



Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2024

Rapport: 2024:11

Datum: 2024-12-16

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Omslagsfoto: Mostphotos

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2024-12-16

Förord

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

Rapporten har författats av Gunnar Eriksson. Björn Olsson och avdelningschef Anna Ullström har också deltagit i beredningen.

Stockholm i december 2024

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	5
Inledning	9
1 Sjöfarten till och från Sverige	11
2 Svenska flottans utveckling	15
2.1 Den svenskkontrollerade flottan	15
2.2 Är de nordiska fartygsflottorna sin flagg trogen?	18
2.3 Det svenska registrets utveckling i en internationell jämförelse	19
2.4 Sammanfattningsvis	21
3 Sjöfartens arbetsmarknad och kompetensförsörjning	23
3.1 Antal ombordanställda	23
3.2 Sökande till landets sjöfartsutbildningar	24
3.3 Sammanfattningsvis	26
4 Omställning och anpassning till EU:s klimatregelverk	27
4.1 Sjöfarten tar plats i ett alltmer ambitiöst utsläppshandelssystem	27
4.2 FuelEU Maritime – för koldioxidsnåla bränslen inom sjöfarten	29
4.3 Infrastruktur för alternativa drivmedel – AFIR	31
4.4 Ansvarsfördelningsdirektivet	32
4.5 Avslutande reflektion	32
5 Svensk sjöfarts konkurrensvillkor	35
5.1 Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart	35
5.2 Registrering, kontroll och tillsyn	36
5.3 Finansierings-, skatte- och investeringsvillkor	37
5.4 Bemanning och bemanningsstöd	39
5.5 Forskning och utveckling	40
6 Diskussion	43
Referenser	47

Sammanfattning

Sjöfarten på svenska hamnar minskade och den svenska fartygsflottan blev mindre

Medan år 2022 innebar en tydlig återhämtning efter pandemin för svensk sjöfart pekade många kurvor nedåt under 2023. Den svenskkontrollerade fartygsflottan minskade. För svenskregistrerade fartyg var minskningen i antal fartyg visserligen liten, men för utlandsregistrerade, svenskkontrollerade fartyg var den påtaglig. Den sammantagna nedgången var 10 procent. Mätt som lastkapacitet var minskningen för flottan den dubbla. Också användningen av dessa fartyg, mätt som bruttodräktighetsdagar sjönk i ungefär samma omfattning, räknat som antal fartyg såväl som lastkapacitet. Sett över en tioårsperiod ser vi en tydlig nedåtgående trend för den svenska flottan, mätt i antal fartyg såväl som i lastkapacitet.

I de nordiska länderna finns två stora flaggstater: Danmark och Norge, medan de svenska och finska registren motsvarar i storleksordningen en tiondel av dessa. Det svenska registret har haft en negativ utveckling under den senaste tioårsperioden, medan de andra har vuxit.

För de nordiskkontrollerade fartygsflottorna kan vi samtidigt konstatera att skillnaderna mellan deras flaggstater är påtaglig från år till år. De stora förändringarna mellan åren är ett uttryck för att det råder skarp konkurrens mellan världens fartygsregister. Många länder har ambitionen att skapa förmånliga villkor för att generera tonnage till sina register och anpassar därför villkoren.

Det märks en global utveckling där stora s.k. bekvämlighetsregister växer. Liberia och Marshallöarna är under den senaste tioårsperioden de kanske tydligaste exemplen på det.

Antal ombordanställda sjunker

Under 2023 syns också en nedgång i antal ombordanställda på svenskregistrerade handelsfartyg. Nedgången var 10 procent eller i genomsnitt 260 ombordanställda för en genomsnittlig arbetsdag. De tre yrkeskategorier som brukar betraktas som de kvalificerade specifika sjöfartskompetenserna, befälhavare, styrmän och maskinbefäl, minskade. Ekonomiföreståndare var den enda personalkategorin som ökade. Andelen kvinnor bland ombordanställda ökade från 24 till 25 procent.

Ökat intresse för kvalificerad sjöfartsutbildning

Kvalificerad sjöfartskompetens är av grundläggande betydelse för svensk sjöfarts konkurrenskraft. Det totala antalet sökanden till höstterminen 2024 till kvalificerade sjöfartsutbildningar vid Chalmers respektive Linnéuniversitetet ökade. Beträffande sjöingenjörsutbildningarna (maskinbefäl) var det en ökning för tredje året i rad. Vi får där gå tillbaka till 2017 för att hitta fler sökanden.

För sjökaptensprogrammen var det största antalet sökanden på tre år. Kanske har vi nu definitivt lämnat den långsiktiga trenden av minskat intresse för sjöfartsutbildningarna bakom oss. Sedan 2017 ligger söktrycket snarare på en oförändrad nivå med variationer mellan åren.

Klimat och klimatpolitik – en utmaning för sjöfarten

Flera av styrmedlen i EU:s 55%-paket har direkt bäring på sjöfarten. Under 2024 har sjöfart med större fartyg på europeiska vatten börjat introduceras i utsläppshandeln. Under de två första åren ges sjöfarten viss "rabatt" men från och med 2026 krävs utsläppsrätter fullt ut. Systemet blir också skarpare genom att antal utsläppsrätter för hela den handlande sektorn trappas av snabbare än tidigare varit bestämt. Utsläppshandeln kommer att göra sjöfart dyrare. Hur mycket beror främst på prisutvecklingen för utsläppsrätter och på sjöfartens förmåga att hitta konkurrenskraftiga åtgärder för minskade klimatutsläpp.

För sjöfart på svenska hamnar kan det totalt sett komma att handla om några miljarder kronor per år. För redare uppskattas det kunna innebära att kostnadsmassan blir några procent högre. Utsläppshandelssystemet kommer att gynna moderna, energieffektiva fartyg som i någon utsträckning drivs med alternativa drivmedel. Däremot bedöms det inte märkbart påverka konkurrensen mellan sjöfart och vägtrafik och inte heller konkurrensen mellan mindre fartyg, som inte omfattas av systemet, och större fartyg som omfattas.

FuelEU Maritime träder i kraft 1 januari 2025 och syftar till att öka andelen drivmedel med låga fossila koldioxidutsläpp inom sjöfarten. Lagstiftningen gör landel mer attraktivt då den definitionsmässigt räknas som emissionsfri. Kraven är inledningsvis måttliga, men skärps på sikt. På kort sikt kan fartyg med goda emissionsegenskaper tjäna på regelverket genom att sälja "överprestationer" till fartyg som underpresterar.

Framåt 2040 blir kraven långgående, samtidigt som nya utsläppsrätter i princip slutat ställas ut. Då måste fossilfri europeisk sjöfart vara på plats. Det kan finnas en risk att utvecklingsinsatser och implementering av nya lösningar inom sjöfarten får stå tillbaka, så länge det är billigare att köpa utsläppsrätter och överprestationer än att vidta åtgärder i sektorn. En sådan utveckling kan försvåra och fördyra sjöfartens anpassning på sikt.

EU-förordningen AFIR ställer bl.a. krav på att medlemsstaterna tillser att infrastruktur för el byggs ut i hamnar som har mer omfattande trafik med container-, RoPax- eller kryssningsfartyg. Den sista december 2029 ska aktuella hamnar ha kapacitet att tillhandahålla landström till minst 90 procent av anlöpen med dessa fartygssegment. Förordningen omfattar också metan, men i den delen har medlemsstaterna fria händer att bestämma lämplig omfattning. Det går inte att räkna med att de förändringar som AFIR föreskriver inom hamnområdet spontant kommer ske till följd av affärsmässiga beslut av hamnarna. I den utsträckning hamnar tvingas göra investeringar i anläggningar för landström som inte går att räkna hem är det en belastning för hamnen och för den trafik som angör hamnen och skulle kunna påverka sjöfartens konkurrenssituation negativt. Om nya landanslutningar kommer till stånd med hjälp av stöd, som inte bekostas av sjöfarten, blir det rimligen en fördel för hamnen och för fartyg som angör hamnen.

Hur de tre direkt sjöfartsrelaterade regelverken i EU:s 55%-paket kommer att påverka sektorn kan inte entydigt besvaras. Många förhållanden påverkar utfallet, bl.a. teknisk utveckling, tillgång till och priser på alternativa drivmedel för sjöfart, prisutvecklingen för utsläppsrätter och hur AFIR implementeras.

Sjöfartspolitiskt utvecklingsarbete och konkurrensvillkor

Regeringen har klargjort att en väl fungerande sjöfart är avgörande för Sveriges försörjning. Fortsatt strategiskt arbete för att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft och Sveriges beredskap aviseras.

I budgetpropositionen för år 2025 föreslogs att den s.k. stämpelskatten ska avskaffas från och med den 1 juli 2025. Skatten tas idag ut med en procentuell andel av inteckningsvärdet för pantbrev. I och med åtgärden följer regeringen en utveckling vi sett internationellt.

Efter EU-kommissionens godkännande införs under 2025 ett investeringsstöd på totalt 199 miljoner kronor för överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Det är inriktat på effektiv terminalhantering och kan bl.a. sökas av hamnar. Genom mer effektiv omlastning mellan trafikslag i godstransportkedjorna ska överflyttning av gods åstadkommas och godstransporterna på väg minska.

Regeringen vill göra det enklare för svenska rederier att hyra in och hyra ut fartyg utan personal genom att införa ett s.k. bareboat-register. Därför föreslås att medel sätts av för en skeppslegodel i fartygsregistret, vilket är något som efterfrågats sedan tidigare.

Tonnageskatten har med tiden blivit allt populärare och tillämpas idag av 31 godkända rederier. År 2023 tillsatte regeringen en utredning som syftade till att stärka tonnageskatten. Utredningen föreslog under året bl.a. att fler fartygskategorier ska omfattas av systemet, att kraven på internationell trafik ska mildras och att även mindre fartyg ska omfattas av systemet. Förslagen bereds nu i Regeringskansliet.

Regeringsuppdraget om en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart har förlängts. Samordnaren ska fortsätta sin dialog med branschens aktörer och ta fram en handlingsplan för arbetet med gröna korridorer, ta fram en myndighetsgemensam portal för hur nya sjöfartslinjer kan startas, samt etablera en samverkansplattform för innovationsupphandling för påskyndad omställning till fossilfrihet och elektrifiering.

Vid årsskiftet 2024/2025 höjs de sjöfartsavgifter som debiteras trafik på svenska hamnar. Det beror dels på att de tillfälliga budgetmedlen i form av en klimatkompensation med syftet att sänka farledsavgifterna inte längre anslås, dels på att Sjöfartsverket höjer lotsavgifterna i syfte att öka lotsningsverksamhetens kostnadstäckningsgrad. Verket genomför också en prisnivåjustering av farledsavgiften i nivå med inflationstakten.

Regeringen har beslutat att ge fler möjlighet att få behörigheten fartygsbefäl klass VII. Det tidigare kravet på sjö tjänstgöring efter utbildning för att få behörigheten fartygsbefäl klass VII har varit svårhanterligt genom sin konstruktion med flera delkrav. De har kompletterats för ökad flexibilitet.

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 ram på 100 miljoner år 2024 finansiera forsknings- och utvecklingsprojekt inom sjöfartsområdet. Det sker tillsammans med akademi och näringsliv enligt verkets s.k. Sjöfartsportfölj. Insatserna har fokus på yrkes- och handelssjöfart och är indelad i områdena Miljö och klimat, Säkerhet, Sociala frågor och kompetens samt Ekonomi och konkurrenskraft.

Vinnova har satt av 20 miljoner kronor för området "Hållbar hamn – systemdemonstratorer" med avsikt att bidra till finansiering av fullskaliga demonstrationsprojekt av hamnlösningar som kan bidra till minskad miljöpåverkan, förbättrade sociala förhållanden, stärkt resiliens och säkerhet samt stärkt konkurrenskraft.

Sjöfartsverket driver och deltar i ett antal utvecklingsprojekt. Det handlar bl.a. om att skapa mer effektiva hamnanlöp med hjälp av digitalisering, navigationsstöd från land som

komplement till traditionell lotsning, fossilfri egen fartygsflotta och arbete med social hållbarhet för god arbetsmiljö och inkluderande sjöfart där alla medarbetare kan trivas.

Reflektion

Vi kan konstatera att det finns starka samband mellan de olika komponenter av sjöfart vi beskriver i denna rapport. Med minskade transportvolymen följer minskad fartygstrafik på svenska hamnar och med det ligger det nära till hands att den svenskkontrollerade flottan minskar. En minskad svensk flotta leder i sin tur till en nedgång för sysselsättningen ombord, vilket också kan väcka en oro för sektorns långsiktiga kompetensförsörjning. Verksamhetens omfattning ligger idag tydligt under den prepandemiska nivån. Är det återhämtningen efter pandemin som drar ut på tiden eller har marknadsförutsättningarna i grunden förändrats?

Innan den geopolitiska situation som framför allt Rysslands senaste invasionskrig i Ukraina givit upphov till var den svenska uppfattningen att det saknades skäl att stödja de svenskflaggade fartygen utifrån beredskapshänsyn. Det förefaller finnas anledning att åter pröva den frågan. Kanske är det så att en ny syn i den delen skulle motivera nya inslag i den svenska sjöfartspolitikerna.

Inledning

Trafikanalys har i uppdrag att följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation. Uppdraget redovisas årligen. Syftet med denna rapport är att beskriva området med fokus på år 2023.

