

PM
2024-01-23 Dnr 2024/00088-2

Utrikesdepartementet

Handelseffekter av fartygsattackerna i Röda havet

Innehåll

1	Inledning	3
2	Om Suezkanalen	3
	Rörledningar	4
2.1	Tidigare erfarenheter av störningar i transportled.....	4
	Grundstötningen av Ever Given.....	5
	Störningar i Panamakanalen.....	5
2.2	Alternativa rutter till Suezkanalen	6
2.3	Fraktvolym	6
3	Fraktpriser	7
3.1	Vad påverkar fraktpriserna?	8
3.2	Det globala frakt/logistiksystemet	9
4	Sveriges och EU:s handel genom Suezkanalen	9
4.1	Import.....	10
4.2	Export.....	12
5	Konsekvenser för företagen	14
6	Långsiktiga effekter	16
7	Sammanfattning	17
8	Källor	19

1 Inledning

En stor del av Sveriges och EU:s handel passerar genom Röda havet och Suezkanalen. Oroligheter i området påverkar både Sveriges, EU:s och världshandeln. För att få en överblick av konsekvenserna för den svenska ekonomin har Kommerskollegium, med hjälp av öppna källor om transportflöden och transportkostnader, samt genom intervjuer med berörda fraktbolag och näringslivet, försökt kartlägga hur dessa störningar kan komma att påverka den svenska ekonomin på kort och lång sikt.

Även om det råder betydande osäkerhet kring utvecklingen, bedömer flera aktörer att konflikten blir långvarig. De senaste åren har varit skakiga för de globala logistikkedjorna och det sätter spår i den globala ekonomin. Efter det sex dagar långa stoppet i Suezkanalen 2021 till följd av Ever Givens grundstötning, tog det exempelvis cirka två veckor att återfå balansen i logistikkedjorna.

Även under pandemin sågs stora störningar i logistiken. En ekonometrisk studie som genomfördes som en följd av covid-19 pandemin beräknade att en ökning av globala fraktkostnader med 22 procentenheter i genomsnitt kommer att höja huvudinflationen med 0,15 procentenheter under 12 månader.

Exakt vilka effekter vi kommer att se av fartygsattackerna är svårt att sätta om. Varje kris har sina karaktärsdrag. Men klart är att attackerna både leder till obalanser i de globala logistikkedjorna och potentiellt kan ge djupare effekter på den globala ekonomin. Något som oundvikligen för med sig konsekvenser för ett handelsberoende land som Sverige.

Rapporten fortsätter genom att i kapitel 2 ge en kort beskrivning av Suezkanalen och de fraktvolymerna som passerar den, kapitel 3 diskuterar priseteffekterna av störningarna i logistikkedjan, medan kapitel 4 undersöker Sveriges handelsberoende av transporter via Suezkanalen. Kapitel 5 redogör för en bedömning av de kortsiktiga effekterna på det svenska näringslivet, medan kapitel 6 diskuterar de långsiktiga effekterna av en ihållande turbulens i Suezregionen. Kapitel 7 sammanfattar rapporten.

2 Om Suezkanalen

Världshaven täcker över 70 procent av planetens yta och beroende på källa ser vi att global sjöfart transporterar mellan 80–90 procent av världens handlade varor. Sjöfarten är med andra ord det viktigaste transportsättet för internationell handel. Sjöfarten har i likhet med andra transportslag ett antal kritiska punkter och Suezkanalen är en av dem.

Den 193 km långa vattenvägen drivs av den statligt ägda Suezkanalmyndigheten och är en viktig källa till utländsk valuta för Egypten.¹Suezkanalen öppnades i november

¹ [The Suez Canal, Global Trade, and the Plight of Seafarers – UAB Institute for Human Rights Blog](#), [The Importance of the Suez Canal to Global Trade - 18 April 2021 | New Zealand Ministry of Foreign](#)

1869 och är den snabbaste maritima handelslänken mellan Asien och Europa. Att segla runt Afrika för att nå Europa kan lägga till omkring två veckors transporttid och tillför ytterligare bränslekostnader.

Ser vi till flödena passerar ungefär 12 procent av den globala handeln genom Suezkanalen, vilket i sin tur motsvarar omkring 30 procent av all global containertrafik. År 2020 använde ungefär 19 000 fartyg rutten. Detta motsvarar 50 fartyg per dag som reser mellan Suez Port och Port Said. Enligt Egyptens Suezkanalmyndighet (SCA) transporterade vattenvägen över 1 miljard ton last år 2019, vilket motsvarar fyra gånger tonnaget som passerade Panamakanalen under samma period.²

Suezkanalen är av stor betydelse för handel med råvaror, konsumentvaror och komponenter från Asien och Mellanöstern till Europa. Suezkanalen utgör även en viktig rutt för transport av olja och naturgas. Den möjliggör överföringen av uppskattningsvis 7–10 procent av världens oljehandel och 8 procent av flytande naturgas (LNG). Ungefär en miljon fat olja passerar Suez dagligen och flödet går i båda riktningarna. Mer råolja flödar österut än västerut. Omkring 1,1 miljoner oljefat per dag gick under 2019 österut vilket motsvarar ungefär 4,5 procent av Asiens sjöburna import och omkring 400 000 fat per dag gick västerut, främst till Europa. Sett till typ av petroleumprodukter var de flesta östgående volymerna brännolja, råolja och LNG medan främst diesel och flygbränsle går västerut (2019). Ser vi närmare på kanalens betydelse för transporter av LNG användes kanalen år 2020 för omkring 6–8 procent av den globala LNG-handeln. Ungefär 25 procent av Mellanösterns LNG-export passerade vattenvägen för att leverera gas främst till europeiska köpare.³ År 2019 transporterades även 54 miljoner ton malm och metaller samt 35 miljoner ton kol genom kanalen.

