



Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2023

Rapport: 2023:9

Datum: 2023-12-21

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2023-12-21

Omslagsfoto: Mostphotos

Förord

Trafikanalys har i sin instruktion regeringens uppdrag att årligen följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation. I denna rapport redovisar vi uppdraget.

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

Stockholm i december 2023

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

Inledning	7
1 Sjöfarten till och från Sverige	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	22
3.3 Sammanfattningsvis	24
4 Svenska sjöfartens konkurrensvillkor	25
4.1 Registrering, kontroll och tillsyn	25
4.2 Finansierings-, skatte- och investeringsvillkor	28
4.3 Bemanning och bemanningsstöd	32
4.4 Forskning och utveckling	33
4.5 Sammanfattningsvis	36
Slutsatser och diskussion.....	39
Referenser.....	41

Sammanfattning

Syftet med denna rapport är att beskriva den svenska sjöfartens internationella konkurrens-situation. Det sker med utgångspunkt i den statistik och det material som finns tillgängligt i december 2023. En övergripande iakttagelse är att en återhämtning inom svensk sjöfart har inletts efter pandemin. Det indikeras av ökningarna i såväl sjötrafiken som den svensk-kontrollerade handelsflottan. 2022 var också ett år som kännetecknades av Rysslands invasion av Ukraina och den svenska ansökan om medlemskap i NATO. Följaktligen har uppmärksamheten på sjöfartens betydelse ur ett beredskapsperspektiv ökat. Det förändrade omvärldsläget har haft betydelse för handelsmönstren vilket bland annat avspeglas i en minskad import av råolja och petroleumprodukter från Ryssland.

Den svenskkontrollerade handelsflottan ökade påtagligt under året, men nästan enbart i utländska fartygsregister. Den svenskregistrerade flottan minskade svagt, sett till antal fartyg, men ökade samtidigt svagt i termer av tonnage. Förändringarna av tonnaget i konkurrerande fartygsregister i andra länder inom och utanför Norden är huvudsakligen små och få har en ökning av tonnaget på 5 procent som det svenska hade 2022. En svag ökning av tonnaget i svenskt register 2022 är således positivt, inte minst i en internationell jämförelse, men förändringen är samtidigt liten och indikerar inte något tydligt trendbrott.

I takt med att sjötrafiken ökade steg även antalet ombordanställda, dock med stora variationer mellan olika yrkeskategorier. Ökningen skedde huvudsakligen bland ekonomiföreståndare och övrig ekonomipersonal/kökspersonal. Det var också i dessa yrkeskategorier som minskningen var störst under pandemin och uppgången 2022 kan därför ses som ett uttryck för en påbörjad återhämtning.

Däremot minskade antalet styrmän, maskinbefäl, maskinpersonal och däckspersonal. Dessa minskande yrkeskategorier är tydligt mansdominerade och den totala ökningen av antal ombordanställda utgörs i princip helt och hållet av kvinnor. Ur ett långsiktigt kompetens-försörjningsperspektiv kan det noteras att antalet sökande till sjökaptensprogrammen vid Chalmers och Linnéuniversitetet fortsätter att minska, men till sjöingenjörsprogrammen ökade antalet sökande. Till båda utbildningarna ökar dock antalet kvinnliga sökande.

När det gäller registrering, kontroll och tillsyn behöver den förenklingsprocess som drivits av svenska myndigheter fortsätta för att öka attraktiviteten hos det svenska sjöfartsregistret. Förhandsbesked om sjöfartsstöd och klassificering av fartyg utgör exempel på möjliga förenklingar.

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 valts av 29 företag. I linje med branschens önskemål pågår för närvarande en översyn av tonnageskatten med syftet att öka attraktiviteten ytterligare hos det svenska registret. Samma utredning tittar även på möjligheten att ersätta stämpelskatten med en stämpelavgift som enbart täcker de administrativa kostnaderna för registrering.

Den tidigare stimulansen för nya sjöfartslösningar, "ekobonus", har upphört. Regeringen har dock beslutat att införa en ny breddad ekobonus, men godkännandet av Europeiska kommissionen har dragit ut på tiden. Sjöfartsstödet är alltjämt betydelsefullt för rederiernas lönsamhet. Under 2022 beviljades 34 rederier sjöfartsstöd på sammanlagt drygt 1,3 miljarder kronor.

Under kommande år upphör följande insatser för att stimulera sjöfarten:

- Klimatkompensationen till Sjöfartsverket som använts för att sänka farledsavgifterna.
- Uppdrag om sjöfartskorridorer.
- Den nationella sjöfartssamordnarens uppdrag löper ut, vilket medför oklarheter kring hur arbetet med samordnarens frågor ska drivas vidare.

Staten gör fortsatt viktiga insatser som finansierare och utförare av forskning och innovation inom sjöfartsområdet. Trafikverkets forskningsplan, för 2023 till 2028, har fokus på yrkes- och handelssjöfart. Planen är indelad i tre målområden: Miljö- och klimat, säkerhet, sociala frågor och kompetens samt ekonomi och konkurrenskraft.

Energimyndigheten stödjer forskning och innovation som syftar till en omställning av sjötransportssystemet mot hållbarhet och konkurrenskraft. Programmets medel är fullt ut avsatta till olika projekt och inga ytterligare utlysningar kommer att hållas. VTI, liksom Sjöfartsverket, är aktivt deltagare i sjöfartsforskning. När det gäller den framtida forskningen finns det anledning att beakta behovet av sjöfartsforskning i beredningen av forskningsfinansieringsutredningen.

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 2022. En väl fungerande sjöfart är av stor vikt för svensk utrikeshandel och varuförsörjning, inte minst vid eventuella krissituationer. 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. Tillgång till svenskflaggat tonnage är viktigt också ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv.

Tyngdpunkten i rapporten ligger på den svenskkontrollerade flottan, det vill säga de svenska rederiernas fartygsflotta, samt det svenska fartygsregistret.¹ 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 2022. Vissa jämförelser görs med andra länders fartygsflottor och fartygsregister, inklusive våra nordiska grannländers.

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 trafik med svenskregistrerade fartyg men även bredare frågor som exempelvis forskning och utveckling berörs.

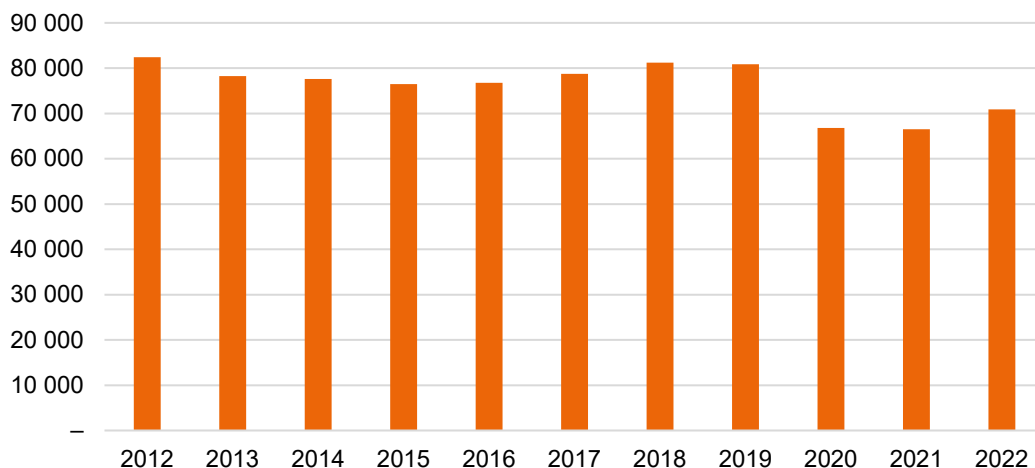
¹ Trafikanalys har ett parallellt uppdrag om sjöfartsstödet effekter på den svenska sjöfarten, där de svenska rederiernas ekonomiska situation beskrivs mer utförligt, se www.trafa.se/etiketter/sjofartsstodets-effekter/

1 Sjöfarten till och från Sverige

I detta kapitel beskriver vi inledningsvis utvecklingen för gods- och passagerartrafiken inom sjöfart under 2022 i Sverige.

Pågående återhämtning efter pandemin i kölvattnet av en ökande utrikestrafik

Pandemiåren 2020 och 2021 innebar en tydlig nivå-sänkning i antalet fartygsanlöp i svenska hamnar men 2022 – det år covid-19 slutade klassas som allmänfarlig och samhällsfarlig sjukdom – ökade dessa till knappt 71 000 (+7 procent) och indikerar en påbörjad återhämtning till nivåerna innan pandemin. Det är fortfarande cirka 10 000 anlöp färre än den prepandemiska nivån, med vissa årliga variationer, på drygt 80 000 (Figur 1.1).



Figur 1.1. Antal fartyg som anlöpt svensk hamn, 2012–2022.

Källa: Trafikanalys (2023). *Sjötrafik 2022*, tabell 1.

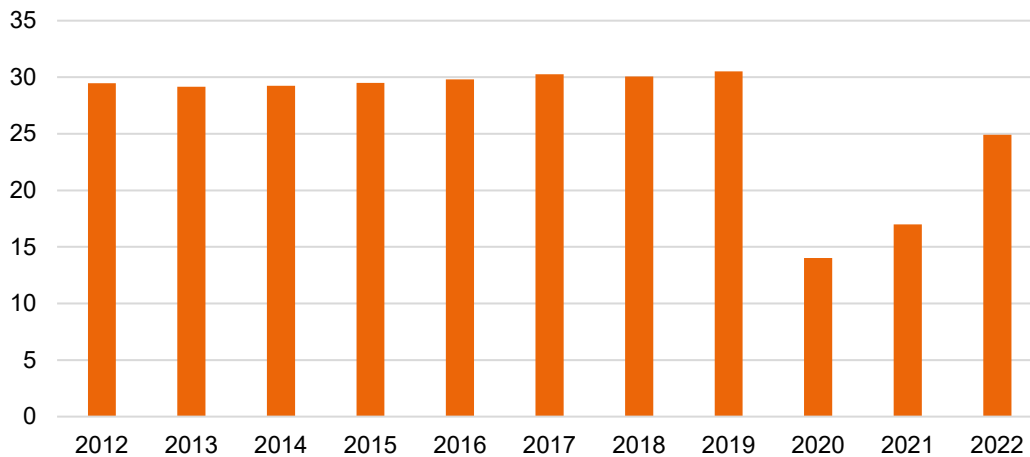
Nästan hela ökningen av antal anlöp kommer av utrikestrafiken, och 70 procent av den totala ökningen återfinns i Helsingborgs hamn som också har avsevärt flest anlöp av alla svenska hamnar. Sett till tonnaget är ökningen mer fördelad över flera hamnar, där Stockholm står för nästan hälften av ökningen och Hallands hamnar för en knapp fjärdedel. Den geografiska skillnaden mellan förändringen av fartygsanlöp sett till antal respektive tonnage avspeglar skillnaden i storlek och typ av fartyg som trafikerar olika hamnar. Det genomsnittliga tonnaget per anlöp i Helsingborgs hamn är exempelvis knappt hälften av motsvarande i Hallands hamnar, en tredjedel av det i Göteborg och ungefär en fjärdedel av motsvarande i Stockholm.²

Flera hamnar har en minskning av fartygsanlöpen från 2021 till 2022, både sett till antal och tonnage. Bland landets större hamnar är det framför allt Malmö som utmärker sig i det sammanhanget med en cirka 20-procentig minskning av både antal anlöp och tonnage.

Den stora merparten – knappt tre fjärdedelar – av fartygsanlöpen görs av passagerarfartyg och färjor. Det är samtidigt dessa som står för hela ökningen av antalet anlöp 2022. Följaktligen visar statistiken också en tydlig ökning av antalet passagerare i svenska hamnar 2022 (Figur 1.2). En viss återhämtning av den kraftigt minskade passagerartrafiken i samband

² Trafikanalys (2023). *Sjötrafik 2022*, tabell 20.

med pandemins intåg 2020 kunde skönjas redan 2021 och 2022 fortsatte denna tydligt uppåt. Innan pandemin låg antalet passagerare i svenska hamnar relativt konstant på omkring 30 miljoner per år. 2022 var motsvarande siffra 25 miljoner vilket motsvarar en nästan 50-procentig ökning från 2021. Sammantaget innebär detta att antalet passagerare ökar i en snabbare takt än antalet anlöp med passagerarfartyg och färjor.



Figur 1.2. Antal fartygspassagerare (summan av ankommande och avresande) i svenska hamnar 2012–2022, miljontals.

