



Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2025

Rapport: 2025:9
Datum: 2025-12-29

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Omslagsfoto: Adobe Stock

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2025-12-29

Innehåll

Sammanfattning	5
Inledning	8
1 Sjöfarten till och från Sverige	9
1.1 Har trafik och resande nått det nya normala?	9
1.2 Godstrafiken återhämtar sig?	11
2 Svenska flottans utveckling	13
2.1 Den svenskkontrollerade flottan	13
2.2 Det svenska registrets utveckling i en internationell jämförelse	16
2.3 Sammanfattningsvis	17
3 Sjöfartens arbetsmarknad och kompetensförsörjning	19
3.1 Antal ombordanställda	19
3.2 Sökande till kvalificerade sjöfartsutbildningar	20
3.3 Sammanfattningsvis	22
4 Europeiska och internationella klimatregelverk	23
4.1 Sjöfarten i ett alltmer ambitiöst utsläppshandelssystem	23
4.2 FuelEU Maritime – för koldioxidsnåla bränslen inom sjöfarten	26
4.3 Infrastruktur för alternativa drivmedel – AFIR	27
4.4 Ansvarsfördelningsförordningen	29
4.5 Investeringsplan för hållbara transporter	29
4.6 IMO:s nettonollramverk	30
4.7 Avslutande reflexion	30
5 Svensk sjöfarts konkurrensvillkor	32
5.1 Registrering, kontroll och tillsyn	32
5.2 Finansierings-, skatte- och investeringsvillkor	33
5.3 Bemanning och bemanningsstöd	35
5.4 Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart	36
5.5 Omställning till fossilfrihet	37
5.6 Forskning och utveckling	38
6 Diskussion	39
Referenser	43

Sammanfattning

Medan år 2022 innebar en tydlig återhämtning efter pandemin för svensk sjöfart noterade vi en viss tillbakagång under 2023. För 2024 och början av 2025 kan vi i flera avseenden se viss tillväxt på sjöfartsmarknaden.

Flottans utveckling

Den svenskflaggade flottan växte år 2024 i en omfattning som i och för sig inte innebar någon egentlig nivåförändring. Mätt som brutto ligger den svenskflaggade delen av flottan i princip kvar på samma nivå som den legat på sedan 2017. Det skedde även en viss tillväxt för fartyg som ägs av svenska redare, men som seglar under utländsk flagg. I den delen är flottan idag emellertid väsentligt mindre än den var före pandemin.

I de nordiska länderna finns två stora flaggstater: Danmark och Norge, medan de svenska och finska registren motsvarar i storleksordningen en tiondel av dessa. De två stora nordiska registerstaterna är också de som redovisar tydlig tillväxt under den senaste tioårsperioden. Det märks samtidigt en global utveckling där stora s.k. bekvämlighetsregister har vuxit starkt.

Godshanteringen ökade men passagerarna stod och stampade

Godshanteringen i svenska hamnar sjönk påtagligt under pandemin, för att ett par år senare ta ytterligare ett steg ner. Under 2024 steg godsmängderna åter, men volymerna ligger fortfarande under såväl de prepandemiska som nivåerna under pandemin. På passagerarsidan låg volymerna under 2024 kvar på samma nivå som de två åren innan. Bättre än under pandemin förvisso, men väl under den prepandemiska nivån.

Antalet ombordanställda sjönk

Även under 2024 noteras en nedgång i antal ombordanställda på svenskregistrerade handelsfartyg. Nedgången var 5 procent eller i genomsnitt 125 ombordanställda under en genomsnittlig arbetsdag. Beträffande yrkeskategorin befälhavare var förändringen mycket måttlig, medan det skedde en viss nedgång för styrmän och maskinbefäl. Ingen personalkategori ökade. Andelen kvinnor bland ombordanställda var 24 procent.

Ökat intresse för kvalificerad sjöfartsutbildning

Kvalificerad sjöfartskompetens är av grundläggande betydelse för svensk sjöfarts konkurrenskraft. Det totala antalet sökanden för höstterminen 2025 till kvalificerade sjöfartsutbildningar vid Chalmers tekniska högskola respektive Linnéuniversitetet ökade. Beträffande sjöingenjörsutbildningarna (maskinbefäl) var det en ökning för fjärde året i rad. Vi får där gå tillbaka till 2015 för att hitta fler sökanden. För sjökaptensprogrammen var antalet sökanden det största på fem år.

Klimat och klimatpolitik – en utmaning för sjöfarten

Under 2025 har det inte skett någon nämnvärd utveckling av EU:s klimatregelverk, i de delar det berör sjöfart. Däremot har implementeringen fortsatt och EU-kommissionen har presenterat en investeringsplan som bland annat berör stöd till hållbar sjöfart och som kopplar till den gemensamma lagstiftningen.

Sjöfart med större fartyg har fortsatt introduceras i utsläppshandeln. Sjöfarten har även 2025 givits viss "rabatt", men från och med 2026 ska utsläppsrätter betalas fullt ut. Utsläppshandeln gör sjöfart dyrare. För sjöfart på svenska hamnar kan det totalt komma att handla om några miljarder kronor per år. Utsläppshandelssystemet gynnar moderna, energieffektiva fartyg som i någon utsträckning drivs med alternativa drivmedel jämfört med annan sjöfart.

FuelEU Maritime trädde i kraft 1 januari 2025. Kraven är inledningsvis måttliga. Lagstiftningen gör landström mer attraktivt då den definitionsmässigt räknas som emissionsfri. På kort sikt kan fartyg med goda emissionsegenskaper sälja "överprestationer" till fartyg som underpresterar. Framåt 2040 blir kraven långtgående, samtidigt som nya utsläppsrätter i princip slutat ställas ut. Då är mycket vunnet om fossilfri europeisk sjöfart är på plats.

EU-förordningen AFIR ställer bl.a. krav på att medlemsstaterna tillser att infrastruktur för elanslutning byggs ut i hamnar som har mer omfattande trafik med container-, RoPax- eller kryssningsfartyg. Den sista december 2029 ska sådana hamnar ha kapacitet att tillhandahålla landström till minst 90 procent av anlöpen med dessa fartygssegment. Som Trafikanalys tidigare framhållit går det inte att räkna med att de förändringar som AFIR föreskriver kommer att ske till följd av affärsmässiga beslut av hamnarna.¹

Under 2025 har det inte skett någon påtaglig framdrift i IMO:s arbete med att utveckla styrmedel för klimatanpassning. Det återstår att se om detta är en tillfällig paus i arbetet eller om det är början på en mer långsiktig ambitionssänkning.

Sjöfartspolitiskt utvecklingsarbete och konkurrensvillkor

Politiken är tydlig med att en väl fungerande sjöfart är viktig för Sveriges ekonomi och beredskap. Regeringen har aviserat och initierat fortsatt arbete för att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft.

Den s.k. stämpelskatten avskaffas för att underlätta finansiering av svenskflaggade fartyg och regeringen har drivit vidare arbetet med att förbättra tonnageskattesystemet. Arbetet med ett s.k. bareboat-register har också tagits vidare, i syfte att skapa större flexibilitet för redare som äger svenska fartyg genom att förbättra möjligheterna att hyra ut sådana fartyg.

Åtgärder har också vidtagits för att underlätta personalförsörjningen till sjöss. Regeringen har genomfört en förordningsändring som breddar rekryteringsbasen för tjänstgöring på mindre fartyg i inre fart. Ett utbildningspaket för sjöpersonal har också aviserats.

I budgetpropositionen har Sjöfartsverket tillförts medel för att begränsa behovet av att höja sjöfartavgifterna. Det har emellertid inte hindrat att avgifterna har behövt höjas under 2025 och att nya höjningar har beslutats för år 2026.

¹ Trafikanalys, *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2024*, Rapport 2024:11, s. 32.

Forskning och utveckling

Svensk forskning på sjöfartsområdet är viktig för sjöfartens internationella konkurrenssituation. Statens roll som forskningsfinansiär blir därmed ett konkurrensmedel.

Trafikverket har till uppdrag att inom en årlig ram på upp till 100 miljoner finansiera forsknings- och utvecklingsprojekt inom sjöfartsområdet. Det sker tillsammans med akademi och näringsliv enligt verkets s.k. Sjöfartsportfölj. Vinnova har satt av 20 miljoner kronor för området "Hållbar hamn – systemdemonstratorer" som lett till att tre projekt som engagerar svenska hamnar initierats och nu pågår.

Reflexion

Vi kan konstatera att det finns starka samband mellan de olika delar av sjöfartsmarknaden vi beskriver i denna rapport. Med förändrade transportvolymen påverkas omfattningen av fartygs- trafiken på svenska hamnar och med det ligger det nära till hands att det får effekt på den svenskkontrollerade flottan. Förändrad svensk flotta påverkar i sin tur sysselsättningen ombord, vilket i sin tur har betydelse för sektorns långsiktiga kompetensförsörjning.

Vi har konstaterat att verksamhetens omfattning i flera avseenden utvecklades försiktigt positivt under 2024 och inledningen av 2025, men att den ligger tydligt under den prepandemiska nivån. Är det återhämtningen efter pandemin som drar ut på tiden, är det den geopolitiska osäkerheten som speglas av utvecklingen eller har marknadsförutsättningarna i grunden förändrats?

Inledning

Trafikanalys har i uppdrag att följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation. Uppdraget redovisas årligen. Syftet med denna rapport är att beskriva området främst med fokus på år 2024.

En väl fungerande sjöfart är av stor vikt för svensk utrikeshandel och varuförsörjning samt ur ett beredskapsperspektiv. En central del i detta sammanhang är utvecklingen och konkurrensvillkoren för den svenskregistrerade handelsflottan. Den svenska flottan har också betydelse för den långsiktiga kompetensförsörjningen av svenska sjömän och marin kompetens både i land och ombord på fartyg, och speglar därför viktiga delar av den svenska sjöfartens konkurrenssituation.

Tyngdpunkten i rapporten ligger på den svenskkontrollerade flottan, det vill säga de svenska rederiernas fartygsflotta, samt det svenska fartygsregistret.² Rapporten inleds med en beskrivning av utvecklingen för sjöfart till svenska hamnar. Därefter redovisas utvecklingen av den svenskkontrollerade flottan inklusive det svenska fartygsregistret till och med 2024. Vissa jämförelser görs med andra länders fartygsflottor och fartygsregister. Genomgången av den svenska handelsflottans utveckling följs av en översikt över utvecklingen av sysselsättningen bland ombordanställda.

I samma kapitel tas även kompetensförsörjning upp med fokus på de senaste årens sökande till de svenska sjöfartshögskolorna. Rapporten redogör för den svenska sjöfartens konkurrensvillkor och dess utveckling såsom den kommer till uttryck i det regelverk och den myndighetsadministration som möter sjöfarten i Sverige. Fokus ligger på trafik med svenskregistrerade fartyg, men även bredare frågor som exempelvis forskning och utveckling berörs.

² 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/sjofart/sjofartstodets-effekter-13930

1 Sjöfarten till och från Sverige

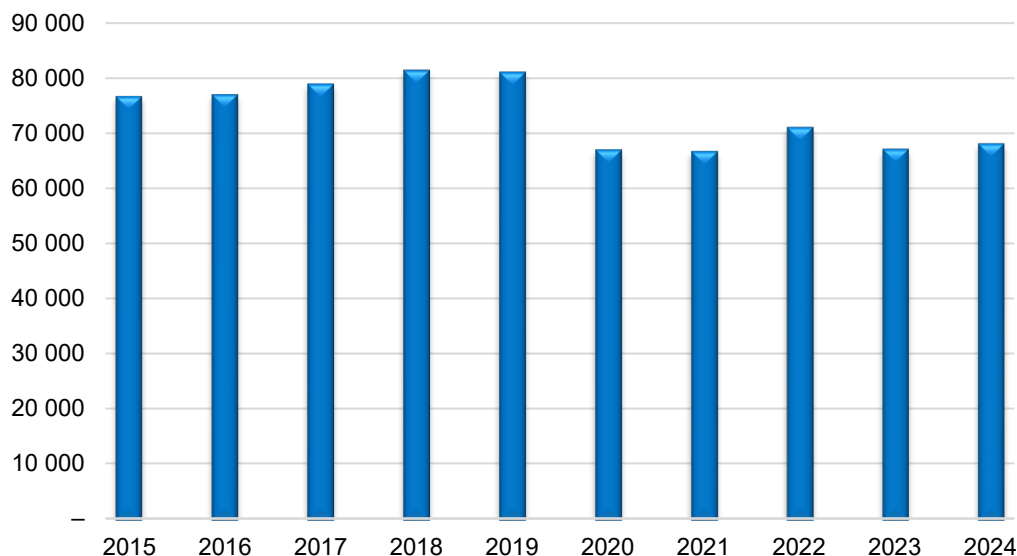
I detta kapitel beskrivs utvecklingen för gods- och passagerartrafiken inom sjöfarten i Sverige fram till och med 2024, kompletterat med vissa uppgifter för första halvåret 2025.

Sammanfattningsvis speglar statistiken för fartygsanlöp och passagerartrafik en stabilisering av trafiken på en lägre nivå än före pandemiåren. Uppgången 2022 har följts av viss nedgång både för gods- och passagerartrafik. Utvecklingen under första halvåret 2025 indikerar att verksamheten har tappat ytterligare något.

1.1 Har trafik och resande nått det nya normala?

Pandemiåren 2020 och 2021 innebar en tydlig nivåsenkning i antalet fartygsanlöp till svenska hamnar. En viss uppgång skedde 2022 – det år covid-19 slutade klassas som allmänfarlig och samhällsfarlig sjukdom. Antalet anlöp sjönk åter under 2023 till nivån under pandemin för att år 2024 öka något. Det var 2024 drygt 10 000 färre anlöp än före pandemin, då anlöpen under ett par år låg på drygt 80 000 per år (Figur 1.1).

Under första hälften av 2025 har antalet anlöp minskat (-5 procent) jämfört med motsvarande period året innan.³



Figur 1.1. Fartygsomanlöp till svensk hamn, 2015–2024.

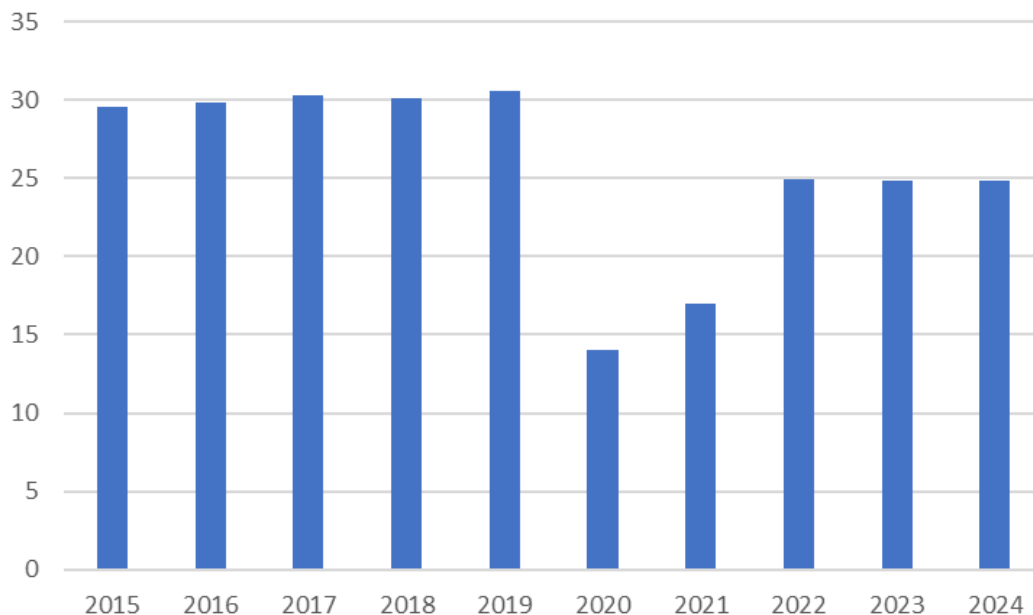
Källa: Trafikanalys (2025). *Sjötrafik 2024*, tabell 1.

