



Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2022

Rapport: 2022:19

Datum: 2022-12-22

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Omslagsfoto: Mostphotos

Datum: 2022-12-22

Förord

Trafikanalys har i sin instruktion regeringens uppdrag att årligen följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation. I denna rapport redovisar vi sjöfartens konkurrenssituation, medan vi redovisar sjöfartsstödet effekter i en separat rapport.

Rapporten har författats av Patrik Tornberg och Backa Fredrik Brandt. Björn Olsson, Pia Bergdahl och avdelningschef Gunnar Eriksson har också deltagit i beredningen.

Stockholm i december 2022

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

Inledning	7
1 Sjöfarten i Sverige 2021	9
2 Svenska flottans utveckling	13
2.1 Den svenskkontrollerade flottan	13
2.2 De nordiskt kontrollerade fartygsflottorna och flagg	16
2.3 Det svenska registrets utveckling i en internationell jämförelse	18
2.4 Sammanfattningsvis	19
3 Sjöfartens arbetsmarknad och kompetensförsörjning	21
3.1 Antal ombordanställda	21
3.2 Sökande till landets sjöfartsutbildningar	23
3.3 Sammanfattningsvis	24
4 Svenska sjöfartens konkurrensvillkor	27
4.1 Registrering, kontroll och tillsyn	27
4.2 Finansierings-, skatte- och investeringsvillkor	30
4.3 Bemanning och bemanningsstöd	32
4.4 Forskning och utveckling	35
4.5 Sammanfattningsvis	37
Slutsatser	39
Referenser	43

Sammanfattning

Syftet med denna rapport är att beskriva den svenska sjöfartens internationella konkurrens-situation med fokus på år 2021. Sjötrafiken minskade tydligt under pandemiåren med vissa tecken på en påbörjad återhämtning under 2021. Antalet fartygsanlöp i svenska hamnar 2021 låg dock kvar på samma nivå som 2020 vilket var en betydligt lägre nivå än innan pandemin. Mycket av denna utveckling förklaras av passagerartrafiken som påverkades i större utsträckning än godstrafiken av pandemin. Antalet passagerare i svenska hamnar ökade dock 2021, om än inte till nivåerna innan pandemin. Till skillnad från passagerartrafiken uppvisade däremot godstrafiken små förändringar totalt sett både 2021 och under de båda pandemiåren sammantaget.

I en internationell jämförelse har det svenska fartygsregistret haft en sämre utveckling över den senaste tioårsperioden än de register i andra länder som den svenskkontrollerade flottan är registrerad i. På senare år har det svenska registrets nedgång dock avtagit och planat ut på ett sätt som är mer likt flera andra länders register, inklusive bland annat Norges och Finlands. Storleken på den svenskkflaggade flottan, som bland annat har betydelse för den långsiktiga kompetensförsörjningen av marin kompetens ombord såväl som iland, var stabil mellan 2020 och 2021 på en nivå som bestått över flera års tid. De svenskkontrollerade fartygen i utländska register har däremot fortsatt en nedåtgående trend som pågått sedan 2018.

Pandemins påverkan på sjötrafiken, i synnerhet på passagerarsidan, avspeglas också i sysselsättningen med en tydlig minskning av antalet ombordanställda i den svenskregistrerade handelsflottan under pandemiåren. Det gäller särskilt inom yrkeskategorier som utgörs av en relativt sett hög andel kvinnor i en näring som är tydligt mansdominerad. Som följd av det har andelen kvinnor bland de ombordanställda varit påtagligt lägre under pandemiåren än tidigare under den senaste tioårsperioden. Bland befäl och teknisk personal är minskningen av antalet ombordanställda måttlig i förhållande till minskningen av antalet fartyg. Ur ett långsiktigt kompetensförsörjningsperspektiv kan det samtidigt noteras att intresset för sjöfartsutbildningar på högskolenivå tycks vara avtagande. Antalet sökande till sjökaptensutbildningarna vid Chalmers och Linnéuniversitetet har minskat något de senaste två åren och sen mitten av 2010-talet har söktrycket till både sjökaptens- och sjöingenjörsprogrammen vid dessa båda lärosäten halverats.

När det gäller registrering, kontroll och tillsyn behöver den förenklingsprocess som drivits av svenska myndigheter återstartas för att öka attraktiviteten hos det svenska sjöfartsregistret. Förhandsbesked om sjöfartsstöd och inflaggningsportal utgör två exempel på möjliga förenklningar. Vidare innebär den svenska stämpelskatten en betydande konkurrensnackdel för det svenska sjöfartsregistret. Branschen efterfrågar därför att stämpelskatten ska ersättas av en stämpelavgift som täcker de administrativa kostnaderna. Positivt för sjöfarten är däremot beslutet om breddad ekobonus och riskbaserad lotsplikt. Sjöfartsstödet är alltså betydelsefullt för rederiernas lönsamhet. I likhet med föregående år beviljades 33 rederier sjöfartsstöd på sammanlagt knappt 1,2 miljarder kronor.

Trafikverket och Energimyndigheten är fortsatt viktiga finansiärer av sjöfartsforskning med inriktning mot minskad miljö- och klimatpåverkan, digitalisering och en stärkt roll för sjöfarten i transportsystemet. Sjöfartsverket är aktivt delaktigt i flera FoU-program.

Inledning

Trafikanalys har i årligt uppdrag att följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation. Syftet med denna rapport är att beskriva konkurrenssituationen med fokus på år 2021. En central del i detta sammanhang är utvecklingen och konkurrensvillkoren för den svenskregistrerade handelsflottan. Storleken på den svenskflaggade flottan har bland annat betydelse för den långsiktiga kompetensförsörjningen av svenska sjömän och marin kompetens både iland och ombord på fartyg och speglar därför viktiga delar av den svenska sjöfartens konkurrenssituation.

Tyngdpunkten i rapporten ligger på den svenskkontrollerade flottan, det vill säga de svenska rederiernas fartygsflotta, samt det svenska fartygsregistret.¹ I skrivande stund, under hösten 2022, är det ett drygt halvår sedan covid-19 slutade klassas som allmänfarlig och samhällsfarlig sjukdom. Rekommendationer kring vaccinering finns kvar men alla restriktioner med anledning av pandemin är borta.

År 2021 var dock fortfarande ett år som i hög grad präglades av pandemin vilket avspeglas i mycket av sjöfartsstatistiken. Samtidigt hade Rysslands invasion av Ukraina ännu inte inletts och energipriserna låg på betydligt lägre nivåer under merparten av 2021 än idag. Den bild som ges i denna rapport behöver läsas med detta i åtanke då förutsättningarna för den svenska sjöfarten har förändrats mycket under relativt kort tid.

Rapporten inleds med en beskrivning av sjöfartens utveckling utifrån hur det sett ut med fartygsanlöp och sjötrafik för passagerare och gods. Därefter redovisas utvecklingen av den svenskkontrollerade flottan och det svenska fartygsregistret 2021. Vissa jämförelser görs med andra länders fartygsflottor och fartygsregister. Genomgången av den svenska handelsflottans utveckling följs av en översikt över utvecklingen av sysselsättningen bland ombordanställda, inklusive iakttagelser om könsfördelningen bland dessa.

I samma kapitel tas även kompetensförsörjning upp som tema med fokus på de senaste årens sökande till svenska sjöfartsutbildningar. Avslutningsvis redogör vi i rapporten för den svenska sjöfartens konkurrensvillkor och deras utveckling såsom de kommer till uttryck i det regelverk och den myndighetsadministration som möter sjöfarten i Sverige (och på svenska vatten). Fokus ligger på den svenskregistrerade sjöfarten men även bredare frågor som exempelvis forskning och utveckling berörs.

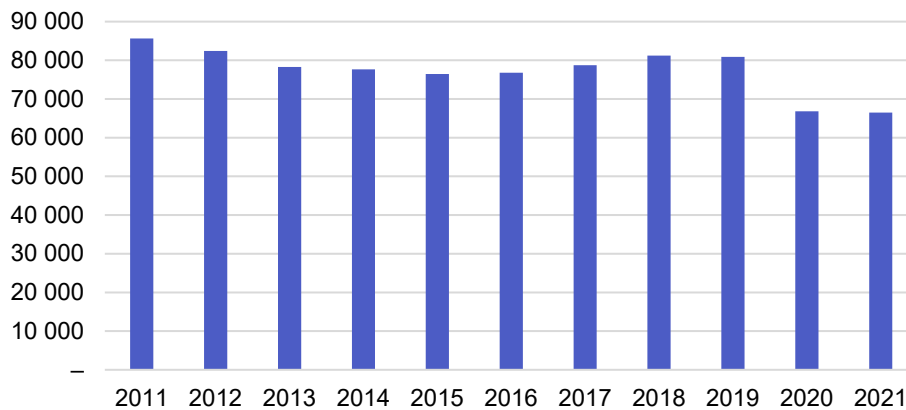
¹ Trafikanalys har ett parallellt uppdrag om sjöfartsstödet effekter på den svenska sjöfarten, där de svenska rederiernas ekonomiska situation beskrivs mer utförligt, se www.trafa.se/etiketter/sjofartsstodets-effekter/

1 Sjöfarten i Sverige 2021

I detta kapitel beskriver vi inledningsvis utvecklingen för gods- och passagerartrafiken inom sjöfart under 2021 i Sverige.

Fortsatt färre fartygsanlöp under 2021 men viss återhämtning av passagerartrafiken

Innan pandemiåret 2020 uppgick antalet fartygsanlöp i svenska hamnar till omkring 80 000 fartyg om året med vissa årliga variationer. Som framgår av Figur 1.1 sjönk denna siffra tydligt 2020 till knappt 67 000 där den också låg kvar på ungefär samma nivå 2021 (–0,4 procent från 2020 till 2021).²



Figur 1.1. Antal fartyg som anlöpt svensk hamn, 2011–2021.

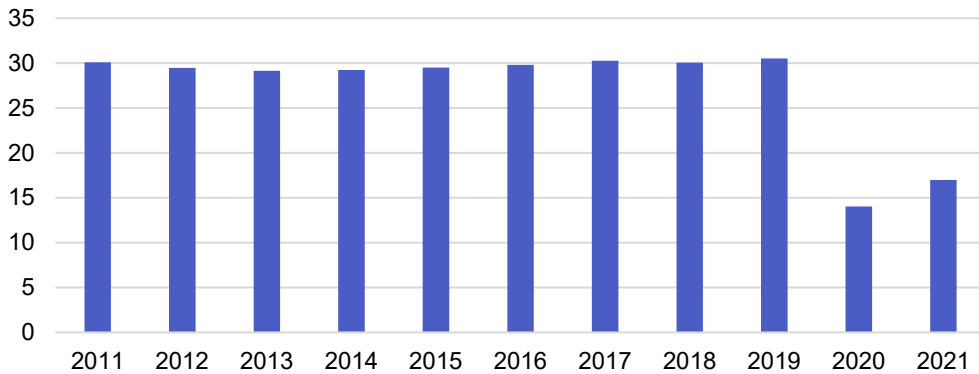
Källa: Trafikanalys (2022). *Sjötrafik 2021*, tabell 1.

Knappt tre fjärdedelar av dessa fartygsanlöp är passagerarfärjor och utvecklingen av antal fartygspassagerare följer ett liknande mönster men med ännu skarpare förändring i samband med pandemin.

Av Figur 1.2 framgår att antalet passagerare innan pandemin låg relativt konstant på cirka 30 miljoner om året, men 2020 sjönk denna siffra med mer än hälften till 14 miljoner. 2021 återhämtade sig passagerarantalet något och steg med 21 procent till 17 miljoner. En fartygskategori som minskade kraftigt 2020 var kryssningsfartygen, men dessa var 2021 tillbaka på ungefär samma nivå som innan pandemin.³

² Trafikanalys (2022). *Sjötrafik 2021*, tabell 1.

³ Ibid.



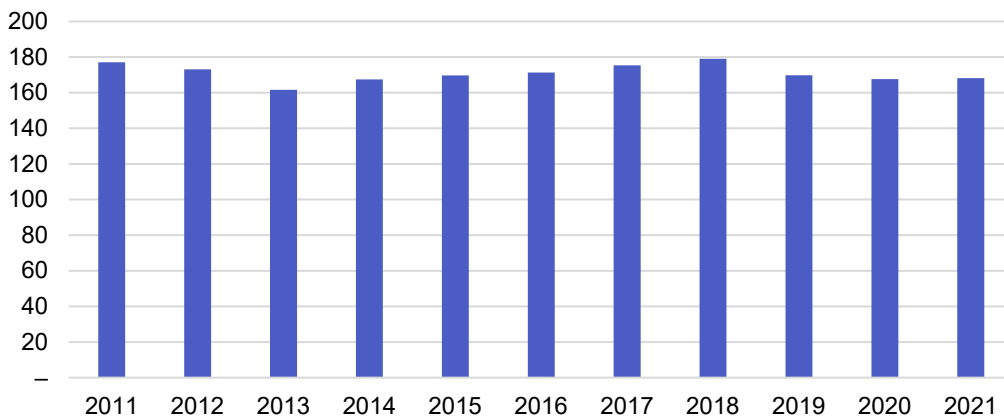
Figur 1.2. Antal fartygspassagerare (summan av ankommande och avresande) i svenska hamnar 2011–2021, miljontals.

Källa: Trafikanalys (2022). *Sjötrafik 2021*, tabell 5.

