

**Fartyg 2025
- svenska och
utländska fartyg
i svensk regi** **Kvalitets-
deklaration**

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54

118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2026-05-06

KVALITETSDEKLARATION

Fartyg 2025 – svenska och utländska fartyg i svensk regi

Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

Statistikområde

Sjöfart

Produktkod

TK0808

Referenstid

2025

Innehåll

Statistikens kvalitet	7
1 Relevans	7
1.1 Ändamål och informationsbehov	7
1.1.1 Statistikens ändamål.....	7
1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov	7
1.2 Statistikens innehåll	8
1.2.1 Objekt och population	8
1.2.2 Variabler	10
1.2.3 Statistiska mått.....	10
1.2.4 Redovisningsgrupper	11
1.2.5 Referenstider.....	12
2 Tillförlitlighet	13
2.1 Tillförlitlighet totalt	13
2.2 Osäkerhetskällor	13
2.2.1 Urval.....	13
2.2.2 Ramtäckning	13
2.2.3 Mätning	14
2.2.4 Bortfall	15
2.2.5 Bearbetning.....	15
2.2.6 Modellantaganden	15
2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig.....	15
3 Aktualitet och punktlighet	17
3.1 Framställningstid	17
3.2 Frekvens	17
3.3 Punktlighet	17
4 Tillgänglighet och tydlighet.....	19
4.1 Tillgång till statistiken	19
4.2 Möjlighet till ytterligare statistik.....	19
4.3 Presentation	19
4.4 Dokumentation	19
5 Jämförbarhet och sam användbarhet	21
5.1 Jämförbarhet över tid	21
5.2 Jämförbarhet mellan grupper	21

5.3	Sam användbarhet i övrigt	22
5.4	Numerisk överensstämmelse	22
	Allmänna uppgifter.....	23
A	Klassificeringen Sveriges officiella statistik	23
B	Sekretess och personuppgiftsbehandling	23
C	Bevarande och gallring	23
D	Uppgiftsskyldighet	24
E	EU-reglering och internationell rapportering	24
F	Historik	24
G	Kontaktuppgifter	24

Statistikens kvalitet

1 Relevans

1.1 Ändamål och informationsbehov

1.1.1 Statistikens ändamål

Statistikens ändamål är att årligen beskriva flottan av svenskregistrerade handels- och specialfartyg utifrån antal, typ av fartyg, kapacitet och ålder samt användningen av både svensk- och utlandsregistrerade handelsfartyg i svensk regi. Statistiken beskriver även sammansättningen av personalstyrkan ombord de svenskregistrerade handelsfartygen.

1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov

Statistikens användare finns främst bland aktörer med intresse för sjöfartens transporter, såsom Sjöfartsverket, Trafikverket, Trafikanalys och Regeringskansliet. Rederierna, och deras branschorganisation Svensk Sjöfart, använder också statistiken.

Trafikanalys har kontakter med användarna av statistiken via flera kanaler och tar emot önskemål från användarna där de kommer till uttryck. Ett sätt för myndigheten att formalisera användarkontakterna är genom användarråd. Trafikanalys bedriver ett användarråd för transportstatistik. Till användarråden kommer viktiga externa användare av statistiken. Användarråden träffas minst en gång per år.

Syftet med användarråden är att diskutera användarnas behov av relevant officiell statistik. Behov kan vara både nuvarande och sådana som kan förutses för framtiden. Diskussioner i råden förs med hänsyn till de kvalitetskriterier som reglerar den officiella statistiken. Kvalitetsaspekter som vi framför allt behöver hjälp utifrån med är statistikens relevans och tillgänglighet. Användarråden är rådgivande för Trafikanalys.

Publicering av statistiken om *Sjöfart* brukar uppmärksammas av Sjöfartstidningen och annan media, som då förmedlar information om hur storleken på flottan förändras. Även vid universitet och högskolor används statistiken, särskilt där sjöfartsforskning bedrivs, exempelvis Lighthouse¹ och Linnéuniversitetet². Många användare gör också jämförelser med den globala sjöfarten. Resultaten används också av Nationalräkenskaperna vid SCB, för beräkning av fast realkapital och nationalförmögenheten. Frågan om handelsflottans storlek och den så kallade utregistreringen är i politiskt fokus och statistik om den svenska handelsflottans storlek är därför efterfrågad. När tonnageskatten infördes (år 2017) blev det intressant att följa hur det påverkar den svenskregistrerade fartygsflottans utveckling.

Trafikanalys arbetar för att statistiken ska vara relevant för användarna, samtidigt som uppgiftslämnarbördan och kostnaden måste begränsas. Det har framförts önskemål om fler

¹ www.lighthouse.nu/sv

² lnu.se/utbildning/forskarutbildning/sjofartsvetenskap

tabeller för att bättre kunna följa just de större fartygen som tilldrar sig störst kommersiellt intresse. Från och med rapporten för 2016 finns därför en tabell som redovisar fartyg med en bruttodräktighet större än 500. Ytterligare tabeller går att ta fram på beställning.