³ Trafikanalys, *Sjötrafik 2025 – kvartal 2*, tabell 1.1.

Räknat som antal anlöp har trafiken mellan 2023 och 2024 ökat i vissa av våra större hamnar. I Göteborg liksom i Helsingborg har den ökat med 4 procent, medan den i Trelleborg ökat med hela 15 procent. Anlöpen till Karlshamn liksom till Karlskrona har ökat med 13 procent. Till Stockholms hamnar märks en nedgång med 5 procent. För riket är förändringen en ökning med en procent.⁴

Den stora merparten – tre fjärdedelar – av fartygsanlöpen görs av passagerarfartyg och färjor. Dessa ökade något i omfattning jämfört med 2023.

Under 2024 var antalet passagerare i princip oförändrat jämfört med året innan. Före pandemin låg antalet passagerare i svenska hamnar relativt konstant på omkring 30 miljoner per år. Att döma av de senaste tre åren har resandet nu etablerats på en lägre nivå, kring 25 miljoner passagerare per år. Det motsvarar en nästan 50-procentig ökning sedan det andra pandemiåret 2021, men en påtaglig nedgång jämfört med tiden före pandemin.



Figur 1.2. Antal fartygspassagerare (summan av ankommande och avresande) i svenska hamnar 2015–2024, miljontals.

Källa: Trafikanalys (2025). *Sjötrafik 2024*, tabell 2.

Under de två första kvartalen 2025 har antalet passagerare sjunkit med 4 procent jämfört med samma period förra året.⁵

Trots att Stockholms hamnar (Stockholm inklusive Kapellskär och Nynäshamn) även för 2024 noterade en viss nedgång är den fortsatt störst räknat i antal resenärer, (-2 procent). Av de större passagerarhamnarna noteras viss nedgång också för Ystad (-2 procent), Trelleborg (-3 procent), Göteborg (-8 procent) och Strömstad (-16 procent). Störst ökning märks för Visby (+33 procent). Även för Helsingborgs hamn skedde viss ökning (+1 procent) av resandet under 2024.⁶

⁴ Trafikanalys (2025), *Sjötrafik 2024*, tabell 20.

⁵ Trafikanalys (2025), *Sjötrafik 2025 – kvartal 1*, tabell 2 samt *Sjötrafik 2025 – kvartal 2*.

⁶ Trafikanalys (2025), *Sjötrafik 2024*, tabell 25.

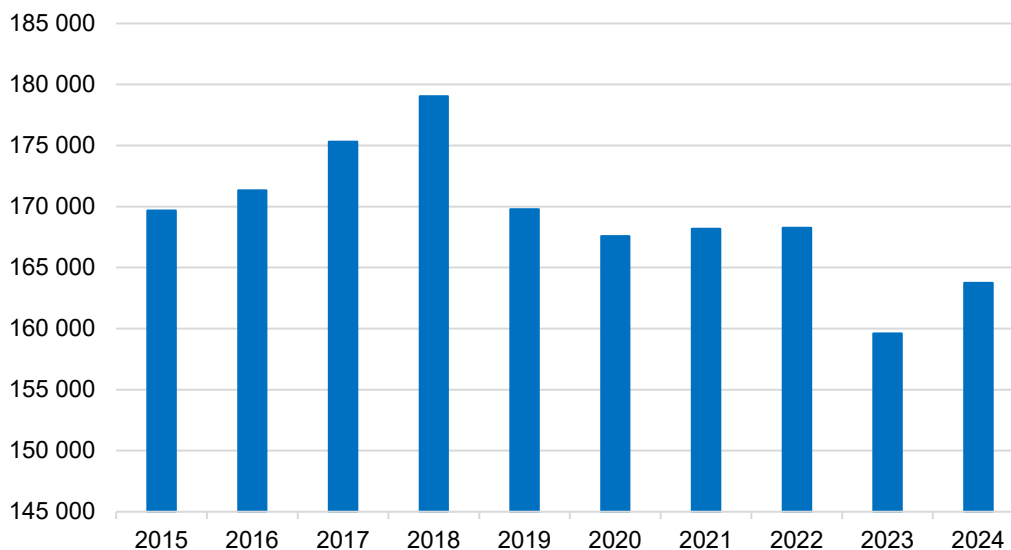
Under 2022 ökade antalet passagerare på utrikes destinationer och steg ytterligare något 2023 liksom 2024. Antal passagerare i inrikes trafik minskade däremot något både år 2023 och år 2024.⁷ Resandet på de volymmässigt största länderna, Danmark och Finland, är stabilt och förändringarna är relativt små jämfört med året innan.⁸

Anlöpen med kryssningsfartyg i svenska hamnar minskade med 87 procent i samband med pandemins inträde 2020 (från 453 anlöp år 2019 till 60 år 2020). År 2022 var antalet anlöp med kryssningsfartyg däremot på en historiskt hög nivå (530 anlöp) och låg väl över den prepandemiska nivån. År 2023 föll antalet anlöp åter tillbaka (299 anlöp). För år 2024 nåddes en ny rekordnivå av antal kryssningsanlöp till svenska hamnar (548 anlöp).⁹

Räknat som antalet besökande kryssningspassagerare hade vi en tydlig uppgång år 2022 såväl som 2023 och 2024. Samtidigt har antalet kryssningsresenärer fortfarande inte nått upp till nivå som rådde åren före pandemin.¹⁰

1.2 Godstrafiken återhämtar sig?

Efter att godshanteringen i svenska hamnar legat på en oförändrad nivå under flera år sjönk den år 2023 med cirka 5 procent. År 2024 steg den åter med knappt 3 procent. (se Figur 1.3). Den totala godshanteringen 2024 uppgick till 164 miljoner ton, vilket fortfarande är lägre än tidigare år.



Figur 1.3. Total godshandtering 2015–2024 i svenska hamnar. Kvantitet i tusentals ton.

Källa: Trafikanalys (2025). *Sjötrafik 2024*, tabell 6.

⁷ Trafikanalys (2024). *Sjötrafik 2023*, tabell 25 samt Trafikanalys (2024) *Sjötrafik 2024*, tabell 25.

⁸ Trafikanalys (2025). *Sjötrafik 2024*, tabell Sammanfattning.

⁹ Trafikanalys (2025)., *Sjötrafik 2024*, tabell 1.

¹⁰ Antal besökande resenärer som stiger ombord eller avslutar sin kryssning i svensk hamn, Trafikanalys (2025). *Sjötrafik 2024*, tabell 2.

Av den totala godshanteringen står lossat gods för 54 procent. Hantering av råolja och raffinerade petroleumprodukter i svenska hamnar steg med 1 procent jämfört med 2023.¹¹

Bland Sveriges större hamnar har utvecklingen 2024 varit positiv räknat som godshantering över kaj jämfört med året innan. Efter att godsvolymererna i Sveriges största hamn Göteborg sjunkit påtagligt 2023 (-10 procent) steg de under 2024 åter (+12 procent). Gävle, Luleå och Hallands hamnar hade också en positiv utveckling. Liksom i fjol sjönk godsvolymererna i Trelleborg.¹²

¹¹ Trafikanalys (2025). *Sjötrafik 2024*, tabell 8.1. och 8.2.

¹² Trafikanalys (2025). *Sjötrafik 2024*, tabell 21.

2 Svenska flottans utveckling

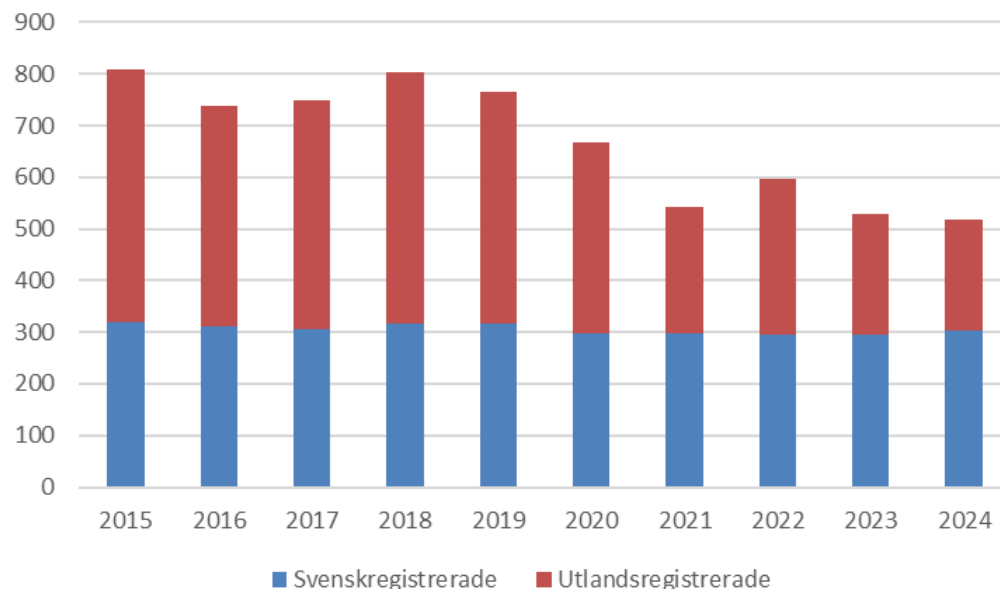
Här beskrivs utvecklingen för den flotta av fartyg som kontrolleras av svenska rederier, även kallat fartyg i svensk regi. Vi beskriver flottan i termer av antal fartyg, lastkapacitet och dess fördelning på olika register. Vi gör även en beskrivning av den svenskregistrerade flottans utveckling jämfört med vissa andra länders register.

2.1 Den svenskkontrollerade flottan

Den svenskkontrollerade handelsflottan omfattar dels fartyg som bär svensk flagg och är registrerade i Sverige, dels fartyg som är registrerade i ett annat land, men som ägs eller hyrs av svenska rederier och där den kommersiella driften sköts av ett bolag registrerat i Sverige.¹³

Svenskregistrerade fartyg ökade 2024

Antalet fartyg i den svenskkontrollerade flottan minskade mellan 2018 och 2021, men vände uppåt 2022 för att sedan åter sjunka. Detta framgår av Figur 2.1 som visar summan av antalet svenskregistrerade och utlandsregistrerade fartyg (≥100 brutto) den sista december respektive år under perioden 2015 till 2024. Som framgår av figuren är den svenskregistrerade flottan, i det här tidsperspektivet, 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 (2025). Fartyg 2024, tabell 5, justerad med utlandsägda fartyg i svenskt register för att behålla en jämförbarhet över tid efter definitionsändring 2021.¹⁴

¹³ Se kvalitetsdeklaration "Fartyg 2024 – svenska och utländska fartyg i svensk regi" på Trafikanalys webbplats för mer information om definitioner, osäkerhetskällor och aktualitet.

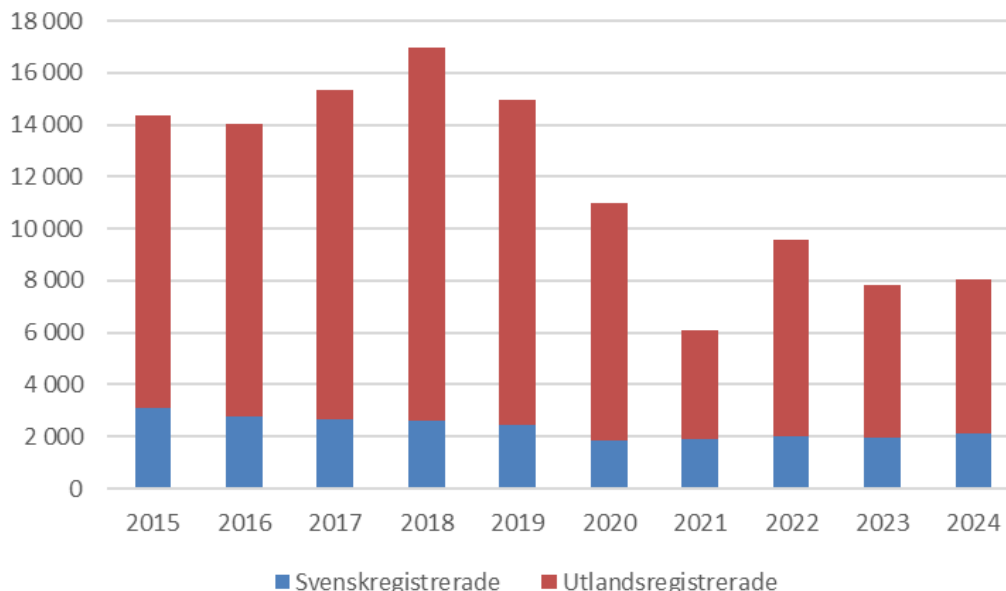
¹⁴ Innan 2021 räknades även utlandsägda svenskregistrerade fartyg med i svensk regi. För jämförbarhetens skull redovisas här data baserat på denna definition från tidigare år, det vill säga inklusive utlandsägda svenskregistrerade fartyg. Dessa utgör cirka 6 procent av de svenskregistrerade fartygen.

Antalet svenskregistrerade fartyg ökade 2024 jämfört med året innan (+ 8 stycken), medan de utlandsregistrerade fartygen minskade i antal (-15 stycken). Sammantaget innebär det att den svenskkontrollerade flottan, räknat som antal fartyg, minskade med 1 procent. I sammanhanget bör det noteras att förhållandevis små förändringar i ägandestrukturen kan påverka om fartyg klassas som svenskkontrollerade och ge stort utslag i statistiken.¹⁵

Lastkapaciteten ökade något

Förändringarna i antalet fartyg avspeglas även i flottans samlade lastkapacitet, det vill säga bruttodräktigheten. Figur 2.2 visar den sammanlagda lastkapaciteten för den svenskkontrollerade flottan den sista december respektive år under perioden 2015 till 2024.

Precis som antalet fartyg vände den tidigare nedåtgående trenden uppåt 2022 för att året efter åter sjunka. Det svenskregistrerade tonnaget ökade år 2024 med 10 procent jämfört med året innan. Det utlandsregistrerade tonnaget förblev i princip oförändrat. Den sammantagna flottans brutto steg med 2 procent.



Figur 2.2. Den svenskkontrollerade flottan (≥100 bt) i termer av lastkapacitet (tusental bt) den 31 december respektive år.

Källa: Trafikanalys (2025). Fartyg 2024, tabell 5, justerad med utlandsägda fartyg i svenskt register för att behålla en jämförbarhet över tid efter definitionsändring 2021.