En väl fungerande sjöfart är av stor vikt för svensk utrikeshandel och varuförsörjning. En central del i detta sammanhang är utvecklingen och konkurrensvillkoren för den svensk-registrerade handelsflottan. Storleken på den svenska flottan har bland annat betydelse för den långsiktiga kompetensförsörjningen av svenska sjömän och marin kompetens både iland och ombord på fartyg och speglar därför viktiga delar av den svenska sjöfartens konkurrenssituation. Tillgång till svenskflaggat tonnage är viktig också ur ett beredskapsperspektiv.

Tyngdpunkten i rapporten ligger på den svenskkontrollerade flottan, det vill säga de svenska rederiernas fartygsflotta, samt det svenska fartygsregistret.¹ Rapporten inleds med en beskrivning av utveckling för sjöfart till svenska hamnar. Därefter redovisas utvecklingen av den svenskkontrollerade flottan inklusive det svenska fartygsregistret fram till och med 2023. 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 deras utveckling såsom de kommer till uttryck i det regelverk och den myndighets-administration som möter sjöfarten i Sverige. Fokus ligger på trafik med svenskregistrerade fartyg men även bredare frågor som exempelvis forskning och utveckling berörs. I år görs också en särskild analys av hur EU:s 55%-paket kan komma att påverka sjöfartens konkurrenskraft.

¹ Trafikanalys har ett parallellt uppdrag om sjöfartsstödet effekter på den svenska sjöfarten, där de svenska rederiernas ekonomiska situation beskrivs mer utförligt, se www.trafa.se/sjofart/sjofartstodets-effekter-13930/

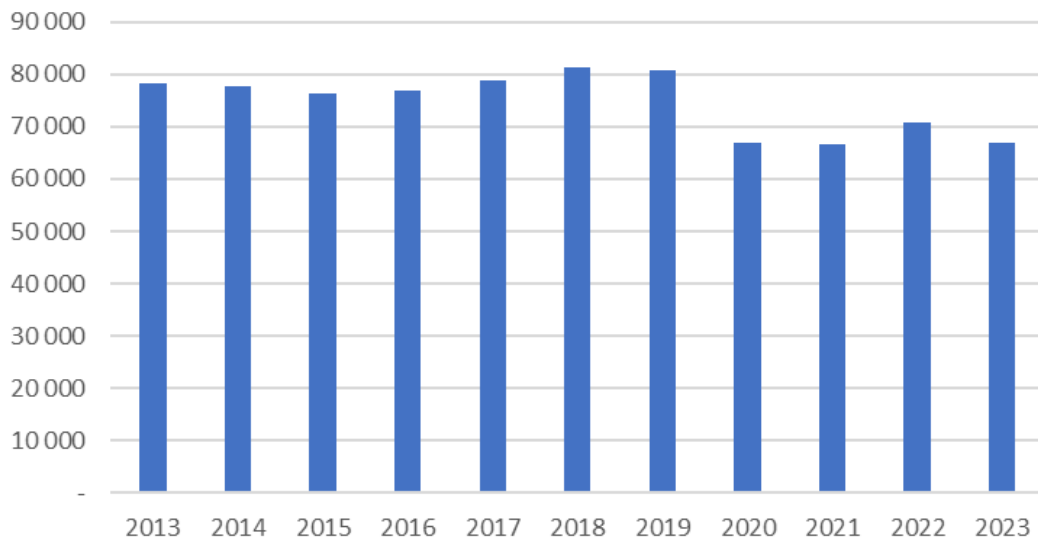
1 Sjöfarten till och från Sverige

I detta kapitel beskrivs utvecklingen för gods- och passagerartrafiken inom sjöfarten i Sverige fram till och med 2023, kompletterat med vissa uppgifter för första halvåret 2024.

Sammanfattningsvis speglar statistiken för fartygsanlöp och passagerartrafik en återhämtning efter pandemiåren som dock tycks ha kommit av sig. Den påtagliga uppgången 2022 har följts av viss nedgång under 2023 både för gods- och passagerartrafik. Utvecklingen under första halvåret 2024 pekar i samma riktning. De geografiska skillnaderna är dock stora och utvecklingen varierar mellan de svenska hamnarna.

Har återhämtningen efter pandemin kommit av sig?

Pandemiåren 2020 och 2021 innebar en tydlig nivåsenkning i antalet fartygsanlöp till svenska hamnar. Efter viss uppgång 2022 – det år covid-19 slutade klassas som allmänfarlig och samhällsfarlig sjukdom – sjönk antalet anlöp under 2023 åter till nivån under pandemin. Det är drygt 10 000 färre anlöp än innan pandemin, med vissa årliga variationer har anlöpen tidigare legat på drygt 80 000 stycken per år (Figur 1.1.). Även räknat som bruttodräktighet² (lastkapacitet) märks en nedgång år 2023 jämfört med prepandemiska nivåer (–10 %).³ Under första hälften av 2024 har antal anlöp ökat något (1 %) jämför med motsvarande period i fjol.⁴



Figur 1.1. Antal fartyg som anlöpt svensk hamn, 2013–2023.

Källa: Trafikanalys (2024). *Sjötrafik 2023*, tabell 1.

Räknat som antal anlöp har trafiken minskat i alla våra största hamnar mellan 2022 och 2023. I vissa mindre hamnar märks däremot en positiv utveckling. Karlshamn är en av få hamnar där

² Bruttodräktighet är ett enhetslöst mått som anger ett fartygs storlek i termer av innesluten volym. Uttrycket "brutto" används synonymt med bruttodräktighet. Det förkortas bt.

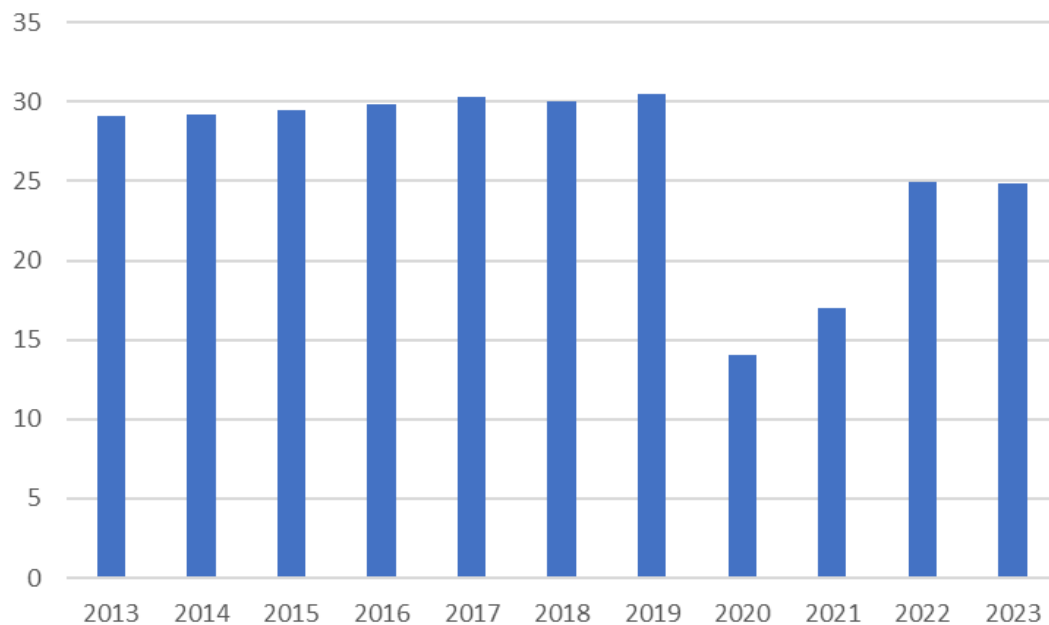
³ Trafikanalys, *Sjötrafik 2023*, sammanfattningstabell.

⁴ Trafikanalys, *Sjötrafik 2024 kvartal 2*, sammanfattningstabell.

antal anlöp ökat påtagligt mellan de två åren (+17 %). Helsingborg är fortsatt den hamn som har avsevärt flest anlöp av alla svenska hamnar.

Sett till fartygens lastkapacitet märks en viss ökning i flera hamnar.⁵ Under första hälften av 2024 har trafiken sålunda, räknat som summerat brutto, ökat något jämför med motsvarande period i fjol.⁶

Den stora merparten – knappt tre fjärdedelar – av fartygsanlöpen görs av passagerarfartyg och färjor. Det var samtidigt dessa som stod för hela ökningen av antalet anlöp 2022. Under 2023 var antalet passagerare i princip oförändrat jämfört med året innan. Innan pandemin låg antalet passagerare i svenska hamnar relativt konstant på omkring 30 miljoner per år. År 2023 var motsvarande siffra 25 miljoner vilket samtidigt motsvarar en nästan 50-procentig ökning sedan pandemiåret 2021. Sammantaget innebär detta att antalet passagerare har ökat i snabbare takt än antalet anlöp med passagerarfartyg och färjor.



Figur 1.2. Antal fartygspassagerare (summan av ankommande och avresande) i svenska hamnar 2013–2023, miljontals.

Källa: Trafikanalys (2024). *Sjötrafik 2023*, tabell 5.

Under de tre första kvartalen 2024 har antalet passagerare legat på en oförändrad nivå jämför med samma period förra året.⁷

I absoluta tal står Stockholms hamnar för den största nedgången av totalt antal fartygspassagerare med drygt 440 000, efter att året innan ökat mycket kraftigt. Stockholm är fortsatt största svenska hamn räknat i antal resenärer. Även Ystad (-156 000; -6 %) och Visby (-102 000; -6 %) stod för en betydande volymnedgång. Göteborg redovisade störst tillväxt i absoluta tal med en uppgång på 127 000 resenärer (8 %). Även Trelleborg (80 000, 5 %) och Umeå (25 000, 10 %) hade betydande passagerartillväxt.

⁵ Trafikanalys (2023). *Sjötrafik 2023*, tabell 20.

⁶ Trafikanalys, *Sjötrafik 2024* kvartal 2, sammanfattningstabell samt *Sjötrafik 2024* kvartal 3, sammanfattningstabell.

⁷ Trafikanalys (2024), *Sjötrafik 2024* kvartal 2, tabell 2 samt *Sjötrafik 2024* kvartal 3.

Under 2022 ökade antalet passagerare på utrikes destinationer och ökade ytterligare något 2023. Antal passagerare i inrikes trafik minskade däremot något år 2023.⁸ Resandet på de volymmässigt största länderna, Danmark och Finland är stabilt och förändringarna är relativt små jämfört med året innan.⁹

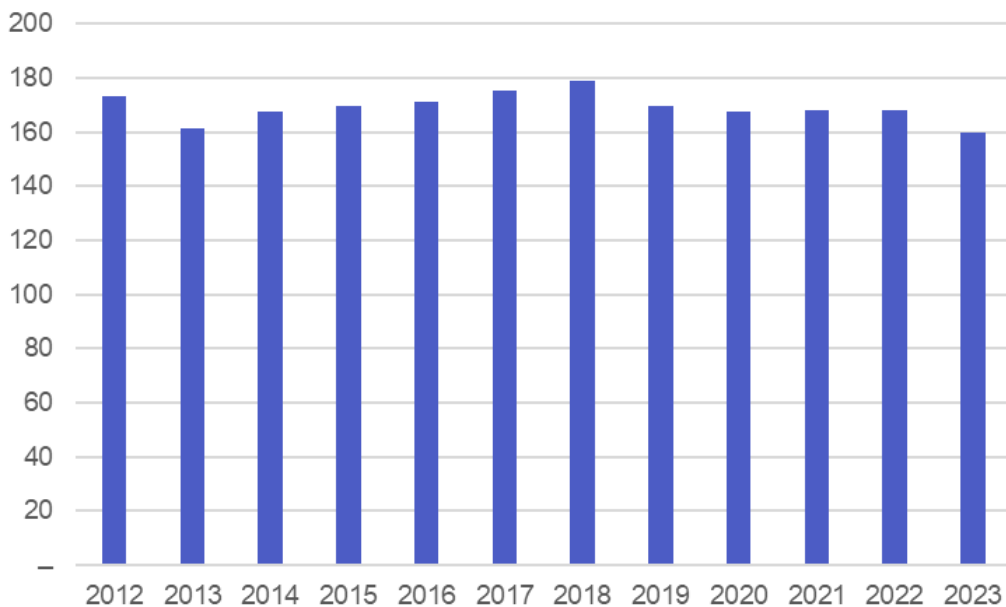
Kryssningspassagerare, som reser med rena kryssningsfartyg (inte färjor som också tar bilar) är jämförelsevis få och står för drygt 1 procent av resenärerna, men är likafullt intressanta.

För kryssningsfartygen var utvecklingen dramatisk under pandemin. Räknat som antalet besökande kryssningspassagerare hade vi en tydlig uppgång år 2022 (45 %) såväl som 2023 (48 %). Samtidigt är antalet kryssningsresenärer fortfarande knappt hälften jämfört med rekordåret 2019.¹⁰

Anlöpen med kryssningsfartyg i svenska hamnar minskade med 87 procent i samband med pandemins inträde 2020 (från 453 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 antal anlöp åter tillbaka (299 anlöp). Under första halvåret 2024 märks åter en viss uppgång av antal kryssningsanlöp till svenska hamnar.

Godstrafiken minskar

Efter att godshanteringen i svenska hamnar legat på en oförändrad nivå under flera år sjönk den år 2023 med cirka 5 procent (se Figur 1.3). Den totala godshanteringen 2023 uppgick till 160 miljoner ton, väl under nivån innan pandemin.



Figur 1.3. Total godshantering 2012–2023 i svenska hamnar. Kvantitet i miljoner ton.

Källa: Trafikanalys (2024). Sjötrafik 2023, tabell 6.

⁸ Trafikanalys (2024). Sjötrafik 2023, tabell 25.

⁹ Trafikanalys (2024). Sjötrafik 2023, tabell Sammanfattning.

