

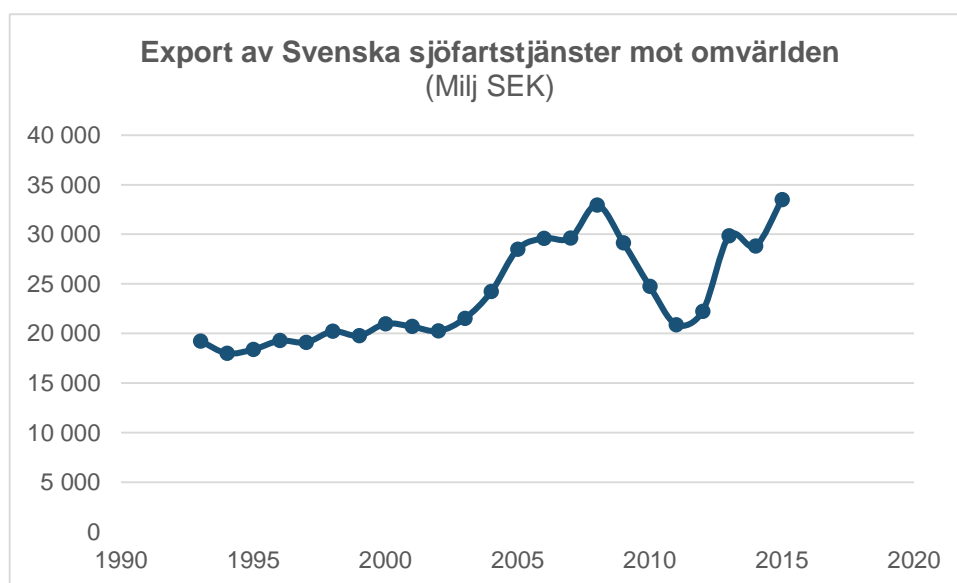
Svensk sjöfart: nyckeltal 2016

Detta PM innehåller statistiska uppgifter gällande svensk sjöfart och det är en publikation som Svensk Sjöfart tar fram årligen. Det finns också en betydligt fylligare rapport – båda kan förstås nås på föreningens hemsida: www.sweship.se.

Svenska rederiers order uppvisar mycket glädjande siffror. Oavsett om man mäter i antal fartyg, DWT eller GT så är ökningen på årsbasis mer än 10%! Man kan också notera ökning avseende sjömän med minst en registrerad påmönstring på svenskflaggat fartyg det senaste året.

Den svenska handelsflottan har emellertid fortsatt den svagt nedåtgående trenden mätt i bruttodräktighet under det senaste året. Exporten av svenska sjöfartstjänster mot omvärlden ökar och närmar sig 35 miljarder SEK. Antalet svenskflaggade fartyg blir stadigt något färre på årsbasis medan antalet utlandsflaggade är mer stabilt.

Antalet studenter på sjöbefälsutbildningarna fortsätter sin, sedan några år, nedåtgående trend. Antal däcks- och maskinbefäl på fartyg som omfattas av det svenska sjöfartsstödet har ökat betydligt under året.



Kontaktperson: Rikard Engström, Svensk Sjöfart

Statistiken i rapporten är sammanställd av Jesper Hamark, till vardags verksam vid Handelshögskolan, Göteborgs universitet, på uppdrag av och i samarbete med Föreningen Svensk Sjöfart. För näringspolitiska anmärkningar etc svarar Föreningen Svensk Sjöfart.

Tabell 1a. Svenska handelsflottan (≥ 300 GT). 2005-2016

År (1 jan)	Handelsflottan totalt		Svensk flagg		Utländsk flagg	
	Antal fartyg	GT	Antal fartyg	GT	Antal fartyg	GT
2005	456	6 433 101	252	3 386 836	204	3 046 265
2006	457	6 531 901	257	3 573 610	200	2 958 291
2007	482	7 087 190	263	3 774 951	219	3 312 239
2008	491	7 409 723	260	4 038 192	231	3 371 531
2009	485	7 531 688	262	4 166 440	223	3 365 248
2010	477	7 523 848	256	4 040 728	221	3 483 120
2011	476	7 637 937	242	3 711 180	234	3 926 757
2012	472	8 262 011	221	3 451 255	251	4 810 756
2013	479	8 247 737	204	2 975 630	275	5 272 107
2014	480	8 165 864	202	2 916 023	278	5 249 841
2015	470	7 973 996	196	2 800 447	274	5 173 549
2016	465	7 867 477	190	2 654 210	275	5 213 267

Källa: Clarkson Research.

Anmärkning: Uppgifterna avser januari månad.