Sammanfattningsvis ökade den svenskkontrollerade flottans lastkapacitet något under 2024 efter en nedgång året innan. Förändringarna var dock måttliga.

Användningen av den svenskkontrollerade flottan

Ovanstående siffror och figurer redovisade flottan i slutet av respektive år, men ett fartyg kan naturligtvis användas under en del av året utan att ingå i flottan sista dagen på året. Tabell 2.1

¹⁵ Fartyg som har både svenska och utländska delägare ingår i statistiken när det svenska ägandet är större än 50 procent. Se kvalitetsdeklaration för "Fartyg 2024 – svenska och utländska fartyg i svensk regi" på Trafikanalys webbplats.

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 beskrivningen av den svenskkontrollerade flottan ovan. Antalet svenskregistrerade fartyg som använts har under senare år legat på en relativt konstant nivå, med det har skett en tydlig ökning under 2024. Även med det här synsättet märks att de utlandsregistrerade fartygen minskade under 2022 till 2024. Samtidigt har uthyrningen av fartyg ökat med ett par tiotal fartygsindivider. Den totala förändringen i disponerade fartyg i svensk regi var svagt ökande fram till 2022, men har som framgår av tabellen därefter vänt nedåt. De svenskregistrerade fartygen utgör en växande andel av den disponerade flottan.

Tabell 2.1. Antal fartyg (≥100 bt) i svensk regi använda under någon del av året. År 2022–2024.

	2022	2023	2024	Förändring 2022–2023	Förändring 2023–2024
Svenskregistrerade fartyg	304	282	311	-7 %	+10 %
+ utlandsregistrerade fartyg	268	229	162	-15 %	-29 %
- uthyrda fartyg	37	26	55	-30 %	+112 %
= Disponerade fartyg	572	511	473	-11 %	-7 %
varav svenskt register	53 %	55 %	66 %		

Källa: Trafikanalys (2025). *Fartyg 2024*, tabell 14.
Not: Tabellen inkluderar fartyg som endast en del av året varit svenskregistrerade eller inhyrda.

Ett annat mått på användning, eller transportkapacitet, är hur många dagar respektive fartyg, med hänsyn tagen till lastkapacitet, disponeras under ett år. Måttet benämns bruttodräktighetsdagar.¹⁶ Som framgår av Tabell 2.2 är mönstret samma även med detta mått. Användningen av det svenskregistrerade tonnaget var således i princip oförändrat mellan 2022 och 2023, men ökade med 5 procent 2024. Medan antalet använda utlandsregistrerade fartyg (Tabell 2.1) minskade med 29 procent förblev antal bruttodräktighetsdagar för utlandsregistrerade fartyg oförändrat.

Det uthyrda tonnaget ökade år 2024 markant jämfört med 2023, medan det utlandsregistrerade tonnaget i svensk regi således var helt oförändrat mellan de två åren.

Tabell 2.2. Användning av tonnage (≥100 bt) i svensk regi år 2021–2023. Miljoner bruttodräktighetsdagar.

	2022	2023	2024	Förändring 2022–2023	Förändring 2023–2024
Svenskregistrerat tonnage	724	725	764	0 %	+5 %
+ utlandsregistrerat tonnage	2 767	2 159	2 159	-22 %	0 %
- uthyrt tonnage	398	347	512	-13 %	+48 %
= Disponerat tonnage	3 093	2 538	2 411	-18 %	-5 %
varav svenskt register	23 %	17 %	32 %		

Källa: Trafikanalys (2025). *Fartyg 2024*, tabell 15.
Not: Tabellen inkluderar fartyg som endast en del av året varit svenskregistrerade eller inhyrda.

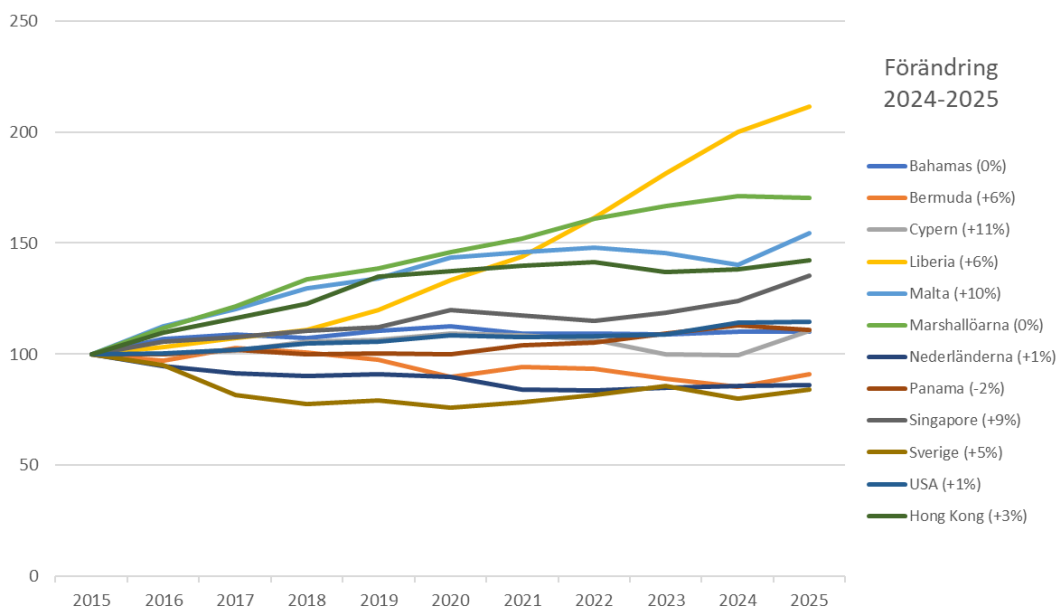
¹⁵⁾ Bruttodräktighetsdagar är antal dagar som fartyget använts under året multiplicerat med dess brutto.

2.2 Det svenska registrets utveckling i en internationell jämförelse

I fjolårets rapport beskrev vi även de nordiskt kontrollerade fartygsflottorna och deras fördelning på olika länders register under 2020-talets första år. Det konstaterades att de nordiskt kontrollerade fartygsflottorna, trots allt, i relativt hög grad var registrerade i de egna ländernas register. Det var sällan något annat register var vanligare än det egna landens register.

Om vi ser på de nordiska registren i sig kan vi konstatera att två länder har stora register: Danmark och Norge (inkl. deras internationella register), med ett samlat bruttotonnage på 23 respektive 20 miljoner. Registren i Sverige och Finland har ett totalt brutto som är ungefär en tiopotens lägre, 2,3 respektive 1,8 miljoner. Island har ett register av närmast obetydlig storlek (32 000 BT).¹⁷

I ett större internationellt perspektiv är utvecklingstendenserna än mer varierade. Detta illustreras i Figur 2.4 som innehåller de större ickenordiska registren, varav cirka hälften tillhör de tio största fartygsregistren i världen sett till bruttodräktighet.¹⁸



Figur 2.3. Indexerad utveckling för handelsflottan (≥100 bt) 2015–2025 i ett urval större register och Sveriges (bruttodräktighet), samt procentuell förändring 2024-2025. Avser början av respektive år.

Källa: UNCTADstat (2025). *Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annually.*

¹⁷ UNCTADstat (2025). *Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual.* Den officiella fartygsstatistiken från Trafikanalys avser slutet av respektive år och UNCTAD:s uppgifter för 2025 avser därmed ungefär samma tid som Trafikanalys uppgifter för 2024. Skillnader i definitioner och underliggande datakällor kan innebära att sifferuppgifterna skiljer sig något åt.

¹⁸ UNCTADstat (2025). *Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annually.*

Samtliga register i figuren har haft en bättre utveckling än det svenska under den tioårsperiod som visas i diagrammet. Det finns en samvariation mellan registerstorlek och utveckling under denna period, där alla de fem register i figuren som haft mer negativ utveckling också är mindre register. De två s.k. bekvämlighetsregistren, Liberia och Marshallöarna, har en i princip konstant och hög tillväxt under perioden.

2.3 Sammanfattningsvis

Den svenskkontrollerade flottan består både av svenskflaggade fartyg och av fartyg i utländska register. Under 2024 ökade de svenskregistrerade fartygen medan de utlandsregistrerade minskade, vilket gav en total nedgång på cirka en procent. Flottans totala lastkapacitet steg något samma år, främst på grund av ett ökat svenskregistrerat tonnage. Det totala disponerade tonnaget minskade dock, samtidigt som den svenskregistrerade andelen växte.

Sedan 2017 har det svenska registret legat på en stabil nivå efter att tidigare ha minskat påtagligt. Globalt växer flera större register betydligt, inte minst stora register som Liberia och Marshallöarna.

3 Sjöfartens arbetsmarknad och kompetensförsörjning

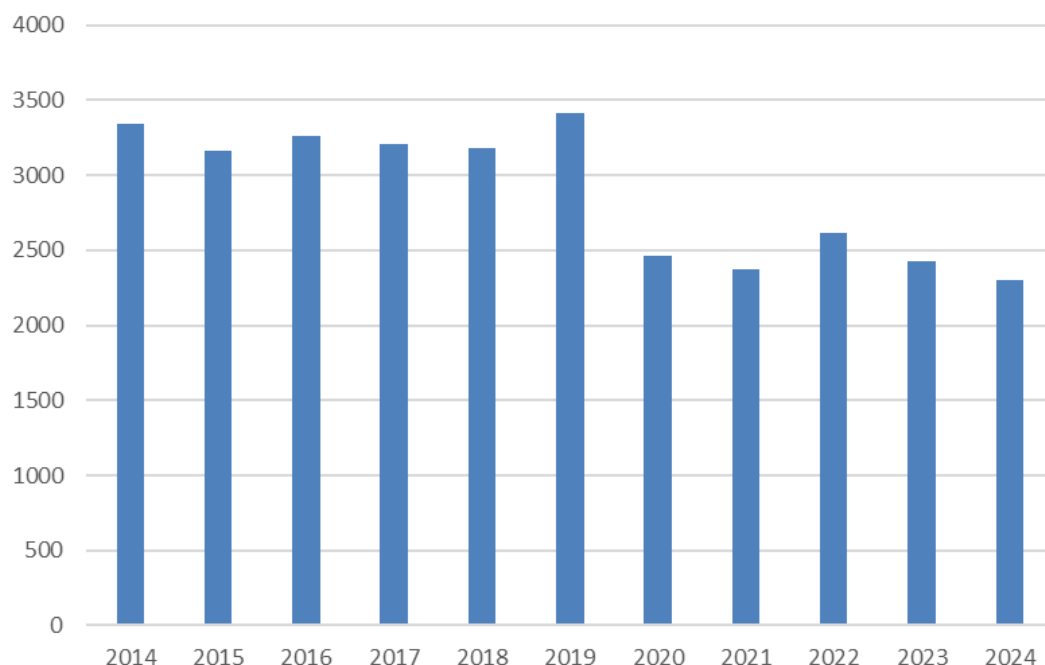
Utvecklingen inom svensk sjöfart ur ett sysselsättnings- och kompetensförsörjningsperspektiv är viktig för framtida konkurrenskraft. Kapitlet redogör för utvecklingen av antalet ombordanställda vid svenskregistrerade handelsfartyg och sökande till kvalificerade svenska sjöfartsutbildningar.

3.1 Antal ombordanställda

Nedgång för ombordanställda 2024

Efter en tydlig nedgång i antalet ombordanställda i den svenskregistrerade handelsflottan under pandemiåren vände kurvan uppåt år 2022. Därefter syns åter en viss nedgång. Nedgången var år 2024 jämfört med året innan 5 procent eller i genomsnitt 126 ombordanställda per dag.

Detta illustreras av Figur 3.1 som visar genomsnittligt antal ombordanställda per dag i svenskregistrerade handelsfartyg (civila fartyg för frakt- eller passagerartrafik). Nivån är fortfarande påtagligt lägre än innan pandemin.



Figur 3.1. Genomsnittligt antal ombordanställda per dag på svenskregistrerade handelsfartyg (≥100 bt), 2015–2024.

Källa: Trafikanalys (2025). *Fartyg 2024*, tabell 20.2.

Övrig ekonomipersonal/kökspersonal är den största yrkeskategorin ombord, följd av däckspersonal. Yrkeskategorierna befälhavare, styrmän, maskinbefäl och maskinpersonal räknade alla, var för sig, kring 200 ombordanställda per genomsnittlig dag under år 2024.

Nedgång för andel kvinnor bland ombordanställda

Räknat som genomsnittligt antal ombordanställda per dag har samtliga yrkeskategorier ombord en högre andel män än kvinnor. Kategorierna befälhavare, styrmän, maskinbefäl och maskinpersonal är särskilt mansdominerade, vilket framgår av Tabell 3.1. Andelen kvinnor är förhållandevis hög bland ekonomiföreståndare och ekonomipersonal/kökspersonal.

Tabell 3.1. Andel kvinnor 2024 samt förändring 2023–2024 av genomsnittligt antal kvinnliga ombordanställda per yrkeskategori och dag i svensk-registrerade handelsfartyg (≥100 bt).

	Andel kvinnor bland ombordanställda 2024	Förändring av antal ombordanställda, kvinnor 2023–2024
Befälhavare	4%	+2
Styrmän	9%	-3
Däckspersonal	16%	-7
Maskinbefäl	2%	+1
Maskinpersonal	3%	-2
Ekonomiföreståndare	42%	-2
Övrig ekonomipersonal/kökspersonal	46%	-16
Totalt	24%	-28

Källa: Trafikanalys (2025). Fartyg 2024, tabell 20.2.

Andelen kvinnor bland ombordanställda har minskat om än marginellt (från 25 till 24 procent). I absoluta tal motsvarar förändringen i genomsnitt en minskning med 28 kvinnliga ombordanställda per dag. Avseende kategorierna befälhavare och maskinbefäl märks små uppgångar av andel kvinnor, medan andelen minskar något för övriga kategorier.