¹⁰ Antal besökande resenärer som stiger ombord eller avslutar sin kryssning i svensk hamn, Trafikanalys (2024). Sjötrafik 2023, tabell 2.

Av den totala godshanteringen står lossat gods för 54 procent. Hantering av råolja och raffinerade petroleumprodukter i svenska hamnar sjönk med 3 procent jämfört med 2022.¹¹

Svensk import och export med sjöfart till och från Ryssland har efter Rysslands invasion av Ukraina minskat kraftigt och fortsatt nedåt under 2023. Mängden ryskt gods lossat i svensk hamn hade 2023 minskat med 97 procent jämfört med 2020.¹²

Bland Sveriges hamnar har godshanteringens utveckling 2023 varierat. Ingen av landets större godshamnar hade en positiv volymutveckling för godshantering över kaj jämfört med året innan. Efter att godsvolymererna i Sveriges största hamn Göteborg ökat påtagligt 2022 (+8 procent), sjönk de 2023 med drygt 10 procent. Göteborg är fortsatt Sveriges i särklass största godshamn.

Även i Helsingborg, i Trelleborg och i Stockholm sjönk godsvolymererna påtagligt. Flera hamnar längs Norrlandskusten har däremot haft en positiv volymutveckling: Piteå (+ 17 %), Umeå (+6 %), Skellefteå (+5 %), Sundsvall (+4 %) och Gävle (+1 %). Östersjöhamnarna Kalmar (+14 %) och Oskarshamn (+7 %) har också en mer omfattande godshantering 2023 än året innan.¹³

¹¹ Trafikanalys (2024). *Sjötrafik 2023*, tabell 8.1. och 8.2.

¹² Trafikanalys (2024). Statistikblad Sjötrafik 2023, s. 5,
www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/sjotrafik/2024/sjotrafik-2023.pdf

¹³ Trafikanalys (2024). *Sjötrafik 2023*, tabell 21.

2 Svenska flottans utveckling

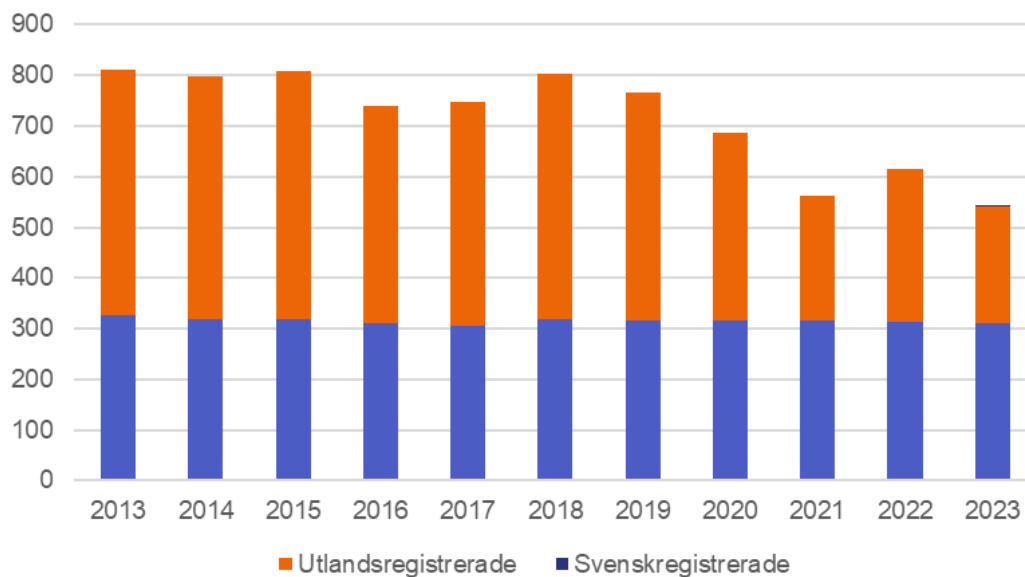
Detta avsnitt beskriver utvecklingen för den flotta av fartyg som kontrolleras av svenska rederier, även kallat fartyg i svensk regi. Vi beskriver flottan i termer av antal fartyg, lastkapacitet och dess fördelning på olika register. Vi gör även en beskrivning av den svenskregistrerade flottans utveckling 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.¹⁴

Antal utlandsregistrerade fartyg vände åter nedåt 2023

Antalet fartyg i den svenskkontrollerade flottan minskade mellan 2018 och 2021, men vände uppåt 2022 för att sedan åter sjunka något. Detta framgår av Figur 2.1 som visar summan av antalet svenskregistrerade och utlandsregistrerade fartyg (≥ 100 brutto) den sista december respektive år under perioden 2013 till 2023.



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

Källa: Trafikanalys (2024). *Fartyg 2023*, tabell 5, justerad med utlandsägda fartyg i svenskt register för att behålla en jämförbarhet över tid efter definitionsändring 2021.¹⁵

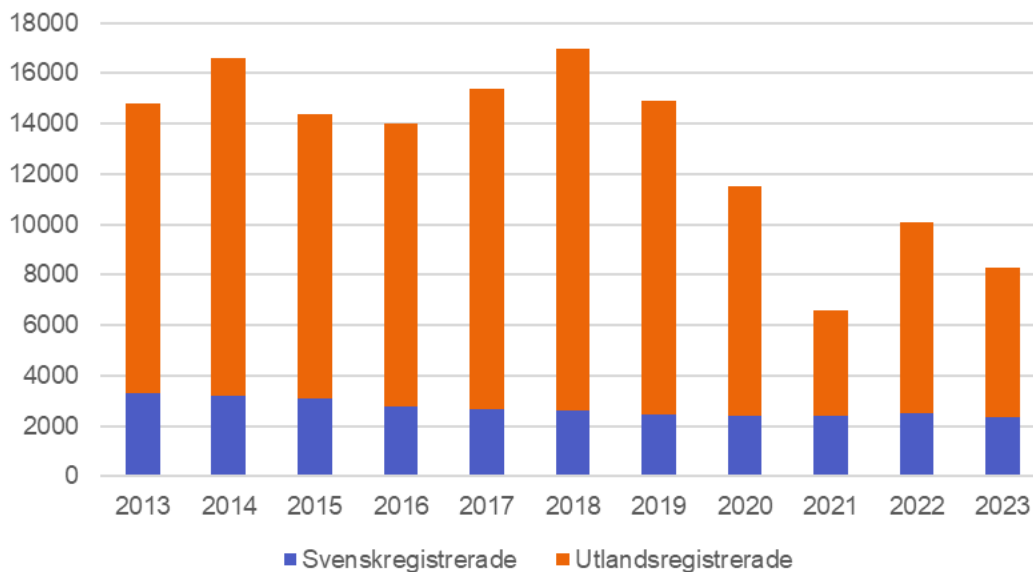
¹⁴ Se kvalitetsdeklaration "*Fartyg 2023 – svenska och utländska fartyg i svensk regi*" på Trafikanalys webbplats för mer information om definitioner, osäkerhetskällor och aktualitet.

¹⁵ 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.

Som framgår av figuren är den svenskregistrerade flottan stabil över tid, medan den utlandsregistrerade är mer fluktuerande. Antalet svenskregistrerade fartyg var nära oförändrat (en svag minskning med fyra fartyg), medan de utlandsregistrerade fartygen minskade med 58. Året innan ökade antalet utlandsregistrerade med lika många. Sammantaget innebär det att den svenskkontrollerade flottan, räknat som antal fartyg, minskade med drygt 10 procent 2023. I sammanhanget bör det noteras att förhållandevis små förändringar i ägandestrukturen kan påverka om fartyg klassas som svenskkontrollerade och ge stort utslag i statistiken.¹⁶

Lastkapacitet minskade mer än antal fartyg

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 2013 till 2023. Precis som antalet fartyg vände den tidigare nedåtgående trenden uppåt 2022 för att år 2023 åter sjunka. Medan nedgången i antal fartyg var drygt 10 procent var motsvarande nedgång i lastkapacitet drygt 20 procent jämfört med året innan. Liksom tidigare år var det relativt små förändringar i det svenskregistrerade tonnaget med en minskning på 6 procent 2023 jämfört med året tidigare. Minskningen i det utlandsregistrerade tonnaget var större (-22 %). Att tonnaget i den utlandsregistrerade flottan minskade mer än antalet fartyg beror på att de inhyrda fartygen i regel är större än de svenskägda.



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

Källa: Trafikanalys (2024). Fartyg 2023, tabell 5, justerad med utlandsägda fartyg i svenskt register för att behålla en jämförbarhet över tid efter definitionsändring 2021.

¹⁶ Fartyg som har både svenska och utländska delägare ingår i statistiken när det svenska ägandet är större än 50 procent. Se kvalitetsdeklaration för "Fartyg 2023 – svenska och utländska fartyg i svensk regi" på Trafikanalys webbplats.

Sammanfattningsvis minskade den svenskkontrollerade flottan under 2023 efter en uppgång året innan. Förändringarna i den svenskregistrerade delen av den svenskkontrollerade flottan var emellertid relativt små.

Användningen av den svenskkontrollerade flottan

Ovanstående siffror och figurer redovisade flottan i slutet av respektive år, men ett fartyg kan användas under en del av året utan att behöva ingå i flottan sista dagen på året. Tabell 2.1 visar de svenska rederiernas användning av fartyg de senaste 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 under ett år ligger på en relativt konstant nivå, med en minskning de senaste åren. Även med det här synsättet minskade de utlandsregistrerade fartygen under 2023. Samtidigt har uthyrningen av fartyg minskat med ett tiotal fartygsindivider. Den totala förändringen i disponerade fartyg i svensk regi var svagt ökande 2022, men har därefter vänt nedåt. Under 2023 var en majoritet av de uthyrda fartygen svenskregistrerade.¹⁷ De svenskregistrerade fartygen utgör därför drygt hälften av den disponerade flottan (55 procent).

Tabell 2.1. Antal fartyg (≥ 100 bt) i svensk regi använda under någon del av året. År 2021–2023.

	2021	2022	2023	Förändring 2021–2022	Förändring 2022–2023
Svenskregistrerade fartyg	309	304	282	–2 %	–7 %
+utlandsregistrerade fartyg	244	268	229	+10 %	–15 %
-uthyrda fartyg	3	37	26	+1 233 %	–30 %
=Disponerade fartyg	553	572	511	+3 %	–11 %
varav svenskt register	56 %	53 %	55 %		

Källa: Trafikanalys (2024). *Fartyg 2023*, 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 taget till lastkapacitet, disponeras under ett år. Måttet benämns bruttodräktighetsdagar.¹⁸ Som framgår av Tabell 2.2 är mönstret samma med detta mått på den svensk-kontrollerade flottans användning som i beskrivningen ovan.

Användningen av det svenskregistrerade tonnaget är således i princip oförändrat mellan 2022 och 2023 (+2 %), vilket kan jämföras med en svag minskning i antal använda fartyg (Tabell 2.1). Medan antalet utlandsregistrerade fartyg minskade med 15 procent är motsvarande minskning av bruttodräktighetsdagar, 22 procent. Även det uthyrda tonnaget minskade jämfört med 2022.

Sammantaget innebär detta att det disponerade tonnaget minskade med 18 procent 2023. Eftersom hela denna minskning skedde i det utlandsregistrerade tonnaget ökade det svenska registrets andel av det disponerade tonnaget i termer av bruttodräktighetsdagar.

¹⁷ Trafikanalys (2024). *Fartyg 2023*, tabell 17 och 18.

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

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

	2021	2022	2023	Förändring 2021–2022	Förändring 2022–2023
Svenskregistrerat tonnage	712	724	725	+2 %	0 %
+utlandsregistrerat tonnage	1 520	2 767	2 159	+82 %	–22 %
-uthyrt tonnage	1	398	347	+39 800 %	–13 %
=Disponerat tonnage	2 232	3 093	2 538	+39 %	-18%
varav svenskt register	32 %	23 %	29 %		

Källa: Trafikanalys (2024). *Fartyg 2023*, tabell 15.

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

2.2 Är de nordiska fartygsflottorna sin flagg trogen?

Danmark och Norge har de stora nordiska fartygsregistren. De är i storleksordningen tio gånger så stora som de svenska och finska. Det har en bakgrund i att först Norge, men sedan även Danmark, under 1980-talet startade s.k. internationella register för att konkurrera med s.k. bekvämlighetsregister. Dessa register ställde exempelvis inte samma krav på inhemsk besättning och därmed på lönenivå. De danska och norska internationella registren har egenskaper gemensamt med bekvämlighetsregister¹⁹, men klassas inte som sådana av Internationella Transportarbetarefederationen.

Enligt UNCTAD²⁰:s statistik är den av Norge kontrollerade flottan den tionde största i världen, strax efter Storbritanniens men före USA:s. I samma ranking ligger Danmark på 14:e plats. Sverige och de övriga nordiska länderna är inte med bland 35 största.²¹ Storleken på den svenskkontrollerade flottan uppgår således till strax under en tiondel av den norska, mätt i dödviktston (lastkapacitet i metriska ton). Den finländska flottan följer därefter med drygt hälften av den svenska. Den av Island kontrollerade flottan är avsevärt mindre.²²

Trafikanalys har tidigare år redovisat hur de flottor som kontrolleras av de fyra större nordiska länderna fördelar sig mellan skilda register. Gemensamt för våra länder är att fördelningen mellan flaggstater i flera fall, räknat som brutto, förändras kraftigt från år till år, se Tabell 2.3.