Rörledningar

Vad som kanske inte uppmärksammats lika mycket som fartygstrafiken är den 320 km långa Sumed-rörledningen som förbinder Gulfbukten med Medelhavet. Ledningen har en annan sträckning än Suezkanalen och transporterar enligt Sumed omkring 80 procent av oljan som skeppas från Mellanösterns Gulf till Europa. Rörledningen har en kapacitet på cirka 2,8 miljoner fat per dag men nyttjas sällan fullt ut.⁴

2.1 Tidigare erfarenheter av störningar i transportled

De attacker som Huthirebellerna utfört mot fraktfartygen i området har kraftigt påverkat flödet av transporter genom Suezkanalen. Det är dessa störningar som

[Affairs and Trade \(mfat.govt.nz\) Suez Canal closure highlights Asia's growing dependence on Eastward oil flows – Analysis - IEA](#)

² [The Importance of the Suez Canal to Global Trade - 18 April 2021 | New Zealand Ministry of Foreign Affairs and Trade \(mfat.govt.nz\)](#)

³ [Suez Canal closure highlights Asia's growing dependence on Eastward oil flows – Analysis - IEA](#)

⁴ <https://www.sumed.org/>

kommer att diskuteras närmare nedan. För att ge ett bredare perspektiv belyser vi inledningsvis helt kort andra erfarenheter från Suezkanalen och Panamakanalen.⁵

Grundstötningen av Ever Given

I mars 2021 blockerade fartyget Ever Given under sex dagar all fartygstransport genom Suezkanalen. Uppskattningsvis stoppades 450 fartyg i eller vid båda ändarna av kanalen och väntade på att passera.

Över två veckor efter att Ever Given dragits loss skapade strandningen fortsatt trängsel vid stora globala handelsnav, inklusive i Singapore, Malaysia, Saudiarabien och Nederländerna, detta på grund av störningar i scheman. Europa anses ha upplevt relativt stor påverkan av strandningen. I Asien uppstod en brist på tomma containrar.

Enligt en studie av försäkringsbolaget Allianz, minskade stoppet det globala årliga handelsflödet med 0,2–0,4 procent i form av utebliven handel. Den totala handelsförlusten uppskattas till ungefär 54 miljarder dollar. Den sammanlagda ekonomiska skadan kan dock vara högre eftersom priset på råvaror som råolja och gas steg på grund av farhågor att blockeringen skulle fortsätta i veckor.

Störningar i Panamakanalen⁶

Panamakanalen är en 82 kilometer lång vattenväg som förbinder Atlanten med Stilla havet, genom att korsa näset i Panama. Genvägen genom Panamakanalen minskar avsevärt tiden det tar för skepp att resa mellan Atlanten och Stilla havet och gör det möjligt att undvika rutten runt Sydamerikas sydspets via Drakepassagen eller Magellans sund. Panamakanalen är något mindre än Suezkanalen och omkring 5 procent av världshandeln med varor passerar Panamakanalen.

Vad gäller störningar i trafiken genom Panamakanalen är den mest framträdande orsaken svåra torrperioder och översvämningar som påverkar vattennivåerna i kanalen. Tiden som sparas genom att passera genom Panamakanalen varierar beroende på fartygets start- och slutdestination, men att använda Panamakanalen för att undvika att segla runt Sydamerikas sydspets via Drakepassagen eller Magellans sund kan minska restiden med upp till två veckor. Detta gör Panamakanalen till en attraktiv rutt för många sjöfartslinjer som transporterar varor mellan östkusten av USA och östkusten av Asien.

⁵ [Explained: How much did Suez Canal blockage cost world trade - India Today](#)
[The cost of the Suez Canal blockage - BBC News](#)

⁶ [Passenger operations begin on Isthmus of Tehuantepec railway - International Railway Journal \(railjournal.com\)](#)
[Extreme weather is making major trade routes less reliable, and it's only going to get worse | Article | ING Think](#)
[Maersk says goodbye to the Panama Canal \(ifaitaly.com\)](#)
[Panama Canal Threatens 40% of Global Cargo Traffic \(translogisticsinc.com\)](#)
[Panama Canal - Wikipedia](#)

Det är även värt att notera de höga trafikavgifterna förenade med en passage genom Panamakanalen. Detta har föranlett ett antal fraktbolag att dirigera om sin trafik och minska sitt beroende av Panamakanalen.⁷

2.2 Alternativa rutter till Suezkanalen

I samtal med svenska företag ställdes frågan om det finns några andra alternativ till den längre ruten runt Afrika. Den samstämmiga bilden är att det inte finns några som är realistiska.

Ryssland nyttjar i viss utsträckning en alternativ nordlig transarktisk sjörutt, Rysslands norra sjöväg. Men att gå över den så kallade Nordostpassagen sågs inte som ett alternativ bland de aktörer kollegiet talat med. De stora rederierna i världen säger nej till detta, inte minst på grund av den potentiella negativa miljöpåverkan i form av risk för utsläpp eller stora störningar i den maritima miljön som det skulle innebära.

Tillbakadragandet av arktisk havsis till följd av klimatförändringar, har gjort Arktiska oceanen mer tillgänglig för fartyg och förlängt navigationssäsongen. Dock är Arktiska oceanen helt eller delvis isbelagd under sen höst, vinter och vår. Polar Code, ett regelverk från Internationella sjöfartsorganisationen för polarfartygs operationer, förhindrar de flesta av den globala flottans kommersiella skepp från att någonsin använda Arktiska vatten.