3.2 Sökande till kvalificerade sjöfartsutbildningar

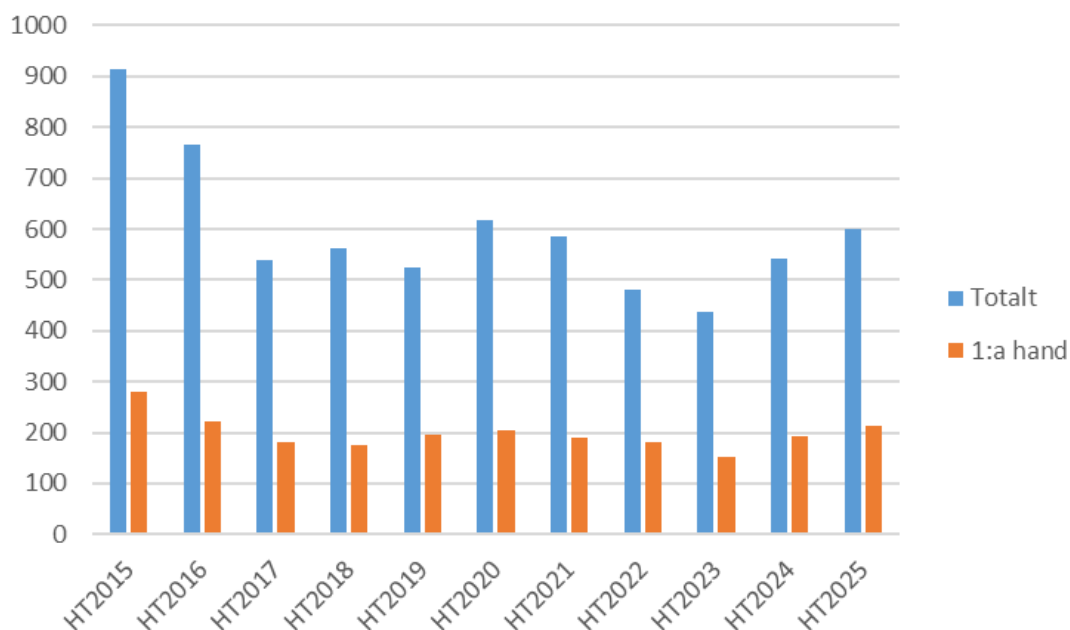
Kvalificerad sjöfartskompetens är av grundläggande betydelse för svensk sjöfarts konkurrenskraft. Det är också viktigt ur ett försörjningsberedskapsperspektiv. Tillgång till denna kompetens är en förutsättning för att vi långsiktigt ska ha rederiverksamhet i Sverige och därmed även för den svenskflaggade handelsflottan. I avsaknad av sådan kompetens skulle även andra relaterade verksamheter inom bland annat teknisk utveckling och försäkring söka sig utomlands. Sjötransporter till och från svenska hamnar skulle fortgå, men inte på svenska kölar, och transporternas kvalitet skulle under sådana omständigheter riskera att försämras.¹⁹

¹⁹ Eriksson (2020).

Sökande till sjöfartsutbildningarna är en indikator på framtidens tillgång på kvalificerat sjöfolk. I Sverige sker kvalificerad sjöfartsutbildning vid Chalmers tekniska högskola och vid Linnéuniversitetet.

Antal sökande till de kvalificerade sjöfartsutbildningarna ökar

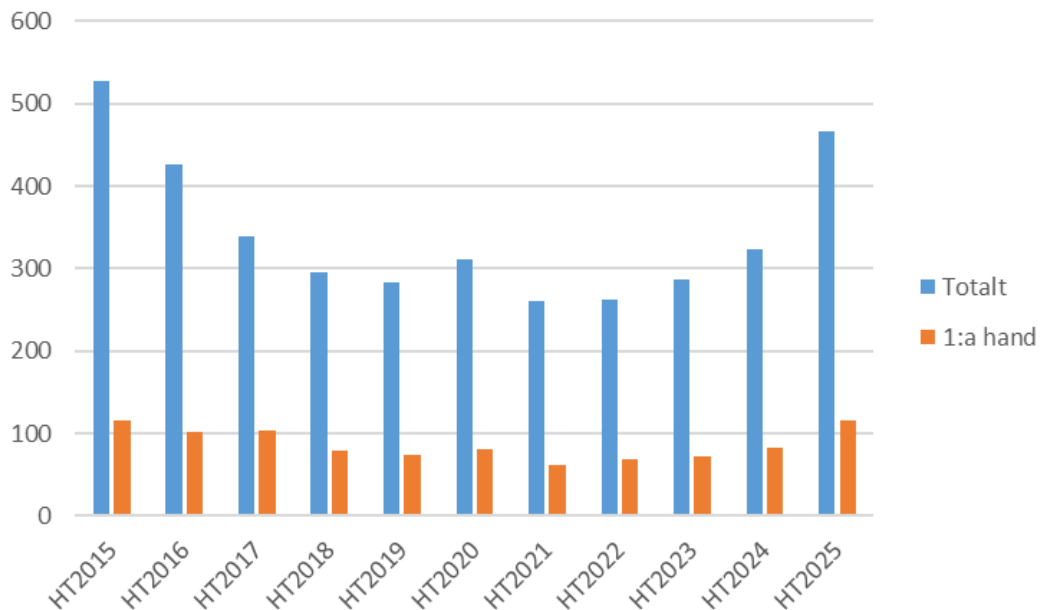
Figur 3.2 visar det totala antalet sökande till sjökaptensutbildningarna summerat för de båda lärosätena. Inför höstterminen 2025 ökade antal sökanden, både i termer av totalt antal sökanden och av förstahandssökanden, jämfört med året tidigare. Nivån är samtidigt cirka 30 procent lägre än 2015. Under perioden har det också skett en liten ökning av andelen kvinnor av de sökande, men höstterminen 2025 minskade andelen kvinnor av de sökanden något. År 2015 var andelen kvinnor som sökte 15 procent för att år 2025 vara 18 procent.



Figur 3.2. Sökande till Sjökapstensprogrammen vid Chalmers tekniska högskola och vid Linnéuniversitetet 2015–2025.

Källa: UHR (2025). Antagningsstatistik för sjökaptensprogrammen vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet.

Sjöingenjörsprogrammen försörjer Sverige med framtidens maskinbefäl och maskinister. Trendmässigt märks ungefär motsvarande utveckling för dessa utbildningar som för sjökaptensutbildningarna. Det var markant minskat söktryck fram till höstterminen 2017, varefter intresset för utbildningarna visserligen varierat mellan åren legat kvar ungefär på samma nivå, för att åter öka de senaste åren. Höstterminen 2025 ökade antal sökande både till Chalmers tekniska högskola och till Linnéuniversitetet.



Figur 3.3. Sökande till Sjöingenjörsprogrammen vid Chalmers och Linnéuniversitetet 2015–2025.

Källa: UHR (2025). Antagningsstatistik för sjöingenjörsprogrammen vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet.

Antalet kvinnor som söker till sjöingenjörsprogrammen har under den senaste 10-årsperioden varierat mellan 29 (2018) och 61 (2016) procent. Andelen sökanden som är kvinnor har legat på en andel mellan 10 och 16 procent.

3.3 Sammanfattningsvis

Efter en tydlig nedgång i antalet ombordanställda i den svenskregistrerade handelsflottan under pandemiåren vittnar statistiken om en svag återhämtning under 2022 för att 2023 och 2024 åter minska.

Antalet sökande till landets sjökaptensutbildningar vid Chalmers tekniska högskola och vid Linnéuniversitetet ökade för 2024 liksom för 2025 efter flera års nedgång. Till sjöingenjörsutbildningarna märks en ökning under de tre senaste åren. Höstterminen 2025 ökade antalet sökande till dessa både vid Chalmers tekniska högskola och vid Linnéuniversitetet.

4 Europeiska och internationella klimatregelverk

EU har beslutat om en klimatlag med klimatmål som innebär att EU:s utsläpp ska minska med minst 55 procent till 2030 och att EU ska bli klimatneutralt senast 2050. En överenskommelse mellan Europeiska rådet och EU-parlamentet innebär att klimatlagen nu uppdateras med ett klimatmål om 90 procents utsläppsreduktion till 2040.²⁰

Kommissionen presenterade 2021 ett paket med lagförslag, EU:s 55 procentpaket, för att nå de beslutade klimatmålen. Den beslutade lagstiftningen består av sammanlänkade styrmedel varav flera har direkt bäring på sjöfarten. I november 2025 lade EU-kommissionen fram en investeringsplan för hållbara transporter som rör investeringar bland annat i förnybara och koldioxidsnåla sjöfartsbränslen.

Parallellt med EU har IMO tagit fram ett förslag till ramverk för successiv omställning av internationella sjöfart till netto noll.

4.1 Sjöfarten i ett alltmer ambitiöst utsläppshandelssystem²¹

EU:s utsläppshandelssystem EU ETS 1 utvidgas gradvis till att omfatta utsläpp från sjötransporter med fartyg med ett brutto på minst 5 000. Under 2025 belastas fartygen med krav på köp av utsläppsrätter motsvarande 70 procent för verifierade utsläpp för att sedan gå upp till 100 procent. Från 2026 ska även sjöfartens utsläpp av metan och dikväveoxid omfattas av systemet.

De senare årens förändringar i utsläppshandelssystemet har gjort det mer ambitiöst. Antalet utsläppsrätter som ställs ut minskar i snabbare takt än tidigare. Dagens årliga nedskrivningstakt på 4,3 procent höjs från 2028 till 4,4 procent.

4.1.1 Ö-undantaget

Medlemsstater har möjlighet att fram till 2030 tillfälligt undanta inhemsk sjöfart till och från öar med färre än 200 000 invånare. Sverige har beslutat utnyttja den möjligheten avseende Gotlandstrafiken.

Finland har på motsvarande sätt utnyttjat undantaget för trafik mellan Åland och det finska fastlandet. Det gör att trafik mellan Stockholmsregionen och fasta Finland endast behöver överlämna utsläppsrätter för den del av resan som går från Sverige till åländsk hamn, medan delen mellan Åland och fasta Finland, ytterligare några år faller utanför utsläppshandeln. När Stena Line i oktober 2023 meddelade att de skulle upphöra med sin färjelinje mellan

²⁰ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2025-12-10). *EU:s klimatmål för 2040: rådet och parlamentet enas om utsläppsminskning på 90 procent*, www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2025/12/10/2040-climate-target-council-and-parliament-agree-on-a-90-emissions-reduction/.

²¹ EU dir 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen.

Nynäshamn och Hangö angav de, förutom bristande efterfrågan, också att nämnda undantag skulle medföra en kommersiellt snedvriden marknad, med fördel för den trafik som passerade Åland.²²

4.1.2 Konkurrens mellan fartygsstorlekar

En åtminstone teoretiskt möjlig konsekvens av regelverket är att storleksmässigt mindre fartyg kan brukas i högre grad, för att segla under gränsen för direktivets tillämpning, och att logistikflöden anpassas efter det. Det är en risk som också nämns i direktivtexten och föranleder krav på att EU-kommissionen, senast den 31 december 2026, ska analysera alternativet att även inkludera utsläpp från fartyg med lägre bruttodräktighet.

Risken för en sådan anpassning av verksamheten är enligt Trafikanalys bedömning begränsad. Det finns påtagliga stordriftsfördelar inom sjöfart som riskerar göra den typen av anpassningar kostsamma. Det förefaller också osannolikt att det skulle byggas nya fartyg (s.k. paragrafare) som optimeras för att klassas under storleksgränsen 5 000 brutto av detta skäl. Lagstiftarens fokus på frågan, liksom att det inte är uteslutet att det sker andra förändringar av regelverket, gör det osäkert hur länge en sådan anpassning skulle ha ett värde när ett beställt fartyg väl "går av stapeln". Så länge fartyg under 5 000 brutto inte regleras av EU:s lagstiftning står det också öppet för medlemsstater att införa nationella koldioxidstyrmedel för dem, något som också innebär en risk för den som överväger sådana strukturella anpassningar av logistikflöden.

4.1.3 Konkurrens mot andra trafikslag

Att sjöfarten inkluderas i utsläpps rättshandeln kommer i grunden att innebära att sjöfart i någon utsträckning blir dyrare. Totalt innebär utsläppshandelsystemet att kostnadsmassan kan komma att öka med miljardbelopp för sjöfart som angör svensk hamn. Om vi överslagsmässigt räknar med att koldioxidutsläppen från sjöfart på svenska hamnar (från närmaste avgångs- eller destinationshamn) uppgår till 5 miljoner ton²³ och priset på utsläppsrätter är 750 kronor per ton skulle det innebära 2,6 miljarder under 2025 och 3,7 miljarder fr.o.m. 2026. Verkligheten kommer förvisso att se annorlunda ut. Statistiken över sjöfartens utsläpp är bristfällig, framtida pris på utsläpp är inte känt, trafikens utveckling och vilka anpassningsåtgärder sjöfarten vidtar de närmaste åren återstår att se. Priserna på utsläppsrätter har under det senaste året varierat med mellan € 61 och € 84 per ton.²⁴

Kostnadsökningarna varierar med fartygens förutsättningar. Med dagens pris på drivmedel och utsläppsrätter kan det för ett fartyg där drivmedelskostnaden uppgår till 15 procent av den samlade kostnadsmassan motsvara en transportprishöjning på kring 4 procent när ETS fullt ut tillämpas för sjöfart (fr.o.m. 2026). Det är en betydande kostnadshöjning, men det är samtidigt en förändring som ligger inom de ramar som redare är vana att hantera exempelvis till följd av fluktuationer i bunkerpris.

Konkurrensytorna mellan vägtrafik och sjöfart med fartyg större än 5 000 brutto är små. Längre fram ska även vägtrafik omfattas av ett europeiskt utsläppshandelssystem – ETS2 –

²² Stena Line, 6-10-2023, *Stena Line discontinues route between Nynäshamn in Sweden and Hanko in Finland from 20 October*, https://stenaline.com/media/stories/stena-line-discontinues-route-between-nynashamn-in-sweden-and-hanko-in-finland/?utm_source=chatgpt.com

²³ Utsläppen från utrikes sjöfart var enligt den officiella statistiken 5,4 miljoner ton år 2023, jämfört med 7,0 miljoner ton året innan. Statistiken utgår från bunkrad volym i Sverige, vilket för internationell trafik inte nödvändigtvis motsvaras av förbrukning vid trafik på svenska hamnar.

²⁴ Trading Economics EU Carbon Permits (2025), <https://tradingeconomics.com/commodity/carbon>.

ett system separat från det sjöfarten är inkluderat i. Priset per utsläppsrätt behöver därför inte bli det samma för sjöfart som för vägtrafik.

Under 2025 har det beslutats att introduktionen av ETS2 skjuts upp till 2028.²⁵ Därtill har EU-kommissionen föreslagit att den marknadsstabilitetsreserv som hör till det systemet görs mer kraftfull för att försäkra en "smidig" introduktion av styrmedlet. Om priset för utsläppsrätter i detta system stiger över 45 euro kommer, enligt förslaget, fler utsläppsrätter ställas ut för att hålla priserna nere.²⁶ Dessa justeringar av ETS2 bedöms ha måttlig betydelse för vägtrafikens konkurrenskraft i förhållande till den sjöfart som omfattas av utsläppshandeln, det vill säga trafik med större fartyg. För inlandssjöfart, som i viss utsträckning konkurrerar med vägtrafik kan det däremot ha viss betydelse.

I princip kan också järnväg gynnas konkurrensmässigt av utsläppshandeln. Den är till stor del redan elektrifierad. Samtidigt brottas järnvägen med andra problem såsom brister i infrastrukturen och kapacitetsbegränsningar.

4.1.4 Konkurrens mellan fartyg

Ökade drivmedelsrelaterade kostnader gör att moderna, energieffektiva fartyg gynnas jämfört med tonnage med sämre prestanda. Fartyg som drivs med LNG drabbas också i mindre utsträckning av ökade kostnader för utsläppsrätter jämfört med fartyg som drivs med traditionell bunkerolja.

Fartyg med förutsättningar att använda icke-fossila drivmedel bör också komma att ha fördelar, samtidigt som de många gånger är svåra att värdera då tillgången på alternativ energi är oklar. Tekniskt näraliggande lösningar är i många fall biodiesel respektive biogas, samtidigt som framtiden får utvisa om de blir ekonomiskt konkurrenskraftiga i den nya världen med EU:s 55 procentpaket. Att söka använda landström²⁷ och laddström²⁸ i större utsträckning blir under alla omständigheter en viktig anpassning, samtidigt som förutsättningarna att dra nytta av den möjligheten varierar med utrustning i hamnen, liksom med utrustning ombord, liggtid i hamn och aktuellt elpris. EU-förordningen AFIR, som diskuteras nedan, lägger en bas för landström som måste tillhandahållas, men föreskriver inte vilket framtida utbud som kommer att finnas.

