



Svensk sjöfart: nyckeltal 2018*

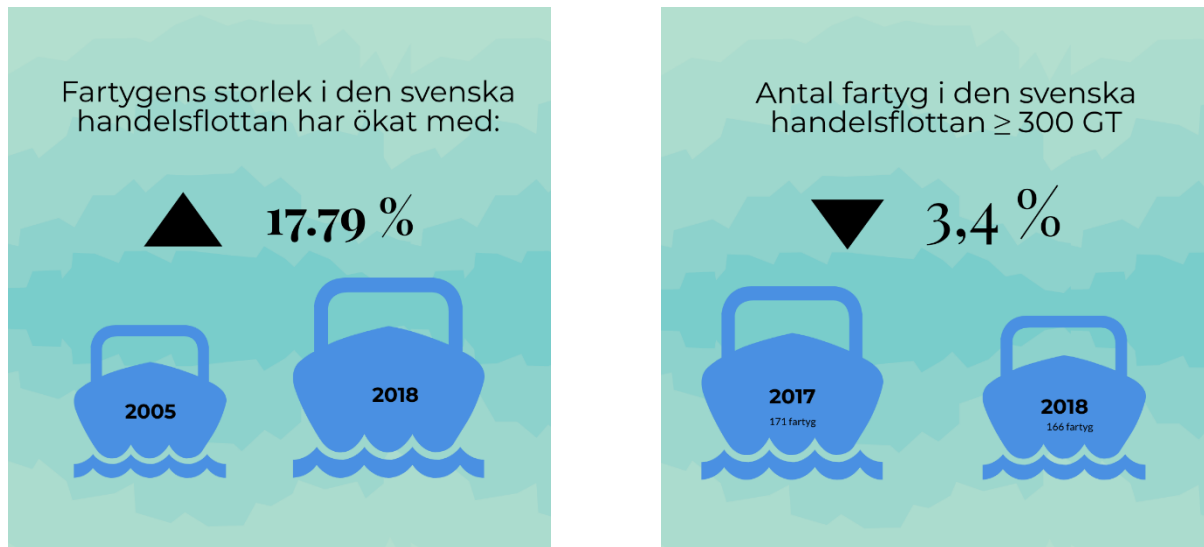
* Statistik sammanställd av Jesper Hamark – till vardags verksam vid Handelshögskolan, Göteborgs universitet – på uppdrag av och i samarbete med Föreningen Svensk Sjöfart. För näringspolitiska m.m. anmärkningar svarar Föreningen Svensk Sjöfart.

Innehållsförteckning

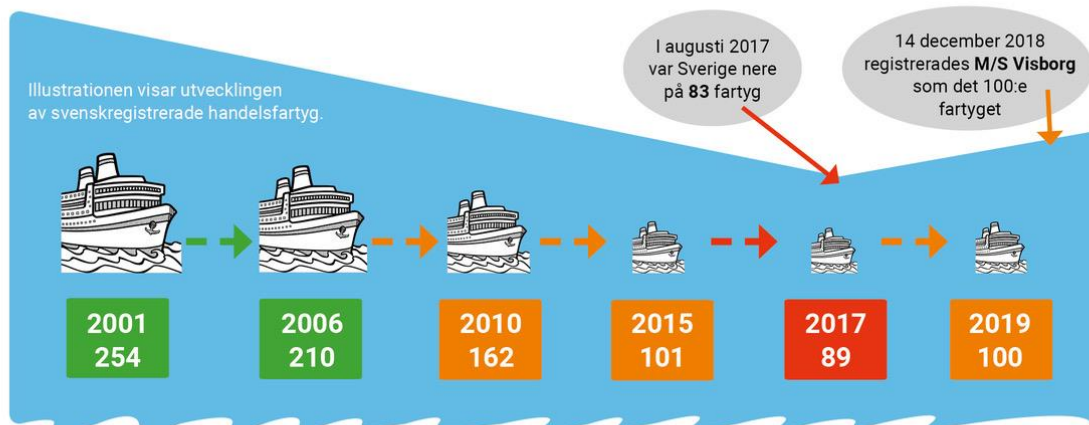
Om den svenska handelsflottan	3
Omsättning	7
Sjöfartens prisutveckling	8
Förändringar på arbetsmarknaden.....	9
Sjöfarten i EU	13
Bilaga samtliga siffror och källor	14
Tabell 1a. Svenska handelsflottan (≥ 300 GT). 2005-2018	14
Tabell 1b. Svenska sjöfartsstödet utveckling. 2001-2017.....	14
Tabell 2a. Omsättning. 1990-2017	15
Tabell 2b. Tjänsteprisindex för sjötransport av gods.	16
Tabell 3. Svenska sjöfartstjänster mot omvärlden (löpande priser, valutor i miljoner). 1993-2017	17
Tabell 4. Svenska rederiers nybyggnadsorder samt levererade fartyg till svenskt register. 2005-2018 (GT och DWT i miljoner).....	18
Tabell 5a. Sjömän med minst en registrerad påmönstring på svenskt fartyg respektive år. 1995-2017....	19
Tabell 5b. Sjömän med minst en registrerad påmönstring på svenskt fartyg respektive år. 1995-2017 ...	20
Tabell 5c. Antal sjömän på svenska fartyg som omfattas av det svenska sjöfartsstödet.....	21
2003-2017.....	21
Tabell 5d. Ålderstruktur bland sjömän med minst en registrerad påmönstring på svenskt fartyg respektive år. Kvinnor. År 2018.....	21
Tabell 5e. Ålderstruktur bland sjömän med minst en registrerad påmönstring på svenskt fartyg respektive år. Män. År 2018.....	22
Tabell 5f. Nominell löneutveckling	22
för befäl och manskap. 2005-2018.....	22
Tabell 5h. Antal arbetslösa. Däcks- och maskinmanskap efter behörighet. 2017-2018	23
Tabell 6a. Antal studenter i sjöbefälsutbildningarna. 2006-2018	24
Tabell 6a. Antal studenter i sjöbefälsutbildningarna. 2006-2018 (forts.)	24
Tabell 6a. Antal studenter i sjöbefälsutbildningarna. 2006-2018 (forts.)	25
Tabell 6b. Antal studenter per årskull vid sjöbefälsutbildningarna HT 2017 och 2018.....	26
Tabell 6c. Antal antagna och förstahandssökande till sjöbefälsutbildningarna* vid Chalmers. 2006-2017 (HT)	26
Tabell 6d. Antal utexaminerade per program vid Chalmers. 2012-2017	27
Tabell 6e. Antal förstahandssökande till sjöbefälsutbildningarna. 2008-2018 (HT)	27
Tabell 6f. Antal manskapselever i gymnasieskolan. 2011-2018 (HT)	28
Tabell 6g. Förstahandssökande till gymnasieskolornas manskapsutbildningar. 2009-2018 (HT).....	28
Tabell 7. Handelsflottans genomsnittsålder. 1995-2018	29

Om den svenska handelsflottan

Mellan 2005 - 2019 har antalet svenskflaggade fartyg som är större än 300 GT minskat, men storleken på fartyg ökat med 17,79 %. Mellan 2017 och 2018 har fartygsstorleken minskat med 0,87 %.