Uppgången i antal passagerare mellan 2020 och 2021 delas av flera svenska hamnar. Bland de större passagerarhamnarna i landet var uppgången särskilt stor i Göteborg (40 procent), Gotland (34 procent) och Stockholm (30 procent).⁴ Gotlandstrafiken står således för en stor del av uppgången i passagerartrafiken inrikes. Utrikes kan särskilt finska och tyska hamnar nämnas bland de hamnar där passagerartrafiken ökade mycket 2021.⁵

Godstrafiken är mer stabil än passagerartrafiken de senaste åren

Godstrafiken var mer stabil över pandemiåren och förändringarna de senaste åren har varit mindre än för passagerartrafiken, vilket avspeglas i hanteringen av gods som visas i Figur 1.3. Den totala godshanteringen uppgick till samma volym 2021 som 2020 (168 miljoner ton) men på en nivå som bara är 1 procent lägre än 2019, det vill säga innan pandemin.



Figur 1.3. Total godshantering 2011–2021. Kvantitet i miljoner ton.

Källa: Trafikanalys (2022). *Sjötrafik 2021*, tabell 12.

⁴ Trafikanalys (2022). *Sjötrafik 2021*, tabell 27.

⁵ Trafikanalys (2022). *Sjötrafik 2021*, tabell Sammanfattning.

Av den totala godshandlingen, mätt i ton, står lossning för en något större andel än lastning, och det är denna del av godshandlingen som minskat mest de senaste åren. Det gäller även 2021 då lossningen fortsatte att minska (–3 procent) samtidigt som lastningen ökade (+4 procent).⁶ Lossningens andel av den totala godshandlingen har således minskat successivt de senaste åren.

Mängden lossat gods har relativt sett minskat mest från länder utanför EU (–11 procent), som också är den grupp länder, tillsammans med övriga Norden, dit mängden lastat gods ökat relativt mest (+10 procent).⁷ Godsinfödet till Sverige har således minskat medan utfödet ökat under året, särskilt gentemot länder utanför EU.

Bland landets största hamnar har godshandlingens utveckling 2021 varierat. I Sveriges i särklass största hamn Göteborg, som ensam står för 22 procent av landets totala godshandling, minskade mängden hanterat gods med 4 procent. Även Malmö minskade (–3 procent) liksom Luleå (–11 procent) medan bland annat Helsingborg och Stockholm ökade (6 procent respektive 7 procent).⁸

Sammanfattningsvis

Sammanfattningsvis uppvisar utvecklingen av sjötrafiken en tydlig nivåsänkning under pandemiåren med vissa tecken på en påbörjad återhämtning under 2021. Antalet fartygsanlöp i svenska hamnar 2021 låg kvar på samma nivå som 2020 vilket var en betydligt lägre nivå än innan pandemin. Antalet passagerare ökade dock, om än inte tillbaka till nivåerna innan pandemin. Godstrafiken uppvisade totalt sett små förändringar 2021, vilket delvis beror på att lastningen ökade i en omfattning som kompenserade för minskad lossning.

⁶ Trafikanalys (2022). *Sjötrafik 2021*, tabell 6.

⁷ Trafikanalys (2022). *Sjötrafik 2021*, tabell 8.1.

⁸ Trafikanalys (2022). *Sjötrafik 2021*, tabell 23.

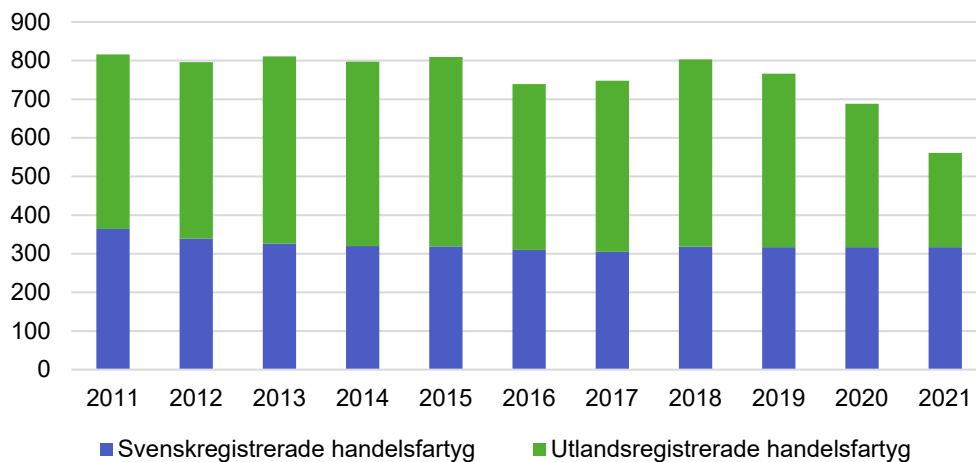
2 Svenska flottans utveckling

Detta avsnitt beskriver utvecklingen när det gäller den flotta av fartyg som kontrolleras av svenska rederier, även kallat fartyg i svensk regi.⁹ Den svenskkontrollerade handelsflottan omfattar både fartyg som är registrerade i Sverige och fartyg som är registrerade i ett annat land men som ägs eller hyrs in av svenska rederier. Vi beskriver den svenskkontrollerade flottan i termer av antal fartyg, tonnage och dess fördelning på olika register. Vi gör även en beskrivning av den svenskregistrerade flottans utveckling jämfört med andra länders register.

2.1 Den svenskkontrollerade flottan

Antalet utlandsregistrerade fartyg fortsatte att minska under 2021

Antalet fartyg i den svenskkontrollerade flottan har minskat varje år sedan 2018. År 2021 var inget undantag. Figur 2.1 visar summan av antalet svenskregistrerade och utlandsregistrerade fartyg (≥100 brutto) den sista december respektive år under perioden 2011 till 2021.



Figur 2.1. Den svenskkontrollerade flottan i termer av antal fartyg (≥100 bt) den 31 dec respektive år.

Källa: Trafikanalys (2022). *Fartyg 2021*, tabell 5, justerad med utlandsägda fartyg i svenskt register för att behålla en jämförbarhet över tid efter definitionsändring 2021.¹⁰

Under 2021 minskade antalet svenskkontrollerade fartyg med 18 procent från 2020. Antalet svenskregistrerade fartyg var oförändrat, men de utlandsregistrerade minskade med 127

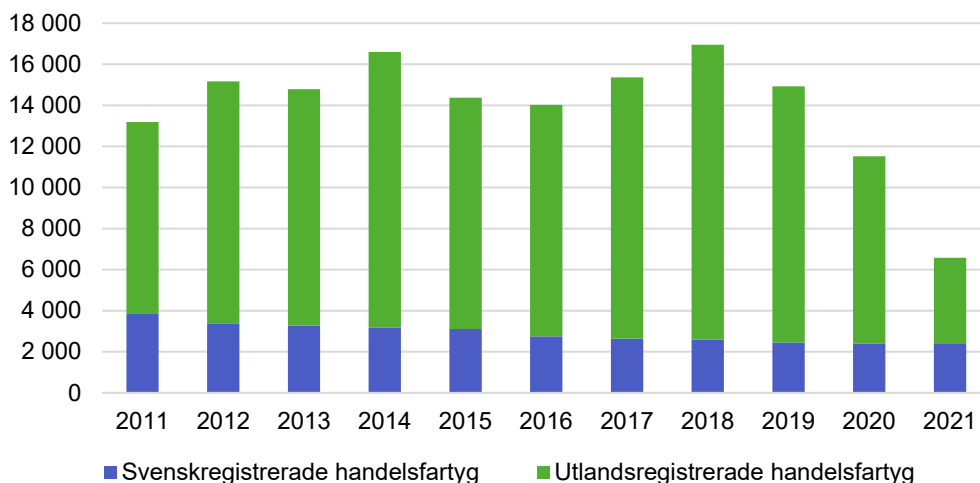
⁹ Med svensk regi menas att fartyget är ägt av ett svenskregistrerat bolag eller att den kommersiella driften sköts av ett svenskt bolag registrerat i Sverige. Detta innefattar både fartyg som är svensk- och utlandsregistrerade. Se kvalitetsdeklaration för den officiella statistiken på Trafikanalys webbplats för mer information om definitioner, osäkerhetskällor, aktualitet, etcetera i fartygsstatistiken: www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/fartyg/2021/kvalitetsdeklaration-fartyg-2021.pdf

¹⁰ Innan 2021 räknades även utlandsägda svenskregistrerade fartyg med i svensk regi, och för jämförbarhetens skull redovisas här data baserat på denna definition från tidigare år, det vill säga inklusive utlandsägda svenskregistrerade fartyg. Dessa utgör cirka 6 procent av de svenskregistrerade fartygen.

fartyg, motsvarande en tredjedel av antalet fartyg i denna kategori året innan. Den utlandsregistrerade flottan är i större utsträckning utlandsägd och därmed ofta inhyrd, medan den svenskregistrerade flottan huvudsakligen är svenskägd. Utvecklingen tyder således på en större stabilitet under pandemiåren i den del av den svenskkontrollerade flottan som ägs av svenska rederier än som hyrs in från utländska. Det bör samtidigt noteras att förhållandevis små förändringar i ägandestrukturen kan påverka om fartyg klassas som svenskkontrollerade och ge stort utslag i statistiken.

Tonnaget minskade mer än antalet fartyg

Minskningen av antalet fartyg under 2021 avspeglas även i förändringen av flottans samlade lastförmåga, tonnaget. Figur 2.2 visar det sammanlagda tonnaget för den svenskkontrollerade flottan den sista december respektive år under perioden 2011 till 2021. Det sammanlagda tonnaget 2021 uppgick till drygt 6500 brutto och nådde den lägsta nivån under den senaste tioårsperioden. Liksom tidigare år var det svenskregistrerade tonnaget fortsatt näst intill oförändrat. Minskningen låg alltså helt i det utlandsregistrerade tonnaget, som dock fortfarande var större än i den svenskregistrerade flottan. Tonnaget i den utlandsregistrerade flottan minskade således mer än antalet fartyg vilket speglar det faktum att de inhyrda fartygen i regel är större än de svenskägda.



Figur 2.2. Den svenskkontrollerade flottan (≥100 bt) i termer av tonnage den 31 dec respektive år.

Källa: Trafikanalys (2022). Fartyg 2021, tabell 5, justerad med utlandsägda fartyg i svenskt register för att behålla en jämförbarhet över tid efter definitionsändring 2021.

Användningen av den svenskkontrollerade flottan

Ovanstående siffror och figurer redovisade flottan i slutet av respektive år, men ett fartyg kan användas under en del av året utan att behöva ingå i flottan sista dagen på året. Tabell 2.1 visar de svenska rederiernas användning av fartyg de senaste fem åren. Antalet svenskregistrerade fartyg som använts under året ligger på en relativt konstant nivå med en svag ökning det senaste året. De utlandsregistrerade minskar dock med mer än en tredjedel och de disponerade fartygen i svensk regi har med detta mått därmed minskat i antal (–13 procent) på motsvarande sätt som i Figur 2.1 ovan. Minskningen av antalet utlandsregistrerade fartyg

motverkas något av att antalet uthyrda fartyg har sjunkit kraftigt till endast ett fåtal. Både användningen av utlandsregistrerade fartyg och uthyrningen minskar således med följden att andelen svenskregistrerade fartyg i den svenskkontrollerade flottan ökar från att ha legat strax under hälften 2020 till 57 procent 2021.

Tabell 2.1. Antal fartyg (≥100 bt) i svensk regi¹¹ använda under någon del av året. År 2017–2021.

	2017	2018	2019	2020	2021	Förändring 2020–2021
Svenskregistrerade fartyg	317	330	324	325	330	2%
+utlandsregistrerade fartyg	467	520	485	375	244	-35%
-uthyrda fartyg*	114	108	106	47	3	-94%
=Disponerade fartyg	670	742	703	653	571	-13%
varav svenskt register	41%	42%	44%	49%	57%	

Källa: Trafikanalys (2022). *Fartyg 2021*, tabell 24.

Not: Tabellen inkluderar fartyg som endast en del av året varit svenskregistrerade eller inhyrda.

* Uthyrda fartyg inkluderar svenskregistrerade.

Ett annat mått på användning, eller transportkapacitet, anger hur många dagar respektive fartyg disponeras under ett år, så kallade bruttodräktighetsdagar.¹² Som framgår av Tabell 2.2 är den svenskkontrollerade flottans minskade användning ännu tydligare i termer av detta mått.

Tabell 2.2. Användning av tonnage (≥100 bt) i svensk regi¹³ år 2017–2021. Miljoner bruttodräktighetsdagar.

	2017	2018	2019	2020	2021	Förändring 2020–2021
Svenskregistrerat tonnage	1 007	979	960	892	887	-0,5%
+utlandsregistrerat tonnage	4 098	4 598	4 829	3 345	1 520	-55%
-uthyrt tonnage*	1 014	812	921	202	1	-99,7%
=Disponerat tonnage	4 091	4 766	4 868	4 035	2 407	-40%
varav svenskt register	15%	18%	18%	22%	37%	

Källa: Trafikanalys (2022). *Fartyg 2021*, tabell 25.

Not: Tabellen inkluderar fartyg som endast en del av året varit svenskregistrerade eller inhyrda.

* Uthyrt tonnage inkluderar svenskregistrerat.

Användningen av det svenskregistrerade tonnaget är i princip oförändrad det senaste året, men medan antalet utlandsregistrerade fartyg minskade med en dryg tredjedel är motsvarande minskning av tonnaget, mätt i bruttodräktighetsdagar, över hälften (55 procent). Det disponerade tonnaget har minskat med 40 procent, att jämföra med 13 procent av antalet

¹¹ Definitionen av svensk regi har ändrats 2021, men för jämförbarhetens skull redovisas här data baserat på tidigare års definition, det vill säga inklusive utlandsägda svenskregistrerade fartyg.

¹² Bruttodräktighetsdagar är antal dagar som fartyget använts under året multiplicerat med dess tonnage.