Fartyg som har möjlighet att anpassa rutt (för kortare distans eller för att beakta väderförutsättningar) och hastighet kan potentiellt påverkas i mindre utsträckning än annan trafik.

4.1.5 EU:s innovationsfond

EU:s innovationsfond, som finansieras med intäkter från utsläppshandelssystemet, stödjer investeringar för att fasa ut fossila bränslen även inom sjötransporter, inbegripet investeringar i energieffektivitet för fartyg, hamnar och närsjöfart, elektrifiering av sektorn samt hållbara alternativa bränslen såsom vätgas och ammoniak framställda ur förnybara energikällor. Även utsläppsfri framdrivningsteknik, såsom vindteknik och innovationer som minskar utsläppen från isklassade fartyg, bör kunna erhålla stöd från innovationsfonden. Mellan 2020 och 2025

²⁵ Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2025-12-10). EU:s klimatområde för 2040: rådet och parlamentet enas om utsläppsminskning på 90 procent, www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2025/12/10/2040-climate-target-council-and-parliament-agree-on-a-90-emissions-reduction/.

²⁶ EU, KOM 2025/0380, Förslag till Europaparlamentets och Rådets beslut om ändring av beslut (EU) 2015/1814 vad gäller reserven för marknadsstabilitet för byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer.

²⁷ El via anslutning vid kaj som används av fartyg när de ligger i hamn. På engelska används begreppet "Onshore Power Supply" (OPS).

²⁸ El via anslutning vid kaj som används för att ladda batterier ombord på fartyg och som används till sjöss.

har fonden bidragit med 293 miljoner euro för finansiering av projekt kopplade till hållbara sjöfartsbränslen.²⁹

4.2 FuelEU Maritime – för koldioxidsnåla bränslen inom sjöfarten³⁰

FuelEU Maritime trädde i kraft 1 januari 2025 och syftar till att öka andelen drivmedel med låga fossila koldioxidutsläpp inom sjöfarten. Lagstiftningen gäller även i detta fall fartyg med ett brutto över 5 000 och avser fartygs förbrukning till sjöss så väl som i hamn i EU. Det omfattar även förbrukning under halva resan till eller från hamn utanför EU.

Styrmedlet ger incitament att öka **andelen** förnybara drivmedel inom sjöfarten. Däremot ger det ingen direkt styrning för anpassningar genom lägre hastighet (slow steaming) eller exempelvis val av kortare rutter. En utgångspunkt för regelverket är det referensvärde för fossila koldioxidutsläpp per använd energienhet (91,16 g CO₂-ekvivalenter per MJ) som räknats fram på MRV-data³¹ för år 2020. Fr.o.m. 2025 ska alla fartyg i princip ha en koldioxidintensitet som ligger minst två procent under det referensvärdet. År 2030 höjs ambitionsnivån till minus sex procent. Efter successiva skärpningar gäller så småningom minus 80 procent fr.o.m. år 2050.³² EI som leds över kaj definieras enligt regelverket som emissionsfri.

Detta innebär att fartyg som redan använder alternativa drivmedel och/eller har god emissionsprestanda, åtminstone till en början, inte behöver göra ytterligare anpassningar till följd av styrmedlet. Tvärtom kan deras redare dra nytta av lagstiftningens möjlighet att "poola" sådana fartyg med andra med sämre emissionsprestanda – inom eget rederi eller med fartyg med annan ägare. På så sätt kan "överensstämmelseöverskott" säljas till fartyg där anpassningar är dyra och bidra till att finansiera tekniska lösningar med små fossila koldioxidutsläpp.

4.2.1 Konsekvenser för fartygsflottan

För många fartyg och redare kommer de anpassningar som görs till följd av EU ETS att räcka för att kraven i FuelEU Maritime ska uppfyllas, åtminstone fram till 1 januari 2040 när kraven höjs mer påtagligt (-31 procent). Till grund för en sådan bedömning ligger att klimatpolitiken gjort alternativa drivmedel, inklusive LNG, mer lönsamma och även motiverat introduktion av landström.

Fartyg som använder mer koldioxidsnål energi (exv. LNG) gynnas före sådana som använder fossil olja. Samtidigt missgynnas fartyg med sämre emissionsprestanda och de kan komma att lämna europeiska vatten eller skrotas tidigare än annars vore fallet. I någon mån kan också fartyg med sämre emissionsprestanda, under 5 000 brutto, gynnas på bekostnad av större fartyg.

²⁹ EU, KOM (2025) 664 slutlig, Meddelande från Kommissionen till Europaparlamentet, Rådet, den ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén om En investeringsplan för hållbara transporter, Brussels, 5.11.2025, s. 9.

³⁰ EU Förordning 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.

³¹ EU Förordning 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter.

³² Artikel 4: -14,5 % från 1 januari 2035, -31 % från 1 januari 2040, -62 % från 1 januari 2045.

4.2.2 Landström blir mer attraktivt

I princip bör lagstiftningen också kunna påverka konkurrenskraften mellan hamnar. Trafiken till och från skilda hamnar avgörs naturligtvis främst av de behov som finns i hamnens omland och hamnens eventuella funktion som nav och omlastning fartyg emellan. Samtidigt är det uppenbart att hamnar med god tillgång till landström kan erbjuda sina kunder ett mervärde. Regelverket gör land- och laddanslutning för el i hamn mer attraktivt. I princip kan alla fartyg väntas efterfråga och utnyttja sådana möjligheter i den utsträckning som land- och ombordutrustning tillåter. Fartyg som kan säkerställa en större del av energiförbrukningen genom el över kaj gynnas framför dem som inte har den möjligheten.

God effekt på anslutningen är värdefullt eftersom det ger bättre möjlighet att ladda fartygsbatterier under kortare hamnanlöp. Vår bedömning är att regelverket inte kommer att göra svenska hamnar, som är mer perifera i ett europeiskt perspektiv, jämförelsevis mindre konkurrenskraftiga, åtminstone inte på kort eller på medellång sikt. Det faktum att resor från hamn utanför EU bara inkluderas till hälften är till periferins fördel.

4.2.3 Alternativa drivmedel gynnas – på sikt kan det bli dyrt

I en analys som publicerats av DNV dras slutsatsen att FuelEU Maritime, tack vare möjligheten att sälja överprestationer, kan ge ett lyft för mer ambitiösa anpassningar såsom e-metanoldrift. Det gäller enligt analysen framför allt under en övergångsperiod (2025 till 2029) när reduktionskraven fortfarande är måttliga så att de ger redare som väljer ambitiösa anpassningar betydande överprestationer som kan säljas i en pool.³³

4.2.4 Den stora utmaningen kan skönjas vid horisonten

På längre sikt, framför allt från 2040 och framåt, är det möjligt att förordningen påtagligt kommer att öka kostnaderna för sjöfarten. Då ska de fossila koldioxidutsläppen per använd energienhet ligga på minst 31 procent under referensvärdet, vilket kan komma att kosta. Idag är det svårt att se billiga åtgärder för att åstadkomma det inom sjöfarten, samtidigt som FuelEU Maritime ställer specifika krav på anpassningar i den egna sektorn. Det går inte på längre sikt att fullt ut dra nytta av lägre anpassningskostnader i andra sektorer genom att köpa utsläppsrätter. Teknikutvecklingen under den kommande 15-årsperioden gör naturligtvis att de ekonomiska förutsättningarna då bör vara annorlunda. Inte minst i detta mer långsiktiga perspektiv framstår åtgärder för ökad samverkan i arbetet med produktion och distribution av fossilfria drivmedel för bl.a. sjöfarten, som aviseras i regeringens klimathandlingsplan som angelägna.³⁴ Även den *Investeringsplan för hållbara transporter* som EU-kommissionen lade fram i november 2025 (se nedan) är viktig ur detta perspektiv.

4.3 Infrastruktur för alternativa drivmedel – AFIR

EU-förordningen AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) avser utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel. Beträffande hamnar berörs trafik tillhörande tre fartygssegment: färjor, kryssningsfartyg och containerfartyg. Regelverket gäller vidare endast

³³ DNV (2024).

³⁴ Regeringen (2024), Skrivelse 2023/24:59, s. 179 ff.

trafik med fartyg med ett brutto över 5 000 och innebär att mål, nationella handlingsplaner och rapporteringsmekanismer måste tas fram avseende berörda hamnar.

Nämnda begränsningar i förordningens tillämpning innebär att den idag inte har bäring på svenska inlandshamnar. Ingen hamn i Vänern påverkas då de fartyg som trafikerar dem faller under gränsen för lagens tillämpning (5 000 brutto). Trafik till Mälarderhamnar med fartyg som berörs av regelverket är idag så begränsad att också den faller utanför EU-förordningens kriterium för trafikens omfattning.

De hamnar som har tillräcklig trafik för att omfattas av målen ska från och med den sista december 2029 ha kapacitet att tillhandahålla landström till minst 90 procent av anlöpen med container-, RoPax- respektive passagerarfartyg över 5 000 brutto. AFIR kräver högspänningsanslutning (6,6 eller 11 kV) vilket ger tillräcklig energi för landström även för stora fartyg, men som laddström är effekten begränsad.

Sverige ges, liksom övriga medlemsstater, också i uppgift att säkerställa att ett "lämpligt antal" tankningspunkter för flytande metan anläggs i kusthamnar i TEN-T:s stomnät. Medlemsstaterna ges själva förtroende att avgöra vad som är lämpligt.

Kraven berör ett dussintal av våra större färjehamnar.³⁵ Genomgående omfattas också färjetrafikens utländska destinationshamnar av förordningen. De tre svenska hamnar som sannolikt också berörs av kraven avseende kryssningsfartyg³⁶ tillhör alla gruppen berörda färjehamnar. Baserat på historiska uppgifter berörs även fem containerhamnar.³⁷ För Göteborgs del är trafiken för samtliga tre fartygssegment så stor att hamnen ska vara utrustad för att kunna tillhandahålla landströmsförsörjning för minst 90 procent av anlöpen inom respektive segment.

Regelverket ställer krav på medlemsstaterna och inte direkt på hamnarna. Staterna bestämmer själva hur de ska säkerställa att förändringarna kommer till stånd. I januari 2025 presenterade Sverige ett utkast till handlingsprogram i enlighet med AFIR.³⁸ Energimyndigheten har regeringens uppdrag att löpande ta fram underlag för och bistå i arbetet med det svenska handlingsprogrammet.³⁹ Inom ramen för uppdraget redovisade Energimyndigheten i oktober 2025 ett underlag till handlingsprogram avseende sjöfart och hamnar.⁴⁰

4.3.1 Konsekvenser för hamnar

Det går inte att räkna med att de förändringar som AFIR föreskriver spontant kommer ske till följd av affärsmässiga beslut av hamnarna. Vissa hamnar, med begränsad trafik, kanske inte kommer att ha råd att själva bära de kostnader anpassningarna vore förknippade med. Någon form av statligt stöd kan krävas.

Generellt kan konstateras att marknadsnyttan av el över kaj blir större till följd av utsläpps-handel och FuelEU Maritime. De kommersiella förutsättningarna för landström blir därigenom bättre.

³⁵ Baserat på senare års hamnstatistik kan regelverket förväntas gälla följande färjehamnar: Göteborg, Halmstad, Helsingborg, Kapellskär, Karlshamn, Oskarshamn, Stockholm, Nynäshamn, Trelleborg, Umeå, Visby och Ystad. Därtill kommer eventuella hamnar som inte separat redovisas i statistiken. Grisslehamn och Malmö torde vara exempel på en sådana hamnar.

³⁶ Stockholm, Göteborg och Trelleborg.

³⁷ Gävle, Göteborg, Halmstad, Helsingborg och Norrköping. Norvik har hittills inte haft tillräcklig trafik, men ligger nära gränsen och har ambitionen att attrahera ökad trafik.

³⁸ Regeringen (2025-01-16).

³⁹ Regeringen (2024-05-02).

⁴⁰ Energimyndigheten (2025).

I den utsträckning hamnar tvingas göra investeringar i anläggningar för landström som likafullt inte går att räkna hem kommersiellt innebär det i någon utsträckning en belastning för hamnen och normalt även för den trafik som angör hamnen. Det kan också i någon mån påverka sjöfartens konkurrenssituation negativt. Om nya landanslutningar kommer till stånd med hjälp av statliga stöd, som inte bekostas av sjöfarten blir det rimligen en fördel för hamnen och för fartyg som angör hamnen.

I vilken utsträckning förordningen påverkar sjöfartens konkurrenskraft beror med andra ord på hur Sverige och andra medlemsstater som trafiken berör väljer att implementera regelverket. Det gäller också frågan om det möjligen kan bli någon förskjutning i konkurrenskraft mellan de hamnar som omfattas av regelverket i förhållande till dem som faller utanför.

4.4 Ansvarsfördelningsförordningen

Till skillnad från vägtrafik omfattas inte internationell sjötrafik av nationella mål inom ansvarsfördelningsförordningen, vilket annars hade inneburit ytterligare en osäkerhet för trafikens kostnader kopplade till klimatlagstiftningen. En indirekt påverkan kan i princip ske om målen inom ansvarsfördelningsdirektivet innebär att vägtrafikens efterfrågan på biodrivmedel i Sverige ökar och driver upp priset och begränsar tillgången för sjöfarten.

En principiellt väsentlig, men i praktiken marginell effekt för svensk sjöfart, kan bli att Sverige väljer att bruka upp till 2 procent färre utsläppsrätter inom ETS 1 för att täcka upp för måluppfyllelse inom ansvarsfördelningsförordningen. Det kan på marginalen öka kostnaden för utsläppsrätter, men eftersom det handlar om en liten andel av "svenska" utsläppsrätter på en stor europeisk marknad blir den effekten knappast mätbar.

Ansvarsfördelningsförordningen gäller fram till 2030. Under 2025 har det skett en diskussion om hur EU:s politik ska utformas därefter, inklusive det övergripande utsläppsreduktionsmålet och ansvarsfördelningen mellan medlemsländerna (det som idag regleras i ESR).

4.5 Investeringsplan för hållbara transporter⁴¹

EU-kommissionen konstaterar i den investeringsplan för hållbara transporter som lades fram i november 2025 att det krävs betydande investeringar i förnybara och koldioxidsnåla sjöfartsbränslen till 2035 för att främja implementeringen av beslutade styrmedel. Den allra största delen av dessa investeringar behöver enligt Kommissionen finansieras av den privata sektorn, men det bedöms samtidigt behövas stöd både på EU-nivå och på nationell nivå. Planen redovisar ambitionen att mobilisera EU-medel särskilt från InvestEU, ovan nämnda innovationsfond, samt Horisont Europa. Projekt ska genomföras i samarbete med medlemsstaterna och göra det möjligt att även aktivera marknadsstöd från Europeiska investeringsbanksgruppen och andra finansinstitut.

⁴¹ EU-kommissionen, KOM (2025) 664, Meddelande från Kommissionen till Europaparlamentet, Rådet, den ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén om En investeringsplan för hållbara transporter, s. 8.