GT = gross tonnage, på svenska: bruttodräktighet. Anger ett fartygs totala volym.

Tabell 1b. Svenska sjöfartsstödet utveckling. 2001-2015

År	Antal fartyg (31-dec)			Sjöfartsstöd, årligt (SEK, löpande priser)		
	Totalt	Närfart	Fjärrfart	Totalt	Närfart	Fjärrfart
2001	254	29	225	206 306 307	91 194 832	115 111 475
2002	254	36	218	1 390 317 071	654 905 444	735 411 627
2003	235	36	199	1 537 380 519	797 880 104	739 500 415
2004	220	38	182	1 676 569 351	878 369 998	798 199 353
2005	213	38	175	1 698 708 572	904 419 622	794 288 950
2006	210	37	173	1 704 816 387	878 368 088	826 448 299
2007	213	39	174	1 772 418 629	920 187 819	852 230 810
2008	212	40	172	1 892 080 841	977 331 303	914 749 538
2009	192	44	148	1 925 740 211	1 053 677 600	872 062 611
2010	162	40	122	1 818 797 397	1 093 740 503	725 056 894
2011	137	37	100	1 711 583 113	1 093 165 592	618 417 521
2012	112	33	79	1 671 980 888	1 139 043 970	532 936 918
2013	103	32	71	1 482 619 280	1 047 780 689	434 838 591
2014	105	28	77	1 414 745 762	978 232 561	436 513 201
2015	101	26	75	1 426 426 584	974 093 268	452 333 316

Källa: Delegationen för sjöfartsstöd. (Se även Tabell 5c.)

Anmärkning: Sjöfartsstödet omfattar svenskflaggade fartyg klassade för sjöinkomst sysselsatta i när- och fjärrfart. Med närfart avses linjefart mellan svenska hamnar utanför öppen kust eller utomskärs vid kusterna, och linjefart mellan svensk och utländsk hamn eller mellan utländska hamnar, dock inte linjefart bortom linjen Hanstholm- Lindesnäs eller bortom Cuxhaven. Närfarten utgörs företrädesvis av färjor och ro-pax i linjefart. Med fjärrfart avses sjöfart som inte är närfart. Fjärrfarten utgörs företrädesvis av lastfartyg.

Det nuvarande formatet på det svenska sjöfartsstödet infördes i oktober 2001 (med vissa förändringar från 1 juni 2014).

Tabell 2a. Omsättning (löpande priser respektive ton). 1990-2015

År	Svenska rederier (miljarder SEK)			Svenska hamnföretag (miljarder SEK)		Sveriges hamnar (tusen ton)	
	Uppgifter från/källa			Uppgifter från/källa		Uppgifter från/källa	
	Bisnode	Rederinämnden	Trafikanalys	Årsredovisningar, Föreningen Sveriges Hamnar	Trafikanalys	Trafikanalys	
						Totalt	varav flytande bulk
1990				3,1		128 806	
1991				3,2		126 156	
1992				3,2		127 926	
1993				3,2		131 697	
1994				3,5		139 639	
1995				3,7		144 789	
1996		27,1		3,8		143 944	
1997		31,9		4,0		149 957	
1998		32,0		4,3		155 723	
1999	36,0	31,5		4,4		156 346	
2000	35,0	29,2		4,7		159 301	
2001	36,5	29,2		4,9		152 830	
2002	30,0	28,2		5,1		154 629	
2003	30,0	28,0		5,3		161 454	
2004	32,9	30,9		5,3		167 350	60 171
2005	41,8	35,4		6,0		178 122	62 926
2006	42,8	35,6	40,5	6,3	7,9	180 487	65 136
2007	42,9	37,5	39,8	6,7	8,4	185 057	62 747
2008	43,3	42,9	43,8	7,1	8,7	187 778	70 115
2009	41,9	41,4	38,7	6,4	8,2	161 823	65 320
2010	42,6	39,6	37,7	7,3	9,0	179 579	67 114
2011	36,7		36,2	7,8	9,5	177 093	62 403
2012	34,6		33,8		9,3	173 139	64 966
2013	33,1		32,2		9,2	161 579	58 278
2014	36,6		32,7		9,7	167 473	61 159
2015						169 208	63 838

Källa: Se tabellens kolumnrubriker.

Anmärkning: Årsredovisningar avser enbart medlemmar i Föreningen Sveriges Hamnar. Exempelvis är Brofjorden inte medlem, och denna hamn finns därmed inte med i kolumnen. Ytterligare en intressant hamn som inte syns i kolumnen är Narvik (varifrån LKAB:s malmexport skeppas ut) med en årlig godsomsättning om 18 miljoner ton (Trafikanalys).