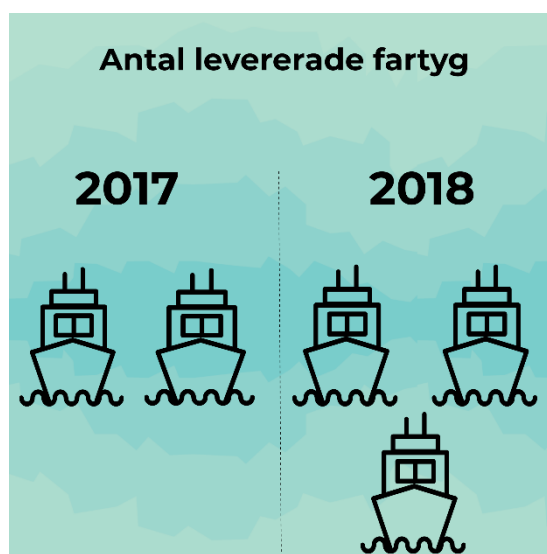


Antalet fartyg mellan 2017 och 2018 har minskat med 3,4 %. Antalet svenskflaggade fartyg har mellan 2017 och 2018 minskat med 2,92 %, medan antalet utländska fartyg minskat med 3,75 % samma period. Mellan 2018 och 2019 ökade dock antalet svenskflaggade fartyg och antalet svenskflaggade fartyg är numera 100 stycken.

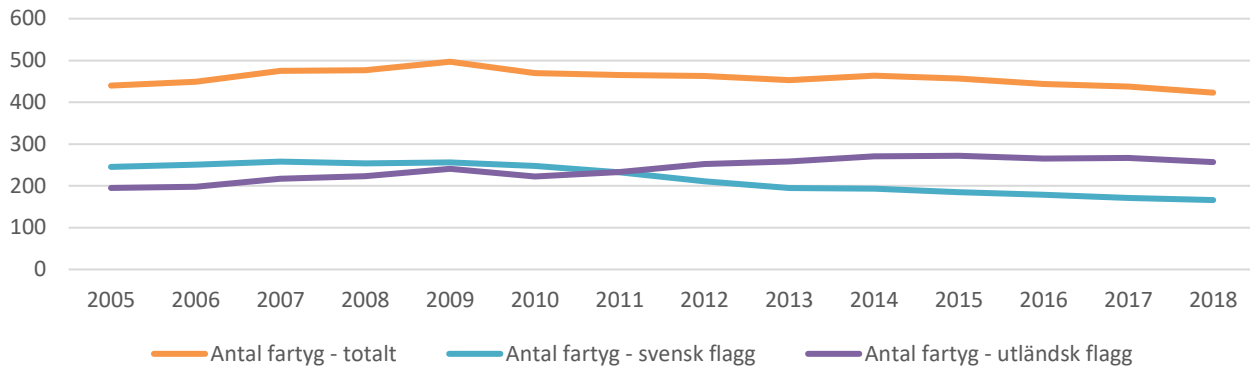


Antalet nybyggnadsordrar har minskat mellan 2017 och 2018 från 37 stycken till 36 stycken. Mellan 2005 och 2018 har dock antalet nybyggnadsordrar ökat med 9 %.

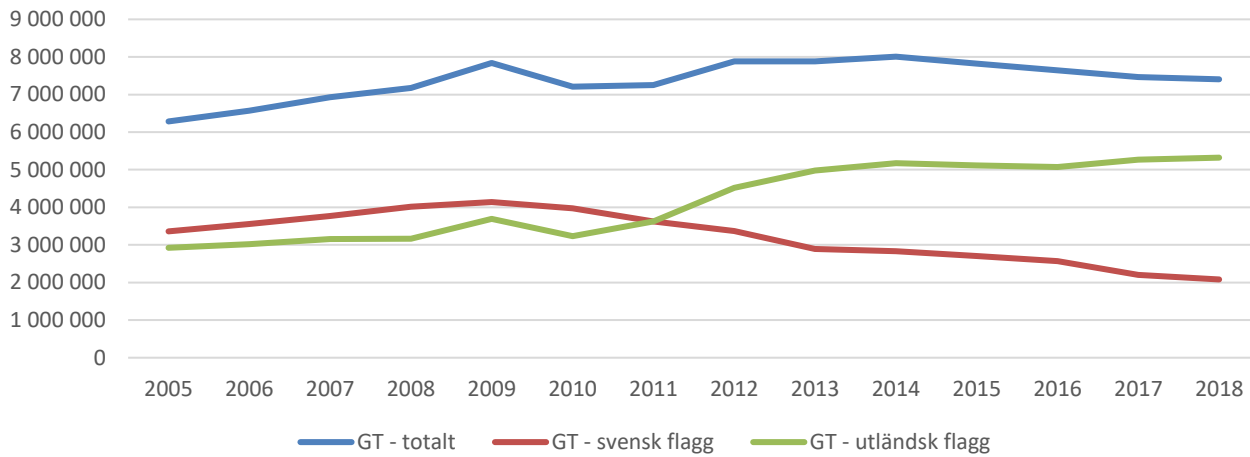
Under 2017 levererades 2 nybyggda fartyg till det svenska registret, medan 3 fartyg levererades 2018. Flest nybyggda fartyg som levererades de senaste tjugo åren var 2006 då 16 fartyg levererades.



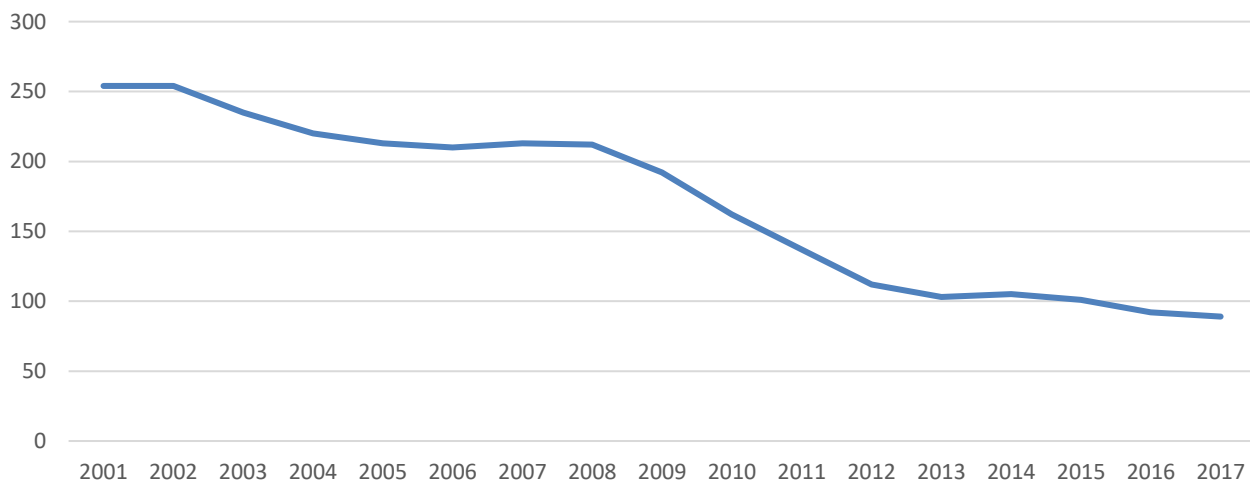
Antal fartyg i den svenska handelsflottan
2005-2018