4.6 IMO:s nettonollramverk

FN-organet IMO (International Maritime Organization) har under flera år tagit steg för att minska sjöfartens växthusgasutsläpp. År 2023 antogs en skärpt klimatstrategi med målet att nå nettonollutsläpp ungefär år 2050, samt mellanliggande delmål för år 2030 och 2040. För att förverkliga det utvecklades det s.k. nettonollramverket. Avsikten var att det skulle beslutas vid ett särskilt IMO-möte i oktober 2025 och vara i kraft från år 2028. Vid mötet fattades i stället beslut att bordlägga ärendet till oktober 2026. Om förslaget kommer att antas är en öppen fråga.

Nettonollramverket är ett paket med tekniska och ekonomiska åtgärder med målet att internationell sjöfart stadigt minskar sina utsläpp och nå nettonoll till 2050. Regelverket avses gälla handelsfartyg med ett brutto över 5 000 i internationell trafik. På sikt ska det prövas om även fartyg med brutto ner till 400 bör omfattas.

Regelverket består av samverkande delar, dels bränslestandard baserad på växthusgasintensitet, dels ekonomiska incitament kopplat till detsamma. Till detta kommer en fond som bidrar till att finansiera omställning.

Bränslestandarderna relaterar till växthusgasutsläpp per energienhet, under bränslets livscykel. De årliga intensitetsgränserna ska skärpas stegvis i en takt som läggs fast med god framförhållning. Reduktionstakten är initialt likvärdig med EU:s FuelEU Maritime men föreslås på sikt (2031) bli högre än vad som idag gäller för FuelEU Maritime. Regelverket konstruerar två banor, ett "basmålvärde" och ett "målvärde för direktöverensstämmelse".

Fartyg som inte når ner till basmålvärdet föreslås få betala en avgift på 380 USD per ton koldioxidekvivalent⁴² ("köpa korrigerande enheter"). Fartyg som klarar basnivån men inte målvärdet för direkt överensstämmelse får en väsentligt lägre avgift: 100 USD per ton koldioxidekvivalenter. Så som styrmedlet är konstruerat ger det nämnda fartyg också incitament att minska energianvändningen. Fartyg som ligger lägre än målvärdet för direktöverensstämmelse betalar inte alls någon avgift utan genererar tvärtom överprestationer som kan sparas (i upp till 2 år) eller överföras till andra fartyg.

Intäkterna samlas i en fond, kallad IMO Net-Zero Fund. Fondens medel är avsedda att användas för att belöna ägare till fartyg som ligger nära klimatneutralitet. De avses också kunna användas för att finansiera innovation, bränsleinfrastruktur och teknologiöverföring, liksom till att stödja kapacitetsuppbyggnad i utvecklingsländer. Denna fond kan potentiellt få ett större värde för EU-sjöfart än för annan sjöfart. De anpassningar som finansieras med hjälp av fonden hjälper inte bara till att svara upp mot kraven i IMO:s regelverk, utan kan också minska behovet för rederier att köpa utsläppsrätter och bidra till uppfyllelse av de krav som ställs av FuelEU Maritime.

4.7 Avslutande reflexion

Frågan om hur europeiska och internationella regelverk kommer att påverka sektorn kan inte entydigt besvaras. Om IMO:s nettonollramverk kommer att antas är fortfarande en öppen fråga. Analysen är också i övrigt komplicerad då många förhållanden berörs. Utfallet beror också på hur framtiden utvecklar sig i andra avseenden. Det handlar bl.a. om teknisk

⁴² Beräknat på utsläppen av koldioxid, metan och dikväveoxid.

utveckling, tillgång till och priser på alternativa drivmedel, prisutvecklingen för utsläppsrätter och hur Sverige och andra medlemsstater väljer att implementera AFIR.

Så länge anpassningskostnaderna är lägre inom andra sektorer än inom sjöfart finns en sannolikhet att de fysiska åtgärderna inom sjöfarten, på kort och medellång sikt, blir relativt begränsade. Ett uttryck för ett sådant kostnadsförhållande är i så fall att det är billigare för redare att köpa utsläppsrätter än att investera i fartygsteknik och köpa alternativa drivmedel. I så fall kan sjöfarten hamna i en svårare sits på längre sikt. Som det idag ser ut kan det befaras ske kring 2040, när FuelEU Maritime skarpt tvingar fram anpassningar i sektorn, samtidigt som begränsad tidigare efterfrågan på sådana lösningar kan ha hållit tillbaka utvecklingen.

Kanske kan IMO:s arbete inom området bidra till en global efterfrågan på klimatanpassade lösningar som blir strategiskt viktiga också för europeisk sjöfart ur detta perspektiv. Det är viktigt för oss att i vår framtida analys av sjöfartens konkurrenskraft följa denna utveckling.

5 Svensk sjöfarts konkurrensvillkor

Regeringen har tydliggjort sin ambition att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft. Beredskapsmotiven för detta har lyfts fram tydligare än de gjort sedan 1970-talet. I perspektiv av regeringens ambitioner inom området är det också en framgång att Sverige valdes in i rådet till FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) för mandatperioden 2026 till 2027.⁴³ Det ger Sverige fortsatta möjligheter att från den positionen påverka den globala sjöfartens utveckling och säkerställa att också svenska perspektiv beaktas.

På det nationella planet har en rad åtgärder vidtagits. Detta avsnitt beskriver utvecklingen av den svenska sjöfartens konkurrensvillkor inom områden som Trafikanalys tidigare har identifierat som viktiga.⁴⁴ Fokus är på den svenske registrerade sjöfartens villkor, men avsnittet tar även upp aspekter som gäller mer generella förutsättningar och förhållanden för sjöfarten som näring, till exempel forskning och utveckling.

5.1 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. Även andra myndigheter, bland annat Skatteverket och Trafikverket (Delegationen för sjöfartsstöd), är involverade i processen.

En återkommande ambition har varit att förbättra för sjöfarten i syfte att utjämna den svensk-flaggade fartygsflottans konkurrensvillkor gentemot omvärlden. Förenklingar för sjöfarten vad gäller myndighetskontakter och fartygsregistrering har sedan länge varit ett uttryck för den ambitionen.

Inflaggning och kontrollverksamhet

Processen kring inflaggning, tillstånd och certifiering kräver ett stort antal kontakter med flera olika myndigheter. Transportstyrelsen har sedan tidigare etablerat en inflaggningslots för att förenkla myndighetskontakter. "Lotsen" hjälper 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.

Vidare vilar valet om att "flagga svenskt" i stor utsträckning på vilken ekonomi redaren har att räkna med för det inflaggade fartyget, vilket i stor utsträckning beror på bland annat

⁴³ Regeringen (28-11-2025), *Sverige invalt i internationella sjöfartsorganisationens råd*, Pressmeddelande.

⁴⁴ Copenhagen Economics (2012). *Svensk sjöfarts konkurrenssituation*, underlagsrapport till Trafikanalys, www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2011-2015/2012/svensk-sjofarts-konkurrenssituation.pdf

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.

I syfte att öka tillgängligheten till kontrollverksamhet har Transportstyrelsen delegerat uppgiften att utföra kontroller och inspektioner av fartyg till för närvarande fem privata klassificeringssällskap.⁴⁵ Tillgång till globalt placerade klassificeringssällskap är också ett sätt att hålla de administrativa kostnaderna för redare nere.

Åtgärder för att öka de inre vattenvägarnas attraktionskraft

EU-kommissionen har beslutat om att införa nya inre vattenvägar i Sverige, i enlighet med tidigare anmälan från Transportstyrelsen. De svenska områdena för inlandssjöfart omfattar, förutom Väner- och Mälardalen och Göta älv, även vissa kustområden samt Göta kanal. Fler inre vattenvägar kan stärka sjöfartens konkurrenskraft, men ökar inte det svenska registrets attraktivitet.

5.2 Finansierings-, skatte- och investeringsvillkor

Regler till grund för finansiering av inköp och belåning samt andra åtgärder såsom olika former av finansiellt stöd för investeringar och drift är sådant som stater tillgripes för att förbättra sina registers och sina redares konkurrenskraft. Med utgångspunkt i statsstödsreglerna har EU utformat ett särskilt regelverk som ger utökad 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 inflaggningsgraden.⁴⁶

Tonnageskatten utvecklas

Under 2016 infördes ett tonnageskattningsystem i Sverige som är ett frivilligt, alternativt beskattningssystem för rederier, i syfte att öka andelen svenskregistrerade fartyg i den svenska handelsflottan. Tonnageskattningsgraden 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.

Efter en trög start har intresset för att delta i tonnageskattesystemet ökat. Den 7 november 2025 fanns det totalt 33 godkända företag (rederier) i tonnageskattesystemet,⁴⁷ vilket är två fler jämfört med vid vår redovisning i fjol. Antalet rederier i systemet överträffar därmed med god marginal tonnageskatteutredningens beräkning att 23 företag på sikt skulle träda in i systemet.⁴⁸

⁴⁵ Transportstyrelsen (2025). *Erkända organisationer*.

⁴⁶ Europeiska unionens officiella tidning (14.8.2024) *Riktlinjer för statligt stöd till landtransporter och multimodala transporter*.

⁴⁷ E-post (2025). *Tonnageskattesystemet 2025-09-29*, Utr. 2025/60.

⁴⁸ SOU 2015:4. *Ett svenskt tonnageskattesystem*, s. 476.

Som ett led i strävan att förbättra svensk sjöfarts konkurrenskraft, attraktivitet och stärka Sveriges beredskap tillsatte regeringen i juni 2023 en utredning som bl.a. syftade till att utveckla systemet för tonnageskatt.⁴⁹ Utredningen redovisade sitt arbete i december 2023 och föreslog då ett antal förändringar av tonnageskatten.⁵⁰

I budgetpropositionen för år 2026 redovisades avsikten att genomföra förbättringar av systemet för att möjliggöra för fler företag och fartyg att kunna omfattas av tonnagesbeskattning i stället för konventionell beskattning.⁵¹ I november 2025 meddelade regeringen att man lämnat över en lagrådsremiss i ärendet. Där föreslås att systemet utvidgas till att även omfatta vissa verksamheter inom specialsjöfart och att skapa bättre möjligheter för tonnagesbeskattade verksamheter att hyra ut kvalificerade fartyg utan besättning. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 20 juli 2026 och tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2026.⁵²

Avskaffad stämpelskatt

Regeringen föreslog i budgetpropositionen för år 2025 att den s.k. stämpelskatten skulle avskaffas, vilket också har skett.⁵³ Den svenska stämpelskatten har tidigare inneburit merkostnader för rederier och skapat tröskeffekter som nu är eliminerade.

Svenskt bareboat-register införs

Bareboat-charter (ibland benämnt skeppslega) innebär att ett fartyg hyrs ut i huvudsak utan besättning och att den som hyr skeppet av ägaren också övertar ansvaret för den nautiska driften och redaransvaret. Det finns flera skäl till att en redare föredrar att hyra framför att köpa ett fartyg. Det kan handla om att redaren tillfälligt behöver förstärka kapaciteten, men det kan också vara fördelaktigt genom att redaren inte behöver binda upp kapital. Även för finansiärer av fartyg kan det finnas fördelar med bareboat-charter då ägandet av fartyget ger möjlighet att tillgodogöra sig de skattemässiga värdeavskrivningarna. Ett annat skäl kan vara att finansiären av kreditsäkerhetsskäl vill behålla kontrollen över var fartyget registreras.

Regeringen framhöll i budgetpropositionen för år 2025 att man avsåg göra det enklare för svenska rederier att hyra in och hyra ut fartyg utan personal. Därför avsattes medel för att en skeppslegodel skulle kunna införas i Transportstyrelsens fartygsregister.⁵⁴ Regeringen överlämnade i april 2025 en lagrådsremiss med förslag till nytt regelverk om inhyrning av utländska och uthyrning av svenska skepp.⁵⁵ I maj lades en proposition i ärendet på riksdagens bord.⁵⁶ Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 2026.

Sjöfartsavgifter

Sjöfartsverket finansieras huvudsakligen genom offentligrättsliga avgifter i form av farleds- och lotsavgifter. Verket har en ansträngd ekonomi, dels till följd av att den avgiftsbelagda trafiken minskat, dels till följd av kostnadsökningar. Det ekonomiska läget har under 2025 föranlett påtagliga höjningar av sjöfartsavgifterna. Farledsavgifterna höjdes i januari med 5,75 procent.

⁴⁹ Regeringen (2023-06-27). *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.*

⁵⁰ Regeringskansliet, *Vågade skatter – Navigering i sjöfartens förutsättningar*, LI2024/00068.

⁵¹ Prop. 2025/26:1, Utgiftsområde 22, s. 43.

⁵² Regeringen (20-11-2025), Lagrådsremiss, *Förbättrade regler för svensk tonnagesbeskattning.*

⁵³ Prop. 2024/25:107, Slopad stämpelskatt vid inteckning i skepp.

⁵⁴ Prop. 2024/25:1 Utgiftsområde 22, s. 41 och s. 72 ff.

⁵⁵ Regeringen (2025-04-10), *Lagrådsremiss – Förenklad in- och uthyrning av skepp.*

⁵⁶ Regeringens proposition, Prop. 2024/25:178, *Förenklad in- och uthyrning av skepp.*

Samtidigt höjdes lotsavgiftens startavgift med 25 procent och beställningsavgiften för lotsbeställningar som sker mindre än fem timmar före planerad start för lotsningen. I juli höjdes lotsavgiften med 10 procent.⁵⁷

I syfte att stärka Sjöfartsverkets ekonomi och förbättra förutsättningarna för sjöfarten höjdes anslagsnivån långsiktigt i samband med hanteringen av budgetpropositionen för 2026 med sammanlagt 182,5 miljoner kronor per år.^{58,59} Detta till trots kommer sjöfartsavgifterna att behöva höjas ytterligare från den 1 januari 2026. Farledsavgifterna kommer att höjas med 3,65 procent medan lotsavgifterna höjs med totalt 10 procent.

5.3 Bemanning och bemanningsstöd

Tillgång till sjöfartskompetens och konkurrenskraftiga bemanningskostnader är också avgörande för den svenska sjöfartens utveckling.

Antalet fartyg med sjöfartsstöd ligger på en stabil nivå

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

- 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 ska ställas till förfogande ombord på fartyget enligt Transportstyrelsens föreskrifter eller beslut i enskilt fall.
- Det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och för dess drift.⁶⁰

Stöd utgår med belopp motsvarande sjömännens skatt på sjöinkomst samt kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. I samband med att tonnagebeskattningssystemet 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.⁶¹

Under den senaste 10-årsperioden har antalet fartyg som det har beviljats sjöfartsstöd för legat mellan 89 och 112 stycken. Trenden är att nivån är oförändrad över åren, med små variationer från ett år till ett annat. År 2024 var antalet fartyg 103, något högre än året innan. Det utbetalade stödet 2024 var det högsta sedan pandemin och uppgick till 1,42 miljarder kronor.⁶²

Trafikanalys utvärderar i enlighet med myndighetens instruktion effekterna av stödet till svensk sjöfart vartannat år. En redovisning publicerades i december 2025. Den visar att stödet är fortsatt viktigt för att skapa förutsättningar för lönsamhet inom svensk sjöfart. Utan sjöfartsstödet blir många av de finansiella nyckeltalen negativa. Analysen illustrerar också att

⁵⁷ Sjöfartsverket (2025-05-05), Avgiftsförändringar 2025.