Under 2021 gjordes en genomlysning för att undersöka hur statistiken används och vilka informationsbehov som finns.

Information om fartygens miljöegenskaper och elektrifiering är efterfrågat. Omställningen av fartygsflottan mot fossilfrihet är långsiktigt intressant att följa och vi undersöker om sådan miljöinformation kan vara möjlig att lägga till längre fram.

Samverkan sker med bland annat Svensk Sjöfart och Sjöfartsverket om förbättring av statistiken. När fiskefartygen överfördes till Havs- och vattenmyndighetens statistik togs den frågan upp också med Trafikanalys användarråd för godstransporter.

1.2 Statistikens innehåll

1.2.1 Objekt och population

I den del av undersökningen som avser fartygsbestånd utgör, *handels- och specialfartyg i svenskt register* undersöknings- och målobjekt. Registeruppgifterna hämtas från Fartygsregistret vilket Transportstyrelsen³ ansvarar för. Undantagna från undersökningen är statskepp (ägda av staten och avsedda för "statsändamål" eller militära ändamål) samt fartyg som klassificerats som fritids-, restaurang-, logementskepp och bostadspråmar eller liknande som ligger permanent vid kaj. Fartyg som i huvudsak har andra syften än att gå i trafik exkluderas alltså från undersökningen. Fiskefartyg tillhör statistikområde fiske som Havs- och vattenmyndigheten ansvarar för och exkluderas från denna statistik. Båtar, som per definition är mindre än skepp, ingår inte heller i populationen.⁴

Undersökningen omfattar populationen av samtliga **svenskregistrerade** handels- och specialfartyg som betecknas som skepp, samt när det gäller fartygens användning, utlandsregistrerade fartyg i svensk regi. Från och med 1 februari 2018 är skepp ett fartyg om skrovet största längd är längre än 24 meter. Innan dess var skepp ett fartyg som är minst 12 meter långt och 4 meter brett. Om skeppet inte är ett fartyg är det en båt och ingår då inte i statistiken. Endast skepp som är registrerade i fartygsregistret ingår i den officiella statistiken om *Fartyg*.

Utöver tabeller med svenskregistrerade fartyg som både inkluderar fartyg i svensk och utländsk regi finns kompletterande tabeller som även visar utlandsregistrerade fartyg i svensk regi. Om statistiken enbart skulle täcka de svenskregistrerade fartygen skulle intressant information saknas, eftersom svenska sjöfartsföretag arbetar med många fartyg som inte är registrerade i Sverige. Som underlag för att skapa undersökningspopulation om de utlandsregistrerade fartygen i svensk regi hämtas uppgifter från maritime-insights fartygsdatabas. Databasen är baserad på fartygsdata från E.A. Gibson Shipbrokers och ShipPax Information motsvarande det som tidigare hämtades från Lloyd's List Intelligence ship information database.

³ www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartygsregistret-sjofartsregistret

⁴ Belastas fartyget efter lagändringen den 1 februari 2018 av inteckning ska det dock behandlas som ett skepp fram till dess att inteckningen dödas. Därmed finns det fartyg kvar i fartygsregistrets skeppsdelen med båtmått.

De allra flesta svenskregistrerade fartygen används i svensk regi och opereras av svenska rederier. Med **svensk regi** menas att fartyget är ägt av ett svenskregistrerat bolag eller att den kommersiella driften sköts av ett svenskt bolag registrerat i Sverige. En tumregel är att fartyg som har både svenska och utländska delägare ingår i statistiken när det svenska ägandet är större än 50 procent. Fartyg i svensk regi brukar också kallas svenskregistrerade fartyg. Detta innefattar både fartyg som är svensk- och utlandsregistrerade. Dessa fartyg har svensk regionalitet. Exakt vad som menas med svensk regi är inte helt genomskinligt. Ibland kan kopplingen till svenska företag vara vag och gränsdragningsproblem förekommer.

Svårigheter att entydigt klassificera fartyg kan också göra att intressepopulationen och målpopulationen skiljer sig åt.

Härutöver finns även fartyg som är svenskregistrerade men som huvudsakligen ägs och kommersiellt opereras av utlandsregistrerade bolag⁵. Dessa fartyg har utländsk regionalitet.

Inhyrda fartyg från utlandet innefattar fartyg som ägs av ett utlandsregistrerat bolag och som kommersiellt opereras av ett svenskregistrerat bolag. Fartyg som är inhyrda från utlandet kan vara såväl svensk- som utlandsregistrerade.

Uthyrda fartyg till utlandet innefattar fartyg som ägs av ett svenskregistrerat bolag och som kommersiellt opereras av ett utlandsregistrerat bolag och därmed inte är disponibla. Detta kan innefatta både fartyg som är svensk- och utlandsregistrerade.

Med **handelsfartyg** avses skepp som används för transporter av varor och/eller passagerare. Pråmar som används för godstransporter redovisas som specialfartyg.