Det är svårt att göra en precis skattning av rederiernas omsättning i pengar. Statistikproducenterna använder sig av olika metoder. Den mest tillförlitliga är sannolikt den som tidigare gjordes av Rederinämnden, nuvarande Delegationen för Sjöfartsstöd.

Liknande svårigheter gäller för skattningen av hamnarnas omsättning i pengar. Väl att märka är dock att de årliga förändringarna går i samma riktning under den period då det finns två källor (2006-2011). Det betyder att även om den absoluta nivån är behäftad med osäkerhet, kan vi vara rimligt säkra på tendensen. I årets upplaga av *Svensk sjöfart: nyckeltal* har vi valt att lita oss enbart mot uppgifter från Trafikanalys.

Flytande bulk utgörs till största delen av petroleumprodukter.

Tabell 2b. Tjänsteprisindex för sjötransport av gods. 2005-2015

År	Linje	Tramp	Totalt
2005	100	100	100
2006	102,1	104,6	104,4
2007	93,2	108,4	102,9
2008	103,3	115,1	110,9
2009	97,5	94,3	95,8
2010	98,6	92,3	94,8
2011	98,5	76,8	84,9
2012	98,9	74,8	83,8
2013	94,1	73,6	81,2
2014	97,4	81,9	87,5
2015	106,5	103,4	100,5

Källa: SCB.

Anmärkning: Medelvärden för respektive år.

Tjänsteprisindex (TPI) mäter prisutvecklingen på tjänster. Mättet är relativt och satt till 100 för år 2005. TPI har ett producentperspektiv vilket innebär att prisindex ska spegla förändringen av den faktiska intäkt producenten erhåller vid oförändrad produktion (SCB).

**Tabell 3. Svenska sjöfartstjänster mot omvärlden (löpande priser, valutor i miljoner).
1993-2015**

År	Export (SEK)	Import (SEK)	Nettoexport (SEK)	Nettoexport (USD)
1993	19 243	8 574	10 669	1 368
1994	18 015	9 578	8 437	1 094
1995	18 403	10 833	7 570	1 061
1996	19 284	10 141	9 143	1 364
1997	19 115	10 959	8 156	1 068
1998	20 226	9 312	10 914	1 373
1999	19 779	8 169	11 610	1 404
2000	20 993	8 764	12 229	1 333
2001	20 704	9 810	10 894	1 055
2002	20 258	9 475	10 783	1 109
2003	21 535	11 208	10 327	1 277
2004	24 221	12 729	11 492	1 564
2005	28 502	14 692	13 810	1 847
2006	29 605	15 676	13 929	1 888
2007	29 629	17 096	12 533	1 854
2008	32 963	17 719	15 244	2 316
2009	29 141	14 354	14 787	1 934
2010	24 751	15 492	9 259	1 285
2011	20 895	17 114	3 781	582
2012	22 247	19 196	3 051	450
2013	29 844	18 200	11 644	1 788
2014	28 816	20 285	8 531	1 244
2015	33 484	19 210	14 274	1 692

Källa: SCB (export och import); Riksbanken (dollarkurs [årsmedelvärde]).

Anmärkning: Uppgifterna kommer från SCB:s avdelning för nationalräkenskaper. Tidigare redovisade SCB:s avdelning för ekonomisk statistik, enheten för betalningsbalans, det så kallade sjöfartsnettot – en valutareglingspost som beräknades genom att från rederinäringens bruttoinkomster i utrikes trafik dra alla kostnader i utlandet och sedan lägga till utländska fartygs utgifter i svenska hamnar. Det är i nuläget oklart hur nettoexporten i tabell 3 förhåller sig till det tidigare redovisade sjöfartsnettot. Frågan är ställd till SCB, men den är av flera skäl komplicerad att reda ut. Det förefaller emellertid troligt att de båda begreppen *anses* att fånga samma sak: nettot i utrikeshandeln med sjöfartstjänster.

Uppgifterna för 2014 och 2015 är preliminära.

**Tabell 4. Svenska rederiers order samt levererade fartyg med svenskt register.
2005-2015**

År	Fartyg i order (1 jan)			Fartyg levererade med svenskt register (årsbasis)		
	Antal	GT (1000)	DWT (1000)	Antal	GT (1000)	DWT (1000)
2005	34	738	1072	8	133	174
2006	39	1204	1095	15	293	189
2007	43	1309	1259	7	213	139
2008	45	1090	949	5	195	90
2009	44	821	630	2	0,5	0,3
2010	33	771	665	4	7,1	4,4
2011	30	971	1323	2	81	34
2012	22	628	981		0	0
2013	17	375	617	2	6,4	1,6
2014	20	593	814	1	0,4	0,1
2015	30	789	825	1	0,3	0,0
2016	34	884	921			

Källa: Clarkson Research.