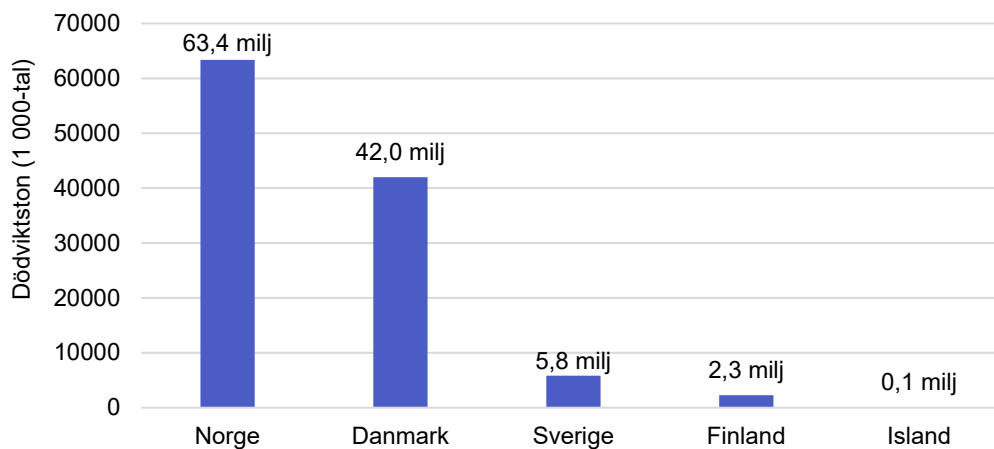
¹³ Definitionen av svensk regi har ändrats 2021, men för jämförbarhetens skull redovisas här data baserat på tidigare års definition, det vill säga inklusive utlandsägda svenskregistrerade fartyg.

fartyg, vilket speglar den utlandsregistrerade flottans större storlek totalt sett. När de relativt sett större utlandsregistrerade fartygen används mindre blir minskningen av det totala disponerade tonnaget också mer omfattande än motsvarande minskning av antalet fartyg. Det uthyrda tonnaget 2021 är endast en halv procent av motsvarande 2020.

Sammantaget innebär detta att den disponerade fartygsflottan i svensk regi har minskat, men eftersom det huvudsakligen är de utlandsregistrerade fartygen som står för denna minskning samtidigt som uthyrningen av fartyg minskar ökar den svenskregistrerade andelen av den svenskkontrollerade flottan.

2.2 De nordiskt kontrollerade fartygsflottorna och flagg

I jämförelse med flottorna i två av de övriga nordiska ländernas regi är Sveriges relativt liten – se Figur 2.3. Norges kontrollerade flotta är den största av de nordiska ($\geq 1\,000$ brutto) med drygt 63 miljoner dödviktston, följt av Danmarks med 42 miljoner. Den svenskkontrollerade flottan ligger på en knapp tiondel av den norska med knappt 6 miljoner dödviktston och den finländska därefter med drygt 2 miljoner ton. Den av Island kontrollerade flottan är avsevärt mindre med drygt 100 000 ton.¹⁴



Figur 2.3. Nordiskt kontrollerade flottor 2021 sett till dödviktston. Fartyg $\geq 1\,000$ brutto.

Källa: UNCTADstat (2022). Merchant fleet by country of beneficial ownership, annual.

Både i absoluta tal och i relation till storleken på respektive lands befolkning och ekonomi är de dansk- och norskkontrollerade flottorna betydligt större än den svenska som i det avseendet är mer lik den finska.¹⁵ I UNCTAD:s ranking 2021 av de 35 största länderna sett till

¹⁴ UNCTADstat (2022). Merchant fleet by country of beneficial ownership, annual. Avser fartyg ≥ 1000 brutto. Uppgifterna kan variera något jämfört med andra källor beroende på olika avgränsningar och definitioner, exempelvis mot redovisningen i avsnitt 2.1 som avser fartyg ≥ 100 brutto och därför omfattar ett större antal fartyg och tonnage.

¹⁵ UNCTADstat (2022). Country profiles, [UNCTADstat - Country profile](#)

dödviktston i den kontrollerade flottan hamnade Norge på 8:e plats i världen, Danmark på 14:e plats och Sverige på 35:e plats.¹⁶

Tabell 2.3 visar i vilka länder som rederierna i Norden (utom Island) har valt att registrera sina fartyg i början av 2021. Uppgifterna i tabellen avser fartyg $\geq 1\ 000$ brutto och skiljer sig därför från det som redovisas i Figur 2.1 som omfattar fartyg ≥ 100 brutto. Med en lägre gräns på ≥ 100 brutto ökar andelen svenskregistrerade fartyg bland de svenskkontrollerade. Som framgår av tabellen finns det en stor variation i fördelningen av flaggregister bland de nordiskt kontrollerade flottorna även om ländernas egna register står för en stor del av respektive lands totala tonnage. I Sverige är denna andel lägst bland de jämförda länderna med 13 procent av flottan i det svenska registret, att jämföra med 48 procent för Danmark, 31 procent för Norge och 43 procent för Finland. På andra plats i den svenskkontrollerade flottan finns Storbritanniens register (UK inklusive Isle of Man), på ungefär samma nivå som det svenska registret, följt av Norges. Det ska tilläggas att uppgifterna om de danska och norska registren inkluderar dessa länders internationella register som också står för huvuddelen av de registrerade fartygen i den dansk- och norskflaggade fartygsflottan.

Tabell 2.3. Nordiskt kontrollerade flottors fördelning på register med minst 1 procent av respektive flotta 2021 sett till dödviktston. Fartyg $\geq 1\ 000$ brutto.¹⁷

Sverige		Danmark		Norge		Finland	
Sverige	13%	Danmark ¹	48%	Norge ¹	31%	Bahamas	47%
Storbritannien ²	13%	Singapore	27%	Hongkong	14%	Finland	43%
Norge ¹	11%	Marshall-öarna	9%	Marshall-öarna	13%	Norge ¹	1%
Portugal ¹	5%	Hongkong	7%	Bahamas	9%		
Liberia	4%	Panama	2%	Singapore	8%		
Bahamas	4%	Storbritannien ²	2%	Liberia	7%		
Danmark ¹	4%	Malta	2%	Panama	3%		
Cypern	2%			Malta	2%		
Malta	2%			Portugal ¹	2%		
				Storbritannien ²	1%		
Övriga register ³	44%	Övriga register ³	3%	Övriga register ³	10%	Övriga register ³	9%
Totalt	100%	Totalt	100%	Totalt	100%	Totalt	100%
Tonnage (tusen dvt.)	5 825	Tonnage (tusen dvt.)	41 986	Tonnage (tusen dvt.)	63 378	Tonnage (tusen dvt.)	2 267
¹ Inkluderar respektive lands internationella register.							
² UK inklusive Isle of Man.							
³ Avser alla register med mindre än 1 procent av respektive flotta.							

Källa: Bearbetning av UNCTADstat (2022). Merchant fleet by country of beneficial ownership, annual.

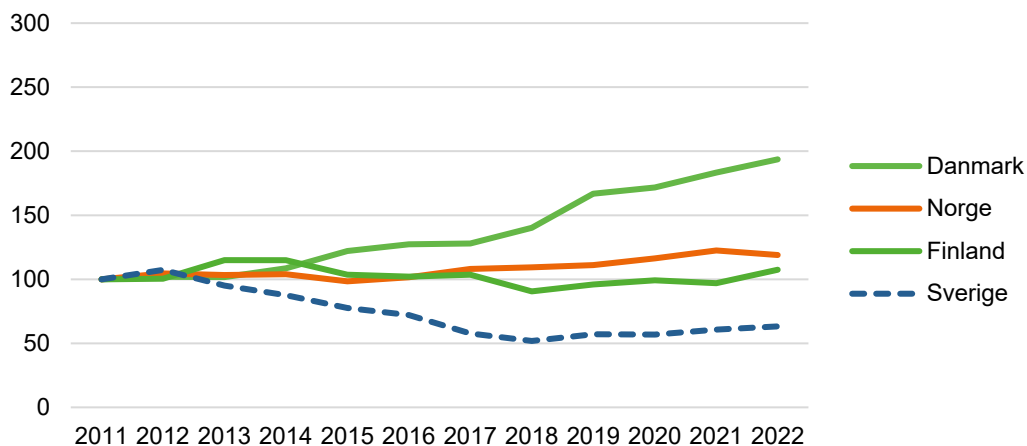
¹⁶ UNCTAD (2021). *Review of Maritime transport 2021*, Tabell 2.4. I motsvarande rapport för 2022 (UNCTAD 2022) står inte Sverige längre med bland de 35 största.

¹⁷ Observera att uppgifterna i tabellen avser fartyg $\geq 1\ 000$ brutto. Fördelningen mellan register ser annorlunda ut med en annan avgränsning.

De nordiskkontrollerade flottornas spridning över olika register är således stor. Bahamas register är till exempel vanligt för särskilt Finland, men även Sverige och Norge, men däremot inte för Danmark. Registren i Singapore och Hongkong är vanliga för de norsk- och danskkontrollerade fartygen men inte för de svenska och finska. Inget enskilt register står för mer än 1 procent av fartygsflottan i vart och ett av de nordiska länderna.

2.3 Det svenska registrets utveckling i en internationell jämförelse

Det har framgått av ovanstående avsnitt att de nordiskt kontrollerade fartygsflottorna i förhållandevis hög grad är registrerade i de egna ländernas register (i Sveriges fall tydligast för fartyg ≥ 100 brutto enligt Figur 2.1). Som framgår av Figur 2.4 har utvecklingen av dessa register sett olika ut under den senaste dryga 10-årsperioden. Mätt i dödviktston för fartyg ≥ 100 brutto har de finska och norska registren legat relativt stilla under perioden medan det svenska registret sammantaget minskat men planat ut och legat stilla eller ökat svagt de senaste åren, sen 2018. Danmarks register, inklusive Danmarks internationella register, har däremot vuxit och nästan fördubblats sen 2011.

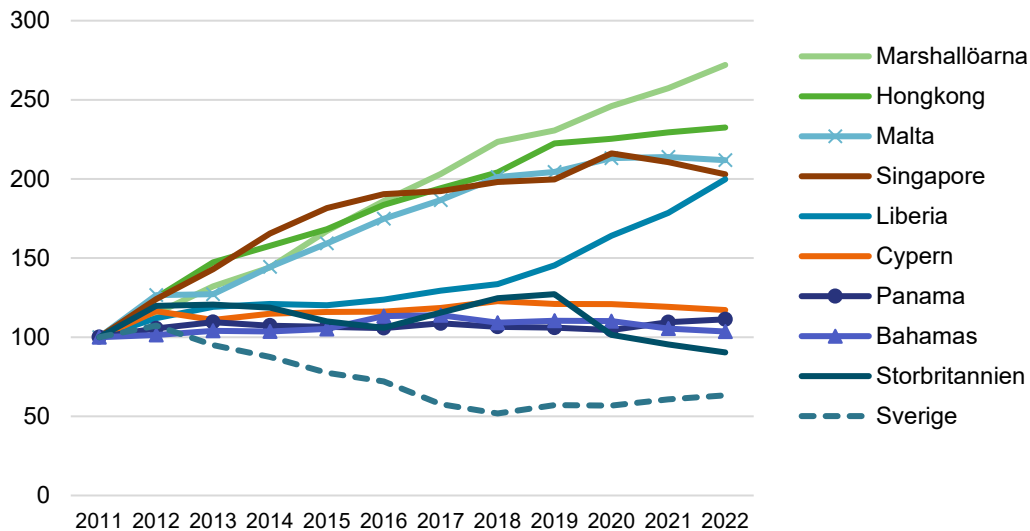


Figur 2.4. Indexerad utveckling för handelsflottan (≥ 100 bt) 2011–2022 i nordiska register (dödviktston).

Källa: UNCTADstat (2022). *Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual.*

Sett till de utomnordiska register som den nordiskt kontrollerade flottan (≥ 1000 brutto) återfinns i (Tabell 2.3) syns även där en spridning i utvecklingen – se Figur 2.5. Portugal har en särställning i detta sammanhang med ett register som i början av 2022 var mer än 30 gånger större än det var 2011. Den snabba utvecklingen av Portugals register kan inte illustreras med samma skala som övriga register och har därför exkluderats från grafen i Figur 2.5. De övriga register som den nordiskkontrollerade flottan finns i kan grupperas i två grova grupper baserat på deras utveckling under det senaste decenniet. Den ena gruppen består av register som, liksom Danmarks, har haft en påtaglig tillväxt under perioden. Dit hör exempelvis Marshallöarna och Hongkong samt på senare år även Liberia. Till den andra gruppen hör sådana register som, i likhet med Norges och Finlands, har legat relativt still under perioden.

Där finns bland annat Panama och Cypern men även Storbritannien, som sedan 2018 har minskat i storlek. I jämförelse med nämnda register har det svenska utvecklats sämre än samtliga övriga under den redovisade perioden 2011 till 2022, men mer likvärdigt de sista åren.



Figur 2.5. Indexerad utveckling för handelsflottan (≥100 bt) 2011–2022 i ett urval register (dödviktston).

Källa: UNCTADstat (2022). *Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual.*

2.4 Sammanfattningsvis

Den svenskregistrerade flottan var stabil mellan 2020 och 2021 medan den utlandsregistrerade minskade. Även användningen av utlandsregistrerade fartyg minskade, mätt i såväl fartyg som tonnage, med följden att det svenska registret står för en ökande andel av den disponerade fartygsflottan i svensk regi.

I en internationell jämförelse har det svenska fartygsregistret haft en sämre utveckling över den senaste tioårsperioden än de register i andra länder som den svenskkontrollerade flottan är registrerad i. På senare år har det svenska registrets nedgång dock avtagit och planat ut på ett sätt som är mer likt flera andra länders register, inklusive Norges och Finlands.

