet. Storleken på bubblorna representerar förädlingsvärdet.

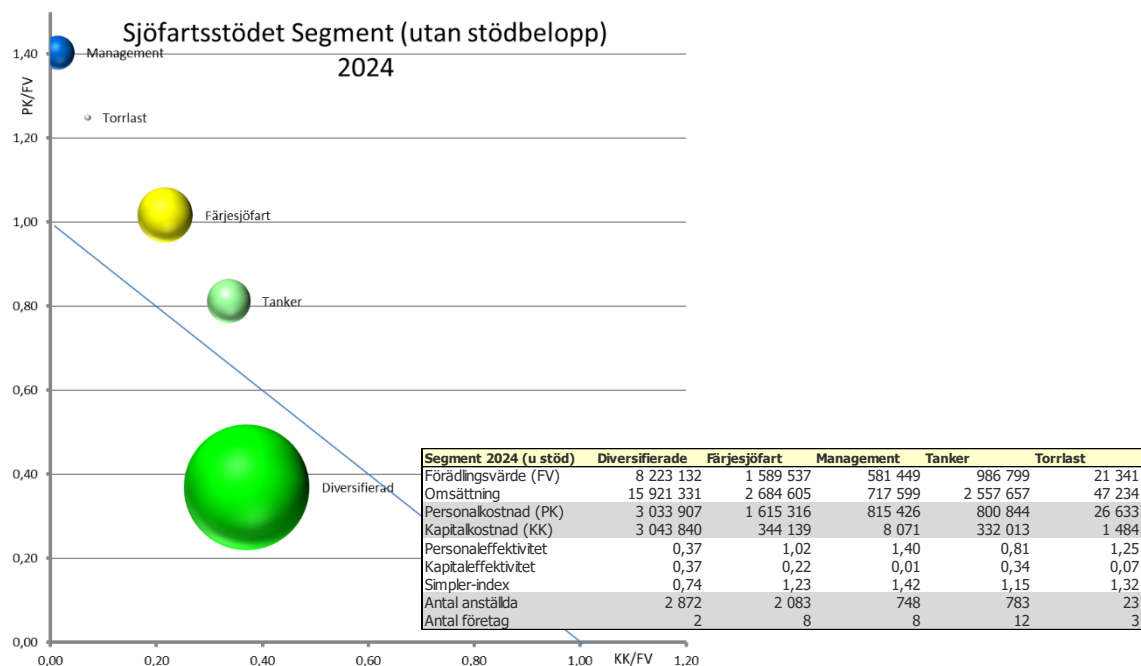
Figur 1 och Figur 2 nedan visar aggregerade resultat- och balansräkningar för de ingående företagen i de olika segmenten år 2024, med och utan sjöfartsstöd. Figurerna visar att segmentet management är mest personalintensivt (befinner sig uppe i vänstra hörnet i båda diagrammen). Diversifierade rederier har högst kapitalintensitet. Samtliga segment ligger 2024 (inklusive stöd) innanför den diagonala linjen som representerar en effektivitet på 1,0 motsvarande näringslivets genomsnittliga ekonomiska effektivitet i Sverige. Med sjöfartsstöd är samtliga segment alltså ekonomiskt effektiva. Figur 2 visar att utan stöd uppvisar endast diversifierade rederier en ekonomisk effektivitet som är bättre än medeleffektiviteten. Hela gruppen företag med sjöfartsstöd inkluderat har en ekonomisk effektivitet som ligger på 0,75 år 2024 jämfört med 0,76 år 2023.

Figur 3 - Figur 5 visar att situationen 2023, med sjöfartsstödet inkluderat, var ganska lik 2024 förutom för segmentet tankar som uppvisar väsentligt

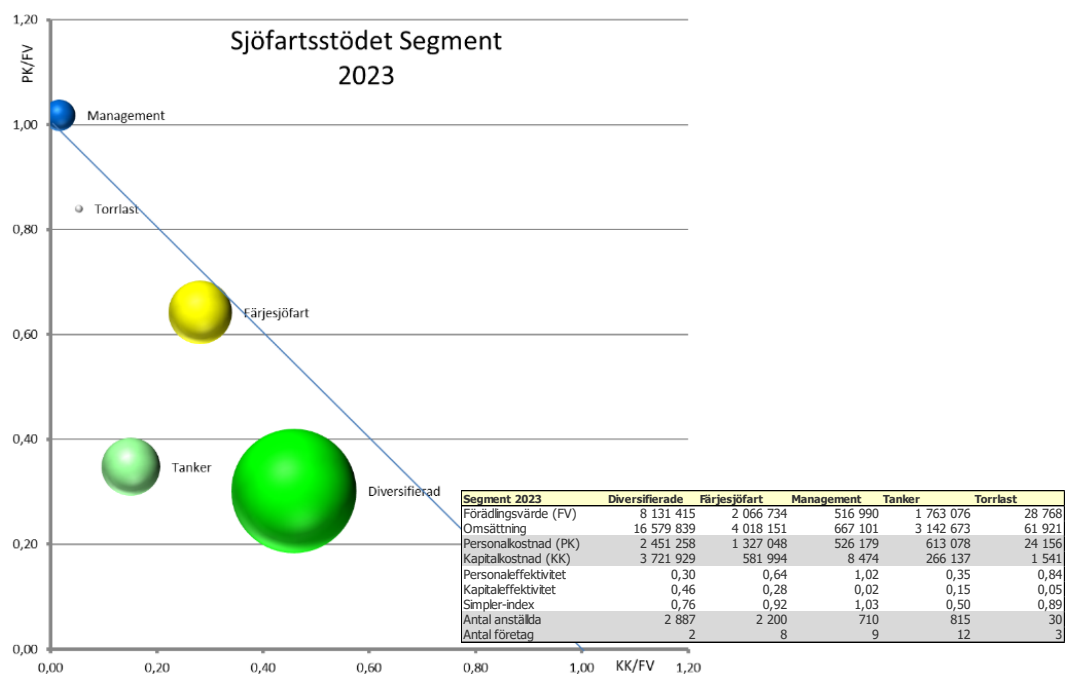
starkare ekonomisk effektivitet för 2023 (och även 2022). Ser vi endast till de företag som har varit med alla tre åren är effektiviteten något högre (lägre Simpler-index) än för samtliga företag.



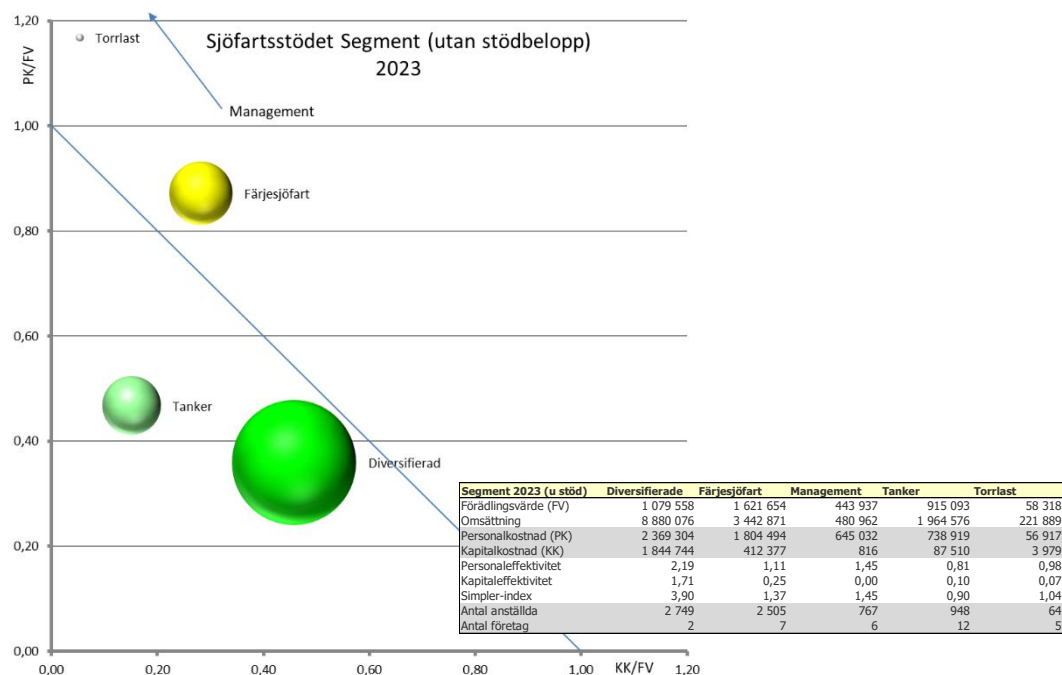
Figur 1. Ekonomisk effektivitet 2024 hos de olika segmenten, med sjöfartsstöd. FV, omsättning, PK och KK uttrycks i tkr.



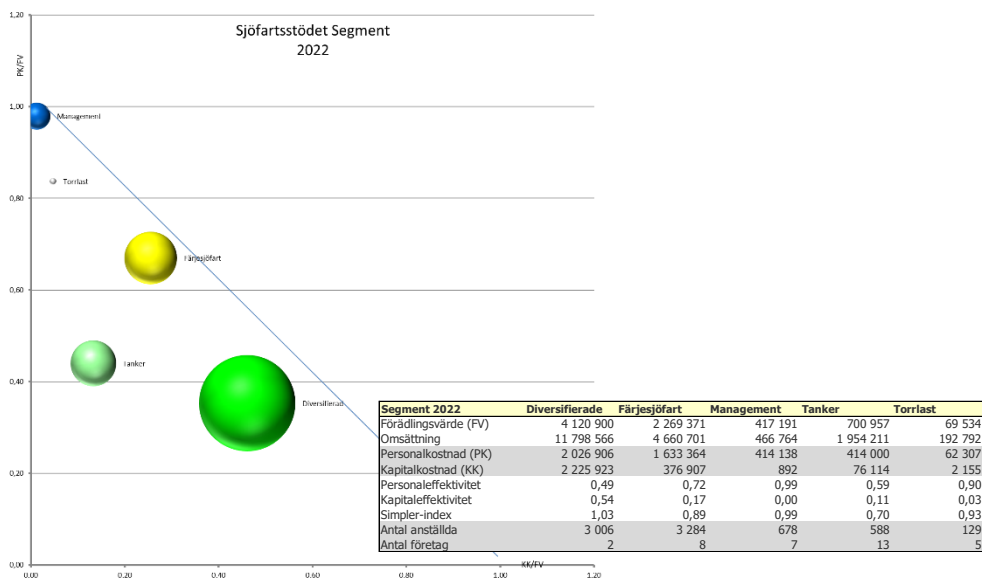
Figur 2. Ekonomisk effektivitet 2024 hos de olika segmenten, utan sjöfartsstöd. FV, omsättning, PK och KK uttrycks i tkr.



Figur 3. Ekonomisk effektivitet 2023 hos de olika segmenten, med sjöfartsstöd. FV, omsättning, PK och KK uttrycks i tkr.



Figur 4. Ekonomisk effektivitet 2023 hos de olika segmenten, utan sjöfartsstöd. FV, omsättning, PK och KK uttrycks i tkr.



Figur 5. Ekonomisk effektivitet 2022 hos de olika segmenten, med sjöfartsstöd. FV, omsättning, PK och KK uttrycks i tkr.

4.5 Sammanfattning

Nettoomsättningen för den svenska sjöfartsnäringen som mottagit sjöfartsstöd och som ingår i denna undersökning minskar något från 2023 till 2024. Även rörelseresultatet (EBIT) för företagen 2024 minskar på aggregerad nivå. Tanker, torrlast och färjesjöfart minskar sitt rörelseresultat medan management gör en tydlig förbättring i rörelseresultatet mellan åren. Sett till utvecklingen mellan 2022 och 2023 kan vi konstatera att rörelseresultatet ökade mellan åren, främst på grund av en tydlig ökning i segmentet diversifierade rederier.

Vinstmarginalen under år 2023 och 2024 var positiv på aggregerad nivå och för samtliga segment. Om sjöfartsstödet exkluderas har endast diversifierade rederier en positiv vinstmarginal 2024 (medelvärde). 2023 har både segmenten diversifierade rederier och tanker en positiv vinstmarginal utan stödet (medelvärde).

För räntabilitet på eget kapital uppvisar segmenten tanker och torrlast en negativ siffra 2024, medan övriga är positiva. 2023 är räntabiliteten på eget kapital positiv för samtliga bolag utom management. Om sjöfartsstödet exkluderas från räntabilitet på eget kapital är detta mått negativt i samtliga segment förutom diversifierade rederier.

Sjöfartsstödet har under 2024 och 2023 haft en stor betydelse för lönsamheten, liksom föregående år. Endast segmentet diversifierade rederier (och tanker för 2023) uppvisar en egen lönsamhet om sjöfartsstödet exkluderas. En upphämtning från dåliga siffror efter pandemin verkar ha gjorts under 2023 och 2024.

Om vi endast ser till företagen som varit med alla tre åren, dvs. 2022–2024, är skillnaderna små. Det beror dels på att det är få företag som byts ut mellan åren, dels på att de företag som har försvunnit och tillkommit inte har haft särskilt stor inverkan på nyckeltalen på aggregerad nivå. Soliditeten är något högre både 2023 och 2024 om vi endast ser till de företag som har varit med samtliga år.

5 Analys

5.1 Finansiell utveckling – introduktion

I följande avsnitt redovisas och kommenteras de finansiella nyckeltalens utveckling under 2017-2024. Nyckeltalens utveckling illustreras med linjediagram. För enskilda år presenteras även cirkeldiagram som illustrerar hur stor andel av företagen inom segmentet som visar en starkt positiv, svagt positiv eller negativ utveckling av nyckeltalet. Klassificeringen av utvecklingen finns beskrivet i Tabell 1 under metodbeskrivning i avsnitt 3.4 Redovisningen sker per segment enligt följande:

- Diversifierade rederier
- Tanker
- Torrlast
- Färjesjöfart
- Management

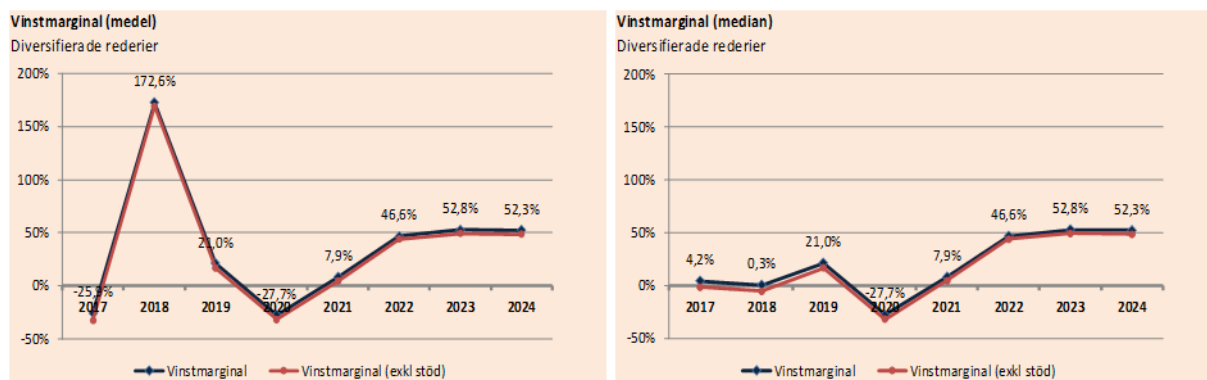
Analysen fokuserar på utvalda finansiella nyckeltal för områdena lönsamhet (vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital), kapitalstruktur (soliditet), likviditet (kassalikviditet och likviditetsbuffert) samt ekonomisk effektivitet. Värden för nyckeltalen redovisas i förekommande fall både inklusive och exklusive sjöfartsstöd, och med angivande av medel- och medianvärden.

5.2 Diversifierade rederier

I segmentet diversifierade rederier ingår för utvärderingsåren 2023 och 2024 två rederier. I den historiska utvecklingen bakåt förekommer även ett företag som var aktivt till och med 2018. Medelvärde för flera av nyckeltalen sticker ut 2018 på grund av att ett bolag, Viking Supply Ships, genomförde större försäljningar det året.

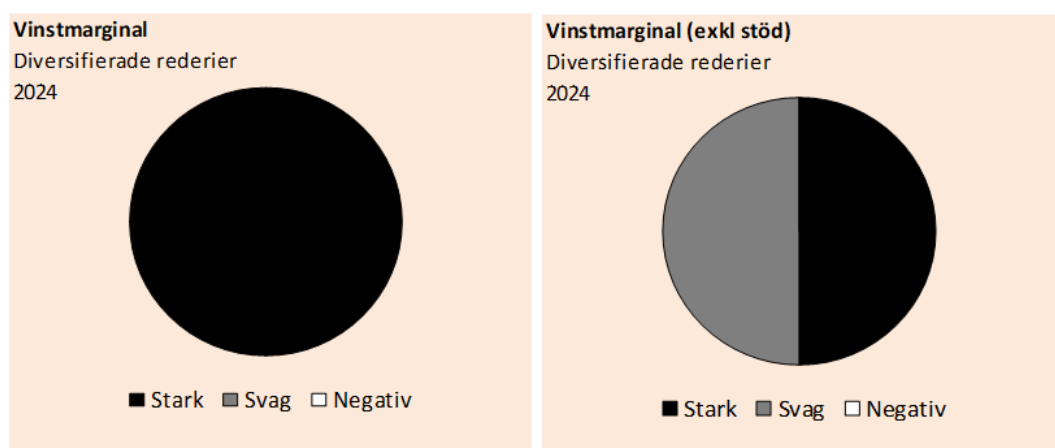
5.2.1 Diversifierade rederier – Lönsamhet

Vinstmarginalen illustreras i diagrammen nedan i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) inklusive respektive exklusive sjöfartsstöd under perioden 2017–2024. Utskrivna siffror i figuren representerar vinstmarginalen inklusive stöd.

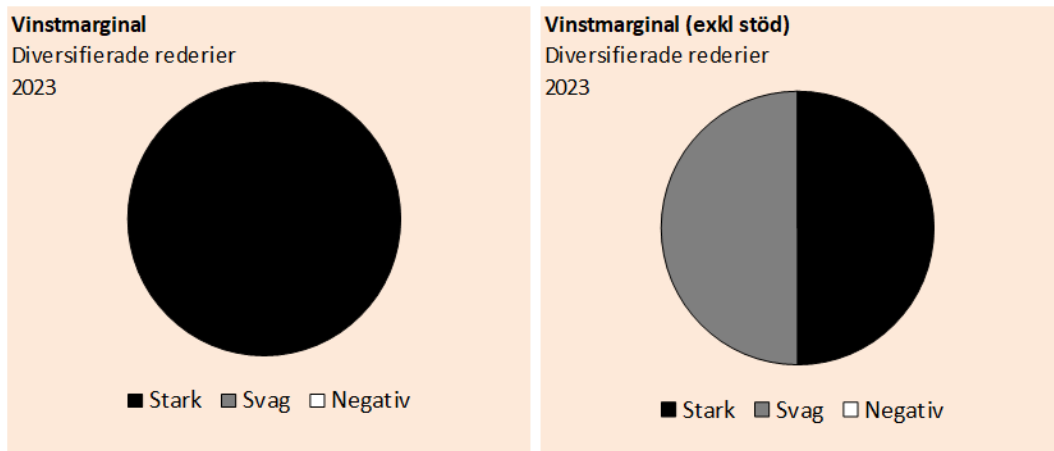


Figur 6. Vinstmarginal 2017-2024, diversifierade rederier.

Utvecklingen 2017–2024: Vinstmarginalen för de två rederier som är med under diversifierade rederier har sammantaget haft positiv vinstmarginal för alla år utom 2017 och 2020, mätt såväl som medelvärde och som medianvärde. Under 2022-2024 har vinstmarginalen varit stabil och positiv omkring 50%. Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medel- och medianvärden något sämre. I cirkeldiagrammen nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på vinstmarginalen inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd.



Figur 7. Vinstmarginal 2024 inkl. och exkl. sjöfartsstöd, diversifierade rederier.



Figur 8. Vinstmarginal 2023 inkl. och exkl. sjöfartsstöd, diversifierade rederier.

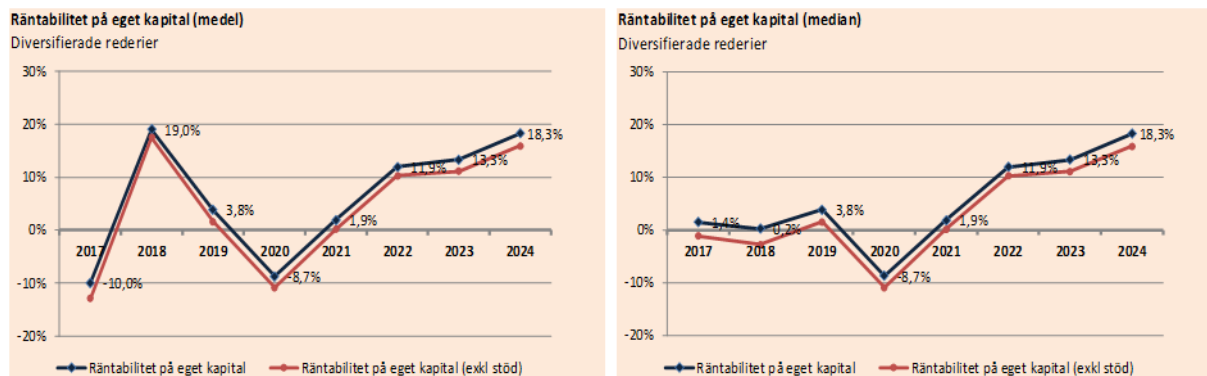
Av Figur 7 framgår att båda företagen har starka vinstmarginaler 2024 med stödet. Utan stödet bedöms ett företag ha stark vinstmarginal och ett företag ha svagare vinstmarginal. För 2023 (Figur 8) gäller samma bedömning av vinstmarginalen, dvs. det har inte ändrats mellan åren.

Tabell 9. Vinstmarginal 2017-2024, diversifierade rederier.

Vinstmarginal			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Inkl. stöd	Stark	> 5%	33%	33%	50%	0%	50%	100%	100%	100%
	Svag	0-5%	33%	33%	50%	0%	50%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	33%	33%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	33%	50%	0%	50%	50%	50%	50%
	Svag	0-5%	33%	0%	0%	0%	0%	50%	50%	50%
	Negativ	< 0%	67%	67%	50%	100%	50%	0%	0%	0%

Av Tabell 9 framgår att sjöfartsstödet leder till att ytterligare ett företag uppnår stark vinstmarginal båda åren (2024 och 2023). Stödet leder alltså till ökad vinstmarginal men är under utredningsåren 2023 och 2024 inte avgörande för att skapa en positiv vinstmarginal.

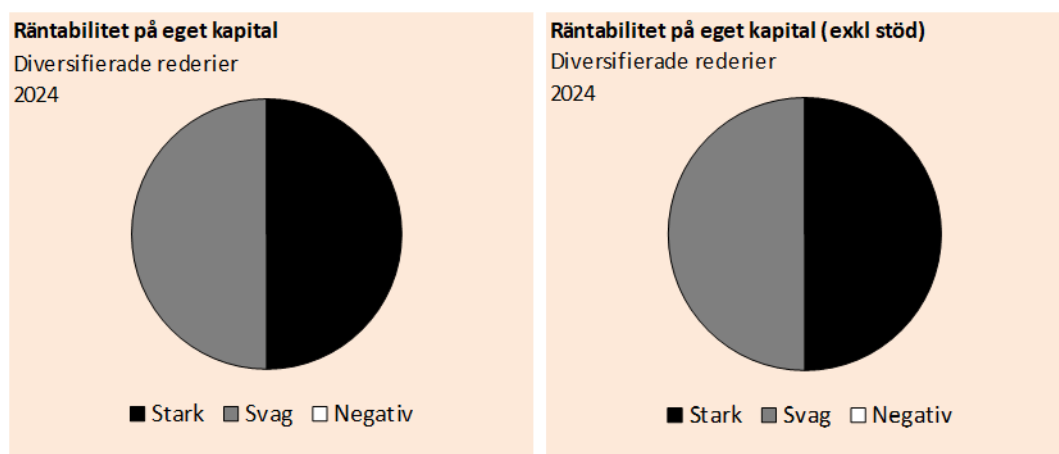
Lönsamhet mätt som räntabilitet på eget kapital illustreras nedan i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) inklusive respektive exklusive sjöfartsstöd (Figur 9).



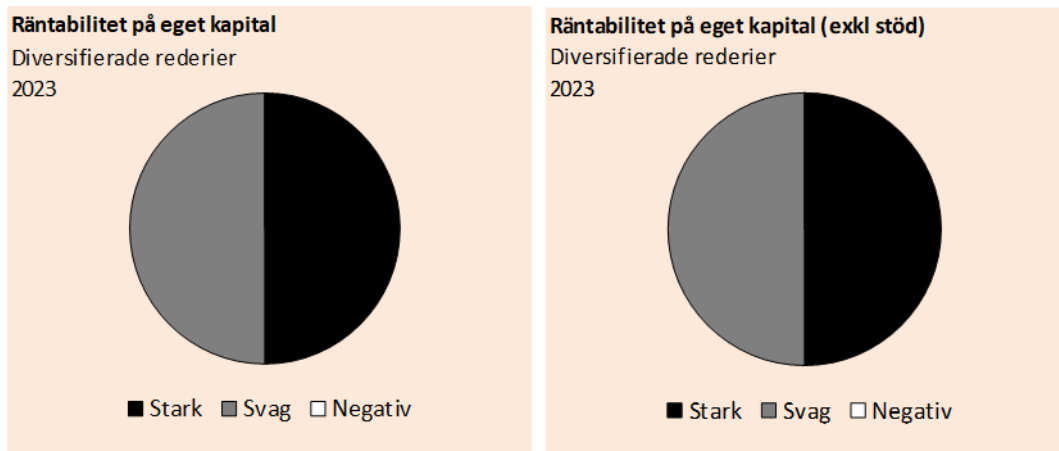
Figur 9. Räntabilitet på eget kapital 2017-2024, diversifierade rederier.

Utvecklingen 2017–2024: Räntabiliteten på eget kapital har likt vinstmarginalen varierat över perioden såväl i medelvärde som i medianvärde. Som medelvärde har räntabiliteten inom segmentet diversifierade rederier varit negativ 2017 och 2020 och i övrigt positiv. Räntabiliteten på eget kapital har varit stark de tre senaste åren.

Räntabilitet på eget kapital för de diversifierade rederierna påverkas något negativt om vi exkluderar sjöfartsstödet, såväl medelvärde som medianvärde. Men det är endast för 2017 och 2018 som stödet leder till att räntabiliteten på eget kapital, sett som medianvärde, går från negativ till positiv. I cirkeldiagrammen nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på räntabiliteten på eget kapital inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd (Figur 10 och Figur 11).



Figur 10. Räntabilitet på eget kapital 2024 inkl. och exkl. sjöfartsstöd, diversifierade rederier.



Figur 11. Räntabilitet på eget kapital 2023 inkl. och exkl. sjöfartsstöd, diversifierade rederier.

Under 2024 och 2023 har ett av företagen i segmentet en stark räntabilitet på eget kapital och det andra företaget svag räntabilitet på eget kapital, den bilden gäller såväl med som utan stöd. I Tabell 10 nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2017–2024, inklusive och exklusive sjöfartsstad.

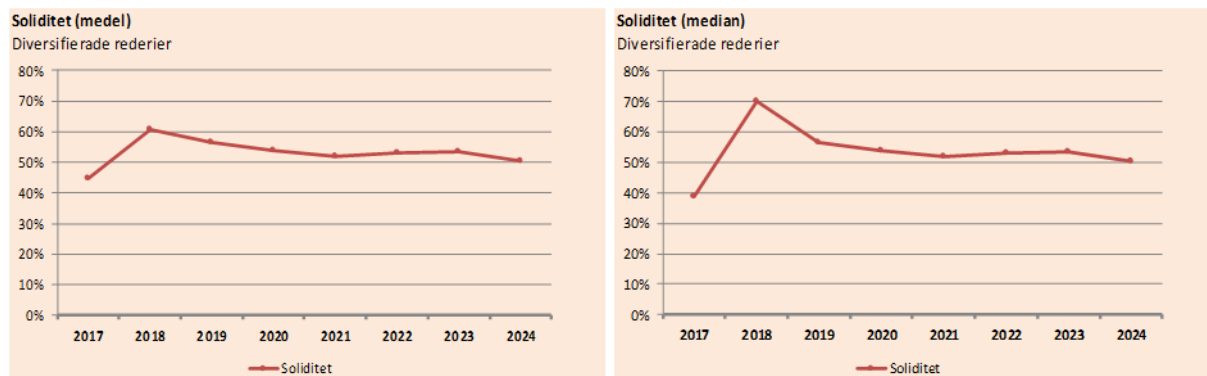
Tabell 10. Räntabilitet på eget kapital 2017-2024, diversifierade rederier.

Räntabilitet på eget kapital			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	0%	33%	0%	0%	0%	50%	50%	50%
	Svag	0-10%	67%	33%	100%	0%	100%	50%	50%	50%
	Negativ	< 0%	33%	33%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	0%	33%	0%	0%	0%	50%	50%	50%
	Svag	0-10%	33%	0%	50%	0%	50%	50%	50%	50%
	Negativ	< 0%	67%	67%	50%	100%	50%	0%	0%	0%

Av tabellen framgår att sjöfartsstödet inte har inneburit att företagen i segmentet har uppnått en högre klassificering av räntabilitet på eget kapital, varken mellan åren 2023 och 2024 eller mellan 2022 och 2023.

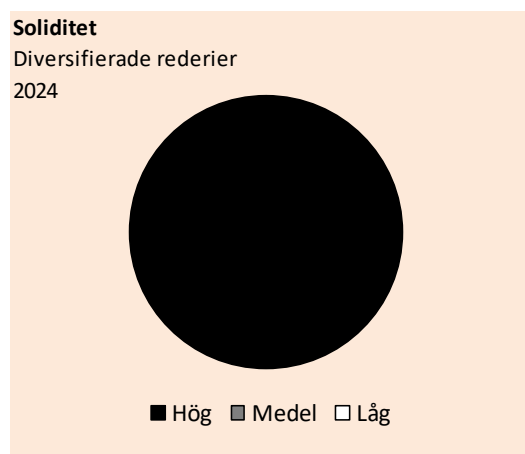
5.2.2 Diversifierade rederier – Soliditet

I Figur 12 nedan visas soliditet i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) mellan 2017–2024.