Källa: Trafikanalys (2023). *Sjötrafik 2022*, tabell 5.

För kryssningsfartygen³ har utvecklingen varit dramatisk under pandemin. Antalet anlöp med kryssningsfartyg i svenska hamnar minskade i antal med 87 procent i samband med pandemins inträde 2020 (från 453 år 2019 till 60 år 2020).⁴ Motsvarande minskning av antalet besökande kryssningspassagerare var 95 procent (från 699 000 år 2019 till 36 000 år 2020).⁵

År 2022 var antalet anlöp med kryssningsfartyg på högre nivåer (530 anlöp) än innan pandemin.⁶ Motsvarande ökning av antalet besökande kryssningspassagerare har dock varit mer begränsad och 2022 hade detta antal (264 000) fortfarande inte nått upp till hälften av nivån 2019. I kontrast till passagerarfartyg och färjor har således anlöp med kryssningsfartyg ökat snabbare i antal än kryssningspassagerarna.

Med några få undantag har antalet passagerare ökat i alla större svenska hamnar 2022. Räknat som antal passagerare var ökningen störst i Stockholm (+3,2 miljoner), Helsingborg (+2,3 miljoner) och Strömstad (+1 miljon). Ökningen i Strömstad motsvarar nästan en fyrdubbling av antalet passagerare vilket också gör Strömstad till den hamn som har störst procentuell ökning från 2021 till 2022. I alla dessa tre fall är det utrikestrafiken som står för i princip hela ökningen, vilket också gäller för den totala ökningen av antalet passagerare i svenska hamnar 2022.

Hela 99,6 procent av ökningen av antalet passagerare i svenska hamnar 2022 var utrikes passagerare.⁷ Inrikes passagerare stod således för 0,4 procent av den totala ökningen vilket är en tydlig kontrast till motsvarande förändringar året innan (2021) då inrikesandelen av det

³ Innebörden i begreppet kryssningsfartyg beskrivs i kvalitetsdeklarationen för den officiella statistiken avseende fartyg på Trafikanalys webbplats (www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/fartyg/2022/kvalitetsdeklaration-fartyg-2022.pdf). Kryssningsfartyg är avsett att ge passagerarna en fullständig turistupplevelse. Alla passagerare har hytter. Anläggningar för underhållning ombord ingår. Fartyg som bedriver normal färjeverksamhet omfattas inte även om vissa passagerare betraktar verksamheten som en kryssning.

⁴ Trafikanalys (2023). *Sjötrafik 2022*, tabell 1.

⁵ Trafikanalys (2023). *Sjötrafik 2022*, tabell 2.

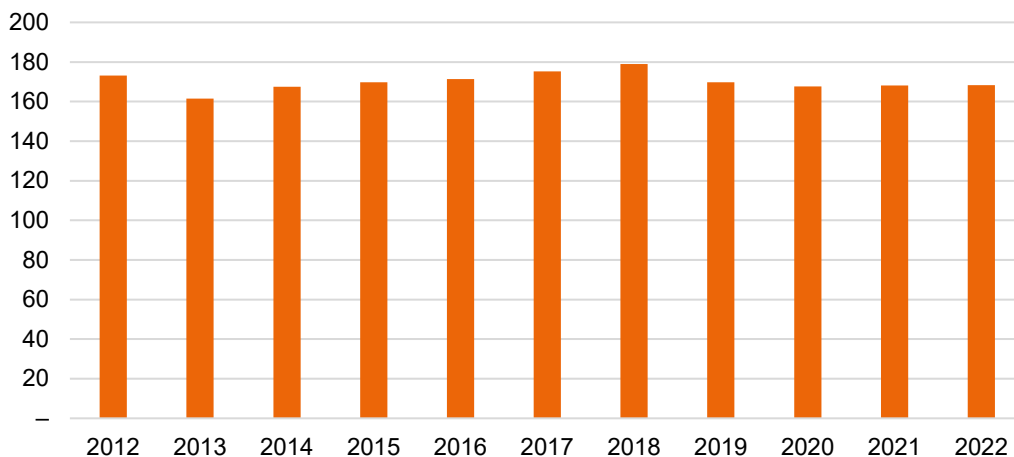
⁶ Trafikanalys (2023). *Sjötrafik 2022*, tabell 1.

⁷ Trafikanalys (2023). *Sjötrafik 2022*, tabell 25.

årets ökning var 33 procent.⁸ Mycket av trafikökningen går till och från Danmark och Finland. Danska Öresundshamnar och finska hamnar står tillsammans för cirka två tredjedelar av det ökade antalet passagerare till och från utlandet.⁹

Godstrafiken fortsatt stabil men stora skillnader mellan hamnarna

Liksom föregående år ligger godstrafiken även 2022 stabilt kvar på samma nivå som året innan (se Figur 1.3). Den totala godshandlingen 2022 uppgick, liksom både 2021 och 2020, till 168 miljoner ton, strax under motsvarande nivå innan pandemin.



Figur 1.3. Total godshandling 2012–2022. Kvantitet i miljoner ton.

Källa: Trafikanalys (2023). *Sjötrafik 2022*, tabell 12.

Av den totala godshandlingen står lossning för 54 procent – en andel som ökat något det senaste året. Sammantaget har godsinflödet till Sverige ökat under året, i synnerhet från EU utanför Norden och övriga världen (framför allt inom kategorin råolja och raffinerade petroleumprodukter), medan utflödet minskat, särskilt gentemot EU utanför Norden.¹⁰

I detta sammanhang kan det noteras att både importen och exporten av sjögods till och från Ryssland har minskat under 2022. Lossat respektive lastat gods från och till ryska hamnar minskade med 74 procent respektive med 84 procent.¹¹ Minskningen av lossat gods från Ryssland avser alla varugrupper, men särskilt råolja och petroleumprodukter.¹²

Bland Sveriges största hamnar har godshandlingens utveckling 2022 varierat. Av de 25 största hamnarna har godshandlingen ökat i 13 och minskat i 12. Särskilt stor är ökningen i Sveriges största hamn Göteborg (+8 procent), som ensamt står för en ökning som är 60 procent större än alla andra hamnar med ökande godshandling 2022. Bland de hamnar vars godshandling minskat 2022 märks bland annat Malmö (–7 procent), Trelleborg (–3 procent), Sundsvall (–16 procent) och Ystad (–8 procent) sett till antal ton.¹³

Sammanfattningsvis

Sammanfattningsvis speglar statistiken för fartygsanlöp och passagerartrafik en pågående återhämtning efter pandemiårens tydliga nivåsjänkning. Nästan hela uppgången 2022 kan

⁸ Trafikanalys (2022). *Sjötrafik 2021*, tabell 27.

⁹ Trafikanalys (2023). *Sjötrafik 2022*, tabell Sammanfattning.

¹⁰ Trafikanalys (2023). *Sjötrafik 2022*, tabell 8.1.

¹¹ Trafikanalys (2023). Statistikblad *Sjötrafik 2022*:

www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/sjotrafik/2023/sjotrafik-2022.pdf

¹² Trafikanalys (2023). *Sjötrafik 2022*, tabell 10.1. samt Trafikanalys (2022). *Sjötrafik 2021*, tabell 10.1.

¹³ Trafikanalys (2023). *Sjötrafik 2022*, tabell 21.

förklaras av ökad trafik gentemot utlandet, där särskilt Finland och Danmark utgör viktiga relationer. Samtidigt ligger godstrafiken kvar på samma nivå som föregående år i ett mönster över tid som speglar en hög grad av stabilitet. De geografiska skillnaderna är dock stora och utvecklingen varierar mellan de svenska hamnarna.

På passagerarsidan utmärker sig särskilt Stockholms, Helsingborgs och Strömstads hamnar med stora ökningar av antalet passagerare. Endast ett fåtal hamnar har ett minskat antal passagerare 2022. För godstrafiken har Göteborg en särställning med en ökning av hanterade godsmängder som ingen annan hamn är i närheten av, samtidigt som hälften av övriga hamnar har minskande godshantering 2022. I den internationella godshanteringen syns en fortsatt minskning av både import och export gentemot Ryssland.

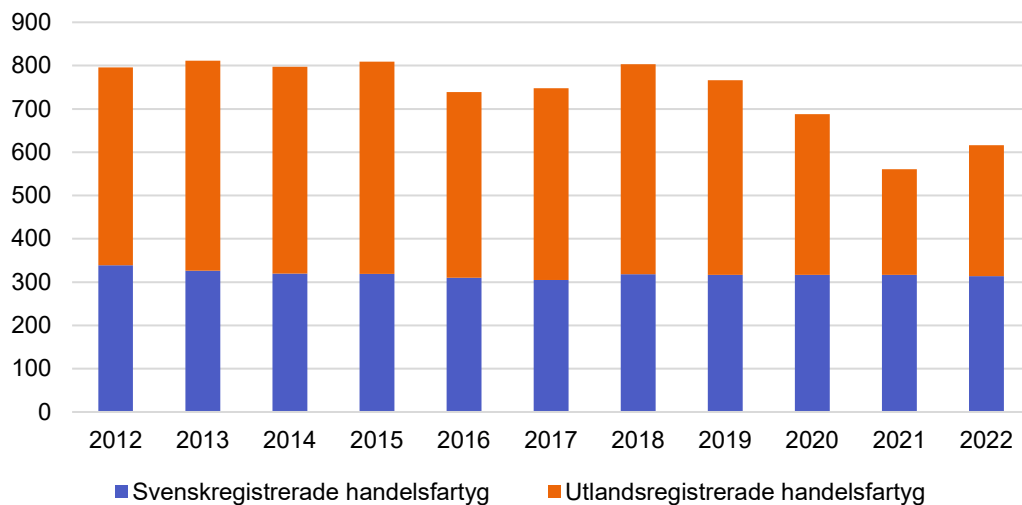
2 Svenska flottans utveckling

Detta avsnitt beskriver utvecklingen när det gäller den flotta av fartyg som kontrolleras av svenska rederier, även kallat fartyg i svensk regi.¹⁴ 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 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 ökade 2022

Antalet fartyg i den svenskkontrollerade flottan minskade mellan 2018 och 2021 men vände uppåt 2022. Detta framgår av Figur 2.1 som visar summan av antalet svenskregistrerade och utlandsregistrerade fartyg (≥ 100 brutto) den sista december respektive år under perioden 2012 till 2022. Som framgår av figuren är den svenskregistrerade flottan stabil över tid, medan den utlandsregistrerade är mer fluktuerande.



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

Källa: Trafikanalys (2023). *Fartyg 2022*, tabell 5, justerad med utlandsägda fartyg i svenskt register för att behålla en jämförbarhet över tid efter definitionsändring 2021.¹⁵

¹⁴ 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/2022/kvalitetsdeklaration-fartyg-2022.pdf

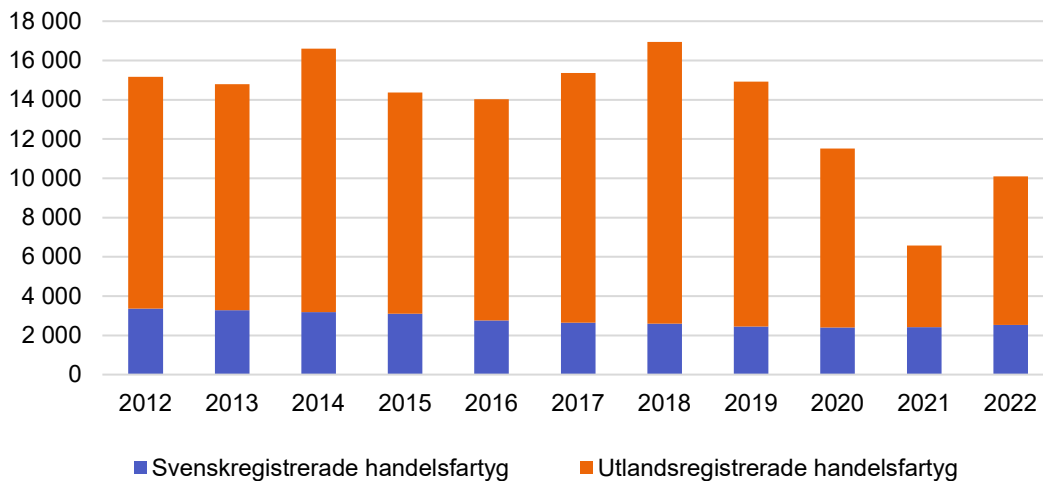
¹⁵ Innan 2021 räknades även utlandsägda svenskregistrerade fartyg med i svensk regi, och för jämförbarhetens skull redovisas här data baserat på denna definition från tidigare år, det vill säga inklusive utlandsägda svenskregistrerade fartyg. Dessa utgör cirka 6 procent av de svenskregistrerade fartygen.