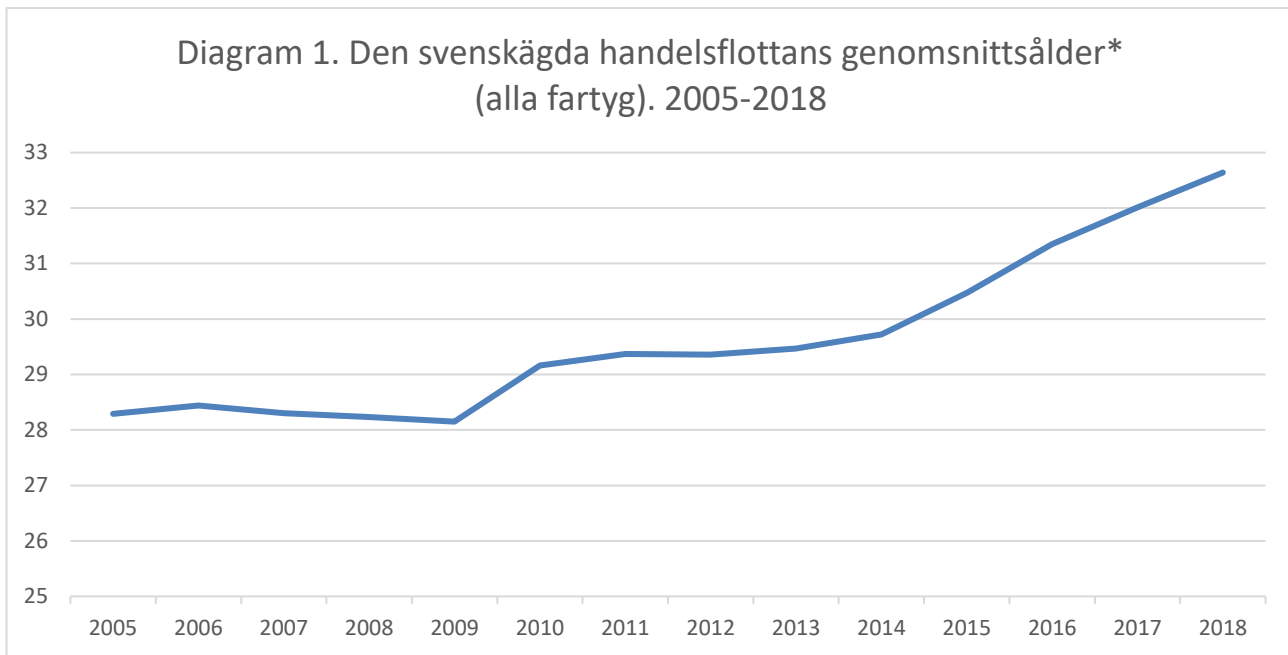
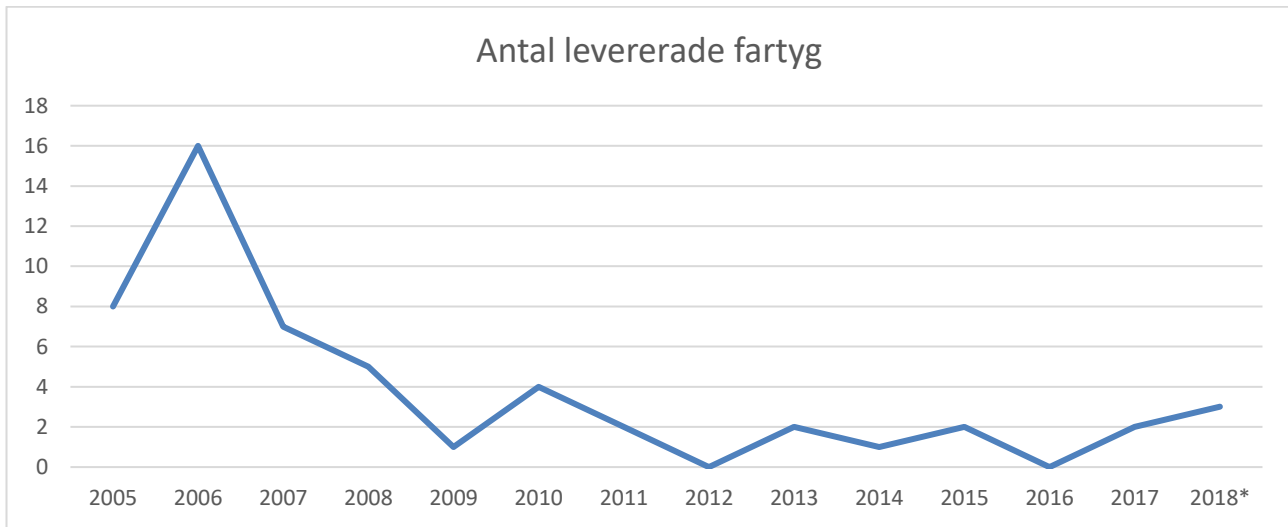
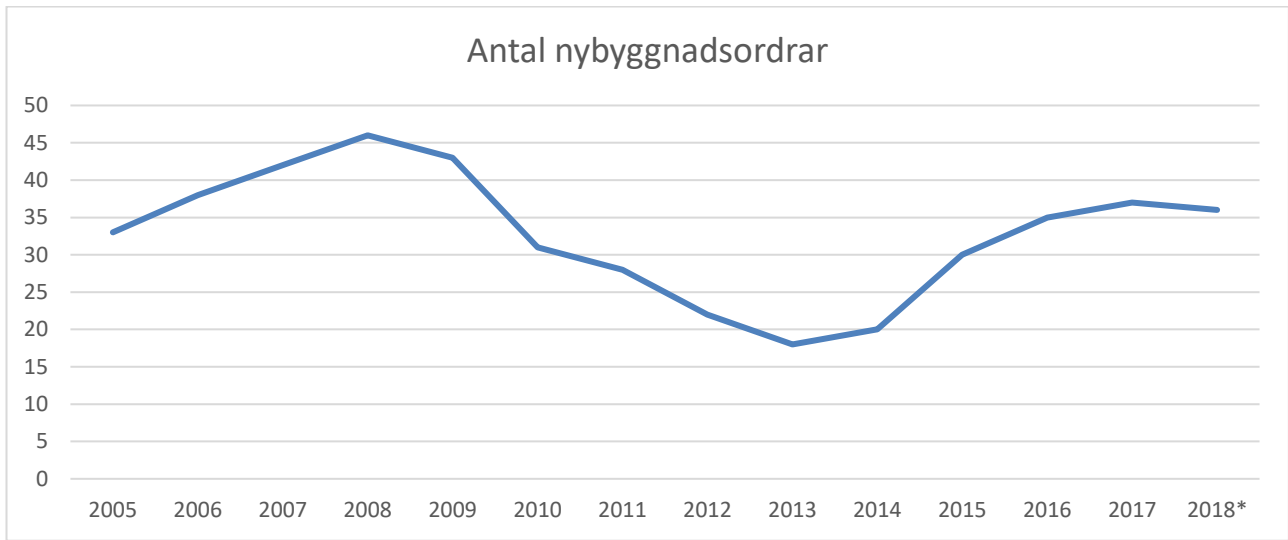