Anmärkning: Som synes är det bara en bråkdel av de fartyg som beställs av svenska rederier som senare blir svenskregistrerade.

Sjöfartstidningen anger att det i mars 2016 fanns 49 fartyg i order ”där någon form av svensk anknytning är känd”. (Se <http://www.sjofartstidningen.se/lokalt-och-globalt-pa-nybyggnadslistan>.) Som exempel på varför *Sjöfartstidningens* lista är längre än Clarksons kan nämnas en beställning av välgörenhetsorganisationen *Mercy Ships*: byggnationen av det nya fartyget leds av Stena RoRo – svensk anknytning, således – samtidigt som beställande rederi är icke-svenskt, varför ordern inte finns med i Clarksons lista.

Sjöfartstidningen sammanställde åren 2003-2008 även listor över ”levererade nybyggda fartyg för svensk räkning”.

Tabell 5a. Sjömän med minst en registrerad påmönstring på svenskflaggat fartyg respektive år. 1995-2015

År	Totalt (inkl. TAP)	Svenska	Andra nationer	Genomsnittsålder		Könsfördelning	
				Medel	Median	Män	Kvinnor
1995	12 793	11 511	1 282	37,8	37	82%	18%
1996	12 492	11 206	1 286	38,3	38	83%	17%
1997	13 121	11 687	1 434	38,1	38	82%	18%
1998	12 644	11 495	1 149	38,1	37	82%	18%
1999	12 508	10 785	1 723	38,2	37	83%	17%
2000	13 949	11 466	2 483	38,4	37	80%	20%
2001	13 628	11 105	2 523	39,2	38	79%	21%
2002	13 619	10 846	2 773	39,2	38	81%	19%
2003	16 651	12 186	4 465	38,8	38	76%	24%
2004	17 496	12 839	4 657	38,5	37	75%	25%
2005	17 252	12 901	4 351	38,9	38	75%	25%
2006	17 027	12 930	4 097	39,0	38	75%	25%
2007	17 417	13 611	3 806	39,0	38	74%	26%
2008	18 556	14 171	4 385	38,7	37	74%	26%
2009	18 398	13 916	4 482	38,6	37	73%	27%
2010	17 885	13 672	4 213	38,7	37	73%	27%
2011	17 080	13 234	3 846	38,7	37	72%	28%
2012	15 662	12 266	3 396	39,0	37	72%	28%
2013	15 223	11 917	3 305	41,2	40	70%	30%
2014	13 439	11 042	2 396	40,9	40	72%	28%
2015	13 318	11 049	2 268	39,7	38	71%	29%

Källa: Transportstyrelsen, Sjö- och luftfartsavdelningen.

Anmärkning: För att läsaren ska få en rimlig uppfattning om det faktiska antalet sjömän, jämför ovanstående tabell med tabellerna 5b, 5c och 8.

TAP = tillfälligt anställd personal (från icke-EES länder, huvudsakligen Filippinerna).

Tabell 5b. Sjömän med minst en registrerad påmönstring på svenskflaggat fartyg respektive år. 1995-2015

År	Befäl			Manskap			
	Totalt	Däck	Maskin	Totalt	Däck	Maskin	Intendentur /övriga
1995	4 290	2 812	1 478	8 503	3 644	1 171	3 688
1996	4 426	2 907	1 519	8 066	3 766	1 170	3 130
1997	4 489	2 955	1 534	8 632	3 874	1 231	3 527
1998	4 382	2 854	1 528	8 262	3 730	1 200	3 332
1999	4 387	2 850	1 537	8 121	3 809	1 203	3 109
2000	4 532	2 904	1 628	9 417	3 767	1 114	4 536
2001	4 486	2 862	1 624	9 142	3 752	1 077	4 313
2002	4 640	2 931	1 709	8 979	3 966	1 135	3 878
2003	4 809	3 024	1 785	11 842	4 230	1 227	6 385
2004	4 846	3 056	1 790	12 650	4 525	1 286	6 839
2005	4 869	3 076	1 793	12 383	4 445	1 242	6 696
2006	4 801	3 035	1 766	12 226	4 508	1 297	6 421
2007	4 925	3 098	1 827	12 492	4 682	1 360	6 450
2008	5 073	3 146	1 927	13 483	4 995	1 475	7 013
2009	4 798	3 011	1 787	13 600	4 532	1 551	7 517
2010	4 613	2 938	1 675	13 272	4 223	1 496	7 553
2011	4 228	2 708	1 520	12 852	4 064	1 384	7 404
2012	3 770	2 431	1 339	11 892	3 714	1 302	6 876
2013	3 378	2 205	1 173	11 845	3 626	1 321	6 898
2014	3 159	2 096	1 063	10 280	3 266	1 200	5 814
2015	3 216	2 154	1 062	10 670	3 549	1 191	5 930

Källa: Transportstyrelsen, Sjö- och luftfartsavdelningen.