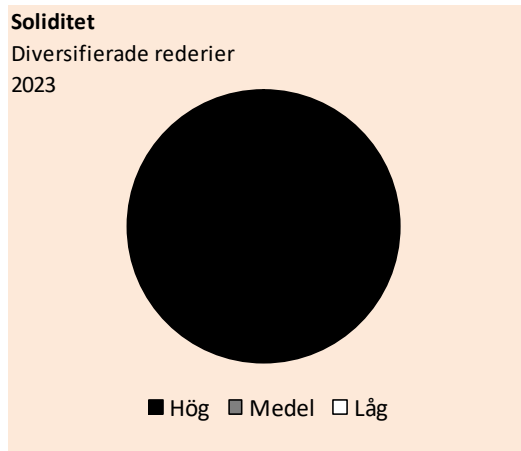


Figur 12. Soliditet 2017-2024, diversifierade rederier.

Utvecklingen 2017–2024: Soliditeten har minskat något mellan 2018 och 2024 såväl i medelvärde som i medianvärde. I Figur 13 och Figur 14 nedan visas soliditet i segmentet utifrån klassificeringen av nivån.



Figur 13. Soliditet 2024, diversifierade rederier.



Figur 14. Soliditet 2023, diversifierade rederier.

Företagen i segmentet diversifierade rederier ligger samtliga på en hög nivå avseende soliditet under 2024 och 2023, liksom under hela perioden 2017–2024 (se Tabell 11 nedan).

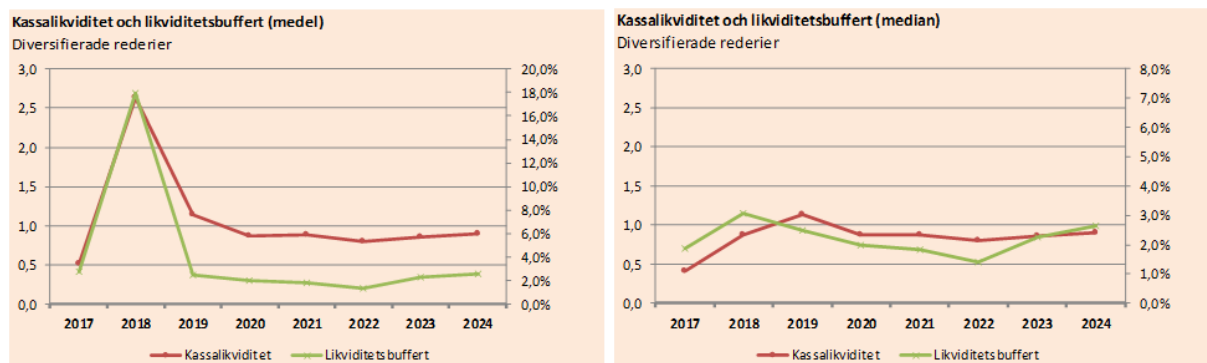
Tabell 11. Soliditet 2017-2024, diversifierade rederier.

			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Soliditet	Hög	> 25%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	Medel	15-25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Låg	< 15%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Av tabellen framgår att sjöfartsstödet inte innebär någon förändring av klassificeringen av nivåerna på soliditet till år 2024.

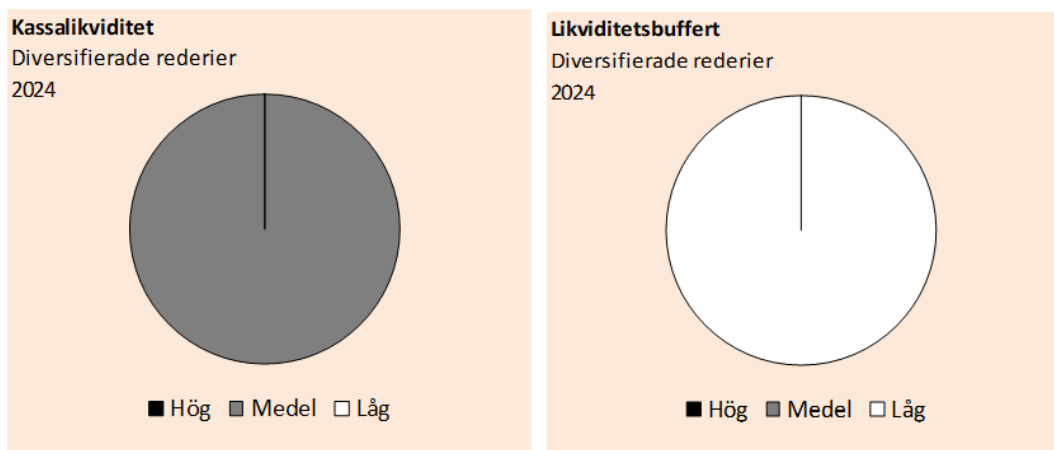
5.2.3 Diversifierade rederier – Likviditet

I Figur 15 nedan visas likviditetsmåten kassalikviditet och likviditetsbuffert i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger).

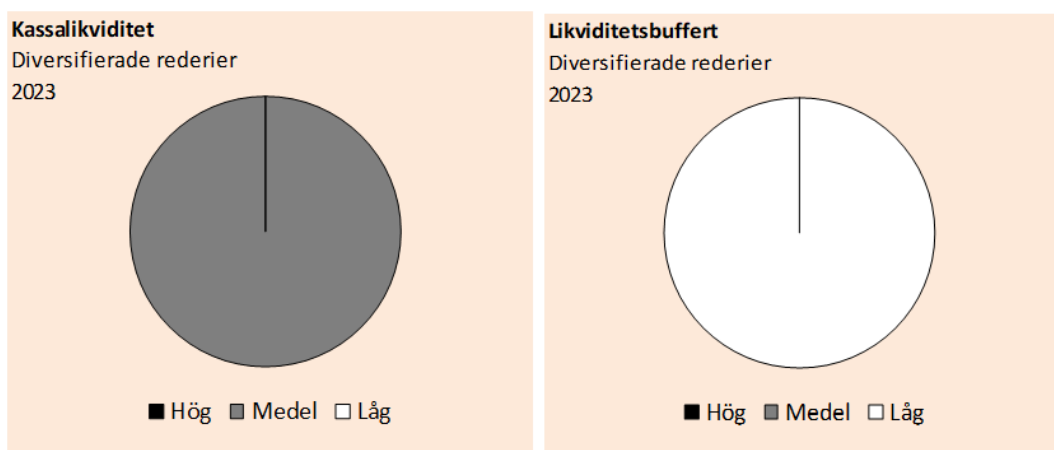


Figur 15. Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017-2024, diversifierade rederier.

Utvecklingen 2017-2024: Både kassalikviditeten och likviditetsbufferten har sedan 2019 legat relativt stabilt mellan åren för diversifierade rederier. I Figur 16 och Figur 17 nedan visas kassalikviditet och likviditetsbuffert i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på de finansiella nyckeltalen för 2024 och 2023.



Figur 16. Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2024, diversifierade rederier.



Figur 17. Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2023, diversifierade rederier.

Av de två företagen i segmentet uppvisar det ena en medelhög kassalikviditet, det andra en låg kassalikviditet för båda åren. Båda företagen har en låg nivå på likviditetsbufferten. Mellan 2022 och 2023 gick ett bolag från låg kassalikviditet till medel.

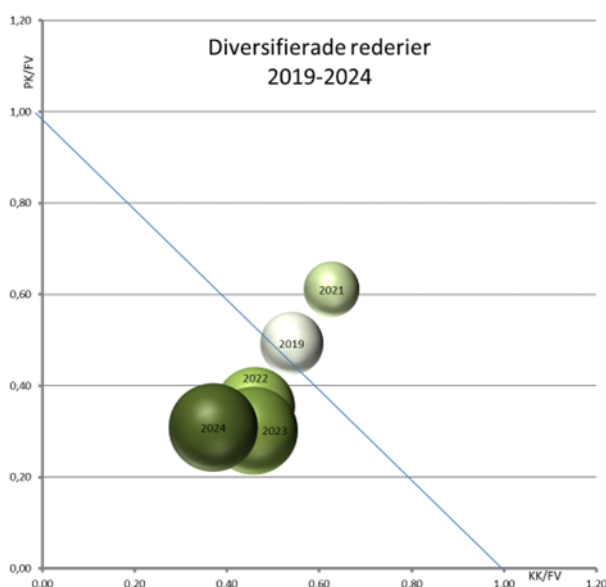
Tabell 12. Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2017-2024, diversifierade rederier.

			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	0%	33%	50%	0%	0%	0%	0%	0%
	Medel	0,8-1,1	33%	33%	50%	50%	100%	50%	100%	100%
	Låg	< 0,8	67%	33%	0%	50%	0%	50%	0%	0%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	0%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Medel	5-10 %	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Låg	< 5 %	67%	67%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Det kan skönjas en positiv utveckling i kassalikviditeten över tid under perioden 2017-2024. Likviditetsbufferten ligger på en låg nivå över hela perioden.

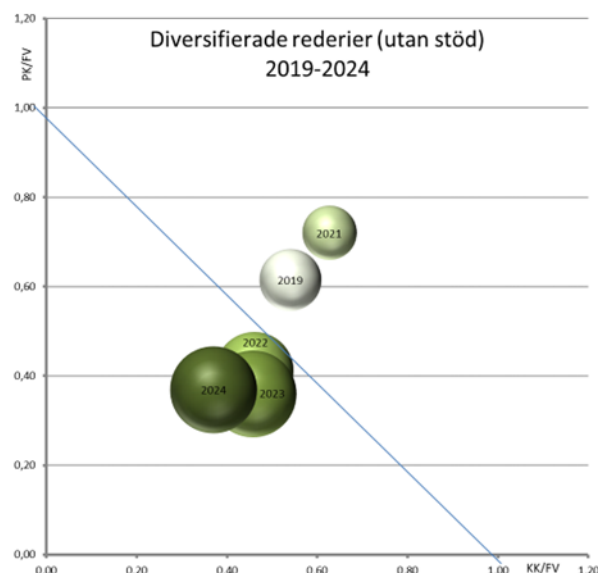
5.2.4 Diversifierade rederier – Ekonomisk effektivitet

Nedan presenteras Simpler-diagram som uttrycker den ekonomiska effektiviteten i termer av personaleffektivitet och kapitaleffektivitet i bubbeldiagram. Storleken på bubblorna representerar förädlingsvärdet för respektive år.



Diversifierade	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Förädlingsvärde	3 173 864	3 995 422	4 120 900	1 079 558	3 194 591	6 641 280	8 131 415	8 223 132
Omsättning	10 342 953	11 469 545	11 798 566	8 880 076	10 414 452	15 634 580	16 579 839	15 921 331
Personalkostnad	2 136 430	2 046 939	2 026 906	1 961 066	1 950 423	2 345 805	2 451 258	2 538 657
Kapitalkostnad	2 024 243	2 532 487	2 225 923	1 844 744	2 002 501	3 061 298	3 721 929	3 043 840
Personaleffektivitet	0,67	0,51	0,49	1,82	0,61	0,35	0,30	0,31
Kapitaleffektivitet	0,64	0,63	0,54	1,71	0,63	0,46	0,46	0,37
Simpler-index	1,31	1,15	1,03	3,53	1,24	0,81	0,76	0,68
# Anställda	3 179	3 076	3 006	2 749	2 675	3 071	2 887	2 872
Antal företag	3	3	2	2	2	2	2	2

Figur 18. Ekonomisk effektivitet med stöd 2017-2024, diversifierade rederier. Förädlingsvärde, omsättning, personalkostnad och kapitalkostnad uttrycks i tkr.



Diversifierade (u stöd)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Förädlingsvärde	3 173 864	3 995 422	4 120 900	1 079 558	3 194 591	6 641 280	8 131 415	8 223 132
Omsättning	10 342 953	11 469 545	11 798 566	8 880 076	10 414 452	15 634 580	16 579 839	15 921 331
Personalkostnad	2 671 810	2 548 056	2 532 677	2 369 304	2 299 889	2 729 362	2 923 251	3 033 907
Kapitalkostnad	2 024 243	2 532 487	2 225 923	1 844 744	2 002 501	3 061 298	3 721 929	3 043 840
Personaleffektivitet	0,84	0,64	0,61	2,19	0,72	0,41	0,36	0,37
Kapitaleffektivitet	0,64	0,63	0,54	1,71	0,63	0,46	0,46	0,37
Simpler-index	1,48	1,27	1,15	3,90	1,35	0,87	0,82	0,74
Antal anställda	3 179	3 076	3 006	2 749	2 675	3 071	2 887	2 872
Antal företag	3	3	2	2	2	2	2	2

Figur 19. Ekonomisk effektivitet utan stöd 2017-2024, diversifierade rederier. Förädlingsvärde, omsättning, personalkostnad och kapitalkostnad uttrycks i tkr.

Diversifierade rederier har en något lägre omsättning 2024 än 2023. För 2023 jämfört med 2022 ökade omsättningen något. Företagen inom segmentet är något mer ekonomiskt effektiva 2024 jämfört med 2023, både med och utan sjöfartsstöd. Sjöfartsstödet bidrar till att förbättra den ekonomiska effektiviteten i segmentet från 0,74 till 0,68 under 2024. Vi ser en generellt positiv utveckling i effektiviteten över tidsperioden 2019–2024.

Sammantaget för diversifierade rederier finns en återhämtande utveckling över tid med stabila vinstmarginaler och en ökad räntabilitet på eget kapital de senaste åren. Utan sjöfartsstödet är läget något sämre, men fortfarande bra. Segmentet har haft stabil soliditet de senaste åren, även om det kan utläsas en liten försvagning över tid (2017–2024).

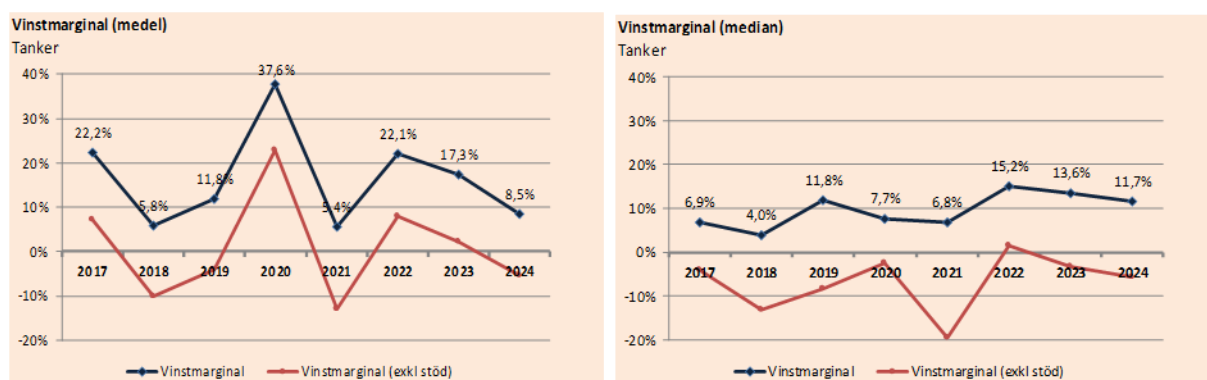
Kassalikviditeten och likviditetsbufferten är på stabila nivåer de senaste tre åren med en svagt positiv trend för likviditetsbufferten. Den ekonomiska effektiviteten stärks något över tid. Efter 2022 har företagen varit mer ekonomiskt effektiva än genomsnittet i det svenska näringslivet.

5.3 Tanker

I segmentet tanker ingår 12 rederier 2024, lika många som för år 2023. De 12 rederierna i segmentet är desamma mellan utredningsåren (2022–2024).

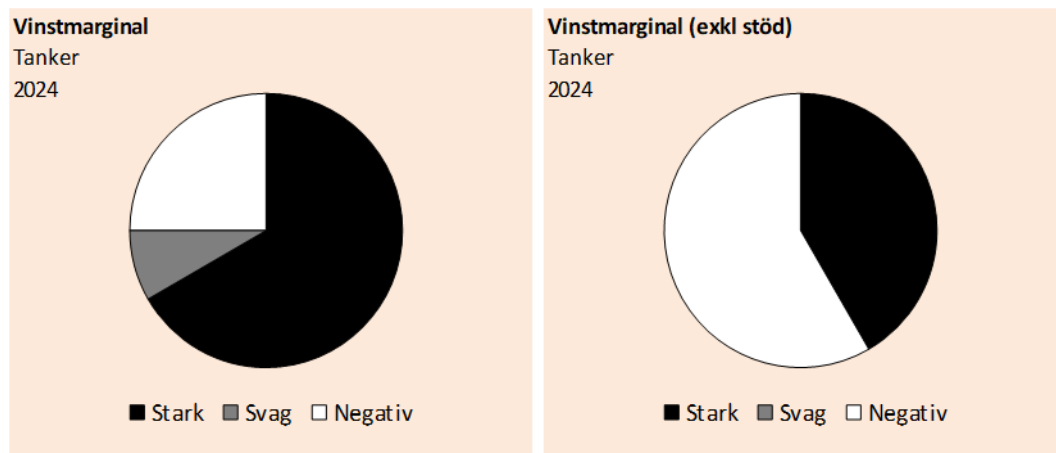
5.3.1 Tanker – Lönsamhet

I Figur 20 nedan visas nivån på vinstmarginal i tankersegmentet i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger).

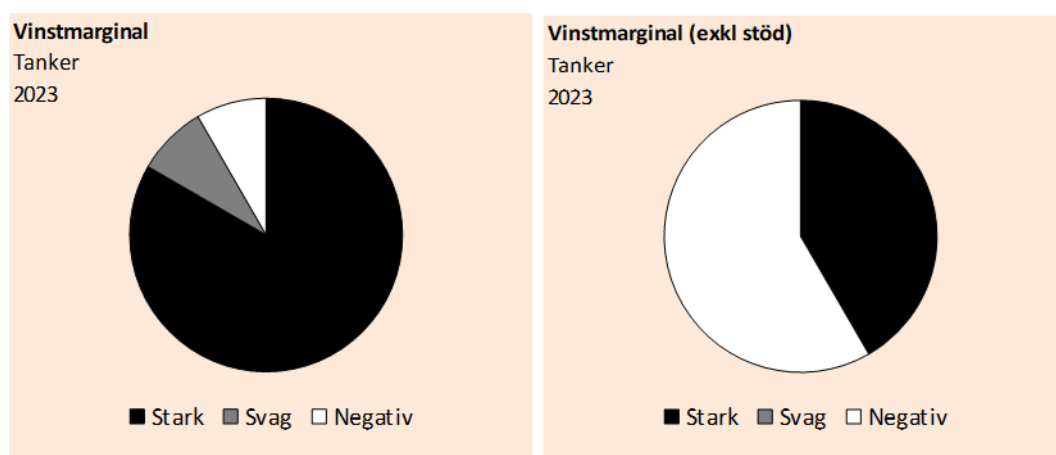


Figur 20. Vinstmarginal 2017-2024, tanker.

Utvecklingen 2017–2024: 2024 och 2023 sjönk såväl vinstmarginalens medelvärde som medianvärdet något jämfört med året innan. Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde och median märkbart sämre än med stöd. För 2024 är vinstmarginalen negativ utan sjöfartsstöd för detta segment. I Figur 21 och Figur 22 nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på vinstmarginalen inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd för 2024 respektive 2023.



Figur 21. Vinstmarginal 2024 inkl. och exkl. sjöfartsstöd, tanker.



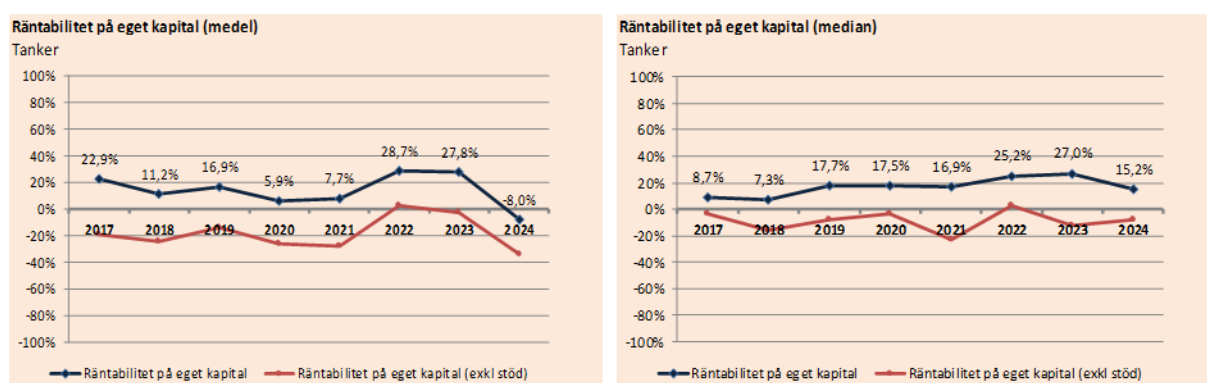
Figur 22. Vinstmarginal 2023 inkl. och exkl. sjöfartsstöd, tanker.

Två tredjedelar (67%) av bolagen i tankersegmentet har en vinstmarginal som klassificeras som stark 2024 (>5 procent) när sjöfartsstödet räknas med (se Tabell 13). Utan sjöfartsstödet är siffran knappt hälften (42%). År 2023 var motsvarande siffror, med och utan sjöfartsstöd, 83% respektive 42%. Andelen företag med negativ vinstmarginal, med och utan stöd, ökar markant om stödet tas bort. 2024 går andelen företag som uppvisar negativ vinstmarginal från 25% till 58% om stödet exkluderas. I Tabell 13 nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela perioden 2017–2024 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 13. Vinstmarginal 2017-2024, tankar.

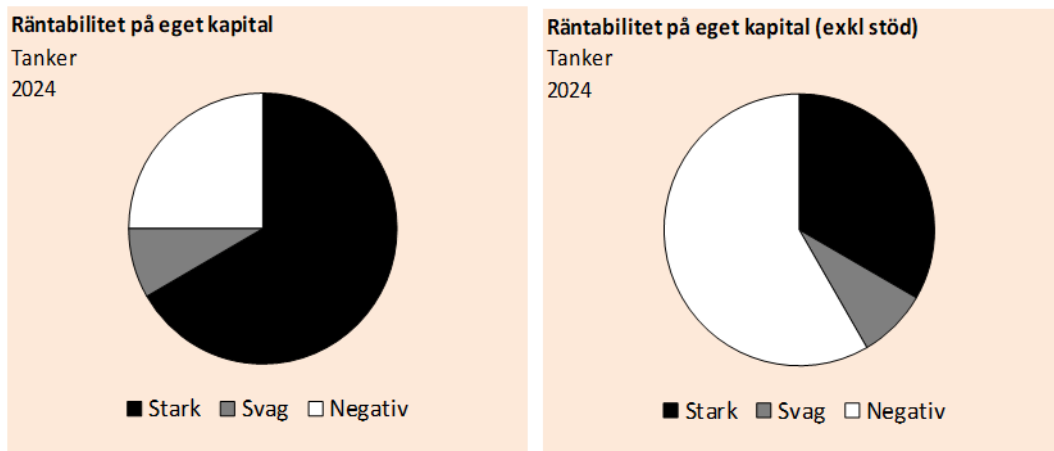
Vinstmarginal			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Inkl. stöd	Stark	> 5%	67%	46%	69%	50%	50%	83%	83%	67%
	Svag	0-5%	25%	15%	15%	17%	17%	8%	8%	8%
	Negativ	< 0%	8%	38%	15%	33%	33%	8%	8%	25%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	25%	15%	31%	42%	8%	33%	42%	42%
	Svag	0-5%	17%	15%	15%	8%	17%	25%	0%	0%
	Negativ	< 0%	58%	69%	54%	50%	75%	42%	58%	58%

I Figur 23 nedan visas räntabilitet på eget kapital i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) inklusive och exklusive sjöfartsstöd mellan 2017 och 2024.

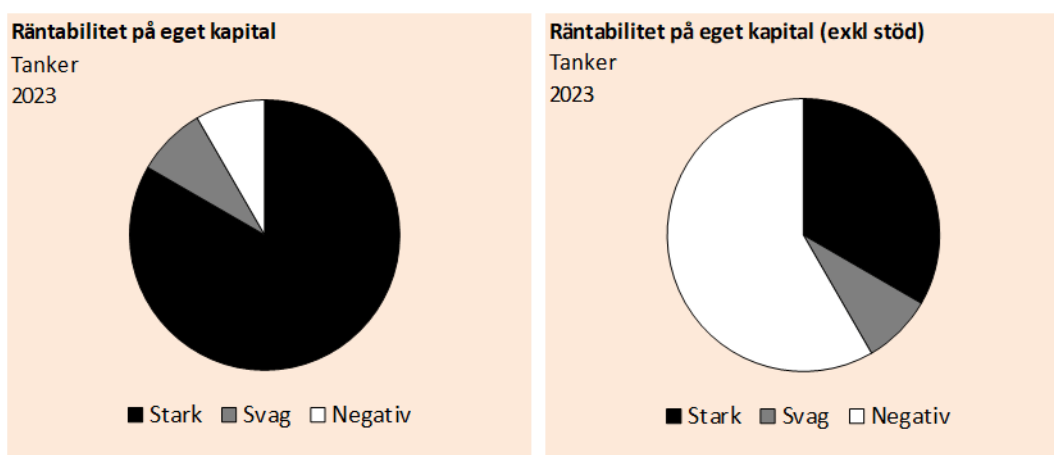


Figur 23. Räntabilitet på eget kapital 2017-2024, tankar.

Utvecklingen 2017–2024: 2024 sjunker medelvärde av räntabiliteten på eget kapital för segmentet jämfört med året innan. Medianvärdet sjunker också något. Förändringen beror främst på en stor negativ räntabilitet på eget kapital för företaget Donsötank 2024, som beror på att företaget gjort större nedskrivningar av andelar i dotterbolag. För 2023, jämfört med 2022, är räntabiliteten i princip oförändrad både som medelvärde och medianvärde. Både medelvärde och median påverkas kraftigt om sjöfartsstödet exkluderas. I Figur 24 och Figur 25 nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på räntabiliteten på eget kapital inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd.



Figur 24. Räntabilitet på eget kapital 2024 inkl. och exkl. sjöfartsstöd, tanker.



Figur 25. Räntabilitet på eget kapital 2023 inkl. och exkl. sjöfartsstöd, tanker.

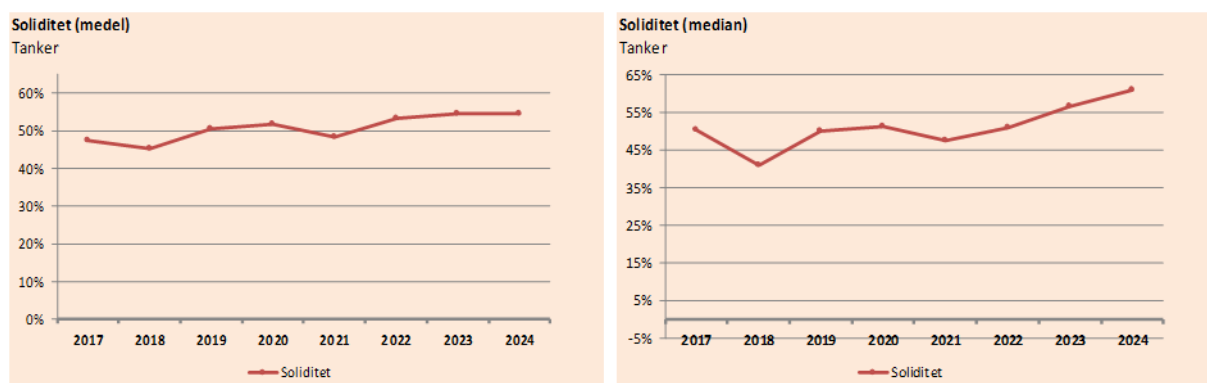
Klassificeringen av nivån på nyckeltalet räntabilitet på eget kapital med sjöfartsstödet inkluderat visar att två tredjedelar av företagen i tankersegmentet ligger på en nivå som klassificeras som stark (> 10 procent) år 2024. En fjärdedel av företagen har samtidigt en negativ räntabilitet på eget kapital. Jämfört med året innan har andelen som har stark räntabilitet på eget kapital minskat något och samtidigt har andelen med negativ räntabilitet på eget kapital ökat. För 2023 är andelarna oförändrade mot året innan. När sjöfartsstödet exkluderas har en betydligt högre andel företag en negativ räntabilitet på eget kapital. I Tabell 14 nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under hela perioden 2017–2024 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 14. Räntabilitet på eget kapital 2017-2024, tanker.

Räntabilitet på eget kapital			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	42%	46%	62%	58%	58%	83%	83%	67%
	Svag	0-10%	50%	15%	23%	8%	8%	8%	8%	8%
	Negativ	< 0%	8%	38%	15%	33%	33%	8%	8%	25%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	17%	15%	31%	33%	8%	33%	33%	33%
	Svag	0-10%	25%	15%	15%	17%	17%	25%	8%	8%
	Negativ	< 0%	58%	69%	54%	50%	75%	42%	58%	58%

5.3.2 Tanker – Soliditet

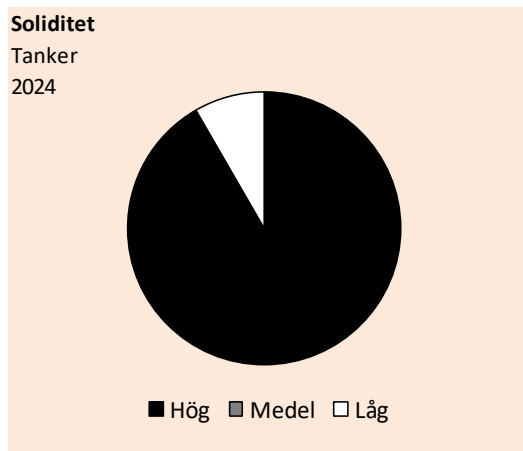
I Figur 26 nedan visas nyckeltalet soliditet i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) för tankersegmentet.



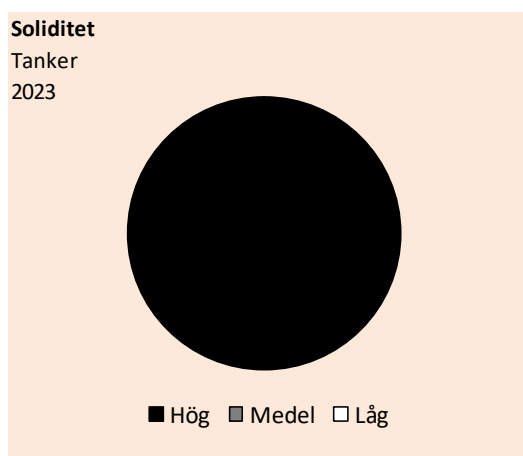
Figur 26. Soliditet 2017-2024, tanker.