Restiden runt Afrika kan inte heller kortas genom att köra med en högre hastighet. Det är inte lönsamt för rederierna i förhållande till de högre bränslekostnaderna som framför allt kommer av EU:s krav på nödvändigheten att köpa utsläppsrätter.

Att flytta gods i stor skala med tåg eller flyg är inte heller realistiskt. Kapaciteten i fraktsätten kommer inte i närheten av fartygstransporter. Dessutom riskerar det att bli för dyrt när priserna stiger med anledning av den högre efterfrågan. Godsfrakt på tåg från Asien försvåras både av kapacitetsproblem och kriget i Ukraina.

2.3 Fraktvolym

Sedan mitten av december till 21 januari har fraktvolymerna genom Suezkanalen minskat kraftigt räknat över ett sju-dagars genomsnitt, från 4,8 miljoner ton till 2,8 miljoner ton. Samtidigt har volymerna som går runt Godahoppsudden ökat från 4,3 till 6 miljoner ton.⁸

För svenskt vidkommande är hamnen i Göteborg⁹ störst både när det gäller import- och exportvolym. Karlshamn¹⁰ är näst störst på import och Brofjorden¹¹ på export. Luleå¹² har de tredje högsta exportvolymerna. Sedan mitten av december till

⁷ [Panama Canal - Wikipedia](#)

⁸ IMF Portwatch - [eventc1000000 | PortWatch \(imf.org\)](#)

⁹ [port408 | PortWatch \(imf.org\)](#)

¹⁰ [port546 | PortWatch \(imf.org\)](#)

¹¹ [port175 | PortWatch \(imf.org\)](#)

¹² [port670 | PortWatch \(imf.org\)](#)

14 januari har importvolymen i Göteborg minskat från 10 400 ton till 6 700 ton räknat över ett sju-dagars genomsnitt. Vid motsvarande tidpunkter ett år tillbaka i tiden var volymerna 6 800 ton respektive 7 800 ton. Importvolymerna i Göteborgs hamn var alltså 14 procent lägre under perioden 15 december till 14 januari 2024 jämfört med motsvarande period året innan. Import- och exportvolymerna för de övriga nämnda hamnarna har minskat den senaste månaden också, men det är inga dramatiska minskningar vare sig det är jämfört med en månad tillbaka i tiden eller jämfört med samma tidsperiod för ett år sedan.

Hamnen i Narvik är en viktig hamn för svensk export av framför allt malm men där finns för närvarande ingen data över den senaste tidens exportvolym. ¹³

IMF Portwatch har utifrån sin data räknat fram hur känsliga olika hamnar är för störningar i handelsflöden som ett resultat av attackerna i Röda Havet. Med ”känsliga” i sammanhanget menas storleken på handelsflöden från hamnen i fråga som riskerar att påverkas av krisen i Röda havet. Hamnen i Göteborg är den mest känsliga punkten för ingående trafik i Sverige och Luleå är den mest känsliga punkten för utgående trafik. ¹⁴

Nya typer av logistiklösningar kan uppkomma som ett resultat av de förseningar som nu syns. Ett exempel kan vara kombinationer av olika fraktsätt, bland annat flyg- och fartygstransport till varans slutdestination.

3 Fraktpriser

Från mitten av december till 18 januari har de genomsnittliga fraktpriserna på global nivå mer än fördubblats, från cirka 1 500 USD till 3 800 USD för en standard 40 fots container. För specifika rutter mellan Kina och Europa (Shanghai-Genoa och Shanghai-Rotterdam) är priset högre än så, för närvarande (18 januari 2024) mellan 5 000 och 6 300 USD. Detta är en 126-procentig respektive 174-procentig prisökning för dessa rutter på årsbasis. ¹⁵

Samtidigt som fraktpriserna har ökat mycket på kort tid, är det från en relativt låg nivå. Under pandemin steg fraktpriserna explosionsartat på grund av en kombination av kraftigt ökad efterfrågan på konsumtionsvaror, begränsad tillverkningskapacitet, höjda inköspriser på containers samt störningar i globala logistikkedjor. Dagens priser från Shanghai till Europa på mellan 5 000 och 6 300 USD per 40 fots container kan jämföras med de 15 000 USD det kostade under pandemin. Priserna innan fartygsattackerna i Röda havet låg på en liknande nivå som innan pandemin (runt 2 000 USD). ¹⁶

¹³ [port796 | PortWatch \(imf.org\)](#)

¹⁴ [eventc1000000 | PortWatch \(imf.org\)](#)

¹⁵ [Drewry - Service Expertise - World Container Index - 18 Jan](#)

¹⁶ [Freightos Baltic Index - Shipping Delays & Freight Cost Increases 2024 | Freightos](#)

Än så länge har inte priserna på flygfrakt ökat, vilket kan tolkas som att de ökande fraktpriserna för containrar ännu inte lett till en ökad efterfrågan på alternativa fraktsätt.¹⁷

Samtliga aktörer som kollegiet haft kontakt med väntar sig att priserna ska stiga ytterligare om den nuvarande situationen fortgår. Den samlade uppfattningen är dock att det är osannolikt att prisnivåerna kommer att nå samma höga nivåer som under pandemin.

Ett par av företagen som kollegiet talat med menade att en högre fraktprisnivå jämfört med nivån innan attackerna startade vore rimligt, dock inte lika hög som i nuläget. En anledning till att prisnivåerna förväntas fortsätta ligga högre än innan fartygsattackerna är genom utvidgningen av EU:s miljökrav som kommer påverka fartygstransporter framöver.