Anmärkning: Sedan 2008 behöver intendenturpersonal i inre fart ej mönstras.

För att läsaren ska få en rimlig uppfattning om det faktiska antalet sjömän, jämför ovanstående tabell med tabellerna 5a, 5c och 8.

**Tabell 5c. Antal sjömän på fartyg som omfattas av det svenska sjöfartsstödet.
2003-2015**

År	Antal sjömän	Varav SINK	Varav TAP			
			Totalt	Däcksbefäl	Maskinbefäl	Manskap
2003	8 314	1 962	737	146	93	498
2004	8 873	2 167	741	141	102	498
2005	8 714	2 139	758	142	103	513
2006	8 442	2 026	792	159	99	534
2007	8 490	2 039	826	142	108	576
2008	8 831	2 241	877	163	131	583
2009	9 266	2 545	805	131	119	555
2010	8 688	2 431	671	136	113	422
2011	8 184	2 219	559	112	94	353
2012	7 748	2 056	508	94	98	316
2013	6 934	1 874	482	94	98	290
2014	6 318	1 503	483	102	80	301
2015	6 161	1 390	456	127	101	228

Källa: Delegationen för sjöfartsstöd (antal sjömän, SINK samt TAP totalt); Sjöbefälsföreningen (TAP efter kategori).

Anmärkning: Antal sjömän avser årsanställda.

SINK = särskild inkomstskatt för utomlands bosatta; TAP = tillfälligt anställd personal (från icke-EES länder, huvudsakligen Filippinerna).

TAP totalt avser ett vägt genomsnitt över året, medan TAP efter kategori avser januari det aktuella året.

Endast svenskflaggade fartyg kan uppbära sjöfartsstöd.

För att läsaren ska få en rimlig uppfattning om det faktiska antalet sjömän, jämför ovanstående tabell med tabellerna 5a, 5b och 8.

Tabell 5d. Ålderstruktur bland sjömän med minst en registrerad påmönstring på svenskflaggat fartyg. 2014

Åldersgrupp	Befäl		Manskap			Totalt
	Däck	Maskin	Däck	Maskin	Intendentur	
≤ 18	0	0	163	50	180	393
19	0	0	79	29	144	252
20	3	0	125	58	131	317
21	1	0	153	62	192	408
22	3	3	163	65	241	475
23	7	2	127	66	234	436
24	11	8	126	64	259	468
25	27	10	134	49	217	437
26	31	14	110	38	199	392
27	32	22	79	36	162	331
28	37	14	73	35	158	317
29	36	29	68	30	118	281
30	43	16	62	34	126	281
31	36	27	46	19	115	243
32	34	23	47	17	99	220
33	31	22	56	22	124	255
34	45	25	58	16	110	254
35	47	22	52	13	128	262
36	40	27	38	11	91	207
37	53	24	58	13	108	256
38	55	28	47	14	90	234
39	48	21	44	13	107	233
40	53	27	52	24	73	229
41	43	26	53	9	88	219
42	56	22	36	11	103	228
43	49	27	48	28	111	263
44	46	31	46	18	83	224
45	50	32	54	10	86	232
46	49	26	47	19	109	250
47	57	17	51	21	114	260
48	61	26	51	19	110	267
49	62	19	50	16	156	303
50	59	24	46	12	120	261
51	51	27	51	16	130	275
52	38	19	57	16	110	240
53	54	16	49	13	120	252
54	45	26	38	14	102	225
55	51	26	48	13	95	233
56	56	23	49	10	99	237
57	39	27	37	22	87	212
58	62	28	48	17	98	253
59	45	36	52	15	86	234
60	54	36	46	9	79	224
61	43	28	54	14	74	213
62	47	23	39	11	68	188
63	34	22	29	20	46	151
64	48	24	34	9	56	171
65	32	9	29	14	32	116
≥ 66	192	79	164	46	46	527
Totalt	2 096	1 063	3 266	1 200	5 814	13 439

Källa: Transportstyrelsen, Sjö- och luftfartsavdelningen.

Anmärkning: Siffrorna för 2015 är ännu inte redovisade.