Utvecklingen 2017–2024: Både medelvärde och medianvärdet har generellt ökat över perioden. För både 2024 och 2023 har soliditeten inom segmentet ökat något jämfört med året innan, även om medelvärde 2022-2024 har varit nära på konstant.

I Figur 27 och Figur 28 nedan visas soliditet i segmentet utifrån klassificeringen av nivå för 2024 och 2023.



Figur 27. Soliditet 2024, tanker.



Figur 28. Soliditet 2023, tanker.

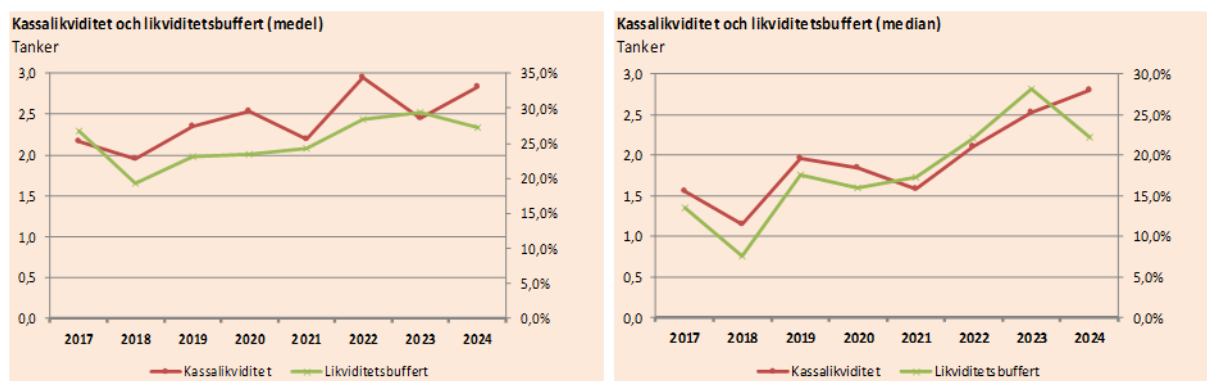
Soliditeten ligger generellt på en hög nivå och andelen företag som uppvisar hög soliditet enligt klassificeringen är 100% år 2023 och 92% år 2024. Andelen med låg soliditet ökade 2024 då ett företag hamnade i kategorin, jämfört med året innan där inget företag uppvisade låg soliditet. Tabell 15 visar utvecklingen av andelar inom de olika klassificeringarna över tid mellan 2017 och 2024. Generellt har soliditeten ökat över tid med undantag för minskningen av andelen med hög soliditet 2024.

Tabell 15. Soliditet 2017-2024, tanker.

			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Soliditet	Hög	> 25%	83%	77%	69%	83%	83%	100%	100%	92%
	Medel	15-25%	8%	8%	23%	17%	17%	0%	0%	0%
	Låg	< 15%	8%	15%	8%	0%	0%	0%	0%	8%

5.3.3 Tanker – Likviditet

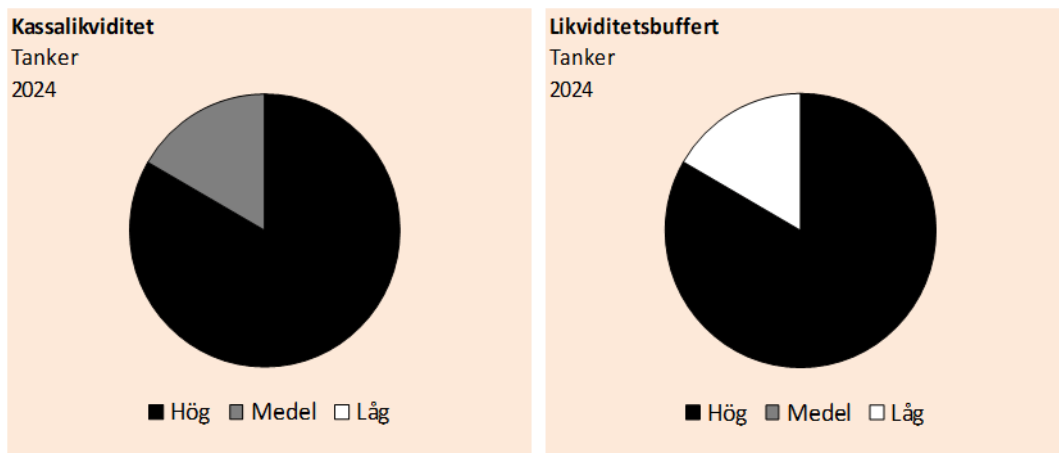
Figur 29 nedan visar likviditetsmåttet kassalikviditet samt likviditetsbuffert i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger).



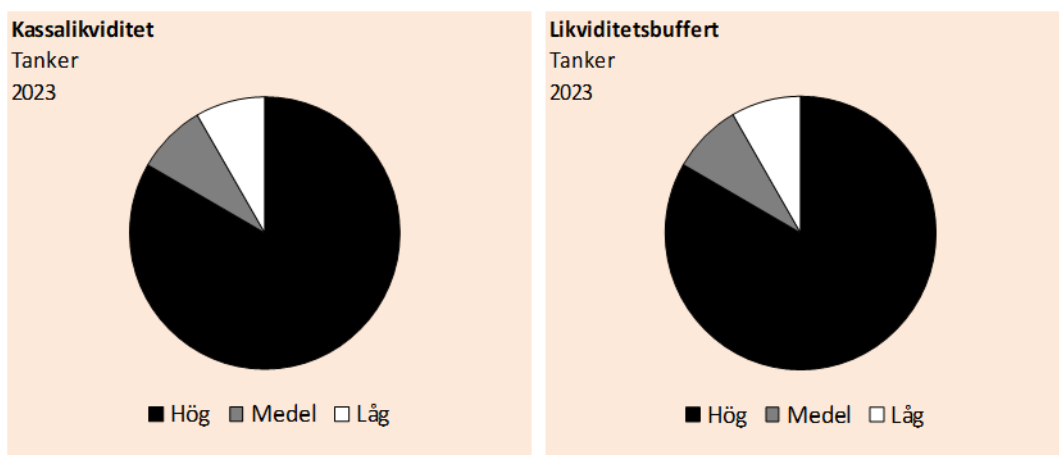
Figur 29. Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017-2024, tanker.

Utvecklingen 2017–2024. Kassalikviditeten ökar generellt inom segmentet tanker över perioden både sett till medelvärde och medianvärde även om det finns enstaka år med försämringar. 2024 förbättras kassalikviditeten jämfört med året innan medan den minskar något mellan 2022 och 2023 sett som medelvärde. Likviditetsbufferten ökar också generellt över hela perioden även om utvecklingen mellan 2023 och 2024 är negativ både sett till medel- och medianvärde. Mellan 2022 och 2023 ökar den något.

I Figur 30 och Figur 31 nedan visas kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på de finansiella nyckeltalen.



Figur 30. Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2024, tanker.



Figur 31. Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2023, tanker.

En majoritet (83%) av företagen ligger på en nivå som klassificeras som hög kassalikviditet både 2024 och 2023. Andelen med låg kassalikviditet minskade 2024 jämfört med året innan medan omvänt gäller för utvecklingen mellan 2022 och 2023. Den generella trenden sett till hela perioden är en ökning av andelen med hög kassalikviditet och en minskning av andelen med låg kassalikviditet.

För likviditetsbufferten är den generella trenden också positiv med en ökande andel företag med hög likviditetsbuffert även om andelen har minskat något 2023 och 2024, jämfört med 2022. 2024 ökade andelen med låg likviditetsbuffert jämfört med året innan. 2023 minskade andelen med hög likviditetsbuffert jämfört med året innan. I Tabell 16 nedan visas

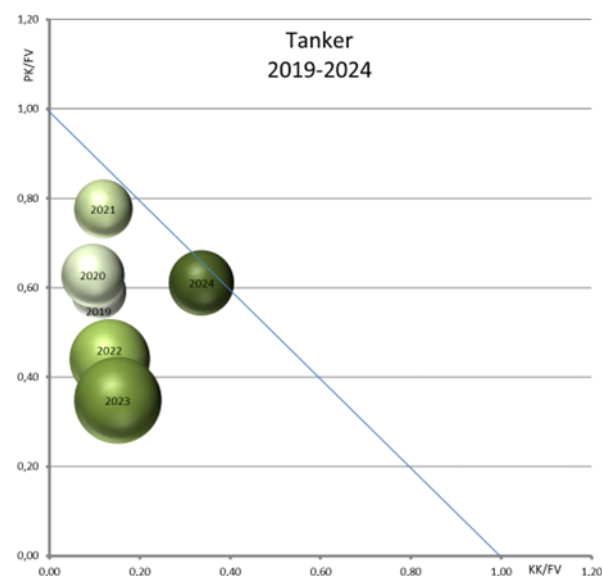
utvecklingen i klassificeringen för de två måtten under perioden 2017–2024.

Tabell 16. Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2017-2024, tankar.

			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	58%	62%	77%	83%	83%	92%	83%	83%
	Medel	0,8-1,1	33%	15%	0%	8%	0%	8%	8%	17%
	Låg	< 0,8	8%	23%	23%	8%	17%	0%	8%	0%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	58%	38%	62%	58%	75%	92%	83%	83%
	Medel	5-10 %	33%	23%	8%	8%	0%	0%	8%	0%
	Låg	< 5 %	8%	38%	31%	33%	25%	8%	8%	17%

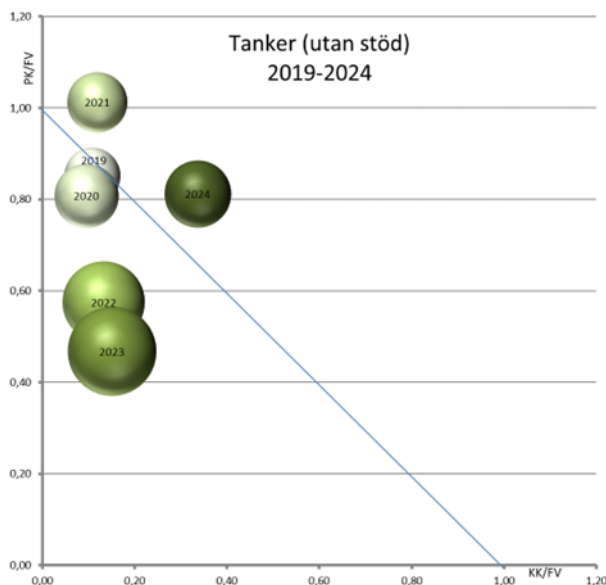
5.3.4 Tanker – Ekonomisk effektivitet

Nedan presenteras Simpler-diagram som uttrycker den ekonomiska effektiviteten i termer av personaleffektivitet och kapitaleffektivitet i bubbeldiagram. Storleken på bubblorna representerar förädlingsvärdet för respektive år.



Tanker	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Förädlingsvärde	453 953	496 263	700 957	915 093	803 130	1 491 385	1 763 076	986 799
Omsättning	1 223 910	1 548 532	1 954 211	1 964 576	2 023 359	3 189 309	3 142 673	2 557 657
Personalkostnad	307 834	393 904	414 000	574 332	622 898	655 878	613 078	602 176
Kapitalkostnad	69 457	83 910	76 114	87 510	95 611	198 261	266 137	332 013
Personaleffektivitet	0,68	0,79	0,59	0,63	0,78	0,44	0,35	0,61
Kapitaleffektivitet	0,15	0,17	0,11	0,10	0,12	0,13	0,15	0,34
Simpler-index	0,83	0,96	0,70	0,72	0,89	0,57	0,50	0,95
Antal anställda	454	570	588	948	962	941	815	783
Antal företag	12	13	13	12	12	12	12	12

Figur 32. Ekonomisk effektivitet med stöd 2017-2024, tankar.



Tanker (u stöd)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Förädlingsvärde	453 953	496 263	700 957	915 093	803 130	1 491 385	1 763 076	986 799
Omsättning	1 223 910	1 548 532	1 954 211	1 964 576	2 023 359	3 189 309	3 142 673	2 557 657
Personalkostnad	431 274	531 372	596 333	738 919	813 149	857 000	823 996	800 844
Kapitalkostnad	69 457	83 910	76 114	87 510	95 611	198 261	266 137	332 013
Personaleffektivitet	0,95	1,07	0,85	0,81	1,01	0,57	0,47	0,81
Kapitaleffektivitet	0,15	0,17	0,11	0,10	0,12	0,13	0,15	0,34
Simpler-index	1,10	1,24	0,96	0,90	1,13	0,71	0,62	1,15
Antal anställda	454	570	588	948	962	941	815	783
Antal företag	12	13	13	12	12	12	12	12

Figur 33. Ekonomisk effektivitet utan stöd 2017-2024, tanker.

I segmentet tanker är den ekonomiska effektiviteten relativt god för samtliga år under perioden 2017–2024 där effektiviteten samtliga år är högre än för det svenska näringslivet som genomsnitt (Simpler-index lägre än 1,0). Utan sjöfartsstöd är den ekonomiska effektiviteten lägre och för 2024 ligger effektiviteten över 1,0. Den ekonomiska effektiviteten både med och utan stöd 2024 är betydligt sämre än 2023. För 2023 skedde en förbättring av den ekonomiska effektiviteten jämfört med året innan.

Sammantaget för tanker ser vi att vinstmarginalen försvagats något de senaste åren vad gäller både medel- och medianvärde. Det betyder också att under utredningsåren 2024 och 2023 har vinstmarginalen försämrats för segmentet tanker. Medianvärdet visar dock en generell trend att öka något över tid under perioden 2017-2024. Vinstmarginalen utan sjöfartsstöd är för ett flertal av åren negativ.

Räntabiliteten på eget kapital har varit ganska stabil över perioden men har minskat kraftigt under 2024, sett till medelvärde. Medianvärdet inom segmentet är stabilt och påverkas inte så tydligt 2024. Både medel- och medianvärde påverkas kraftigt om sjöfartsstödet exkluderas.

Soliditeten har ökat över tid, både sett som medel- och medianvärde för segmentet. 2024 har 92% av segmentet en hög soliditet medan 8% uppvisar en låg soliditet.

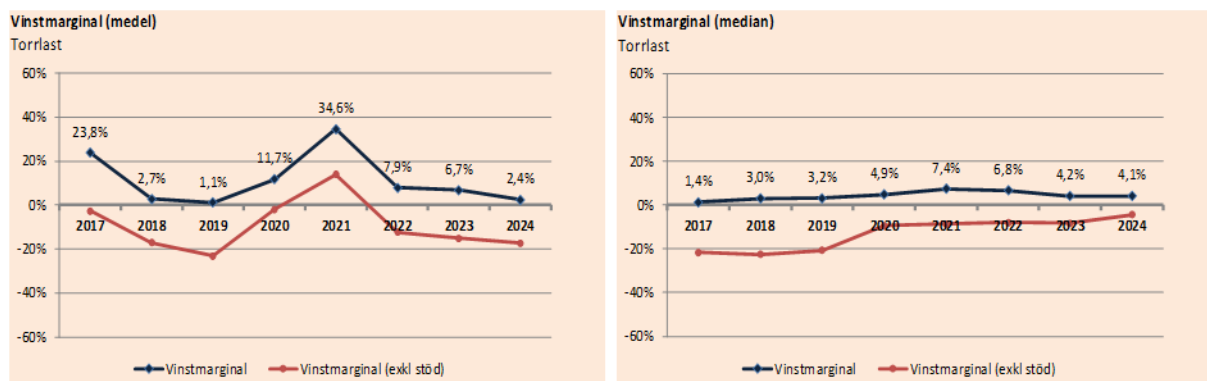
Kassalikviditeten och likviditetsbufferten har över perioden 2017-2024 generellt ökat. Från 2023 till 2024 gick likviditetsbufferten ned, sett till både medel- och medianvärde. Den ekonomiska effektiviteten är fortsatt god inom segmentet även om effektiviteten minskat mellan 2023 och 2024. Utan sjöfartsstöd är effektiviteten något sämre än genomsnittet i svenskt näringsliv för åren 2021 och 2024.

5.4 Torrlast

I segmentet torrlast ingår 3 rederier både 2024 och 2023. Antalet företag i segmentet i den historiska nyckeltalsutvecklingen varierar dock.

5.4.1 Torrlast – Lönsamhet

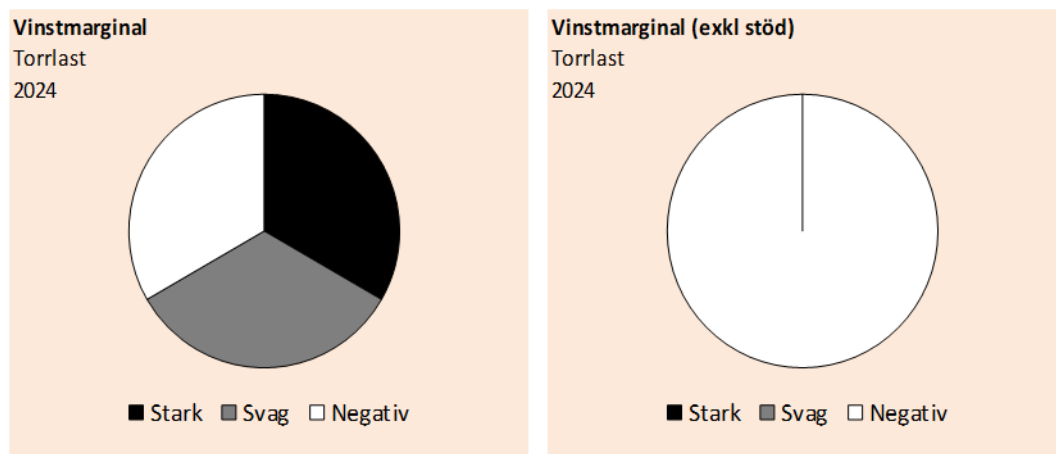
Lönsamhet i segmentet för torrlast visas i Figur 34 nedan med hjälp av nyckeltalet vinstmarginal i form av medelvärden (vänster) och medianvärden (höger).



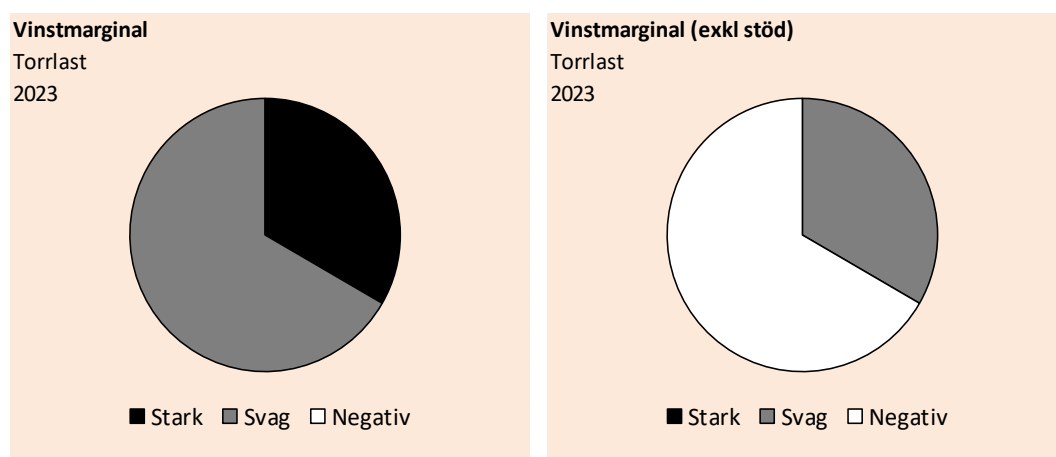
Figur 34. Vinstmarginal 2017-2024, torrlast.

Utvecklingen 2017–2024: Både 2024 och 2023 har såväl medelvärdet som medianvärdet för vinstmarginalen sjunkit något jämfört med året innan. Vinstmarginalen på aggregerad nivå (inklusive stöd) har konsekvent legat på positiva siffror över perioden med en pik 2021 då ett företag, Charterfrakt Baltic Carrier, hade en mycket hög vinstmarginal. Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde negativt för samtliga år. Medianvärdet är negativt utan sjöfartsstöd alla år utom 2021. I Figur 35 och Figur 36 nedan visas andelen företag i segmentet utifrån

klassificeringen av nivån på vinstmarginalen inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd.



Figur 35. Vinstmarginal 2024 inkl. och exkl. sjöfartsstöd, torrlast.



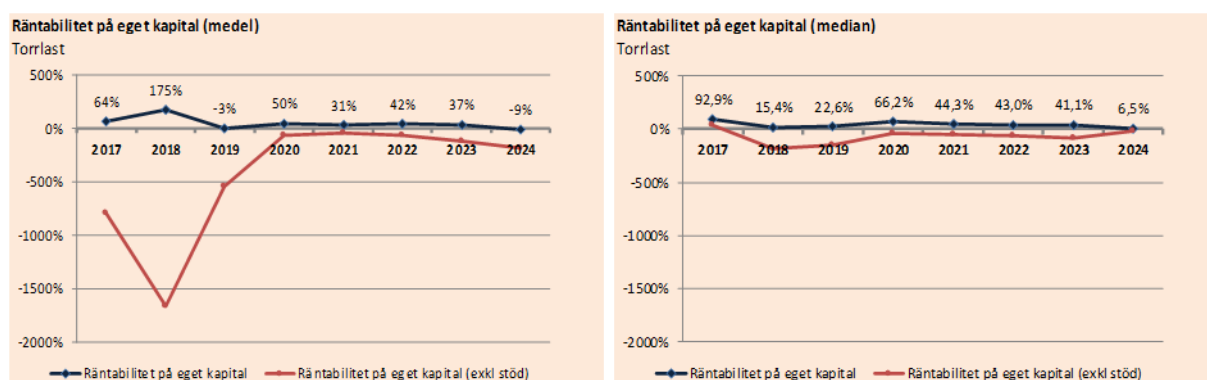
Figur 36. Vinstmarginal 2023 inkl. och exkl. sjöfartsstöd, torrlast.

1 av 3 företag har en stark vinstmarginal när sjöfartsstödet inkluderas, både 2024 och 2023. År 2024 är vinstmarginalen inklusive stöd negativ för ett företag. När stödet exkluderas får samtliga företag negativ vinstmarginal år 2024, medan 2 av 3 företag 2023 har negativ vinstmarginal utan stöd och ett företag har svag vinstmarginal. I Tabell 17 nedan visas förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen inklusive och exklusive stöd under tidsperioden 2017–2024.

Tabell 17. Vinstmarginal 2017-2024, torrlast.

Vinstmarginal			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Inkl. stöd	Stark	> 5%	29%	17%	40%	40%	75%	100%	33%	33%
	Svag	0-5%	43%	83%	40%	40%	25%	0%	67%	33%
	Negativ	< 0%	29%	0%	20%	20%	0%	0%	0%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	29%	17%	0%	20%	50%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	0%	17%	0%	0%	0%	0%	33%	0%
	Negativ	< 0%	71%	67%	100%	80%	50%	100%	67%	100%

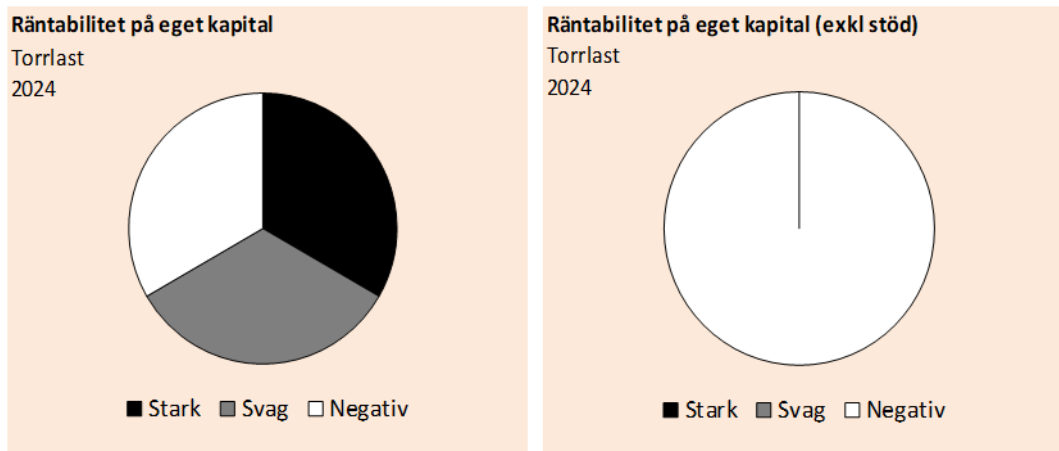
I Figur 37 nedan visas räntabilitet på eget kapital i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) inklusive och exklusive sjöfartsstöd.



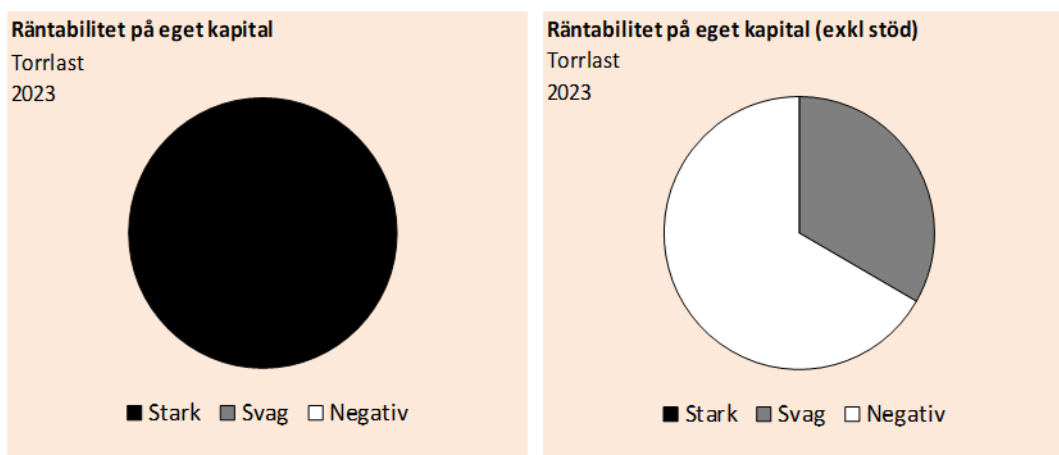
Figur 37. Räntabilitet på eget kapital 2017-2024, torrlast.

Utvecklingen 2017–2024: Sett över hela perioden har räntabiliteten på eget kapital minskat något över tid, även om utvecklingen varierar mellan åren, både sett som medel- och medianvärde. 2024 och 2023 minskar räntabiliteten på eget kapital jämfört med året innan. Segmentet torrlast består av relativt få bolag, och blir därför känsligt för populationsförändringar och enskilda redovisningar från år till år. Vissa bolag har dessutom ett litet eget kapital och med ett negativt resultat kan detta nyckeltal bli väldigt negativt. Medianvärdet är mer stabilt över tid. Om sjöfartsstödet exkluderas blir både medel- och medianvärde över perioden negativa med undantag för medianvärdet 2017 som är svagt positivt.

I Figur 38 och Figur 39 nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på räntabiliteten på eget kapital inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd för 2024 och 2023.



Figur 38. Räktabilitet på eget kapital 2024 inkl. och exkl. sjöfartsstöd, torrlast.



Figur 39. Räktabilitet på eget kapital 2023 inkl. och exkl. sjöfartsstöd, torrlast.

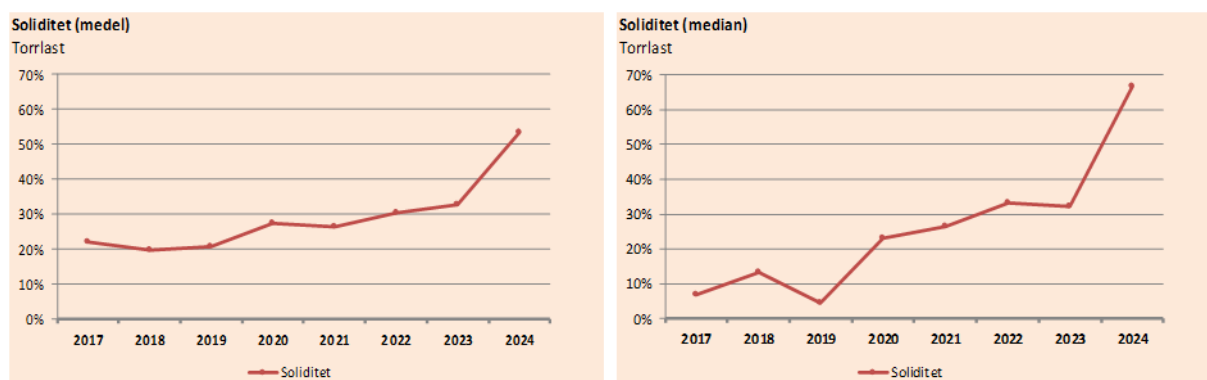
När sjöfartsstödet inkluderas har alla tre företag i segmentet för torrlast en nivå som kan klassificeras som stark (>10%) år 2023. 2024 är dock endast ett företag klassat som starkt utifrån räktabiliteten medan ett företag har svag och ett företag låg räktabilitet på eget kapital. När sjöfartsstödet exkluderas har samtliga företag negativ räktabilitet på eget kapital 2024 och motsvarande gäller för 2 av 3 företag 2023. Eftersom företagens egna kapital är relativt små, varierar nyckeltalet från starkt till mycket negativt för dessa bolag när sjöfartsstödet exkluderas. I Tabell 18 nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2017–2024 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 18. Räntabilitet på eget kapital 2017-2024, torrlast.