Med **specialfartyg** avses skepp som används för stödtjänster inom sjöfarten eller för andra arbeten till sjöss. Som specialfartyg räknas förutom pråmar även offshoreplattformar, bogser- och bärgningsfartyg samt övriga specialfartyg. Den sista gruppen omfattar olika typer av arbetsfartyg, forskningsfartyg, livräddningsfartyg med mera. Även skolskepp betraktas som övriga specialfartyg.

Med **pråmar** avses skepp utan egna framdrivningsmotorer.

I den del av undersökningen som avser fartygens användning undersöks fartyg med en bruttodräktighet⁶ om minst 100. I de internationella registren ingår endast fartyg på minst 100 brutto. För att få jämförbarhet med världshandelsflottan används därför vanligen gränsen 100 brutto för analyser av den svenska handelsflottan. Det finns även krav och regler kopplade till handelsfartyg som endast omfattar fartyg på minst 100 brutto, t. ex. kvalificering för tonnagebeskattning och möjlighet att få sjöfartsstöd samt när fartyget behöver ett IMO-nr⁷. Användningen redovisas både för svenskregistrerade handelsfartyg och de utländska fartyg som under året varit inhyrda av svenska rederier.

⁵ Om hälften eller mer av skeppet har utländsk ägare från ett land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet kan det få föras in i det svenska registret, www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/fartygsregistret-sjofartsregistret/Skepp

⁶ Bruttodräktighet, brd eller brutto är en enhetslös term, endast en mängd, som beskriver ett fartygs storlek. Dräktighet baseras på fartygets totala inneslutna volym. Det är den internationella skeppsmätningkonventionen som bestämmer reglerna för hur man mäter dräktigheten.

⁷ [IMO identification number schemes](http://www.imo.org/About/Pages/Identification-Number-Schemes.aspx). Ett IMO-nummer ska finnas för alla passagerarfartyg i internationell trafik och alla övriga fartyg med en bruttodräktighet av 100 eller mer, med undantag för fritids- och örlogsfartyg samt fartyg i inlandssjöfart.

1.2.2 Variabler

Undersökningens observationsvariabler kan delas upp i fyra huvudgrupper:

A. Bestånd den 31 december av,

- antalet svenskregistrerade fartyg totalt och i svensk regi, fördelat på fartygstyp
- bruttodräktighet och dödvikt på svenskregistrerade fartyg, fördelat på fartygstyp
- storlek och ålder på svenskregistrerade fartyg
- antalet utlandsregistrerade handelsfartyg i svensk regi, fördelat på fartygstyp
- bruttodräktighet och dödvikt på utlandsregistrerade handelsfartyg i svensk regi, fördelat på fartygstyp och
- de största hemmahamnarna för de svenskregistrerade fartygen i Sverige, mätt i total bruttodräktighet.

B. Förändringar av bestånd från år till år,

- av den svenskregistrerade handelsflottans bestånd fördelat på fartygstyp och
- orsaker till förändringar, jämförelse av beståndet 31 december mellan åren.

Orsaker till förändringar härleds från maritime insights databas. Ett fartyg som under undersökningsåret bytt från t. ex. svensk ägare till utländsk ägare anses vara såld till utlandet. Ett fartyg som skrotades eller ej är i bruk av annan anledning under undersökningsåret anses vara avregistrerat. Ett fartyg som gick från svenskt register till utländskt register är utregistrerat. Det kan däremot förekomma att ett fartyg kan ligga kvar ett tag i fartygsregistret innan det officiellt får status skrotad.

C. Användning under hela året,

- användning av svensk- och utlandsregistrerade handelsfartyg i svensk regi och svenskdisponerat tonnage mätt i antal fartyg, bruttodräktighet och bruttodräktighetsdagar.

D. Sjödagar

- I uppgiften om ombordanställda redovisas antalet sjödagar utförda under hela kalenderåret samt det genomsnittliga antalet ombordanställda en genomsnittlig dag, det vill säga antalet sjödagar dividerat med 365 (eller 366 vid skottår). För redovisade uppgifter av antalet ombordanställda så kommer de från svenska sjömansregistret⁸, vilket Transportstyrelsen ansvarar för. En utförd sjödag är en dag när sjömannen är i tjänst och fartyget är i drift, inklusive normala hamnuppehåll, om sjömannen befinner sig ombord. Antalet utförda sjödagar redovisas sedan summerat per kön, medborgarskap och yrkeskategori.

1.2.3 Statistiska mått

Det vanligaste måttet i undersökningen är **antal**.

Bruttodräktighet, brd eller brutto är ett sortlöst storleksmått och avser volymen i ett fartygs slutna rum.

⁸ www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Monstring/

Bruttodräktighetsdagar, brd-dagar eller bruttodagar används som ett mått på transportkapacitet och räknas fram som respektive fartygs bruttodräktighet multiplicerat med antalet dagar⁹ det disponerats under året.