Nordiskt kontrollerade flottors fördelning i procent på register av respektive flotta 2020 till 2022 sett till bruttodräktighet. Fartyg ≥ 100 brutto. För Sverige tillhörde exempelvis 12 procent av flottan Kinas, respektive Marshallöarnas register år 2020 för att året efter ha obefintligt tonnage i dessa register. För Finland minskade Bahamasregistrerade fartyg med 25 procentenheter från ett år till ett annat. I både Danmark och Norge minskade de egna

¹⁹ Begreppet har definierats på olika sätt i skilda sammanhang. Det handlar om fartyg som är registrerade i ett register som valts uteslutande för att dra nytta av begränsad reglering av fartygsregistret, utan att fartyget har förbindelse med registreringsstaten genom sin ägare eller besättning.

²⁰ FN:s konferens om handel och utveckling/United Nations Conference on Trade and Development.

²¹ UNCTAD (2023). *Review of Maritime transport 2023*, tabell 2.5.

²² UNCTADstat (2023). Merchant fleet by country of beneficial ownership, annual. Avser fartyg ≥ 1 000 brutto, dödviktston. Uppgifterna kan variera något jämfört med andra källor beroende på olika avgränsningar och definitioner, exempelvis mot redovisningen i avsnitt 2.1 som avser fartyg ≥ 100 brutto och därför omfattar ett större antal fartyg.

registren med över tio procentenheter mellan 2021 och 2022. Vi ser detta som ett uttryck för att det råder stor flexibilitet när redare chartrar fartyg. Flaggen i aktern spelar normalt väsentligt mindre roll än fartygets egenskaper och villkoren i övrigt. Trafikanalys ser de stora förändringarna mellan åren som ett uttryck för att det råder skarp konkurrens mellan registren.

Tabell 2.3. Nordiskt kontrollerade flottors fördelning i procent på register av respektive flotta 2020–2022 sett till bruttodräktighet. Fartyg \geq 100 brutto.

	Sverige			Finland			Danmark			Norge		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Sverige	21	13	21				5					
Finland				39	43	57						
Danmark	3	4	5				45	48	34			
Norge, NOR+NIS	11	11	3		1					30	31	19
Bahamas	5	4	4	49	47	22				10	9	6
Singapore	5		9				31	27	21	7	8	9
Marshallöarna	1		5				7	9	11	12	13	26
Liberia	3	4	4							8	7	10
GB (inkl. Isle of Man)		13	11				3	2	1	3	1	7
Hong Kong			2					7	8		14	3
Kina, HK							7			12		
Malta	2	2	10				3	2	2	2	2	4
Panama			3				2	2	5	3	3	4
Nederländerna			5				3					
Cypern		2	5	1								
Portugal	4	5								3	2	
Bermuda			6									
USA			2							2		
Panama	3											
Övriga	44	44	6	11	9	8	3	3	7	10	10	11
Summa	102	102	101	100	100	99	100	100	100	100	100	99

Källa: Data från Maritime-insights databas, baserad på data från Gibsons' Shipbrokers och ShipPax, bearbetad av Maritime-insight på uppdrag av Trafikanalys.

Generellt är det således relativt vanligt att nordiska rederier registrerar sina fartyg i de egna ländernas register. Det är däremot inte lika vanligt att de registrerar sina fartyg i något av de andra nordiska ländernas register. Den svenskkontrollerade flottan är visserligen representerad med minst en procent i både det norska och danska registret, men för varken den danskkontrollerade flottan eller den norskkontrollerade syns något annat nordiskt register.

Förutom för den svenskkontrollerade flottan var det bara den finskkontrollerade som återfinns i det svenska registret – och det endast under 2022 av de år som redovisas i tabellen. Däremot är vissa andra register gemensamma för flera av de nordiskt kontrollerade flottorna. Det gäller till exempel registren i Storbritannien, Malta och Singapore som är de vanligaste registren för den svenskkontrollerade flottan efter det svenska.

Sammantaget är det en stor spridning i nordiskt kontrollerade flottornas fördelning på register. Registren i Malta och Liberia är de enda register som år 2022 stod för mer än 1 procent av bruttot för de fyra nordiska ländernas flottor.

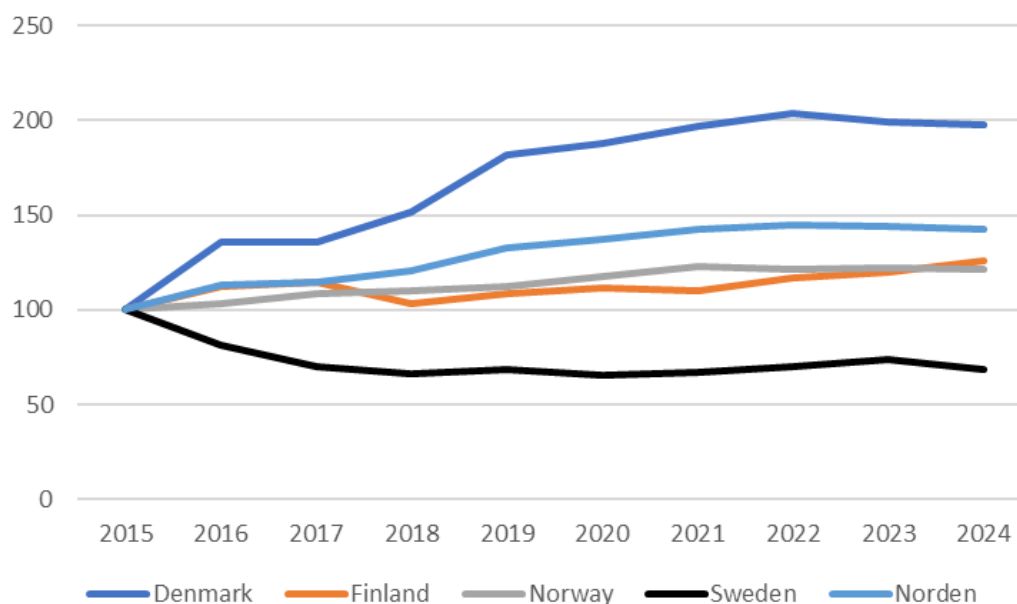
2.3 Det svenska registrets utveckling i en internationell jämförelse

Föregående avsnitt har beskrivit de nordiskt kontrollerade fartygsflottorna och deras fördelning på olika länders register. Där har det framgått att de nordiskt kontrollerade fartygsflottorna, trots allt, i relativt hög grad är registrerade i de egna ländernas register. Det är sällan något

annat register är vanligare än det egna nationella. I detta avsnitt beskrivs utvecklingen för de nordiska registren i sig. Dataunderlaget kommer från UNCTAD och anger bruttodräktighet för fartyg ≥ 100 brutto i början av respektive år.²³

Som framgår av Figur 2.3 har den relativa utvecklingen av dessa register sett olika ut under de senaste 10 åren. De nordiska registren (inkl. Färöarna, Island och Grönland) har sammantaget vuxit påtagligt, med drygt 40 procent. Det svenska registret är det enda som visar en negativ utveckling (–31 %).

De danska registren (inkl. det danska internationella registret) har utvecklats bäst (+98 %) och har också vuxit om den andra stora nordiska registerstaten Norge (+22 %). Räknat i brutto har de danska registren vuxit med mer än tre gånger det svenska registrets storlek. Det finska registret har ökat med 26 procent. Det senaste året är det bara det finska registret som vuxit. Sveriges register hade under det senaste året en tillbakagång på fem procent efter att året innan ha ökat med lika mycket.



Figur 2.3. Indexerad utveckling för handelsflottan (≥ 100 bt) 2015–2024 i nordiska register (bruttodräktighet). Avser början av respektive år.

Källa: UNCTADstat (2024). *Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual*.

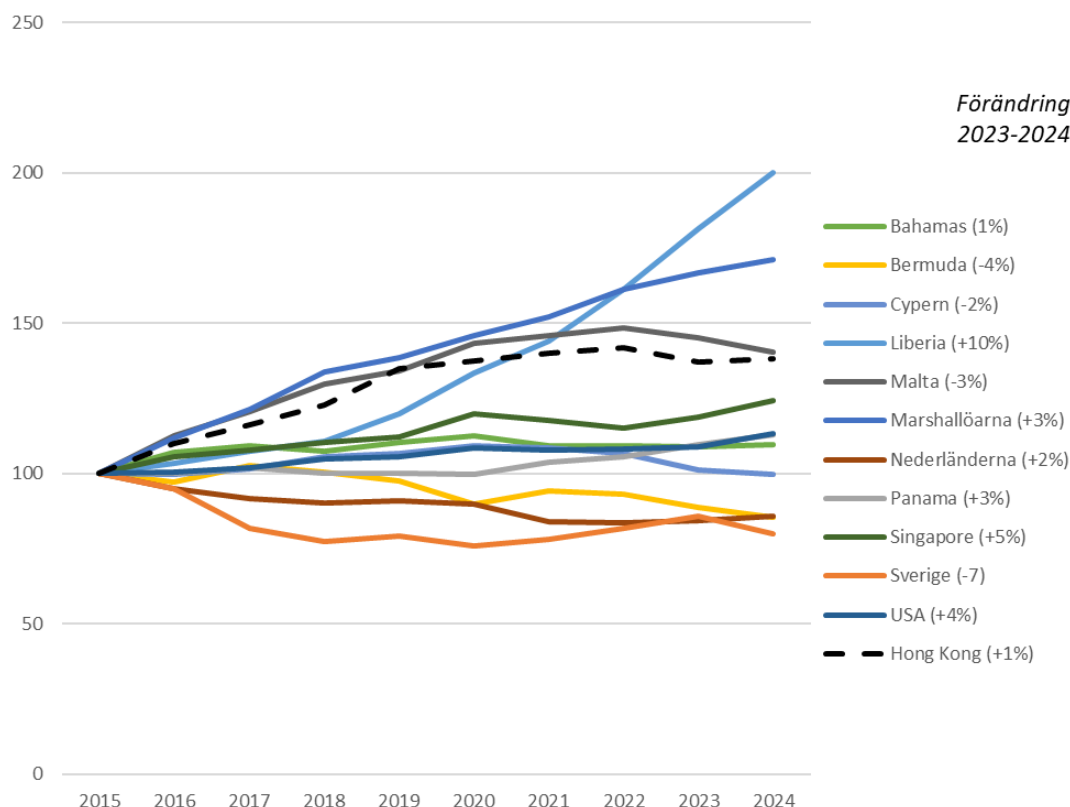
I ett större internationellt perspektiv är utvecklingstendenserna än mer varierade. Sett till de utomnordiska register som den nordiskt kontrollerade flottan återfinns i (Tabell 2.3. Nordiskt kontrollerade flottors fördelning i procent på register av respektive flotta 2020–2022 sett till bruttodräktighet. Fartyg ≥ 100 brutto) syns även där en spridning i utvecklingen.

²³ Den officiella fartygsstatistiken från Trafikanalys avser slutet av respektive år och UNCTAD:s uppgifter för 2024 avser därmed ungefär samma tid som Trafikanalys uppgifter för 2023. Skillnader i definitioner och underliggande datakällor kan dock innebära att sifferuppgifterna skiljer sig något åt mellan UNCTAD och Trafikanalys. Se kvalitetsdeklaration för den officiella statistiken på Trafikanalys webbplats för mer information om definitioner, osäkerhetskällor, aktualitet, m.m.

www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/fartyg/2022/kvalitetsdeklaration-fartyg-2022.pdf

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.²⁴

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 sticker ut med en konstant och hög tillväxt under perioden.



Figur 2.4. Indexerad utveckling för handelsflottan (≥100 bt) 2015–2024 i ett urval större register (bruttodräktighet), samt procentuell förändring 2023–2024. Avser början av respektive år.

Källa: UNCTADstat (2024). *Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual.*

2.4 Sammanfattningsvis

Den svenskkontrollerade flottan ökade 2022 efter att ha minskat ett antal år dessförinnan. För 2023 märks åter en nedgång. Förändringarna är i bägge fall främst kopplade till den utlandsregistrerade delen av den fartygsflotta som är i svensk regi.

²⁴ UNCTADstat (2024). *Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual.*

Storleken på den svenskkontrollerade flottan är 2023 påtagligt lägre än före pandemin. Användningen av fartyg i svenskt register 2023 (mätt i bruttodräktighetsdagar) var oförändrad jämfört med året innan, medan det utlandsregistrerade tonnaget minskade.

I en internationell jämförelse har det svenska fartygsregistret haft en sämre utveckling över den senaste dryga tioårsperioden än registren i våra nordiska grannländer och även i en större internationell jämförelse. Under 2023 hade det svenska registret en sämre utveckling än de övriga nordiska ländernas. Även i en vidare internationell jämförelse är utvecklingen av det svenskregistrerade tonnaget svagt.