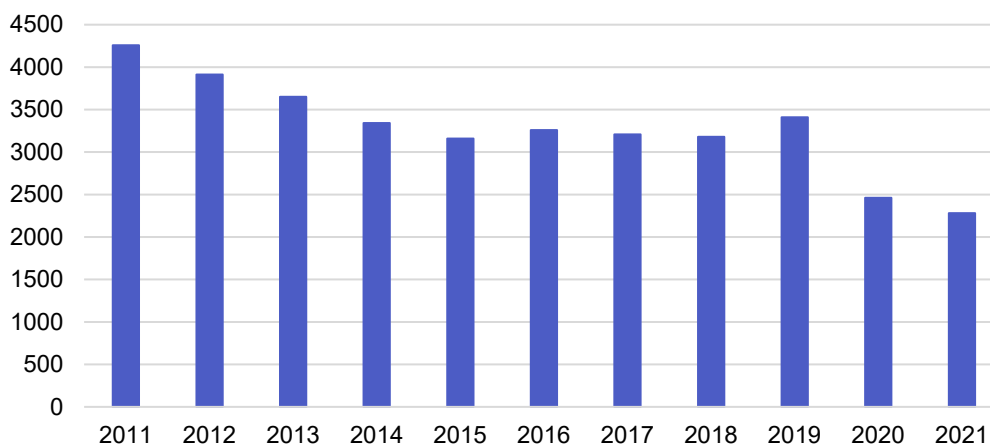
3 Sjöfartens arbetsmarknad och kompetensförsörjning

Detta kapitel tar upp utvecklingen inom svensk sjöfart ur ett sysselsättnings- och kompetensförsörjningsperspektiv. Kapitlet redogör för utvecklingen av antal ombordanställda vid svenskregistrerade handelsfartyg och sökande till svenska sjöfartsutbildningar, med fokus på 2021 men även vissa utblickar mot närliggande år.

3.1 Antal ombordanställda

Fortsatt minskning av antal ombordanställda 2021

Trots att användningen av svenskregistrerade fartyg var relativt oförändrad mellan 2020 och 2021 (se avsnitt 2.1) gick det genomsnittliga antalet ombordanställda per dag ner med 7 procent från knappt 2 500 till strax under 2 300¹⁸ – se Figur 3.1. Under pandemins första år, då användningen av den svenskregistrerade flottan minskade något (–7 procent, från 960 till 862 bruttodräktighetsdagar enligt Tabell 2.2), gick antalet ombordanställda ner med 28 procent – den största minskningen under den senaste tioårsperioden. Under pandemiåren har således antalet ombordanställda i den svenskregistrerade handelsflottan minskat betydligt mer än användningen av densamma.



Figur 3.1. Genomsnittligt antal ombordanställda per dag i svenskregistrerade handelsfartyg (≥100 bt), 2011–2021.

Källa: Trafikanalys (2022). *Fartyg 2021*, tabell 21.2.

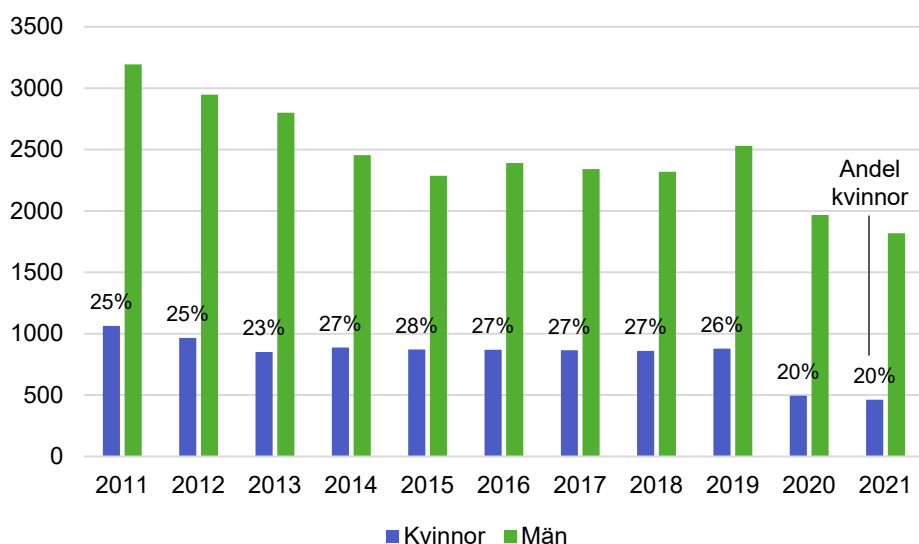
Alla yrkeskategorier bland ombordanställda minskar, men bland befäl och teknisk personal är minskningen måttlig i förhållande till minskningen av antalet fartyg. Särskilt stora minskningar såväl 2021 som 2020 syns inom kategorin övrig ekonomipersonal/kökspersonal, som utgör

¹⁸ Trafikanalys (2022). *Fartyg 2021*, tabell 21.2.

den största yrkeskategorin och som minskade med nästan hälften (45 procent) 2020 och 10 procent 2021, samt ekonomiföreståndare som minskade med 39 procent 2020 och 16 procent 2021. Det speglar att i synnerhet färjetrafiken drabbades av nedgång under pandemin.

Lägre andel kvinnor under pandemiåren

Kategorierna övrig ekonomipersonal/kökspersonal och ekonomiföreståndare är också de som utgörs av relativt sett störst andel kvinnor i en näring som är tydligt mansdominerad. Inom dessa två yrkeskategorier är knappt hälften kvinnor (44 respektive 42 procent) och den stora minskningen av dessa grupper 2020 och 2021 har medfört att andelen kvinnor bland de ombordanställda har varit lägre under pandemiåren än tidigare år under det senaste decenniet – se Figur 3.2. Av alla ombordanställda i den svenskregistrerade fartygsflottan var 20 procent kvinnor 2021 vilket kan jämföras med exempelvis 2019 då motsvarande andel var 26 procent.



Figur 3.2. Genomsnittligt antal ombordanställda män och kvinnor per dag i svenskregistrerade handelsfartyg (≥100 bt) med andelen kvinnor angiven, 2011–2021.

Källa: Trafikanalys (2022). *Fartyg 2021*, tabell 21.2.

Bland befäl (tekniska såväl som nautiska) är antalet kvinnor litet – endast ett fåtal individer, motsvarande 2 procent (se Tabell 3.1). Men som framgår av Tabell 3.1 är andelen kvinnor låg i samtliga yrkeskategorier vid sidan av ekonomiföreståndare och övrig ekonomipersonal/kökspersonal.

Tabell 3.1. Andel kvinnor bland ombordanställda per yrkeskategori i svenskregistrerade handelsfartyg (≥ 100 bt), 2021.

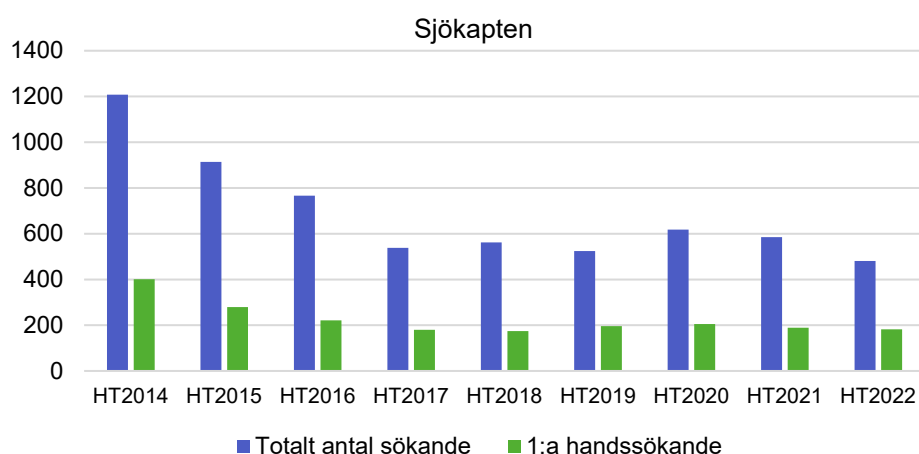
Yrkeskategori	Andel kvinnor
Befälhavare	2%
Styrmän	8%
Däckspersonal	14%
Maskinbefäl	2%
Maskinpersonal	3%
Ekonomiföreståndare	42%
Övrig ekonomipersonal/kökspersonal	44%
Totalt	20%

Källa: Trafikanalys (2022). *Fartyg 2021*, tabell 21.2.

3.2 Sökande till landets sjöfartsutbildningar

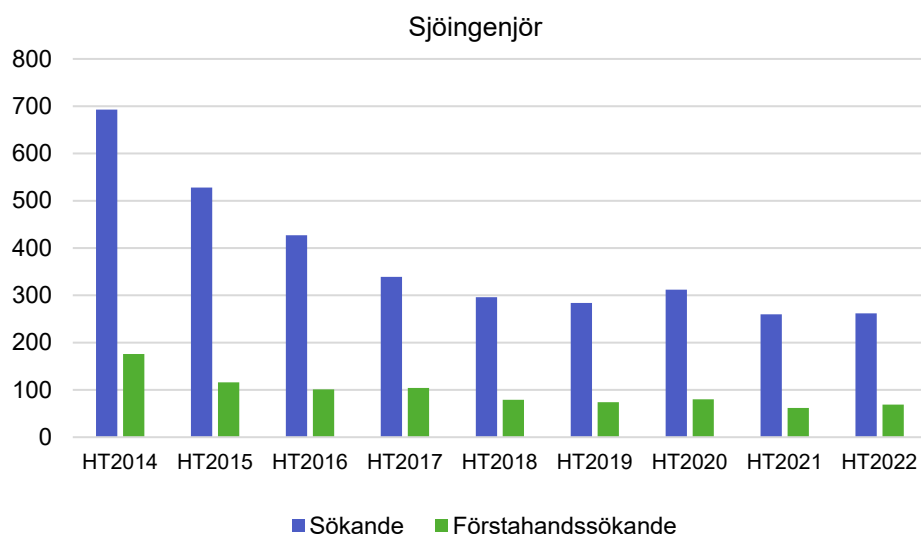
Antal sökande till sjökaptensprogrammen fortsätter att minska men är stabilt till sjöingenjörprogrammen

Samtidigt har det totala antalet sökande till framför allt sjökaptensprogrammet minskat de senaste två åren efter en svag uppgång 2020, även om antalet förstahandssökande är mer konstant (Figur 3.3). För sjöingenjörprogrammet är förändringarna små från 2021 till 2022 och även över några års sikt (Figur 3.4). Som framgår av dessa två figurer är dock en minskning tydlig på lite längre sikt med mer än en halvering av såväl totalt antal sökande som förstahandssökande sedan 2014 till båda programmen. Detta gäller för båda lärosätena och båda programmen.



Figur 3.3. Sökande till Sjökaptensprogrammen vid Chalmers och Linnéuniversitetet 2014–2022.

Källa: UHR (2022). Antagningsstatistik för sjökaptensprogrammen vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet.



Figur 3.4. Sökande till Sjöingenjörprogrammen vid Chalmers och Linnéuniversitetet 2014–2022.

Källa: UHR (2022). Antagningsstatistik för sjöingenjörprogrammen vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet.

Den ojämna könsbalansen inom sjöfartsbranschen så som den framträder i Tabell 3.1 över ombordanställda återspeglas också i intresset för landets sjöfartsutbildningar. Till sjökaptensprogrammet vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg uppgick andelen kvinnor bland de sökande till 17 procent inför höstterminen 2022, en andel som legat på ungefär samma nivå de senaste tre åren.¹⁹ Till motsvarande utbildningsprogram vid Linnéuniversitetet i Kalmar var andelen kvinnor bland de sökande 11 procent – en minskning från 17 procent 2021 och 19 procent 2020.²⁰ Sammantaget för båda lärosätena innebär det en andel kvinnor bland de sökande på 12 procent 2022, en andel som sjunkit de senaste åren som följd av minskningen av antalet kvinnor som sökte till utbildningen vid Linnéuniversitetet, men som är tillbaka på samma nivå som i mitten av 2010-talet.

Motsvarande mönster återkommer även vid de båda lärosätenas sjöingenjörprogram. Antalet kvinnor bland de sökande är så pass få att små absoluta förändringar mellan åren får relativt sett stort genomslag i statistiken. Totalt för de två lärosätena låg andelen kvinnor bland de sökande till sjöingenjörprogrammen på 12 procent 2022, det vill säga på samma nivå som för sjökaptensprogrammet, och relativt konstant över längre tid.

3.3 Sammanfattningsvis

Trots att användningen av den svenskflaggade handelsflottan har varit relativt oförändrad det senaste året minskade sysselsättningen inom denna under 2021. Antalet ombordanställda gick ner med 7 procent mellan 2020 och 2021, men året innan var den relativa minskningen av antalet ombordanställda fyra gånger så stor. Minskningen var särskilt stor inom yrkeskategorierna ekonomipersonal/kökspersonal och ekonomiföreståndare. Den (ur ett

¹⁹ UHR (2022). Antagningsstatistik för sjökaptensprogrammen vid Chalmers tekniska högskola.

²⁰ UHR (2022). Antagningsstatistik för sjökaptensprogrammen vid och Linnéuniversitetet.

sjöfartsperspektiv) relativt stora andelen kvinnor inom dessa yrkeskategorier innebär att minskningen av just dessa grupper bidrog till att andelen kvinnor bland de ombordanställda var påtagligt lägre under pandemiåren än under tidigare år under det senaste decenniet.

Bland befäl och teknisk personal är minskningen av antalet ombordanställda måttlig i förhållande till minskningen av antalet fartyg. Ur ett långsiktigt kompetensförsörjningsperspektiv kan det samtidigt noteras att intresset för sjöfartsutbildningar på högskolenivå tycks vara avtagande.

Antalet sökande till sjökaptensprogrammen vid Chalmers och Linnéuniversitetet sjönk för andra året i rad efter en tillfällig uppgång 2020, medan söktrycket till sjöingenjörprogrammen i princip är oförändrat mellan 2021 och 2022. Sedan mitten av 2010-talet och har antalet sökande till båda dessa utbildningsprogram dock minskat med ungefär hälften.