Räntabilitet på eget kapital			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	57%	67%	80%	80%	75%	100%	100%	33%
	Svag	0-10%	43%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	33%
	Negativ	< 0%	0%	17%	20%	20%	25%	0%	0%	33%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	57%	17%	0%	20%	25%	0%	0%	0%
	Svag	0-10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%
	Negativ	< 0%	43%	83%	100%	80%	75%	100%	67%	100%

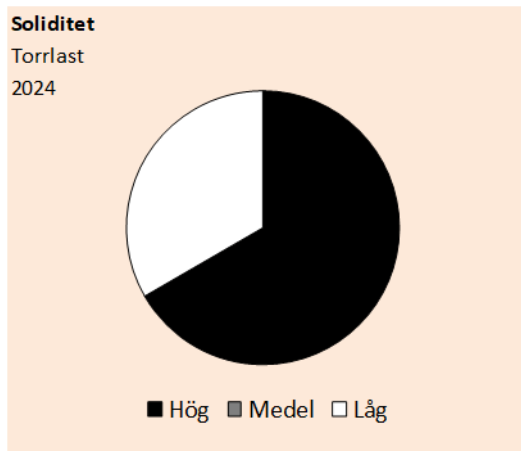
5.4.2 Torrlast – Soliditet

I Figur 40 nedan visas nyckeltalen soliditet i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) för torrlastsegmentet.

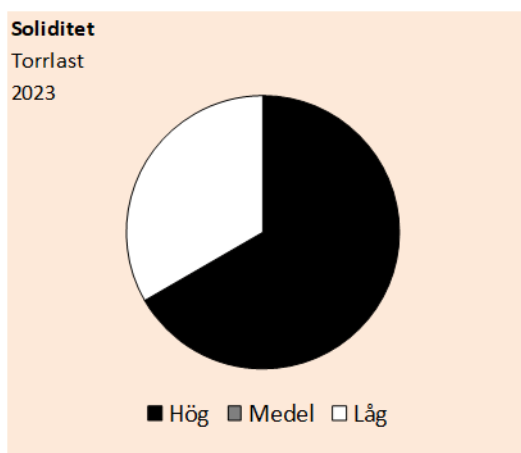


Figur 40. Soliditet 2017-2024, torrlast.

Utvecklingen 2017–2024: Segmentet har ett stigande medelvärde och medianvärde på soliditeten till över perioden 2017-2024. Medianvärdet av soliditeten minskade något 2023 jämfört med året innan men ökade sedan kraftigt 2024. I Figur 41 och Figur 42 nedan visas soliditet i segmentet utifrån klassificeringen av nivån för 2024 och 2023.



Figur 41. Soliditet 2024, torrlast.



Figur 42. Soliditet 2023, torrlast.

Både 2023 och 2024 har två företag en soliditet som klassas som hög medan ett företag klassas som låg. I Tabell 19 nedan kan förändringar i klassificering av nivå på soliditet under hela perioden utläsas.

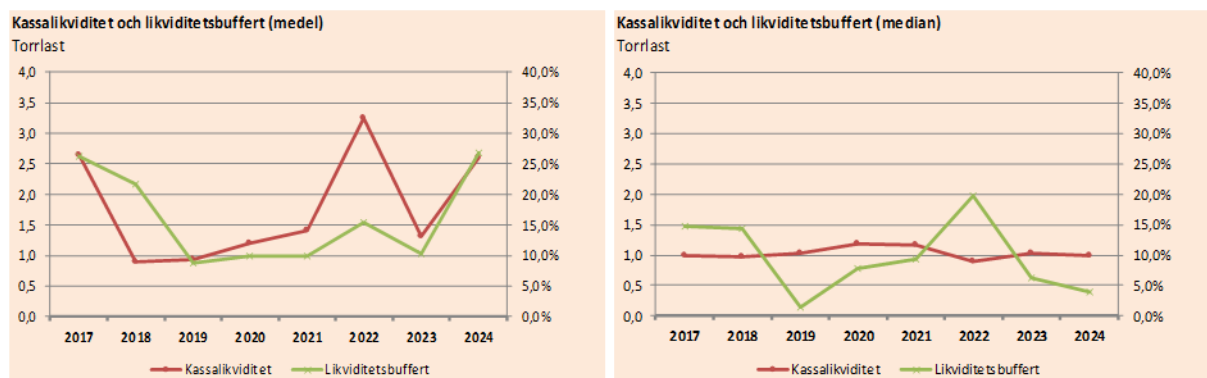
Tabell 19. Soliditet 2017-2024, torrlast.

			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Soliditet	Hög	> 25%	43%	33%	40%	40%	50%	67%	67%	67%
	Medel	15-25%	0%	17%	0%	40%	50%	33%	0%	0%
	Låg	< 15%	57%	50%	60%	20%	0%	0%	33%	33%

Andelen företag med soliditet som klassas som hög har ökat något över tid under perioden 2017-2024. Andelen med låg soliditet har varierat.

5.4.3 Torrlast – Likviditet

I Figur 43 nedan visas likviditetsmättet kassalikviditet samt likviditetsbuffert i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger).

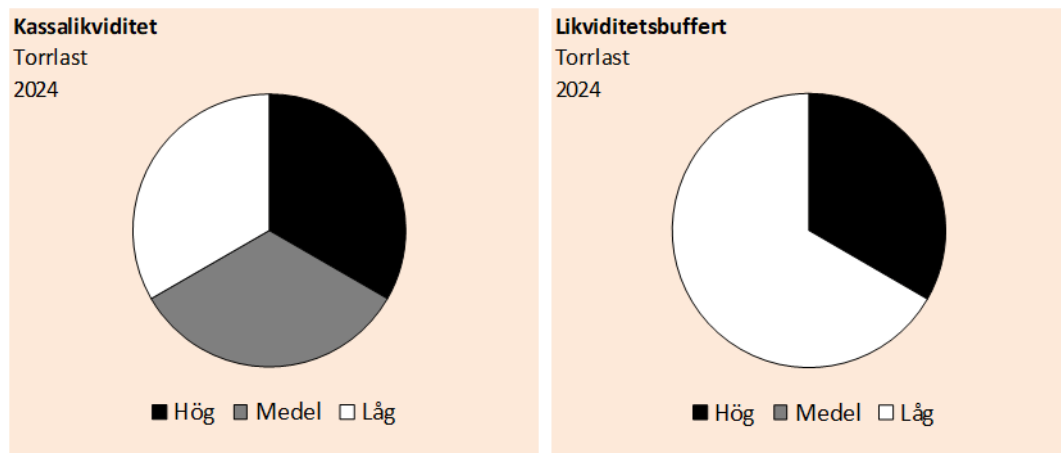


Figur 43. Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017-2024, torrlast.

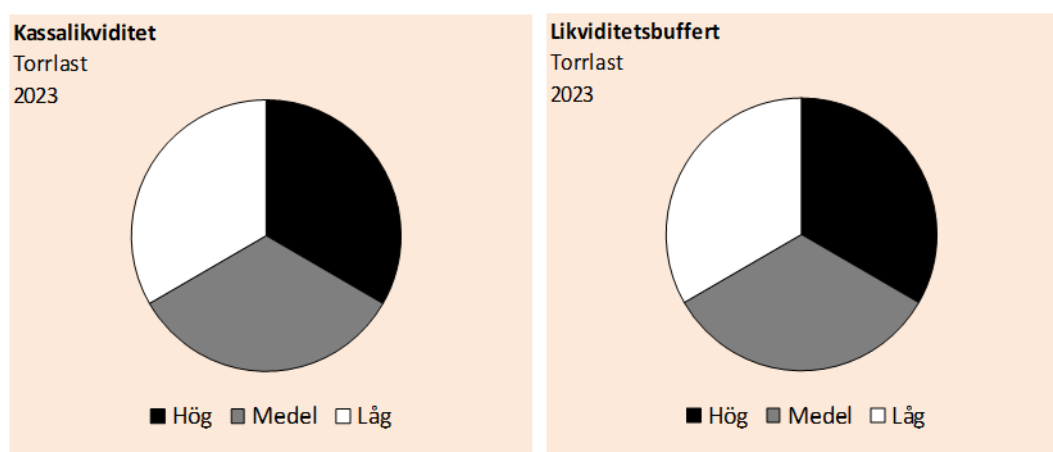
Utvecklingen 2017–2024: Under perioden varierar kassalikviditeten sett till medelvärde men ligger relativt stabilt sett till medianvärde. 2022 ligger medelvärdet ovanligt högt men går tillbaka till tidigare nivå 2023. Det höga medelvärdet 2022 berodde på bolaget Rederi AB Ishavet som hade en ovanligt hög kassalikviditet. 2024 ökade medelvärdet av kassalikviditeten kraftigt igen då F. Shipping AB uppvisade en ovanligt hög kassalikviditet. Sett till medianvärde är förändringarna små över perioden.

Såväl medelvärde som medianvärde av likviditetsbufferten varierar över perioden. Sett till medelvärde minskade likviditetsbufferten mellan 2022 och 2023 och ökade sedan kraftigt till 2024. Sett till medianvärdet minskade likviditetsbufferten både 2023 och 2024 jämfört med året innan.

I Figur 44 och Figur 45 nedan visas kassalikviditet (vänster) och likviditetsbuffert (höger) i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på de finansiella nyckeltalen.



Figur 44. Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2024, torrlast.



Figur 45. Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2023, torrlast.

Bland de tre torrlastföretagen har ett företag en kassalikviditet som klassas som låg, ett företag medel och ett företag hög både 2024 och 2023.

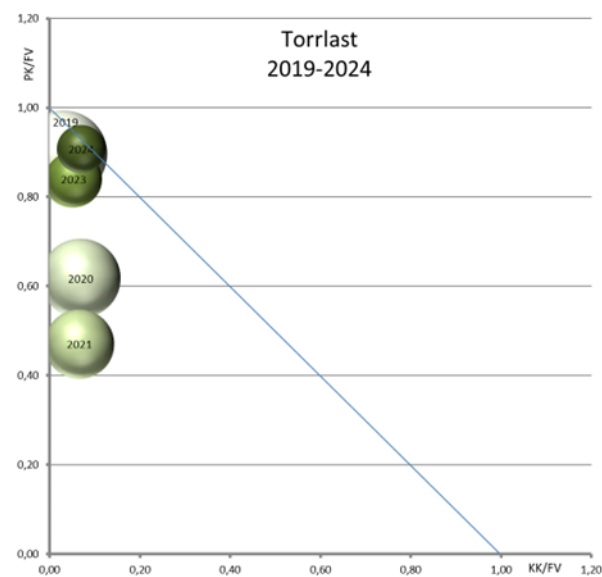
För likviditetsbufferten ser vi 2024 att två företag har låg likviditetsbuffert och ett företag hög. 2023 fördelas de tre företagen lika mellan låg, medel och hög gällande likviditetsbufferten. I Tabell 20 nedan visas förändringar i klassificeringen av nivån för de två likviditetsmått under tidsperioden 2017–2024.

Tabell 20. Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2017-2024, torrlast.

			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	43%	33%	40%	60%	50%	33%	33%	33%
	Medel	0,8-1,1	14%	33%	20%	0%	0%	33%	33%	33%
	Låg	< 0,8	43%	33%	40%	40%	50%	33%	33%	33%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	71%	50%	40%	40%	50%	67%	33%	33%
	Medel	5-10 %	0%	17%	0%	20%	25%	0%	33%	0%
	Låg	< 5 %	29%	33%	60%	40%	25%	33%	33%	67%

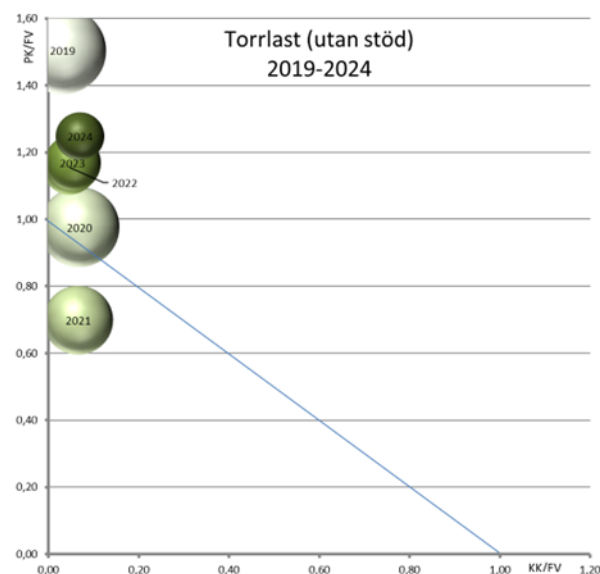
5.4.4 Torrlast – Ekonomisk effektivitet

Nedan presenteras Simpler-diagram som uttrycker den ekonomiska effektiviteten i termer av personaleffektivitet och kapitaleffektivitet i bubbeldiagram. Storleken på bubblorna representerar förädlingsvärdet för respektive år.



Torrlast	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Förädlingsvärde	115 668	96 452	69 534	58 318	44 137	26 367	28 768	21 341
Omsättning	323 984	268 057	192 792	221 889	76 021	57 079	61 921	47 234
Personalkostnad	102 381	84 121	62 307	35 996	20 760	22 077	24 156	19 356
Kapitalkostnad	1 453	2 478	2 155	3 979	2 898	1 237	1 541	1 484
Personaleffektivitet	0,89	0,87	0,90	0,62	0,47	0,84	0,84	0,91
Kapitaleffektivitet	0,01	0,03	0,03	0,07	0,07	0,05	0,05	0,07
Simpler-index	0,90	0,90	0,93	0,69	0,54	0,88	0,89	0,98
Antal anställda	231	202	129	64	33	30	30	23
Antal företag	7	6	5	5	4	3	3	3

Figur 46. Ekonomisk effektivitet med stöd 2017-2024, torrlast. Förädlingsvärde, omsättning, personalkostnad och kapitalkostnad uttrycks i tkr.



Torrlast (u stöd)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Förädlingsvärde	115 668	96 452	69 534	58 318	44 137	26 367	28 768	21 341
Omsättning	323 984	268 057	192 792	221 889	76 021	57 079	61 921	47 234
Personalkostnad	146 812	123 483	104 522	56 917	30 830	30 449	33 591	26 633
Kapitalkostnad	1 453	2 478	2 155	3 979	2 898	1 237	1 541	1 484
Personaleffektivitet	1,27	1,28	1,50	0,98	0,70	1,15	1,17	1,25
Kapitaleffektivitet	0,01	0,03	0,03	0,07	0,07	0,05	0,05	0,07
Simpler-index	1,28	1,31	1,53	1,04	0,76	1,20	1,22	1,32
Antal anställda	231	202	129	64	33	30	30	23
Antal företag	7	6	5	5	4	3	3	3

Figur 47. Ekonomisk effektivitet utan stöd 2017-2024, torrlast. Förädlingsvärde, omsättning, personalkostnad och kapitalkostnad uttrycks i tkr.

I segmentet torrlast är den ekonomiska effektiviteten med sjöfartsstödet mycket god över perioden 2017–2024 med en effektivitet som konsekvent ligger högre än genomsnittet i det svenska näringslivet. Den ekonomiska effektiviteten har dock minskat under utredningsåren 2024 och 2023 jämfört med åren innan. Utan stödet är effektiviteten betydligt sämre över perioden. Då var det enbart under 2021 som den ekonomiska effektiviteten översteg genomsnittet i svenskt näringsliv.

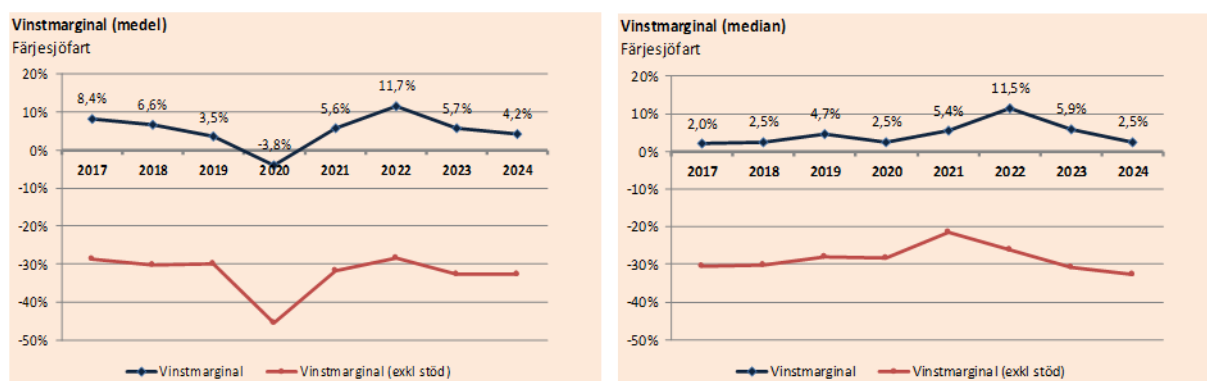
Sammantaget för segmentet torrlast har det skett en liten försämring av lönsamheten under utredningsperioden. Soliditeten har generellt sett stärkts medan kassalikviditet och likviditetsbuffert varierat ganska kraftigt över perioden 2017-2024. Det påverkar också mycket huruvida utvecklingen betraktas i form av medel- eller medianvärde, då enskilda företag kan ha stor inverkan på medelvärdet. Effektiviteten är generellt sett hög men har minskat något de senaste åren. Utan sjöfartsstöd är segmentet betydligt mindre ekonomiskt effektivt.

5.5 Färjesjöfart

I segmentet färjesjöfart ingår samma 8 rederier båda utredningsåren 2024 och 2023. Eventuella skillnader i resultat jämfört med tidigare rapporter kan ha sin orsak att Öresundslinjen Helsingborg AB numer redovisas med sitt bolagsbokslut för samtliga år, där vi tidigare arbetat med del av koncernbokslutet för Forsea AB som från 2023 inte längre finns tillgängligt som svenskt koncernbokslut.

5.5.1 Färjesjöfart – Lönsamhet

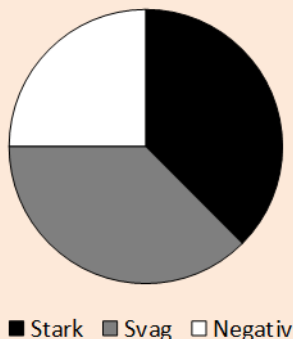
Vinstmarginalen för företag i segmentet färjesjöfart redovisas i Figur 48 nedan i form av medelvärden (vänster) och medianvärden (höger) under perioden 2017-2024.



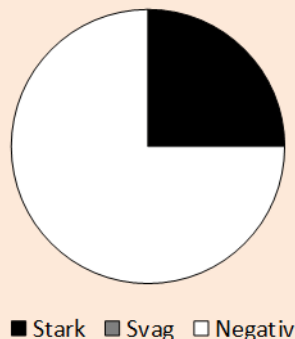
Figur 48. Vinstmarginal 2017-2024, färjesjöfart.

Utvecklingen 2017–2024: Vinstmarginalen för segmentet färjesjöfart, sett både till medel- och medianvärden, varierar över perioden men är positiv samtliga år sett till medelvärdet, med undantag för 2020 som påverkades starkt av Covid-pandemin. För utredningsåren 2024 och 2023 kan vi se en nedgång i vinstmarginalen jämfört med åren innan. Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde och median fortsatt mycket negativa. I Figur 49 och Figur 50 nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på vinstmarginalen inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd.

Vinstmarginal
Färjesjöfart
2024

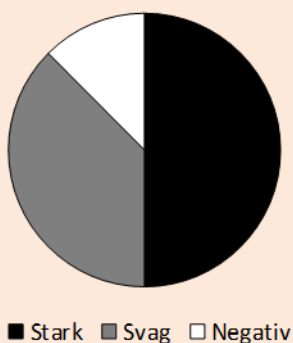


Vinstmarginal (exkl stöd)
Färjesjöfart
2024

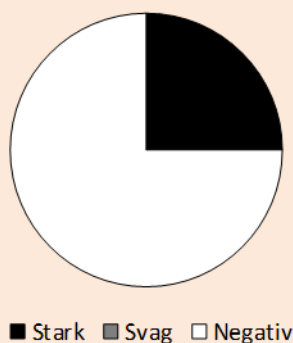


Figur 49. Vinstmarginal 2024 inkl. och exkl. sjöfartsstöd, färjesjöfart.

Vinstmarginal
Färjesjöfart
2023



Vinstmarginal (exkl stöd)
Färjesjöfart
2023



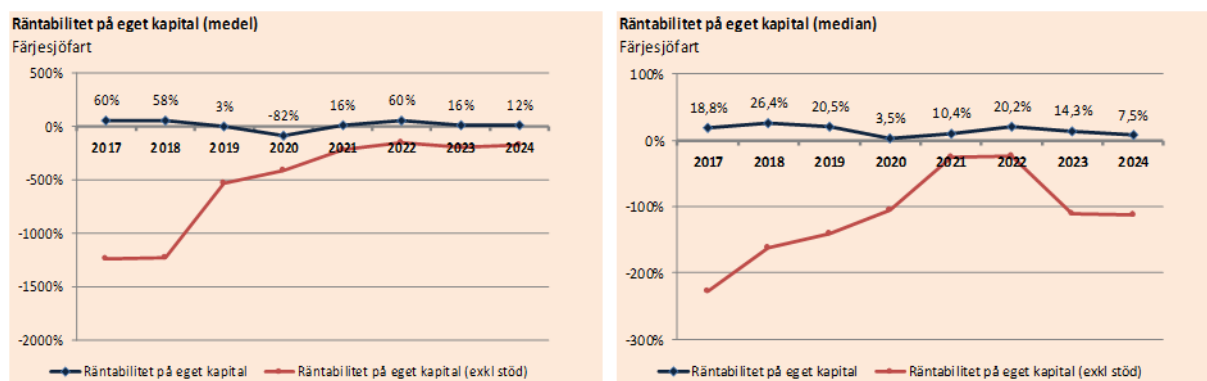
Figur 50. Vinstmarginal 2023 inkl. och exkl. sjöfartsstöd, färjesjöfart.

Av företagen i segmentet för färjesjöfart inklusive sjöfartsstöd har en mycket hög andel av företagen en positiv vinstmarginal under åren 2023 och 2024. Andelen med negativ vinstmarginal ökar dock mellan 2023 och 2024 från 13% till 25%. Utan sjöfartsstöd har 75% av företagen en negativ vinstmarginal både 2023 och 2024. I Tabell 21 nedan visas förändringar i klassificering av nivå under tidsperioden 2017–2024. Vi kan konstatera att flera av rederierna i segmentet är beroende av sjöfartsstöd för sina vinstmarginaler.

Tabell 21. Vinstmarginal 2017-2024, färjesjöfart.

Vinstmarginal			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Inkl. stöd	Stark	> 5%	33%	33%	50%	29%	57%	57%	50%	38%
	Svag	0-5%	67%	67%	38%	29%	29%	43%	38%	38%
	Negativ	< 0%	0%	0%	13%	43%	14%	0%	13%	25%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	33%	33%	25%	0%	0%	43%	25%	25%
	Svag	0-5%	0%	0%	0%	14%	29%	0%	0%	0%
	Negativ	< 0%	67%	67%	75%	86%	71%	57%	75%	75%

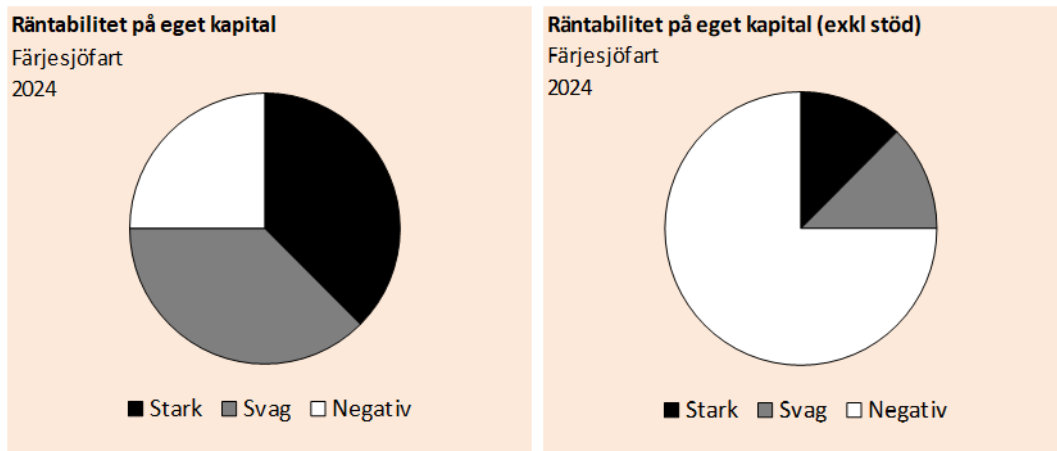
I Figur 51 nedan visas lönsamheten mätt som räntabilitet på eget kapital i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) inklusive och exklusive sjöfartsstöd. Observera att skalorna för medel- och medianvärde skiljer sig åt kraftigt. En anledning till att medel- och medianvärde skiljer sig kraftigt åt är att enstaka företag har en mycket negativ räntabilitet på eget kapital utan stöd, vilket påverkar medelvärdet starkare än medianvärdet.



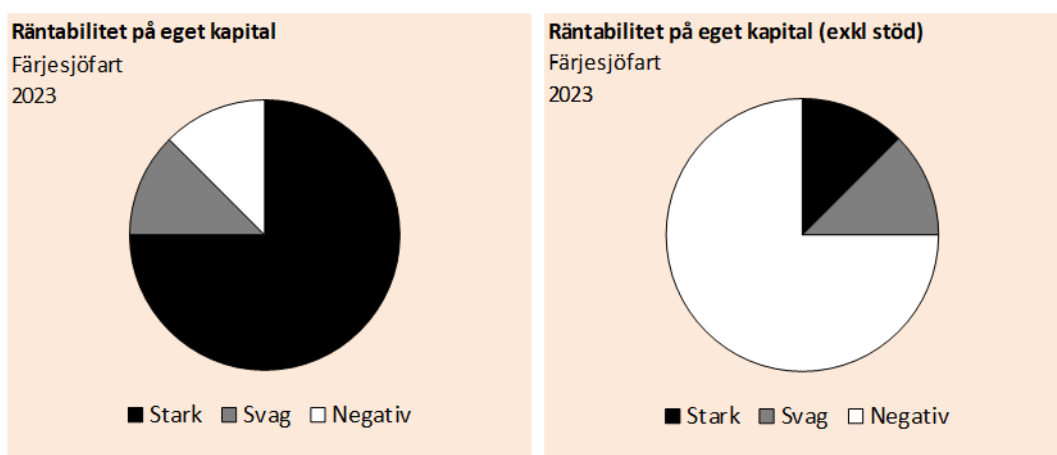
Figur 51. Räntabilitet på eget kapital 2017-2024, färjesjöfart.

Utvecklingen 2017-2024: Räntabiliteten på eget kapital inom segmentet färjesjöfart har legat relativt stabil över tid, med undantag för 2020, både sett till medel- och medianvärde. Om sjöfartsstödet exkluderas blir räntabilitetens medelvärde och median klart sämre och starkt negativa samtliga år. Under 2024 och 2023 har räntabiliteten på eget kapital minskat något jämfört med åren innan.

I Figur 52 och Figur 53 nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på räntabiliteten på eget kapital inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd.



Figur 52. Räntabilitet på eget kapital 2024 inkl. och exkl. sjöfartsstöd, färjesjöfart.



Figur 53. Räntabilitet på eget kapital 2023 inkl. och exkl. sjöfartsstöd, färjesjöfart.

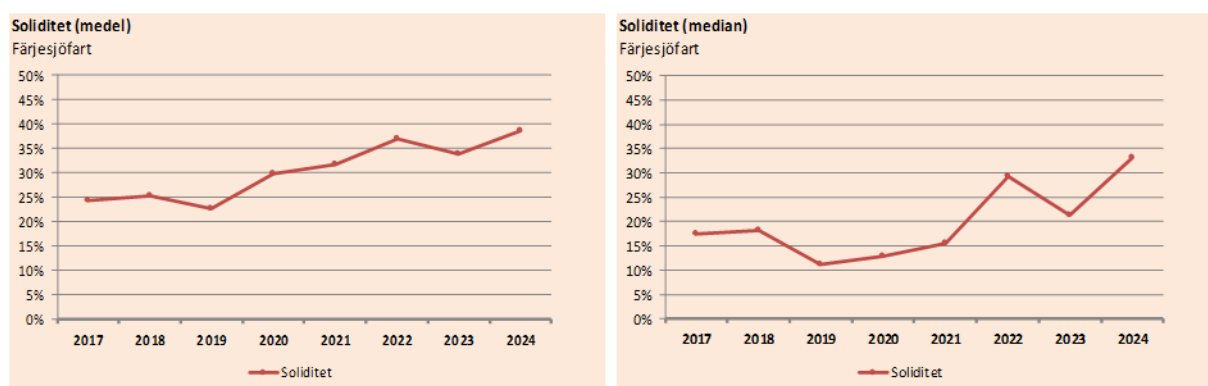
2023 har en hög andel (75%) av företagen inom segmentet en räntabilitet på eget kapital som bedöms som hög, medan denna andel minskar något till 2024 då andelen är 38%. En något lägre andel (13%) av företagen har negativ räntabilitet 2023 jämfört med 2024 (25%). Utan sjöfartsstödet har 75% av företagen en negativ räntabilitet på eget kapital både 2024 och 2023. I Tabell 22 nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2017–2024 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 22. Räntabilitet på eget kapital 2017-2024, färjesjöfart.

Räntabilitet på eget kapital			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Inkl. stöd	Stark	> 10 %	83%	67%	63%	29%	57%	71%	75%	38%
	Svag	0-10%	17%	33%	25%	29%	29%	29%	13%	38%
	Negativ	< 0%	0%	0%	13%	43%	14%	0%	13%	25%
Exkl. stöd	Stark	> 10%	33%	17%	13%	0%	14%	29%	13%	13%
	Svag	0-10%	0%	17%	13%	14%	14%	14%	13%	13%
	Negativ	< 0%	67%	67%	75%	86%	71%	57%	75%	75%

5.5.2 Färjesjöfart – Soliditet

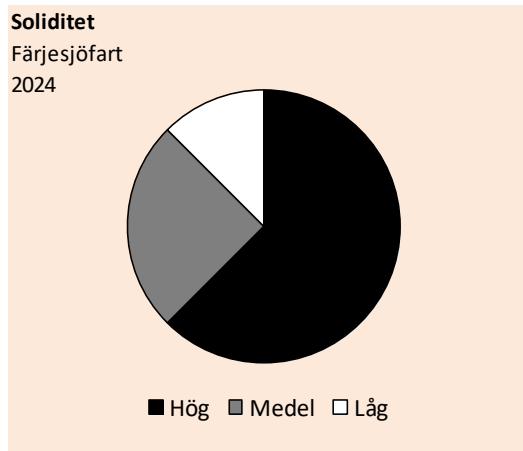
I Figur 54 nedan visas nyckeltalet soliditet i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) för företagen som klassificerats som färjesjöfart.