Tabell 5e. Giltiga behörigheter. År 2015				
Fartygsbefäl			Maskinbefäl	
Klass	Antal		Klass	Antal
K	2 134		I, IM, IÅ	1 216
FB2	816		MB2	371
FB3	80		MB3	114
FB4	58		MB4	49
FB5	731		MB5	548
Totalt	3 819		Totalt	2 298

Källa: Transportstyrelsen, Sjö- och luftfartsavdelningen.

Anmärkning: Antalet giltiga behörigheter är avsevärt högre än antalet aktiva befäl. Först och främst går det inte att avgöra hur många som är aktiva eller inte. Dessutom ingår här personer med giltiga behörigheter som är aktiva i andra länder. För mer detaljer om behörighetsklasser och koder, se Transportstyrelsens hemsida.

Tabell 5f. Nominell löneutveckling och arbetslöshet bland sjömän. 2005-2016								
År	Löneutveckling		Arbetslösa (31 jan)					
	Befäl	Manskap	Däcks- befäl	Maskin- befäl	Manskap Däck	Manskap Maskin	Kockar	Totalt
2005	3,0%	3,8%						
2006	3,0%	3,6%						
2007	3,0%	3,0%						
2008	5,3%	4,1%						
2009	5,0%	4,1%						
2010	4,0%	4,1%						
2011	2,0%	2,0%	118	21	132	51	47	369
2012	1,7%	1,7%	117	25	145	39	37	363
2013	2,0%	2,6%	138	33	155	56	27	409
2014	2,2%	2,3%	123	30	122	50	19	344
2015	2,8%	2,7%	104	38	80	28	9	259
2016	2,2%	2,2%	121	41	68	27	9	266

Källa: Föreningen Transportföretagen (löneutveckling); Arbetsförmedlingen Sjöfart (arbetslösa).

Anmärkning: Arbetsförmedlingen Sjöfart har lagt om statistiken och siffrorna är numera endast jämförbara bakåt till 2011 (jämför förra årets upplaga av *Svensk sjöfart: nyckeltal*).

I detta sammanhang räknas som arbetslös den som enligt arbetsförmedlingen kan matchas mot arbetsmarknaden.

Siffrorna över löneutveckling 2016 är preliminära.

Tabell 6a. Antal studenter i sjöbefälsutbildningarna. 2006-2015

Utbildning	2006		2007		2008		2009		2010	
	Antal	Andel kvinnor	Antal	Andel kvinnor	Antal	Andel kvinnor	Antal	Andel kvinnor	Antal	Andel kvinnor
Chalmers, Sjöfart och Marin teknik										
Sjökapstensprogrammet	173	16%	210	17%	238	18%	269	17%	285	17%
Sjöingenjörsprogrammet	167	5%	195	3%	216	5%	213	6%	220	5%
Sjöfart och Logistik	125	24%	150	26%	167	34%	180	34%	165	29%
Kalmar, Sjöfartshögskolan										
Sjökapstensprogrammet	254	12%	260	12%	283	14%	313	12%	307	17%
Sjöingenjörsprogrammet	178	0%	165	0%	183	7%	206	4%	225	6%
Chalmers och Kalmar										
Sjökapstensprogrammet	427	14%	470	17%	521	16%	582	14%	592	17%
Sjöingenjörsprogrammet	345	4%	360	3%	399	6%	419	12%	445	5%
Sjöfart och Logistik	125	24%	150	26%	167	34%	180	34%	165	29%
Totalt	897	12%	980	14%	1087	15%	1181	14%	1202	14%

Tabell 6a. Antal studenter i sjöbefälsutbildningarna (forts.). 2006-2015

Utbildning	2011		2012		2013		2014		2015	
	Antal	Andel kvinnor	Antal	Andel kvinnor	Antal	Andel kvinnor	Antal	Andel kvinnor	Antal	Andel kvinnor
Chalmers, Sjöfart och Marin teknik										
Sjökapstensprogrammet	296	15%	290	14%	276	13%	277	17%	258	13%
Sjöingenjörsprogrammet	246	7%	260	6%	250	8%	266	10%	216	11%
Sjöfart och Logistik	194	24%	173	23%	185	31%	176	31%	166	30%
Kalmar, Sjöfartshögskolan										
Sjökapstensprogrammet	309	16%	282	17%	272	16%	267	13%	235	12%
Sjöingenjörsprogrammet	246	4%	234	6%	191	7%	216	6%	184	7%
Chalmers och Kalmar										
Sjökapstensprogrammet	605	15%	572	16%	548	15%	544	15%	493	13%
Sjöingenjörsprogrammet	492	6%	494	6%	441	8%	482	8%	400	9%
Sjöfart och Logistik	194	24%	173	23%	185	31%	176	31%	166	30%
Totalt	1291	13%	1239	13%	1174	15%	1202	15%	1059	14%

Källa: Chalmers och Linnéuniversitetet.