3.1 Vad påverkar fraktpriserna?

Det är givetvis flera faktorer som påverkar fraktpriserna. Högre försäkringspremier är en naturlig sådan. Attackerna innebär ökad risk och driver därmed upp kostnaden för att försäkra gods.

En annan faktor är tillgängligt tonnage. Att runda Afrikas sydspets istället för att ta vägen genom Suezkanalen innebär en förlängd resrutt på mellan 10 och 14 dagar enkel väg. Detta leder till att tillgängligt tonnage binds upp i högre grad än tidigare, en begränsning av utbudet alltså. Något som i sin tur påverkar priserna. Samtidigt har det funnits ett övertonnage i branschen. Dessutom är fler fartyg under konstruktion vilket troligen bidragit till att priserna efter pandemin har legat på mycket låga nivåer.

En tredje faktor är kostnader associerade med förlängd restid. Ett rederi behöver ha personal tillgänglig under en längre tid och en omväg kräver mer bränsle exempelvis. Även detta vägs in i priset. Restiden förlängs inte bara av att fartyg måste gå en längre rutt. Många fartyg gör ett flertal stopp på väg upp genom Europa innan de når Sverige. När de ankommer till hamn finns en särskild slot-tid att förhålla sig till. Den tiden är bestämd i förväg och ifall den inte följs hamnar fartyget sist i kön. Denna procedur gäller vid varje hamn. Således kan en inledande försening resultera i ytterligare förseningar och förlängd restid, med extra kostnader som följd.

Att fartyg inte kan lossa sin last som planerat kan även leda till andra problem. Ett är att det stockar sig i hamnarna med effekter som köbildning, bristande lagringskapacitet och obalans i tillgänglighet på containrar. Det sistnämnda är ett stort problem enligt många i branschen som Kommerskollegium talat med. Om det exempelvis blir brist på tomma containrar får det stora konsekvenser för handelsflöden på bred front.

¹⁷ Freightos Air Index - [Shipping Delays & Freight Cost Increases 2024 | Freightos](#)

3.2 Det globala frakt/logistiksystemet

Globala logistiklösningar är idag ofta framtagna utifrån tillverkning i globala värdekedjor vilket ställer högre krav på kontroll när tillverkning sker i flera steg på olika platser i världen. Flera aktörer på marknaden erbjuder helhetslösningar som inte bara fokuserar på själva frakten av godset utan även planeringen av olika flöden i tillverkningsprocessen. Förutsägbarhet och optimering är nyckelord. Förutsägbarhet i termer av att en last ska dyka upp på angiven tid och optimering i termer av att alltid ha fartyg och containers i rörelse.

Panama- och Suezkanalerna är särskilt känsliga delar i det globala fraktsystemet. Även de största hamnarna i världen (Shanghai, Singapore, Dubai och Rotterdam exempelvis) ingår här. Särskilda händelser vid dessa platser får snabbt stora konsekvenser. Fartygsattackerna i Röda havet visar på vilka obalanser som snabbt skapas. Dessa fortplantar sig sedan genom hela det globala systemet.

Har obalanser väl börjat uppstå är det väldigt svårt att få ett snabbt slut på dem. Ju längre en kris håller i sig, desto längre består obalanserna. En viss lärdom finns från covid-pandemin och många företag har gjort sin läxa och anpassat sig. Det kan bland annat handla om att det efter pandemin finns en intern organisation att luta sig mot för att snabbt kunna hantera kriser av den här arten. Dessa företag kommer att klara av den nuvarande krisen bättre.

Obalanserna inverkar på fraktpriserna på flera sätt och en aspekt som inte nämnts ovan är handelsprocedurernas roll. Enligt en aktör bidrog bristfälliga handelsprocedurer med upp emot 20 procent av förseningarna i fartygsfrakten under covid-pandemin. Obalanser i det globala fraktsystemet ökar trycket på att handelsprocedurerna vid gräns fungerar på ett smidigt sätt.

4 Sveriges och EU:s handel genom Suezkanalen

Nedan följer en redogörelse för Sveriges och EU:s varuhandel med tredje land samt en särskild analys avseende stora handelspartner i Östafrika, Mellanöstern och Asien där vi gjort bedömningen att Suezkanalen utgör den snabbaste sjötransportvägen. Landgruppen, som nedan förkortas ÖMA, omfattar alla länder i de tre regionerna med en andel av Sveriges import eller export på minst 0,05 procent.¹⁸ Analysen är gjord på en 2-ställig HS-nivå för samtliga 97 varugrupper på denna nivå. Det innebär att starka beroenden på mer detaljerad nivå inte fångas upp. Trots detta är det statistiska

¹⁸ Östafrika, Mellanöstern och Asien (ÖMA)– länder där Suezkanalen är närmaste sjötransportväg med en andel av Sveriges import eller export på minst 0,05 procent omfattar följande länder: Australien, Bangladesh, Filippinerna, Förenade Arabemiraten, Hongkong, Indien, Indonesien, Japan, Kuwait, Kina, Malaysia, Myanmar, Nya Zeeland, Oman, Pakistan, Qatar, Saudiarabien, Singapore, Sydkorea, Taiwan, Thailand, Vietnam. Inget land i Östafrika uppfyllde kriteriet om att ha en andel av Sveriges export eller import på minst 0,05 procent.

materialet så pass stort att det i den här analysen enbart gått att skrapa på ytan och ge en översiktlig bild av omfattningen av den handel som påverkas av störningarna för handeln genom Suezkanalen.

4.1 Import

Under 2022 kom 61 procent av värdet för Sveriges totala varuimport från tredjeland sjövägen. För ÖMA-länderna var andelen sjötransporterade varor högre och utgjorde 71 procent av varuimporten från dessa länder till Sverige.