4 Svenska sjöfartens konkurrensvillkor

Tidigare i denna rapport framkom att det svenska fartygsregistret har utvecklats sämre än flera jämförbara länders under den senaste 10-årsperioden även om utvecklingen varit mer likvärdig de senaste åren. Vidare kan vi konstatera att i jämförelse med de andra nordiska länderna står det svenska registret för en relativt liten del av den svenskkontrollerade flottan.

En förklaring är att sjöfart bedrivs på en internationell marknad som huvudsakligen styrs av internationella regler och villkor. Till stor del är det internationella, ofta konventionsstyrda, regelverket harmoniserat globalt, men stater kan i vissa fall välja att ställa högre krav än vad konventionerna föreskriver när regler implementeras i nationell lagstiftning. Villkoren för att registrera fartyg i olika länders register skiljer sig åt och påverkar därmed dess attraktivitet. För en närmare beskrivning av regler och konventioner på olika områden hänvisar vi till *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018*.²¹

Detta avsnitt beskriver utvecklingen av den svenska sjöfartens konkurrensvillkor inom fyra områden som Trafikanalys tidigare har identifierat som viktiga för svenskregistrerade fartygs konkurrenssituation.²² Fokus är på den svenskregistrerade sjöfartens villkor, men avsnittet tar även upp aspekter som gäller mer generellt för sjöfarten som näring, till exempel när det gäller forskning och utveckling på sjöfartsområdet.

4.1 Registrering, kontroll och tillsyn

Sjöfartsmyndigheten i respektive flaggstat, i Sverige Transportstyrelsen, ansvarar för tillsynen över gällande lagstiftning och internationella krav. Det är också Transportstyrelsen som ansvarar för processen kring registrering i det svenska fartygsregistret liksom kontroller av att fartygen uppfyller krav på säkerhet, miljö, arbetsmiljö och sociala förhållanden med mera enligt såväl internationell lagstiftning som enligt nationella krav. Men även andra myndigheter, bland annat Skattemyndigheten och Trafikverket (Delegationen för sjöfartsstöd), är inblandade i processen.

Regeringen har länge aviserat att man vill förbättra för sjöfarten i syfte att utjämna den svenskflaggade fartygsflottans konkurrensvillkor gentemot omvärlden. Förenklingar för sjöfarten vad gäller myndighetskontakter och fartygsregistrering har sedan länge varit ett uttryck för den ambitionen. Frågan aktualiserades åter i den nationella godstransportstrategin.

²¹ Trafikanalys (2018). *Svensk sjöfarts konkurrenssituation 2018*, Rapport 2018:12, www.trafa.se/sjofart/svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2018-7575

²² Copenhagen Economics (2012). *Svensk sjöfarts konkurrenssituation*, underlagsrapport till Trafikanalys, www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2011-2015/2012/svensk-sjofarts-konkurrenssituation.pdf

Ännu inga förhandsbesked och inflaggningsportalen dröjer

Processen kring inflaggning, tillstånd och certifiering kräver ett stort antal kontakter med flera olika myndigheter. Vidare vilar valet om att flagga in i stor utsträckning på vilken ekonomi redaren har att räkna med för det inflaggade fartyget, vilket i stor utsträckning beror på bland annat myndigheters beslut gällande klassificering av fartyg, beslut om sjöinkomst samt beslut om sjöfartsstöd för ombordanställda. Redare har framfört önskemål om förhandsbesked kring dessa frågor men också när det gäller beslut rörande bemanning och konstruktionskrav för bland annat inlandssjöfart och specialsjöfart. Särskilt efterfrågat av branschen är förhandsbesked om kvalifikation för sjöfartsstöd innan en inflaggningsprocess påbörjas. Det förslag som Trafikverket lämnade 2016²³ som ska möjliggöra ett sådant förhandsbesked ligger för beredning i Regeringskansliet.

Inflaggningsportalen, vilken var en beställning från regeringen, har ännu inte kommit på plats. Transportstyrelsen uttrycker däremot fortsatt ett önskemål om en ändamålsenlig portal med syftet att samla processen för dem som vill flagga in sitt fartyg. En portal där processen för inflaggning inbegriper snabb återkoppling, är tidsbesparande, står för kvalitet och trygghet och borgar för rättssäkerhet. Transportstyrelsen uttrycker även en önskan om att inkludera processen om förhandsbesked om sjöfartsstöd i denna portal.²⁴

Transportstyrelsen har däremot sedan tidigare inrättat en inflaggningslots för att förenkla myndighetskontakter. Tanken är att lotsen ska hjälpa företag från det att företaget påbörjar arbetet med att registrera ett fartyg i Sverige tills fartyget slutligen är registrerat, vilket även kan inbegripa nödvändiga kontakter med andra myndigheter.²⁵

I syfte att öka tillgängligheten till kontrollverksamhet har Transportstyrelsen delegerat uppgiften att utföra kontroller och inspektioner av fartyg till för närvarande fem privata klassificeringssällskap.²⁶ Tillgång till globalt placerade klassificeringssällskap är också ett sätt att hålla de administrativa kostnaderna för redare nere. Antalet avtal mellan olika klassningssällskap (s.k. erkända organisationer) och Transportstyrelsen har inte ökat sedan möjligheten att delegera kontrollverksamhet till klassificeringssällskap infördes.

Trots att en del åtgärder har vidtagits förefaller inflaggningen till det svenska fartygsregistret inte ha påverkats i någon nämnvärd omfattning. Branschen har därvid framfört att vad som skulle krävas för att göra det svenska fartygsregistret mer attraktivt är till exempel möjlighet för fler fartyg och fartygstyper att ansluta till tonnageskatt, lägre kostnader vid fartygsinvesteringar genom en stämpelavgift i stället för skatt, bättre möjligheter för fler att få sjöfartsstöd samt tydligare regler för specialfartyg och pråmfartyg i överensstämmelse med omvärldens klassificeringsvillkor. En del av bilden är att många andra länder också vill göra sina fartygsregister mer attraktiva och successivt förbättrar villkoren för register som konkurrerar med det svenska.

I avsnitten nedan återkommer vi till tonnageskatten, stämpelavgiften och fartygsstödet samt till möjligheterna att utveckla dem i syfte att effektivisera sjöfarten och utjämna kostnads-skillnader för svenskflaggad sjöfart. Först beskriver vi några andra förslag till reglering som

²³ Trafikverket (2016). *Redovisning av uppdrag att utreda förutsättningarna att underlätta registrering i fartygsregistret*, DfS 15/30:2, bilaga 3 i Transportstyrelsens redovisning (om ett sömlöst förfarande).

²⁴ Trafikanalys (2022). Uppföljning av den nationella godstransportstrategin 2022, Rapport 2022:9.

²⁵ Tillväxtverket (2021). *Enklare för företag med lots*, [Enklare för företag med lots - Tillväxtverket \(tillvaxtverket.se\)](#)

²⁶ Transportstyrelsen (2021). *Erkända organisationer*, www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Tillsyn/erkanda-organisationer/

ytterligare skulle kunna bidra till att förbättra och utjämna den svenska sjöfartens konkurrensvillkor, men också beslut som kommer att stärka sjöfartens konkurrenskraft.

Hinder för svensk specialsjöfart

Specialsjöfart har inte någon entydig definition men kan närmast beskrivas som ett tjänstesegment som använder fartyg och pråmar som arbetsredskap för att kunna utföra olika tjänster till sjöss. Det handlar inte om traditionell sjötransport av gods eller passagerare.²⁷ Specialsjöfart opererar huvudsakligen på inre vatten eller i närsjöfart. I segmentet ingår exempelvis arbetsfartyg som utför fartygsanknutet arbete (i hamn och ute till sjöss) samt olika typer av pråmfartyg och annan flytande utrustning för transport av gods, men också fartyg som utför transport av personal till olika typer av anläggningar till havs (s.k. industripersonal).

Inom IMO pågår förhandlingar för fartyg som transporterar industripersonal, som i dag går under samma regler som passagerarfartyg, om fartyget ska transportera fler än tolv passagerare. Beträffande pråmsjöfart finns viss särreglering för särskilt utpekade inre vattenvägar samt förslag om inrättande av ett pråmregister. Det senare, som skulle ha förtydligat pråmars roll som fartyg, har dock Sverige valt att inte införa. Det råder därför osäkerhet om vilka regler pråmar ska följa för att Transportstyrelsen ska kunna bedöma sjövärdighet och tilldela certifikat. För övriga fartyg som används till specialsjöfart finns inga särskilda regler, utan de faller under samma internationella regelverk som andra fartyg.

Transportstyrelsen fick i sitt regleringsbrev för 2020 i uppdrag att se över specialsjöfartens förutsättningar under svensk flagg. Syftet med uppdraget var att identifiera hur myndigheten inom befintliga ekonomiska ramar kan bidra till att stärka denna del av sjöfarten i Sverige. I sin slutrapport²⁸ kom Transportstyrelsen fram till att det svenska regelverket är dåligt eller inte alls anpassat för specialsjöfart, vilket hämmar möjligheterna för svensk specialsjöfart att konkurrera med specialsjöfart under annan flagg. Flaggstater som Danmark, Nederländerna och Storbritannien nämns som goda förebilder.

Vidare konstaterade Transportstyrelsen att även om det finns en rad åtgärder för myndigheten att vidta när det gäller regler om behörighet, bemanning och geografiska indelningar (fartområden) samt tekniska regler för fartyg inklusive tillsyn, certifiering och registrering, återstår andra hinder till nackdel för svenskflaggad specialsjöfart. Det gäller framför allt närings- och skattevillkor inom Trafikverkets respektive Skatteverkets ansvarsområden. Enligt rapporten skulle det krävas uppdrag från regeringen för ett fortsatt arbete inom dessa områden.

Transportstyrelsen fick i regleringsbrevet för 2021 i uppdrag att analysera förutsättningarna för och konsekvenserna av att sluta ömsesidiga bilaterala närfartsavtal i syfte att möjliggöra utveckling av specialsjöfart under svensk flagg. I rapporten konstateras att det går att anta att närfartsavtal som en enskild åtgärd visserligen förbättrar villkoren under svensk flagg men inte i tillräcklig utsträckning för att få en kännbar inflaggning av specialfartyg. Men även åtgärder av mindre betydelse som i ett större sammanhang, och på längre sikt, kan förbättra villkoren för specialsjöfart under svensk flagg bör prioriteras. Det konstateras också att Transportstyrelsen behöver mandat för att få ingå denna typ av ömsesidiga bilaterala avtal.²⁹

²⁷ Transportstyrelsen (2020). *Så stärker vi förutsättningarna för specialsjöfarten under svensk flagg*. Rapport Dnr. TSG 2020-1038, juni 2020.

²⁸ Ibid.

²⁹ Trafikanalys (2022). *Uppföljning av den nationella godstransportstrategin 2022*, Rapport 2022:9.

Fler inre vattenvägar införda

Under året beslutade EU-kommissionen om att införa nya inre vattenvägar i Sverige, i enlighet med tidigare anmälan från Transportstyrelsen. De svenska IVV-områdena omfattar numera, förutom Vänern- och Mälardalenområdet och Göta älv, även vissa kustområden samt Göta kanal. I samarbete med Sjöfartsverket har det under året genomförts vissa åtgärder för att göra de nya inre vattenvägarna farbara för aktuella fartyg. Ett exempel är farleden mellan Södertälje och Norvik, där förbättringsåtgärder genomfördes med kort varsel för att möjliggöra för den nya inlandssjöfartstrafiken mellan Västerås och Norvik.³⁰ Fler inre vattenvägar stärker sjöfartens konkurrenskraft, men ökar inte det svenska registrets attraktivitet.

Den nationella sjöfartssamordnaren konstaterar att trots de politiska ambitionerna att öka trafiken på de inre vattenvägarna har de sjöburna godsvolymer inte ökat de senaste åren. En viktig faktor är att sjötransporterna inte kunnat hävda sig i konkurrensen med väg- och järnvägstrafik. Det finns dock aktörer som planerar för fossilfri sjötrafik på de inre vattenvägarna. Rederiet Avatar Logistics har tillsammans med varuägaren Jehander ambitionen att beställa ett nytt eldrivet pråmfartyg för transporter av sand och grus inom Stockholmsregionen.³¹

Beslut om att införa riskbaserad lotsplikt

Ett införande av en riskbaserad lotsplikt skulle sannolikt innebära sänkta kostnader för sjöfarten. Åtgärden medför därför att trafikslagets konkurrenskraft stärks, men innebär ingen förstärkning av det svenska registrets attraktivitet då åtgärden saknar koppling till registret. Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag tagit fram ett riskbaserat lotssystem som ska införas 1 december 2023. Befintlig reglering innebär att det finns ett krav på att anlita lots på svenskt inre vatten för att anlöpa till och från svenska hamnar. Bestämmelserna för lotsplikten har i de närmaste varit oförändrade under de senaste 40 åren samtidigt som fartygen blivit säkrare, fler och större. Även farlederna har förbättrats och nya laster har tillkommit. I de nya reglerna ges lättnader i lotsplikten för den som trafikerar en lotsled regelbundet, jämfört med den som trafikerar samma led sällan. Även prövningar av lotsdispenser blir mer riskbaserade och ett förenklat lotsdispensförfarande införs för fartyg som bedöms ha lägre risk.³² Förändringarna av lotsningen kommer förhoppningsvis medföra minskade kostnader för lotsning för sjöfarten som helhet, även om förändringen inte specifikt påverkar fartyg i det svenska registret.