Fartygsstorlek - 2005-2018



Utveckling antal svenskflaggade fartyg

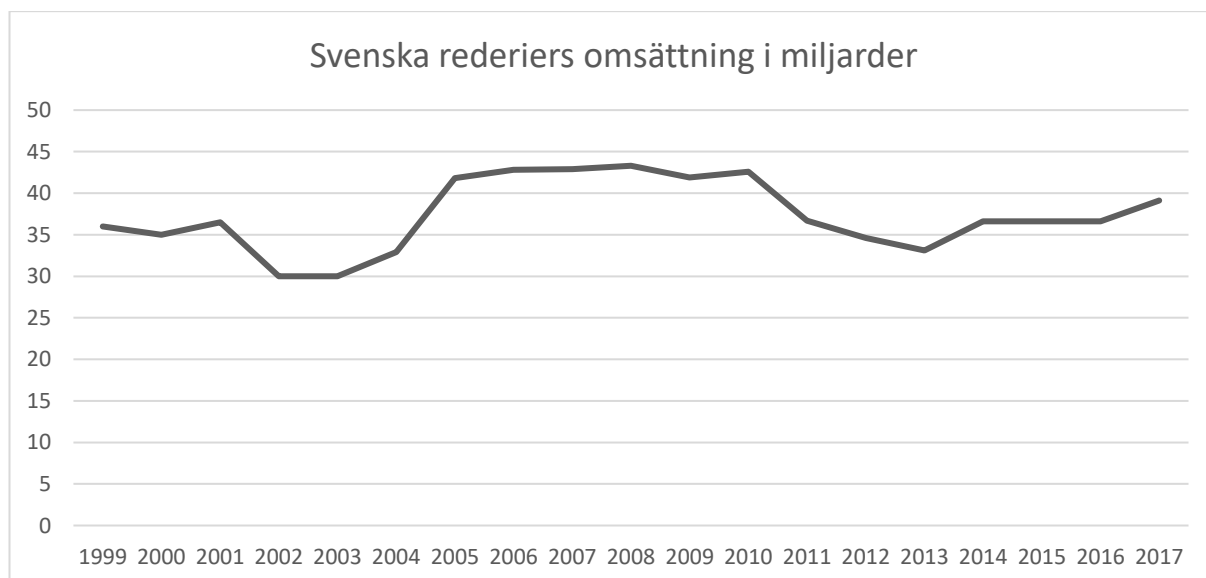




Källa: Clarkson Research
 * Övägt genomsnitt.

Omsättning

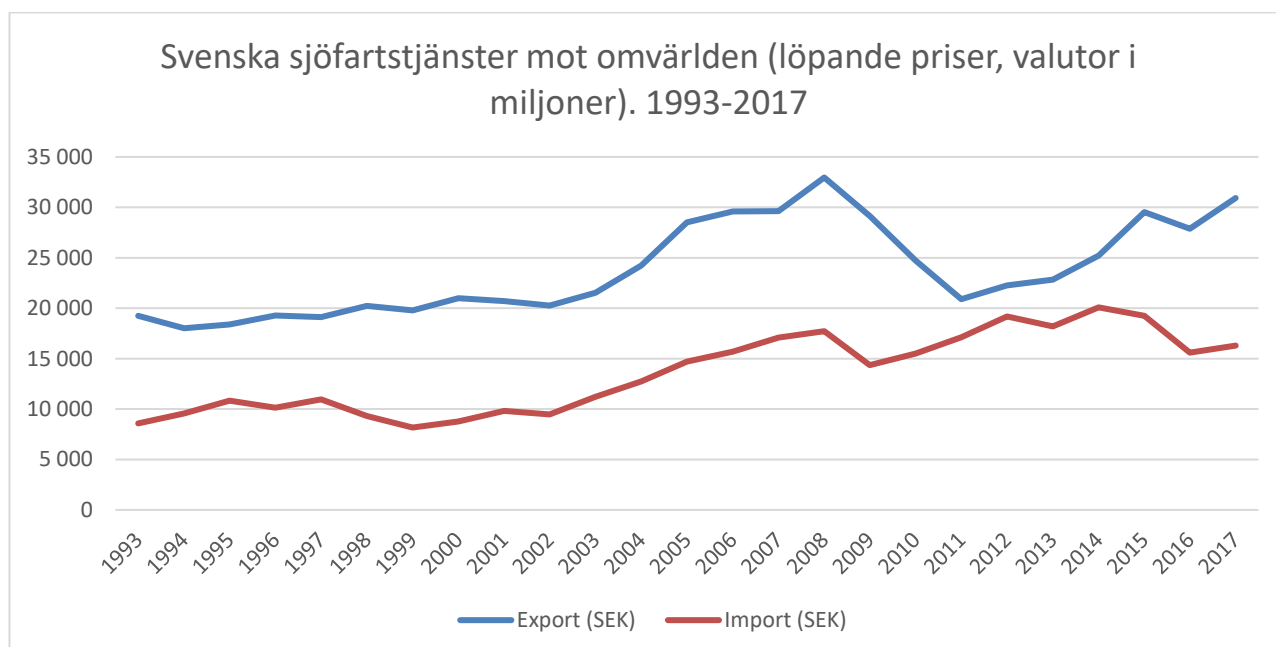
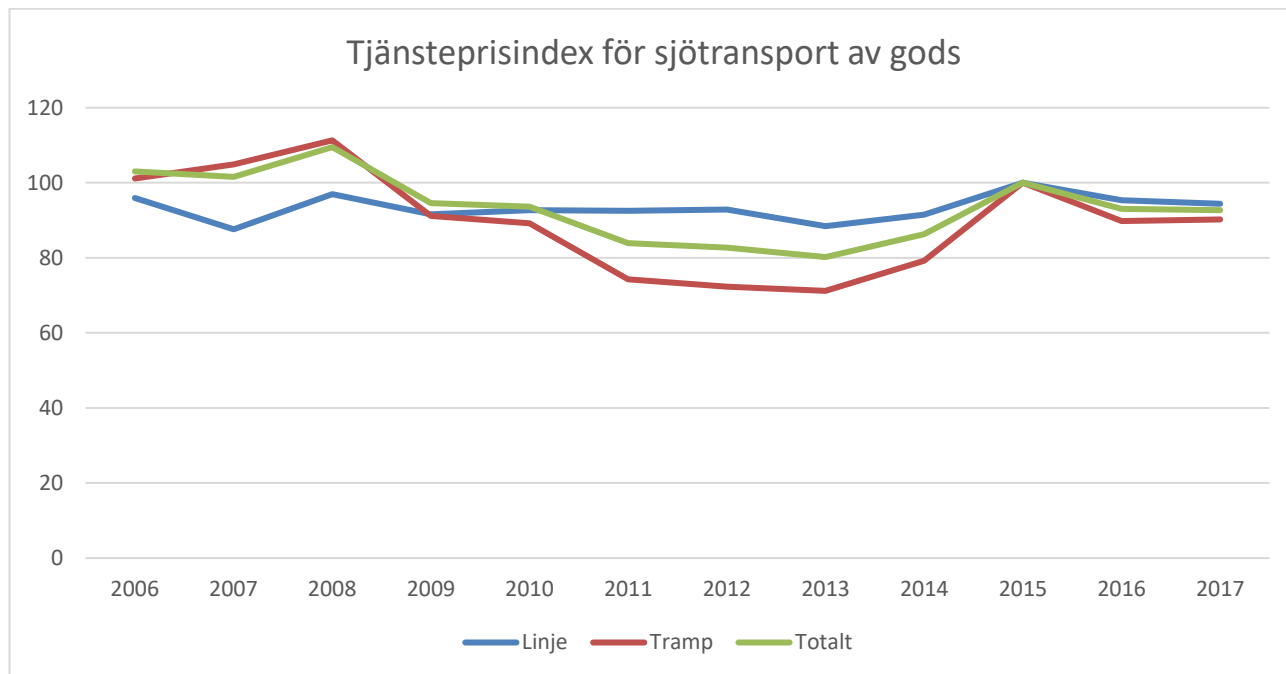
Svenska rederiers omsättning har sedan 1999 ökat från 36 miljarder till 39 miljarder. Även omsättningen i hamnar har ökat betydligt, från 4,4 miljarder 1999 till 9,8 miljarder 2016.