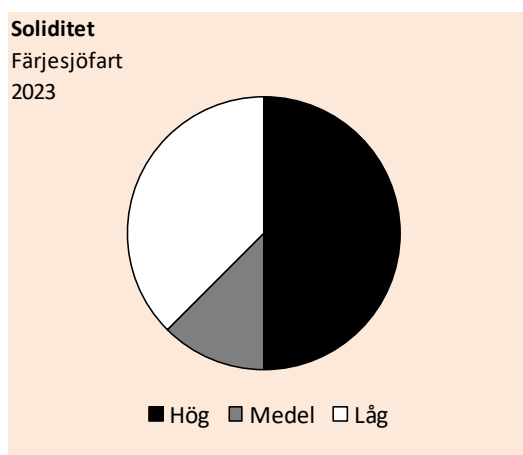
Figur 54. Soliditet 2017-2024, färjesjöfart.

Utvecklingen 2017-2024: Såväl medel- som medianvärdet för soliditeten i segmentet ökar över perioden. Från 2022 till 2023 minskar soliditeten något följt av en uppgång 2024.

I Figur 55 och Figur 56 nedan visas soliditet i segmentet utifrån klassificeringen av nivån för 2024 och 2023.



Figur 55. Soliditet 2024, färjesjöfart.



Figur 56. Soliditet 2023, färjesjöfart.

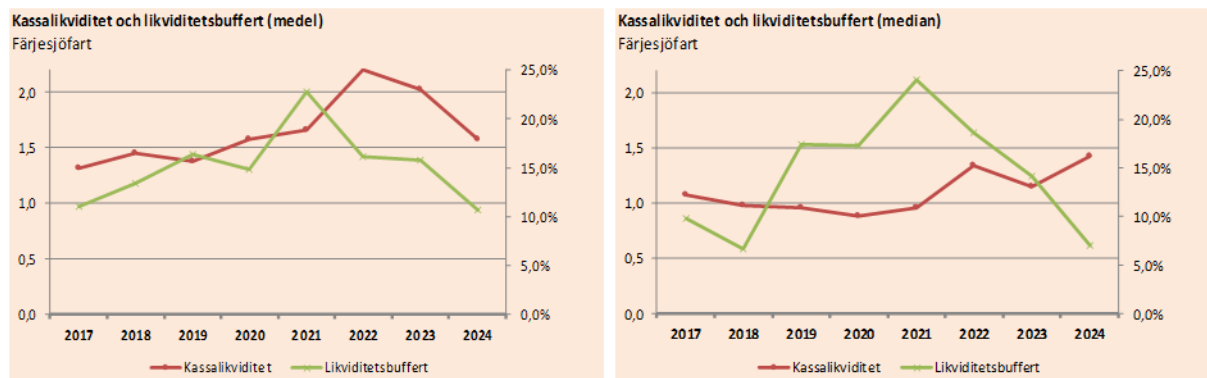
Av företagen ligger 63% på en hög soliditet 2024 medan 50% ligger på en hög nivå 2023. Andelen företag som ligger på en låg nivå är högre (38%) 2023 än 2024 då endast 13% av företagen ligger på en låg nivå. Sett över hela perioden ökar nivån på soliditeten även om det varierar mellan år. För en redogörelse av utvecklingen över tid, se Tabell 23 nedan.

Tabell 23. Soliditet 2017-2024, färjesjöfart.

			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Soliditet	Hög	> 25%	33%	50%	38%	43%	43%	57%	50%	63%
	Medel	15-25%	17%	0%	0%	0%	14%	14%	13%	25%
	Låg	< 15%	50%	50%	63%	57%	43%	29%	38%	13%

5.5.3 Färjesjöfart – Likviditet

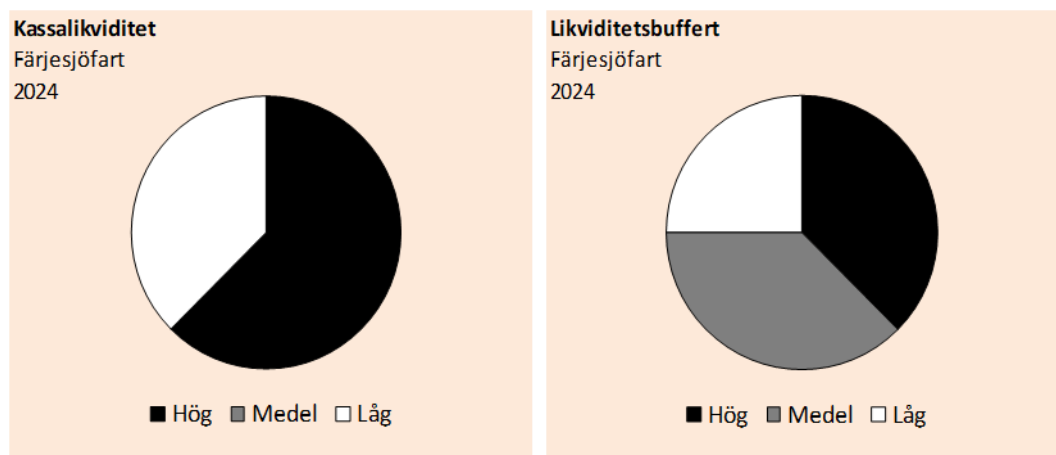
I Figur 58 nedan visas likviditetsmåttet kassalikviditet samt likviditetsbuffert i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) för perioden 2017–2024.



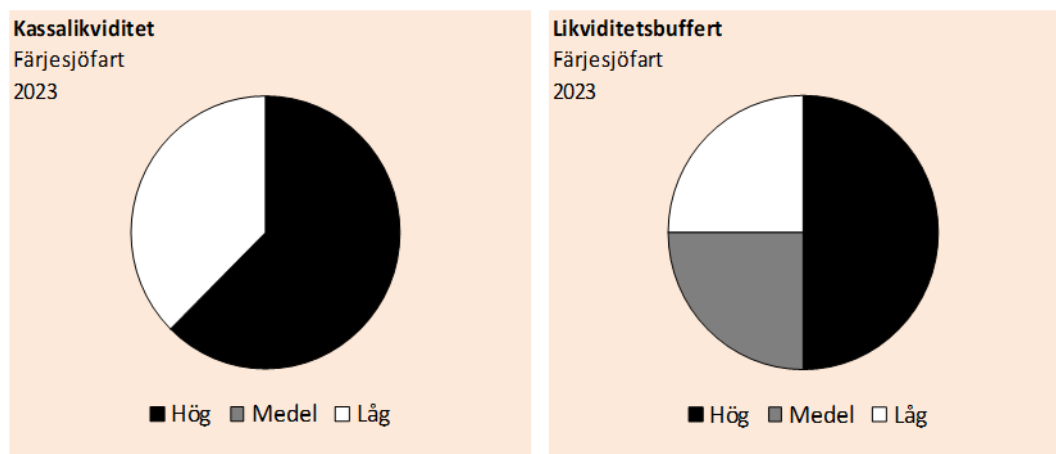
Figur 57. Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017-2024, färjesjöfart.

Utvecklingen 2017-2024: Kassalikviditeten för segmentet färjesjöfart ökar något över perioden, både som medel- och medianvärde. Som medelvärde har dock kassalikviditeten minskat under utredningsåren 2024 och 2023, sett till föregående år. Som medianvärde minskade kassalikviditeten 2023 men ökade igen 2024. Likviditetsbuffertens medel- och medianvärde har varierat över åren och efter en tydlig uppgång i början av perioden har likviditetsbufferten minskat kraftigt sedan 2021.

I Figur 58 och Figur 59 nedan visas kassalikviditet och likviditetsbuffert i segmentet utifrån klassificeringen av nivån.



Figur 58. Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2024, färjesjöfart.



Figur 59. Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2023, färjesjöfart.

Majoriteten av företagen (63%) hade en kassalikviditet som är hög, både 2024 och 2023. Övriga företag hade låg kassalikviditet de båda åren.

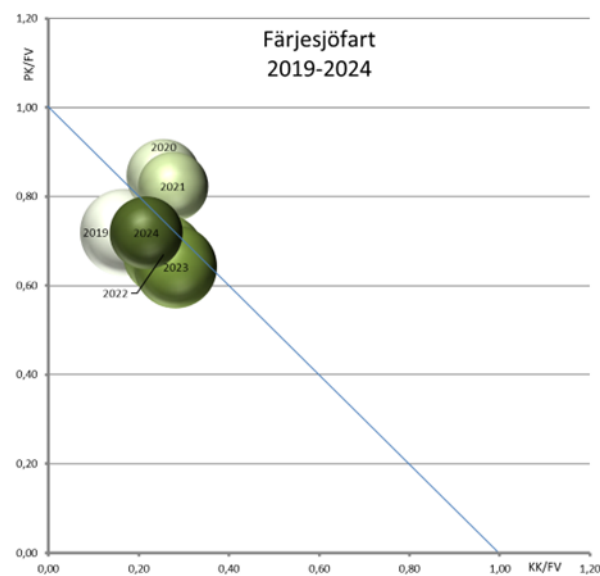
Sett till likviditetsbuffert har 50% 2023 och 38% 2024 hög nivå. Andelen med låg likviditetsbuffert ligger konstant mellan åren på 25%. I Tabell 24 nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de två likviditetsmått under tidsperioden 2017–2024.

Tabell 24. Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2017-2024, färjesjöfart.

			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	50%	33%	38%	43%	29%	57%	63%	63%
	Medel	0,8-1,1	17%	33%	25%	29%	43%	14%	0%	0%
	Låg	< 0,8	33%	33%	38%	29%	29%	29%	38%	38%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	50%	33%	63%	57%	71%	57%	50%	38%
	Medel	5-10 %	17%	33%	0%	0%	0%	14%	25%	38%
	Låg	< 5 %	33%	33%	38%	43%	29%	29%	25%	25%

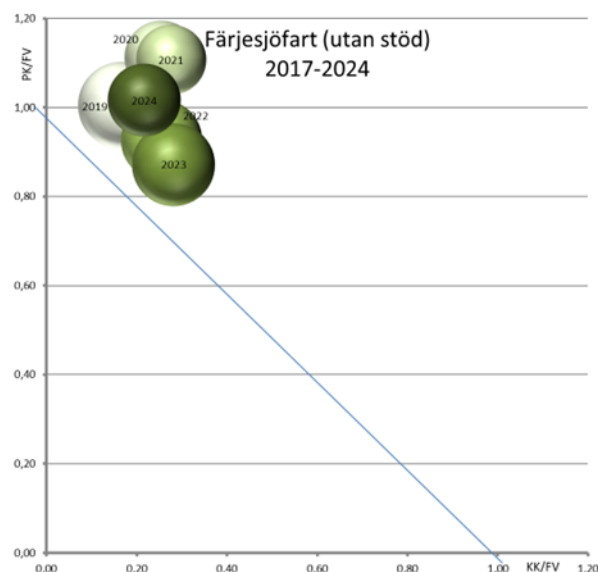
5.5.4 Färjesjöfart – Ekonomisk effektivitet

Nedan presenteras Simpler-diagram som uttrycker den ekonomiska effektiviteten i termer av personaleffektivitet och kapitaleffektivitet i bubbeldiagram. Storleken på bubblorna representerar förädlingsvärdet för respektive år.



Färjesjöfart	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Förädlingsvärde	2 289 262	2 150 537	2 269 371	1 621 654	1 466 087	1 972 330	2 066 734	1 589 537
Omsättning	4 379 545	4 456 127	4 660 701	3 442 871	3 480 559	4 384 922	4 018 151	2 684 605
Personalkostnad	1 493 670	1 555 486	1 633 364	1 373 384	1 205 535	1 320 618	1 327 048	1 141 360
Kapitalkostnad	370 354	388 786	376 907	412 377	405 137	503 517	581 994	344 139
Personaleffektivitet	0,65	0,72	0,72	0,85	0,82	0,67	0,64	0,72
Kapitaleffektivitet	0,16	0,18	0,17	0,25	0,28	0,26	0,28	0,22
Simpler-index	0,81	0,90	0,89	1,10	1,10	0,92	0,92	0,93
Antal anställda	3 283	3 039	3 284	2 505	2 259	2 392	2 200	2 083
Antal företag	6	6	8	7	7	7	8	8

Figur 60. Ekonomisk effektivitet 2017-2024 med stöd, färjesjöfart. Förädlingsvärde, omsättning, personalkostnad och kapitalkostnad uttrycks i tkr.



Färjesjöfart (u stöd)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Förädlingsvärde	2 289 262	2 150 537	2 269 371	1 621 654	1 466 087	1 972 330	2 066 734	1 589 537
Omsättning	4 379 545	4 456 127	4 660 701	3 442 871	3 480 559	4 384 922	4 018 151	2 694 605
Personalkostnad	2 104 115	2 171 246	2 280 316	1 804 494	1 622 944	1 828 512	1 801 543	1 615 316
Kapitalkostnad	370 354	388 786	376 907	412 377	405 137	503 517	581 994	344 139
Personaleffektivitet	0,92	1,01	1,00	1,11	1,11	0,93	0,87	1,02
Kapitaleffektivitet	0,16	0,18	0,17	0,25	0,28	0,26	0,28	0,22
Simpler-index	1,08	1,19	1,17	1,37	1,38	1,18	1,15	1,23
Antal anställda	3 283	3 039	3 284	2 505	2 259	2 392	2 200	2 083
Antal företag	6	6	8	7	7	7	8	8

Figur 61. Ekonomisk effektivitet 2017-2024 utan stöd, färjesjöfart. Förädlingsvärde, omsättning, personalkostnad och kapitalkostnad uttrycks i tkr.

Den ekonomiska effektiviteten ligger ganska nära genomsnittet för det svenska näringslivet för samtliga år, med sjöfartsstödet inräknat. Vissa år är effektiviteten något högre än genomsnittet och vissa år något lägre. Under pandemiåren 2020 och 2021 har effektiviteten varit lägre än genomsnittet. Under utredningsåren 2024 och 2023 har effektiviteten varit högre än genomsnittet, dvs. under 1,0. Utan sjöfartsstödet är effektivitetsvärdet betydligt sämre och effektiviteten är lägre än genomsnittet för det svenska näringslivet för samtliga år.

Sammantaget för färjesjöfart ser vi att lönsamheten inom segmentet håller sig relativt stabil över perioden 2017-2024, både sett till vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital. 2020 påverkades färjesjöfartens vinstmarginal negativt av pandemin. Utvecklingen för utredningsåren har varit negativ jämfört med åren innan. Om sjöfartsstödet exkluderas blir båda lönsamhetsmåttens medelvärde och median mycket sämre och negativa. Soliditeten har ökat över tid även om det för 2023 skedde en minskning av soliditeten jämfört med året innan.

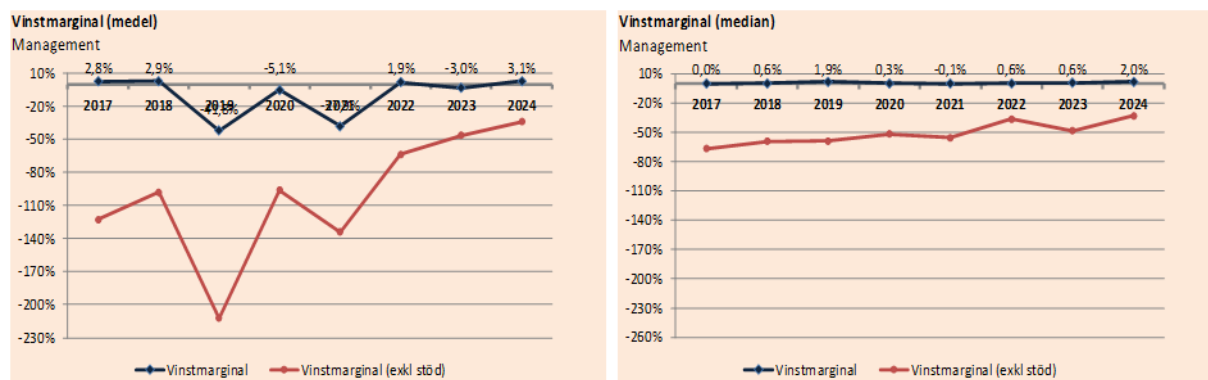
Kassalikviditeten för segmentet ökar över tid medan likviditetsbufferten varierar kraftigt med en tydlig uppgång i början av perioden, följt av en tydlig nedgång. Den ekonomiska effektiviteten ligger nära genomsnittet för det svenska näringslivet men blir betydligt sämre utan sjöfartsstöd. Sjöfartsstödet har en viktig påverkan på segmentets ekonomiska effektivitet och övriga nyckeltal.

5.6 Management

I segmentet management ingår 9 företag 2023 och 8 företag 2024. Mellan åren försvinner två företag som ej längre erhåller stöd medan ett bolag Skaw Crewing AB tillkommer. En del variationer mellan åren kan bero på vilka företag som är med det aktuella året, vilket gör jämförelser mellan år utmanande.

5.6.1 Management – Lönsamhet

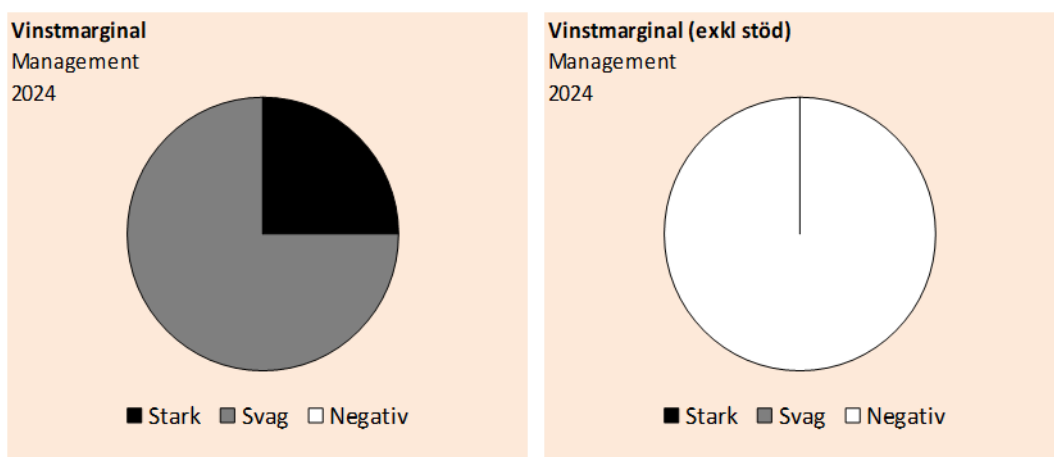
Lönsamhet mätt som vinstmarginal för företag inom segmentet management redovisas i Figur 62 nedan i form av medelvärden (vänster) och medianvärden (höger) för perioden 2017–2024.



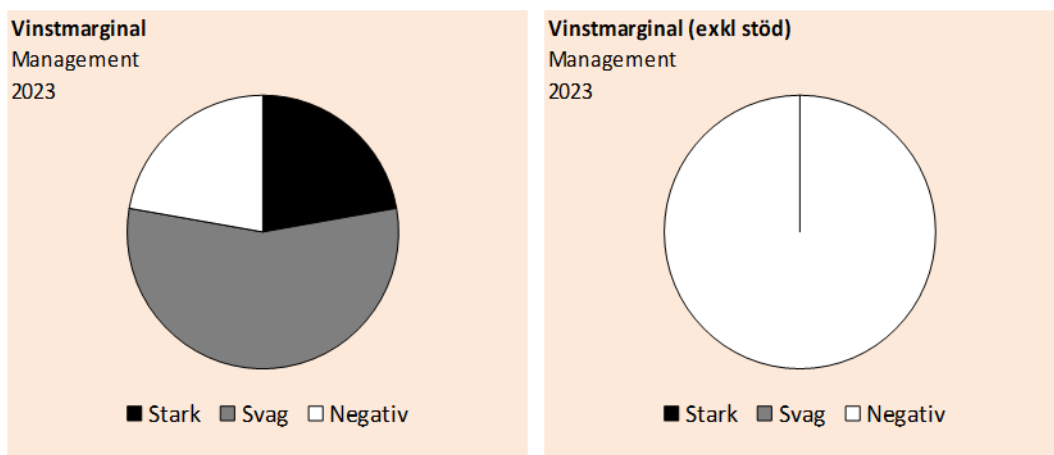
Figur 62. Vinstmarginal 2017-2024, management.

Utvecklingen 2017–2024: Över perioden varierar vinstmarginalen (sett som medelvärde) inom segmentet kraftigt från att vara svagt positiv till kraftigt negativ 2019 och 2021, med sjöfartsstödet inräknat. Medianvärdet är svagt positivt över perioden. Det finns ingen tydlig trend i utvecklingen av vinstmarginalen över tid inom segmentet. Sett som medelvärde ökade vinstmarginalen något under utredningsåren 2024 och 2023 jämfört med året innan. Medianvärdet har en svagt positiv trend över perioden.

Om sjöfartsstödet exkluderas blir vinstmarginalens medelvärde och median tydligt sämre och kraftigt negativa. 2019 var det ett enskilt bolag (Nordic HSC Crewing) som redovisade ett mycket negativt resultat och drog ned medelvärdet. Detta företag är sedan dess inte med. I Figur 63 och Figur 64 nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på vinstmarginalen inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd för perioden 2024 och 2023.



Figur 63. Vinstmarginal 2024 inkl. och exkl. sjöfartsstöd, management.



Figur 64. Vinstmarginal 2023 inkl. och exkl. sjöfartsstöd, management.

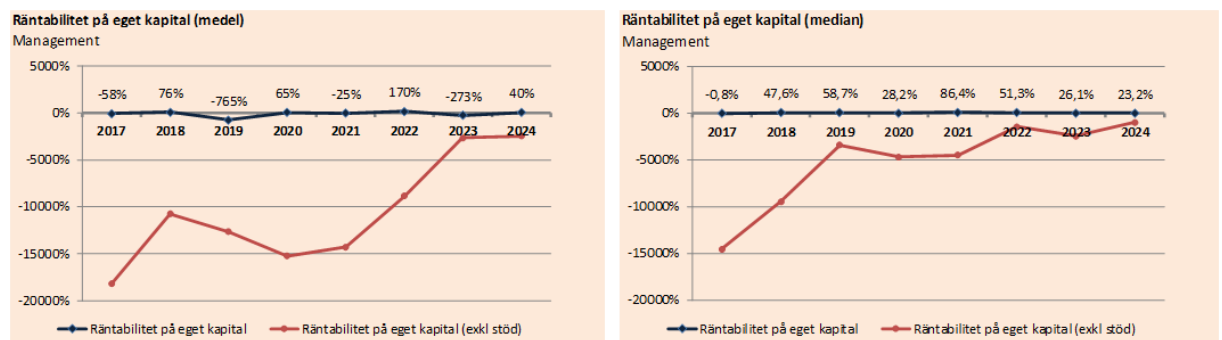
Vinstmarginalen för företagen inom management fördelar sig så att en majoritet av företagen har svag vinstmarginal båda åren. År 2024 har inget företag negativ vinstmarginal medan 22% av företagen har negativ vinstmarginal år 2023. När sjöfartsstödet exkluderas får alla företag en negativ vinstmarginal både 2024 och 2023. I Tabell 25 nedan visas

förändringar i klassificering av nivån på vinstmarginalen under tidsperioden 2017–2024.

Tabell 25. Vinstmarginal 2017-2024, management.

Vinstmarginal			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Inkl. stöd	Stark	> 5%	14%	25%	33%	0%	20%	13%	22%	25%
	Svag	0-5%	29%	75%	50%	60%	20%	63%	56%	75%
	Negativ	< 0%	57%	0%	17%	40%	60%	25%	22%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-5%	14%	0%	0%	0%	0%	13%	0%	0%
	Negativ	< 0%	86%	100%	100%	100%	100%	88%	100%	100%

I Figur 65 nedan visas räntabilitet på eget kapital i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) inklusive och exklusive sjöfartsstöd för perioden 2017–2024.

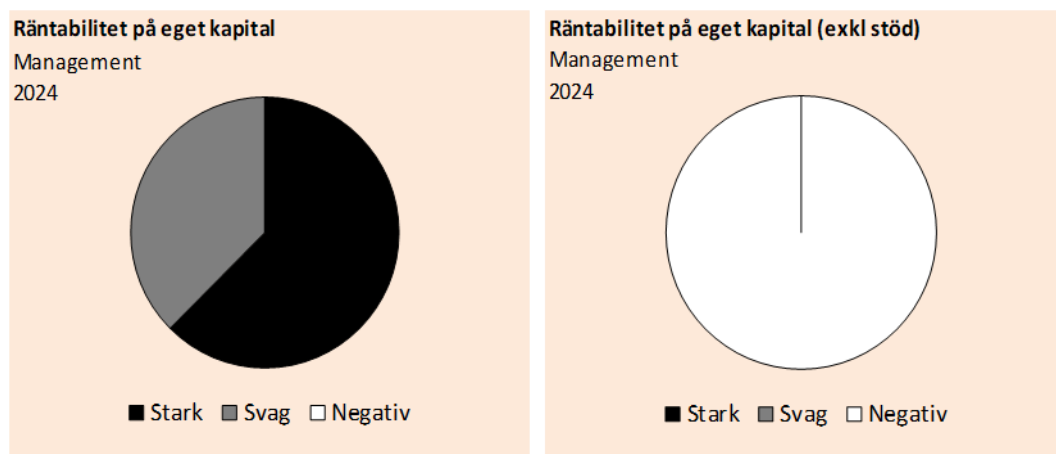


Figur 65. Räntabilitet på eget kapital 2017-2024, management.

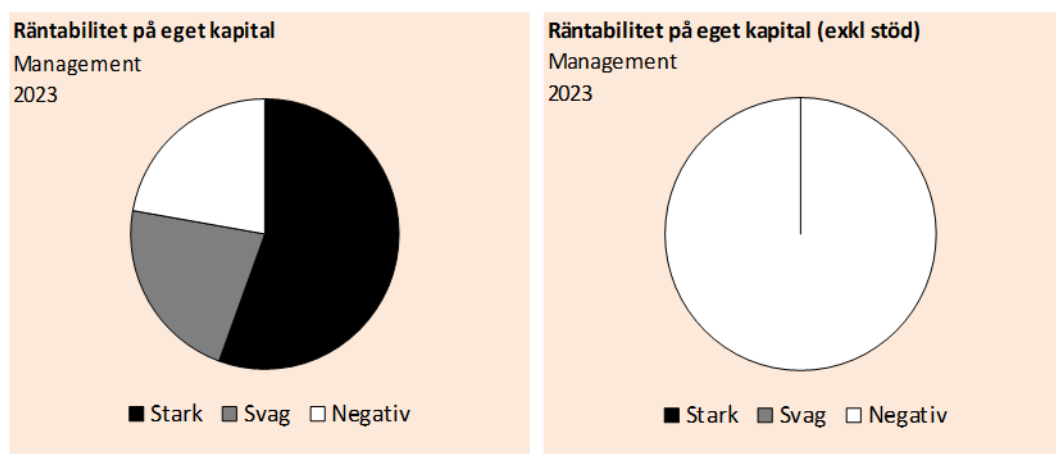
Utvecklingen 2017–2024: För perioden varierar räntabiliteten på eget kapital stort mellan år, särskilt sett som medelvärde. Medianvärdet är mer stabilt och för de flesta åren positivt. Det finns ingen tydlig trend över perioden, varken i medel eller medianvärde. 2023 är medelvärdet starkt negativt efter ett starkt år 2022. År 2024 återhämtar sig medelvärdet till positiva nivåer igen. Om sjöfartsstödet exkluderas blir räntabilitetens medelvärde och median extremt negativa, och även medianen blir tydligt negativ även om vi kan se en förbättring mot slutet av perioden.

Över lag säger varken medelvärde eller median särskilt mycket om räntabiliteten hos de enskilda managementföretagen. Räntabiliteten skiljer sig hundratals procent mellan de olika företagen. Det är utmanande att mäta räntabiliteten hos ett managementbolag, eftersom ett nyckeltal med ett mycket litet kapital i nämnaren kan ge en orimligt hög procentsiffra.

I Figur 66 och Figur 67 nedan visas andelen företag i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på räntabiliteten på eget kapital inklusive (vänster) och exklusive (höger) sjöfartsstöd för 2024 och 2023.



Figur 66. Räntabilitet på eget kapital 2024 inkl. och exkl. sjöfartsstöd, management.



Figur 67. Räntabilitet på eget kapital 2023 inkl. och exkl. sjöfartsstöd, management.

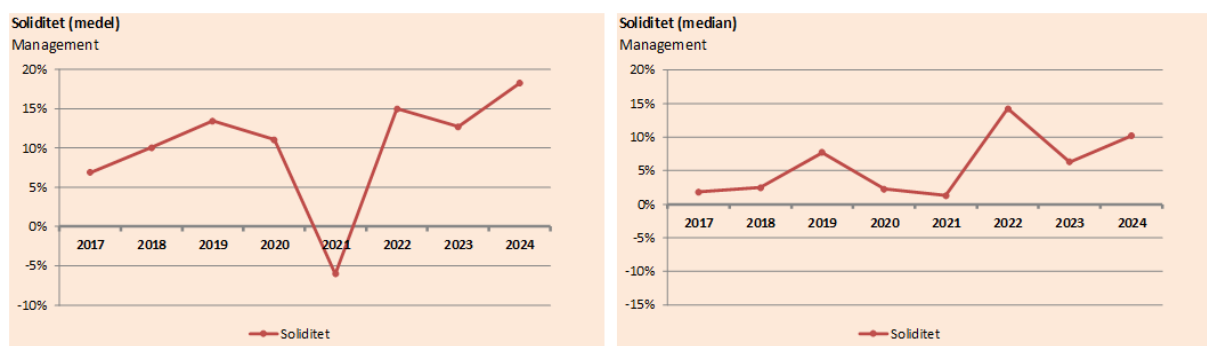
När nivån på räntabilitet på eget kapital klassificeras i managementsegmentet har en majoritet av företagen en stark nivå båda åren. 2024 visar övriga företag en svag räntabilitet på eget kapital medan det 2023 är lika många företag som visar svag som negativ räntabilitet på eget kapital. Om sjöfartsstödet exkluderas visar samtliga företag en negativ räntabilitet på eget kapital båda åren. I Tabell 26 nedan visas andelen företag som klassificerats i respektive nivå under perioden 2017–2024 inklusive och exklusive sjöfartsstöd.

Tabell 26. Räntabilitet på eget kapital 2017-2024, management.