4.2 Finansierings-, skatte- och investeringsvillkor

Regler till grund för finansiering av inköp och belåning samt andra åtgärder såsom olika former av finansiellt stöd för investeringar och drift är sådant som stater tillgripes för att försöka utjämna konkurrensvillkoren. Med utgångspunkt i statsstödsreglerna har EU utformat ett särskilt regelverk som ger utökat utrymme för ekonomiskt stöd. Därutöver förekommer också

³⁰ Trafikverket (2022). *Årlig redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart 2022-03-30*.

³¹ Trafikverket (2022). *På kurs mot gröna sjöfartskorridorer*, Rapport 2022:153.

³² Transportstyrelsen (2022). *Nya regler för lotsning*, Hämtat 2022-11-21 från [Nya regler för lotsning - Transportstyrelsen](#).

exempelvis skatteåtgärder likt den så kallade tonnageskatten i syfte att påverka sjöfartens finansiella villkor för att öka inflygningen.

Utvidgad tonnageskatt efterfrågas

Under 2016 infördes ett tonnagebeskattningsystem i Sverige som är ett frivilligt, alternativt beskattningssystem för rederier, i syfte att öka andelen svenskregistrerade fartyg i den svenska handelsflottan. Löpande uppföljning visade under många år att det inte gick att identifiera någon märkbar ökning av intresset för att flagga in. Den 16 november 2022 fanns dock totalt 20 rederiföretag eller -koncerner registrerade i tonnageskattesystemet, varav fem har blivit godkända under senaste året.³³ Det kan jämföras med tonnageskatteutredningens beräkning att 23 företag på sikt skulle träda in i systemet.³⁴

Tonnagebeskattningen innebär i korthet schablonbeskattning av så kallad kvalificerad sjöfart som bedrivs av rederier med strategisk verksamhet i Sverige. Fartygen ska bland annat vara av en viss storlek, registrerade i och ägda i ett EES-land samt sysselsätta i internationell sjöfart. Till skillnad från i många andra länder omfattar emellertid det svenska tonnageskattesystemet färre fartygskategorier och färre verksamhetsområden. Till exempel utesluts mindre fartyg, fartyg inom specialsjöfarten, liksom fartyg som endast går i inrikes fart eller som tillfälligt hyrs in på s.k. bareboat charter. Eftersom ett förmånligt tonnageskattesystem har ansetts som en viktig konkurrensfaktor innebär sannolikt de avvikande villkoren i det svenska tonnageskattesystemet att rederier har valt att avstå från att välja att flagga in i Sverige. Branschen har också påtalat problemen med att det svenska tonnageskattesystemet inte framstår som lika förmånligt som i andra flaggstater och efterfrågat en utvidgning av nu gällande system.

I ett tillkännagivande har riksdagen uppmanat regeringen att utvärdera tonnageskattesystemet och föreslå åtgärder för att utveckla systemet.³⁵ Ännu har dock någon sådan utvärdering eller reformering av systemet inte kommit till stånd.

Stämpelavgift i stället för stämpelskatt?

Stämpelskatt tas ut med en procentuell andel av in-teckningsvärdet för pantbrev på fartyg. Den svenska stämpelskatten ger märkbara merkostnader för rederier och skapar tröskeleffekter eftersom inköp av fartyg är kostsamma investeringar, ofta i miljardklassen. I flera andra länder har stämpelskatten övergivits och ersatts av en administrativ stämpelavgift, i syfte att stimulera till inflygning. Det innebär att redare som gör fartygsinvesteringar i Sverige får en ekonomisk konkurrensnackdel jämfört med många andra flaggstater.

Svensk sjöfart har i rapporten *Stämpelskattens påverkan på svensk sjöfart* gjort jämförelser med andra länder. Rapporten drar slutsatsen att en förändring av stämpelskatten kan öka antalet svenskflaggade fartyg och därmed, enligt analysen, bidra till att säkra svensk industris konkurrenskraft, ökade intäkter till staten och samtidigt styra mot miljö- och klimativänlig sjöfart.³⁶ I en ny rapport från Lighthouse omnämns den svenska stämpelskatten som en av främsta förklaringarna till att den svenska flaggan blir oattraktiv för fartygsägare.³⁷

³³ E-postkommunikation (2022). *Dialog kring tonnageskattesystemet 2022-11-16*, Utr. 2022/82.

³⁴ Utredningen om tonnageskatt (2015). *Ett svenskt tonnageskattesystem*, SOU 2015:4, sidan 476.

³⁵ Skatteutskottet betänkande 2021/22:SkU14.

³⁶ Svensk sjöfart (2021). *Stämpelskattens påverkan på svensk konkurrenskraft*, www.sweship.se/nyhet/ny-rapport-forandring-av-sjofartens-stampelskatt-ger-fler-svenskflaggade-fartyg/
www.sweship.se/wp-content/uploads/2021/08/Rapport-St%C3%A4mpelskattens-p%C3%A5verkan-p%C3%A5-svensk-konkurrenskraft.pdf.

³⁷ Lighthouse (2022). *Nyttan med svenskflaggade fartyg och betydelsen av en ökad inflygning för Sverige*.

Ekobonussystemet har förlängts och kommer att breddas

Syftet med ekobonussystemet är att stimulera till en överflyttning av gods från väg till sjöfart genom att stödja nya intermodala transportlösningar. Stödet ges under maximalt tre år till sökande som kan uppvisa nya eller förbättrade transportupplägg som leder till överflyttningar av gods från väg. Redare som bedriver sjöfart med fartyg som är registrerade i ett fartygsregister i ett EES-land och där fartygens resor inkluderar åtminstone en lossning eller lastning av överflyttat gods i svensk hamn har möjlighet att ansöka om stöd.

Under den senaste ansökningsperioden fram till januari 2021, har fem ansökningar kommit in till, och behandlats av, Trafikverket. Fyra av dessa har beviljats stöd på sammanlagt 94,5 miljoner kronor. Den ansökan som inte kunde beviljas stöd hade lägre miljöeffekt för sitt transportupplägg än en annan sökande för samma sträcka.³⁸

Trafikanalys lämnade i mars 2019 ett förslag om breddad ekobonus som utreddes vidare av Trafikverket.^{39,40} I budgetpropositionen för 2022 föreslog regeringen att man avser att införa ett sådant system. Den breddade ekobonusen riktas bland annat till sjötransporter, järnvägs-transporter och intermodala transportupplägg och avser att påskynda effektiviseringen vid omlastning av gods och stimulera till nya transportlösningar. Satsningen uppgår till 100 miljoner kronor årligen mellan 2022 och 2024.⁴¹

Klimatkompensation ger sänkta farledsavgifter

De tillfälliga stödåtgärder som regeringen (korttids- och omställningsstöd samt anpassning av sjöfartsstöd) och flera myndigheter (tillfälligt frysta avgifter) införde för att mildra effekten av coronapandemin har upphört, vilket ökar kostnaderna för sjöfarten. Regeringen har aviserat att en klimatkompensation för sjöfarten ska införas som syftar till att minska trycket på farledsavgifterna och därigenom främja en överflyttning av gods till sjöfarten. Beslutet innebär att Sjöfartsverkets anslag ökas med 300 miljoner under 2023 och 2024. Sjöfartsverket har till regeringen föreslagit att klimatkompensationen ska utgöra en sänkning av farledsavgifterna inom ramen för befintlig avgiftsmodell, samtidigt som miljöincitamentet i avgiftsmodellen utökas.⁴² Denna klimatkompensation innebär en förbättrad konkurrenssituation för sjöfarten som helhet och är inte begränsad till den svenskflaggade flottan.

4.3 Bemanning och bemanningsstöd

Antalet rederier som får sjöfartsstöd har minskat över tid

Sjöfartsstödet är ett ekonomiskt stöd till redare och fartygsägare som syftar till att sänka bemanningskostnaderna för anställda enligt följande villkor:⁴³

- Fartyg ska vara registrerade i ett nationellt fartygsregister inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

³⁸ Trafikverket (2022). *Ekobonus; miljökompensation för överflyttning av gods till sjöfart*, www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-miljokompensation-for-overflyttning-av-gods-till-sjofart/

³⁹ Trafikanalys (2019). *En breddad ekobonus*, Rapport 2019:1, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/en-breddad-ekobonus-8190/

⁴⁰ Trafikverket (2022). *Förlängd och breddad ekobonus*, 2022:47.

⁴¹ Regeringen (2022). *Budgetpropositionen för 2023*, Regeringens proposition 2022/23:1.

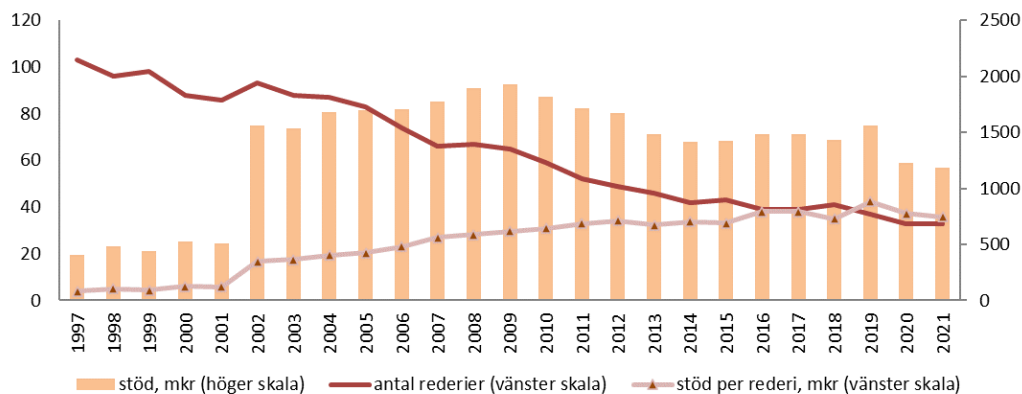
⁴² Ibid.

⁴³ Delegationen för sjöfartsstöd (2022). *Villkor för sjöfartsstöd*, [Villkor för sjöfartsstöd - Bransch \(trafikverket.se\)](http://Villkor%20f%C3%B6r%20sj%C3%B6fartsst%C3%B6d%20-%20Bransch%20(trafikverket.se))

- Fartyget ska i sin näringsverksamhet användas 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.
- Det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift.

Stöd utgår med belopp motsvarande sjömännens skatt på sjöinkomst samt kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. I samband med att tonnagebeskattningsystemet infördes 2016 beslutades att minskningen av statens intäkter delvis skulle finansieras genom en sänkning med en procent av anslaget för sjöfartsstöd. En arbetsgivare får därför tillbaka 99 procent i stället för 100 procent av skatteavdrag och sociala avgifter.⁴⁴

Under år 2021 (år 2020) beviljades 33 (33) rederier sjöfartsstöd på sammanlagt knappt 1,2 miljarder (drygt 1,2 miljarder) kronor. Även om antalet stödmottagande rederier i år är detsamma som föregående året visar den långsiktiga utvecklingen en trend mot färre stödmottagande rederier (Figur 4.1). 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 mer än halverats. Mellan 2011 och 2021 minskade antalet stödmottagande rederier med 37 procent.



Figur 4.1. Utvecklingen för sjöfartsstödet och antalet stödmottagande rederier 1997–2021.

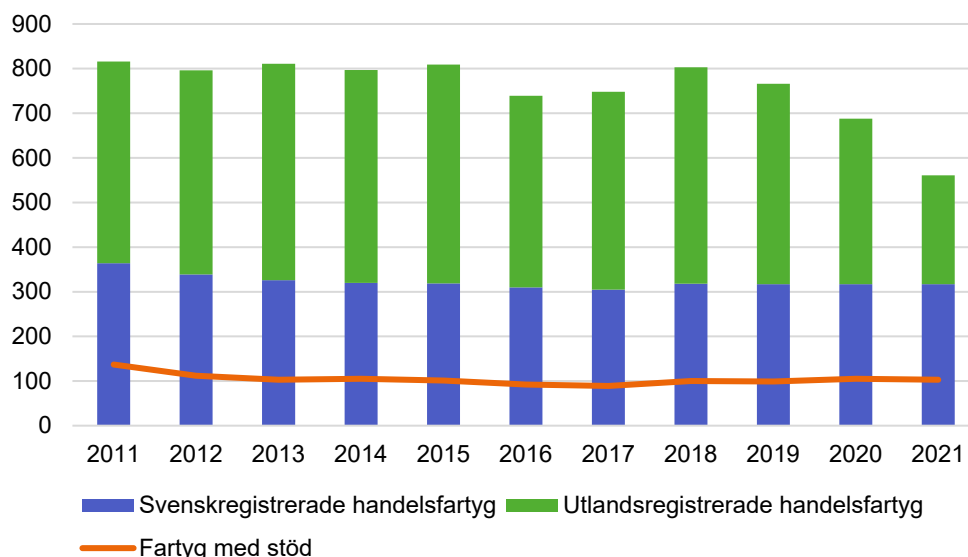
Källa: Trafikanalys (2021), *Sjöfartsstödet effekter 2020*, Rapport 2021:10 och e-postkommunikation (2022). Uppgifter om sjöfartsstöd och fartyg, Utr 2022:82.

Ökade personalkostnader trots färre ombordanställda

Mellan 2011 och 2021 har det genomsnittliga stödet per rederi ökat från 33 miljoner kronor år 2011 till 36 miljoner kronor per rederi år 2021, vilket är en ökning med 9 procent. Intressant är att under samma period har det genomsnittliga antalet ombordanställda minskat med 46 procent (Figur 4.2) Eftersom sjöfartsstödet storlek är kopplat till personalkostnaderna betyder det att personalkostnaderna har ökat trots färre ombordanställda.

⁴⁴ Regeringen (2022). *Budgetpropositionen för 2023*, Regeringens proposition 2022/23:1, sidan 96.