Sjöfartens prisutveckling

Tjänsteprisindex för sjötransport av gods har totalt minskat med 9 % mellan 2006 och 2017. För linjesjöfart har minskningen bara varit med 1 %, från 95 till 94, medan trampsjöfart har sett en minskning med 10 % från 101 till 90.

Gällande svenska sjöfartstjänster mot omvärlden uppgick exporten år 2016 till 27 887 miljoner och år 2017 till 30 922 miljoner svenska kronor, alltså en ökning på 10 %. Importen gick under samma år upp med 4,4 %.

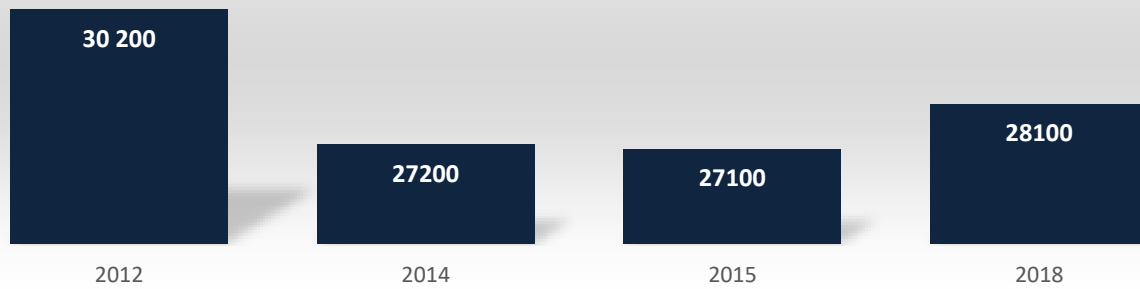


Förändringar på arbetsmarknaden

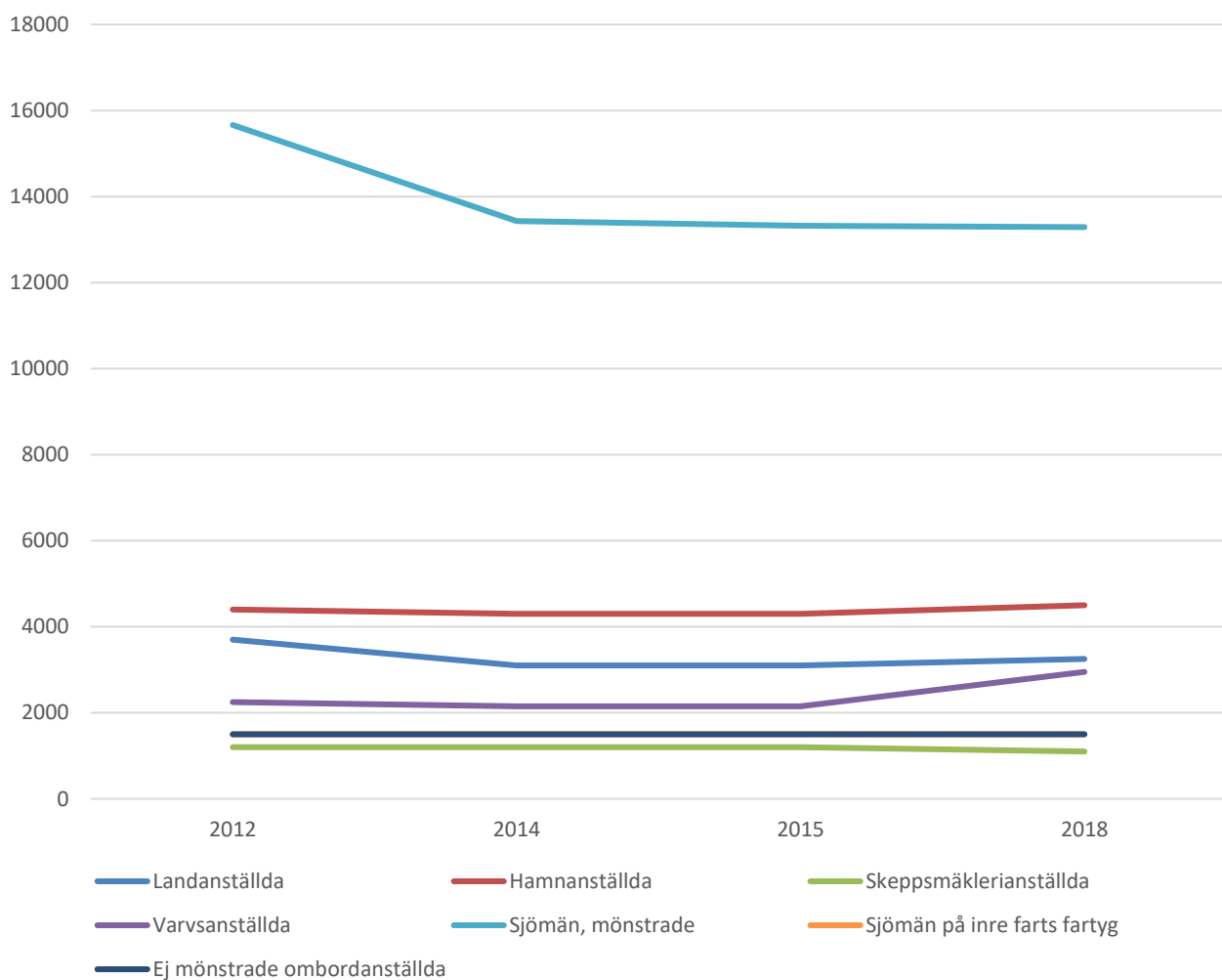
Antalet sjöfolk med minst en registrerad påmönstring på svenskt fartyg ökade med 3,8 % mellan åren 1995 och 2017. Antalet kvinnor ombord fartygen har ökat från cirka 20 % kvinnor 1995 till cirka 30 % kvinnor 2017. Mellan 2015 och 2018 har antal personer direkt anställda inom det svenska sjöfartsklustret ökat med cirka 1000 personer och 3,6 %, medan antalet anställda inom klustret minskat med 6,9 % om man jämför med 2012 då 30 200 var anställda inom klustret.