Dödvikt, dv, är ett storleksmått som anges i ton och som visar vikten av den last som ett fartyg maximalt kan bära inklusive vikten av fartygsbränsle, färskvatten, proviant och besättning. Eftersom dödvikt är mest relevant som storleksmått för lastfartyg och håller bäst kvalitet för dessa redovisas endast dödvikt för renodlade lastfartyg och inte för passagerarfartyg från och med undersökningsår 2020.

1.2.4 Redovisningsgrupper

Fartygs klassificering reflekterar den typ av gods som transporteras eller fartygens funktionella egenskaper. Fartygens konstruktion och utrustning ska möta gällande standarder och regelverk. Klassificeringssällskap kontrollerar och verifierar att fartygen uppfyller dessa.

I många fall är typklasserna tydliga, men det finns fall där skillnaderna är mindre vilket får till följd att mindre förändringar i konstruktion eller utrustning kan föranleda omklassning av fartygstypen. I denna statistik kommer informationen om fartygstyp från Transportstyrelsen för de svenskregistrerade fartygen och från maritime insight för de utlandsregistrerade fartygen. Maritime insight hämtar sin fartygstypsinformation från ett stort antal källor där de ledande internationella klassningssällskapen tillhör de primära källorna.

Handelsfartyg

- **Lastfartyg¹⁰**
 - *Tankfartyg* används för transport av flytande gods i bulkform, till exempel olja.
 - *Bulkfartyg* används för transport av oemballerad last, till exempel spannmål, malm, kol och cement.
 - *Rorofartyg* är fartyg specialiserade för hantering av last på ro-ro-enheter eller last som rullar. Roro-enheter är utrustning på hjul som är avsedd för transport av gods, såsom lastbil, släpfordon eller påhängsvagn, och som kan köras eller dras ombord på ett fartyg.
 - *General Cargo* är fartyg som är designade för att transportera olika typer av gods. Fartygen kan ha ett eller flera däck. Fartygen kan vara utrustade med kranar eller andra typer av lasthanteringsutrustning. Godset som transporteras kan vara i bulkform, dvs oemballerat, lådor, pallar, samt andra former av styckegods.
 - *Containerfartyg*. Containerfartyg är designade för hantering av containers. Containers lastas i såväl lastrum som täcks med lastluckor, som ovan däck.
 - *Övriga lastfartyg*. Här ingår övriga torrlastfartyg som inte är tankfartyg, bulkfartyg, general cargo, ro-ro eller container. Hit klassas även kylfartyg. I

⁹ För svenskregistrerade motsvarar det antal dagar i svenskt register under året och för utlandsregistrerade antal dagar det varit i svensk regi och disponerats av ägaren och/eller operatören.

¹⁰ Enligt Transportstyrelsen, www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Fartygstyper/Lastfartyg/, får ett lastfartyg medföra upp till 12 passagerare utan att betraktas som ett passagerarfartyg.

denna rapportering används typbeteckningen främst för ett mindre antal små fartyg av äldre design.

- **Passagerarfartyg**

- *Passagerarfärjor* är ett fartyg med ett eller flera däck som är särskilt avsedda för persontransport men inte för fordon.
- *RoPax* är en färjeform där roro-fartygets lastkapacitet kombineras med passagerarfärjornas komfort. Dessa fartyg transporterar alltså både passagerare och rullande gods.
- *Kryssningsfartyg* är avsett att ge passagerarna en fullständig turistupplevelse. Alla passagerare har hytter. Anläggningar för underhållning ombord ingår. Fartyg som bedriver normal färjeverksamhet omfattas inte även om vissa passagerare betraktar verksamheten som en kryssning.
- *Övriga passagerarfartyg*. Omfattar ovanliga typer av passagerarfartyg, ofta små och äldre. Exempelvis skolfartyg samt fartyg som går i kanal-, skärgårds- eller turisttrafik såsom ångfartyg.

Specialfartyg

Specialfartyg är arbetsfartyg som i första hand är utformade för att utföra tjänster till sjöss t. ex. bogserfartyg, sjömättningsfartyg, försörjningsfartyg. Här finns vissa gränsdragningsproblem mellan bogser- och bärgningsfartyg respektive övriga specialfartyg.

- **Pråmar.** En pråm är ett lastfartyg, vanligen utan egen framdrivningsmaskin, avsedd att bogseras.
- **Övriga specialfartyg med motor**
 - Bogser- och bärgningsfartyg
 - Övriga specialfartyg

1.2.5 Referenstider

Statistiken är årlig och avser förhållandena den 31 december respektive år. När det gäller användningen av flottan avses användningen under hela året, det vill säga även fartyg som av någon anledning ej var med i flottan just den 31 december när uttaget sker. Uppgifterna om besättningen och dess arbete avser antalet sjödagar utförda under hela året och redovisas på de handelsfartyg över 100 brutto som fanns i det svenska registret någon gång under året. Om statistiken avser en period eller en tidpunkt framgår i respektive tabellrubrik eller i anmärkningar under tabellerna.

2 Tillförlitlighet

2.1 Tillförlitlighet totalt

Statistiken bygger på en totalundersökning och därför finns inga slumpmässiga fel. Statistiken blir därmed i hög grad beroende av kvalitet i de register som används.