⁵⁸ Regeringen, Prop. 2025/26:1 Utgiftsområde 22, s. 43.

⁵⁹ Sjöfartsverket (13-11-2025), *Kundbrev – Beslut om förändringar i Sjöfartsverkets föreskrifter*.

⁶⁰ SFS nr: 2001:770, *Förordning (2001:770) om sjöfartsstöd*.

⁶¹ Regeringen (2022). *Budgetpropositionen för 2023*, Regeringens proposition 2022/23:1, s. 96.

⁶² Delegationen för sjöfartsstöd (2025) Statistik om sjöfartsstöd.

Sveriges internationella rederinäring agerar på en arena med stora inslag av regelverkskonkurrens nationer och världsdelar emellan.⁶³

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 sjöpersonal för t.ex. lotsningsverksamhet, kustbevakning och totalförsvar. Att göra det lättare för rederier att rekrytera personal är också en prioriterad fråga för regeringen.

Regeringen beslutade i mars 2024 om en förordningsändring som gav fler möjlighet att få behörigheten fartygsbefäl klass VII. Behörigheten ger möjlighet att tjänstgöra på mindre fartyg i inre fart.⁶⁴ I november 2025 har det aviserats att regeringen ska fatta beslut om ett utbildningspaket för sjöpersonal. Det omfattar ändringar i den lagstiftning som reglerar sjömäns utbildning och behörighet för att tjänstgöra i skilda befattningar på olika typer av fartyg. Ett syfte med förändringarna är att de svenska reglerna om utbildning och certifiering av sjömän ska stämma bättre överens med internationella krav.⁶⁵

5.4 Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart

I mars 2024 beslutade regeringen att förlänga uppdraget till Trafikverket om en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart i de delar som fokuserar på sjöfartens omställning till fossilfrihet samt ökad överflyttning till sjöfart.⁶⁶

Samordnaren gavs tre specifika uppdrag:

- att fortsätta dialog med branschens aktörer och ta fram en handlingsplan för arbetet med gröna korridorer,
- att ta fram en myndighetsgemensam portal för hur nya sjöfartslinjer för närsjöfart och inrikes sjöfart kan startas, samt
- att etablera en samverkansplattform med relevanta offentliga aktörer för att utveckla former för innovationsupphandling för att påskynda sjöfartens omställning till fossilfrihet och elektrifiering.

I samordnarens årliga rapport 2025⁶⁷ framhölls att inrikes sjötrafik brottats med utmaningar kopplat till offentliga sjöfartsavgifter och tillgång till lots, särskilt för Väner och Mälaren. Sedan rapporten publicerades har lotsavgiften höjts ytterligare. Samordnarens huvudbudskap är att det krävs en kombination av styrmedel för att etablera gröna sjöfartskorridorer och påskynda sjöfartens omställning.

⁶³ Trafikanalys (2025), *Sjöfartsstödet effekter 2023 och 2024*, Rapport 2025:8.

⁶⁴ SFS, *Förordning om ändring i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal*.

⁶⁵ Regeringen (19-11-2025), *Regeringen förenklar och underlättar nyrekrytering för sjöfarten*, Pressmeddelande.

⁶⁶ Regeringen (2024-03-14), *Ändring av uppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*.

⁶⁷ Trafikverket (2025-03-27), Årlig redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart.

I redovisningen diskuterades behov av att anpassa skilda innovations- och utvecklingsstöd till sjöfarten, bl.a. aktualiseras ett "Hamn- och sjöfartskliv". Samordnaren föreslog vidare en analys av hur sjöfartssavgifterna kan utformas för att öka godstransporterna på de inre vattenvägarna och stödja användandet av sjöfarten i stort.

I en handlingsplan för gröna sjöfartskorridorer har samordnaren föreslagit 32 insatser.⁶⁸ I mars 2025 var sex av dem genomförda.

5.4.1 Informationsportal för sjöfartslinjer

I januari 2025 redovisades deluppdraget till samordnaren om en myndighetsgemensam portal för nya sjöfartslinjer m.m. Där föreslås att en ny webbplats med egen webbadress etableras från vilken det länkas till relevant information som redan idag finns tillgänglig på olika myndigheters och organisationers webbplatser. Syftet är att tillgängliggöra och öka användandet och nyttorna av den information som portalen länkar till. Den ska därför inte bara rikta sig till rederier utan även till andra aktörer i sjötransportkedjan såsom hamnar, transportköpare och myndigheter. Utredningen konstaterar att det krävs en webborganisation för uppgiften och Sjöfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen pekas ut som närmast berörda av frågan. För att en sådan portal ska etableras krävs enligt förslaget ett uppdrag till någon av dessa myndigheter, liksom att särskilda medel sätts av för ändamålet.⁶⁹

Mot bakgrund av samordnarens redovisning gav regeringen, i maj 2025, Trafikverket i uppdrag att utveckla och förvalta en informationsportal för sjöfartslinjer.⁷⁰ I den utredning som föregick regeringens beslut föreslogs att portalen skulle förberedas för att kunna vidareutvecklas och breddas i framtiden, förutsatt att den efterfrågades. Utredningen bedömde att AI-baserade tjänster i det läget inte kunde ersätta en portal.

5.5 Omställning till fossilfrihet

Under 2025 har regeringen initierat uppdrag i syfte att ta fram underlag för ytterligare åtgärder som främjar bl.a. sjöfartens omställning till fossilfrihet. För båda dessa uppdrag skapar EU-lagstiftningen och internationella regler en ram för arbetet.

5.5.1 Stöd till sjöfartssektorns aktörer

Energimyndigheten har givits i uppdrag att i samarbete med Trafikanalys analysera behovet av stöd för att främja sjöfartens (och luftfartens) omställning till fossilfrihet och föreslå hur sådana stöd kan utformas. I uppdraget framhålls effektivitet som en utgångspunkt. Utformning av stöd för att främja användning av fossilfria energibärare, inklusive konvertering av fartyg till alternativa drivlinor ska omfattas. Uppdraget ska redovisas senast den 1 februari 2026.⁷¹

5.5.2 Tillgång till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel

Regeringen har uppdragit åt en utredare att analysera och föreslå hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfart (och luftfart) kan främjas. Det handlar både

⁶⁸ Trafikverket (2024-06-27).

⁶⁹ Trafikverket (2025-01-10), En informationsportal för ökad sjöfart – Ett deluppdrag inom regeringsuppdraget Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, publikationsnummer 2024:189.

⁷⁰ Regeringen (2025-05-28), *Handlingsplan för gröna sjöfartskorridorer*.

⁷¹ Regeringen (2025-01-16), *Uppdrag till Statens energimyndighet att analysera och föreslå hur stöd för att främja sjöfartens och luftfartens omställning till fossilfrihet kan utformas*.

om produktion i Sverige och om import. En del i arbetet är att identifiera hinder för utvecklingen och föreslå hur sådana elimineras. Samverkan lyfts fram som en nyckel till framgång. Utredningen ska presentera en handlingsplan för arbetet med att främja tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel. Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2026.⁷²

5.6 Forskning och utveckling

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

Nedan återges några sådana forsknings- och utvecklingsinitiativ där det offentliga helt eller delvis deltar i finansiering eller på andra sätt stödjer forskningen.

Trafikverkets forskningsportfölj på sjöfartsområdet

Trafikverket har i uppdrag att finansiera forsknings- och utvecklingsprojekt inom sjöfartsområdet.

Inom ramen för den s.k. Sjöfartsportföljen driver och finansierar verket forskning och innovation tillsammans med akademi och näringsliv. Satsningarna ska bidra till forskning, innovation och demonstration av hög kvalitet med samhällsnytta. Insatserna ska bidra till stärkt konkurrenskraft, ett mer hållbart sjötransportsystem och bidra till långsiktig kompetensförsörjning för branschen.⁷³

Myndighetens regleringsbrev berör området specifikt. Det fastslås att för 2025 får sammanlagt högst 100 miljoner kr användas inom området.⁷⁴ Trafikverket anger samtidigt att det finns omkring 90 miljoner att fördela inom sjöfartsportföljen för ett år.⁷⁵

Vinnovafinansierad sjöfartsforskning

Under 2024 utlyste Vinnova medel för området "Hållbar hamn – systemdemonstratorer". Tre projekt fick finansiering och har inletts. De handlar om landström via hamnmikronät med solcellskraftverk (Stockholms hamnar, Kapellskär), förbättrad digital spårbarhet i logistikflöden i hamn, med fokus på hållbarhet (Göteborgs hamn), och att ta fram en modell för beräkning av koldioxidutsläpp med utgångspunkt från delade data (Kvarkenhamnar).⁷⁶ Vinnova har inte gjort några nya utlysningar med direkt sjöfartsanknytning under 2025.

⁷² Regeringen (20-05-2025), *Uppdrag att främja tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfart och luftfart*.

⁷³ <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/forskning-och-innovation/aktuell-forskning/forskning-och-innovation-inom-sjofart/>

⁷⁴ Regeringen (2025-09-25). *Regleringsbrev för budgetåret 2025 avseende Trafikverket*, s. 11.

⁷⁵ Trafikverket (odaterad), Q&A – Sjöfartsportföljen, https://media.licdn.com/dms/document/media/v2/D4D1FAQGatIaz8rLyJg/feedshare-document-pdf-analyzed/B4DZsMBS.GJ8AY-0/1765433226692?e=1766620800&v=beta&t=DNyTD4_23JK-VjAciDGWf7F5HTe0DdcWqtTrBSIHSY

⁷⁶ www.vinnova.se/e/systemdemonstratorer-mobilitet-nya-projekt/hallbar-hamn-systemdemonstrator-/

6 Diskussion

Flera av de utvecklingskurvor för sjötransporter och svensk sjöfart som beskrivits i den här rapporten ligger kvar på en lägre "post-pandemisk nivå" likt fjolåret. Det är viktigt att inte dra för stora växlar på det som sker nu eller i nära dåtid, men det kan ändå ligga nära till hands att ställa sig frågan om vi nu har hittat en ny stabilitet vad avser sjötrafik och sjötransporter – och det på en lägre nivå än tidigare. Vissa förhållanden kan tala för att sjöfarten befinner sig i en brytningstid, där den nya världen efter pandemin och en ny säkerhetspolitisk situation ännu inte hunnit ta sin form. Och till det kommer implementeringen av europeisk klimatpolitik som främst genom utsläppshandelsystemets pågående upptrappning bidrar med sin dynamik. Vilka tekniska lösningar blir vinnare i denna värld?

Svensk beredskap – flotta, flagg och sjöfartskompetens

I fjolårets redovisning gjorde vi en tillbakablick på diskussionen om sjöfartens betydelse ur ett beredskapsperspektiv. Vi kunde konstatera att den retorik som föregick införandet av den s.k. flagglagen⁷⁷ 1977 var väsensskild från den som beskrevs i betänkandet *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar* år 2010. I det förra fallet var beredskapshänsyn så viktigt att det stiftades en lag som krävde tillståndsprövning för utflaggning av fartyg, medan det i det senare fallet konstaterades att beredskapsaspekter inte var ett bärande skäl att bibehålla en svensk handelsflotta.

Vi kan nu konstatera att "pendeln tydligt slagit tillbaka". Svensk flagg värderas åter: svensk flagg i aktern gör att fartyget seglar under svensk lag och kan disponeras av Sverige i kris och krig på ett sätt som vi inte kan räkna med för andra fartyg. Kanske är det som allra mest utmärker det sjöfartspolitiska året 2025 att beredskapsfrågorna åter givits en så tydlig plats i diskussionen om sjöfart liksom i praktisk sjöfartspolitik? Under året har vi sett sjöfartspolitiska satsningar med mycket tydligt och uttalat beredskapsfokus. Det gäller t.ex. frågan om en reservhamn till Visby hamn⁷⁸ och regeringens åtgärder för att upprätthålla tåg färjetrafik mellan Sverige och Tyskland.⁷⁹ Därtill har flera insatser motiverats bl.a. med beredskapspolitiska förtecken. På ett mer generellt plan kan vi fråga oss om vi står bättre rustade inför kris och krig nu än när vi författade vår fjolårsrapport på samma tema?

Vi har här kunnat konstatera att den svenskflaggade flottan under 2024 växt något både mätt som antal fartyg och som lastkapacitet. Även användningen av den svenskflaggade flottan har vuxit i motsvarande grad. Utvecklingen var i dessa avseenden bättre än året innan. Även om det är för tidigt att tala om en positiv trend, har utvecklingen gått i rätt riktning.

I våra årliga rapporter om sjöfartens konkurrenskraft har vi i princip haft lika stort fokus på alla svenskkontrollerade fartyg, oavsett om de burit svensk eller utländsk flagg. Det har varit naturligt i en transportpolitisk kontext där svenska redares fartyg bedömts göra samma transportpolitiska nytta oavsett flagg. Numer finns det kanske skäl att skifta fokus mer mot den svenska flaggen.

⁷⁷ SFS, Lag (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg.

⁷⁸ Prop. 2025/26:1 Utgiftsområde 22, s. 23.

⁷⁹ Regeringen (2025-12-11), Regeringsbeslut II:4, *Ändring av regleringsbrev för budgetåret 2025 avseende Trafikverket*.

Tillgång till svenska sjömän är också en vital del av beredskapen. Även i det perspektivet är den svenskflaggade flottan viktig, eftersom en stor majoritet av de ombordanställda på dessa fartyg är svenska medborgare. Av befälhavarna var år 2024 hela 97 procent svenskar medan andelen för övriga personalkategorier ligger kring 80 procent.

Trots att flottan växte något minskade dock sysselsättningen på svenska handelsfartyg år 2024 jämfört med året innan. För befälhavare var förändringen måttlig, medan sysselsättningen för styrmän och maskinbefäl sjönk mer. En nedgång märks för alla andra yrkeskategorier. En genomsnittlig dag 2024 hade vi cirka 220 nautiker (befälhavare och styrmän) ombord på svenska fartyg, vilket också var en nedgång jämfört med året innan.⁸⁰

Utvecklingen för framtiden ser bra ut om vi tittar på söktrycket till sjöfartshögskolorna. Till höstterminen 2024 hade sjöfartshögskolorna sammantaget fler sökanden än året innan. Intresset steg ytterligare 2025. Det gällde sjökaptens- såväl som sjöingenjörsprogrammen. För sjöingenjörsprogrammen får vi gå tio år tillbaka i tiden för att hitta lika många sökande, medan vi på motsvarande sätt hade lika många sökande till sjökaptensprogrammen för fem år sedan. Den utveckling vi ser är inget som kommit av sig själv. Skolornas arbete med att marknadsföra sina utbildningar har varit av stor betydelse. Kopplat till det är också arbetet för att utveckla utbildningarna och trygga finansieringen av verksamheten. Ett väsentligt bidrag i den senare delen är att sjöfartsutbildningarna sedan några år tillbaka ges tillgång till särskilda medel till universitet och högskolor för att finansiera utrustning som främjar utbildningarna.⁸¹

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att den utveckling vi noterat i statistiken för år 2024 och den utveckling vi i flera avseenden noterat under 2025 i huvudsak går i rätt riktning sett ur ett beredskapsperspektiv.