En stor del av det gods som importeras till Sverige tullas först in i andra EU-länder och syns då inte som import från tredje land i den svenska handelsstatistiken. Det innebär att statistiken över Sveriges import från ÖMA-länderna inte ger en fullständig bild av vilka sektorer som riskerar att påverkas av störningarna i Suezkanalen. Det är därför relevant att även titta på hur beroende EU:s handel är av sjötransporter genom Suezkanalen. För EU utgjorde varor fraktade på fartyg en något mindre andel av importen från tredje land än för Sverige. 51 procent av EU:s totala varuimport från tredjeland 2022 kom sjövägen. För ÖMA-länderna utgjorde sjöfraktens andel 59 procent av den totala varuimporten.

Tabell 4.1 Andel av Sveriges och EU:s import som fraktats med fartyg 2022

Värdeandelar i procent

	Från 3:e land	Från ÖMA
Sverige	61	71
EU	51	59

Källa: Kommerskollegiums beräkningar baserat på statistik från Eurostat

Varugrupper där ÖMA-länderna är stora leverantörer till såväl Sverige som till EU är *Elektrisk utrustning, Kraftalstrande maskiner, Fordon förutom järnvägsfordon* samt *Kläder*. För samtliga dessa varugrupper utgör sjötransporter en betydande del av importtransporterna och med undantag för *Elektrisk utrustning* transporteras över hälften av importvärdet med fartyg från regionen.

För de allra flesta av de 97 varugrupper som varuhandeln är uppdelad i på den analyserade 2-ställiga HS-nivån, står sjötransport för mer än hälften av det importerade värdet till Sverige, från de aktuella länderna. För 32 varugrupper står de sjötransporterade varorna för över 90 procent av det svenska importvärdet från ÖMA-länderna.

Det kan vara värt att notera att varugruppen *Mineraliska bränslen* där olja och gas ingår inte kvalar in bland de varor som Sverige och EU importerar i stor utsträckning från länderna på andra sidan Suezkanalen. De fem till sju procent av importen av mineralbränslen som kommer från regionen fraktas dock i princip uteslutande på fartyg. Förutom olja fanns det bland de 32 varugrupper där minst 90 procent av importvärdet gick per fartyg: *Möbler, sängkläder, ljusarmaturer, monterade eller*

monteringsfärdiga byggnader; Artiklar av järn och stål; Gummi och gummiartiklar; Järn och stål samt Animaliska eller växtbaserade fetter och oljor som stod för minst en procent av den svenska importen från området.

Tabell 4.2 - Varugrupper som importerades till Sverige från Östafrika, Mellanöstern och Asien till minst 90 % per fartyg och som stod för minst 1 % av importen därifrån, 2022

Värdeandelar i procent

	Andel fraktad med fartyg	Varans andel av totala importen från ÖMA
Mineraliska bränslen mm. (HS27)	100,0	4,0
Animaliska och växtbaserade fetter och oljor (HS15)	99,3	1,0
Järn och stål (HS72)	96,8	1,2
Gummi och gummiprodukter (HS40)	93,0	1,6
Möbler, sängkläder, ljusarmaturer och monterade eller monteringsfärdiga byggnader (HS94)	92,0	5,5
Varor av järn och stål (HS73)	91,1	3,9

Källa: Kommerskollegiums beräkningar baserat på statistik från Eurostat

Tabell 4.3 Andel i procent av importen som transporterades med fraktfartyg samt varans andel av total import från Östafrika, Mellanöstern och Asien, 2022

Värdeandelar i procent

	EU			Sverige		
	Sjöandel 3:e land	Sjöandel ÖMA	Importandel ÖMA	Sjöandel 3:e land	Sjöandel ÖMA	Importandel ÖMA
Elektrisk utrustning (HS85)	35	38	25	32	38	23
Kraftalstrande maskiner (HS84)	38	48	15	49	68	14
Fordon förutom för järnväg (HS87)	55	67	5	68	84	6
Möbler, sängkläder, ljusarmaturer, monterade eller monteringsfärdiga byggnader (HS94)	73	89	2,3	78	92	5
Kläder av trika (HS61)	62	73	2,7	73	84	5
Kläder av annan textil än trika (HS62)	53	64	3,2	72	88	5

Källa: Kommerskollegiums beräkningar baserat på statistik från Eurostat

4.2 Export

Svensk export är generellt sett något mindre beroende av sjöfrakt än vad importen är. 2022 gick 51 procent av Sveriges export till tredjeland med sjöfart. För exporten till ÖMA-länderna utgjorde 64 procent av exportvärdet gods som fraktats sjövägen.

För EU utgjordes 40 procent av exportvärdet till tredjeland av varor som transporterats med fartyg. Till ÖMA-länderna stod fartygsfrakt för 42 procent.

Tabell 4.4 Andel av Sveriges och EU:s export som fraktats med fartyg 2022

Värdeandelar i procent

	Till 3:e land	Till ÖMA
Sverige	51	64
EU	40	42

Källa: Kommerskollegiums beräkningar baserat på statistik från Eurostat

De varugrupper som står för den största andelen av den svenska exporten till den aktuella regionen är *Kraftalstrande maskiner, Fordon förutom järnvägsfordon, Farmaceutiska produkter, Elektrisk utrustning samt Järn och stål.*

För 26 av de 97 varugrupperna stod sjöfarten för transport av minst 90 procent av det totala svenska exportvärdet till regionen, alltså något färre än motsvarande för importen. Fem av dessa, *Fordon förutom för järnväg, Järn och stål, Papper och pappersprodukter, Trä och träprodukter* samt *Pappersmassa*, hade en exportandel till den aktuella regionen på minst en procent. Här står motorfordonsexporten ut med en exportandel på 15 procent där andelen som går på fartyg är 95 procent.