På total nivå går det inte att kvantifiera tillförlitligheten i de statistiska storheterna. Tillförlitligheten anses vara tillräcklig för att uppfylla statistikens syfte, men vissa osäkerhetskällor förekommer. Det största osäkerhetsbidraget bedöms komma från ramtäckning. Det förekommer också en risk för fel i bearbetning av registren till färdig statistik.

2.2 Osäkerhetskällor

2.2.1 Urval

Statistiken baseras på en totalundersökning och urvalsfel förekommer alltså inte.

2.2.2 Ramtäckning

Undersökningen kan innehålla både över- och undertäckning.

- **Övertäckning** innebär att undersökningen omfattar fartyg som inte tillhör målpopulationen, exempelvis fartyg som inte är svenskregistrerade handelsfartyg den sista december enligt undersökningens definitioner. Övertäckning gäller främst utlandsregistrerat tonnage som ägs och drivs av svenska rederier.
- **Undertäckning** innebär exempelvis att undersökningen saknar svenskregistrerade handelsfartyg enligt undersökningens definitioner den sista december, vilka alltså ingår i målpopulationen. Detta kan vara fartyg för vilka registerförändringar är sent rapporterade eller sent registrerade. Risken för undertäckning gäller främst statistik över inhyrt utlandsregistrerat tonnage.

Det föreligger sannolikt en viss undertäckning av inhyrda utlandsregistrerade fartyg eftersom ett samlat register över sådana saknas. Information om utländska inhyrda fartyg hämtas i stället från *maritime-insights* fartygsdatabas. Databasen är baserad på fartygsdata från E.A. Gibson Shipbrokers och ShipPax Information motsvarande det som tidigare hämtades från Lloyd's List Intelligence ship information database. Där föreligger troligtvis en viss eftersläpning i rapporteringen. Kontraktslängden på in- och uthyrda fartyg varierar kraftigt, allt ifrån ett kontrakt för en resa till uthyrning i flera år. Ju kortare kontrakt desto svårare är det att fånga upp det fartyget och det är därför troligt att undertäckningen är som störst vad gäller kortare kontrakt.

Det finns en liten risk att utlandsregistrerade fartyg i svensk regi inte kommer med i statistiken då kopplingen till svenska företag ibland är mycket vag.

Det finns förlista fartyg kvar i Fartygsregistret och därmed kan dessa ingå i statistiken. Målpopulationen och undersökningspopulationen kan då skilja sig åt. Informationen i *maritime-insights* fartygsdatabas baseras på helt andra källor än Fartygsregistret. En jämförelse mellan de båda informationskällorna sker alltid, för att minimera denna skillnad. Detta gäller dock endast för fartyg med ett brutto större än 100. För fartyg med ett brutto mindre än 100 är det större risk för skillnader mellan målpopulationen och undersökningspopulationen. Detta eftersom det inte finns samma möjlighet att jämföra och kontrollera information om de mindre fartygen.

Enligt sjölagen (SFS 1994:1009) anses ett fartyg som ägs till mer än hälften av svenska medborgare eller svenska juridiska personer, vara svenskt och berättigat att föra svensk flagg¹¹. Endast fartyg som finns i det svenska fartygsregistret som förvaltas av Transportstyrelsen ingår i statistiken över svenskregistrerade fartyg.

Enligt Förenta Nationernas (FN) havsrättskonvention är det förbjudet för ett fartyg att bära mer än en flagga. Däremot finns inget hinder i havsrättskonventionen mot att fartyg registreras i två staters fartygsregister samtidigt¹². Det finns inget som hindrar att fartyget senare registreras också i ett annat register, om det registret tillåter dubbelregistrering.

Ett antal fartyg i undersökningen är dubbelregistrerade och dessa fartyg finns i det svenska registret då ägaren är svensk men då bär i allmänhet fartyget det andra landets flagga. Förekomsten av dubbelregistrering sker ibland vid så kallad bareboat-befraktning till en utländsk befraftare. Med bareboat-befraktning menas att ett fartyg hyrs utan besättning. Befraftaren bemannar, svarar för tillsyn och kommersiell drift och underhåller fartyget. Vanligtvis är det även befraftaren som försäkrar fartyget.

Att denna undersökning innehåller dubbelregistrerade fartyg som finns i det svenska registret innebär att utregistreringen till andra länders register troligtvis underskattas, jämfört med om dessa fartyg skulle räknats bort. Den enda kopplingen de har till Sverige är dock just ägandet, allt annat i form av kommersiell drift, bemanning och tillsyn, sköts från det andra landet. För dessa fartyg finns i allmänhet ej några sjödagars redovisade i tabellbilagan avseende tabellerna om ombordanställda, eftersom det inte finns några uppgifter om bemanning att tillgå. Det utländska rederiet behöver inte rapportera data om ombordanställda till Transportstyrelsens sjömansregister.¹³

2.2.3 Mätning

Primäruppgifterna är hämtade från Fartygsregistrets skeppsdelen respektive *maritime-insights* fartygsdatabas för de utlandsregistrerade fartygen i svensk regi. Ett nytt beståndsuttag görs varje årsskifte, och det är denna information som ligger till grund för statistiken. I vissa fall finns eftersläpningar i grunddata till statistiken. För de utlandsregistrerade fartygen baseras statistiken på senaste kända information, i de fall det finns eftersläpningar i grunddata.