Räntabilitet på totalt kapital			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Inkl. stöd	Stark	> 7%	14%	13%	17%	0%	20%	38%	22%	50%
	Svag	0-7%	43%	88%	50%	60%	20%	38%	56%	50%
	Negativ	< 0%	43%	0%	33%	40%	60%	25%	22%	0%
Exkl. stöd	Stark	> 7%	14%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Svag	0-7%	0%	0%	0%	0%	0%	13%	0%	0%
	Negativ	< 0%	86%	100%	100%	100%	100%	88%	100%	100%

5.6.2 Management – Soliditet

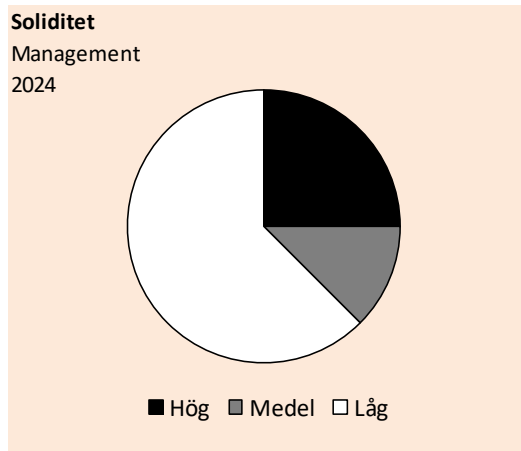
I Figur 68 nedan visas nyckeltalet soliditet i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) för företagen i segmentet för management för perioden 2017–2024.



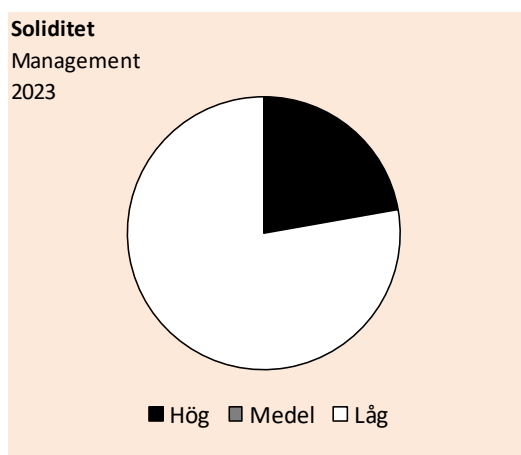
Figur 68. Soliditet 2017-2024, management.

Utvecklingen 2017–2024: Soliditeten för managementföretagen varierar mycket över perioden både sett till medel- och medianvärde. Den generella trenden är en ökad soliditet i segmentet även om det skiljer mycket mellan år. För utredningsåren kan vi se såväl i medel- som medianvärde att soliditeten minskar något 2023 för att sedan öka igen 2024. Nivåerna på soliditet är generellt låga i segmentet.

I Figur 69 och Figur 70 nedan visas soliditet i segmentet utifrån klassificeringen av nivån för 2024 och 2023.



Figur 69. Soliditet 2024, management.



Figur 70. Soliditet 2023, management.

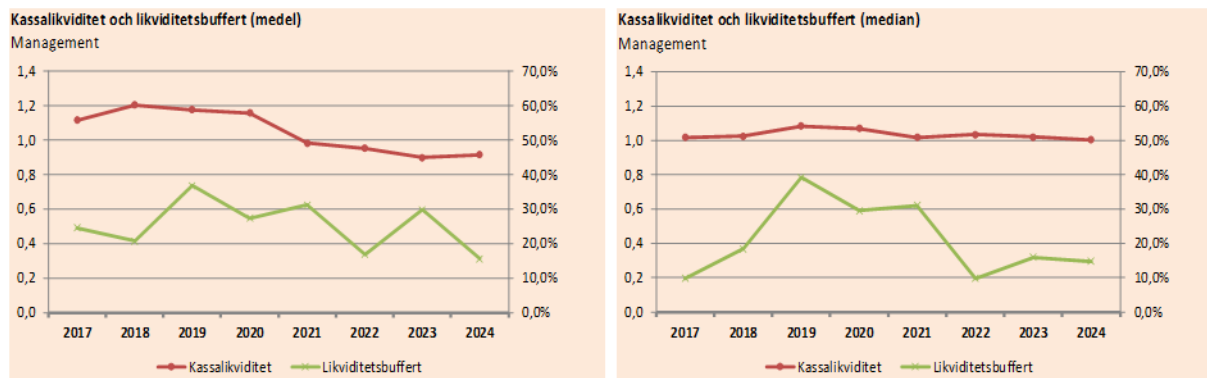
Som konstaterats är soliditeten generellt sett låg i segmentet. 2023 uppvisar 22% av företagen en hög soliditet och resten (78%) en låg soliditet. 2024 uppvisar 25% av företagen en hög soliditet medan 63% uppvisar en låg soliditet. I Tabell 27 redovisas klassificeringen av soliditeten för samtliga år under perioden 2017–2024.

Tabell 27. Soliditet 2017-2024, management.

		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Soliditet	Hög	> 25%	14%	13%	29%	17%	0%	22%	25%
	Medel	15-25%	0%	0%	0%	0%	22%	0%	13%
	Låg	< 15%	86%	88%	71%	83%	100%	56%	63%

5.6.3 Management – Likviditet

I Figur 71 nedan visas likviditetsmåttet kassalikviditet samt likviditetsbuffert i form av medel- (vänster) och medianvärden (höger) för perioden 2017–2024.

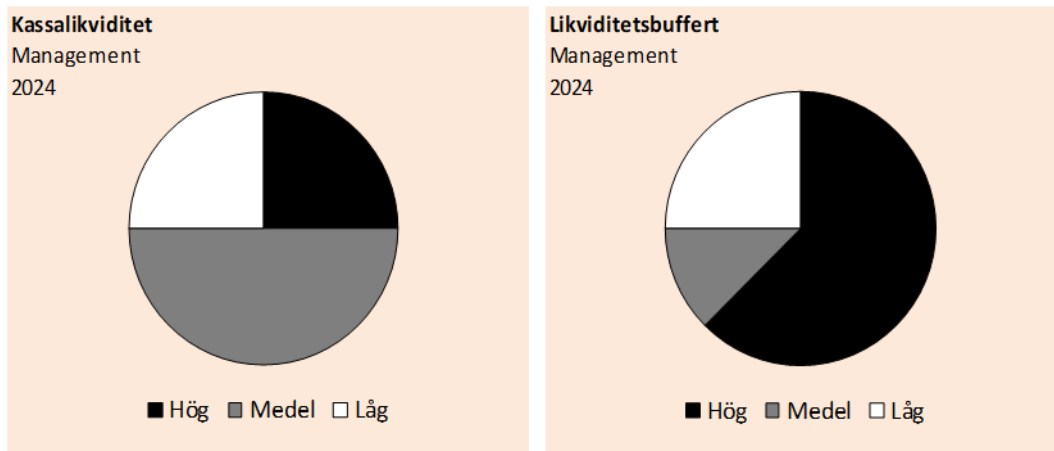


Figur 71. Kassalikviditet (vänster axel) och likviditetsbuffert (höger axel) 2017–2024, management.

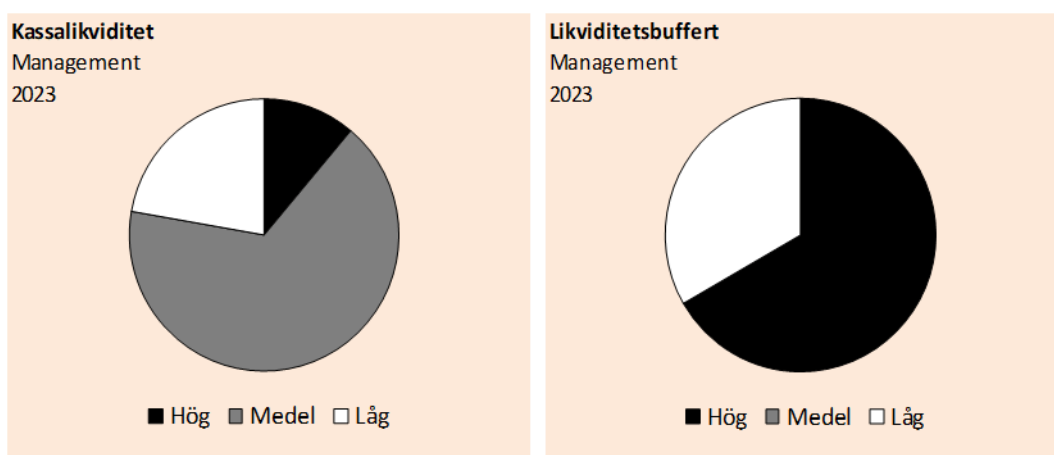
Utvecklingen 2017–2024: Över perioden kan vi se en svagt negativ trend i kassalikviditeten över tid, både sett till medel- och medianvärde. 2024 ökade kassalikviditeten något jämfört med året innan sett till medelvärde.

Likviditetsbufferten varierar ganska kraftigt mellan åren med en svagt negativ trend. 2023 ökade likviditetsbufferten för att sedan minska igen 2024.

I Figur 72 och Figur 73 nedan visas kassalikviditet (vänster) och likviditetsbuffert (höger) i segmentet utifrån klassificeringen av nivån på de finansiella nyckeltalen för 2024 och 2023.



Figur 72. Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2024, management.



Figur 73. Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2023, management.

En majoritet av managementföretagen ligger både 2024 och 2023 på en nivå för kassalikviditeten som klassificeras som medel. Omkring en fjärdedel av företagen klassas som låg båda åren. Andelen med hög kassalikviditet ökar något från 11% till 25% mellan 2023 och 2024.

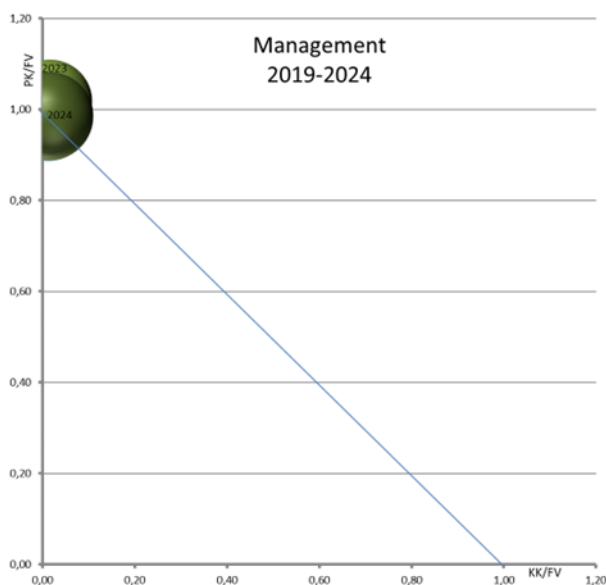
Beträffande likviditetsbufferten har en majoritet av företagen en nivå som klassificeras som hög. Mellan 2023 och 2024 minskar andelen som har låg likviditetsbuffert något från 33% till 25%. I Tabell 28 nedan visas förändringar i klassificering av nivån för de tre likviditetsmåten under tidsperioden 2017–2024.

Tabell 28. Kassalikviditet och likviditetsbuffert 2017-2024, management.

			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kassalikviditet	Hög	> 1,1	14%	25%	33%	40%	0%	25%	11%	25%
	Medel	0,8-1,1	86%	75%	67%	60%	80%	50%	67%	50%
	Låg	< 0,8	0%	0%	0%	0%	20%	25%	22%	25%
Likviditetsbuffert	Hög	> 10%	43%	50%	67%	80%	80%	38%	67%	63%
	Medel	5-10 %	14%	0%	0%	0%	0%	13%	0%	13%
	Låg	< 5 %	43%	50%	33%	20%	20%	50%	33%	25%

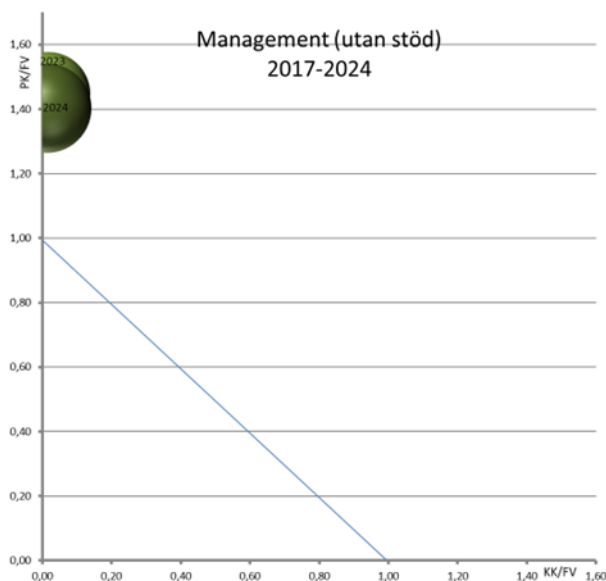
5.6.4 Management – Ekonomisk effektivitet

Nedan presenteras Simpler-diagram som uttrycker den ekonomiska effektiviteten i termer av personaleffektivitet och kapitaleffektivitet i bubbeldiagram. Storleken på bubblorna representerar förädlingsvärdet för respektive år.



Management	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Förädlingsvärde	279 521	282 979	417 191	443 937	467 823	526 406	516 990	581 449
Omsättning	310 896	318 485	466 764	480 962	496 264	716 902	667 101	717 599
Personalkostnad	273 193	277 733	414 138	442 810	459 589	515 432	526 179	572 712
Kapitalkostnad	1 383	1 787	892	816	654	6 409	8 474	8 071
Personaleffektivitet	0,98	0,98	0,99	1,00	0,98	0,98	1,02	0,98
Kapitaleffektivitet	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,01	0,02	0,01
Simpler-index	0,98	0,99	0,99	1,00	0,98	0,99	1,03	1,00
Antal anställda	598	317	678	767	747	810	710	748
Antal företag	7	8	7	6	6	9	9	8

Figur 74. Ekonomisk effektivitet 2017-2024 med stöd, management. Förädlingsvärde, omsättning, personalkostnad och kapitalkostnad uttrycks i tkr.



Management (u stöd)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Förädlingsvärde	279 521	282 979	417 191	443 937	467 823	526 406	516 990	581 449
Omsättning	310 896	318 485	466 764	480 962	496 264	716 902	667 101	717 599
Personalkostnad	428 469	413 824	599 796	645 032	674 480	745 878	747 678	815 426
Kapitalkostnad	1 383	1 787	892	816	654	6 409	8 474	8 071
Personaleffektivitet	1,53	1,46	1,44	1,45	1,44	1,42	1,45	1,40
Kapitaleffektivitet	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,01	0,02	0,01
Simpler-index	1,54	1,47	1,44	1,45	1,44	1,43	1,46	1,42
Antal anställda	598	317	678	767	747	810	710	748
Antal företag	7	8	7	6	6	9	9	8

Figur 75. Ekonomisk effektivitet 2017-2024 utan stöd, management.

I segmentet management är den ekonomiska effektiviteten för de varje år ingående företagen likartad under 2017–2024. Med sjöfartsstödet visar samtliga år en god effektivitet (index omkring 1,0) medan den ekonomiska effektiviteten ser svag ut utan stöd. Managementsegmentet är mycket personalintensivt och därför ligger punkterna långt till vänster i diagrammet.

Sammantaget för management ser vi över perioden 2017–2024 att segmentet har en ganska svag lönsamhet både sett till vinstmarginal och räntabilitet på eget kapital som tenderar att variera mycket mellan olika år. Enskilda företag bidrar till att räntabiliteten på eget kapital, sett som medelvärde, påverkas starkt mellan år. Lönsamhetsnyckeltalen blir dramatiskt sämre om sjöfartsstödet exkluderas. Soliditeten ökar generellt över tid men varierar mellan åren. En stor andel av företagens soliditetsnivåer klassificeras som låga inom segmentet. Kassalikviditeten och likviditetsbufferten för managementsegmentet har en svagt negativ trend över perioden där likviditetsbufferten varierar mycket mellan åren. Den ekonomiska effektiviteten är ganska god med sjöfartsstöd och svag utan stödet. Managementföretagen är personalintensiva och därmed

beroende av god personaleffektivitet, dvs. att förädlingsvärdet täcker personalkostnaderna.

6 Kommentar till resultat

Analysen för 2023 och 2024 visar tydligt att sjöfartsstödet har stor påverkan på rederiernas finansiella ställning, men resultaten behöver tolkas med försiktighet. Som i tidigare rapporter är antalet företag i varje segment begränsat, vilket gör att enskilda bolag kan få stort genomslag på medelvärden och procentuella fördelningar. Detta gäller särskilt nyckeltal som är kvoter, där små nämnare kan ge kraftiga utslag. Medianvärden ger ofta en mer robust bild, men även dessa påverkas av segmentens storlek.

Beräkningarna bygger på antagandet att sjöfartsstödet kan isoleras genom att justera personalkostnaderna med stödbeloppet. Det är en förenkling av mer komplexa samband, eftersom stödet kan påverka företagens strategiska beslut på längre sikt, exempelvis investeringar och bemanning. Analysen visar den direkta effekten på nyckeltal, men inte de indirekta effekterna.

En annan metodfråga gäller medelvärdesbildningen. I denna rapport har vi, liksom tidigare, valt att inte vikta medelvärden efter företagets storlek. Det innebär att små företag påverkar lika mycket som stora, vilket kan ge en skev bild av segmentet. Ett alternativ hade varit att beräkna aggregerade värden som om hela segmentet vore ett bolag, men då riskerar små företag att försvinna i analysen. Båda metoderna har sina svagheter.

Det är också viktigt att notera att jämförelser mellan år påverkas av att företagsurvalet inte är identiskt. Även om skillnaderna är små kan de påverka nyckeltalen, särskilt i segment med få företag. Förändringar i koncernstrukturer mellan åren och brutna räkenskapsår är ytterligare faktorer som kan påverka jämförbarheten.

Slutligen bör resultaten ses i ljuset av segmentens olika karaktär. Kapitalintensiva verksamheter som diversifierade rederier har helt andra förutsättningar än personalintensiva segment som management. Detta gör att nyckeltal som räntabilitet och likviditet inte alltid är jämförbara mellan segmenten. Nyckeltal med kapital i nämnaren kan skapa en orimligt hög procentsiffra för ett personalintensivt segment. Ekonomisk effektivitet är ett mer neutralt mått, men även här påverkar företagets struktur och storlek.

Rapporten ger en tydlig bild av sjöfartsstödet betydelse, men den visar också att stödet är en förutsättning för lönsamhet i stora delar av näringen. Utan stödet skulle flera segment ha svårt att uppnå positiva nyckeltal. Det är en viktig slutsats, men den bör tolkas tillsammans med metodens begränsningar och den osäkerhet som följer av små urval och strukturella skillnader.

7 Kommentar till utvecklingen på makronivå 2023 och 2024

Den finansiella utvecklingen hos rederierna som har fått sjöfartsstöd sker i en kontext där flera faktorer har påverkat deras marknads- och konkurrensförutsättningar under 2023 och 2024. Bland sådana faktorer finns konjunkturläget, den geopolitiska situationen, ändrade handelsmönster, utvecklingen av råvarupriser och nya regleringar som kan påverka rederiernas intäktsmöjligheter och sjöfartens kostnader. För att ge en bakgrund till den finansiella analysen beskriver vi nedan de här faktorerna och hur de kan påverka olika segment av sjöfarten i olika grad.

7.1 Intäktspåverkande makrofaktorer

Sjöfartens marknadsstorlek avgörs av marknadens efterfrågan på sjöfartens tjänster samt av prisnivån på dessa tjänster. De makrofaktorer som förklarar de svenska rederiernas marknadsandel kan huvudsakligen härledas till internationell och nationell konkurrens. Såväl efterfrågan på sjöfartstjänster som konkurrenssituationen på marknaden (utbudet) förklarar prisnivån på sjöfartsmarknaden.

7.1.1 Global efterfrågan på sjöfartstjänster

UNCTAD (2023) bedömde att sjöfarten ännu 2023 fortsatte att påverkas av post-pandemiska faktorer efter COVID-19 då globala leveranskedjor bröts och efterfrågan på sjöfartstjänster minskade i samband med ekonomisk osäkerhet. 2022 skapade Rysslands invasion av Ukraina ny negativ påverkan på de globala handelsmönstren. Framför allt är det segmenten torrlast och tanker som har påverkats under 2023, där handelsvägarna har blivit längre framför allt för olja och spannmål.

I tillägg till dessa faktorer har global sjöfart att tackla osäkerhet inom handelspolitiken och ökade geopolitiska spänningar. Sjöfarten behöver även bli mer hållbar och mer digitaliserad, vilket innebär att de regulatoriska och operativa landskapen håller på att ändras. UNCTAD (2024) noterade en återhämtning hos den globala sjöfarten under 2023 med en tillväxt på 2,4 procent efter en marginell tillbakagång under 2022. Efterfrågan på järnmalm, kol och spannmål var positiv medan containertrafiken endast ökade med 0,3 procent. UNCTAD (2025) visade att den globala sjöfartens tillväxt blev låga 2,2% för 2024. Containertrafiken fick ett uppsving tack vare ökade behov av lagerpåfyllnad och omdirigering av rutter. Energitransporterna ökade, bland annat av kol och LNG (Liquified Natural

Gas) medan oljevolymerna låg still. I den osäkra omvärlden var fraktraterna volatila och höga vad gäller tanker, bulk och container. UNCTAD (2025) förutser en tillväxt i den globala sjöfarten på endast 0,5% till 2025, följt av ca 2% tillväxt under perioden 2026–2030. Utveckling inom hållbarhet och infrastruktur, geopolitiska spänningar och ökad förekomst av extremväder kommer att fortsätta att påverka sjöfarten. Hotet om nya handelstullar och höjda hamnavgifter i USA att skapa ytterligare osäkerhet, omforma handelskedjor och driva upp priserna åtminstone för kortfristiga frakter (Invezz, 2025).

7.1.2 Efterfrågan på den svenska sjöfartens tjänster

Efter att godshanteringen i svenska hamnar legat på en oförändrad nivå under flera år sjönk den år 2023 med cirka 5 procent. Den totala godshanteringen 2023 uppgick till 160 miljoner ton, väl under nivån innan pandemin (Trafikanalys, 2024). Tre fjärdedelar av fartygsanlöp görs av passagerarfartyg och färjor och antalet passagerare var stabilt mellan 2022 och 2023. Under 2023 minskade även den svenska fartygsflottan och sysselsättningen inom svensk sjöfart.

2024 fortsatte antalet fartygsanlöp till svenska hamnar att minska med 4 procent jämfört med 2023 (Transport och logistik, 2024). Däremot ökade de totala godsvolymererna med 2 procent. För passagerartrafiken såg 2024 trögt ut med en minskning av antalet resenärer med 3 procent. En förklaring är att utbudet av kryssningar i Östersjön minskat med först pandemin och sedan krigsutbrottet i Ukraina, särskilt de kryssningar som riktar sig mot en internationell publik.

Utvecklingen av svensk ekonomi som helhet kan antas påverka efterfrågan på den svenska sjöfartens tjänster. Sveriges bruttonationalprodukt (BNP) minskade något från 2022 till 2023 (-0,2%). Från 2023 till 2024 ökade BNP med +1,0%. Det innebär låga tillväxttall för de bägge åren men totalt sett överstiger nu BNP ändå nivåerna före pandemin (Ekonomifakta, 2025).

Efter år 2022 med Rysslands invasion av Ukraina och den svenska ansökan om NATO-medlemskap har sjöfartens roll ur ett beredskapsperspektiv ökat (Trafikanalys, 2023).

EU:s klimatpaket kommer att påverka konkurrensen mellan fartyg och rederier. Moderna, energieffektiva fartyg kommer att gynnas framför äldre tonnage, särskilt de som kan drivas med LNG eller alternativa drivmedel.

Den totala handelsflottan i världen 2023 motsvarar 2,72 miljarder dödviktston jämfört med 2,06 miljarder i början av 2020 (före pandemin). Oljetankers, bulkfartyg och containerfartyg stod för 85% av den totala

kapaciteten. I Sverige har antalet svenskregistrerade fartyg i handelsflottan om minst 100 brutto varit ganska stabilt 2022–2024 (Trafikanalys, 2024b), Nybyggda fartyg 2024 har framför allt varit tank- och RoRo-fartyg.

7.1.3 Intäktspåverkande makrofaktorer i den finansiella analysen

I den finansiella analysen noterar vi att intäkterna (omsättningen) för de analyserade rederierna tillsammans minskar från 21,4 mdr (2022) till 18,8 mdr (2024). Det är främst segmenten tanker, torrlast och färjesjöfart som tappar i omsättning. Tanker och torrlast påverkas mycket av marknadens efterfrågan, längre handelsvägar och volatila fraktrater. Bland rederier som fått stöd finns det dock några som har hittat en positiv och stabil marknad i rådande läge, exempelvis nämner ett av rederierna i sin årsredovisning för 2024 att de har fått ökade vidaretransporter inom Europa, när kunderna nu köper diesel från långväga destinationer som Saudiarabien, Indien och USA. Ett annat rederi talar i årsredovisningen för 2024 om en god marknad för sina produktionstankers. För färjesjöfarten ser det ut som att den negativa utvecklingen under 2023 och 2024 har att göra med att viss färjetrafik ännu inte återhämtat sig från pandemin och att utbudet inom kryssningstrafiken påverkas av kriget i Ukraina. Diversifierade rederier har inte påverkats lika mycket av omvärldsfaktorer, deras riskspridning som företag är också större. Segmentet management är också mer opåverkat.

7.2 Kostnadspåverkande makrofaktorer

En analys av de svenska rederiernas kostnadsstruktur kan identifiera vad som kan påverka den svenska sjöfartens kostnader. Den ger en indikation om sjöfartens mest väsentliga kostnader och däribland finns kostnader för bränsle, räntor, bemanning samt avgifter av typen lots- och farledkostnader, hamn- och stuveriavgifter och offentliga stöd. De olika segmenten påverkas på olika sätt av kostnaderna.

7.2.1 Bränslekostnader och miljöaspekter

Bränslekostnaden utgör en betydande del av den svenska sjöfartens totala kostnader men har störst betydelse (relativt sett) för segmentet torrlast och minst betydelse (relativt sett) för segmenten färjesjöfart och management.

Sedan flera år tillbaka investerar flera svenska rederier i bränsleeffektiva teknologier och alternativa bränslen för att hantera de fluktuerande oljepriserna och minska sina bränslekostnader. Deras strategier kan handla om övergång till LNG (Liquified Natural Gas) som bränsle, användning av

nya motorer och teknologier för att minska bränsleförbrukningen och en optimal ruttplanering för att minska bränsleavfall.

Sjöfarten behöver också förehålla sig till nya miljöregler. Från 2020 får svavelhalten i marina bränslen endast vara 0,5 procent. Dessutom skall strängare regler gälla för Östersjön, Nordsjön och Engelska Kanalen som är av IMO beslutade "SECA-områden" för svavelkontroll, alltså områden till sjöss där man beslutat om obligatoriska metoder för att minska fartygsgenererade luftutsläpp av NO_x, SO_x och partiklar. Så kallade skrubbrar har varit ett sätt att rena utsläpp, men nyligen kom ett förbud mot att släppa ut skrubbevatten i svenskt vatten, eftersom det ger en miljöpåverkan och svavelhalten bedöms vara tillräckligt låg redan (Regeringen, 2025).

EU:s utsläppshandelssystem EU ETS 1 utvidgas gradvis till att omfatta utsläpp från sjötransporter med fartyg med ett brutto¹ på minst 5 000. Under 2024 belastas fartygen med krav på köp av utsläppsätter motsvarande 40 procent för verifierade utsläpp, år 2025 gäller 70 procent och därefter 100 procent. Från 2026 ska även sjöfartens utsläpp av metan och dikväveoxid omfattas av systemet. FuelEU Maritime träder i kraft 1 januari 2025 och syftar till att öka andelen drivmedel med låga fossila koldioxidutsläpp inom sjöfarten – även detta för fartyg med ett brutto över 5 000 och avser fartygs förbrukning till sjöss så väl som i hamn i EU. Utsläppsintensiteten från sjöfartens bränslen ska minska med 80 procent fram till år 2050.

Energimyndigheten har också nyligen fått ett uppdrag av regeringen att analysera hur sjöfartens omställning till fossilfrihet kan främjas via stöd (Regeringen, 2025b). Uppdraget utförs tillsammans med Trafikanalys och redovisas i februari 2026.

I dagsläget drivs mer än 99 procent av världens fartygsflotta med fossila bränslen. För att sjöfartssektorn ska nå målet om netto-nollutsläpp till år 2050 krävs både betydligt energieffektivare fartyg och en snabb övergång till bränslen med låga eller inga koldioxidutsläpp (IVL, 2025). En VTI rapport (VTI, 2021) om sjöfartens användning av alternativa bränslen visar att det sedan 2020 har inkluderats många nya bränslekategorier. För inrikes sjöfart ingår nu fossil bensin, fossil diesel, HVO, fettsyrametylestrar (Fatty Acid Methyl Esters, FAME), eldningsolja 1, eldningsolja 2–6 samt LNG. För

¹ Brutto eller bruttodräktighet är ett enhetslöst mått på fartygsstorlek som baseras på fartygets totala inneslutna volym.

utrikes sjöfart ingår förutom eldningsolja 1 och eldningsolja 2–6, även LNG.

Förnybara bränslen skulle även kunna vara vätebaserade bränslen – så kallade H₂-derivat. Det krävs dock att hamnar klarar att planera, förbereda och möjliggöra tillgången till förnybara bränslen för fartyg i hamn. Idag är det oklart vilka bränslen som kommer att dominera i framtiden, samt i vilka kvantiteter och kvaliteter de kommer att finnas tillgänglig, en utmaning då dagens investeringar i bränsleinfrastruktur måste vara i linje med framtida behov långt bortom år 2050. Rederier behöver beräkna hur de kan möta de nya kraven på mest kostnadseffektiva sätt genom att investera i ny teknik och infrastruktur samt energieffektivisera.

Enligt Fossilfritt Sverige (2020) är det huvudsakligen dessa hinder som behöver överkommas för en fossilfri sjöfart: Bristande tillgång på fossilfria drivmedel och hållbara energikällor, begränsade tekniklösningar, ofördelaktiga ekonomiska faktorer, otillräckliga forskningsinsatser och motsägelsefulla regelverk.