Antalet svenskregistrerade fartyg var nära oförändrat (en svag minskning med tre fartyg), men de utlandsregistrerade ökade med 58 fartyg, motsvarande en fjärdedel av antalet fartyg i denna kategori året innan. Sammantaget innebär det att den svenskkontrollerade flottan ökade med 10 procent 2022, och att hela denna ökning utgjordes av fartyg med utländsk flagg.

I sammanhanget bör det noteras att förhållandevis små förändringar i ägandestrukturen kan påverka om fartyg klassas som svenskkontrollerade och ge stort utslag i statistiken.¹⁶

Tonnaget ökade ännu mer än antalet fartyg

Förändringarna i antalet fartyg avspeglas även i flottans samlade lastförmåga, det vill säga tonnaget eller bruttodräktigheten. Figur 2.2 visar det sammanlagda tonnaget för den svenskkontrollerade flottan den sista december respektive år under perioden 2012 till 2022. Precis som antalet fartyg vände den tidigare nedåtgående trenden uppåt 2022. Men medan uppgången i antal fartyg var 10 procent, var motsvarande uppgång i tonnage 53 procent från den lägsta nivån under den senaste tioårsperioden 2021. Liksom tidigare år var det små förändringar i det svenskregistrerade tonnaget med en ökning på 5 procent 2022, och den stora ökningen låg således i det utlandsregistrerade tonnaget (+82 procent). Att tonnaget i den utlandsregistrerade flottan ökade mer än antalet fartyg beror på 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 (2023). Fartyg 2022, tabell 5, justerad med utlandsägda fartyg i svenskt register för att behålla en jämförbarhet över tid efter definitionsändring 2021.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att den svenskkontrollerade flottan växte 2022 men förändringarna i den svenskregistrerade delen av den svenskkontrollerade flottan var små, med en svag minskning sett till antalet fartyg och en svag ökning sett till tonnage.

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

¹⁶ En tumregel är att fartyg som har både svenska och utländska delägare ingår i statistiken när det svenska ägandet är större än 50 procent. 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/2022/kvalitetsdeklaration-fartyg-2022.pdf

visar de svenska rederiernas användning av fartyg de senaste tre åren, mätt i antal fartyg (≥ 100 bt) som använts någon gång under året.

Det övergripande mönstret liknar det sätt den svenskkontrollerade flottan beskrevs på ovan. Antalet svenskregistrerade fartyg som använts under året ligger på en relativt konstant nivå med en svag minskning det senaste året, medan de utlandsregistrerade ökar med 25 procent. Samtidigt har uthyrningen av fartyg ökat från ett fåtal (3 fartyg) 2021 till 37 fartyg 2022 (motsvarande en ökning på över 1100 procent). Den totala förändringen i disponerade fartyg i svensk regi har därmed varit liten, men svagt ökande (+3 procent). Uthyrningen avser nästan helt och hållet utlandsregistrerade fartyg¹⁷ och de svenskregistrerade fartygen utgör därför drygt hälften av den disponerade flottan (53 procent).

Tabell 2.1. Antal fartyg (≥ 100 bt) i svensk regi använda under någon del av året. År 2020–2022.

	2020	2021	2022	Förändring 2020–2021	Förändring 2021–2022
Svenskregistrerade fartyg	304	312	305	+3 %	-2 %
+utlandsregistrerade fartyg	375	244	304	-35 %	+25 %
-uthyrda fartyg	47	3	37	-94 %	+1 133 %
=Disponerade fartyg	632	553	572	-13 %	+3 %
varav svenskt register	47 %	56 %	53 %		

Källa: Trafikanalys (2023). *Fartyg 2022*, tabell 14.

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

Ett annat mått på användning, eller transportkapacitet, anger hur många dagar respektive fartyg disponeras under ett år, så kallade bruttodräktighetsdagar.¹⁸ Som framgår av Tabell 2.2 är mönstret samma med detta mått på den svenskkontrollerade flottans användning som i beskrivningen av använda fartyg ovan, med skillnaden att förändringarna är kraftigare. Användningen av det svenskregistrerade tonnaget är något högre 2022 än 2021 (+2 procent), vilket kan jämföras med den svaga minskning i antal använda fartyg som framgår av Tabell 2.1.

Men medan antalet utlandsregistrerade fartyg ökade med 25 procent är motsvarande ökning av tonnaget, mätt i bruttodräktighetsdagar, 82 procent. Det speglar den utlandsregistrerade flottans större storlek totalt sett. Uthyrningen ökade nästan 400 gånger och den mycket höga procentuella ökning som detta motsvarar ska ses i ljuset av att det uthyrda tonnaget nästan var obefintligt 2021.

Sammantaget innebär detta att det disponerade tonnaget ökade med 39 procent 2022. Eftersom den största delen av denna ökning skedde i det utlandsregistrerade tonnaget minskade det svenska registrets andel av det disponerade tonnaget, men även där var det alltså en ökning sett till bruttodräktighetsdagar.

¹⁷ Trafikanalys (2023). *Fartyg 2022*, tabell 17 och 18.

¹⁸ Bruttodräktighetsdagar är antal dagar som fartyget använts under året multiplicerat med dess tonnage.

Tabell 2.2. Användning av tonnage (≥100 bt) i svensk regi år 2020–2022. Miljoner bruttodräktighetsdagar.

	2020	2021	2022	Förändring 2020–2021	Förändring 2021–2022
Svenskregistrerat tonnage	726	712	724	-2 %	+2 %
+utlandsregistrerat tonnage	3 345	1 520	2 767	-55 %	+82 %
-uthyrt tonnage	202	1	398	-100 %	+74 016 %
=Disponerat tonnage	3 869	2 232	3 093	-42 %	+39 %
varav svenskt register	19 %	32 %	23 %		

Källa: Trafikanalys (2023). *Fartyg 2022*, tabell 15.

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

Användningen av den svenskkontrollerade handelsflottan har således ökat 2022 efter en tydlig nedgång under pandemiåren. Fortfarande är det dock under motsvarande nivåer för åren innan 2020 då såväl antal disponerade fartyg som bruttodräktighetsdagar var högre än 2022 trots att också uthyrningen var mer omfattande då.

2.2 De nordiskt kontrollerade fartygsflottorna och flagg

I jämförelse med flottorna i två av de övriga nordiska ländernas regi är Sveriges relativt liten. Storleken på de nordiskt kontrollerade flottorna förändras kontinuerligt men inte i en omfattning som har en väsentlig påverkan på de relativa skillnaderna mellan flottornas storlek. Norges kontrollerade flotta är den största av de nordiska, följt av Danmarks. Storleken på den svenskkontrollerade flottan uppgår till strax under en tiondel av den norska, mätt i dödviktston. Den finländska följer därefter med drygt hälften av den svenska. Den av Island kontrollerade flottan är avsevärt mindre, motsvarande tre procent av den svenskkontrollerade.¹⁹

Enligt UNCTAD:s statistik är den av Norge kontrollerade flottan den tionde största i världen, strax efter Storbritannien men före USA. I samma ranking ligger Danmark på 14:e plats. Sverige och de övriga nordiska länderna är inte med bland 35 största.²⁰

Tabell 2.3 visar i vilka länders register som rederierna i Norden (utom Island²¹) har valt att registrera sina fartyg i slutet av 2022. Tabellen visar den procentuella fördelningen av bruttodräktigheten i respektive lands kontrollerade flottor per register (inklusive internationella register – se fotnot i tabellen), där andelen uppgår till minst en procent.

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. Det gäller särskilt den finskkontrollerade flottan med över hälften – 57 procent – av tonnaget registrerat i finskt register. I Sverige, liksom i Norge, står det egna landets register för cirka en femtedel av tonnaget, medan det i Danmarks fall är en tredjedel.

¹⁹ UNCTADstat (2023). Merchant fleet by country of beneficial ownership, annual. Avser fartyg ≥1000 brutto, dödviktston. 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.

²⁰ UNCTAD (2023). *Review of Maritime transport 2023*, tabell 2.5.

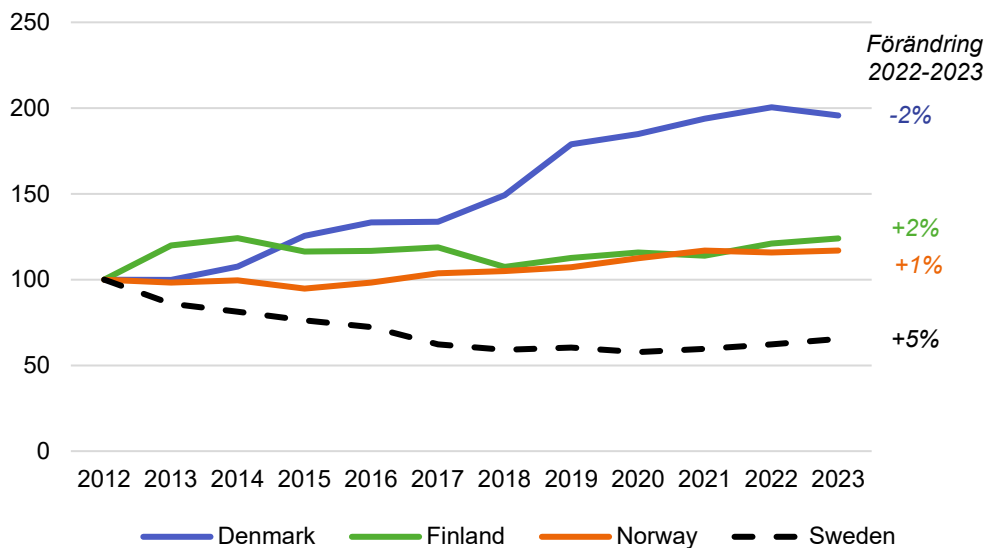
²¹ För Island, som har exkluderats från tabellen på grund av flottans ringa storlek, är två tredjedelar av flottan registrerad i danskt register.

det svenska. Men sammantaget är det en stor spridning i nordiskt kontrollerade flottornas fördelning på register. Registren i Malta och Liberia är de enda enskilda register som står för mer än 1 procent av fartygsflottan i vart och ett av dessa nordiska länder.

2.3 Det svenska registrets utveckling i en internationell jämförelse

Föregående avsnitt har beskrivit de nordiskt kontrollerade fartygsflottorna och deras fördelning på olika länders register. Där har det framgått att de nordiskt kontrollerade fartygsflottorna i förhållandevis hög grad är registrerade i de egna ländernas register. I detta avsnitt beskrivs utvecklingen av dessa och ytterligare några länders register i syfte att visa det svenska registrets utveckling i en internationell jämförelse.

Som framgår av Figur 2.3 har utvecklingen av dessa register sett olika ut under den senaste dryga 10-årsperioden. Dataunderlaget kommer från UNCTAD och anger bruttodräktighet för fartyg ≥ 100 brutto i början av respektive år.²² Enligt denna statistik har de finska och norska registren ökat svagt under perioden medan det svenska registret sammantaget minskat men planat ut och legat stilla eller ökat svagt de senaste åren. Danmarks register, inklusive Danmarks internationella register, har däremot vuxit och nästan fördubblats sen 2012. Det senaste året har Sverige haft den största procentuella ökningen (+5 procent) av de fyra länderna, och det danska registret är det enda som har minskat (-2 procent).



Figur 2.3. Indexerad utveckling för handelsflottan (≥ 100 bt) 2012–2023 i nordiska register (bruttodräktighet), samt procentuell förändring 2022-2023. Avser början av respektive år.