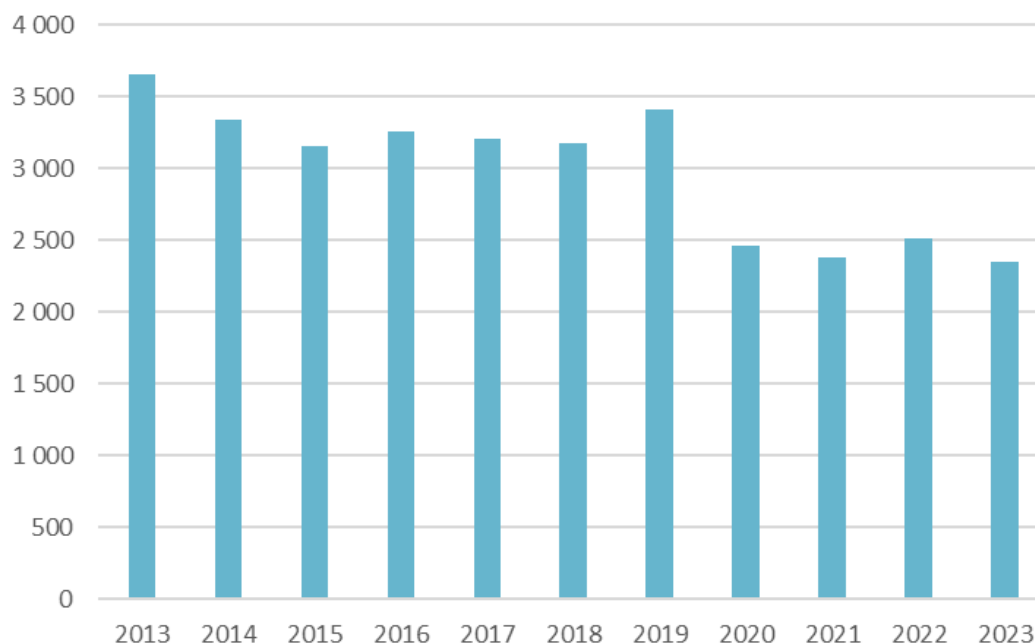
3 Sjöfartens arbetsmarknad och kompetensförsörjning

Detta kapitel tar upp utvecklingen inom svensk sjöfart ur ett sysselsättnings- och kompetensförsörjningsperspektiv. Kapitlet redogör för utvecklingen av antalet ombordanställda vid svenskregistrerade handelsfartyg och sökande till kvalificerade svenska sjöfartsutbildningar.

3.1 Antal ombordanställda

Nedgång för ombordanställda 2023

Efter en tydlig nedgång i antalet ombordanställda i den svenskregistrerade handelsflottan under pandemiåren vände kurvan svagt uppåt 2022. Under 2023 syns åter en viss nedgång. Nedgången var 10 procent eller i genomsnitt 260 ombordanställda per dag. Detta framgår 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), 2013–2023.

Källa: Trafikanalys (2024). *Fartyg 2023*, 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, strax över 200 ombordanställda per genomsnittlig dag för år 2023.

Liten ökning av andel kvinnor bland ombordanställda

Räknat som genomsnittligt antal ombordanställda per dag har samtliga yrkeskategorier ombord en högre andel män än kvinnor. Kategorierna befälhavare, styrmän, däckspersonal, 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 2023 samt förändring 2022-2023 av genomsnittligt antal ombordanställda per yrkeskategori och dag i svenskregistrerade handelsfartyg (≥100 bt).

	Andel kvinnor bland ombordanställda 2023	Förändring av antal ombordanställda 2022–2023
Befälhavare	3%	–3%
Styrmän	9%	–12%
Däckspersonal	16%	–7%
Maskinbefäl	1%	–14%
Maskinpersonal	4%	–3%
Ekonomiföreståndare	40%	+6%
Övrig ekonomipersonal/ kökspersonal	47%	–6%
Totalt	25%	–6%

Källa: Trafikanalys (2024). *Fartyg 2023*, tabell 20.2.

Som framgår ovan och av Tabell 3.1 var sysselsättningen för ombordanställda på svenskregistrerade fartyg lägre 2023 än året innan. Andelen kvinnor bland ombordanställda har ökat om än marginellt (från 24 till 25 %). Hela ökningen är kopplad till gruppen ekonomiföreståndare. De största procentuella nedgångarna för ombordanställda generellt märks bland styrmän, och maskinbefäl.

3.2 Sökande till landets sjöfartsutbildningar

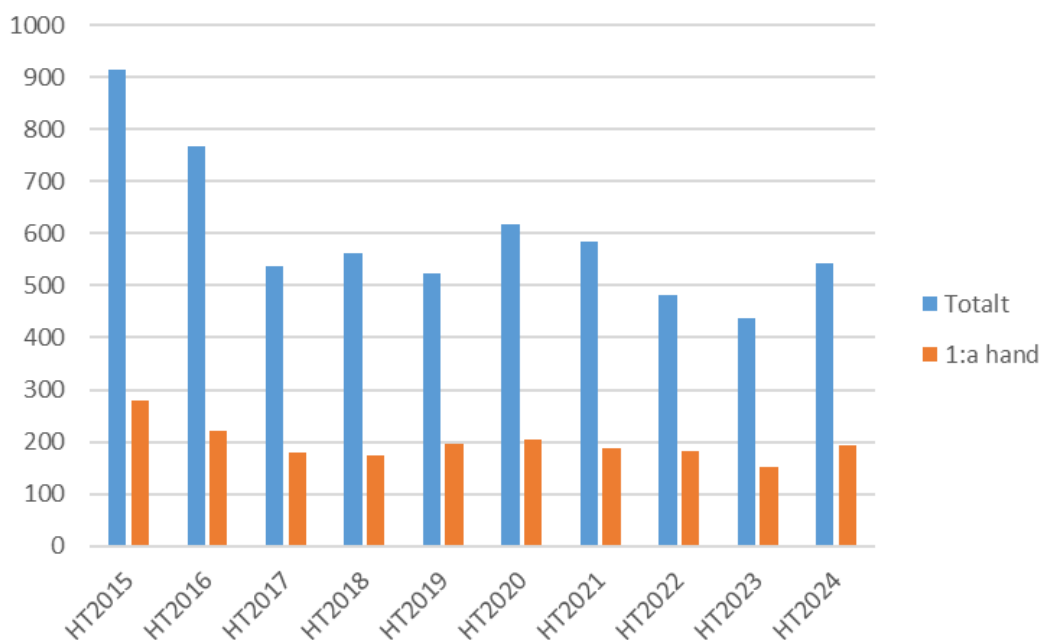
Kvalificerad sjöfartskompetens är av grundläggande betydelse för svensk sjöfarts konkurrenskraft. Tillgång till sådan kompetens är en förutsättning för att vi långsiktigt ska ha rederiverksamhet i Sverige och därmed även för den svenskflaggade handelsflottan. Även andra relaterade verksamheter inom bland annat teknisk utveckling och försäkring skulle söka sig utomlands. Sjötransporter till och från svenska hamnar skulle fortgå, men deras kvalitet riskerar emellertid försämrats något.²⁵

²⁵ Eriksson G (2020).

Sökande till sjöfartutbildningarna är en indikator på framtidens tillgång på kvalificerat sjöfolk.

Antal sökande till de kvalificerade sjöfartsutbildningarna ökar

Figur 3.2 framgår att det totala antalet sökande till sjökaptensutbildningarna vid de båda lärosätena inför höstterminen 2024 var ungefär 25 procent högre än året tidigare, både räknat som totalt antal sökanden och som förstahandssökanden. Nivån är samtidigt 40 procent lägre än 2015. Under perioden har det samtidigt skett en viss trendmässig ökning av andelen kvinnliga sökanden. År 2015 var andelen kvinnor som sökte 15 procent för att under de senaste två åren ha legat på över 20 procent.

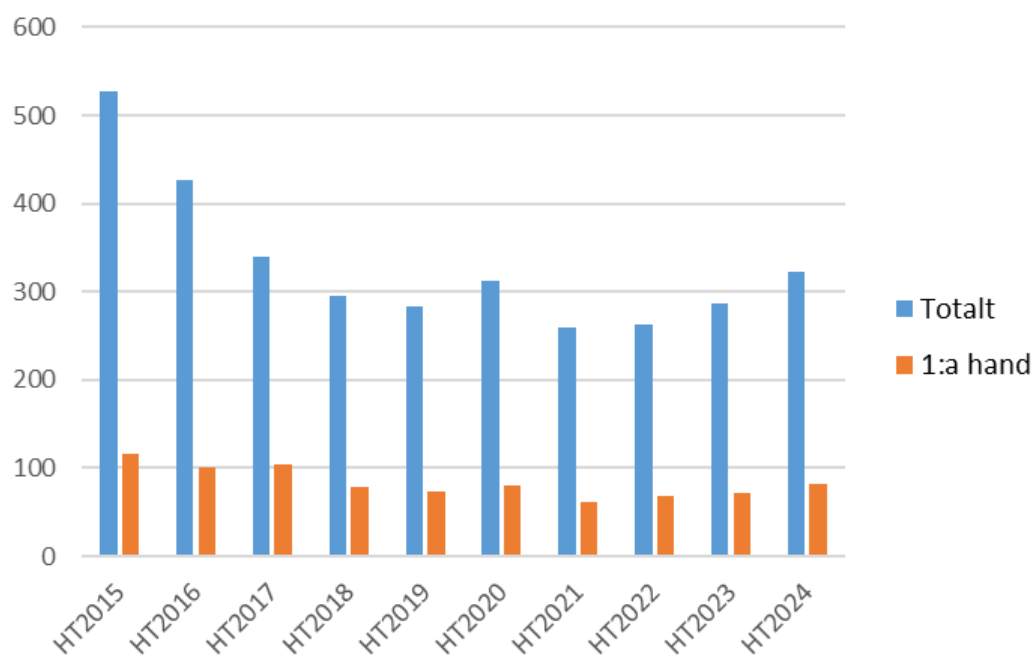


Figur 3.2. Sökande till Sjökaptnsprogrammen vid Chalmers och Linnéuniversitetet 2015–2024.

Källa: UHR (2024). Antagningsstatistik för sjökaptensprogrammen vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet.

Sjöingenjörsprogrammen försörjer Sverige med framtidens maskinbefäl och maskinister. Trendmässigt märks ungefär motsvarande utveckling för sjöingenjörutbildningarna som för sjökaptensutbildningarna: Markant minskat söktryck fram till 2017/2018, varefter intresset för utbildningarna legat kvar ungefär på samma nivå, med variationer mellan åren.

Vid de två senaste ansökningstillfällena, HT 2023 respektive HT 2024, ökade antalet sökande till sjöingenjörutbildningarna. (Figur 3.3). Det senaste året var det dock endast antalet sökanden till utbildningen vid Chalmers som ökade. För Linnéuniversitetet märktes däremot viss nedgång.



Figur 3.3. Sökande till Sjöingenjörsprogrammen vid Chalmers och Linnéuniversitetet 2015–2024.

Källa: UHR (2024). 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 åter minska. Utvecklingen varierar mellan yrkeskategorier. Medan sysselsatta som ekonomiföreståndare ökade sjönk sysselsättningen för övriga yrkeskategorier.

Antalet sökande till landets sjökaptensutbildningar vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet ökade för höstterminen 2024 efter flera års nedgång. Till sjöingenjörsutbildningarna märks en ökning som dock helt kan kopplas till Chalmers tekniska högskola, medan motsvarande utveckling inte märks för Linnéuniversitetet.

4 Omställning och anpassning till EU:s 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. Kommissionen presenterade 2021 ett paket med lagförslag, EU:s 55%-paket, för att nå de beslutade klimatmålen. De flesta av lagförslagen är nu antagna. Lagstiftningen består av sammanlänkade styrmedel varav flera har direkt bäring på sjöfarten. I detta kapitel analyseras hur detta regelverk kan komma att påverka sjöfartens konkurrenskraft.

Parallellt med EU driver även IMO ett arbete för att minska utsläppen av växthusgaser från fartyg. Det arbetet beskrivs emellertid inte i detta sammanhang.²⁶

4.1 Sjöfarten tar plats i ett alltmer ambitiöst utsläppshandelssystem²⁷

EU:s utsläppshandelssystem EU ETS 1 utvidgas gradvis till att omfatta utsläpp från sjötransporter med fartyg med ett brutto på minst 5 000. Under 2024 belastas fartygen med krav på köp av utsläppsrätter motsvarande 40 procent för verifierade utsläpp, år 2025 gäller 70 procent och därefter 100 procent. Från 2026 ska även sjöfartens utsläpp av metan och dikväveoxid omfattas av systemet.

Förändringarna i utsläppshandelssystemet som sådant gör det samtidigt mer ambitiöst. Antalet utsläppsrätter som ställs ut minskar i snabbare takt än tidigare beslutats. Dagens årliga nedskrivningstakt på minus 2,2 procent ändras först till minus 4,3 procent och från 2028 till minus 4,4 procent.

Medlemsstater ges möjlighet att under 2024 till 2030 tillfälligt undanta inhemsk sjöfart till och från öar med färre än 200 000 invånare. Sverige har beslutat utnyttja den möjligheten avseende Gotlandstrafiken.

Konkurrens mellan fartygsstorlekar

En åtminstone teoretiskt möjlig konsekvens av regelverket är att storleksmässigt mindre fartyg skulle brukas i högre grad, för att segla under gränsen för direktivets tillämpning, och att anpassa logistikflöden 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.

²⁶ IMO, 07 07 2023.

²⁷ EU dir 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen.

Lagstiftarens fokus på frågan gör det högst 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.

Konkurrens mot andra trafikslag

Att sjöfarten inkluderas i utsläppsrättshandeln 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 ton²⁸ och priset på utsläppsrätter är 750 kronor per ton skulle det innebära 1,5 miljarder kronor år 2024, 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 de senaste åren varierat påtagligt. Under det senaste året har det varierat med mellan € 54 och € 90 per ton.²⁹

Kostnadsökningarna varierar med fartygens förutsättningar. Med dagens pris på drivmedel (\$ 800 per ton för LNG liksom för MGO) och utsläppsrätter (€ 70) motsvarar det för ett fartyg där drivmedelskostnaden uppgår till 15 procent av den samlade kostnadsmassan en transportprishöjning på cirka 4 procent för ett LNG-fartyg och något mer (4,3 %) för ett fartyg som drivs på fossil olja 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 är små. År 2027 kommer även vägtrafik omfattas av ett europeiskt utsläppshandelssystem. Sjöfarten, i synnerhet de större fartyg som omfattas av utsläppshandeln, är väsentligt mer energieffektiva per utfört transportarbete än lastbil, vilket i grunden är till sjöfartens fördel.