I april 2025 godkände dessutom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) ett nytt klimatramverk med målet är att industrin ska uppnå nettonollutsläpp omkring år 2050 (Tidningen Global, 2025). Tanken är att kostnaden för utsläpp ska bli en faktor i varje fraktbeslut och gynna investeringar i cirkulära och utsläppsfria lösningar. Det återstår att se om hamnar börjar ställa nya krav, varuägare får möjlighet att välja klimatneutrala transporter utan att hamna i ekonomiskt underläge och att fler fartyg tillverkas för ammoniak, metanol och elektrifiering.

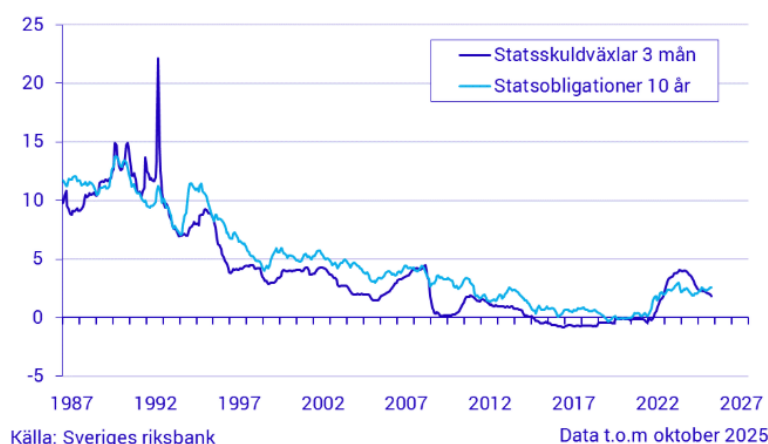
Bland kommentarer från experter under Maritime Insights² årliga möte (Sjöfartstidningen, 2025) kan lyftas att nya fartyg kan byggas med dual fuel-framdrift, men att det finns begränsningar i konverteringar av befintliga fartyg. Då behöver bränslet vara hållbart och likna dagens men det är än så länge mycket dyrare. Liquified Biogas (LBG) kostar 1900 dollar per ton mot 800 dollar per ton för LNG. Utvecklingen på oljemarknaden kommenterades också. Under 2024 var det högre tillgång än efterfrågan på råolja. Produktionen från länder utanför Opec var hög med USA i spetsen. Rysslands råoljeproduktion minskade något jämfört med 2023, men väntades öka 2025 (Ryssland har kunder trots rådande sanktioner, skuggflottan lastar råolja och lossar den i indiska och kinesiska hamnar).

² Marine Insight är en global organisation med experter, reportrar och konsulter som fokuserar på utvecklingen inom sjöfarten.

Ett eventuellt handelskrig mellan USA och Kina skulle kunna påverka oljemarknaden.

7.2.2 Räntekostnader

Räntekostnader kan vara en väsentlig del av sjöfartens kostnader, särskilt för stora rederier. Både den korta räntan (3-månadersräntan för statsskuldsväxlar) samt den långa räntan (10-åriga statsobligationsräntan) kan därför ge en indikation om ränteutvecklingen för svenska rederier. Figuren nedan visar hur dessa räntor har utvecklats från 2007 till idag (2025).



Figur 76. Statsskuldsväxlar 3 månader och statsobligationer 10 år. Procent, månadsgenomsnitt. Källa: Sveriges Riksbank (2025).

Under en lång period har räntenivån varit historiskt låg men de senaste åren har läget varit ett annat med lika hög ränta som under finanskrisen. För de analyserade åren 2023 och 2024 bör detta ha kunnat försämra läget vad gäller investeringar i kapitalintensiva verksamheter inom den svenska sjöfarten. Det är osäkert i vilken grad detta även gäller för utländska rederier.

7.2.3 Bemanningskostnader

Genomsnittligt antal anställda per dag på svenskregistrerade handelsfartyg minskade från 2 613 anställda per dag år 2022 till 2 353 år 2023 (Trafikanalys, 2024b), fortsatt färre än före pandemin (3 410 år 2019). Nästan alla yrkeskategorier hade färre genomsnittligt antal anställda per dag 2023. Det genomsnittliga antalet anställda per dag minskade ytterligare till 2 301 år 2024 (Trafikanalys, 2025). Samtliga yrkeskategorier hade färre personal 2024 jämfört med både 2019 och 2023. ”

Löneutvecklingen inom den svenska ekonomin som helhet var (preliminärt) 3,7 procent 2023 och 4,1 procent 2024. Inom transportsektorn var utvecklingen 4,6 procent 2023 och 4,0 procent 2024 (Medlingsinstitutets statistikdatabas, 2025). Påverkan på lönsamheten av löneökningen i personalintensiva segment kan bli väsentlig men samtidigt minskar antalet personal. Andelen utländska medarbetare minskade 2023.

7.2.4 Avgifter och stöd som påverkar sjöfartsnäringen

Vissa avgifter och stöd (förutom sjöfartsstödet) kan påverka den svenska sjöfartsnäringen. Nedan kommenteras tonnageskattesystemet som utvidgas, den slopade stämpelskatten och systemet för ekobonus som omformas och inte längre riktas till rederier.

Tonnageskattesystemet utvidgas

År 2016 beslöt riksdagen om ett svenskt tonnageskattesystem. Tonnagebeskattningen innebär att det skattepliktiga resultatet av viss rederiverksamhet schablonmässigt bestäms utifrån fartygens nettodräktighet. Det beräknade resultatet beskattas med den gällande skattesatsen. Den svenska tonnageskatten är frivillig. Alla företag som bedriver så kallad kvalificerad sjöfartsverksamhet kan ansöka om att få omfattas av tonnageskattesystemet. År 2026 förväntas nya regler för systemet träda i kraft, förbättringar som får medhåll av branschen även om fler justeringar önskas (Svensk sjöfart, 2025).

Anslutningen till systemet var låg de första åren. År 2023 var 17 företag anslutna till systemet och Skatteverket bedömer nu att anslutna företag ska komma att växa ytterligare till totalt 30 företag, jämfört med den ursprungliga tonnageskatteutredningens beräkning att 23 företag på sikt skulle träda in i systemet. Verksamheter inom företag med redan anslutna fartyg kan förväntas inkluderas direkt vid införandet.

Stämpelskatten slopats

Stämpelskatten vid inteckning i skepp har slopats från 1 juli 2025 enligt ett riksdagsbeslut. Stämpelskatten har kunnat innebära en stor kostnad för svenska rederier och ett hinder för att flagga svenskt, då de flesta andra länder inte tar ut denna avgift. Genom att slopa skatten blir Sverige ett mer attraktivt land att flagga fartyg i, förutsättningarna för att svenska rederier ska kunna återvända till det svenska registret förbättras och det blir lättare att locka fler rederier att välja Sverige (Dagens infrastruktur, 2025).

Ekobonussystemet har omformats

Under perioden 2018–2022 pågick Ekobonusprogrammet med syfte att stimulera till en överflyttning av gods från väg till sjöfart för minskade luftföroreningar, genom att stödja nya intermodala transportlösningar. Stöden fungerade som investeringsstöd i uppstartsfasen av ett nytt transportupplägg. Fyra projekt omfattades under 2021. Trafikverket hanterar stödet som nu kommer i ny version, där redare dock är exkluderade, i stället är terminalbolag och andra intermodala aktörer berättigade. Stödet täcker utrustning för omlastning, intermodala transporter samt teknik- och systemstöd. För rederier skulle dotterbolag och kompanjonbolag kunna omfattas.

7.2.5 Kostnadspåverkande makrofaktorer och den finansiella analysen

Det är segmenten tanker, torrlast och färjesjöfart som har tappat mest i omsättning sedan 2022 och dessa segment har även minskat sitt rörelseresultat (EBIT) till 2024. Managementsegmentet förbättrar rörelseresultatet mellan åren. Förutom intäktspåverkan i föregående avsnitt är det troligt att bränslepriser, bemanningskostnader och räntekostnader kan ha påverkat utvecklingen för segmenten.

Bränslepriserna, som exempelvis ett volatilt oljepris eller kostnader för nya dyrare fossilfria bränslen bör ha haft störst påverkan för segmentet torrlast och minst för segmenten färjesjöfart och management.

Räntekostnaderna, exempelvis de som följer av investeringar i nya fartyg, utrustning för nya sätt att driva dem och kostnader för konvertering av befintliga fartyg bör ha haft störst påverkan i de kapitaltunga segmenten tanker och torrlast, möjligen också färjesjöfart.

Bemanningskostnaderna i form av löneökningar bör kunna påverka personalintensiva segment, men samtidigt minskar antalet personal inom sjöfarten. Det utvidgade tonnageskattesystemet och den slopade stämpelskatten kan påverka rederiernas kostnader positivt (men efter utredningsåren).

7.2.6 Behovet av sjöfartsstöd och den finansiella analysen

I en artikel i SVT Nyheter har Viking Line och Tallink Silja uttalat sig om behovet av statsstöd (SVT Nyheter, 2024). Rederierna får stöd på hundratals miljoner från de finska och svenska staterna. Enligt rederierna själva säkerställer dessa stöd bland annat att fartygen inte hamnar under utländsk flagg och att den blir en del av krisberedskapen. Även om denna

hållning debatteras, så visar den finansiella analysen att det verkligen har behövts ett sjöfartsstöd ur rent finansiellt perspektiv. Ett bra sätt att belägga det är att alla segment är ekonomiskt effektiva år 2024 med stödet (Simpler-index 1,0 eller lägre) men att utan sjöfartsstödet har endast segmentet diversifierade rederier en ekonomisk effektivitet som är bättre än 1,0 och en positiv vinstmarginal 2024. Detta innebär att diversifiering verkar vara en möjlig väg till lönsamhet inom sjöfartsnäringen – och att sjöfartsstödet behövs.

7.2.7 Rederierna om sjöfartsstödet 2023 och 2024

Rederiernas årsredovisningar har granskats för att ta del av deras egna uttalanden om sjöfartsstödet. Dessa årsredovisningar ser mycket olika ut vad gäller vilken omfattning av information om verksamheten som de ger, många är mycket kortfattade. Sjöfartsstödet betydelse omnämns inte i de granskade årsredovisningarna utan stödet nämns främst i not om övriga intäkter, not om personalkostnader och i not om principer för hur offentliga bidrag som detta värderas i bokföringen.

År 2023 har 35 rederier fått sjöfartsstöd och av dem är det 14, knappt hälften av företagen, som nämner sjöfartsstödet någonstans i årsredovisningen. Fem rederier har med en not där de beskriver vilka värderingsprinciper de följer när de redovisar ett offentligt bidrag, men utan att nämna sjöfartsstödet. 16 rederier nämner inte alls sjöfartsstödet i årsredovisningen, det vill säga stödet är inte synligt någonstans men det förmodas ingå som reduktion av personalkostnader eller som övrig intäkt.

Av de 14 rederier som har nämnt sjöfartsstödet är det endast ett rederi, Finnlines ship management AB, som i sin verksamhetsberättelse säger: "Bolaget påverkas också av politiska beslut som t ex statliga stödåtgärder för att stärka konkurrenskraften för fartyg under svensk eller annan flagg."

7 av de 14 rederierna nämner hur sjöfartsstödet räknas av mot och reducerar personalkostnaderna. Övriga 6 rederier beskriver att rederistödet redovisas som en post under övriga rörelseintäkter.

År 2024 är det 33 rederier som har fått sjöfartsstöd och av dem är det 14 företag som nämner sjöfartsstödet någonstans i årsredovisningen. Fem av rederierna har enbart med en not där de beskriver hur de hanterar offentliga bidrag i redovisningen utan att nämna sjöfartsstödet. Dessa företag beskriver alltså vilka värderingsprinciper de följer när de redovisar ett offentligt bidrag. 13 rederier nämner inte alls sjöfartsstödet i årsredovisningen, det vill säga det är inte synligt men ingår förmodligen någonstans som reduktion av personalkostnader eller som övrig intäkt. Ett

företag (Bergsund Rederi) saknar publicerad årsredovisning men bokslutet finns med i databasen.

Av de 14 rederier som har nämnt sjöfartsstödet är det samma rederi, Finnlines ship management AB, som i sin verksamhetsberättelse säger: "Bolaget påverkas också av politiska beslut som till exempel statliga stödåtgärder för att stärka konkurrenskraften för fartyg under svensk eller annan flagg" - alltså exakt samma formulering som 2023.

7 av de 13 rederierna nämner hur sjöfartsstödet räknas av mot och reducerar personalkostnaderna. Övriga 6 rederier beskriver att rederistödet står som en post under övriga rörelseintäkter.

7.3 Sammanfattning

I den finansiella analysen noterar vi att intäkterna (omsättningen) för de analyserade rederierna tillsammans minskar från 21,4 mdr (2022) till 18,8 mdr (2024). Det är främst segmenten tanker, torrlast och färjesjöfart som tappar i omsättning. Tanker och torrlast påverkas mycket av marknadens efterfrågan, längre handelsvägar och volatila fraktrater, men vissa rederier hittar en positiv och stabil marknad i rådande läge. För färjesjöfarten ser den negativa utvecklingen under 2023 och 2024 ut att kopplas till att färjetrafiken ännu inte återhämtat sig från pandemin och att utbudet inom kryssningstrafiken påverkas av kriget i Ukraina. Diversifierade rederier har inte påverkats lika mycket av omvärldsfaktorer, deras riskspridning som företag är också större. Segmentet management är också mer opåverkat.

Segmenten tanker, torrlast och färjesjöfart som har tappat mest i omsättning till 2024 är också de som har minskat sitt rörelseresultat (EBIT), medan managementsegmentet förbättrar rörelseresultatet. Det är troligt att bränslepriser, bemanningskostnader och räntekostnader kan ha påverkat utvecklingen för segmenten. Bränslepriserna, som exempelvis ett volatilt oljepris eller kostnader för nya dyrare fossilfria bränslen bör ha haft störst påverkan för segmentet torrlast och minst för segmenten färjesjöfart och management. Räntekostnaderna, exempelvis de som följer av investeringar i nya fartyg, utrustning för nya sätt att driva dem och kostnader för konvertering av befintliga fartyg bör ha haft störst påverkan i de kapitaltunga segmenten tanker och torrlast, möjligen också i färjesjöfart. Bemanningskostnaderna bör kunna påverka personalintensiva segment, men vi ser samtidigt att antalet personal inom sjöfarten minskar.

Sjöfartsstödet har inte omnämnts i rederiernas årsredovisningar 2023 och 2024 utöver de bokföringsmässiga principerna.

8 Jämförelse av ekonomisk effektivitet

I rapporten inkluderas en jämförelse mellan sjöfartsnäringen som fått stöd under 2023 samt 2024 med andra delsektorer inom svenskt näringsliv. De olika grupperna är:

- Sveriges hela näringsliv speglat av aktiebolag och övriga bolagsformer med kompletta bokslut samt offentliga verksamheter i kommun, regioner samt stat. En bred referens för lönsamhetsmålet ekonomisk effektivitet som visar ett genomsnitt för alla branscher i näringslivet.
- Övrig sjöfart som inte erhållit sjöfartsstöd, enligt SNI-koder för sjöfart på inre och yttre vattenvägar, av passagerare och gods, reguljär och icke-reguljär
- Järnväg enligt SNI-koder för järnvägstransport av passagerare och gods
- Vägtransport enligt SNI-koder för all form av vägtransport inklusive linjetrafik och kollektivtrafik
- Lufttransport, enligt SNI-koder för lufttransport av passagerare och gods, reguljär och icke-reguljär
- Bemanning, övriga bemanningsföretag i alla branscher, förutom de som fått sjöfartsstöd
- Varuägare och nyttjare av transportsystemet, innefattande alla företag inom areell sektor, byggsektor, partihandel samt all slags tillverkning och utvinning.

8.1 Jämförelser med andra sektorer

Tabell 29 och Tabell 30 nedan visar motsvarande siffror som tabellen för stödberättigade företag i avsnitt 4 "Nuläget i de svenska rederierna".

Beräknad ekonomisk effektivitet för svenskt näringsliv som helhet landar på 1,04 för år 2023 och 0,97 för 2024. Två år med genomsnittlig effektivitet, sannolikt påverkade av nuvarande osäkerhet på den globala marknaden och geopolitisk instabilitet i omvärlden.

Jämfört med näringslivet som helhet och övriga transportslag står sig sjöfartens stödföretag starka under dessa år, med en ekonomisk effektivitet på 0,76 för 2023 samt 0,75 för 2024. Även utan sjöfartsstödet går stödföretagen bra jämfört med andra transportslag under dessa år. Som tidigare redovisat är det de diversifierade rederierna Stena och Wallenius som bidrar med det starka resultatet för stödföretagen som helhet under dessa år.

Bland övriga jämförelsegrupper är det varuägare som också uppvisar ekonomisk effektivitet över genomsnittet under 2023 och 2024. Bemanningsföretag för andra branscher än management segmentet uppvisar likvärdig ekonomisk effektivitet med bemanningsföretagen inom sjöfarten när sjöfartsstödet är inräknat. Utan sjöfartsstöd uppvisar som tidigare redovisat management segmentet en påtaglig bristande ekonomisk effektivitet jämfört med genomsnittligt näringsliv.

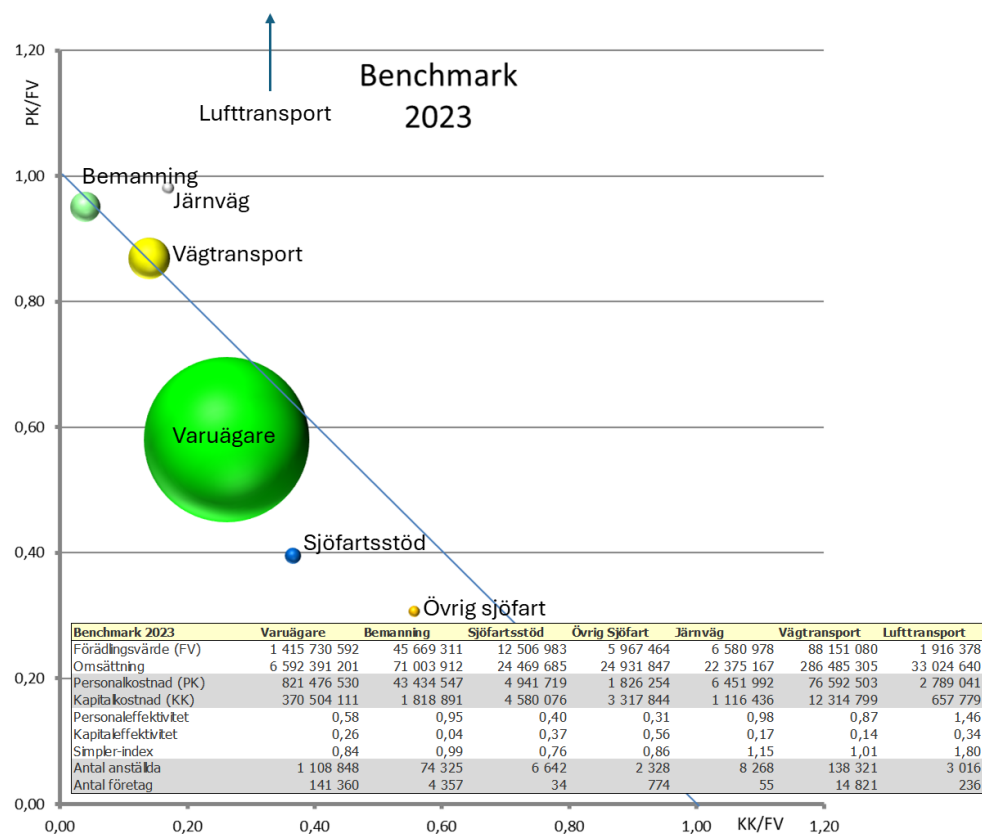
Tabell 29. Aggregerade bokslutsdata för företag som ingår i definierade jämförelsegrupper 2023.

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR		Sverige	Övrig sjöfart	Järnväg	Vägransport	Lufttransport	Bemanning	Varuägare
Antal bolag		726 133	782	60	15 094	252	4 597	143 798
Nettoomsättning	tkr	13 284 699 556	24 887 976	30 766 643	269 085 154	36 051 043	63 413 898	6 351 779 856
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	1 491 087 113	2 961 795	1 829 281	27 029 607	979 827	1 105 624	490 452 496
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	1 027 738 566	1 565 661	130 653	10 250 874	-329 092	811 172	371 232 360
Finansnetto	tkr	803 655 762	659 667	-249 828	-1 718 957	437 382	166 557	71 363 250
Resultat e. finansnetto	tkr	1 831 394 328	2 225 328	-119 175	8 531 917	108 290	977 729	442 595 610
Krediterade stödbelopp	tkr	1 417 865	0	0	0	0	0	0
Antal Anställda	st	3 064 494	2 304	13 732	133 165	4 019	64 884	1 076 598
Anläggningstillgångar	tkr	30 237 548 796	30 775 495	16 712 544	175 373 339	11 584 193	9 350 264	2 889 110 044
Omsättningstillgångar	tkr	17 224 407 947	11 897 550	7 333 856	84 008 557	12 667 610	22 514 627	2 937 288 028
Summa tillgångar	tkr	47 461 956 743	42 673 045	24 046 400	259 381 896	24 251 803	31 864 891	5 826 398 072
Eget kapital	tkr	20 645 984 711	21 540 179	6 248 162	50 403 627	2 682 351	10 183 292	2 430 879 286
Obeskattade reserver	tkr	1 084 339 951	6 137 113	1 023 807	23 422 763	337 898	1 094 642	400 855 428
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	21 730 324 662	27 677 292	7 271 969	73 826 390	3 020 249	11 277 934	2 831 734 714
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	7 914 903 738	107 259	1 233 741	3 039 100	3 919 989	170 695	158 317 376
Kortfristiga skulder	tkr	14 275 777 531	7 875 004	9 852 136	74 167 330	8 745 726	17 327 845	2 139 526 941
Långfristiga skulder	tkr	11 645 644 429	7 013 475	5 688 554	108 368 796	8 565 842	3 088 446	696 539 118
Summa skulder	tkr	25 921 421 960	14 888 479	15 540 690	182 536 126	17 311 568	20 416 291	2 836 066 059
Summa eget kapital och skulder	tkr	55 566 650 360	42 673 030	24 046 400	259 401 616	24 251 806	31 864 920	5 826 118 148
Summa Förädlingsvärde	tkr	5 291 773 258	4 899 482	10 847 853	88 327 826	4 671 830	38 018 332	1 370 740 849
Summa Personalkostnad	tkr	2 317 409 238	1 824 326	10 476 588	75 771 455	3 513 508	36 561 345	824 790 830
Summa Kapitalkostnad	tkr	2 804 380 654	3 307 009	1 162 553	11 880 060	797 993	1 693 347	374 918 085
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		0,97	1,05	1,07	0,99	0,92	1,01	0,88

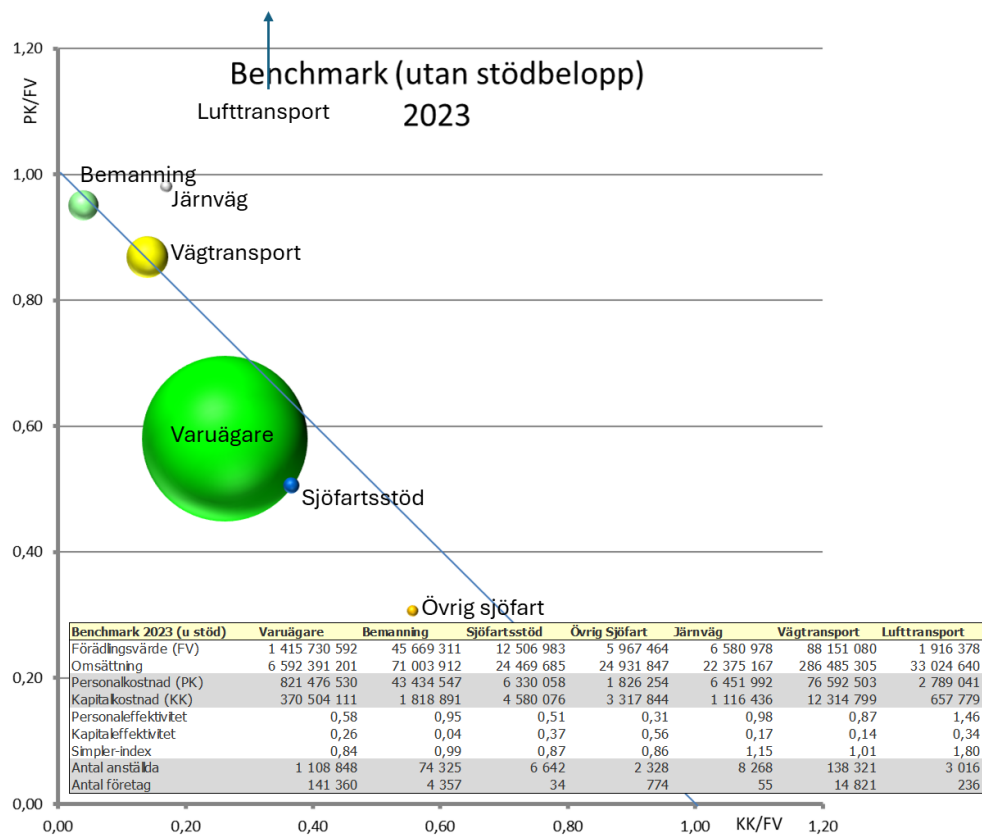
Tabell 30. Aggregerade bokslutsdata för företag som ingår i definierade jämförelsegrupper 2024.

AGGREGERADE RESULTAT- OCH BALANSRÄKNINGAR		Sverige	Övrig sjöfart	Järnväg	Vägransport	Lufttransport	Bemanning	Varuägare
Antal bolag		708 338	774	55	14 821	236	4 357	141 360
Nettoomsättning	tkr	12 899 943 595	24 646 232	20 877 889	276 094 204	30 600 720	70 306 121	6 449 129 096
Rörelseresultat f. avskr.	tkr	1 456 863 725	4 208 067	1 434 804	25 364 621	913	1 877 264	502 046 196
Rörelseresultat (EBIT)	tkr	1 024 182 626	2 788 089	41 736	9 544 835	-1 180 215	1 590 212	388 205 283
Finansnetto	tkr	426 821 985	496 219	-178 387	-1 996 700	-609 530	187 581	124 449 683
Resultat e. finansnetto	tkr	1 451 004 611	3 284 308	-136 651	7 548 135	-1 789 745	1 777 793	512 654 966
Krediterade stödbelopp	tkr	1 388 339	0	0	0	0	0	0
Antal Anställda	st	3 081 358	2 328	8 268	138 321	3 016	74 325	1 108 848
Anläggningstillgångar	tkr	27 231 595 535	28 892 457	13 734 549	165 503 709	11 696 708	8 397 219	2 785 794 349
Omsättningstillgångar	tkr	15 639 533 401	12 683 932	6 493 259	85 102 454	11 748 417	25 274 923	2 877 954 551
Summa tillgångar	tkr	42 871 128 936	41 576 389	20 227 808	250 606 163	23 445 125	33 672 142	5 663 748 900
Eget kapital	tkr	18 508 654 842	19 846 630	5 927 731	48 996 641	488 415	9 918 977	2 234 423 196
Obeskattade reserver	tkr	1 043 381 845	6 906 489	1 046 475	22 398 420	332 052	1 114 996	391 924 354
Summa eget kapital och ob. reserver	tkr	19 552 036 687	26 753 119	6 974 206	71 395 061	820 467	11 033 973	2 626 347 551
Avsättningar och minoritetsintressen	tkr	7 879 864 980	94 871	936 163	3 169 005	2 624 108	177 411	145 945 250
Kortfristiga skulder	tkr	13 323 685 424	7 541 241	7 718 171	80 415 310	12 626 922	19 407 842	2 100 946 263
Långfristiga skulder	tkr	10 139 716 736	7 172 576	4 599 266	96 464 246	3 733 624	3 054 443	761 002 982
Summa skulder	tkr	23 463 402 161	14 713 817	12 317 437	176 879 556	20 000 546	22 462 285	2 861 949 244
Summa eget kapital och skulder	tkr	50 895 303 828	41 561 807	20 227 806	251 443 622	23 445 121	33 673 669	5 634 242 045
Summa Förädlingsvärde	tkr	4 739 552 807	5 967 464	6 580 978	88 151 080	1 916 378	45 669 311	1 415 730 592
Summa Personalkostnad	tkr	2 279 404 476	1 826 254	6 451 992	76 592 503	2 789 041	43 434 547	821 476 530
Summa Kapitalkostnad	tkr	2 668 039 333	3 317 844	1 116 436	12 314 799	657 779	1 818 891	370 504 111
Ekonomisk effektivitet (Simpler-index)		1,04	0,86	1,15	1,01	1,80	0,99	0,84

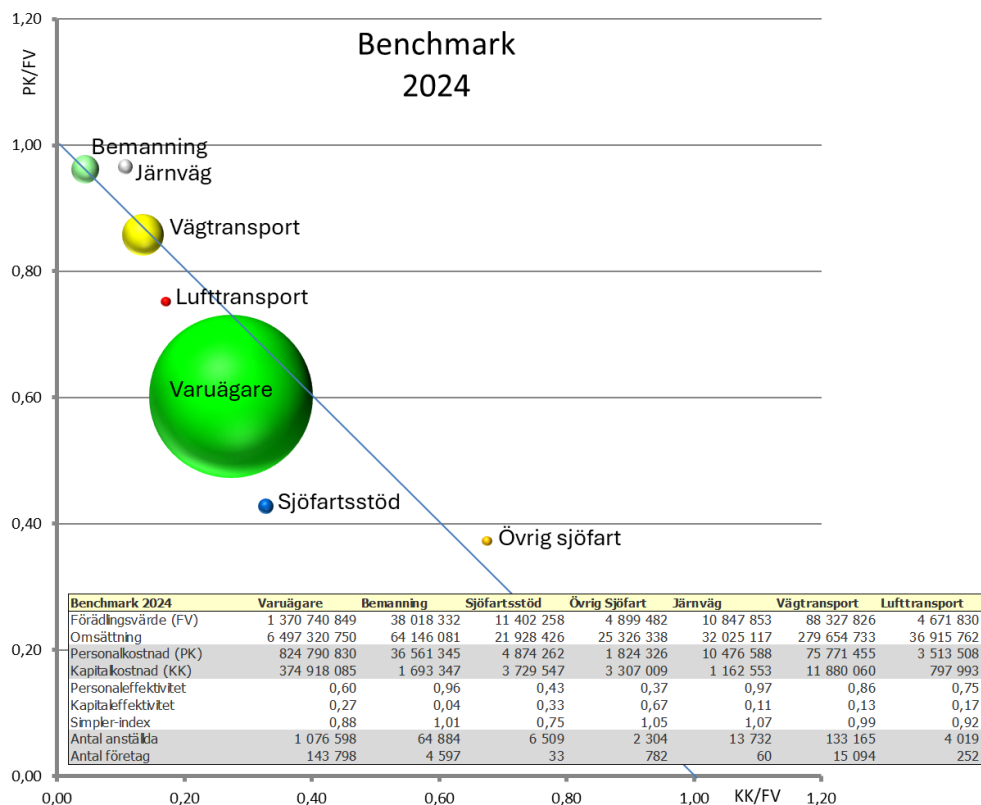
Utvecklingen för jämförelsegrupperna samt stödföretagen med och utan sjöfartsstödet för 2023 och 2024 illustreras i Figur 77 till Figur 80.