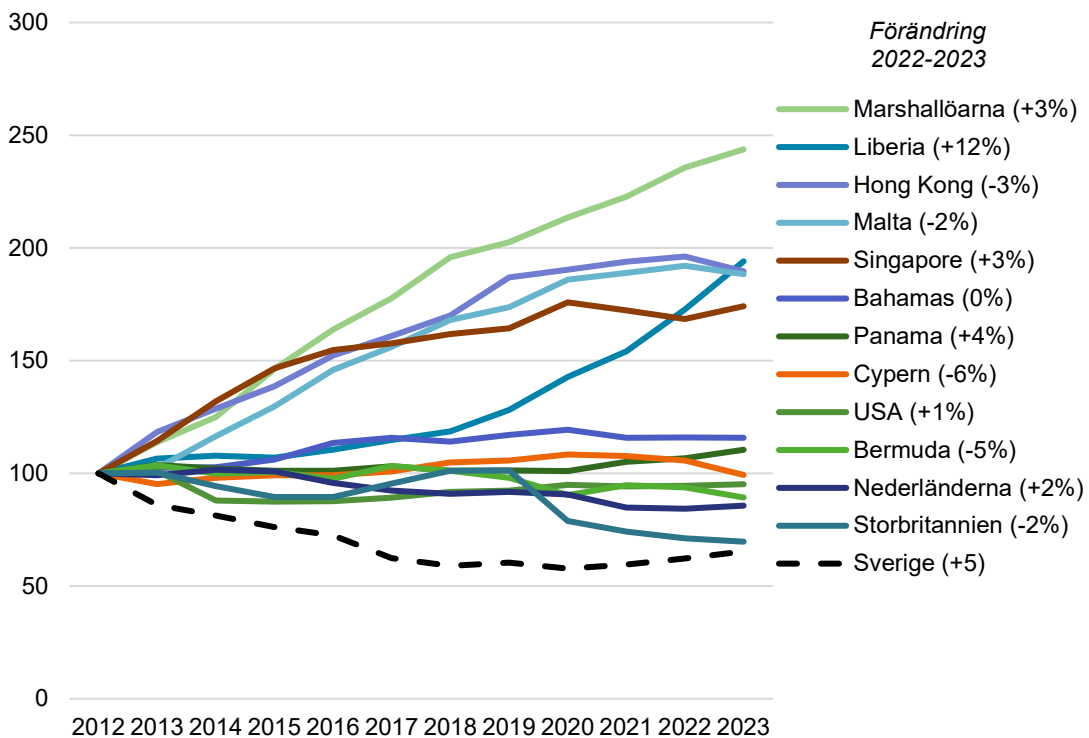
Källa: UNCTADstat (2023). *Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual*.

²² Den officiella fartygsstatistiken från Trafikanalys avser slutet av respektive år och UNCTAD:s uppgifter för 2023 avser därmed ungefär samma tid som Trafikanalys uppgifter för 2022. Skillnader i definitioner och underliggande datakällor kan dock innebära att sifferuppgifterna skiljer sig något åt mellan UNCTAD och Trafikanalys. 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/2022/kvalitetsdeklaration-fartyg-2022.pdf

I ett större internationellt perspektiv är utvecklingstendenserna än mer varierade. Sett till de utomnordiska register som den nordiskt kontrollerade flottan återfinns i (Tabell 2.3) syns även där en spridning i utvecklingen. Detta illustreras i Figur 2.4 som innehåller de större ickenordiska registren i Tabell 2.3, varav cirka hälften tillhör de tio största fartygsregistren i världen sett till bruttodräktighet.²³

Som framgår av figuren har samtliga inkluderade register haft en bättre utveckling än det svenska över den dryga tioårsperiod som visas i diagrammet. Det finns ett generellt samband mellan registerstorlek och utveckling under denna period, där större register har haft en bättre utveckling medan mindre registers utveckling varit mer negativ.

Av de tretton registren i figuren har de sju största vuxit medan de sex minsta (där det svenska registret ingår) har krympt. Marshallöarna sticker särskilt ut med en konstant och näst intill linjär hög tillväxt under hela perioden. På kortare sikt är sambandet mellan storlek och utveckling inte lika tydligt, och under de senaste åren, inte minst 2022–2023, tillhör det svenska registret de med bäst utveckling i urvalet efter framför allt Liberia och Marshallöarna.



Figur 2.4. Indexerad utveckling för handelsflottan (≥100 bt) 2012–2023 i ett urval större register (bruttodräktighet), samt procentuell förändring 2022–2023. Avser början av respektive år.

Källa: UNCTADstat (2023). *Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual*.

2.4 Sammanfattningsvis

Den svenskkontrollerade flottan ökade 2022 efter att ha minskat ett antal år i rad dessförinnan. Uppgången beror på en ökning av den utlandsregistrerade delen av fartygen i svensk regi. Fortfarande är dock inte storleken på den svenskkontrollerade flottan tillbaka på

²³ UNCTADstat (2023). *Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual*.

nivåerna för åren innan pandemin. Användningen av fartyg i svenskt register 2022 (mätt i bruttodräktighetsdagar) skiljde sig lite från året innan, medan det utlandsregistrerade tonnaget ökade. Som följd av det ökade det disponerade tonnaget under året påtagligt, trots att även uthyrningen ökade.

I en internationell jämförelse har det svenska fartygsregistret haft en sämre utveckling över den senaste dryga tioårsperioden än registren i våra nordiska grannländer och även i en större internationell jämförelse. Under 2022 ökade dock tonnaget i det svenska registret något mer än de övriga nordiska ländernas.

Även i en vidare internationell jämförelse är utvecklingen av det svenskregistrerade tonnaget positiv under det senaste året med en bättre utveckling än flera av de konkurrerande registren för den svenska och de nordiskt kontrollerade fartygsflottorna. En långsiktigt nedåtgående trend för det svenska registret visar således vissa tecken på en vändning uppåt. Samtidigt bör det noteras att förändringarna är relativt små och de bör tolkas med viss försiktighet.

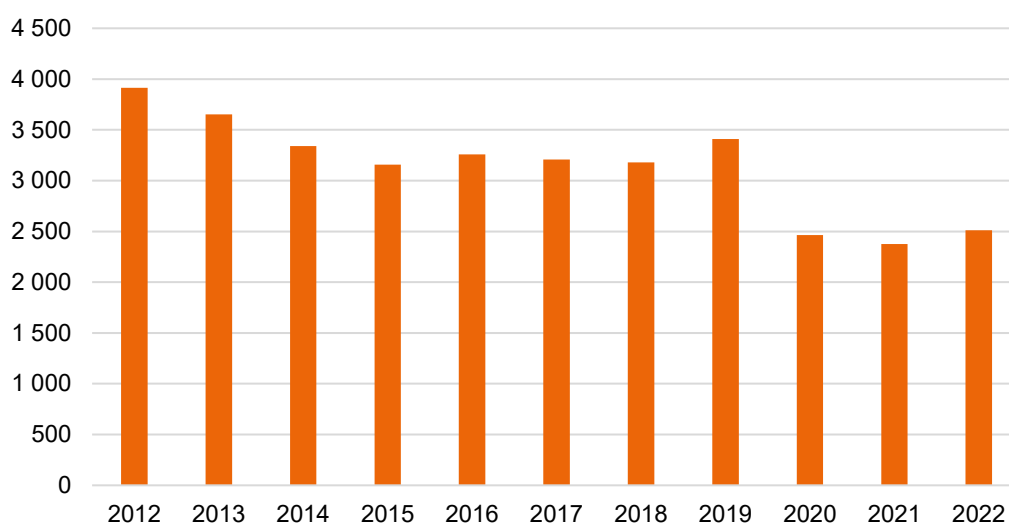
3 Sjöfartens arbetsmarknad och kompetensförsörjning

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.

3.1 Antal ombordanställda

Svag återhämtning av antal ombordanställda 2022

Efter en tydlig nedgång i antal ombordanställda i den svenskregistrerade handelsflottan under pandemiåren vände kurvan svagt uppåt 2022. Detta framgår av Figur 3.1 som visar genomsnittligt antal ombordanställda per dag i svenskregistrerade handelsfartyg. Ökningen med 135 personer motsvarar 6 procent och innebär att nivån 2022 fortfarande var påtagligt lägre än innan pandemin.



Figur 3.1. Genomsnittligt antal ombordanställda per dag i svenskregistrerade handelsfartyg (≥100 bt), 2012–2022.

Källa: Trafikanalys (2022). *Fartyg 2022*, tabell 20.2.

Ökningen var störst för ekonomipersonal/kökspersonal och uppgick till 30 procent jämfört med 2021. Övrig ekonomipersonal/kökspersonal är också den största yrkeskategorin ombord vilket gör att förändringar där får stort genomslag på totalen. Detta var också den yrkeskategori som minskade i särklass mest under pandemin och uppgången 2022 kan därför ses som ett uttryck på att pandemin passerat. Även yrkeskategorierna ekonomiföreståndare och befälhavare ökade (+23% respektive +6%).

Styrmän, maskinbefäl, maskinpersonal och däckspersonal – den näst största yrkeskategorin – minskade däremot. Utvecklingen av antal ombordanställda varierade således mellan de olika yrkeskategorierna.

Ökad andel kvinnor bland ombordanställda

Samtliga yrkeskategorier ombord har en högre andel män än kvinnor. Kategorierna befälhavare, styrmän, däckspersonal, maskinbefäl och maskinpersonal är särskilt mansdominerade som framgår av Tabell 3.1, medan andelen kvinnor är förhållandevis hög bland ekonomiföreståndare och ekonomipersonal/kökspersonal.

Tabell 3.1. Andel kvinnor 2022 samt förändring 2021–2022 av antal ombordanställda per yrkeskategori i svenskregistrerade handelsfartyg (≥100 bt).

	<i>Andel kvinnor bland ombordanställda 2022</i>	<i>Förändring av antal ombordanställda 2021–2022</i>
Befälhavare	3%	+6%
Styrmän	8%	-10%
Däckspersonal	16%	-3%
Maskinbefäl	2%	-14%
Maskinpersonal	3%	-10%
Ekonomiföreståndare	43%	+23%
Övrig ekonomipersonal/ kökspersonal	46%	+30%
Totalt	24%	+6%

Källa: Trafikanalys (2023). *Fartyg 2022*, tabell 20.2.

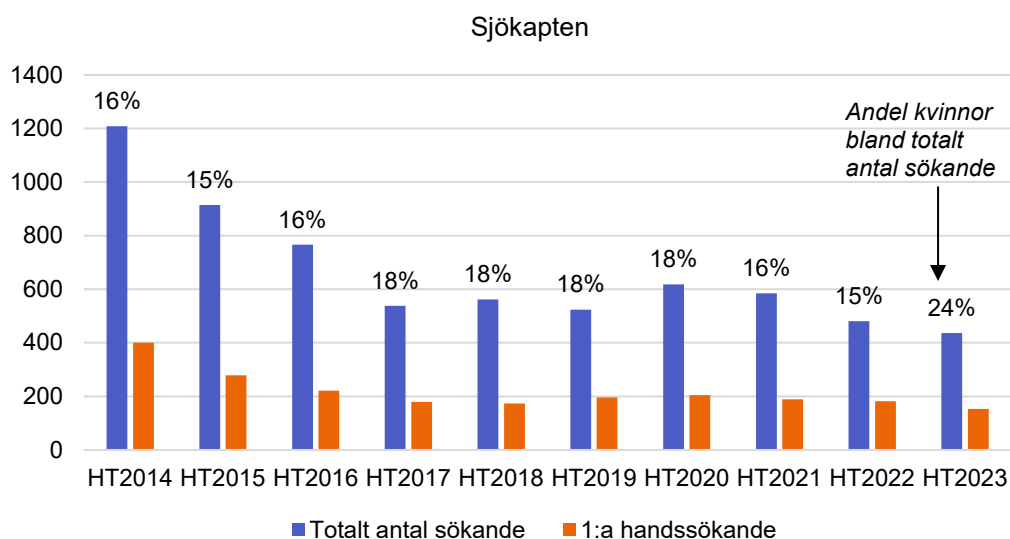
Som framgår ovan och av Tabell 3.1 har uppgången av antal ombordanställda 2022 framför allt skett inom de yrken där fördelningen mellan män och kvinnor är förhållandevis jämn. Samtidigt är nedgången koncentrerad till yrkesgrupper med en mycket hög andel män. Det har till följd att den totala ökningen av antal ombordanställda på 6 procent i praktiken utgörs av att antalet kvinnor har ökat (+27%). Antalet män är näst intill oförändrat mellan 2021 och 2022. Som följd av det har i sin tur andelen kvinnor bland alla ombordanställda ökat från 20 till 24 procent.