Uppgift om dödvikt saknas ofta i fartygsregistret. Kompletteringar av dessa har därför hämtats från *maritime-insights* fartygsdatabas. Om det inte finns i något av dessa register görs en modellberäkning, baserat på andra fartygsegenskaper. Eftersom dödvikt är mest relevant som

¹¹ Information www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartygsregistret-sjofartsregistret/medgivande-att-fora-svensk-flagg/ samt Sjölagen www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/sjolaag-19941009_sfs-1994-1009#K2. Det finns dock undantag när även andra fartyg kan införas i svenskt register.

¹² Ett skepp får, enligt svensk lagstiftning, inte vara registrerat i något annat lands fartygsregister om det ska kunna registreras i Sverige. Därför krävs ett avregistreringsintyg från skeppets tidigare hemland eller ett intyg som visar att det inte var infört i något fartygsregister, www.notisum.se/rnp/SLS/LAG/19941009.htm.

¹³ www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Monstring/

storleksmått för lastfartyg och håller bäst kvalitet för dessa redovisas endast dödvikt för renodlade lastfartyg och inte för passagerarfartyg från och med undersökningsår 2020.

Sjödagarna hämtas från sjömansregistret, via leverans från Transportstyrelsen. Revideringar av sjödagar sker oftast i olika stor omfattning. Rederierna har två kalenderår på sig att ändra dessa uppgifter, vi reviderar endast det föregående årets uppgifter.

2.2.4 Bortfall

Bortfall skulle kunna uppstå om utdraget ur fartygsregistren saknar fartyg som rederier rapporterar. För att minimera denna risk görs en kontroll mot oberoende material från andra källor som förtecknar inregistrerade och avregistrerade fartyg.

2.2.5 Bearbetning

Trafikanalys sammanställer själva statistiktabellerna baserat på en databas från producenten. Producentens arbete innebär många hanteringar av indata, kontroller och kompletteringar innan en färdig produktionsdatabas finns. För kontroller av indata finns bland annat tillgång till öppna källor på nätet. Som stöd för bearbetningarna hos Trafikanalys och producenten finns en checklista och produktionsdokumentation. Även om en checklista och dokumentation finns kan ändå missförstånd eller fel uppstå i bearbetningen.

2.2.6 Modellantaganden

Modellberäkningar görs i vissa fall när uppgifter om dödvikt saknas. Då används andra fartygsegenskaper för liknande fartyg för att uppskatta en dödvikt. Inga andra modellantaganden görs.

2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

Statistiken som publiceras är slutlig, ingen preliminär statistik publiceras. Däremot sker revideringar i antal sjödagar. Rederierna har två kalenderår på sig att ändra dessa uppgifter, vi reviderar endast det föregående årets uppgifter.

3 Aktualitet och punktlighet

3.1 Framställningstid

Undersökningen genomfördes under januari till början av maj 2025. Statistiken publiceras knappt 5 månader efter årets utgång, alltså normalt i början av maj.

3.2 Frekvens

Underlagen samlas in en gång per år och statistiken framställs årsvis.

3.3 Punktlighet

2025 års publicering är planerad och publicerad enligt publiceringsplanen för Sveriges officiella statistik, se <http://trafa.se/kalendern>.

4 Tillgänglighet och tydlighet

4.1 Tillgång till statistiken

Statistiken publiceras av Trafikanalys på www.trafa.se/sjofart. Statistikbladet kan laddas ned i PDF-format och tabellerna kan laddas ned i Excel-format för egen bearbetning. I samband med vissa publiceringar publiceras också ett pressmeddelande. Sedan 2019 finns statistiken också att hämta från Trafikanalys statistikportal: www.trafa.se/sjofart/fartyg/?cw=1&q=t0808. Referensår 2025 är inte uppdaterat i statistikportalen, vi ser långsiktigt över innehållet i statistikportalen så att det blir mer lättillgängligt.

På webbplatsen återfinns statistik från år 2009 och framåt. Tidigare årens resultat finns på vissa bibliotek, i serierna *SIKA Statistik* och *SIKA Statistiska meddelanden* (2001–2008), Statistiska centralbyråns serie *Statistiska meddelanden, TK 50* (1999–2000), *T 50* (1994–1998) och *T 41* (1974–1989).

4.2 Möjlighet till ytterligare statistik

Primärmaterialet förvaras hos Trafikanalys i databaser. Primärmaterialet är sekretessbelagt men kan lämnas ut för vissa väl definierade ändamål, såsom för forskning eller användning i annan officiell statistik, under förutsättning att sekretessen kan bevaras. Kontakta Trafikanalys för mer information och upplysning om materialet. Användare som önskar annan statistik (så kallad skräddarsydd statistik) än den som redovisas i årspublikationerna, kan vända sig till Trafikanalys med sådana önskemål.