Införandet av sjöfart, och så småningom vägtrafik i utsläppshandeln bedöms påverka konkurrenssituationen mellan dessa trafikslag måttligt. Vägtrafiken kommer att ligga i ett annat utsläppshandelssystem än det som omfattar sjöfarten. Priset per utsläppsrätt behöver därför inte vara det samma för sjöfart som för vägtrafik. Vägtrafiken har en längre historia av alternativa drivmedel.

I princip kan järnväg gynnas konkurrensmässigt. Den är till stor del redan elektrifierad och fossilt driven järnväg kommer inte nödvändigtvis omfattas av EU:s utsläppshandel. Samtidigt brottas den med andra problem såsom brister i infrastrukturen och kapacitetsbegränsningar.

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 någon

²⁸ Utsläppen från utrikes sjöfart var enligt den officiella statistiken 7 miljoner ton år 2022. Statistiken utgår från bunkrad volym i Sverige, vilket för internationell trafik inte nödvändigtvis motsvaras av förbrukning vid trafik på svenska hamnar.

²⁹ Trading Economics EU Carbon Permits, <https://tradingeconomics.com/commodity/carbon>.

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%-paket. Att söka använda landström 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.

EU:s innovationsfond

EU:s innovationsfond, som finansieras med intäkter från utsläppshandelssystemet, bör kunna stödja 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.

4.2 FuelEU Maritime – för koldioxid snåla bränslen inom sjöfarten

FuelEU Maritime³⁰ träder 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 de dra nytta av lagstiftningens möjlighet att "poola" sådana

³⁰ EU Förordning 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxid snåla 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.

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.³³

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 %). Till grund för en sådan bedömning ligger att klimatpolitiken gjort alternativa drivmedel, inklusive LNG mer lönsamt och även motiverat introduktion av landström.

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

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 land- och ombordutrustning så tillåter. Fartyg som kan säkerställa en större del av energiförbrukningen genom el över kaj (för förbrukning vid kaj liksom för drift till sjöss) 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.

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.³⁴

Den stora utmaningen kan skönjas vid horisonten

På längre sikt, framför allt från 2040 och framåt, är det möjligt att direktivet kommer att tydligt 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

³³ Gasum (2024). Gasum har skapat en pool där deras biogaskunder genom att ingå i poolen kan sälja sitt uppfyllelseöverskott till redaren som inte når den stipulerade nivån.

³⁴ DNV (2024).

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.³⁵

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 segment: Färjor, kryssningsfartyg och containerfartyg. Regelverket gäller vidare trafik med fartyg med ett brutto över 5 000. För berörda hamnar innebär AFIR att mål, nationella handlingsplaner och rapporteringsmekanismer föreskrivs.

Nämnda begränsningar i förordningens tillämpning innebär att den idag inte har bäring på svenska inlandshamnar. Ingen hamn i Väneren påverkas då de fartyg som trafikerar dem faller under gränsen för lagens tillämpning (5 000 bt). Trafik till Mälarhamnar med fartyg som berörs av regelverket är idag så begränsad att också de 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 kapaciteten begränsad.

Sverige ges, liksom övriga medlemsstater, också i uppgift att senast den 31 december 2024 säkerställa att ett ”lämpligt antal” tankningspunkter för flytande metan anlagts i kusthamnar i TEN-T:s stomnät. Staterna ges själva förtroende att avgöra vad som är lämpligt.

Kraven berör ett dussintal av våra större färjehamnar.³⁶ Genomgående omfattas också färjetrafikens utländska destinationshamnar av förordningen. De tre svenska hamnar som sannolikt också berörs av kraven avseende kryssningsfartyg³⁷ tillhör alla gruppen berörda färjehamnar. Baserat på historiska uppgifter berörs även fem containerhamnar.³⁸ 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.

³⁵ Regeringens skrivelse 2023/24:59, s. 179 f.f.

³⁶ 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 separatredovisas i statistiken. Grisslehamn och Malmö torde vara exempel på en sådana hamnar.

³⁷ Stockholm, Göteborg och Trelleborg.

³⁸ Gävle, Göteborg, Halmstad, Helsingborg och Norrköping. Norrvik har hittills inte haft tillräcklig trafik, men ligger nära gränsen och har ambitionen att attrahera ökad trafik.

Regelverket ställer krav på medlemsstaterna och inte direkt på hamnarna. Staterna bestämmer själva hur de ska säkerställa att förändringarna kommer till stånd. Senast den 31 december 2025 ska varje medlemsstat presentera sitt slutliga nationella handlingsprogram, med bl.a. åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de bindande målen uppnås. Energimyndigheten har regeringens uppdrag att ta fram underlag för och bistå i arbetet med den svenska handlingsprogram.³⁹ I november 2024 redovisades ett underlag till utkast till handlingsprogram.⁴⁰

4.3.1 Konsekvenser för hamnar

Det går inte att räkna med att de förändringar som AFIR föreskriver inom hamnområdet spontant kommer ske till följd av affärsmissiga 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 nyttan av el över kaj blir större till följd av utsläppshandel och FuelEU Maritime. De kommersiella förutsättningarna för landel blir därigenom bättre.

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 Ansvarsfördelningsdirektivet

Till skillnad från vägtrafik omfattas inte internationell sjötrafik av nationella mål inom ansvarsfördelningsdirektivet, 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 ansvarsfördelningsdirektivet. 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.

4.5 Avslutande reflektion

Frågan om hur de tre sjöfartsrelaterade regelverken i EU:s 55%-paket kommer att påverka sektorn kan inte entydigt besvaras. Analysen är inte bara komplicerad genom att många

³⁹ Regeringen (2024-05-02).

⁴⁰ Energimyndigheten (2024).

förhållanden berörs. Utfallet beror också på hur framtiden utvecklar sig. Det handlar bl.a. om teknisk 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.

Vilken väg rederier väljer kan också påverka miljörelaterade kostnader i övrigt. För närvarande bereds exempelvis förbud mot utsläpp från skrubbrar till vatten inom svenskt sjöterritorium som kan påverka kostnaderna för trafik som idag använder bunker med högre svavelhalt, medan andra framdrivningstekniker inte berörs av sådan reglering.⁴¹

⁴¹ Trafikanalys (2024-10-28).

5 Svensk sjöfarts konkurrensvillkor

Regeringen har betonat att en väl fungerande sjöfart är avgörande för Sveriges utrikeshandel och varuförsörjning och att regeringens fortsatta strategiska arbete inom sjöfartsområdet syftar till att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft och Sveriges beredskap.⁴²

Vi kan konstatera att det svenska fartygsregistret har utvecklats sämre än flera jämförbara länders under den senaste 10-årsperioden. En förklaring är att sjöfart bedrivs på en internationell marknad som huvudsakligen styrs av internationella regler och villkor. Många länder har ambitioner att få sina fartygsregister att växa och försöker göra sina regelverk mer konkurrenskraftiga. Sektorn kännetecknas av internationell regelverkskonkurrens.⁴³

Detta avsnitt beskriver utvecklingen av den svenska sjöfartens konkurrensvillkor inom fyra områden som Trafikanalys tidigare har identifierat som viktiga i sammanhanget.⁴⁴ Fokus är på den svenskregistrerade sjöfartens villkor, men avsnittet tar även upp aspekter som gäller mer generellt för sjöfarten som näring, till exempel forskning och utveckling.

5.1 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.⁴⁵

Samordnaren gavs tre specifika uppdrag:

- att fortsätta dialog med branschens aktörer och ta fram en handlingsplan för arbetet med gröna korridorer under åren 2024 till 2027,
- 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.

Det förstnämnda deluppdraget är kopplat till den av Sverige undertecknade Clydebank-deklarationen som innebär att vi ska stödja etablerandet av gröna sjöfartskorridorer, antingen mellan hamnar i olika länder eller mellan två hamnar nationellt. Syftet är att berörda aktörer ska samarbeta för att öka takten i omställningen av sjöfarten till fossilfrihet samtidigt som hänsyn till andra miljö- och hållbarhetsaspekter tas. Samordnaren redovisade en handlingsplan för gröna sjöfartskorridorer den 27 juni 2024. Där framhålls att det behövs nya styrmedel

⁴² Regeringen, Prop. 2024/25:1 Utgiftsområde 22, s. 41.

⁴³ För en närmare beskrivning av regler och konventioner hänvisar vi till vår publikation Trafikanalys (2018). *Svensk sjöfarts konkurrenssituation 2018*, Rapport 2018:12.

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

⁴⁵ Regeringen (2024-03-14).

för att övervinna ekonomiska hinder, samverka med våra grannländer och att vi bör eftersträva gemensamma åtgärder och föra dialog med aktörer i transportkedjan för att etablera gröna sjöfartskorridorer.⁴⁶

5.2 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.

Skilda regeringar har återkommande talat om behovet att förbättra för sjöfarten i syfte att utjämna den svenskflaggade fartygsflottans konkurrensvillkor gentemot omvärlden. Förenklingar för sjöfarten vad gäller myndighetskontakter och fartygsregistrering har sedan länge varit ett uttryck för den ambitionen.

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.⁴⁷

Vidare vilar valet om att flagga in i stor utsträckning på vilken ekonomi redaren har att räkna med för det inflaggade fartyget, vilket i stor utsträckning beror på bland annat myndigheters beslut gällande klassificering av fartyg, beslut om sjöinkomst samt beslut om sjöfartsstöd för ombordanställda. Redare har framfört önskemål om förhandsbesked kring dessa frågor, men också när det gäller beslut rörande bemanning och konstruktionskrav för bland annat inlands-sjöfart 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.⁴⁸ Tillgång till globalt placerade klassificeringssällskap är också ett sätt att hålla de administrativa kostnaderna för redare nere.

Åtgärder för att öka de inre vattenvägaras 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 numera, 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.

⁴⁶ Trafikverket (2024-06-27).

⁴⁷ Tillväxtverket (2021). *Enklare för företag med lots*, [Enklare för företag med lots - Tillväxtverket \(tillvaxtverket.se\)](https://www.tillvaxtverket.se).

⁴⁸ Transportstyrelsen (2024). *Erkända organisationer*.

5.3 Finansierings-, skatte- och investeringsvillkor

Regler till grund för finansiering av inköp och belåning samt andra åtgärder såsom olika former av finansiellt stöd för investeringar och drift är sådant som stater tillgriper för att försöka förbättra konkurrensvillkoren. Med utgångspunkt i statsstödsreglerna har EU utformat ett särskilt regelverk som ger utökat utrymme för ekonomiskt stöd för sjöfart. EU:s regler ger bl.a. förutsättningar för skatteåtgärder likt den så kallade tonnageskatten i syfte att påverka sjöfartens finansiella villkor för att öka inflagningen. Under 2024 har EU tagit ytterligare steg för att förhindra att statligt stöd snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen på den inre marknaden. EM-kommissionen har beslutat om nya riktlinjer för statligt stöd till landtransporter och multimodala transporter, som bl.a. berör inre vattenvägar.⁴⁹

Tonnageskatten har utvärderats för att utvecklas

Under 2016 infördes ett tonnagebeskattningssystem i Sverige som är ett frivilligt, alternativt beskattningssystem för rederier, i syfte att öka andelen svenskregistrerade fartyg i den svenska handelsflottan. Tonnagebeskattningen innebär i korthet schablonbeskattning av så kallad kvalificerad sjöfart som bedrivs av rederier med strategisk verksamhet i Sverige. Fartygen ska bland annat vara av en viss storlek, registrerade i och ägda i ett EES-land samt sysselsatta i internationell sjöfart.

Efter en trög start har intresset för att delta i tonnageskattesystemet ökat. Den 7 november 2024 fanns det totalt 31 godkända företag (rederier) i tonnageskattesystemet, varav ett blivit godkänt under senaste året.⁵⁰ Antalet rederier i systemet överträffar därmed tonnageskatteutredningens beräkning att 23 företag på sikt skulle träda in i systemet.⁵¹

Det svenska tonnageskattesystemet omfattar färre fartygskategorier och färre verksamhetsområden jämfört med många andra länder. Till exempel utesluts mindre fartyg, fartyg inom specialsjöfarten, liksom fartyg som endast går i inrikes fart eller som tillfälligt hyrs in utan personal (s.k. bareboat charter).

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.⁵² Utredningen redovisade sitt arbete i december 2023 och föreslog då ett antal förändringar av tonnageskatten.⁵³ Bl.a. föreslogs att fler fartygskategorier ska omfattas, att kraven på internationell trafik ska mildras och att mindre fartyg ska omfattas av systemet. Förslagen har remitterats. I budgetpropositionen för 2025 redovisar regeringen att frågan om ändringar i systemet med tonnagebeskattning bereds vidare i Regeringskansliet.⁵⁴

⁴⁹ Europeiska unionens officiella tidning (14.8.2024) *Riktlinjer för statligt stöd till landtransporter och multimodala transporter*.

⁵⁰ Epostkommunikation (2024). *Tonnageskattesystemet 2024-11-07*, Utr 2024/69.

⁵¹ SOU 2015:4. *Ett svenskt tonnageskattesystem*, s. 476.

⁵² 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 tonnagebeskattning*.

⁵³ Regeringskansliet, *Vägade skatter – Navigering i sjöfartens förutsättningar*, LI2024/00068.

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

Avskaffad stämpelskatt

Regeringen föreslog i budgetpropositionen för år 2025 att den s.k. stämpelskatten ska avskaffas från och med den 1 juli 2025.⁵⁵ Ställningstagandet har föregåtts av ovan nämnda utredning.