Med undantag för *Järn och stål* så är samma varugrupper viktiga även för EU:s export till dessa länder.

Tabell 4.5 - Varugrupper som exporterades från Sverige till Östafrika, Mellanöstern och Asien till minst 90 % per fartyg och som stod för minst 1 % av exporten dit, 2022

Värdeandelar i procent

	Andel fraktad med fartyg	Varans andel av totala exporten till ÖMA
Trä och trävaror (HS44)	99,5	3,9
Pappersmassa (HS47)	98,6	3,2
Järn och stål (HS72)	97,4	6,1
Papper och pappersprodukter (HS48)	96,1	4,2
Fordon annat än järnvägsfordon (HS87)	94,9	15,0

Källa: Kommerskollegiums beräkningar baserat på statistik från Eurostat

Tabell 4.6 Andel av exporten som transporterades med fraktfartyg samt varans andel av total export till Östafrika, Mellanöstern och Asien, 2022

Värdeandelar i procent

	EU			Sverige		
	Sjöandel 3:e land	Sjöandel ÖMA	Exportandel ÖMA	Sjöandel 3:e land	Sjöandel ÖMA	Exportandel ÖMA
Kraftalstrande maskiner (HS84)	45	50	18	46	61	17
Fordon förutom för järnväg (HS87)	29	23	11	84	95	15
Farmaceutiska produkter (HS30)	14	18	9	17	28	14
Elektrisk utrustning (HS85)	27	24	12	23	34	8
Järn och stål (HS72)	76	93	1	82	97	6

Källa: Kommerskollegiums beräkningar baserat på statistik från Eurostat

5 Konsekvenser för företagen

Högre fraktkostnader slår givetvis mot företagens marginaler. Ett flertal aktörer som Kommerskollegium talat med beskriver hur prisökningarna skett mycket snabbt, både för att boka en ny frakt och för redan beställda frakter. Rederier har ovanpå avtalat pris lagt en extrakostnad (*contingency surcharge*) för att täcka sina kostnader. Denna kostnad är inte budgeterad för i och med att priset gentemot kund redan är avtalat och får därmed tas av företagen själva. Kostnadsökningar kommer alltså både på redan lagda beställningar och på framtida sådana. En del företag menar även att rederierna passar på att höja priserna lite extra just nu. Samtidigt visas även förståelse för att rederierna drabbats ekonomiskt av ett väldigt lågt prisläge under en längre tid innan attackerna i Röda havet inleddes.

Näringslivets förmåga att hantera högre priser och förseningar varierar mellan företag och bransch. Lågmarginalprodukter som exempelvis många skogsprodukter lyftes av flera aktörer som en sektor där prisstegringarna för sjötransporter snabbt kan bli kännbara. Skogsprodukter är dessutom den dominerande svenska exportvaran i containervolym räknat. Bland annat nämndes det att mer än 40 procent av all svensk export som går ut via container är just skogsprodukter.

Företag som importerar material och insatsvaror till sin tillverkning kan också snabbt påverkas negativt av förseningar och högre kostnader. En svårare och dyrare import av insatsvaror påverkar i sin tur även den svenska exporten.

För konsumtionsvaror verkar konsekvenserna inte bli särskilt stora i det korta perspektivet. Många beställningar är gjorda i god tid inför försäljningssäsong och en förlängd leveranstid får inga stora konsekvenser. Högre kostnader påverkar dock vinstmarginaler. Läget är mera oklart om krisen blir utdragen. Men om inte förutsättningarna ändras så är trots allt längre frakttider och högre kostnader relativt förutsägbara problem att hantera.

Risken för kännbara konsekvenser är enligt de företag Kommerskollegium talat med större för importen än exporten. Det är helt enkelt fler fullastade containrar som kommer in till Europa än som går ut. Därmed finns det lite mera marginal för den svenska exporten att hantera plötsliga förändringar i sjötransporter och handelsmönster.

Prisökningarna är kännbara och alla som aktörer vi varit i kontakt med räknade med en fortsatt hög prisnivå för sjöfrakt framöver. Dock trodde ingen att den skulle stiga till liknande nivåer som under pandemin. I det korta perspektivet kommer företagen troligen att absorbera de högre kostnaderna eftersom många beställningar redan är gjorda och bokförda. Läget kan dock bli ett annat för framtida beställningar och detta kan leda till att priser mot konsument påverkas.

Kostnader som en konsekvens av fartygsattackerna kan komma från fler håll än högre fraktpriser. Flera företag vittnar om att mycket internt arbete krävs för att hantera den förändrade situationen. Att se över leveranskedjor, försöka hitta nya fraktsätt, göra nya affärskalkyler – att försöka skaffa sig kontroll över en plötsligt förändrad verklighet – är en både tidsödande och ansträngande process som i slutändan spår på företagets kostnader.

De företag som drabbades av liknande problem under covid-pandemin och då gjorde anpassningar i sina leveranskedjor står bättre rustade nu. Till exempel kunde man dra viktiga lärdomar om hur olika delar av verksamheten såg ut och hur den kunde optimeras, vilket idag betalar sig i form av en bättre anpassad organisation och en större förståelse och beredskap för att hantera de nu aktuella störningarna och obalanserna.

Sammantaget så räknade samtliga aktörer med att krisen kommer att bli relativt utdragen och att detta är en situation som alla parter på marknaden kommer behöva lära sig att leva med. Effekterna är dock relativt förutsägbara, givet att situationen inte förvärras. Med det sagt är det inte säkert att alla effekter av de obalanser som uppstår i systemet ännu är synliga. Det kan ta tid för dem att utkristallisera sig. Men i nuläget är den samlade bilden att det snarare blir fråga om en fördröjning eller förskjutning än större förändringar av de globala handelsflödena.