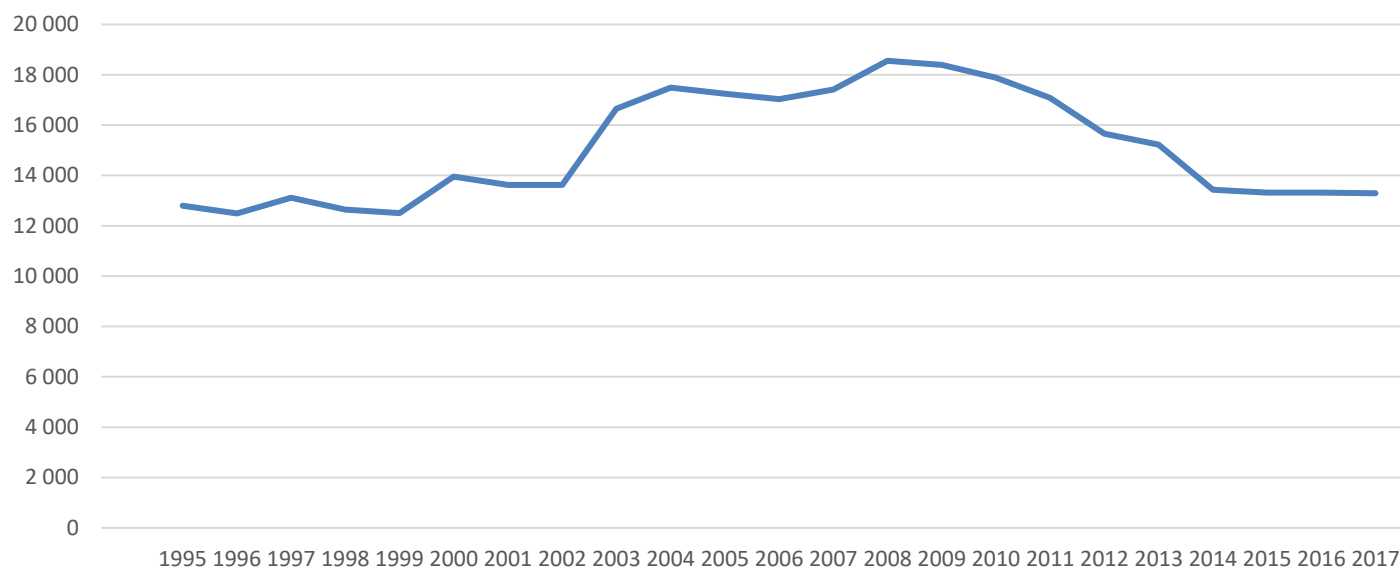
Antal personer direkt anställda inom det svenska sjöfartsklustret totalt



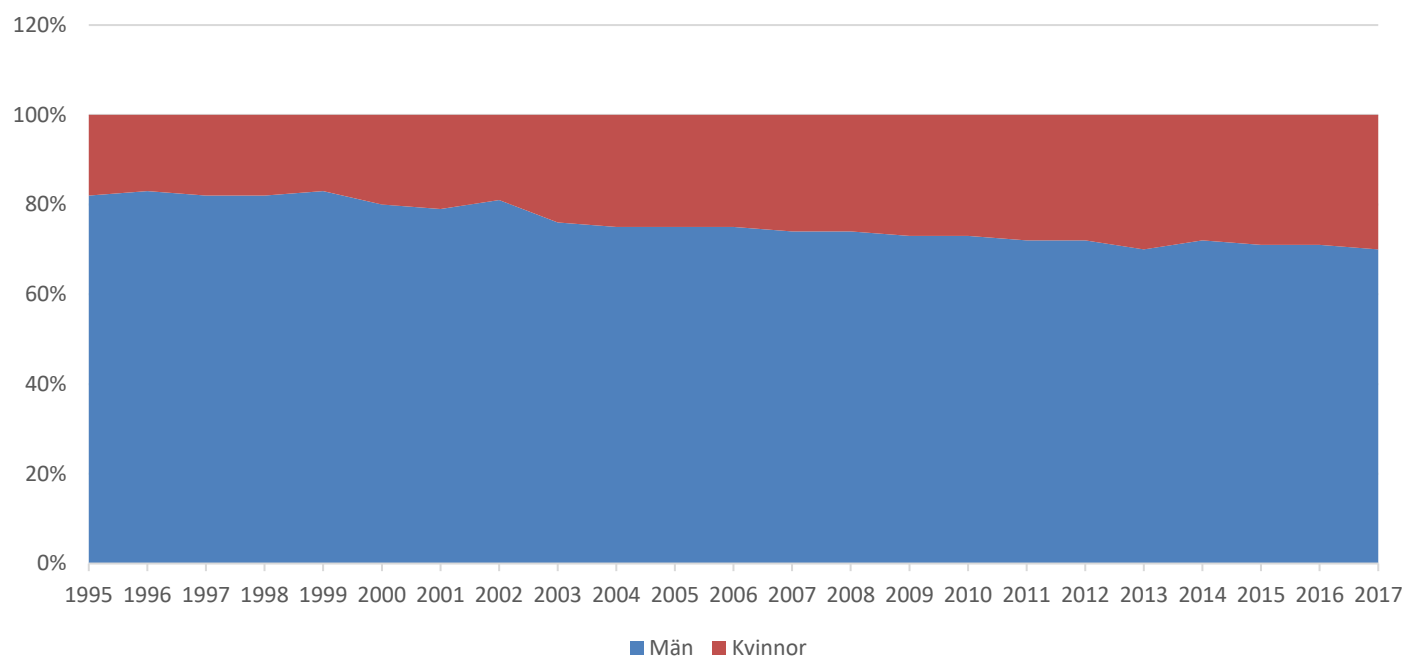
Antal personer inom det svenska sjöfartsklustret per yrkesområde