Även antalet stödmottagande fartyg har successivt minskat, från att ha varit 137 fartyg år 2011 till att år 2021 vara 103 fartyg (Figur 4.2). År 2021 var stödet per fartyg drygt 11 miljoner kronor vilket var något lägre än de knappa 14 miljonerna som utgör genomsnittet de senaste fem åren.



Figur 4.2. Antal fartyg i svensk regi.

Källa: Trafikanalys fartygsstatistik 2012–2022, tabell 5.

Anm: År 2021 uppdaterades definitionen av svensk regi, vilket orsakar ett tidsseriebrott.

4.3.1 Stödet är fortsatt viktigt för lönsamheten

Sjöfartsstödet hade en stor eller avgörande betydelse för rederiernas lönsamhet under det ekonomiskt svåra året 2020 som präglades av coronapandemin.⁴⁵ Trots stödet uppvisade flera företag en negativ vinstmarginal. Tanker- och torrlastrederierna är de segment med störst andel företag som kan uppvisa en stark lönsamhet när sjöfartsstödet räknas med.

Diversifierade rederier och färjerederier är de segment som har de största andelarna av företag med en negativ vinstmarginal när sjöfartsstödet inte räknas med, utöver management som är en speciell kategori. Även torrlastrederierna har dock en hög andel företag med negativ vinstmarginal exklusive stödet, vilket visar stödets fortsatta betydelse.⁴⁶

Den uppföljning som Trafikanalys gör visar att sjöfartsstödet fortfarande är av stor eller mycket stor betydelse för att företagen inom sjöfartens olika segment ska kunna visa en positiv lönsamhet, även om många rederier varit olönsamma trots sjöfartsstödet under 2020. Såväl omsättning som resultat har försämrats och sjöfartsstödet betydelse som andel av omsättningen har ökat 2020 jämfört med 2019.⁴⁷

⁴⁵ Någon uppföljning av sjöfartsstödet effekter för år 2021 har inte genomförts. Under nästa år planerar Trafikanalys däremot en ny uppföljning.

⁴⁶ Trafikanalys (2020). *Sjöfartsstödet effekter 2020*, Rapport 2010:10, [Rapport 2021:10 Sjöfartsstödet effekter 2020 \(trafa.se\)](#).

⁴⁷ Ibid.

4.3.2 Ökat anslag till sjöbefälsutbildningar

Intresset för sjöfartsutbildningarna har minskat under senare år även om de riktigt stora minskningarna ligger längre bort i tid. På sikt kan det innebära svårigheter att finna svensk personal med sjöfartskompetens för att bemanna fartyg. Under många år har dessutom sjöfartsutbildningarna på Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet haft svårt att få ekonomin att gå ihop. Regeringen kommer därför öka anslaget till dessa utbildningar med motivet att utbildningarna kräver tillgång till kostsam infrastruktur för att praktiska moment i utbildningarna ska kunna genomföras. Regeringen betonar även att utbildningarna är av avgörande betydelse för Sveriges beredskap.⁴⁸

4.4 Forskning och utveckling

Svensk forskning på sjöfartsområdet är viktig för sjöfartens internationella konkurrenssituation. Sjöfartsforskningen i Sverige sker på många håll, såväl på universitet som vid forskningsinstitut och vid företag. Statens roll som forskningsfinansiär blir därmed ett konkurrensmedel där staten kan påverka inriktningen av den svenska sjöfartsforskningen och därmed den långsiktiga utvecklingen och svensk kompetens på sjöfartsområdet.

Sjöfarten har en viktig roll i transportsystemet och branschen jobbar med att utvecklas och bli attraktiv såväl ur ett miljömässigt som ett företagsekonomiskt perspektiv. Vägen till framtidens hållbara sjöfart handlar om bränslen och en ansvarsfull roll för transportköpare. En stor del av forskningen som bedrivs på sjöfartsområdet möjliggörs genom statligt stöd till forsknings- och innovationsprojekt, som finansieras och administreras av Trafikverket.⁴⁹ Nedan återges några sådana forskningsinitiativ där det offentliga helt eller delvis deltar i finansiering eller på andra sätt stödjer forskningen.

Trafikverkets forskningsportfölj på sjöfartsområdet

Inom ramen för sitt uppdrag driver och finansierar Trafikverket forskning och innovation tillsammans med akademi och näringsliv. Sjöfartsportföljen i den senaste forskningsplanen för 2022 till 2027 är inriktad på sjöfarten i ett integrerat transportsystem med fokus på yrkes-sjöfart. Den är indelad i följande fyra målområden:⁵⁰

- Minskad miljö- och klimatpåverkan.
- Digitaliseringens möjligheter.
- Ökad sjösäkerhet och bättre arbetsmiljö till sjöss.
- Stärkt roll för sjöfarten i transportsystemet.

Området för *minskad miljö- och klimatpåverkan* kan exempelvis handla om demonstration och kunskap inom nya drivlinor, drivmedel och operativa förändringar som leder mot fossilfrihet och bidrar till minskad miljöpåverkan från sjöfarten och dess stödverksamhet. Inom detta

⁴⁸ Regeringen (2022). *Budgetpropositionen för 2023*, Regeringens proposition 2022/23:1, Utgiftsområde 16 Utbildning och universitetsforskning.

⁴⁹ Sjöfartstidningen (2020). *Trendspaning på FOI-dag*, 23 mars 2020, www.sjofartstidningen.se/information-och-trendspaning-pa-foi-dag/.

⁵⁰ Trafikverket (2022). *Forsknings- och innovationsplan 2022–2027*, 2022:13, [Trafikverkets Forsknings- och innovationsplan 2022-2027 \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org/).

område återfinns även utveckling av styrmedel och policyverktyg för omställning mot en mer miljövänlig sjöfart.

Området *digitaliseringens möjligheter* innehåller bland annat vidareutveckling av digitala plattformar som Maritime Single Window och Sea Traffic Management, men också demonstration av en samordnad sjöfart genom smarta fartyg, digitalt anlöp och navigationsstöd från land som bidrar till ökad effektivitet och tjänstekvalitet.

Området *ökad sjösäkerhet och bättre arbetsmiljö* till sjöss handlar exempelvis om kunskap och demonstration av lösningar som bidrar till att uppfylla nollvisionen om allvarliga olyckor, skador eller allvarliga incidenter. Hit hör också frågor om kunskap om arbetsmiljö och vidareutveckling som bidrar till ökad jämställdhet, upphörande av kränkande särbehandling och trakasserier inom sjöfarten. Frågor som ytterst handlar om att bli attraktiva arbetsgivare som kan locka fler till sjöfartssyrket.

Utgångspunkten för området *stärkt roll för sjöfarten i transportsystemet* är att den har potential att utöka sin andel i transportsystemet både internationellt och nationellt. Det kan exempelvis handla om att ta fram kunskap och underlag för styrmedel, policy- och regelverksåtgärder som stärker sjöfartens funktion och robusthet i ett sammanhållet transportsystem med hög tillförlitlighet året om. Inom detta område kan det också handla om att demonstrera effektiva sammodala noder.

Energimyndighetens sjöfartsprogram

Energimyndighetens forskningsprogram för sjöfart har som syfte att bidra till en omställning av sjötransportssystemet mot hållbarhet och konkurrenskraft hos svenska företag i sjötransportbranschen. Programmet har tre fokusområden:

- Energieffektiva fartyg.
- Anpassning till förnybar energi.
- Operationell verksamhet och system.

Företag kan söka stöd för till exempel projektutveckling av nya klimat- och resurseffektiva produkter, lösningar och system liksom för samverkansprojekt i syfte att sprida och överföra forskning, utveckling och nya lösningar mellan näringsliv och akademi. Programmet som pågår mellan 2018 och 2023 har en ram om 83 miljoner kronor.⁵¹

Sjöfartsverkets utvecklingsprojekt

Nedan presenteras några satsningar inom forskning och innovation där Sjöfartsverket deltar.⁵²

4.4.1 Smarta (digitala) anlöp

Sjöfartsverket medverkar tillsammans med sjöfartsbranschens aktörer i ett gemensamt program för att skapa effektivare hamnanlöp genom digitalisering. Tillsammans med Svensk Sjöfart, Sveriges Hamnar, Sveriges Skeppsmäklareförening och Näringslivets Transportråd, bidrar Sjöfartsverket till att stimulera projekt som digitaliserar och effektiviserar hamnanlöpet. Programmet väntas pågå åtminstone till 2027.

⁵¹ Energimyndigheten (2021). Sök stöd till projekt som syftar till att utveckla det svenska sjötransportssystemet, www.energimyndigheten.se/utlysningar/sok-stod-for-projekt-som-syftar-till-att-utveckla-det-svenska-sjotransportsystemet2/

⁵² Sjöfartsverket (2021). Projekt och fokusområden, <https://sjofartsverket.se/sv/framtidens-sjofart/projekt-och-fokusomraden/>

4.4.2 Navigationsstöd från land

Ett omfattande arbete pågår med att utveckla konceptet "Navigationsstöd från land" som komplement till den traditionella lotsningen. Sjöfartsverket avser att tillsammans med svensk sjöfartsnäring och akademien under perioden 2022 till 2024 genomföra omfattande systemdemonstrationer av fler användarfall i fler demonstrationsområden för att utveckla konceptet. Ett användarfall är fartyg som använder navigationsstöd från land längre in mot kaj. Sjöfartsverket ska ta fram kunskaps- och beslutsunderlag för framtida införande av navigationsstöd från land i Sverige.

4.4.3 Trafikledning till sjöss

Trafikledning till sjöss (Sea Traffic Management, STM) möjliggör optimerade hamnanlöp, informationsdelning i realtid mellan fartyg och hamnar eller landcentraler, för till exempel trafiksamordning och räddningsledning. STM bidrar också till en förbättrad gemensam lägesbild inom sjöfarten. Nya digitaliserade tjänster bidrar till fler fartygsanlöp "just in time" och en säkrare, effektivare och mer miljövänlig sjöfart.

4.4.4 Framtidens fartygsflotta

Sjöfartsverket och sjöfarten i stort står inför en utmaning att drastiskt minska sin miljöpåverkan och utsläpp av växthusgaser. Sverige strävar efter att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, där även inrikes sjöfart ingår, med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010 och där staten ska vara en föregångare i omställningen. Denna omställning kommer att kräva en kombination av åtgärder inom såväl operationell som teknisk energieffektivisering, bränslebyte samt nya fartygskoncept. Sjöfartsverket driver egna interna förändringsprojekt och samverkar med andra aktörer samt deltar i nationella och Europeiska FoU-projekt.

Ett exempel på ett internt förändringsprojekt är Sjöfartsverkets arbete med att minska koldioxidutsläppen från den egna fartygsflottan. Utsläppen från fartygsflottan står för ungefär 90 procent av Sjöfartsverkets totala koldioxidutsläpp, vilket motsvarar omkring 34 000 ton. Sjöfartsverket har tilldelats 45 miljoner kronor årligen för perioden 2022 till 2024 och därefter har regeringen aviserat en finansiering om 6 miljoner årligen.⁵³

4.5 Sammanfattningsvis

Förenklingsprocessen behöver påskyndas, även om det finns ljuspunkter

Om antalet svenskegistrerade fartyg ska öka behöver det svenska registret bli mer konkurrenskraftigt med ändamålsenliga och funktionella regler som bidrar till ökad och hållbar sjöfart. Sjöfarten är internationell och det finns tydliga inslag av regelkonkurrens mellan olika länders sjöfartsregister.

Flera av de idéer och förslag som framförts i dessa sammanhang återstår dock att genomföra eller ta vidare på annat sätt. Det gäller exempelvis förslagen om förhandsbesked om sjöfartsstöd och en inflaggningsportal. Däremot finns det nu ett beslut om att införa en riskbaserad lotsplikt, vilket är ett förslag som länge efterfrågats av branschen.

⁵³ Sjöfartsverket (2022). Fossilfri fartygsflotta, [Fossilfri fartygsflotta \(sjofartsverket.se\)](https://www.sjofartsverket.se)

Trafikanalys kan konstatera att arbetet med åtgärder för att stimulera inflaggning behöver återstartas.

Mer gynnsamma finansieringsvillkor efterfrågas

Beträffande beskattning och finansieringsvillkor har branschen efterfrågat anpassningar i flera av dagens system. Bland annat vill man att det sedan några år gällande tonnageskatte-systemet ska ses över och fördes med mer med omvärlden liknande villkor. Systemet som avsåg att stimulera till ökad inflaggning, har hittills resulterat i att för närvarande (november 2022) finns 20 rederikoncerner registrerade.

Det är en tydlig förbättring i jämförelse med föregående år, men fortfarande mindre än vad som förväntades vid införandet. Vidare efterfrågar branschen att stämpelskatten ska ersättas av en stämpelavgift som täcker de administrativa kostnaderna. Stämpelskatten, ett system som Sverige tycks vara ensam om, innebär idag att ägare av fartyg i det svenska registret har högre kostnader för att finansiera fartygsköp och ger svenska redare en ekonomisk konkurrensnackdel jämfört med många andra flaggstater.

Ökande personalkostnader men färre rederier får rederistöd

Även om antalet stödmottagande rederier i år (33) är detsamma som föregående året visar den långsiktiga utvecklingen en trend mot färre stödmottagande rederier. Trots att antalet ombordanställda minskar ökar rederiernas personalkostnader.

Slutsatser

Syftet med denna rapport har varit att beskriva den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation med fokus på den svenskkontrollerade flottan och det svenska fartygsregistret 2021. I detta avslutande kapitel summeras rapportens viktigaste iakttagelser och slutsatser. Fokus ligger som sagt på 2021, men det kan noteras att mycket av det som präglar det senaste året behöver förstås i ljuset av utvecklingen året innan, då pandemin inleddes. Utvecklingen under ett enskilt år som 2021 ska därför inte nödvändigtvis ses som indikation på större strukturella förändringar utan behöver i stället belysas utifrån mer långsiktiga trender och tendenser.