6 Långsiktiga effekter

Det är svårt att bedöma de långsiktiga effekterna av fortlöpande attacker på transportfartyg i Röda havet. Vi kan dock peka på några potentiella långsiktiga effekter:

1. *Ökade försäkrings- och transportkostnader:*

Vi ser två direkta och en indirekt källa till ökade transportkostnader.

För det första, om rederier väljer den längre och säkrare ruten för gods som traditionellt går till EU via Suezkanalen och i stället går runt Afrika ökar detta både transportkostnader och transporttider. Beroende på typ av vara kommer kostnadsökningens i större eller mindre utsträckning att överföras till konsumenterna. För det andra, även den trafik som fortsätter att gå igenom suezkanalen och därmed inte får ökade kostnader i form av ökade bränslekostnader och transporttider kan komma att påverkas i form av ökade försäkringskostnader. Till sist så ser vi att detta bidrar till en allmänt ökad osäkerhet kring leveranser och handel vilket i sig kan vara kostnadsdrivande.

2. *Osäkerhet och investeringar i transportkapacitet*

Givet att en allt större del av världshandeln kommer att undvika Suezkanalen leder detta till längre transporttider och ett ökat behov av transportfartyg och investeringar i dessa. Investeringar i fraktfartyg är en dyra med lång leveranstid men även lång förväntad livslängd. Att investera i ett fraktfartyg är därmed en långsiktig investering. Samtidigt gör osäkerheten kring Suezkanalen sådana investeringar osäkra. Om konflikten löses och fraktfartygen åter kommer att gå via Suezkanalen riskerar rederierna att sitta på en kostsam överkapacitet. Detta är ett dilemma som riskerar att bidra till ett högt tryck på befintlig transportkapacitet.

3. *Transportkostnader och inflation*

Konjunkturinstitutet (2022) visade hur den största delen av den svenska inflationen drevs av ökade importpriser där en försvagad krona och ökade importpriser på framför allt på olja samt vissa råvaror var drivande. Det finns idag diskussioner om i vilken omfattning högre transportkostnader kan driva på inflationen, därför är transportkostnadernas andel i slutpriser viktig att känna till. I ett uttalandande från Moody's Analytics (2023-01-11) menar senior director Mark Hopkins att transportkostnaderna i genomsnitt utgör omkring 4–5 procent av varupriset. Betydelsen av transportkostnader på slutpriset skiljer sig dock betydligt mellan varor.¹⁹ I kölvattnet av covid-19 genomförde Carrière-Swallow et al., (2023) en ekonometrisk studie på transportkostnadernas genomslag på inflationen. De fann att 22 procentenheters ökning av globala fraktkostnader normalt sett ökar den inhemska huvudinflationen med 0,15 procentenheter under 12 månader. Det finns en rad osäkerheter kring denna beräkning men den utgör en god

¹⁹ [Red Sea crisis could jeopardize inflation fight as shipping costs spike globally \(cnbc.com\)](https://www.cnbc.com)

startpunkt för diskussioner om kopplingen mellan transportkostnader och inflation.²⁰

4. *Förändringar i handelsmönster, diversifiering och re-shoring:*
Fortsatta säkerhetsproblem i Suezkanalen kan leda till att handelsflöden omstruktureras genom att företag väljer alternativa rutter men också alternativa leverantörer. Med andra ord, denna osäkerhet är ytterligare en drivkraft för företagen att se över både sina leverantörer och hur val av leverantör påverkar valet av transportväg. För producenter inom EU blir sannolikt alternativa inhemska leverantörer ett alltmer intressant alternativ, en form av re-shoring.
5. *Investeringar i infrastruktur och säkerhet*
På lång sikt kan omläggning av transportrutter och ökad osäkerhet kring transporter leda till behov av investeringar i infrastruktur och säkerhet på en lång rad ställen i världen. Inom EU kan länder behöva investera inte enbart i alternativa transportrutter utan även förbättrad säkerhet och skydd för fartyg som passerar genom riskområden.
6. *Påverkan på miljö och klimat*
Om fartyg väljer längre rutter för att undvika Suezkanalen, kan det leda till ökad bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp, vilket påverkar EU:s klimatmål negativt. Samtidigt kan hotet om attacker påverka diskussioner och investeringar i mer hållbara transportsätt.
7. *Prisvolatilitet*
Priset på vissa råvaror påverkas av osäkerhet. Störningar i transporten av olja och andra råvaror genom Suezkanalen kan leda till ökad prisvolatilitet, vilket påverkar både energisäkerhet och priser.
8. *Geopolitik*
Vi ser även att EU kan behöva engagera sig i internationella ansträngningar för att säkerställa fungerande handelsflöden, vilket kan innebära förhandlings- och samarbetsutmaningar.

7 Sammanfattning

Cirka 12 procent av världens handel och energitransporter passerar genom Röda havet och Suezkanalen och i nuläget begränsas sjöfarten av attacker från Huthirebellerna. Detta påverkar den globala världshandeln inklusive EU:s och Sveriges försörjning av varor och energi.

²⁰ Erfarenheter av transportkostnadernas effekt på inflation diskuteras i en svensk kontext Riksbanken (2022) där störningar i transportleden till följd av covid-19 analyseras. [En högre inflation – tillfälligt eller varaktigt \(riksbank.se\)](#)

Kommerskollegium har analyserat befintliga data över transporter och transportkostnader samt genomfört intervjuer med relevanta aktörer inom rederi och företagssektorn för att analysera effekterna av oroligheterna vid Röda havet.