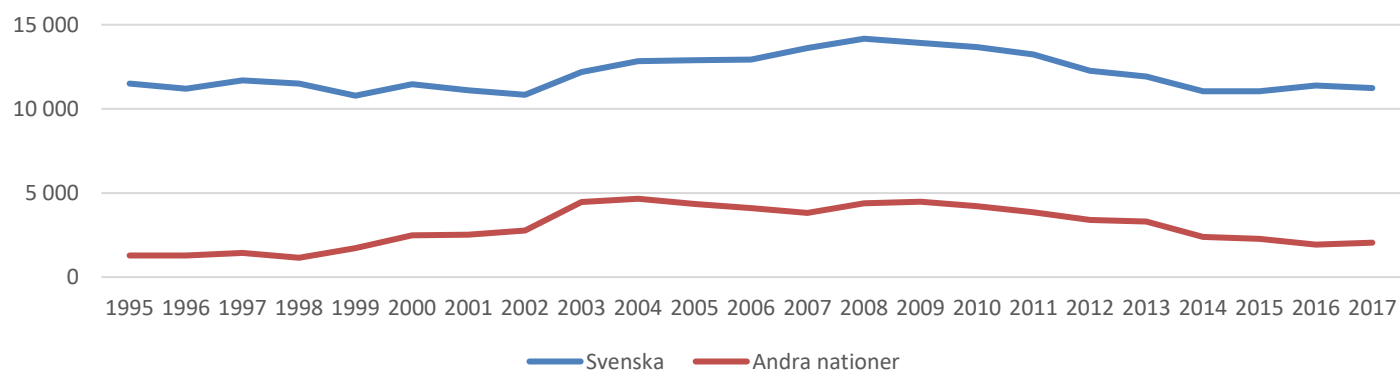
Antal sjöfolk på svenska fartyg



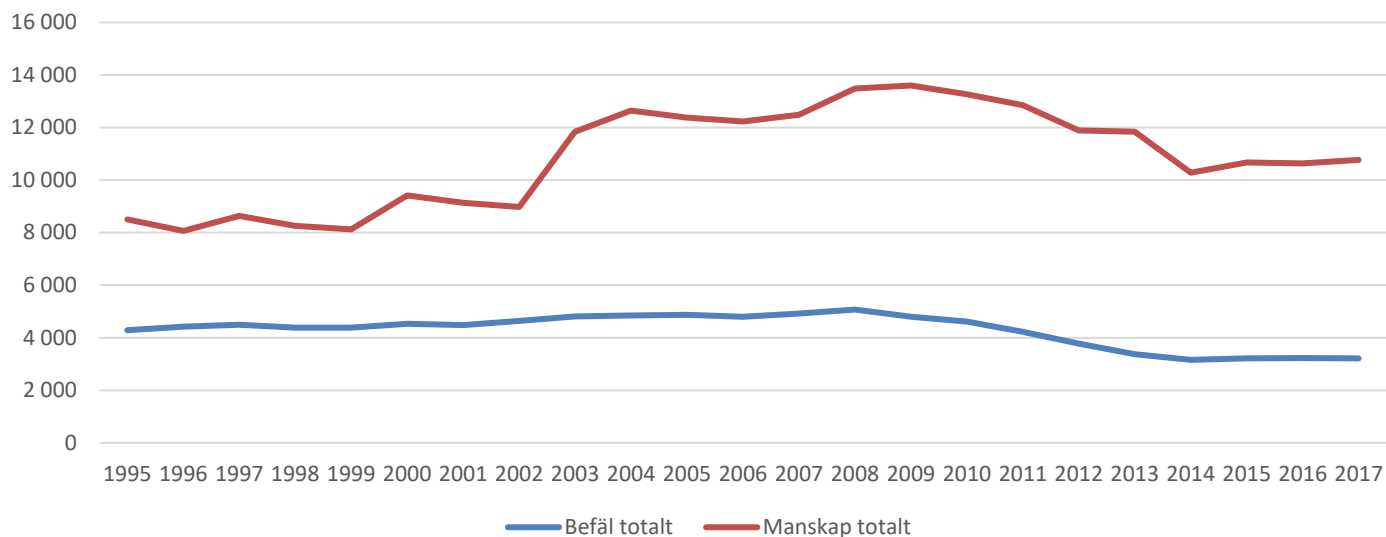
Sjöfolk på svenska fartyg - könsfördelning



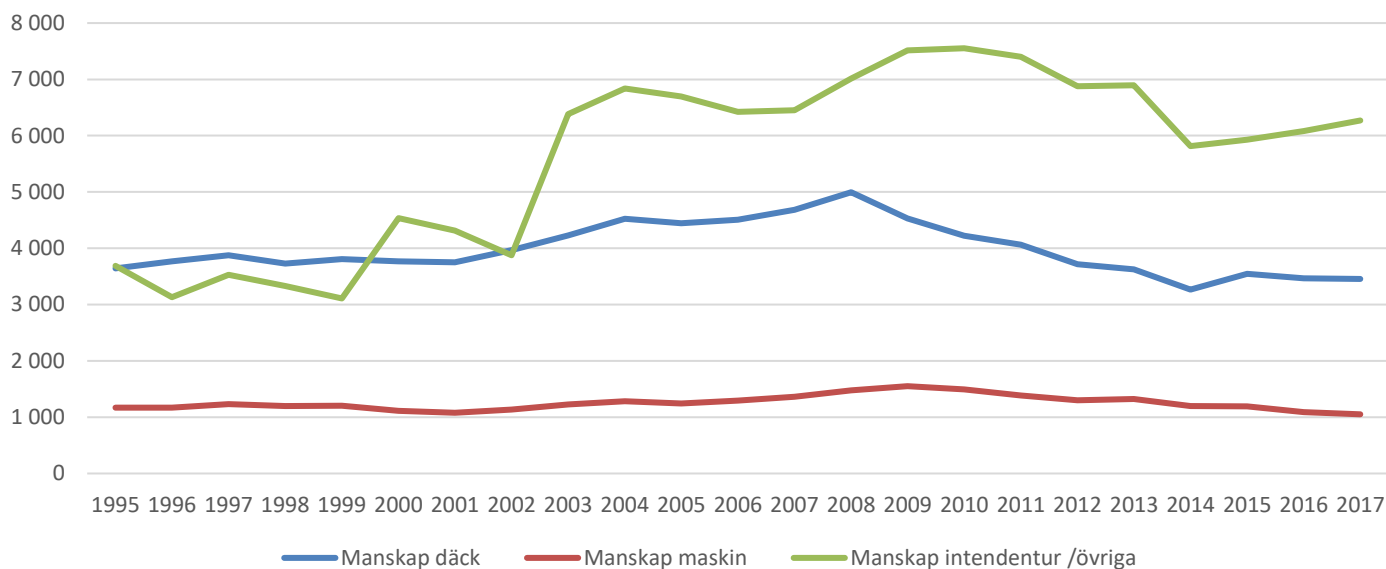
Sjöfolk på svenska fartyg - nationaliteter