3.2 Sökande till landets sjöfartsutbildningar

Antal sökande till sjökaptensprogrammen fortsätter att minska men ökar till sjöingenjörprogrammen

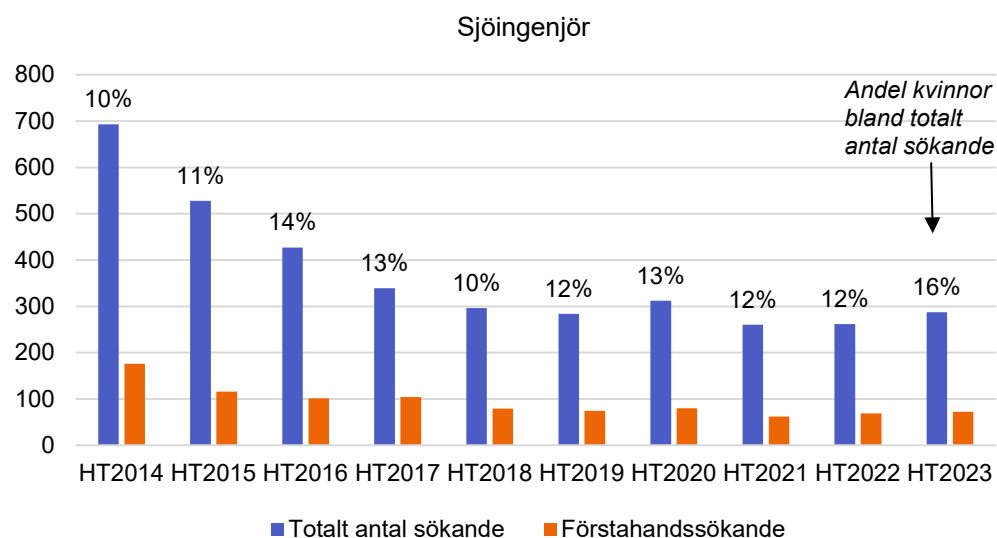
Intresset för de svenska sjöfartsutbildningarna vid Chalmers och Linnéuniversitetet har sjunkit betydligt under de senaste 10 till 15 åren. Av Figur 3.2 framgår att det totala antalet sökande till sjökaptensutbildningarna vid de båda lärosätena var nästan tre gånger större HT 2014 än HT 2023. HT 2010 var antalet sökande fyra gånger högre än HT 2023. Nästan samma minskning har skett bland det totala antalet sökande till sjöingenjörutbildningarna, dvs. utbildningarna till maskinbefäl (Figur 3.3).

Vid senaste antagningen, dvs. HT 2023, ökade antalet sökande till sjöingenjörutbildningarna, framför allt vid Chalmers. Men det sjunkande söktrycket till sjökaptensutbildningarna fortsatte, både vid Chalmers och Linnéuniversitetet.



Figur 3.2. Sökande till Sjökaptenprogrammen vid Chalmers och Linnéuniversitetet 2014–2023, med andel kvinnor bland totalt antal sökande angivet i procent. ²⁴

Källa: UHR (2023). Antagningsstatistik för sjökaptenprogrammen vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet.



Figur 3.3. Sökande till Sjöingenjörprogrammen vid Chalmers och Linnéuniversitetet 2014–2023, med andel kvinnor bland totalt antal sökande angivet i procent.

Källa: UHR (2023). Antagningsstatistik för sjöingenjörprogrammen vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet.

Gemensamt för de båda utbildningarna är dock att antalet kvinnliga sökande ökar. Det gäller båda lärosätena. Från HT 2022 till HT 2023 ökade antalet kvinnor som sökte till sjökaptenutbildningarna med 31 personer (+43%), samtidigt som antalet sökande män minskade med

²⁴ I texten till motsvarande avsnitt i Trafikanalys rapport om sjöfartens konkurrenssituation 2022 anges att andelen kvinnor bland de sökande till sjökaptenutbildningarna var 12 procent 2022. Den korrekta siffran för 2022 ska vara 15 procent enligt Figur 3.2 här. Korrigeringen påverkar dock inte de övergripande observationerna eller slutsatserna i 2022 års rapport.

75 personer (−18%). Till sjöingenjörsutbildningarna ökade samtidigt antalet sökande kvinnor med 14 personer (+43%) medan antalet män ökade med 11 personer (+5%). De stora procentuella förändringarna av dessa relativt små skillnader i antal personer vittnar om att antalet sökande kvinnor från början är lågt till båda utbildningarna. Men, som framgår av Figur 3.2 och Figur 3.3, har de förändringar som skett mellan HT2022 och HT2023 lett till att andelen kvinnor bland de sökande har ökat till 24 procent för sjökaptensutbildningarna och till 16 procent för sjöingenjörsutbildningarna.

3.3 Sammanfattningsvis

Efter en tydlig nedgång i antal ombordanställda i den svenskregistrerade handelsflottan under pandemiåren vittnar statistiken om en svag återhämtning 2022. Utvecklingen varierar dock mellan yrkeskategorier och medan framför allt övrig ekonomipersonal/kökspersonal, men även ekonomiföreståndare och befälhavare ökade, sjönk samtidigt antalet styrmän, maskinbefäl, maskinpersonal och däckspersonal. De yrkeskategorier som har minskat är tydligt mansdominerade och hela ökningen av det totala antalet ombordanställda utgörs därför i princip av kvinnor.

Antalet sökande till landets sjökaptensutbildningar vid Chalmers och Linneuniversitetet har totalt sett fortsatt att minska även det senaste året, men det har dock skett en ökning av antalet kvinnliga sökande. Till sjöingenjörsutbildningarna har det totala antalet sökande ökat något, och även där är det kvinnliga sökande som står för den största ökningen, om än från låga nivåer.

4 Svenska sjöfartens konkurrensvillkor

Tidigare i denna rapport redovisades att den svenskkontrollerade flottan växt under det senaste året tack vare att de utlandsregistrerade fartygen ökat något. Antalet svenskregistrerade fartyg ligger däremot kvar på en stabil nivå som i det närmaste varit oförändrad under den senaste 10-årsperioden. Även om den svenskkontrollerade flottan ökade något under det senaste året är antalet fartyg färre idag i jämförelse med de flesta år under den senaste 10-årsperioden.

Vi kan också konstatera 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. Vid en nordisk jämförelse tycks framför allt de danska fartygsregistren haft en kraftig tillväxt.

En förklaring är att sjöfart bedrivs på en internationell marknad som huvudsakligen styrs av internationella regler och villkor. Även om regelverket i hög utsträckning är internationellt harmoniserat kan stater i vissa fall välja att ställa högre krav än vad regleringarna föreskriver när de implementeras i nationell lagstiftning. Villkoren för att registrera fartyg i olika länders register skiljer sig åt vilket påverkar dess attraktivitet.

I den senaste budgetpropositionen fastslås att regeringen avser att fortsätta det strategiska arbetet avseende sjöfartens konkurrenskraft.²⁵ För en närmare beskrivning av regler och konventioner på olika områden hänvisar vi till vår publikation *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018*.²⁶

Detta avsnitt beskriver utvecklingen av den svenska sjöfartens konkurrensvillkor inom fyra områden som Trafikanalys tidigare har identifierat som viktiga i sammanhanget.²⁷ Fokus är på den svenskregistrerade sjöfartens villkor, men avsnittet tar även upp aspekter som gäller mer generellt för sjöfarten som näring, till exempel 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 involverade i processen.

Regeringen har under en lång tidsperiod talat om behovet att förbättra för sjöfarten i syfte att utjämna den svenskflaggade fartygsflottans konkurrensvillkor gentemot omvärlden.

²⁵ Regeringen (2023). *Budgetpropositionen för 2024*, Prop. 2023/24:1, s.42.

²⁶ Trafikanalys (2018). *Svensk sjöfarts konkurrenssituation 2018*, Rapport 2018:12, www.trafa.se/sjofart/svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2018-7575.

²⁷ Copenhagen Economics (2012). *Svensk sjöfarts konkurrenssituation*, underlagsrapport till Trafikanalys, www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2011-2015/2012/svensk-sjofarts-konkurrenssituation.pdf.

Förenklingar för sjöfarten vad gäller myndighetskontakter och fartygsregistrering har sedan länge varit ett uttryck för den ambitionen.

Ännu inga förhandsbesked

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 2016²⁸ som ska möjliggöra ett sådant förhandsbesked ligger för beredning i Regeringskansliet.

Transportstyrelsen har sedan tidigare etablerat 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 innebära nödvändiga kontakter med andra myndigheter.²⁹

I syfte att öka tillgängligheten till kontrollverksamhet har Transportstyrelsen delegerat uppgiften att utföra kontroller och inspektioner av fartyg till för närvarande fem privata klassificeringssällskap.³⁰ Tillgång till globalt placerade klassificeringssällskap är också ett sätt att hålla de administrativa kostnaderna för redare nere. Antalet avtal med klassningssällskap (s.k. erkända organisationer) 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.

Viktigt att notera är att det pågår en utredning om utveckling av tonnageskatten och stämpelskatten för att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft.³¹ En del av bilden är att många andra länder också vill göra sina fartygsregister mer attraktiva och successivt förbättra 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 kostnadskillnader för svenskflaggad sjöfart. Först beskriver vi några andra förslag till reglering som ytterligare skulle kunna bidra till att förbättra och utjämna den svenska sjöfartens konkurrensvillkor, men också beslut som kommer att stärka sjöfartens konkurrenskraft som helhet.

²⁸ 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).

²⁹ Tillväxtverket (2021). *Enklare för företag med lots*, [Enklare för företag med lots - Tillväxtverket \(tillvaxtverket.se\)](https://www.tillvaxtverket.se).

³⁰ Transportstyrelsen (2023). *Erkända organisationer*, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Tillsyn/erkanda-organisationer/>.

³¹ Landsbyggs och infrastrukturdepartementet (2023). *Uppdrag att analysera om det finns skäl att avskaffa stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp samt utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla systemet med tonnagesbeskattning*, 2023-06-27.

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.³² 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).

IMO har under det senaste året slutfört förhandlingar för fartyg som transporterar industripersonal, som hittills gått under samma regler som passagerarfartyg, om fartyget ska transportera fler än 12 passagerare.³³ 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 har i ett par regeringsuppdrag konstaterat 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. Transportstyrelsen lyfte fram flaggstater som Danmark, Nederländerna och Storbritannien som goda förebilder.

Vidare konstaterade Transportstyrelsen att 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. En möjlighet vore exempelvis att sluta ömsesidiga bilaterala närfartsavtal i syfte att möjliggöra utveckling av specialsjöfart under svensk flagg. Samtidigt skulle andra hinder för svenskflaggad specialsjöfart kvarstå gällande framför allt närings- och skattevillkor inom Trafikverkets respektive Skatteverkets ansvarsområden. Enligt Transportstyrelsen skulle det krävas uppdrag från regeringen för ett fortsatt arbete inom dessa områden.³⁴

Åtgärder krävs för att öka de inre vattenvägarnas attraktionskraft

Förra året beslutade EU-kommissionen om att införa nya inre vattenvägar i Sverige, i enlighet med tidigare anmälan från Transportstyrelsen. De svenska områdena för inlandssjöfart omfattar numera, förutom Väner- och Mälardalen och Göta älv, även vissa kustområden samt Göta kanal. 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 pågår flera aktiviteter för att öka användningen av de inre vattenvägarna. Exempelvis pågår ett analysarbete om hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart. Det pågår också ett arbete om förutsättningarna att införa ett trafikslagsövergripande informationssystem för inre vattenvägar. Samtidigt arbetar

³² Transportstyrelsen (2020). *Så stärker vi förutsättningarna för specialsjöfarten under svensk flagg*. Rapport Dnr TSG 2020-1038, juni 2020.

³³ DNV (2022). *New international code of safety for ships carrying industrial personal*, No 28/2022-Statutory.

³⁴ Trafikanalys (2022). *Uppföljning av den nationella godstransportstrategin 2022*, Rapport 2022:9.