Anmärkning: Från 1 januari 2010 ingår Sjöfartshögskolan i Kalmar i Linnéuniversitetet

Tabell 6b. Antal studenter per årskull i sjöbefälsutbildningarna. 2015				
Chalmers, Sjöfart och Marin teknik				
Årskurs	Sjökapstensprogrammet (sjötid/FFU)	Sjöingenjörprogrammet (sjötid/FFU)	Sjöfart och Logistik (treårigt prog.)	
1	77	50	49	
2	64	43	47	
3	53	52	70	
4	64	71		
Samtliga	258	216	166	
Kalmar, Sjöfartshögskolan				
Årskurs	Sjökapstensprogrammet (sjötid; treårigt prog.)	Sjökapstensprogrammet (FFU)	Sjöingenjörprogrammet (sjötid; treårigt prog.)	Sjöingenjörprogrammet (FFU)
1	56	för få sökande	39	för få sökande
2	60	för få sökande 2014	48	för få sökande 2014
3	50	14	44	11
4	55		42	
Samtliga	221	14	173	11

Källa: Chalmers och Linnéuniversitetet.

Anmärkning: FFU = fyårigt utbildningsprogram; Sjötid = treårigt utbildningsprogram.

Tabell 6c. Antal förstahandssökande till sjöbefälsutbildningarna. 2008-2016									
Utbildning	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Chalmers, Sjöfart och Marin teknik									
Sjökapstensprogrammet	276	408	326	259	199	228	194	159	122
Sjöingenjörprogrammet	91	248	146	128	102	109	88	64	56
Sjöfart och Logistik	80	109	102	94	80	83	95	75	73
Kalmar, Sjöfartshögskolan									
Sjökapstensprogrammet	310	533	542	368	369	339	227	138	115
Sjöingenjörprogrammet	106	188	192	157	135	144	97	64	52
Chalmers och Kalmar									
Sjökapstensprogrammet	586	941	868	627	568	567	421	297	237
Sjöingenjörprogrammet	197	436	338	285	237	253	185	128	108
Sjöfart och Logistik	80	109	102	94	80	83	95	75	73
Totalt	863	1486	1308	1006	885	903	701	500	418

Källa: Universitets- och högskolerådets antagningsstatistik.

Anmärkning: Uppgången 2009 är en effekt av *Sjöfartskaravanen* med efterföljande rekryteringsinsatser. Då rekryteringsinsatserna under senare år legat på en lägre nivå, och mot bakgrund av den svåra politiska situationen för svensk sjöfart, är den påtagliga nedgången i antalet förstahandsval inte att förvänas över.

Tabell 6d. Antal manskapselever i gymnasieskolan. 2011-2015

Skola	2011	2012	2013	2014	2015
Christopher Polhemsgymnasiet, Visby	40	32	25	24	27
Härnösands Gymnasium	55	44	32	27	19
Rönnowska Skolan, Helsingborg	27	10			
Sjöfartsgymnasiet UCT, Tjörn	88	50			
Sjömansskolan, Stockholm	99	83	60	61	63
Törnströmska Gymnasiet, Karlskrona	60	54	46	42	45
YTC Lindholmen, Göteborg	96	96	96	76	67
Öckerö Gymnasieskola	80	73	56	56	39
Kalmar Praktiska Gymnasium	20	19	12	10	8
Totalt	565	461	327	296	268

Källa: Gymnasieskolorna och Göteborgsregionens Kommunalförbund.

Anmärkning: Utbildningarna i Helsingborg och på Tjörn har avvecklats.

Tabell 6e. Förstahandssökande till gymnasieskolornas manskapsutbildningar. 2009-2016

Skola	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Christopher Polhemsgymnasiet, Visby	iu	iu	14	11	8	12	8	iu
Härnösands Gymnasium	iu	iu	iu	iu	12	3	8	4
Sjömansskolan, Stockholm	52	45	22	24	24	19	22	10
Törnströmska Gymnasiet, Karlskrona	iu	30	20	18	19	12	16	iu
YTC Lindholmen, Göteborg	68	55	30	35	27	33	21	21
Öckerö Gymnasieskola	iu	29	12	23	28	18	24	18
Kalmar Praktiska Gymnasium	iu	iu	3	7	4	3	4	1

Källa: Gymnasieskolorna och Göteborgsregionens Kommunalförbund.

Anmärkning: iu = ingen uppgift.