4.3 Presentation

Statistiken redovisas i text, tabeller och diagram. Statistikbladet innehåller en sammanfattning av de viktigaste resultaten.

Alla användare rekommenderas att alltid hämta sin information från den senast utgivna årsrapporten, även för tidigare perioder. Den som vidarebehandlar statistiken bör ge akt på ändrade uppgifter, som markeras med ett "k" för korrigering eller "r" för revidering.

4.4 Dokumentation

Kvalitetsdeklarationen uppdateras vid varje ny publicering av statistik och finns på Trafikanalys webbplats. Statistikpublikationerna innehåller även en sammanfattning av kvalitetsdeklarationen: Kort om statistiken. Ytterligare dokumentation kan lämnas ut på begäran.

5 Jämförbarhet och sam användbarhet

5.1 Jämförbarhet över tid

Från och med undersökningsåret 2022 används maritime-insights fartygsdatabas vilken bygger på fartygsdata från E.A. Gibson Shipbrokers och ShipPax Information för inhämtande av uppgifter om utlandsregistrerade fartyg i svensk regi samt för information om användningen.

Från och med undersökningsåret 2015 till och med undersökningsåret 2021 användes *Lloyd's List Intelligence ship information database* för inhämtande av uppgifter om utlandsregistrerade fartyg i svensk regi samt information om användningen. Tidigare år har källan för denna information varit *IHS Register of Ships*. Jämförbarheten över tiden för informationen bedöms som god.

Uppgifterna om fartygens bemanning är jämförbara från 2010 till 2024. Tidigare gjordes ett utdrag över antalet ombordanställda per den 30:e september varje år. Under 2025 har Transportstyrelsen gått över till ett nytt rapporteringsformat. Innehållet är liknande men yrkeskategorierna har setts över och delvis slagits ihop. Tidserierna är omräknade från och med 2024, men det betyder ett tidseriebrott jämfört med tidigare år.

Jämförelser av handelsflottans utveckling över längre tid försvåras av att indelningen i fartygstyper varierat, liksom att den gamla nedre storleksgränsen 20 nettoton från slutet av 1950-talet i allt högre grad ersattes av 100 bruttoton.

Från och med 1 februari 2018 är skepp ett fartyg om skrovets största längd är längre än 24 meter, innan dess var skepp ett fartyg som är minst 12 meter långt och 4 meter brett. Om skeppet inte är ett fartyg är det en båt. Eftersom båtar inte ingår i undersökningen påverkar den nya definitionen statistiken. För fartyg från 100 brd påverkas inte statistiken nämnvärt men i de tre publicerade tabellerna som innehar gruppen 0–99 brd påverkas statistiken mer. Vid jämförelse över tid ska hänsyn tas till nämnd definitionsändring.

De olika fartygstyperna som redovisas i undersökningen omfattar flera gränsdragningsfall och det kan vara svårt att utifrån registervariablerna skilja på de olika fartygstyperna. Metoderna för att klassificera fartygen kan skilja sig mellan åren, något som kan påverka jämförbarheten.

I Fartyg 2021 ändrades den statistiska definitionen av svensk regi. Det innebär att svenskregistrerade fartyg inte behöver vara i svensk regi. Tidigare betraktades samtliga svenskregistrerade fartyg som de vore i svensk regi.

5.2 Jämförbarhet mellan grupper

Uppgifterna om ombordanställda ska så långt det är möjligt omfatta anställda på samma fartygsindivider som förekommer i de övriga tabellerna. Eftersom dubbelregistrerade fartyg inte anmäler påmönstringar till det svenska sjömansregistret så försämras jämförbarheten. Det finns alltså svenskregistrerade fartyg med i statistiken som inte har redovisat några ombordanställda.

Där användningen redovisas ingår alla fartyg som använts någon gång under året, även de som inte ingår i flottan den 31 december. Detta innebär att tabeller där användningen ingår, inte går att jämföra med tabeller där beståndet per den 31 december redovisas.

5.3 Samanvändbarhet i övrigt

Statistikområdet sjöfart omfattar förutom denna publikation även *Sjötrafik*, i både årlig och kvartalsvis upplaga. Sjötrafik innehåller mer information om trafiken till och från svenska hamnar med havsgående fartyg oavsett vilket land de kommer ifrån (flagg). Fartygsanlöpen som förekommer i Sjötrafikstatistiken har liknande fartygsindelningar som i denna publikation.

Förutom ovanstående statistikprodukter hos Trafikanalys finns det andra källor till uppgifter om den svenska flottan. Varierande definitioner gör dock jämförelser problematiska. Svensk Sjöfart (före detta Redareföreningen) har också uppgifter om den svenska handelsflottan. Dessa är inte direkt jämförbara med statistiken om Fartyg - Svenska och utländska fartyg i svensk regi eftersom Svensk Sjöfarts uppgifter baseras på ett annat register. Dock ger Svensk Sjöfart en kompletterande bild av den svenska sjöfartens omfattning.