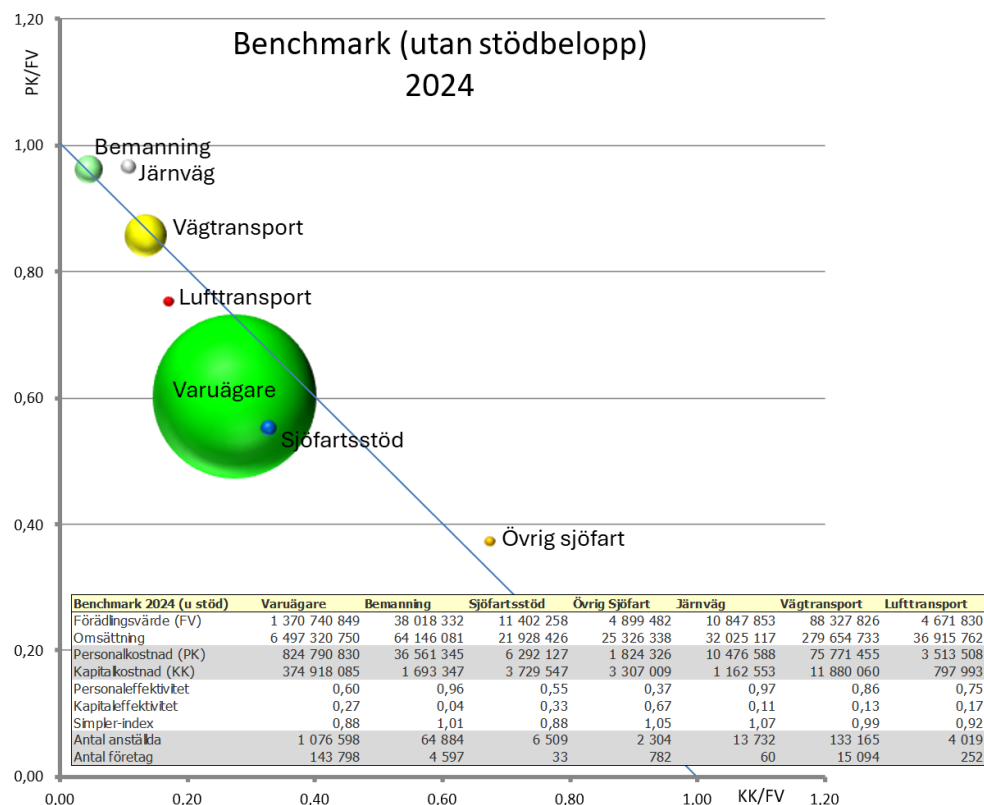
Figur 77. Ekonomisk effektivitet 2023 för jämförelsegrupperna och sjöfartsstöd, där sjöfartsstöd = gruppen av stödberättigade företag. FV, omsättning, PK och KK uttrycks i tkr.



Figur 78. Ekonomisk effektivitet 2023 för jämförelsegrupperna och sjöfartsstöd, där sjöfartsstöd = gruppen av stödberättigade företag men med stödbidraget exkluderat. FV, omsättning, PK och KK uttrycks i tkr.



Figur 79. Ekonomisk effektivitet 2024 för jämförelsegrupperna och sjöfartsstöd, där Sjöfartsstöd = gruppen av stödberättigade företag. FV, omsättning, PK och KK uttrycks i tkr.



Figur 80. Ekonomisk effektivitet 2024 för jämförelsegrupperna och sjöfartsstöd, där Sjöfartsstöd = gruppen av stödberättigade företag men nu utan stödbidrag. FV, omsättning, PK och KK uttrycks i tkr.

För åren 2023 och 2024 genererar stödföretagen inom sjöfart starkare ekonomisk effektivitet än övriga transportslag och övrig sjöfart, även utan sjöfartsstödet. Som tidigare redovisat är det de diversifierade rederierna Stena och Wallenius som främst genererar starka resultat, som kan ses som en återhämtning från tidigare års ineffektivitet påverkad av pandemi och global instabilitet.

Även varuägarnas ekonomiska effektivitet ligger starkt under dessa år. Bemanningssektorn utanför sjöfarten genererar genomsnittlig ekonomisk effektivitet, jämförbar med management segmentet inklusive deras sjöfartsstöd. Utan stöd uppvisar management segmentet som tidigare redovisat påtaglig ineffektivitet.

9 Referenser

Dagens infrastruktur (2025).

<https://www.dagensinfrastruktur.se/2025/03/11/slopap-stampelskatt-viktigt-steg-for-svensk-sj>

Dagens logistik (2022). <https://dagenslogistik.se/trafikverket-lamnar-forslag-om-breddad-ekobonus/> -

[:~:text=Trafikverket%20har%20%C3%A4mnat%20sitt%20f%C3%B6rslag%20p%C3%A5%20utformning%20av,troligt%20att%20n%C3%A5gra%20pengar%20delas%20ut%20i%20%C3%A5r](https://dagenslogistik.se/trafikverket-lamnar-forslag-om-breddad-ekobonus/?text=Trafikverket%20har%20%C3%A4mnat%20sitt%20f%C3%B6rslag%20p%C3%A5%20utformning%20av,troligt%20att%20n%C3%A5gra%20pengar%20delas%20ut%20i%20%C3%A5r)

Ekonomifakta (2025). BNP.

https://www.ekonomifakta.se/sakomraden/makroekonomi/bnptillvaxt/bnp_1208757.html

Fossilfritt Sverige (2020). Sjöfartsnäringen. <https://fossilfrittsverige.se/wp-content/uploads/2020/09/sjofartsnringen.pdf>

Invezz (2025). USA:s tullkaos stör sjöfartskontrakt och täpper till hamnar.

<https://invezz.com/sv/nyheter/2025/04/14/fran-fabrik-till-hamn-hur-trumps-tullar-omformar-global-sjofart/>

IVL (2025). Kunskapsbas för förnybara bränslen i sjöfarten.

<https://www.ivl.se/vart-erbjudande/forskning/transporter/kunskapsbas-for-fornybara-branslen-i-sjofarten.html>

Medlingsinstitutets statistikdatabas (2025). [PxWeb - välj tabell](#)

Maritimt forum (2024). Vad gäller för att få investeringsstöd för överflyttning av gods från väg till sjöfart? <https://maritimtforum.se/2024/10/15/vad-galler-for-att-fa-investeringsstod-for-overflyttning-av-gods-fran-vag-till-sjofart/>

Regeringen (2025). Regeringen förbjuder utsläpp från skrubbrar i svenskt vatten. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/01/regeringen-forbjuder-utslapp-fran-skrubbrar-i-svenskt-vatten/>.

Regeringen (2025b). Uppdrag till Statens energimyndighet att analysera och föreslå hur stöd för att främja sjöfartens och luftfartens omställning till fossilfrihet kan utformas.

<https://regeringen.se/regeringsuppdrag/2025/03/uppdrag-till-statens-energimyndighet-att-analysera-och-foresla-hur-stod-for-att-framja-sjofartens-och-luftfartens-omstallning-till-fossilfrihet-kan-utformas/>.

Sjöfartstidningen (2025). Experter gav sin syn på sjöfartsläget.

<https://www.sjofartstidningen.se/expert-gav-sin-syn-pa-sjofartslaget/>

Svensk sjöfart (2025). Tonnageskatten styr åt rätt håll – men kursen behöver finjusteras. <https://www.sweship.se/tonnageskatten-styr-at-ratt-hall-men-kursen-behover-finjusteras/>

Sveriges Riksbank (2025). *Kort och lång ränta*. Statistikmyndigheten SCB. Hämtad 28 november 2025, från <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/ovrigt/allmant/sveriges-ekonomi/pong/tabell-och-diagram/kort-och-lang-ranta-1989-/>

SVT Nyheter (2024). Rederierna om statsstöden: "Låter oss förbli en del av krisberedskapen". <https://www.svt.se/nyheter/utiset/svenska/statliga-stod-en-livlina-for-finlandsfarjorna>.

Tidningen Global (2025). Sjöfarten sätter segel mot netto noll. <https://tidningenglobal.se/2025/16-maj-2025/sjofarten-satter-segel-mot-netto-noll/>

Trafikanalys (2023). Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2023. <https://www.trafa.se/sjofart/svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-14409/>.

Trafikanalys (2024). Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2024. <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2024/rapport-2024-11-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2024.pdf>

Trafikanalys (2024b). Fartyg 2023 – svenska och utländska fartyg i svensk regi. <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/fartyg/2023/fartyg-2023---svenska-och-utlandska-fartyg-i-svensk-regi.pdf>.

Trafikanalys (2025). Fartyg 2024 – svenska och utländska fartyg i svensk regi. <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/fartyg/2024/fartyg-2024---svenska-och-utlandska-fartyg-i-svensk-regi.pdf>.

Transport och logistik (2025). Färre fartyg i svenska hamnar under 2024. <https://www.transportochlogistik.se/20250121/20586/farre-fartyg-i-svenska-hamnar-under-2024>.

UNCTAD (2023). Review of Maritime Transport 2023.

UNCTAD (2024). Review of Maritime Transport 2024.

UNCTAD (2025). Review of Maritime Transport 2025.

VTI (2021). Sjöfartens användning av alternativa bränslen. https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_005701_005800/Publikation_005702/Sjofartens_anvandning_av_alternativa_branslen_trender_och_forutsattningar.pdf

Bilaga 1 – Nyckeltalsdefinitioner

Tabell 31. Nyckeltaldefinitioner.

Nyckeltal	Definition
Kassalikviditet	Omsättningstillgångar reducerat med varulager dividerat med korta skulder
Balanslikviditet	Omsättningstillgångar dividerat med korta skulder
Soliditet	Eget kapital (+ andelen eget kapital av obeskattade reserver) i procent av totala tillgångar
Konsolideringsgrad	Eget kapital (+ 100% av obeskattade reserver) i procent av totala tillgångar
Räntabilitet på eget kapital	Resultat efter finansnetto i procent av genomsnittligt eget kapital (+ andelen eget kapital av obeskattade reserver)
Räntabilitet på totalt kapital	Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader i procent av genomsnittlig balansräkning
Likviditetsbuffert	Likvida medel dividerat med totala tillgångar
Rörelsemarginal	Rörelseresultat efter avskrivningar i procent av nettoomsättning
Vinstmarginal	Resultat efter finansnetto i procent av nettoomsättning
Resultat per anställd	Rörelseresultat dividerat med genomsnittligt antal anställda
K/I-tal	Totala kostnadernas andel av intäkterna (Omsättning - res. e finansnetto)/Omsättning

Bilaga 2 – Företag som ingår i studien

2024

Tabell 32. Företag som ingår i studien för år 2024.

INFORMATION OM BOLAGEN		
Bolag som fått rederistöd 2024	Org.nr.	Bolag för analys om annat än mottagare av rederistöd
Stena Line Scandinavia AB	5562317825	Stena AB (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Wallenius Marine AB	5560846643	Rederi Aktiebolaget Soya (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Destination Gotland AB	5560382342	Rederiaktiebolaget Gotland (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Tallink Silja AB	5563426138	
Viking Rederi AB	5561157289	
Rederi Eckerö Sverige AB	5561814350	
TT-Line AB	5560637828	
Öresundslinjen Helsingborg AB	5562064575	
Northern Expeditions AB	5591158505	
Bergsund Rederi AB	5569764425	
Finnlines Ship Management AB	5563148369	
Sirius Crew AB	5591297360	
AdMare Ship Management AB	5569583460	
Baltic Offshore Kalmar AB	5561788505	
Rederi AB Virgo	5592791734	
Skattegården Rederi AB	5592811870	
Skaw Crewing AB	5593542896	
Zachau Expeditions in Svalbard AB	5591836837	
Furetank Rederi AB	5563717510	
Rederi AB Donsötank	5560582925	
Rederi AB Älvtank	5564663143	
Veritas Management AB	5590039391	V.T. Maritime Shipping AB (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Tarbit Shipping AB	5563791325	
OljOla Shipping AB	5591519573	
BRP Shipping AB	5566541479	
Fjordtank Rederi AB	5566331004	
Fiskebäck Bunkrings AB	5561363143	
Wisby Shipmanagement1 AB	5592280159	
Northern Offshore Services AB	5564421161	
Tankskår Rederi AB	5565758488	
Rederi AB Ishavet	5565360830	
Fiducia Rederi AB	5564326345	
F Shipping AB	5569636771	

NYA FÖRETAG SOM ERHÅLLER REDERISTÖD 2024:

Skaw Crewing AB	5593542896	Management segment
-----------------	------------	--------------------

FÖRETAG SOM INTE LÄNGRE ERHÅLLER REDERISTÖD 2024:

GoTa NETSS AB	5590245451	
GoTa Polar AB	5592072796	

2023

Tabell 33. Företag som ingår i studien för år 2023.

INFORMATION OM BOLAGEN		
Bolag som fått rederistöd 2023	Org.nr.	Bolag för analys om annat än mottagare av rederistöd
Stena Line Scandinavia AB	5562317825	Stena AB (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Wallenius Marine AB	5560846643	Rederi Aktiebolaget Soya (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Tallink Silja AB	5563426138	
Destination Gotland AB	5560382342	Rederiaktiebolaget Gotland (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Viking Rederi AB	5561157289	
Rederi Eckerö Sverige AB	5561814350	
TT-Line AB	5560637828	
Öresundslinjen Helsingborg AB	5562064575	
Northern Expeditions AB	5591158505	
Bergsunds Rederi AB	5569764425	
Sirius Crew AB	5591297360	
Finnlines Ship Management AB	5563148369	
AdMare Ship Management AB	5569583460	
Baltic Offshore Kalmar AB	5561788505	
Rederi AB Virgo	5592791734	
Skattegården Rederi AB	5592811870	
GoTa NETSS AB	5590245451	
Zachau Expeditions in Svalbard AB	5591836837	
GoTa Polar AB	5592072796	
Furetank Rederi AB	5563717510	
Rederi AB Donsötank	5560582925	
Rederi AB Älvtank	5564663143	
Veritas Management AB	5590039391	V.T. Maritime Shipping AB (sjöfartsdel av koncernredovisning)
Tarbit Shipping AB	5563791325	
OljOla Shipping AB	5591519573	
BRP Shipping AB	5566541479	
Wisby Ship management1 AB	5592280159	
Wisby Ship management AB	5565914305	
Fjordtank Rederi AB	5566331004	
Fiskebäck Bunkrings AB	5561363143	
Northern Offshore Services AB	5564421161	
Tankskär Rederi AB	5565758488	
Rederi AB Ishavet	5565360830	
Fiducia Rederi AB	5564326345	
F Shipping AB	5569636771	

NYA FÖRETAG SOM ERHÅLLER REDERISTÖD 2023:

Bergsunds Rederi AB	5569764425	
---------------------	------------	--

FÖRETAG SOM INTE LÄNGRE ERHÅLLER REDERISTÖD 2023:

Bilaga 3 – Koncernjusteringar som ingår i studien

Tabell 34. Koncernjusteringar samtliga bolag som ingår i studien från 2017 och framåt till och med 2024.

KONCERNJUSTERINGAR			
Koncernbolag	Koncern Org.nr.	Bolag	Org.nr.
Rederi Aktiebolaget Soya	5562977412	Walleniusrederierna Aktiebolag	5560335928
		Rederi AB Wallship	5560484148
		Wallenius Marine AB	5560846643
		Rederiaktiebolaget Walltime	5562539840
		Wallenius Logistics AB	5562539873
		Rederi Aktiebolaget Soya	5562977412
		Wallcargo Aktiebolag	5563313468
		Manjoma Bravo Aktiebolag	5563481851
		United European Car Carriers Aktiebolag	5564436144
		Walwal Aktiebolag	5564660305
		Cisturbine AB	5565215604
		Wallfreight Aktiebolag	5565218483
		Wallauto Aktiebolag	5565227542
		Wallpers AB	5565252227
		WallHull AB	5565252235
		Grand Campus Stockholm AB	5565593414
		Wall RO/RO AB	5566685961
		Wallroll Aktiebolag	5566685987
		Walltrade AB	5566745575
		Wallkomm Aktiebolag	5590568597
Gotlandian AB	5567493969	Destination Gotland AB	5560382342
		Aktiebolaget Carl E. Ekman	5560456237
		Rederi AB Torsburgen	5565705869
		Rederi AB Sudersand	5565835658
		Gotland Company AB	5566437850
		Rederi AB Ljugarn	5566695903
		Rederi AB Klintehamn	5566833686
		Gotlandian AB	5567493969
		Gotland Tankers AB	5567623342
		Rederi AB Lauter	5568151293
		Hallshuk Rederi AB	5569377756
		Hangvar Rederi AB	5590196977
		Rederi Grynge AB	5590694831
		Rederi Enholmen AB	5591648703
		Gotland Capital Management AB	5591649149
		Gotland Tech Development AB	5592124126
		Hansa Destinations AB	5592124167
		Gotland Cruises AB	5593993529
		Rederi Grumpe AB	5593993537
		Rederi Alskog AB	5594477142
		Rederi Hoburgen Aktiebolag	5562073816
		Rederi Othem AB	5591223374
		Rederi Svajde AB	5594477654
		Rederi Sysne AB	5590694807
		Rederi Tomtbod AB	5592661051
		Rederi Tubod AB	5592659980
		Rederiaktiebolaget Gotland	5560008020
		Rederiaktiebolaget Våndburg	5564962222
		Sundre Rederi AB	5569377764
		Sista versen 87164 AB	5560210741
		Sista versen 87169 AB	5560527169
		Sista versen 87170 AB	5567623250
		Sista versen 87173 AB	5566805866
		Sista versen 87174 AB	5569803660
		Sista versen 87175 AB	5569783573
		Trojaborg Aktiebolag	5563399574
		Sista versen 82489 AB	5590197025
		Sista versen 82494 AB	5568993884
		Sista versen 82495 AB	55689640949
		Sista versen 82496 AB	5567867519
		Sista versen 82498 AB	5568640931
		Sista versen 82499 AB	5567867592
		Stockholms Reparationsvarv AB	5564262391
		Wisby Tanker Trading AB	5567980700
		Gotlands Stuveri Aktiebolag	5560196429
		Rederi AB Asunden	5568993892
		Rederi Boge AB	5591223457
		Rederi AB Djupvik	5568151160
		Förvaltnings Aktiebolaget Norderstrand	5563345833
		Rederi AB Lickershamn	5567400493
		Rederi AB Ronehamn	5567401616

KONCERNJUSTERINGAR			
Koncernbolag	Koncern Org.nr.	Bolag	Org.nr.
Stena Aktiebolag	5560010802	Stena Aktiebolag	5560010802
		KBP i Karlskrona AB	5560064254
		Stena Rederi Aktiebolag	5560578360
		Stena LNG Holding Sweden AB	5561884247
		Stena Line Scandinavia AB	556217825
		Stena Bulk Aktiebolag	5562432236
		Aktiebolaget Stena Finans	5562445766
		NMT Scandinavia AB	5565623211
		Stena RoRo AB	5566208186
		Stena Marine Management AB	5566278148
		Stena Adactum AB	5566278155
		NTEX AB	5566487285
		Ntex Inrikes AB	5566653464
		Stena Logistics Holding AB	5566875075
		Sessanlinjen AB	5567157549
		Captum Group AB	5568782972
		Stena RFM AB	5568782980
		Juteskären AB	5569143786
		Havgallskären AB	5590543285
		Blue Shipping AB	5591378624
Veritas Tankers Holding AB	5593094617	Stena Nordica AB	5564220894
		Stena Don AB	5566208236
		KBP Terminal AB	5569447344
		Steneo Aktiebolag	5563336808
		HH Ferries Sverige AB	5564275666
		Masstransport Sweden AB	5566615802
		Stena Carrier AB	5565889077
		Stena Freightier AB	5561219105
		Stena Superfast AB	5568099112
		Stena Line Ports AB	5560685785
		Rederi Aktiebolaget Väner-tank	5562247931
		V.T. Maritime Shipping Aktiebolag	5563014041
		Rederi Aktiebolaget Veritas Tankers	5563037703
		Veritas Shipping AB	5566270434
		Veritas Management AB	5590039391
		Veritas Tankers Holding AB	5593094617

Bilaga 4 – Sammanfattande tabeller och figurer för huvudrapport

Tabell 35. Fördelning av sjöfartsstöd för rederierna i undersökningen 2022-2024.

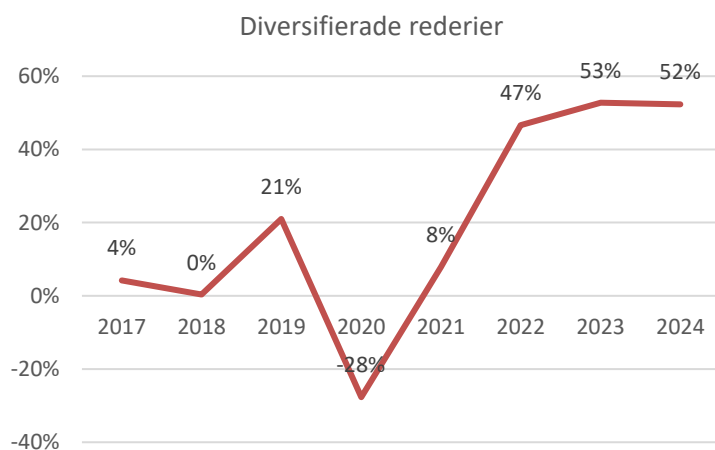
	Diversifierade	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal rederier						
2024	2	12	3	8	8	33
2023	2	12	3	8	9	34
2022	2	12	3	7	9	33
Stödbelopp, tkr						
2024	495 250	198 668	7 277	473 956	242 714	1 417 865
2023	471 993	210 917	9 435	474 495	221 499	1 388 339
2022	383 557	201 122	8 372	507 893	230 447	1 331 391
Stöd per rederi, tkr						
2024	247 625	16 556	2 426	59 245	30 339	42 966
2023	235 996	17 576	3 145	59 312	24 611	40 833
2022	191 779	16 760	2 791	72 556	25 605	40 345

Tabell 36. Några finansiella nyckeltal per segment och totalt, med och utan stöd. Medianvärden för år 2024.

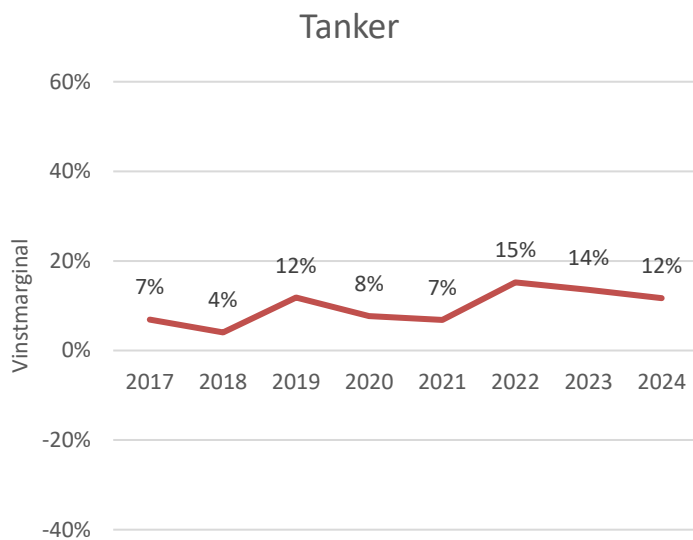
	Diversifierade	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Vinstmarginal	52,3%	11,7%	4,1%	2,5%	2,0%	4,6%
Vinstmarginal (exkl. stöd)	48,6%	-5,6%	-4,4%	-32,7%	-33,0%	-9,0%
Räntabilitet på eget kapital	18,3%	15,2%	6,5%	7,5%	23,2%	12,8%
Räntabilitet på eget kapital (exkl. stöd)	15,9%	-7,5%	-14,1%	-111,9%	-989,6%	-26,5%
Rörelseresultat per anställd, tkr	4 030	204	30	9	9	97
Rörelseresultat per anställd, tkr (exkl. stöd)	3 814	18	-96	-211	-272	-106
Soliditet	50,4%	61,0%	66,6%	33,2%	10,2%	37,3%
Kassalikviditet	0,91	2,81	0,98	1,43	1,00	1,19
Likviditetsbuffert	2,6%	22,2%	3,9%	7,0%	14,8%	14,0%

Tabell 37. Några finansiella nyckeltal per segment och totalt, med och utan stöd.
Medianvärden för år 2023.

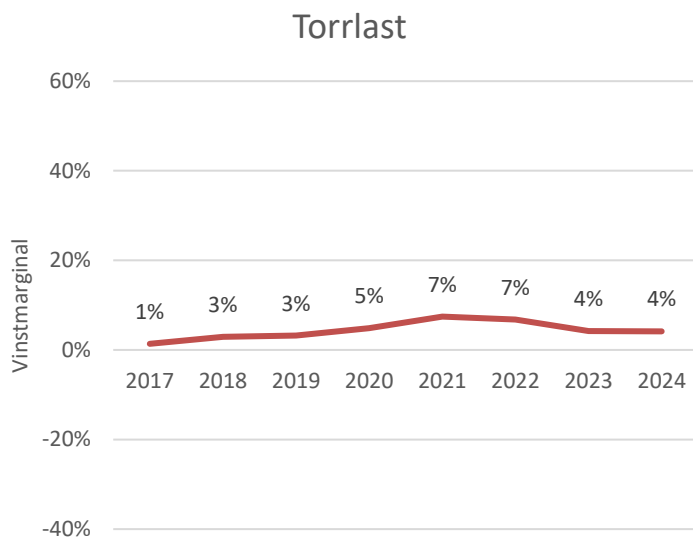
	Diversifierade	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Vinstmarginal	52,8%	13,6%	4,2%	5,9%	0,6%	6,6%
Vinstmarginal (exkl. stöd)	49,2%	-3,2%	-8,3%	-30,8%	-48,3%	-16,3%
Räntabilitet på eget kapital	13,3%	27,0%	41,1%	14,3%	26,1%	20,7%
Räntabilitet på eget kapital (exkl. stöd)	11,1%	-11,9%	-82,1%	-109,9%	-2445,2%	-31,2%
Rörelseresultat per anställd, tkr	4 651	304	85	34	4	81
Rörelseresultat per anställd, tkr (exkl. stöd)	4 429	7	-127	-194	-351	-192
Soliditet	53,3%	56,6%	32,2%	21,3%	6,3%	34,0%
Kassalikviditet	0,86	2,52	1,03	1,16	1,02	1,11
Likviditetsbuffert	2,3%	28,2%	6,2%	14,1%	15,9%	16,6%



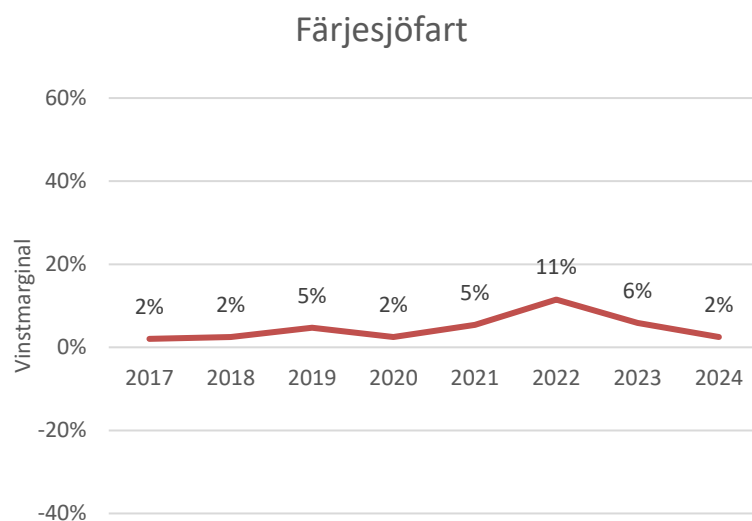
Figur 81. Medianvärde av vinstmarginal inom segmentet diversifierade rederier 2017-2024.



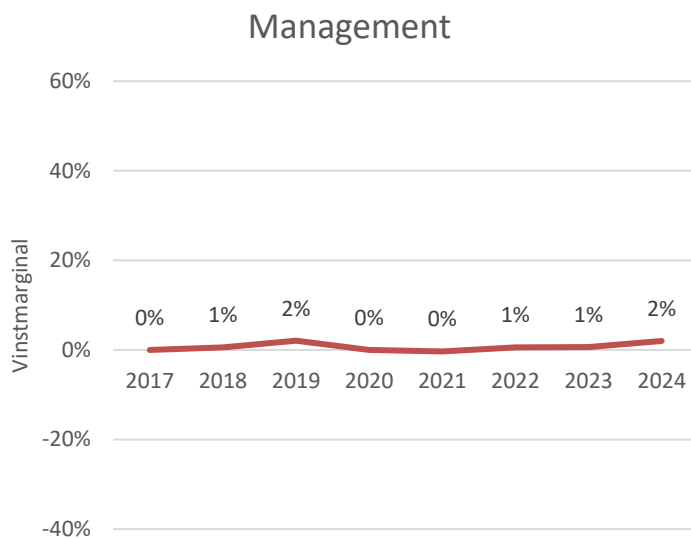
Figur 82. Medianvärde av vinstmarginal inom segmentet tanker 2017-2024.



Figur 83. Medianvärde av vinstmarginal inom segmentet torrlast 2017-2024.



Figur 84. Medianvärde av vinstmarginal inom segmentet färjesjöfart 2017-2024.



Figur 85. Medianvärde av vinstmarginal inom segmentet management 2017-2024.

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.

Trafikanalys
Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Tel 010 414 42 00
trafikanalys@trafa.se
www.trafa.se