Skatten tas idag ut med en procentuell andel av inteckningsvärdet för pantbrev på fartyg. Den svenska stämpelskatten har inneburit merkostnader för rederier och skapat tröskeeffekter eftersom inköp av fartyg är kostsamma investeringar. I flera andra länder har stämpelskatter redan tidigare övergivits och ersatts av en administrativ stämpelavgift, i syfte att stimulera till inflaggning. Det innebär att redare som gör fartygsinvesteringar i Sverige får en ekonomisk konkurrensnackdel jämfört med många andra flaggstater. Problematiken har tidigare beskrivits i rapporter från både branschorganisationen Svensk sjöfart och det marina kompetenscentret Lighthouse.⁵⁶

Svenskt bareboat-register införs

Regeringen har i budgetpropositionen för år 2025 framhållit att man vill göra det enklare för svenska rederier att hyra in och hyra ut fartyg utan personal. Därför föreslås att medel avsätts för att en skeppslegodel ska kunna införas i Transportstyrelsens fartygsregister.⁵⁷ Regeringen har också aviserat att den avser att under 2025 besluta om en proposition med förslag till ändringar för att underlätta in- och uthyrning obemannade skepp.

Bareboat-charter, ibland benämnt skeppslega, innebär att ett fartyg uthyrs 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 ett fartyg framför att köpa ett. Det kan handla om att redaren tillfälligt behöver förstärka kapaciteten, men det kan också vara fördelaktigt genom att redaren inte behöver binda upp kapital eller betala den stämpelskatt som hittills debiterats.

Även för finansärer av fartyg kan det finnas fördelar med bareboat-charter då ägandet av fartyget ger möjlighet till att tillgodogöra sig de skattemässiga värdeavskrivningarna. Ett annat skäl kan vara att finansären av kreditsäkerhetsskäl vill behålla kontrollen över var fartyget registreras.

En utredare har tidigare bedömt att den svenska regleringen av in- och uthyrning av fartyg utan bemanning försvårar för svenska rederier att organisera sin verksamhet på ett rationellt sätt, fatta affärsmässiga beslut vid svängningar på fraktmarknaden, delta i samriskprojekt med utländska rederier samt finna finansiering till nya skepp. Utredaren föreslog, likt den lösning regeringen aviserat, att fartygsregistret utökas med en ny bareboatdel.⁵⁸

Sjöfartsavgifter

Sjöfartsverket finansieras huvudsakligen genom offentligrättsliga avgifter i form av farleds- och lotsavgifter. Vid årsskiftet 2024/2025 kommer sjöfartsavgifterna höjas.

Det sker då en prisjustering av farledsavgiften enligt KPI, vilket innebär att farledsavgiften i grunden bibehålls på oförändrad real nivå. Det sker även en enprocentig uppjustering av

⁵⁵ Prop. 2024/25:1, s. 281.

⁵⁶ Lighthouse (2022). *Nyttan med svenskflaggade fartyg och betydelsen av en ökad inflaggning för Sverige*. Svensk Sjöfart (2021). *Stämpelskattens påverkan på svensk konkurrenskraft*.

⁵⁷ Prop. 2024/25:1 Utgiftsområde 22, s. 41 och s. 72 f.f.

⁵⁸ Schelin, J. (2015). *Regelförenkling för sjöfarten*, Axel Ax:son Johnsons institut för sjö rätt och annan transporträtt, Stockholms universitet.

avgiften för att kompensera för det intäktsbortfall som avgiftssystemets miljörabatter leder till i takt med att sjöfarten miljöanpassas alltmer.⁵⁹

Samtidigt upphör den särskilda klimatkompensation som under åren 2023 och 2024 innebar att Sjöfartsverkets anslag ökades med 300 miljoner kronor per år, vilket användes för att sänka farledsavgifterna.⁶⁰ Regeringens syfte var att främja en överflyttning av gods till sjöfart.⁶¹ I budgetpropositionen för 2025 finns inte medel avsatta för förlängning av den klimatkompensationen.

Lotsavgifterna höjs fr.o.m. första januari 2025 mer än inflationen, samtidigt som avgiftsstrukturen anpassas. Sammantaget är prisuppräknningen för de som anlitar lots tio procent, vilket i genomsnitt och i reala termer motsvarar en kostnadsökning på drygt 5 procent.

5.4 Bemanning och bemanningsstöd

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

Antalet fartyg som rederier får sjöfartsstöd för 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 ställs till förfogande ombord på fartyget enligt Transportstyrelsens föreskrifter eller beslut i enskilt fall.
- Det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift.⁶²

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.⁶³

Under den senaste 10-årsperioden har antalet fartyg som det har beviljats sjöfartsstöd för legat mellan 89 och 112 stycken. Det varierar mellan åren samtidigt som trenden snarast ligger på oförändrad nivå. År 2023 var antalet fartyg 103, något lägre än året innan. Trots det var det totala utbetalade stödet högre 2023 än 2022.⁶⁴

Trafikanalys utvärderar i enlighet med myndighetens instruktion effekterna av stödet till svensk sjöfart var annat år, senast publicerades en sådan redovisning 2023. Uppföljningen visar att

⁵⁹ Sjöfartsverket, 2024-10-28, *Beslut om förändringar i Sjöfartsverkets föreskrifter*.

⁶⁰ SJÖFS 2023:5, *Sjöfartsverkets föreskrifter om tillfällig klimatkompensation för sjöfarten år 2024*.

⁶¹ Regeringen (2022). Proposition 2022/23:1.

⁶² Delegationen för sjöfartsstöd (2022). *Villkor för sjöfartsstöd*, [Villkor för sjöfartsstöd - Bransch \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se).

⁶³ Regeringen (2022). *Budgetpropositionen för 2023*, Regeringens proposition 2022/23:1, s. 96.

⁶⁴ Delegationen för sjöfartsstöd (2024) Statistik om sjöfartsstöd.

stödet fortfarande är av stor eller mycket stor betydelse för att företagen inom sjöfartens olika segment ska kunna visa en positiv lönsamhet. Under 2022 visade alla sjöfartssegment en positiv vinstmarginal när sjöfartsstödet räknas med. När sjöfartsstödet inte räknas med visade de flesta segment däremot en negativ vinstmarginal. Störst negativ vinstmarginal uppvisar då färje- och torrlastrederierna, utöver management som är en speciell kategori.⁶⁵

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 totalförsvaret.

Regeringen beslutade i mars 2024 om en förordningsändring som ger fler möjlighet att få behörigheten fartygsbefäl klass VII. Behörigheten ger möjlighet att tjänstgöra på mindre fartyg i inre fart.⁶⁶ Det tidigare kravet på 36 månaders sjö tjänstgöring har kompletterats med ett alternativ som innebär ett halvårs praktik ombord. Tidigare krävde behörigheten fartygsbefäl klass VII⁶⁷ att sökanden dels hade fullgjort godkänd utbildning, dels hade fullgjort minst 36 månaders däckstjänstgöring varav minst 12 månader på handelsfartyg som i minst sex månader gått i närfart eller mer vidsträckt fart. Dessutom skulle ansökan om att få ut en behörighet ske senast inom fem år efter avslutad utbildning, vilket innebär att sökanden måste arbeta mer än vad som är normalt för att få tillräcklig praktiktjänstgöring inom föreskriven tid.

5.5 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.

Investeringsstöd för överflyttning av gods

Efter EU-kommissionens godkännande införs under 2025 ett investeringsstöd på totalt upp till 199 miljoner kronor för överflyttning av gods till järnväg och sjöfart som är inriktat på effektiv terminalhantering. Det kan bl.a. sökas av hamnar och terminaler. Stödets syftar till att öka andelen godstransporter med lägre klimatpåverkan. Stödmottagare kan få upp till 50 procent av investeringskostnaden, mellan 500 000 kr till 10 000 000 kr för investeringar som bidrar till effektivare byten mellan trafikslag i godstransportkedjorna och som därmed minskar godstransporterna på väg.⁶⁸

⁶⁵ Trafikanalys (2023), *Sjöfartsstödet effekter 2021 och 2022*, Rapport 2023:8.

⁶⁶ SFS, *Förordning om ändring i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal*.

⁶⁷ Behörigheten **fartygsbefäl klass VII** medför rätt att tjänstgöra som befälhavare på svenska handelsfartyg i inre fart med en bruttodräktighet om högst 150, samt överstyrman i inre fart på fartyg med en bruttodräktighet om högst 800. Det är den behörighet som normalt behövs för små fartyg som används i Sverige.

⁶⁸ Regeringen (2024-10-01), Pressmeddelande, *EU-kommissionen godkänner investeringsstöd för överflyttning av gods till järnväg och sjöfart*; Trafikverket (2024). *Investeringsstöd för överflyttning av gods*.

Trafikverkets forskningsportfölj på sjöfartsområdet

Trafikverket har i uppdrag att finansiera forsknings- och utvecklingsprojekt inom sjöfartsområdet. Enligt myndighetens regleringsbrev för 2024 fick sammantaget högst 100 miljoner kr användas inom området.⁶⁹

Inom ramen för den s.k. Sjöfartsportföljen driver och finansierar verket forskning och innovation tillsammans med akademi och näringsliv. Forskningsplanen för 2024 till 2029 har fokus på yrkes- och handelssjöfart. Resultaten från projekten bör ha god generaliseringspotential till andra delar av sjötransportsystemet och/eller det bredare transportsystemet. Portföljen är indelad i följande tre målområden som sammanfaller med hållbarhetsbegreppets tre pelare:

- Miljö och klimat.
- Säkerhet, sociala frågor och kompetens.
- Ekonomi och konkurrenskraft.⁷⁰

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

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

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

Vinnovafinansierad sjöfartsforskning

Under 2024 har Vinnova utlyst medel för området "Hållbar hamn – systemdemonstratorer". Vinnovas avsikt är att bidra till finansiering av fullskaliga demonstrationsprojekt av hamnlösningar som kan bidra till minskad miljöpåverkan, förbättrade sociala förhållanden, stärkt resiliens och säkerhet samt stärkt konkurrenskraft. Myndigheten har satt av sammanlagt 20 miljoner kronor för ändamålet under tre års tid.⁷¹

⁶⁹ Regeringen (2023-12-20). *Regleringsbrev för budgetåret 2024 avseende Trafikverket*, s. 8.

⁷⁰ Trafikverket (2024). *Forsknings- och innovationsplan 2024–2029*.

⁷¹ <https://www.vinnova.se/e/systemdemonstratorer-mobilitet-nya-projekt/hallbar-hamn-systemdemonstrator-/>.

Strävan att ge WMU större roll i svenskt sjöfartskluster

World Maritime University bedriver utbildning och forskning inom global sjöfart och grundades av FN:s sjöfartsorgan IMO. Det ligger i Malmö. Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet undertecknade i september 2024 ett samförståndsavtal med World Maritime University och Föreningen Svensk Sjöfart i syfte att i ökad omfattning attrahera svenska studenter till universitetet.⁷²

Sjöfartsverkets utvecklingsprojekt

Nedan presenteras några satsningar inom forskning och innovation där Sjöfartsverket deltar.⁷³

Smarta (digitala) anlöp

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

Navigationsstöd från land

Ett betydande arbete pågår med att utveckla konceptet "Navigationsstöd från land" som komplement till den traditionella lotsningen. Sjöfartsverket genomför tillsammans med svensk sjöfartsnäring och akademien systemdemonstrationer där fartyg kan använda navigationsstöd från land längre in mot kaj. Sjöfartsverket ska inom ramen för programmet ta fram kunskaps- och beslutsunderlag för framtida införande av navigationsstöd från land i Sverige.

Fossilfri fartygsflotta

Sjöfartsverkets arbete med att minska koldioxidutsläppen från den egna fartygsflottan är ett internt förändringsprojekt. Utsläppen från fartygsflottan står för ungefär 90 procent av Sjöfartsverkets totala koldioxidutsläpp, vilket motsvarar omkring 34 000 ton. Sjöfartsverket har tilldelats 45 miljoner kronor årligen för perioden 2022 till 2024 för att minska utsläppen från den egna flottan och därefter har regeringen aviserat en finansiering om 6 miljoner årligen.⁷⁴

Redo

Redo är en grupp projekt som syftar till att öka den sociala hållbarheten i sjöfarten. Med metoder, verktyg och utbildningar vill projektdeltagarna arbeta preventivt för en inkluderande sjöfart där alla kan trivas. Syftet är att skapa kunskap och stötta rederiernas systematiska arbetsmiljöarbete genom metoder och verktyg som anpassas för ombordanställda.

Viktiga inslag utgörs av våldsprevention, systematiskt socialt och organisatoriskt arbetsmiljöarbete, stöttande verktyg för kvinnor inom sjöfart och ett policylabb för livspusslet. Projektet löper fram till och med 2024. Arbetet bedrivs av Sjöfartsverket, Svensk Sjöfart, Chalmers tekniska högskola och organisationen MÅN.

⁷² Regeringen (2024-09-26). *Samförståndsavtal ska locka svenska studenter till World Maritime University.*

⁷³ Sjöfartsverket (2023). *Framtidens sjöfart.*

⁷⁴ Sjöfartsverket (2023). Fossilfri fartygsflotta; Prop. 2024/25:1 Utgiftsområde 22, s. 61.

6 Diskussion

Flera av de utvecklingskurvor för svensk sjöfart som beskrivits i den här rapporten pekar nedåt för 2023. Samtidigt är det viktigt att inte dra för stora växlar på det som sker nu eller i nära dåtid. Tittar vi lite längre tillbaka kan vi i flera avseenden se mer av stabilitet och kanske kommer framtiden visa att vi nu, liksom förr, närmast ser relativt stabila utvecklingstrender med återkommande marknadsväxlingar från tid till annan? Eller är det faktiskt så att sjöfarten befinner sig i en brytningstid, där den nya världen efter pandemin, implementeringen av europeisk klimatpolitik och en ny säkerhetspolitisk situation ännu inte hunnit ta sin form?