En övergripande iakttagelse är att antalet svenskregistrerade fartyg inte ökar och att den svenskkontrollerade flottan minskar. En förklaring till detta är regelkonkurrensen mellan olika länders sjöfartsregister där det svenska registret inte uppfattas som tillräckligt attraktivt av rederierna. Ett flertal åtgärder för att öka det svenska registrets attraktivitet efterfrågas av branschen, samtidigt som flera åtgärder också har beslutats för att stärka hela sjöfartens konkurrenskraft.

Fortsatt färre fartygsanlöp under 2021 men viss återhämtning av passagerartrafiken

Utvecklingen av sjötrafiken uppvisar en tydlig nivå-sänkning under pandemiåren med påtagligt färre fartygsanlöp i svenska hamnar under 2020 och 2021 än åren dessförinnan. Framför allt är det inom passagerartrafiken som effekten av pandemin syns, men den stora förändringen skedde där 2020. Även om det finns tecken på återhämtning under 2021 är den dock inte så omfattande att trafiken är tillbaka på nivåerna innan pandemin. Godstrafiken har påverkats i mindre utsträckning av pandemin, med endast en liten minskning av den totala godshanteringen från 2019 till 2020 och därefter en oförändrad nivå till 2021.

Oförändrat antal fartyg i det svenska fartygsregistret men fortsatt minskning av utlandsregistrerade fartyg i svensk regi 2021

Den svenskkontrollerade flottan har minskat successivt under flera års tid, men takten i denna minskning har ökat under pandemin – inte minst mellan 2020 och 2021 då antalet fartyg i svensk regi minskade med 18 procent. Antalet fartyg i det svenska fartygsregistret (som huvudsakligen omfattar svenskkontrollerade fartyg men även ett antal utlandskontrollerade) är oförändrat både 2021 och över några fler års sikt. Däremot minskar antalet utlandsregistrerade fartyg 2021, som ett led i en minskning som pågått sedan 2018. Motsvarande mönster avspeglas i användningen av den svenskkontrollerade flottan där det disponerade tonnaget totalt sett har minskat kraftigt det senaste året men där den svenskregistrerade delen av detta är relativt konstant.

Uthyrningen av svenskkontrollerade fartyg har näst intill upphört 2021 efter att även ha minskat kraftigt 2020. Sammantaget har den svenskkontrollerade flottan blivit betydligt mer nationell under pandemiåren, inklusive 2021. Användningen av svenskregistrerade fartyg är i princip oförändrad, men utländska fartyg används i mindre utsträckning av svenska rederier samtidigt som svenska fartyg används i mindre utsträckning av utländska rederier.

I en internationell jämförelse har det svenska registret under en längre tid haft en sämre utveckling än de register i andra länder som den svenskregistrerade flottan är registrerad i. På senare år har det svenska registrets nedgång dock avtagit och planat ut på ett sätt som är mer likt flera andra länders register. Bland de fartygsregister som de nordiskregistrerade flottorna är registrerade i dominerar de egna ländernas register, men i jämförelse med motsvarande situation i de andra nordiska länderna står det svenska registret för en relativt liten del av den svenska flottan.

Fortsatt minskning av antal ombordanställda och låg andel kvinnor 2021

Antalet ombordanställda i den svenskregistrerade handelsflottan har minskat betydligt under pandemiåren (2020 i synnerhet). Det gäller särskilt inom yrkeskategorierna övrig ekonomipersonal/kökspersonal och ekonomiföreståndare som också utgörs av relativt sett störst andel kvinnor i en näring som är tydligt mansdominerad. Som följd av det har andelen kvinnor bland de ombordanställda varit påtagligt lägre under pandemiåren än tidigare under den senaste tioårsperioden.

Antal sökande till sjökaptensprogrammen fortsätter att minska men är stabilt till sjöingenjörsprogrammen

Intresset för sjöfartsutbildningarna (åtminstone sjökaptensutbildningen) har minskat något de senaste två åren (inklusive 2021) men den stora minskningen har skett på lite längre sikt med mer än en halvering av antalet sökande till dessa utbildningar sen mitten av 2010-talet.

En minskning av antalet sökande till sjöfartsutbildningarna indikerar ett krympande intresse för sjöfartsnäringsen inom den framtida svenska arbetskraften. Ur ett internationellt konkurrensperspektiv är det värt att uppmärksamma i sig, men det bör noteras att kompetensförsörjningen inom svensk sjöfart också hänger samman med utvecklingen av den svenskregistrerade fartygsflottan. Det gäller inte minst den svenskregistrerade delen av denna, som bland annat har betydelse för möjligheterna till praktisk erfarenhet av sjöfartyget vilket är grunden till många olika kompetensgrenar inom sjöfartssektorn. Storleken på den svenskflaggade flottan kan alltså antas ha betydelse för sjöfartsutbildningarnas attraktivitet.

Insatser för att förbättra sjöfartens konkurrensvillkor

För att antalet svenskregistrerade fartyg ska öka behöver det svenska registret bli mer konkurrenskraftigt med ändamålsenliga och funktionella regler som bidrar till ökad och hållbar sjöfart. Sjöfarten är internationell och det finns tydliga inslag av regelkonkurrens mellan olika länders sjöfartsregister.

I rapporten konstateras att det finns flera idéer och förslag gällande registrering, kontroll och tillsyn som skulle förenkla processen för inflaggning och göra det svenska registret mer attraktivt. Det gäller exempelvis förslagen om förhandsbesked om sjöfartsstöd och en inflaggningsportal som ännu inte genomförts. En ljuspunkt är däremot att det finns ett beslut om att införa en riskbaserad lotsplikt, vilket länge efterfrågats av branschen.

På området för skatte- och investeringsvillkor är den sedan några år tillbaka införda tonnageskatten en fortsatt tillgång för svenska rederier. Systemet som avsåg att stimulera till ökad inflaggning, har hittills resulterat i att för närvarande (november 2022) finns 20 rederikoncerner registrerade. Branschen efterfrågar att tonnageskattesystemet ska ses över och förses med mer med omvärlden liknande villkor för att öka attraktiviteten ytterligare hos det svenska

registret. Vidare efterfrågar branschen att stämpelskatten ska ersättas av en stämpelavgift som täcker de administrativa kostnaderna. Stämpelskatten, ett system som Sverige tycks vara ensamt om, innebär idag att ägare av fartyg i det svenska registret har högre kostnader för att finansiera fartygsköp och ger svenska redare en ekonomisk konkurrensnackdel jämfört med många andra flaggstater.

Det så kallade sjöfartsstödet är fortsatt en viktig och central del i svensk sjöfartspolitik. Det följer internationella förebilder och utgår till redare i syfte att täcka den del av bemanningskostnader som motsvarar sjömansskatt och sociala avgifter. Regelverket har genomgått vissa förändringar på sistone, och har nu kravet att fartygen ska vara EES-flaggade, snarare än svenskflaggade. Även om antalet stödmottagande rederier i år (33 rederier) är detsamma som föregående året visar den långsiktiga utvecklingen en trend mot färre stödmottagande rederier.

Regeringen har aviserat en breddad ekobonus som bland annat riktas till sjöfarten och avser att påskynda effektiviseringen vid omlastning av gods och stimulera till nya transportlösningar. Satsningen uppgår till 100 miljoner kronor årligen mellan 2022 och 2024.

Staten gör fortsatt viktiga insatser som finansiär och utförare av forskning och innovation inom sjöfartsområdet. Trafikverkets senaste forskningsplan, för 2022 till 2027, är exempelvis inriktad på sjöfarten i ett integrerat transportsystem med fokus på yrkessjöfart. Planen är indelad i fyra målområden; minskad miljö- och klimatpåverkan, digitaliseringens möjligheter, ökad sjösäkerhet och bättre arbetsmiljö till sjöss samt en stärkt roll för sjöfarten i transportsystemet. Energimyndigheten stödjer forskning och innovation som syftar till en omställning av sjötransportsystemet mot hållbarhet och konkurrenskraft. Sjöfartsverket bedriver forskning och innovation inom flera områden.

Referenser

- Copenhagen Economics (2012). *Svensk sjöfarts konkurrenssituation*, underlagsrapport till Trafikanalys, www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2011-2015/2012/svensk-sjofarts-konkurrenssituation.pdf .
- Delegationen för sjöfartsstöd (2022). *Villkor för sjöfartsstöd*, [Villkor för sjöfartsstöd - Bransch \(trafikverket.se\)](http://Villkor%20f%C3%A4r%20sj%C3%B6fartsst%C3%B6d%20-%20Bransch%20(trafikverket.se)) .
- Energimyndigheten (2021). Sök stöd till projekt som syftar till att utveckla det svenska sjötransportssystemet, www.energimyndigheten.se/utlysningar/sok-stod-for-projekt-som-syftar-till-att-utveckla-det-svenska-sjotransportsystemet2/ .
- E-postkommunikation (2022). *Dialog kring tonnageskattesystemet 2022-11-16*, Utr 2022/82.
- E-postkommunikation (2022). *Uppgifter om sjöfartsstöd och fartyg*, Utr 2022:82.
- Lighthouse (2022). *Nyttan med svenskflaggade fartyg och betydelsen av en ökad inflaggning för Sverige*.
- Regeringen (2022). *Budgetpropositionen för 2023*, Regeringens proposition 2022/23:1.
- Sjöfartstidningen (2020). *Trendspaning på FOI-dag*, 23 mars 2020, www.sjofartstidningen.se/information-och-trendspaning-pa-foi-dag/ .
- Sjöfartsverket (2021). Projekt och fokusområden, <https://sjofartsverket.se/sv/framtids-sjofart/projekt-och-fokusomraden/> .
- Sjöfartsverket (2022). Fossilfri fartygsflotta, [Fossilfri fartygsflotta \(sjofartsverket.se\)](http://Fossilfri%20fartygsflotta%20(sjofartsverket.se)) .
- Skatteutskottet betänkande 2021/22:SkU14.
- Svensk sjöfart (2021). *Stämpelskattens påverkan på svensk konkurrenskraft*, www.sweship.se/wp-content/uploads/2021/08/Rapport-St%C3%A4mpelskattens-p%C3%A5verkan-p%C3%A5-svensk-konkurrenskraft.pdf .
- Tillväxtverket (2021). *Enklare för företag med lots*, [Enklare för företag med lots - Tillväxtverket \(tillvaxtverket.se\)](http://Enklare%20f%C3%B6r%20f%C3%B6retag%20med%20lots%20-%20Tillv%C3%A4xtverket%20(tillvaxtverket.se)) .
- Trafikanalys (2018). *Svensk sjöfarts konkurrenssituation 2018*, Rapport 2018:12, www.trafa.se/sjofart/svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2018-7575 .
- Trafikanalys (2019). *En breddad ekobonus*, Rapport 2019:1, <https://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/en-breddad-ekobonus-8190/> .
- Trafikanalys (2021). *Sjöfartsstödet effekter 2020*. Rapport 2021:10.
- Trafikanalys (2022). *Uppföljning av den nationella godstransportstrategin 2022*, Rapport 2022:9.
- Trafikverket (2016). *Redovisning av uppdrag att utreda förutsättningarna att underlätta registrering i fartygsregistret*, DfS 15/30:2, bilaga 3 i Transportstyrelsens redovisning (om ett sömlöst förfarande).

Trafikverket (2022). Ekobonus; miljökompensation för överflyttning av gods till sjöfart, <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-miljokompensation-for-overflyttning-av-gods-till-sjofart/>

Trafikverket (2022). Forsknings- och innovationsplan 2022–2027, 2022:13, Trafikverkets Forsknings- och innovationsplan 2022–2027 (diva-portal.org) .

Trafikverket (2022). Förlängd och breddad ekobonus, 2022:47.

Trafikverket (2022). På kurs mot gröna sjöfartskorridor, Rapport 2022:153.

Trafikverket (2022). Årlig redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart 2022-03-30.

Transportstyrelsen (2020). Så stärker vi förutsättningarna för specialsjöfarten under svensk flagg. Rapport Dnr TSG 2020–1038, juni 2020.

Transportstyrelsen (2021). Erkända organisationer, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Tillsyn/erkanda-organisationer/> .

Transportstyrelsen (2022). Nya regler för lotsning, Hämtat 2022-11-21 från Nya regler för lotsning - Transportstyrelsen.

UNCTAD (2021). *Review of Maritime transport 2021*.

UNCTAD (2022). *Review of Maritime transport 2022*.

Utredningen om tonnageskatt (2015). Ett svenskt tonnageskattesystem, SOU 2015:4

Statistikkällor

Trafikanalys (2012–2022). *Fartyg* (trafa.se) .

Trafikanalys (2012–2022). *Sjötrafik*, [Sjötrafik \(trafa.se\)](https://trafa.se) .

UHR (2022). Antagningsstatistik för sjökaptensprogrammen vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet. www.uhr.se/studier-och-antagning/antagningsstatistik/

UHR (2022). Antagningsstatistik för sjöingenjörprogrammen vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet. www.uhr.se/studier-och-antagning/antagningsstatistik/

UNCTADstat (2022). *Country profiles*, [UNCTADstat - Country profile](https://unctadstat.unctad.org/Country-profile) .

UNCTADstat (2022). Merchant fleet by country of beneficial ownership, [Beyond 20/20 WDS - Table view - Merchant fleet by country of beneficial ownership, annual \(unctad.org\)](https://unctadstat.unctad.org/Tables/Beyond-2020-WDS-Table-view-Merchant-fleet-by-country-of-beneficial-ownership-annual).

UNCTADstat (2022). Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, [Beyond 20/20 WDS - Table view - Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual \(unctad.org\)](https://unctadstat.unctad.org/Tables/Beyond-2020-WDS-Table-view-Merchant-fleet-by-flag-of-registration-and-by-type-of-ship-annual).

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.