Även om det råder en betydande osäkerhet om hur långvarig denna konflikt kan komma att bli ser flera aktörer en risk att konflikten kan bli långvarig. För att hantera denna osäkerhet diskuteras nedan en rad lång- såväl som kortsiktiga konsekvenser av störningarna i Suezområdet.

På både kort och lång sikt uppstår högre fraktkostnader vilket slår mot företagens marginaler. Denna kostnadsökning slår hårdast på produkter inom det så kallade lågmarginalsegmentet vilket ofta är homogena varor och varor som säljs på en spotmarknad som pressar ner marginalerna, många råvaror faller inom denna kategori.

Effekterna av de förseningar som uppstår är starkast på kort sikt och drabbar sannolikt producenter i behov av just-in-time leveranser särskilt hårt. En svårare och dyrare import av insatsvaror påverkar i sin tur även den svenska exporten. Dock kommer sannolikt företag och logistikföretag att relativt snabbt kunna ställa om till ett nytt ”normalläge” Det vill säga, om inte förutsättningarna ändras så är trots allt längre frakttider och högre kostnader relativt förutsägbara problem att hantera. Efter givens grundstötning i Suezkanalen (2021) uppstod en obalans i containertillgång och lokalisering av fartyg som det tog omkring två veckor att reda ut.

Sammantaget så räknade samtliga aktörer vi intervjuade med att krisen blir relativt utdragen och att detta är en situation som parter på marknaden kommer behöva lära sig att leva med men att effekterna dock är relativt förutsägbara. Alla räknade med en förhöjd men ej dramatiskt hög prisnivå för sjöfrakt framöver.

På längre sikt ser vi i likhet med den kortsiktiga analysen att ökade försäkrings- och transportkostnader samt längre leveranstider är kostnads- och i viss mån inflationsdrivande. Det vill säga, ökade transportkostnader driver upp varans slutpris, vilket i sin tur ger ett tryck uppåt på inflationen. Givet de inte alltför höga förväntade långsiktiga priseffekterna är det svårt att se att den inflationsdrivande effekten kommer att vara betydande. Vi vill även understryka att detaljerade analyser av kopplingen mellan transportkostnader och inflation ligger utanför denna rapports syfte.

En möjlig effekt är att företagens svar på dessa ökade osäkerheter i leveranskedjorna blir att se över såväl alternativa leverantörer som de transportvägar som följer av detta. Inom EU kan inhemska leverantörer bli mer intressanta alternativ och en viss hemtagning eller re-shoring går inte att utesluta.

Vi ser även vissa negativa miljöeffekter som uppstår då fartyg tvingas välja längre rutter vilket kan ge en negativ påverkan på EU:s klimatmål. En möjlig positiv bieffekt är att detta kan leda till ökade investeringar i hållbara transportsätt.

Sammanfattningsvis ser vi en viss långsiktig påverkan på olika aspekter av handel, säkerhet och miljö till följd av attacker på transportfartyg i Röda havet.

8 Källor

[The Suez Canal and Global Trade Routes | Proceedings - May 2021 Vol. 147/5/1,419 \(usni.org\)](#)

[The Suez Canal, Global Trade, and the Plight of Seafarers – UAB Institute for Human Rights Blog](#)

[The Importance of the Suez Canal to Global Trade - 18 April 2021 | New Zealand Ministry of Foreign Affairs and Trade \(mfat.govt.nz\)](#)

[SUMED](#)

[Red Sea crisis could jeopardize inflation fight as shipping costs spike globally \(cnbc.com\)](#)

[Factbox - The Suez Canal: a vital oil transit route with an ancient history | Reuters](#)

[Passenger operations begin on Isthmus of Tehuantepec railway - International Railway Journal \(railjournal.com\)](#)

[Extreme weather is making major trade routes less reliable, and it's only going to get worse | Article | ING Think](#)

[Maersk says goodbye to the Panama Canal \(ifaitaly.com\)](#)

[Panama Canal Threatens 40% of Global Cargo Traffic \(translogisticsinc.com\)](#)

[Panama Canal - Wikipedia](#)

Riksbanken (2022), Fördjupning – En högre inflation – tillfällig eller varaktig. [En högre inflation – tillfälligt eller varaktigt \(riksbank.se\)](#)

Carrière-Swallow Y., Deb P., Furcer, D., Jiménez D., and Ostry D. J. (2023), Shipping costs and inflation, *Journal of International Money and Finance*, 130, ISSN 0261-5606, <https://doi.org/10.1016/j.jimonfin.2022.102771>.

Mann, Y. (2023). The Global Oil Market and the Status of the Suez Canal. In: Lutmar, C., Rubinovitz, Z. (eds) *The Suez Canal: Past Lessons and Future Challenges*. Palgrave Studies in Maritime Politics and Security. Palgrave Macmillan, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-031-15670-0_5

Ehud Gonen, “The Ever Given Suez Canal Blockage Incident: the Implications— Regional and for Israel”, in Shaul Chorev and Ziv Rubinovitz (eds.), *Maritime Strategic Evaluation for Israel 2021/22* (Haifa, Israel: Maritime Policy and Strategy Research Center, University of Haifa, 2022), 201–220

Ärendet har avgjorts av generaldirektör Anders Ahnlid i närvaro av enhetschefen Michael Koch, chefsjuristen Jonas Jeppson, ämnesråden Christopher Wingård och Petter Stålenheim samt chefekonomen Patrik Tingvall, föredragande.

Anders Ahnlid

Patrik Tingvall