Transportstyrelsen med att beskriva regelverken och uppskatta den kostnad de medför för sjöfarten.³⁵

Förlängt uppdrag om gröna sjöfartskorridorer

Sverige har undertecknat Clydebankdeklarationen som innebär att vi ska stödja etablerandet av gröna sjöfartskorridorer, antingen mellan hamnar i olika länder eller mellan två hamnar nationellt. Syftet är att berörda aktörer ska samarbeta för att öka takten i omställningen av sjöfarten till fossilfrihet samtidigt som hänsyn till andra miljö- och hållbarhetsaspekter tas. Inom ramen för ett tilläggsuppdrag till den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart identifierades 11 korridorer som bedömdes ha förutsättningar för fortsatt dialog och samverkan kring gröna sjöfartskorridorer.³⁶

Den nationella samordnarens tilläggsuppdrag om gröna sjöfartskorridorer har nu förlängts till 30 juni 2024. Samordnaren konstaterar att samarbetet mellan olika aktörer i de olika korridorerna fortsätter att fördjupas och att det redan bedrivs trafik i flera av korridorerna. Samtidigt konstateras att spelreglerna på marknaden behöver förändras om etableringen av de gröna sjöfartskorridorerna ska realiseras. Aktörerna har idag svårt att själva hantera den merkostnad som uppkommer vid övergången till hållbara bränslen. Därför kommer det under en övergångsperiod sannolikt behövas någon form av styrmedel som gynnar övergången till hållbara bränslen. För fartyg som överstiger 5 000 bruttoton gäller dock att de från år 2024 kommer att omfattas av den europeiska utsläppshandeln för sjöfart. För samma fartygs-kategori kommer det även att ställas krav på en minskning av den årliga genomsnittliga koldioxidintensiteten i bränslet. En ytterligare fråga handlar om hur arbetet med de gröna sjöfartskorridorerna ska fortsätta när den nationella samordnarens uppdrag upphör.³⁷

Inrätta ett svenskt ”Short Sea Promotion Center”?

Den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart har föreslagit inrättandet av ett svenskt ”Short Promotion Center (SPC)” med syftet att genom olika insatser stärka närsjöfarten och i vissa fall även inlandssjöfarten. Vidare skulle organisationen kunna fortsätta att driva sjöfartsfrågor i samverkan med branschens aktörer när den nationella samordnarens uppdrag går ut 30 juni 2024. Det kan exempelvis gälla den fortsatta utvecklingen av gröna sjöfartskorridorer och inre vattenvägar.³⁸

I Europa är SPC samlade under ett gemensamt europeiskt paraply, European Shortsea Network (ESN). SPC finns även i Sverige, men verksamheten saknar idag basfinansiering och är vilande. Inspiration till organisation och finansiering kan möjligen hämtas från Norge där finansieringen är delat mellan staten och branschen.³⁹

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 tillgriper för att försöka

³⁵ Årlig redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart 2023-03-31.

³⁶ Trafikverket (2022). På kurs mot gröna sjöfartskorridorer, Rapport 2022:153

³⁷ Trafikverket (2023). Årlig redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, 2023-03-31.

³⁸ Trafikverket (2023). Årlig redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart 2023-03-31.

³⁹ Trafikverket (2023). Årlig redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart 2023-03-31.

utjämna konkurrensvillkoren. Med utgångspunkt i statsstödsreglerna har EU utformat ett särskilt regelverk som ger utökat utrymme för ekonomiskt stöd för sjöfart. EU:s regler ger bl.a. förutsättningar för skatteåtgärder likt den så kallade tonnageskatten i syfte att påverka sjöfartens finansiella villkor för att öka inflaggningen.

Tonnageskatten utvärderas för att utvecklas

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. Efter en trög start har intresset för att delta i tonnageskattesystemet ökat. Den 7 november 2023 fanns det totalt 29 godkända företag (rederier) i tonnageskattesystemet, varav 10 blivit godkända under senaste året.⁴⁰ Det betyder att nu överträffas tonnageskatteutredningens beräkning att 23 företag på sikt skulle träda in i systemet.⁴¹

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 utan personal (s.k. bareboatcharter). Eftersom ett förmånligt tonnageskattesystem har ansetts som en viktig konkurrensfaktor innebär sannolikt de avvikande villkoren i det svenska tonnageskattesystemet att rederier i någon mån valt att avstå från att välja att flagga in i Sverige. Branschen har också påtalat problemen med att det svenska tonnage-skattesystemet inte framstår som lika förmånligt som i andra flaggstater och efterfrågat en utvidgning av nu gällande system.

Inom ramen för ett regeringsuppdrag som syftar till att stärka sjöfartens konkurrenskraft sker för närvarande en utvärdering av tonnageskattesystemet. I uppdraget ingår även att föreslå åtgärder för att utveckla systemet. Uppdraget ska senast redovisas till Regeringskansliet den 29 december.⁴²

Stämpelavgift i stället för stämpelskatt?

Stämpelskatt tas ut med en procentuell andel av inteckningsvärdet 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 inflaggning. Det innebär att redare som gör fartygsinvesteringar i Sverige får en ekonomisk konkurrensnackdel jämfört med många andra flaggstater. Den slutsatsen styrks av rapporter från både branschorganisationen Svensk sjöfart och det marina kompetenscentret Lighthouse.^{43,44}

Inom ramen för det ovan nämnda regeringsuppdraget ingår även att analysera om det finns skäl att avskaffa stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp.⁴⁵

⁴⁰ E-postkommunikation (2023). *Tonnageskattesystemet 2022-11-07*, Utr 2023/76.

⁴¹ Utredningen om tonnageskatt (2015). *Ett svenskt tonnageskattesystem*, SOU 2015:4, sid. 476.

⁴² Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet (2023). *Uppdrag att analysera om det finns skäl att avskaffa stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp samt utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla systemet med tonnagebeskattning*, 2023-06-27.

⁴³ 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.

⁴⁴ Lighthouse (2022). *Nyttan med svenskflaggade fartyg och betydelsen av en ökad inflaggning för Sverige*.

⁴⁵ Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet (2023). *Uppdrag att analysera om det finns skäl att avskaffa stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp samt utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla systemet med tonnagebeskattning*, 2023-06-27.

Ekobonusen har avslutats och den breddade ekobonusen väntar på notifiering

Syftet med ekobonussystemet var att stimulera till en överflyttning av gods från väg till sjöfart genom att stödja nya intermodala transportlösningar. Den "ursprungliga" ekobonusen avvecklades under 2022 och för närvarande pågår en notifieringsprocess med EU-kommissionen gällande godkännandet av en breddad ekobonus. Om och när den processen är i hamn behöver regeringen besluta om en förordning innan Trafikverket kan verkställa den breddade ekobonusen.⁴⁶

Den breddade ekobonusen ska underlätta intermodala godstransporter och främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. En sådan överflyttning förväntas ge positiva effekter på transporternas sammanlagda klimatpåverkan fram till och med 2026 varefter hela transportsektorn planeras ingå i något av de europeiska handelssystemen med utsläppsrätter.⁴⁷ Därefter avgörs transportsystemets klimatpåverkan av utsläppstaken i handelssystemen och inte av vilka trafikslag som används. Breddningen av ekobonusen innebär att stöd även kan sökas för järnväg och intermodala transportupplägg samt att kretsen av möjliga stödmottagare utökas. Stödet breddas även till att omfatta fler investeringar samt ett stöd för förberedande arbete.⁴⁸

Trafikverket har utvärderat den "ursprungliga" ekobonusen. Under åren 2018 till 2022 beviljades sex olika projekt ekobonus till totalt 110,4 miljoner kronor. Det var dock bara hälften av projekten som genomfördes i större eller mindre grad i enlighet med planen i ansökan. Till dessa tre projekt har Trafikverket utbetalat knappt 40 miljoner kronor. Exempel på lärdomar och förbättringsförslag från stödperioden är:⁴⁹

- Fler ansökningstillfällen skulle ge redaren större möjlighet att planera och projektera för nya sjötransportupplägg.
- Stödperioden bör vara längre än de knappa två år som i praktiken gällt för ekobonus.
- Stödmottagaren behöver ges möjlighet att styra tidpunkten för projektstart, till exempel med utgångspunkt i säsong.
- Det behöver finnas möjlighet till anslagssparande i Trafikverkets regleringsbrev för att kunna dra full nytta av stödperioden.
- Redarna efterfrågar ett mindre initialt stöd för att rigga sitt transportupplägg som skulle kunna utgå utan att de behöver kunna uppvisa motsvarande fysisk överflyttning av gods.

Klimatkompensation ger sänkta farledsavgifter även under 2024

Regeringen har infört en tillfällig klimatkompensation för åren 2023 och 2024 som innebär att Sjöfartsverkets anslag ökas med 300 miljoner kronor respektive år, vilket används för att sänka farledsavgifterna inom ramen för befintlig avgiftsmodell. Tanken är att de minskade farledsavgifterna ska främja en överflyttning av gods till sjöfarten.⁵⁰ För år 2024 innebär miljökompensationen att farledsavgiften kan sänkas med 15 procent. Samtidigt motverkas det av att den ordinarie farledsavgiften ökar med 8,4 procent.⁵¹

⁴⁶ Trafikverket (2023). *Trafikverkets årsredovisning 2022*, TRV 2022/78236.

⁴⁷ Trafikanalys (2023). *Fit for 55 – transportpolitikens nya ramar*, PM 2023:9.

⁴⁸ Trafikverket (2022). *Förlängd och breddad ekobonus; Redovisning av regeringens uppdrag till Trafikverket att föreslå hur en förlängd och breddad ekobonus kan genomföras*, Publikationsnummer: 2022:047.

⁴⁹ Trafikverket (2023). *Ekobonus; Utvärdering av stödperioden 2018-2022*, Publikationsnummer: 2023:154.

⁵⁰ Regeringen (2022). *Budgetpropositionen för 2023*, Regeringens proposition 2022/23:1.

⁵¹ Sjöfartsverket (2023). *Beslut om förändringar i Sjöfartsverkets föreskrifter*.

Denna klimatkompensation innebär en förbättrad konkurrenssituation för sjöfarten som helhet och är inte begränsad till den svenskflaggade flottan. För närvarande finns inget beslut om förlängning av klimatkompensationen efter 2024.

Dags att införa ett svenskt bareboat-register?

Infrastrukturministern har uttalat sig positivt om att införa ett svenskt bareboat-register.⁵² Bareboat-charter, ibland benämnt skeppslega, innebär att ett fartyg uthyrs i huvudsak obemannat och att den som hyr skeppet av ägaren också övertar ansvaret för den nautiska driften och redaransvaret. Det finns flera tänkbara skäl till att en redare föredrar att hyra ett fartyg framför att köpa ett. Det kan handla om att redaren tillfälligt behöver förstärka kapaciteten, men det kan också vara fördelaktigt genom att redaren inte behöver binda upp kapital eller betala stämpelskatt.⁵³ Även för finansiärer av fartyg kan det finnas fördelar med bareboat-charter då ägandet av fartyget ger möjlighet till att tillgodogöra sig de skattemässiga värdeavskrivningarna.

Ett annat skäl kan vara att finansiären av kreditäkerhetsskäl vill behålla kontrollen över i vilket fartygsregister som fartyget registreras i. Det är exempelvis tänkbart att redaren önskar flagga skeppet i ett visst lands fartygsregister i syfte att sänka driftkostnaderna, medan finansiärerna anser att en sådan registrering innefattar en alltför stor kreditrisk.

En lösning på denna intressekonflikt är att finansiärerna hyr ut skeppet obemannat och att den ursprungliga registreringen av skeppet i finansiärens hemland kvarstår. Därefter kan fartyget byta flagg genom att bareboatregistreras av rederiet i ett annat lands fartygsregister under hyrestiden.

Det betyder i praktiken att de krediträttsliga frågorna rörande fartyget kommer att avgöras av de bestämmelser som gäller i det land där det underliggande registret finns medan frågor rörande driften avgörs av bestämmelserna i det land där fartyget tillfälligt har bareboat-registrerats. Australien, Cypern, Danmark, Storbritannien, Liberia, Malta, Nederländerna, Panama, Ryssland och Singapore är exempel på länder som inrättat separata bareboat-register.⁵⁴

En utredare bedömde att den svenska regleringen av avseende in- och uthyrning av obemannade fartyg försvårar för svenska rederier att organisera sin verksamhet på ett rationellt sätt, fatta affärsmässiga beslut vid svängningar på fraktmarknaden, delta i samriskprojekt med utländska rederier samt finna finansiering till nya skepp.

Utredaren föreslog därför att Fartygsregistret utökas med en ny bareboatdel i vilken utländska skepp som tillfälligt hyrs ut kan registreras under svensk flagg efter medgivande av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Ett fartyg ska under upplåtelsestiden anses vara svenskt och berättigat att föra svensk flagg.⁵⁵

⁵² Näslund, L. (2023). Nya flaggregler för fartyg ska stärka svensk krisberedskap, DN 2023-08-29, [Ministern: Fartyg ska kunna få "dubbelt medborgarskap" - DN.se](#).

⁵³ Schelin, J. (2015). *Regelförenkling för sjöfarten*, Axel Ax:son Johnsons institut för sjö rätt och annan transporträtt, Stockholms universitet.