Tabell 7. Handelsflottans genomsnittsålder. 1995-2016

År	Svenska handelsflottan: svensk flagg		Svenska handelsflottan: utländsk flagg		Världshandelsflottan	
	ovägd	vägd	ovägd	vägd	ovägd	vägd
1995	20,0		14,0		15,0	14,2
1996	20,0		14,0		15,0	14,2
1997	20,0		15,0		15,0	14,4
1998	18,0		14,0		14,8	14,3
1999	19,0		15,0		14,5	14,3
2000	19,0		16,0		14,1	13,3
2001	21,0		16,0		13,9	13,2
2002	19,0	15,0	15,0	16,0	13,9	13,0
2003	20,0	16,0	13,0	13,0	12,6	12,9
2004	18,5	15,0	15,1	12,2	12,5	12,7
2005	18,5	15,0	15,1	12,2	12,3	12,3
2006	17,8	14,7	15,3	11,2	12,2	12,0
2007	17,6	13,4	14,9	9,1	12,2	12,1
2008	17,5	11,7	12,9	8,9	12,0	11,8
2009	18,1	12,3	14,5	9,8	11,8	11,6
2010	18,3	13,2	14,1	10,1	23,0	14,0
2011	19,7	14,4	13,6	9,4	22,9	13,4
2012	iu	iu	iu	iu	22,5	12,6
2013	22,6	16,1	14,0	9,9	21,9	11,5
2014	iu	iu	iu	iu	iu	iu
2015	27,0	17,3	15,6	10,3	17,5	9,5
2016	27,5	16,9	16,0	10,7	17,7	9,7

Källa: Clarkson Research (2015-2016); IHS Fairplay, bearbetad av Handelshögskolan vid Göteborgs universitet inom Lighthouse (2007-2013); Svensk Sjöfarts Tidning, Föreningen Svensk Sjöfart och UNCTAD (1995-2006).

Anmärkning: Med vägd genomsnittålder avses att fartygsåldern är viktad efter dödvikt. Nyare fartyg har generellt högre dödvikt, varför de vägda snittvärdena alla är lägre än de ovägda.

Jämförbarheten över hela tidsperioden är begränsad då tabellen bygger på olika källor och varierande beräkningsmetoder. Däremot är varje tvärsnittjämförelse baserad på samma metod.

iu = ingen uppgift.

Tabell 8. Antal personer inom det svenska sjöfartsklustret. 2012, 2014 och 2015

År	Landanställda i rederierna	Hamnanställda	Skeppsmäkleri-anställda	Varvsanställda	Sjömän, mönstrade	Sjömän på inrefartsfartyg	Ej mönstrade ombordanställda	Summa (avrundad)
2012	3 700	4 400	1 200	2 250	15 662	1 500	1 500	30 200
2014	3 100	4 300	1 200	2 150	13 439	1 500	1 500	27 200
2015	3 100	4 300	1 200	2 150	13 318	1 500	1 500	27 100

Källa: Föreningen Svensk Sjöfart (landanställda i rederierna; hamnanställda; sjömän på inrefartsfartyg; ej mönstrade ombordanställda); Föreningen Sveriges Hamnar (hamnanställda); Sveriges Skeppsmäklareförening (skeppsmäklerianställda); Föreningen Sveriges Varv och Kockums (varvsanställda); Transportstyrelsen (sjömän, mönstrade – se Tabell 5a för en mer utförlig definition); Skärgårdsredarna (sjömän på inrefartsfartyg; ej mönstrade ombordanställda).

Anmärkning: Observera skillnaden mellan antal personer (skattningen i denna tabell) och årsarbetskraft; en skillnad som dessutom varierar med konjunkturläget.

Samtliga siffror med undantag för *sjömän, mönstrade* är ungefärliga.

Hamnanställda omfattar såväl hamnförvaltande som terminaloperativ personal. Föreningen Sveriges Hamnars runt 50 medlemsföretag hade ungefär 3 800 anställda hösten 2014. Det finns emellertid ett knappt femtiotal övriga hamnar i Sverige. Föreningen Svensk Sjöfart bedömer att dessa hamnar sysselsätter omkring 500 personer.

Av det totala antalet *varvsanställda* är 1 200 anställda på varv avsedda för handelsfartyg och nyttotrafik. Till dessa 1 200 tillkommer Kockums varv (numera ägt av SAAB) med omkring 950 anställda (2012).

Sjöfartsklustret är kärnan i det maritima klustret. I det maritima klustret ingår allt från sjörätt till turism, underleverantörer och reparationsföretag, konsulter och myndigheter, forskning och utbildning, etc. (Föreningen Svensk Sjöfart).