Den utlandsflaggade delen av den svenskkontrollerade flottan minskade

Däremot minskade den utlandsflaggade delen av den svenskkontrollerade flottan under 2024. Det innebar att vi, ökat svenskflaggat tonnage till trots, såg en marginell nedgång för den svenskkontrollerade flottan som helhet. Förändringen följer det sedvanliga mönstret: kontinuitet och långsiktighet speglas av det svenskflaggade tonnaget, som inte alls förändras lika mycket som det inhyrda.

Vad händer med transportvolymerna?

År 2024 återhämtade sig godsvolymerna till och från svenska hamnar räknat i ton något, efter att ha sjunkit 2023, men de är fortfarande kvar på en historiskt sett låg nivå.

Generellt har petroleumprodukter minskat över åren, men är i princip oförändrade 2024 jämfört med 2023. Malm och trävaror är också stora varuslag, som bägge ökade något. Det gällde också den stora andel, knappt 30 procent av volymen, som utgör en oidentifierad varugrupp. Det handlar om gods som transporteras på lastfordon och i containrar och som varugrupp inte redovisas för.

Liksom i fjol kan vi konstatera att den utveckling vi ser avviker från det gängse mönstret då godsmängderna över kaj, på total nivå, varit mer stabila. Det finns fortsatt anledning att följa utvecklingen och begrunda i vilken riktning framtiden tar oss. Osäkerheter inom detta område bidrar också till ovisshet för sjöfartens framtida utveckling.

⁸⁰ Trafikanalys 2025, *Fartyg 2024*, Tabell 20.2.

⁸¹ Regeringen, Prop. 2025/26:1 Utgiftsområde 16, s. 213.

Antalet passagerare med fartyg har nu under tre år (2022 till 2024) legat på oförändrad nivå. Nivån är dock betydligt lägre än den prepandemiska. Sannolikt är den försiktiga utvecklingen inom passagerarsjöfarten kopplad till ett minskat utbud inom färjetrafiken. Utbudet inom färjetrafik har över tid blivit mer beroende av fraktmarknaden. Filmeter på bildäck är alltmer huvudprodukten, medan passagerarkapacitet är mer av en biprodukt.⁸² Om än en viktig sådan.

Mot den bakgrunden finns det också en logik i att nedgången i antal anlöp med färjor som skedde under 2023 kunde kopplas till en påtaglig nedgång på marknaden för transport av lastbilar, släp och påhängsvagnar. Nedgången på fraktmarknaden leder till färre anlöp och ett minskat antal passagerare är något som följer i dess kölvatten. Under 2024 låg nivån avseende transport av lastbilar, släp och påhängsvagnar kvar på samma lägre nivå som året innan.⁸³

Blir sjötransporter dyrare?

Sjöfartsnäringen, liksom andra transportnäringsar, arbetar löpande med att effektivisera verksamheten. Sjöfarten drar nytta av de stordriftsfördelar som större fartyg och effektivare hamnar ger, man energieffektiviserar, optimerar bemanning och utvecklar logistikflöden tillsammans med hamnar och kunder. Mot den bakgrunden finns det en långsiktig, bakomliggande trend som verkar för lägre kostnader och lägre priser för varuägare och resenärer. När EU:s klimatregelverk successivt implementeras tillkommer nya kostnader, i huvudsak kopplade till fartygs framdrift. Det handlar om kostnader för utsläpp eller kostnader för anpassningar såsom att använda dyrare fartyg, i vissa fall kopplat också till mer kostsamma alternativa energiformer.

Samtidigt som bl.a. kostnaderna för utsläppsrätter sannolikt ökar, kommer sjöfart på svenska hamnar det kommande året (2026) också mötas av högre sjöfartsavgifter än tidigare. Det är kopplat till att Sjöfartsverkets höjda anslag inte fullt ut balanserar förlorade intäkter orsakade av minskad trafik. Eftersom verkets kostnader, åtminstone på kort- och medellång sikt, i betydande omfattning är fasta och avgifterna är kopplade till anlöp, mängd gods och passagerare, bidrar en nedgång i sjöfarten till ett tryck uppåt för sjöfartsavgifterna.

I föl konstaterade vi att det vore att ta i att prata om risk för en ond spiral, men klart är att sjöfartsmarknadens utveckling är viktig också för Sjöfartsverkets finansiering. Marknadens utveckling under 2024 blev närmast en belastning för Sjöfartsverkets ekonomi – och ännu har det inte vänt. Vi vill i det här sammanhanget påminna om en av de slutsatser vi dragit vid tidigare analys av storskalig elektrifiering av transportsektorn; att elektrifieringen av vägtransporterna innebär att det kommer att krävas mindre volymer flytande drivmedel, vilket påverkar efterfrågan av sjöfart och därmed också Sjöfartsverkets ekonomi.⁸⁴

De kostnader som tillkommer genom klimatpolitik och sjöfartsavgifter är inte nödvändigtvis väldigt stora i förhållande till rederiers samlade kostnadsbild, men samtidigt alls inte obetydliga. Det är kostnader som på kort sikt knappast kan balanseras med effektiviseringar, utan åtminstone till del måste föras vidare på kund. För vissa verksamheter blir det säkert svårare än för andra.

Generellt är sjöfartsgods inte särskilt priskänsligt, åtminstone inte internationellt gods som går på våra kusthamnar. I stor utsträckning saknas alternativ för dessa transporter. Järnvägen har

⁸² Marine Benchmark (2023).

⁸³ Trafikanalys 2025, *Sjötrafik 2024*, Tabell 6.

⁸⁴ Trafikanalys (2024) *Storskalig elektrifiering av transportsektorn – ett kunskapsunderlag*, s. 47.

sina problem och begränsningar, inte minst med kapacitet, och lastbilstrafik ligger i ett vitalt avseende i den andra änden av marknaden – lastbilstrafiken är långt från sjöfartens stordriftsfördelar. Kanske kommer den nya prisbilden påskynda strukturella förändringar inom sjöfarten snarare än förändring av transportvolymen? Det kan handla om andra fartyg, förändrade anlöpsfrekvenser och justerade linjenät.

Har svensk sjöfart konkurrenskraftiga villkor?

Trafikanalys har tidigare framhållit att det råder en skarp internationell regelverkskonkurrens, där många länder vill se sina register växa.

Sverige har sedan länge haft ambitionen att skapa förutsättningar för en stor och livskraftig flotta, helst under svensk flagg. Åtgärder har vidtagits under åren. Sjöfartsstöd och tonnageskattning har varit de mest betydelsefulla åtgärderna. Under 2025 har sjöfartens villkor stått i tydligt politiskt fokus i Sverige, vilket också resulterat i åtgärder såsom slopad stämpelskatt och reviderat regelverk för sjöfartsstöd.

Insatser till trots har det svenska registret över åren haft en negativ utveckling. Kanske kan vi under de närmast kommande åren se en vändning? Under 2025 har det givits stor uppmärksamhet att Stena Bulk arbetat med en inflaggning av upp till fem stora tankfartyg (Suezmax).⁸⁵ Under alla omständigheter kommer det att vara angeläget med fortsatta åtgärder för att främja svensk sjöfart och det svenska sjöfartsregistret. Det råder ingen tvekan om att Sverige under överskådlig tid kommer vara beroende av sjöfart. Med beaktande av världsläget värderas svenskflaggade fartyg högre idag än de gjorts under den senaste trettioårsperioden.

⁸⁵ Stena Bulk (14-7-2025) *Stena Bulk prepares to reflag first Suezmax under Swedish flag*, Pressmeddelande.

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](#).

Delegationen för sjöfartsstöd (2025). *Statistik om sjöfartsstöd*.
<https://bransch.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/sjofartsstod1/sjofartsstod/statistik-om-sjofartsstod/>

DNV (2024). Modelling the policy impacts on emissions strategies, fuels and future costs, www.dnv.com/expert-story/maritime-impact/modelling-the-policy-impacts-on-emissions-strategies-fuels-and-future-costs/?utm_campaign=MA_24Q4_GLOB_ART_Ind_563_MF_Pooling_and_scenario_evaluation&utm_medium=email&utm_source=Eloqua

Energimyndigheten (2024). Underlag till utkast till handlingsprogram enligt artikel 14 i AFIR, Dnr 2024-208753.

Energimyndigheten (2025). *Underlag till utkast till handlingsprogram enligt artikel 14 i AFIR – sjöfart och hamn – Delrapportering inom regeringsuppdraget att bistå med underlag och bedömningar så att Sverige kan uppfylla de skyldigheter som följer av EU-förordning 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel*, Dnr 2025-10-08.

Eriksson Gunnar (2020). *Framtidens behov av kvalificerad sjöfartskompetens*, Chalmers tekniska högskola, Linnéuniversitetet.

EU, *Direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen*.

EU, *Förordning 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG*.

EU, *Förordning 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG*.

EU, Europeiska unionens officiella tidning (14.8.2024). *Riktlinjer för statligt stöd till landtransporter och multimodala transporter*, C/2024/5046.

EU-kommissionen (2025). *Förslag till Europaparlamentets och Rådets beslut om ändring av beslut (EU) 2015/1814 vad gäller reserven för marknadsstabilitet för byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer*, KOM (2025) 380.

EU-kommissionen (2025). *Meddelande från Kommissionen till Europaparlamentet, Rådet, den ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén om En investeringsplan för hållbara transporter*. KOM (2025) 664.

Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2025-12-10). *EU:s klimatmål för 2040: rådet och parlamentet enas om utsläppsminskning på 90 procent*,
www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2025/12/10/2040-climate-target-council-and-parliament-agree-on-a-90-emissions-reduction/

IMO (2023-07-07). *IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships*, Bilaga 15 Resolution MEPC.377(80).

Marine Benchmark (2023). *Svensk färjetrafik mot framtiden*, Trafikanalys dnr. utr. 2022/67.

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

Regeringens proposition (2023). *Budgetpropositionen för 2024*, Prop. 2023/24:1.

Regeringens proposition (2024). *Budgetpropositionen för 2025*, Prop. 2024/25:1.

Regeringens proposition (2025). *Slopad stämpelskatt vid inteckning i skepp*, Prop. 2024/25:107.

Regeringens proposition (2025). Prop. 2024/25:178, *Förenklad in- och uthyrning av skepp*.

Regeringens proposition (2025). Budgetproposition för 2026, Prop. 2025/26:1.

Regeringen (27-06-2023). *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*.

Regeringens (2024). Skrivelse 2023/24:59, *Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll*.

Regeringen (2024-03-14). *Ändring av uppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*, LI 2024/00655.

Regeringen (2024-05-02). *Uppdrag att bistå med underlag och bedömningar så att Sverige kan uppfylla de skyldigheter som följer av EU-förordning 2023/1804*, LI2024/01014.

Regeringen (2024-10-01). *EU-kommissionen godkänner investeringsstöd för överflyttning av gods till järnväg och sjöfart*, Pressmeddelande.

Regeringen (2025-01-16). *Uppdrag till Statens energimyndighet att analysera och föreslå hur stöd för att främja sjöfartens och luftfartens omställning till fossilfrihet kan utformas*, KN2025/00082.

Regeringen (2025-04-10). Lagrådsremiss – *Förenklad in- och uthyrning av skepp*.

Regeringskansliet (2024). *Vågade skatter – Navigering i sjöfartens förutsättningar*, LI2024/00068.

Regeringen (2025-01-16). *Sveriges utkast till handlingsprogram i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (eu) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (AFIR)*. LI2024/02133.

Regeringen (28-05-2025). *Uppdrag till Trafikverket att utveckla och förvalta en informationsportal för sjöfartslinjer*, LI2025/01096

Regeringen (20-05-2025). *Uppdrag att främja tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfart och luftfart*, LI2025/01033.

Regeringen (29-09-2025). *Regleringsbrev för budgetåret 2025 avseende Trafikverket*.

Regeringen (19-11-2025). Regeringen förenklar och underlättar nyrekrytering för sjöfarten, Pressmeddelande.

Regeringen (20-11-2025). Lagrådsremiss, *Förbättrade regler för svensk tonnagebeskattning*.

Regeringen (28-11-2025). *Sverige invalt i internationella sjöfartsorganisationens råd*, Pressmeddelande.

Regeringen (11-12-2025). Regeringsbeslut II:4, *Ändring av regleringsbrev för budgetåret 2025 avseende Trafikverket*.

SFS, *Förordning (2001:770) om sjöfartsstöd*.

SFS, *Lag (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg*.

SFS, *Förordning om ändring i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal*, utfärdad den 13 juni 2024.

Sjöfartsverket (2024-10-28). *Beslut om förändringar i Sjöfartsverkets föreskrifter*.

Sjöfartsverket (2025-05-05). *Avgiftsförändringar 2025*.

Sjöfartsverket (13-11-2025). *Kundbrev – Beslut om förändringar i Sjöfartsverkets föreskrifter*.

SOU 2010:73. *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar*. Betänkande av utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar.

SOU 2015:4. Utredningen om tonnageskatt. *Ett svenskt tonnageskattesystem*.

Stena Bulk (14-07-2025). Stena Bulk prepares to reflag first Suezmax under Swedish flag, Pressmeddelande. www.stenabulk.com/news/stena-bulk-prepares-reflag-first-suezmax-under-swedish-flag

Stena Line (6-10-2023). *Stena Line discontinues route between Nynäshamn in Sweden and Hanko in Finland from 20 October*, https://stenaline.com/media/stories/stena-line-discontinues-route-between-nynashamn-in-sweden-and-hanko-in-finland/?utm_source=chatgpt.com

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

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

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

Trafikanalys (2024). *Storskalig elektrifiering av transportsektorn – ett kunskapsunderlag*. Rapport 2024:9.

Trafikanalys (2024). *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2024*, Rapport 2024:11.

Trafikanalys (2025). *Sjöfartsstödet effekter 2023 och 2024*, Rapport 2025:8.

Trafikverket (2023). *Forsknings- och innovationsplan 2024–2029*, 2024:001. [Trafikverkets forsknings- och innovationsplan för åren 2024 - 2029](#)

Trafikverket (2024-06-27). *Handlingsplan för gröna sjöfartskorridorer*, TRV 2018/93261.

Trafikverket (2025-03-27). *Årlig redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*, TRV 2018/93261.

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

Transportstyrelsen (2025). *Erkända organisationer*. www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Tillsyn/erkanda-organisationer

Statistikkällor

Trading Economics EU Carbon Permits (2025),
<https://tradingeconomics.com/commodity/carbon>

Trafikanalys (2016–2025). *Fartyg* (trafa.se)

Trafikanalys (2016–2025). *Sjötrafik*, [Sjötrafik \(trafa.se\)](https://trafa.se)

Trafikanalys (2025). Statistikblad Sjötrafik 2024:
www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/sjotrafik/2024/sjotrafik-2023.pdf

UHR (2025). Antagningsstatistik för sjökaptensprogrammen vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet. www.uhr.se/studier-och-antagning/antagningsstatistik

UHR (2025). Antagningsstatistik för sjöingenjörsprogrammen vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet. www.uhr.se/studier-och-antagning/antagningsstatistik

UNCTADstat (2025). 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/en/Trade-and-commerce/Transport/Shipping/Tables/Tables-view-merchant-fleet-by-country-of-beneficial-ownership-annual)

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

Trafikanalys
Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

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