⁵⁴ Schelin, J. (2015). *Regelförenkling för sjöfarten*, Axel Ax:son Johnsons institut för sjö rätt och annan transporträtt, Stockholms universitet.

⁵⁵ Schelin, J. (2015). *Regelförenkling för sjöfarten*, Axel Ax:son Johnsons institut för sjö rätt och annan transporträtt, Stockholms universitet.

4.3 Bemanning och bemanningsstöd

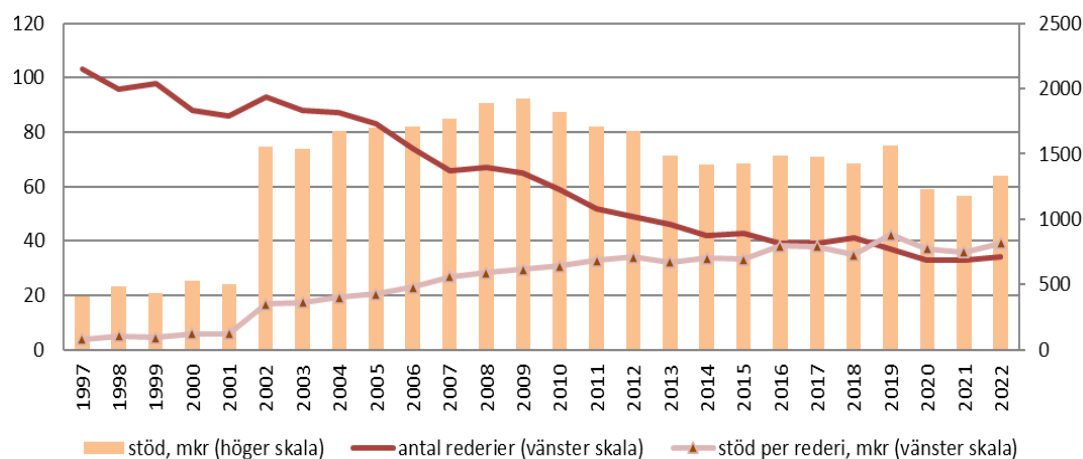
Antalet rederier som får sjöfartsstöd har stabiliserats på en låg nivå

Sjöfartsstödet är ett ekonomiskt stöd till redare och fartygsägare som syftar till att sänka bemanningskostnaderna för anställda enligt följande villkor:⁵⁶

- Fartyg ska vara registrerade i ett nationellt fartygsregister inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).
- 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 sjömannens 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.⁵⁷

Under år 2022 (år 2021) beviljades 34 (33) rederier sjöfartsstöd på sammanlagt drygt 1,3 miljarder (knappt 1,2 miljarder) kronor. De senaste tre åren kan en platå urskiljas gällande antalet rederier som beviljats sjöfartsstöd, även om antalet stödmottagande rederier det senaste året har ökat med ett. Sett över en längre tidsperiod ser vi alltså 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, men med tiden har antalet rederier som ansökt om och fått sjöfartsstöd mer än halverats. Mellan 2012 och 2022 minskade antalet stödmottagande rederier med 31 procent.



Figur 4.1. Utvecklingen för sjöfartsstödet och antalet stödmottagande rederier 1997–2022.

Källa: Trafikanalys (2023), *Sjöfartsstödet effekter 2021 och 2022*, Rapport 2023:8.

⁵⁶ Delegationen för sjöfartsstöd (2022). *Villkor för sjöfartsstöd*, [Villkor för sjöfartsstöd - Bransch \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se)

⁵⁷ Regeringen (2022). *Budgetpropositionen för 2023*, Regeringens proposition 2022/23:1, sidan 96.

Mellan 2012 och 2022 har det genomsnittliga stödet per rederi ökat från 34 miljoner kronor år 2012 till 39 miljoner kronor per rederi år 2022, vilket är en ökning med 15 procent. Ökningen per rederi följer utvecklingen för rederiernas personalkostnader. Eftersom antalet ombord-anställda samtidigt har minskat (Figur 3.1) betyder det att personalkostnaden per anställd har ökat.

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. Under 2022 visade alla sjöfartssegment en positiv vinstmarginal när sjöfartsstödet räknas med. När sjöfartsstödet inte räknas med visar de flesta segment en negativ vinstmarginal. Störst negativ vinstmarginal uppvisar då färje- och torrlastrederierna, utöver management som är en speciell kategori.⁵⁸

Förslag till en flexiblare utbildning för sjöbefäl

Kompetensförsörjningen för den svenska sjöfarten är viktig både för den svenska handelsflottan, för svenska myndigheter och ur ett beredskapsperspektiv. Inte minst gäller det behovet av svenska sjöbefäl. Vid sidan av den kommersiella sjöfarten kräver den offentliga verksamheten i form av t.ex. lotsningsverksamhet, kustbevakning och totalförsvar en ökad tillförsel av behörig sjöpersonal.

För att idag kunna uppnå behörigheten fartygsbefäl klass VII⁵⁹ krävs att sökanden dels har fullgjort godkänd utbildning, dels har fullgjort minst 36 månaders däckstjänstgöring varav minst 12 månader på handelsfartyg som i minst sex månader gått i närfart eller mer vidsträckt fart. Dessutom ska ansökan om att få ut en behörighet ske senast inom fem år efter avslutad utbildning, vilket innebär att sökanden måste arbeta mer än som är normalt för att få tillräcklig praktiktjänstgöring innan examen har slutat vara giltig för att ta ut behörighet. Den långa däckstjänstgöringen har inte minst pekats ut som ett hinder för kvinnor att utbilda sig till fartygsbefäl.⁶⁰

Mot denna bakgrund har regeringen remitterat ett förslag som ska göra det mer attraktivt att genomgå utbildning för sjöbefäl.⁶¹ Förslaget går ut på att erbjuda ett alternativ till den 36 månader långa däckstjänstgöringen i form av en kortare handledd fartygsförärd utbildning som ges ett innehåll som bättre motsvarar de kommande uppgifterna som fartygsbefäl. Förslagets konsekvensbeskrivning pekar på att antalet personer med sjöbefälsbehörighet kommer att öka, inte minst genom att fler kvinnor antas utbilda sig för denna behörighet.⁶²

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 omfattningen och inriktningen av den svenska sjöfartsforskningen och därmed den långsiktiga utvecklingen och svensk kompetens på sjöfartsområdet.

⁵⁸ Trafikanalys (2023), *Sjöfartsstödet effekter 2021 och 2022*, Rapport 2023:8.

⁵⁹ Behörigheten **fartygsbefäl klass VII** medför rätt att tjänstgöra som befälhavare på svenska handelsfartyg i inre fart med en bruttodräktighet om högst 150, samt överstyrman i inre fart på fartyg med en bruttodräktighet om högst 800. Det är den behörighet som normalt behövs för en stor del av det mindre till mellanstora tonnage som används i Sverige och i Sveriges närområde.

⁶⁰ Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (2023). *En flexiblare väg till behörigheten fartygsbefäl klass VII*, LI2023/03495.

⁶¹ Ibid.

⁶² Ibid.

Forskningsfinansieringsutredningen har lämnat ett förslag som innebär att all statlig finansiering av forskning ska kanaliseras genom tre myndigheter: Vetenskapsmyndigheten, Myndigheten för strategisk forskning och Innovationsmyndigheten. Den forskning som idag finansieras via Trafikverket eller Energimyndigheten föreslås ingå i Myndigheten för strategisk forskning. Utredningen handlar primärt om forskningsfinansiering och myndighetsstrukturen kring denna och har inte redovisat några synpunkter på inriktningen av den framtida sjöfartsforskningen.⁶³

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. 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 2023 till 2028 har fokus på yrkes- och handelssjöfart. Resultaten från projekten bör ha god generaliseringspotential till andra delar av sjötransportsystemet och/eller det bredare transportsystemet. Portföljen är indelad i följande tre målområden som sammanfaller med hållbarhetsbegreppets tre pelare:⁶⁴

- Miljö och klimat.
- Säkerhet, sociala frågor och kompetens.
- Ekonomi och konkurrenskraft.

Området för *miljö och klimat* tar avstamp i de nya regelverk som rör såväl sjöfartens utsläpp som dess energieffektivitet som väntas komma på plats inom de närmaste åren. Regelverken har initierats både på global nivå och inom EU med en ambition att starkt reducera miljö- och klimatpåverkan från sjötransportsystemet. Projekt inom detta område kan vara av teknisk karaktär, med fokus på exempelvis fartygskonstruktion, drivlina och energibärare. Men projekt kan även ha en samhällsvetenskaplig, juridisk eller beteendevetenskaplig vinkel, likväl som att de kan ha en logistisk ansats.

Området *säkerhet, sociala frågor och kompetens* handlar både om sjöfartens säkerhetsfrågor (safety) och den andra delen av säkerhetsbegreppet (security) som innefattar störningar av såväl oavsiktlig som avsiktlig karaktär. Hit hör även frågor gällande arbetsmiljö och kompetensförsörjning. Projekt inom detta område kan omfatta antikollisionssystem, effektivare sjöräddning, men också frågor kopplade till säkerhetsrisker och redundans.

Utgångspunkten för området *sjöfartens roll inom transportsystemet* är att den är nära sammanflätad med dess konkurrenskraft och hur sjöfarts- och transportsystemets fysiska förutsättningar möjliggör nyttjandet av sjöfart. För att uppnå målet om ett effektivt och hållbart sjötransportsystem krävs utveckling av teknik och digitala plattformar, säkerhetsåtgärder, nya styrmedel, affärsmodeller, cirkulär ekonomi samt beteendeförändringar och åtgärdsinriktade samverkansprocesser.

För närvarande pågår tre forskningsprogram inom sjöfartsportföljen:

⁶³ Forskningsfinansieringsutredningen (2023). *Ny myndighetsstruktur för finansiering av forskning och innovation*, SOU 2023:59.

⁶⁴ Trafikverket (2023). *Forsknings- och innovationsplan 2023–2028*, 2023:4, [Trafikverkets Forsknings- och innovationsplan 2023-2028 \(diva-portal.org\)](#).

- The Nordic Maritime Transport and Energy Research Programme där samtliga nordiska länder ingår. Sverige leder två projekt inom ammoniak- respektive vätgasområdet.
- Svensk/Finsk vintersjöfartsforskning.
- Hållbar Sjöfart.

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. Programmets medel är fullt ut avsatta till olika projekt och inga ytterligare utlysningar kommer att hållas. I samband med uppföljningen efter programmets slut fattar Energimyndigheten beslut om programmet ska förlängas eller avslutas.⁶⁵

Sjöfartsverkets utvecklingsprojekt

Nedan presenteras några satsningar inom forskning och innovation där Sjöfartsverket deltar.⁶⁶

4.4.1 Smarta (digitala) anlöp

Sjöfartsverket medverkar i ett program för att skapa effektivare hamnanlöp genom digitalisering tillsammans med Svensk Sjöfart, Sveriges Hamnar, Sveriges Skeppsmäklareförening och Näringslivets Transportråd. Minskad administration och kortade väntetider för alla aktörer i anlöpet ska bidra till överflyttning av gods från land till sjö. Programmet väntas pågå åtminstone till 2027.

4.4.2 Navigationsstöd från land

Ett betydande 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 Fossilfri fartygsflotta

Sjöfartsverkets arbete med att minska koldioxidutsläppen från den egna fartygsflottan är ett exempel på ett internt förändringsprojekt. Utsläppen från fartygsflottan står för ungefär 90 procent av Sjöfartsverkets totala koldioxidutsläpp, vilket motsvarar omkring 34 000 ton.

⁶⁵ Energimyndigheten (2023). Sjöfartsprogrammet, [Sjöfartsprogrammet \(energimyndigheten.se\)](https://www.energi.se/om-energi/om-energi/om-energi/sjofartsprogrammet).

⁶⁶ Sjöfartsverket (2023). *Framtidens sjöfart*, [Framtidens sjöfart \(sjofartsverket.se\)](https://www.sjofartsverket.se/ramtidsplan).

Sjöfartsverket har tilldelats 45 miljoner kronor årligen för perioden 2022 till 2024 för verksamheten och därefter har regeringen aviserat en finansiering om 6 miljoner årligen.⁶⁷

4.4.4 Redo 2.0

Tillsammans med Svensk Sjöfart, Chalmers och organisationen MÄN bidrar Sjöfartsverket till att skapa kunskap och stötta rederiernas systematiska arbetsmiljöarbete genom metoder och verktyg som anpassas för ombordanställda. Viktiga inslag utgörs av våldsprevention, systematiskt socialt och organisatoriskt arbetsmiljöarbete, stöttande verktyg för kvinnor inom sjöfart och ett policylabb för livspusslet. Projektet löper fram till 2024.