Vad händer med transportvolymerna?

Under 2023 sjönk godsvolymerna till och från svenska hamnar räknat i ton. Generellt har petroleumprodukter störst genomslag i den bakomliggande statistiken och att de minskade har vi konstaterat. Malm och trävaror är också stora varuslag. Det finns en stor andel, knappt 30 procent av volymen, som utgör en oidentifierad varugrupp. Det handlar om gods som transporteras på lastfordon och i containrar och som det inte redovisas varugrupp för. Det gör det svårt att se om någon förskjutning mellan varugrupper döljer sig i statistiken. Kan det vara så att produkter med högt varuvärde ersätter sådana med lägre värde?

Elektrifieringen av vägtransporter kan under kommande år väntas leda till en fortsatt minskning av transporter av petroleumprodukter, något som under det kommande decenniet sannolikt kommer att påverka de hamnar och rederier som hanterar stora volymer av denna varukategori.⁷⁵ Under alla omständigheter avviker den nedgång vi ser från det gängse mönstret där godsmängderna över kaj, på total nivå, varit mer stabila. Det finns anledning att under kommande år följa utvecklingen. Är det vi sett början på en utveckling som tar oss i en ny riktning?

Antalet passagerare med fartyg låg 2023 något under nivån året innan, och betydligt lägre än den prepandemiska nivån. 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.⁷⁶ Om än en viktig sådan.

Mot den bakgrunden finns det också en logik i att nedgången i antal anlöp med färjor 2023 kan 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. Transport av lastbilar, släp och påhängsvagnar till sjöss minskade enligt statistiken mest, antalet anlöp med färjor och passagerarfartyg minskade mindre och antal passagerare ytterligare lite mindre.

Svensk flotta, flagg och beredskap

Nedgången i den svenskkontrollerade flottan för 2023 följer det sedvanliga mönstret: kontinuitet och långsiktighet speglas i stor utsträckning av det svenskflaggade tonnaget, som inte alls förändras lika mycket som det inhyrda. Det är ett förhållande värt att beakta i synnerhet i diskussioner om beredskap och försörjningstrygghet: Svenskkontrollerat tonnage

⁷⁵ Trafikanalys (2024).

⁷⁶ Marine Benchmark (2023).

utan svensk flagg har i det perspektivet inte samma värde som svenskflaggat. 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.

Det är intressant att kontrastera dagens diskussion om beredskapsaspekter med den syn som var rådande fram till Rysslands pågående anfallskrig mot Ukraina. I den utredning som ledde fram till betänkandet *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar* år 2010 konstaterades att beredskapsaspekter inte var ett av de tre starkaste motiven⁷⁷ för att bibehålla en svensk handelsflotta. Utredaren konstaterade tvärt om att han inte funnit några avgörande skäl att stödja de svenskflaggade fartygen utifrån deras påverkan på den svenska beredskapen.⁷⁸ Utredningens bedömning var väl underbyggd. MSB hade lämnat underlag och kommit till slutsatsen att en svenskflaggad handelsflotta inte var avgörande för Sveriges krisberedskap. Även Försvarsmakten hade bidragit med synpunkter.⁷⁹

Det förefaller finnas goda skäl att, i den nya värld vi idag lever i, på nytt analysera den svenska sjöfartens och den svenska flaggans betydelse för vår beredskap vid kris och krig. Kanske skulle vi, i det här avseendet, känna oss mer tillfreds med den sjöfartspolitiska retorik som föregick införandet av den s.k. flagglagen⁸⁰ 1977 än med den retorik som fördes när den avskaffades 1991 och med den diskussion som fördes i nämnda utredning 2010.

Sysselsättningen följer flottan

Med minskad flotta och minskad trafik på svenska hamnar har också svensk sysselsättning inom sjöfarten naturligt nog gått ner. Totalt har sysselsättningen år 2023 minskat i samma proportion som antal fartyg som svenska redare disponerar. Alla de kvalificerade sjöfartskompetenserna befälhavare, styrmän och maskinbefäl minskar. En nedgång märks för alla yrkeskategorier, med undantag för den relativt lilla kategorin Ekonomiföreståndare.

En stor majoritet, cirka 85 procent, av de ombordanställda på svenskregistrerade handelsfartyg är svenska medborgare. Av befälhavarna var 97 procent svenskar medan andelen för övriga personalkategorier varierade mellan ungefär 70 och 80 procent. En genomsnittlig dag 2023 hade vi cirka 250 nautiker (befälhavare och styrmän) ombord på svenska fartyg. För tio år sedan var den siffran 40 procent högre. Finns det någon kritisk gräns för hur många aktiva svenska nautiker vi behöver för att ha en tillfredställande rekryteringsbas för sjöfartsklustret, inklusive rederiverksamhet, teknisk utveckling och myndigheters verksamhet – beredskapsaspekter beaktat?

Kompetensförsörjning för framtiden?

Till höstterminen 2024 hade sjöfartshögskolorna sammantaget fler sökanden än året innan. Det gällde sjökaptens- såväl som sjöingenjörsprogrammen. Sedan år 2017 ligger nu söktrycket på en hyfsat jämn nivå med variationer mellan åren. Den utveckling vi ser är inget som kommit av sig själv. Skolornas arbete med att marknadsföra sina utbildningar har varit av största betydelse. Kopplat till det också arbetet för att utveckla utbildningarna och trygga finansieringen av verksamheten. Ett väsentligt bidrag i den senare delen är att sjöfarts-

⁷⁷ De tre viktigaste motiven var att ges inflytande i internationella organisationer, att upprätthålla svensk sjöfartskompetens och att bidra till uppfyllelse av EU strategiska sjöfartsmål.

⁷⁸ SOU 2010:73, s. 108.

⁷⁹ SOU 2010:73, s. 107.

⁸⁰ SFS, Lag (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg.

utbildningarna ges tillgång till särskilda medel till universitet och högskolor för att finansiera utrustning som främjar utbildningarna.⁸¹

Blir sjötransporter dyrare?

Sjöfartsnäringen, liksom andra transportnäringar, arbetar löpande med att effektivisera verksamheten. Sjöfarten drar nytta av de stordriftsfördelar som större fartyg ger, energi-effektiviserar, optimerar bemanning och utvecklar terminalhanteringen 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 innebär det att nya kostnader tillkommer, i huvudsak kopplade till fartygs framdrift. Kostnader för utsläpp eller kostnader för anpassningar såsom att använda dyrare alternativa energiformer.

Samtidigt som bl.a. kostnaderna för utsläppsrätter sannolikt ökar, kommer sjöfart på svenska hamnar under 2025 mötas av högre sjöfartsavgifter än tidigare. Det är kopplat till att Sjöfartsverkets tillfälliga anslag för att sänka dessa avgifter upphör, men också till att verket höjer lotsavgifterna för att få sin ekonomi att gå runt.

Eftersom verkets kostnader, åtminstone på kort- och medellång sikt, i betydande omfattning är fasta och avgifterna är kopplade till anlop, mängd gods och passagerare, bidrar en nedgång i sjöfarten ett tryck uppåt för sjöfartsavgifterna. Att prata om risk för en ond spiral vore att ta i, men sjöfartsmarknadens utveckling blir viktig också för Sjöfartsverkets finansiering.

De kostnader som tillkommer genom klimatpolitik och sjöfartsavgifter är inte nödvändigtvis väldigt stora i förhållande till rederiers samlade kostnadsbild, men 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. I stor utsträckning saknas alternativ. Järnvägen har sina problem och begränsningar, inte minst med kapacitet, och lastbilstrafik ligger i ett vitalt avseende i den andra änden av marknaden – lastbilstrafiken är mycket långt från sjöfartens stordriftsfördelar. Kanske kommer den nya prisbildens påskynda strukturella förändringar inom sjöfarten snarare än förändring av transportvolym? 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 regelverkskonkurrens, där många länder vill skapa förutsättningar för sina register att växa. I år har vi illustrerat denna konkurrens genom att se på hur de nordiskkontrollerade flottorna visar flexibilitet avseende flaggstat.

Sverige har sedan mycket länge haft ambitionen att skapa förutsättningar för en stor och livskraftig flotta, helst under svensk flagg. Många åtgärder har vidtagits under åren. Sjöfartsstöd och tonnagesbeskattning har varit de mest betydelsefulla, men långt ifrån de enda insatserna.

⁸¹ Prop. 2024/25:1 Utgiftsområde 16, s. 198.

För 2025 aviseras nya förbättringar – bl.a. slopad stämpelskatt och investeringsstöd för överflyttning av gods till sjöfart.

Alla insatser till trots har det svenska registret över åren haft en negativ utveckling. Likafullt har insatser som gjorts varit viktiga och det är 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 bör svenskflaggade fartyg sannolikt värderas högre under kommande år än de gjorts under den senaste trettioårsperioden.

Referenser

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

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

Delegationen för sjöfartsstöd (2024). *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.

E-postkommunikation (2023). *Tonnageskattesystemet 2024-11-07*, Utr 2024/69.

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

Gasum (2024). *Secure FuelEU Maritime compliance through pooling* www.gasum.com/en/gas-for-transport/maritime-transport/pooling/?gad_source=1&gclid=CjwKCAjwuMC2BhA7EiwAmJKRrOIE_EntgyeRf1ZGts7pfw534oyZgkCuTI0h0au7Elfj393in_xt9xoCy_YQAvD_BwE .

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

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

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

Regeringen (2022). Budgetpropositionen för 2023, Prop. 2022/23:1.

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

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 tonnagebeskattning*.

Regeringen (2023-12-20). *Regleringsbrev för budgetåret 2024 avseende Trafikverket*.

Regeringen (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 (2024-09-26). *Samförståndsavtal ska locka svenska studenter till World Maritime University*. Pressmeddelande.

www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/09/samforstandsavtal-ska-locka-svenska-studenter-till-world-maritime-university/ .

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

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

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

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

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.

SJÖFS 2023:5, *Sjöfartsverkets föreskrifter om tillfällig klimatkompensation för sjöfarten år 2024*.

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

Sjöfartsverket (2023). *Framtidens sjöfart*. [Framtidens sjöfart \(sjofartsverket.se\)](https://www.sjofartsverket.se/framtidens-sjofart) .

Sjöfartsverket (2024-10-28). *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*.

Svensk Sjöfart (2021). *Stämpelskattens påverkan på svensk konkurrenskraft*.

www.sweship.se/wp-content/uploads/2021/08/Rapport-St%C3%A4mpelskattens-p%C3%A5verkan-p%C3%A5-svensk-konkurrenskraft.pdf .

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

Trafikanalys (2018). *Svensk sjöfarts konkurrenssituation 2018*, Rapport 2018:12.

www.trafa.se/sjofart/svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2018-7575

- Trafikanalys (2019). En breddad ekobonus, Rapport 2019:1.
- Trafikanalys (2022). Uppföljning av den nationella godstransportstrategin 2022, Rapport 2022:9.
- Trafikanalys (2023). *Fit for 55 – transportpolitikens nya ramar*, PM 2023:9.
- Trafikanalys (2023). Sjöfartsstödets effekter 2021 och 2022, Rapport 2023:8.
- Trafikanalys (2024). *Storskalig elektrifiering av transportsektorn – ett kunskapsunderlag*. Rapport 2024:9.
- Trafikverket (2016). *Redovisning av uppdrag att utreda förutsättningarna att underlätta registrering i fartygsregistret*, DfS 15/30:2, bilaga 3 i Transportstyrelsens redovisning (om ett sömlöst förfarande).
- Trafikverket (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 (2024). *Investeringsstöd för överflyttning av gods*. <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/investeringsstod-for-overflyttning-av-gods/> .
- Transportstyrelsen (2020). Så stärker vi förutsättningarna för specialsjöfarten under svensk flagg. Rapport Dnr TSG 2020–1038, juni 2020.
- Transportstyrelsen (2024). *Erkända organisationer*. www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Tillsyn/erkanda-organisationer/ .
- UNCTAD (2023). *Review of Maritime transport 2022*.

Statistikkällor

- Maritime-insight, www.maritime-insight.com .
- Trading Economics EU Carbon Permits (2024), <https://tradingeconomics.com/commodity/carbon> .
- Trafikanalys (2012–2024). *Fartyg* (trafa.se) .
- Trafikanalys (2012–2024). *Sjötrafik*, [Sjötrafik \(trafa.se\)](http://Sjötrafik(trafa.se)) .
- Trafikanalys (2024). Statistikblad Sjötrafik 2023: www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/sjotrafik/2024/sjotrafik-2023.pdf .
- Trafikanalys (2024-10-28). *Trafikanalys yttrande över promemorian Förbud mot utsläpp från skrubbrar till vatten inom svenskt sjöterritorium*, dnr. Utr. 2024/40.
- UHR (2024). Antagningsstatistik för sjökaptensprogrammen vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet. www.uhr.se/studier-och-antagning/antagningsstatistik/ .
- UHR (2024). Antagningsstatistik för sjöingenjörprogrammen vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet. www.uhr.se/studier-och-antagning/antagningsstatistik/ .
- UNCTADstat (2024). Merchant fleet by country of beneficial ownership. [Beyond 20/20 WDS - Table view - Merchant fleet by country of beneficial ownership, annual \(unctad.org\)](#).
- UNCTADstat (2024). Merchant fleet by flag of registration and by type of ship. [Beyond 20/20 WDS - Table view - Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual \(unctad.org\)](#).

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.