För mer detaljerade jämförelser med den internationella handelsflottan, hänvisas till FN:s UNCTADstat (United Nations Conference on Trade And Development), https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en. UNCTAD använder andra datakällor och kan även använda andra definitioner av flaggstat och land som kontrollerar fartyget. Det kan också förekomma andra mätmetoder som leder till systematiska skillnader och att statistiken inte är jämförbar med den svenska statistiken.

Havs- och vattenmyndighetens statistik över yrkesfisket i havet innehåller uppgifter om fiskefartyg, www.havochvatten.se/data-kartor-och-rapporter/data-och-statistik/officiell-statistik/officiell-statistik---fiske/sm---statistiska-meddelanden.html

5.4 Numerisk överensstämmelse

Tabeller som delar in den svenskregistrerade flottan per den 31 december i olika delgrupper ska ha samma summer.

Det går däremot inte att jämföra tabellerna som redovisar flottan per den 31 december med tabellerna som redovisar användningen under hela året. I tabeller som redovisar användningen hela året ingår även fartyg som endast en del av året varit svenskregistrerade, inhyrda från utlandet eller uthyrda till utlandet, men som av någon anledning inte var svenskregistrerade eller i svensk regi den 31 december.

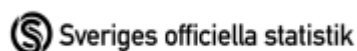
För tabellerna över världshandelsflottan utgör flagg grund för att avgöra landtillhörighet. För de svenskregistrerade fartygen ingår samtliga fartyg i det svenska registret oavsett flagg.

Allmänna uppgifter

A Klassificeringen Sveriges officiella statistik

Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) ämnesområde *Transporter och kommunikationer* och statistikområde *Sjöfart*, utom tabellerna om världshandelsflottan som ger en internationell utblick. Dessa två tabeller behandlas inte i denna dokumentation.

Trafikanalys har enligt lagen om officiell statistik (SFS 2001:99) i uppdrag att framställa och tillgängliggöra officiell statistik om sjöfart.



För statistik som ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) gäller särskilda regler för kvalitet och tillgänglighet, se lagen ([2001:99](#)) och förordningen ([2001:100](#)) om den officiella statistiken samt Statistiska centralbyråns föreskrifter (SCB-FS 2016:17) om kvalitet för den officiella statistiken.

B Sekretess och personuppgiftsbehandling

I myndigheternas särskilda verksamhet för framställning av statistik gäller sekretess enligt 24 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

För att skydda företags sekretessreglerade uppgifter säkerställs att de inte kan röjas direkt eller indirekt i den statistik som offentliggörs.

Vidare gäller även Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (GDPR) samt Lag (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning.

C Bevarande och gallring

Trafikanalys är registeransvarig myndighet och ansvarar för gallring och arkivering av underlagsmaterialet.

D Uppgiftsskyldighet

För att hålla nere uppgiftslämnarbördan används i första hand uppgifter från Transportstyrelsens svenska fartygsregister och internationella fartygsregister om fartyg och de verksamheter som är förknippade med dessa fartyg.

E EU-reglering och internationell rapportering

Statistiken är inte EU-reglerad. Inget rapporteras heller till något EU-gemensamt organ.

F Historik

Från och med 1982 gäller nya internationella regler för skeppsmätning i Sverige (Universal Regulations No. 21264, ITC-69¹⁴). Begreppet bruttoton ersattes då av bruttodräktighet. Omfattande skeppsmätningar under 1994 medförde att den totala registrerade bruttodräktigheten för torrlastfartyg och passagerarfärjor ökade avsevärt.

Uppgifter om handelsflottan redovisades redan i början av 1900-talet i Kommerskollegiums publikation "Sjöfart". Här ingick även användning och bemanning.

Uppgifter om inhyrda utländska fartyg har insamlats från och med 1981.

I *Historisk statistik för Sverige: statistiska översiktstabeller* utgiven av SCB 1960, finns en tabell om handelsflottan och dess bemanning med uppgifter varje år 1910–1950 och vissa år 1830–1905. Verket finns digitaliserat på SCB:s webbplats (www.scb.se).

G Kontaktuppgifter

	<i>Statistikansvarig myndighet, Trafikanalys</i>	<i>Producent: maritime insight Göteborg AB</i>
<i>Kontaktinformation</i>	Rosenlundsgatan 54, 118 63 Stockholm	
<i>Kontaktperson</i>	Henrik Petterson, Filippa Egnér	Christopher Pålsson
<i>E-post</i>	henrik.petterson@trafa.se filippa.egner@trafa.se	Chris@maritime-insight.com
<i>Telefon</i>	010-414 42 18, 010- 414 42 24	010-130 80 00

¹⁴ ITC-69. International convention on tonnage measurement of ships, 1969.
www.admiraltylawguide.com/conven/tonnage1969.html
www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Tonnage-Measurement-of-Ships.aspx



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.