4.5 Sammanfattningsvis

Förenklingsprocessen behöver påskyndas, även om det finns ljuspunkter

Om 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. Det finns ingen enskild åtgärd som om den genomförs kommer att öka inflagningen till Sverige, utan det handlar snarare om att tålmodigt arbeta med små förbättringar med en positiv attityd till sjöfartens möjligheter.

Flera av de idéer och förslag som framförts i dessa sammanhang återstår dock att genomföra eller ta vidare på annat sätt. Det gäller exempelvis förslaget om förhandsbesked om sjöfartsstöd.

Viktig utredning kan resultera i mer gynnsamma finansieringsvillkor

Beträffande beskattning och finansieringsvillkor har branschen efterfrågat anpassningar i flera av dagens system. En sedan länge efterfrågad utredning om tonnageskattesystemet genomförs nu. Intressant nog har antalet företag (rederier) som deltar i tonnageskattesystemet ökat under senare år. Med 29 godkända företag överträffas tonnageskatteutredningen beräkning om att 23 företag på sikt skulle träda in i systemet.

Samma utredning tittar även på möjligheten att ersätta stämpelskatten med en stämpelavgift som täcker de administrativa kostnaderna. Stämpelskatten 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.

Vilken finansieringslösning som används för eventuella förändringar av tonnageskatten eller stämpelskatten är viktigt för att åstadkomma en för sjöfarten fördelaktig helhetslösning.

Flera typer av stöd upphör under nästa år

Nästa år är sista året med anslag för s.k. klimatkompensation till Sjöfartsverket vilket riskerar att öka farledsavgifterna för nästkommande år om inga nya beslut tas. Kommande år upphör den nationella sjöfartssamordnarens uppdrag och tilläggsuppdraget om gröna sjöfartskorridorerna löper ut, vilket medför att det är oklart om och i så fall hur det arbetet ska drivas vidare. Under kommande år finns därför ett behov av att se över olika stödinsatser för sjöfarten. Långsiktiga förutsättningar är väsentligt för sjöfartens konkurrenskraft.

⁶⁷ Sjöfartsverket (2023). Fossilfri fartygsflotta, [Fossilfri fartygsflotta \(sjofartsverket.se\)](https://www.sjofartsverket.se).

Sjöfartsstödet viktigt för lönsamhet

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. De senaste tre åren kan en plåtå urskiljas gällande antalet rederier som beviljats sjöfartsstöd, även om antalet stödmottagande rederier det senaste året har ökat med ett. Sett över en längre tidsperiod ser vi alltså en trend mot färre stödmottagande rederier.

Slutsatser och diskussion

I detta avsnitt summeras och diskuteras rapportens viktigaste slutsatser.

En växande svenskkontrollerad handelsflotta men små förändringar i det svenska fartygsregistret

Efter en tydlig nedgång under pandemiåren vände den svenska sjötrafiken upp 2022. Fortfarande är antalet fartygsanlöp i svenska hamnar lägre än innan pandemin, men tecknen på en påbörjad återhämtning är tydliga. Det gäller framför allt för passagerartrafiken där också de negativa effekterna av pandemin var tydligast. Ökningen är dock ojämnt fördelad över Sveriges hamnar, med särskilt stora ökningar i Stockholms, Helsingborgs och Strömstads hamnar. I likhet med tidigare år är de totala förändringarna för godstrafiken små.

Den svenskkontrollerade handelsflottan ökade påtagligt 2022 efter flera års minskning, men nästan enbart i utländska fartygsregister. En svag ökning av tonnaget i svenskt register 2022 är positivt, inte minst i en internationell jämförelse, men förändringarna är små och indikerar inte något tydligt trendbrott. Antalet svenskflaggade fartyg minskade samtidigt något under året. Sett över längre tid har det svenska registret minskat i storlek.

En övergripande iakttagelse är således att en återhämtning ser ut att ha inletts 2022 efter pandemins negativa avtryck på den svenska sjöfarten. 2022 var också ett år som kännetecknades av Rysslands invasion av Ukraina och ändrade handelsmönster, vilket för svensk del bland annat avspeglas i en minskad import av råolja och petroleumprodukter från Ryssland. Det i kombination med den svenska ansökan om medlemskap i NATO har inneburit att uppmärksamheten på sjöfartens betydelse ur ett beredskapsperspektiv ökat. I det sammanhanget kan den svenskregistrerade flottans minskning över en längre tid vara problematisk. I händelse av kris och krig ökar möjligheterna för svenska staten att förfoga över fartyg som är svenskregistrerade. Mot bakgrund av det svenska registrets betydelse ur ett beredskapsperspektiv finns det också därför anledning att fortsätta rikta uppmärksamheten på det svenska fartygsregistrets attraktivitet. Det är också nära förknippat med kompetensförsörjningsfrågan. I kristider är svenska sjömän i princip lika viktiga som svenskflaggade fartyg. Den svenskflaggade flottan har också betydelse för sjöfartsutbildningarnas attraktivitet och möjligheterna till praktisk erfarenhet av sjöfartyrket vilket är grunden till många olika kompetensgrenar inom sjöfartssektorn.

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.

Regeringen och dess myndigheter har under årens lopp beslutat om flera insatser för att förbättra sjöfartens konkurrensvillkor. Exempelvis har en inflagningslots införts som ger stöd åt företag vid registrering av fartyg i det svenska fartygsregistret. Införandet av sjöfartsstöd och tonnageskatten är två exempel på viktiga insatser inom området för skatte- och investeringsvillkor.

Viktigt att notera är att det tidigare utvecklingsstödet "ekobonus" har upphört och att flera andra stöd upphör under nästa år. Exempelvis gäller det klimatkompensationen till Sjöfartsverket, vilket riskerar att öka farledsavgifterna och därmed kan försvaga sjöfartens

konkurrenskraft. Dessutom löper den nationella sjöfartssamordnarens uppdrag ut, inklusive tilläggsuppdraget om gröna sjöfartskorridorer, vilket medför oklarheter kring hur arbetet med sjöfartssamordnarens frågor ska drivas vidare. Därtill är Energimyndighetens program för sjöfartsforskning fullt ut avsatta till olika projekt och inga ytterligare utlysningar kommer att hållas. Vi kan också notera att den utlovade breddade ekobonusen, som syftar till att påskynda effektiviseringen vid omlastning av gods och stimulera till nya transportlösningar, blivit försenat i väntan på godkännande från EU.

Under kommande år finns därför ett behov av att se över olika stödinsatser för sjöfarten. I detta arbete bör även ingå att tillvarata slutsatserna från utredningen av tonnage- och stämpelskatten som då finns framme. Ett annat möjligt initiativ för att stärka den svenska sjöfarten är att utöka fartygsregistret med en bareboatdel där utländska skepp som tillfälligt hyrs ut kan registreras och därmed bli berättigat att föra svensk flagg. Sedan lång tid tillbaka finns även förslag om förhandsbesked om sjöfartsstöd och klassificering av fartyg. Vid utformningen av nya insatser bör ingå att långsiktiga och förutsägbara förutsättningar är väsentligt för sjöfartens konkurrenskraft.

Sjöfartsforskning har inte någon framträdande plats i den nyligen presenterade forskningsfinansieringsutredningen utan kommenteras enbart mycket sparsamt. Under beredningen av forskningsfinansieringsutredningen finns det därför anledning att beakta det framtida behovet av sjöfartsforskning.

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%B6r%20sj%C3%B6fartsst%C3%B6d%20-%20Bransch%20(trafikverket.se)) .
- DNV (2022). *New international code of safety for ships carrying industrial personell*, No 28/2022-Statutory.
- Energimyndigheten (2023). *Sjöfartsprogrammet*, [Sjöfartsprogrammet \(energimyndigheten.se\)](http://Sjofartsprogrammet%20(energimyndigheten.se)).
- E-postkommunikation (2023). *Tonnageskattesystemet 2022-11-07*, Utr 2023/76.
- Forskningsfinansieringsutredningen (2023). *Ny myndighetsstruktur för finansiering av forskning och innovation*, SOU 2023:59.
- Landsbygds och infrastrukturdepartementet (2023). *En flexiblare väg till behörigheten fartygsbefäl klass VII*, LI2023/03495.
- Landsbygds och infrastrukturdepartementet (2023). *Uppdrag att analysera om det finns skäl att avskaffa stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp samt utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla systemet med tonnageskattning*, 2023-06-27.
- Lighthouse (2022). *Nyttan med svenskflaggade fartyg och betydelsen av en ökad inflaggning för Sverige*.
- Näslund, L. (2023). *Nya flaggregler för fartyg ska stärka svensk krisberedskap*, DN 2023-08-29, [Ministern: Fartyg ska kunna få "dubbelt medborgarskap" - DN.se](http://Ministern%3A%20Fartyg%20ska%20kunna%20f%C3%A5%20dubbelt%20medborgarskap%20-%20DN.se) .
- Regeringen (2022). *Budgetpropositionen för 2023*, Prop. 2022/23:1
- Regeringen (2023). *Budgetpropositionen för 2024*, Prop. 2023/24:1.
- Schelin, J. (2015). *Regelförenkling för sjöfarten*, Axel Ax:son Johnsons institut för sjö rätt och annan transporträtt, Stockholms universitet.
- Sjöfartsverket (2023). *Beslut om förändringar i Sjöfartsverkets föreskrifter*.
- Sjöfartsverket (2023). *Fossilfri fartygsflotta*, [Fossilfri fartygsflotta \(sjofartsverket.se\)](http://Fossilfri%20fartygsflotta%20(sjofartsverket.se)) .
- Sjöfartsverket (2023). *Framtidens sjöfart*, [Framtidens sjöfart \(sjofartsverket.se\)](http://Framtidens%20sjofart%20(sjofartsverket.se)) .
- 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, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/en-breddad-ekobonus-8190/
- Trafikanalys (2022). *Uppföljning av den nationella godstransportstrategin 2022*, Rapport 2022:9.

- Trafikanalys (2023). *Fit for 55 – transportpolitikens nya ramar*, PM 2023:9.
- Trafikanalys (2023), Sjöfartsstödetts effekter 2021 och 2022, Rapport 2023:8.
- 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). Förlängd och breddad ekobonus, 2022:47.
- Trafikverket (2022). På kurs mot gröna sjöfartskorridor, Rapport 2022:153.
- Trafikverket (2023). *Ekobonus; Utvärdering av stödperioden 2018-2022*, Publikationsnummer: 2023:154.
- Trafikverket (2023). *Forsknings- och innovationsplan 2023–2028*, 2023:4, [Trafikverkets Forsknings- och innovationsplan 2023-2028 \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org) .
- Trafikverket (2023). *Trafikverkets årsredovisning 2022*, TRV 2022/78236.
- Trafikverket (2023). *Årlig redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart 2023-03-31*.
- Transportstyrelsen (2020). Så stärker vi förutsättningarna för specialsjöfarten under svensk flagg. Rapport Dnr TSG 2020–1038, juni 2020.
- Transportstyrelsen (2023). *Erkända organisationer*, www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Tillsyn/erkanda-organisationer/ .
- UNCTAD (2023). *Review of Maritime transport 2022*.
- Utredningen om tonnageskatt (2015). Ett svenskt tonnageskattesystem, SOU 2015:4

Statistikkällor

- Maritime-insight, www.maritime-insight.com
- Trafikanalys (2012–2023). *Fartyg* (trafa.se) .
- Trafikanalys (2012–2023). *Sjötrafik*, [Sjötrafik \(trafa.se\)](http://trafa.se) .
- Trafikanalys (2023). Statistikblad Sjötrafik 2022: www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/sjotrafik/2023/sjotrafik-2022.pdf
- UHR (2023). Antagningsstatistik för sjökaptensprogrammen vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet. www.uhr.se/studier-och-antagning/antagningsstatistik/
- UHR (2023). Antagningsstatistik för sjöingenjörprogrammen vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet. www.uhr.se/studier-och-antagning/antagningsstatistik/
- UNCTADstat (2023). Merchant fleet by country of beneficial ownership, [Beyond 20/20 WDS - Table view - Merchant fleet by country of beneficial ownership, annual \(unctad.org\)](https://unctad.org).
- UNCTADstat (2023). 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://unctad.org).

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.