Sjöfolk - antal befäl och manskap

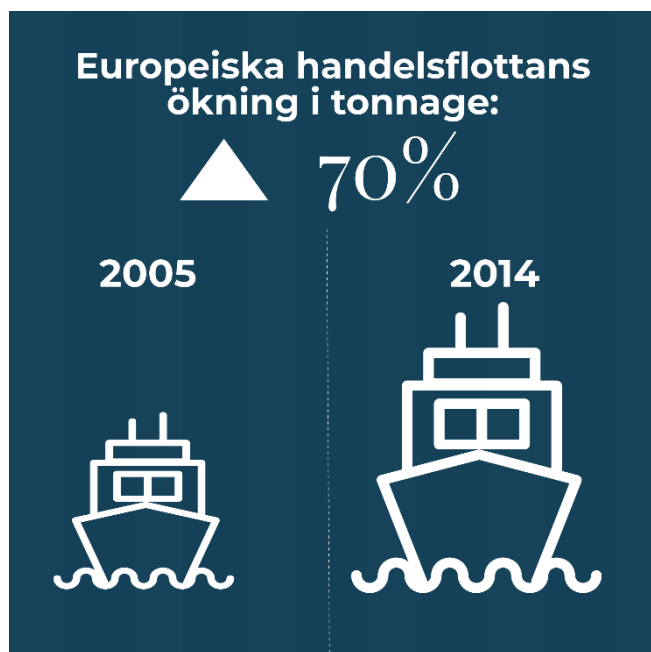


Sjöfolk - manskap



Sjöfarten i EU

Även den europeiska handelsflottan har sett en stor ökning de senaste åren enligt ny statistik framtagen av den europeiska redarföreningen ECSA. Mellan 2005 och 2014 ökade den europeiska handelsflottan med totalt 70 %. Flottan fick 23 000 fler fartyg och ökade med 660 miljoner DWT och 450 miljoner GT. Den europeiska handelsflottan utgör idag 40 % av världshandelsflottan.



Bilaga samtliga siffror och källor

Tabell 1a. Svenska handelsflottan (≥ 300 GT). 2005-2018

År (1 jan)	Handelsflottan totalt		Svensk flagg		Utländsk flagg	
	Antal fartyg	GT	Antal fartyg	GT	Antal fartyg	GT
2005	440	6 284 655	245	3 360 765	195	2 923 890
2006	449	6 572 144	251	3 553 064	198	3 019 080
2007	475	6 929 669	258	3 772 161	217	3 157 508
2008	477	7 175 585	254	4 012 500	223	3 163 085
2009	497	7 836 144	256	4 140 748	241	3 695 396
2010	470	7 205 568	248	3 970 124	222	3 235 444
2011	465	7 249 276	232	3 628 127	233	3 621 149
2012	463	7 884 565	211	3 368 203	252	4 516 362
2013	453	7 878 186	195	2 895 461	258	4 982 725
2014	464	8 008 041	193	2 835 854	271	5 172 187
2015	457	7 823 782	185	2 707 153	272	5 116 629
2016	444	7 643 136	179	2 569 886	265	5 073 250
2017	438	7 468 076	171	2 203 610	267	5 264 466
2018	423	7 402 783	166	2 081 403	257	5 321 380

Källa: Clarkson Research.

Anmärkning: Uppgifterna avser januari månad. GT = gross tonnage, på svenska: bruttodräktighet. Anger ett fartygs totala volym. Clarkson har reviderat siffrorna ändå tillbaka till 2005 (jämför rapporten från 2016).

Tabell 1b. Svenska sjöfartsstödet utveckling. 2001-2017

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
2016	92	27	65	1 486 259 017	1 037 272 677	448 986 340
2017	89	27	62	1 482 417 793	1 079 253 546	403 164 247

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, 1990-2017

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	iu		36,6		9,5	169 688	64 000
2016	iu		34,3		9,8	171 324	67 011
2017	39,1					175 314	65 455

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 *Svenske sjöfart: nyckeltal* har vi valt att lita oss enbart mot uppgifter från Trafikanalys.

Flytande bulk utgörs till största delen av petroleumprodukter.

Diagram 1 vilar på samma källa och samma beräkningsmetod, varför siffrorna är jämförbara över tid. Tyvärr är det inte möjligt att skapa en serie som är direkt jämförbar med någon av dem i Tabell 7. Diagrammet visar samtliga fartyg (alltså även de med GT mindre än 300) och endast den svenskägda delen av flottan.

Tabell 2b. Tjänsteprisindex för sjötransport av gods.

2006-2017 (2015 = 100)			
År	Linje	Tramp	Totalt
2006	95,9	101,1	103,0
2007	87,6	104,9	101,6
2008	97,0	111,3	109,5
2009	91,6	91,2	94,6
2010	92,7	89,2	93,6
2011	92,5	74,3	83,9
2012	92,9	72,3	82,7
2013	88,4	71,2	80,2
2014	91,5	79,2	86,3
2015	100,0	100,0	100,0
2016	95,3	89,8	93,0
2017	94,4	90,2	92,7

Källa: SCB.

Anmärkning: Medelvärden för respektive år.

Tjänsteprisindex (TPI) mäter prisutvecklingen på tjänster. Mättet är relativt och satt till 100 för år 2015. TPI har ett producentperspektiv vilket innebär att prisindex ska spegla förändringen av den faktiska intäkt producenten erhåller vid oförändrad produktion (SCB).

Den viktning som SCB använder sig av gör att index Totalt inte nödvändigtvis hamnar i spannet mellan index Linje och index Tramp.

Tabell 3. Svenska sjöfartstjänster mot omvärlden (löpande priser, valutor i miljoner). 1993-2017

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	22 824	18 200	4 624	710
2014	25 220	20 086	5 134	749
2015	29 540	19 249	10 291	1 220
2016	27 887	15 606	12 281	1 435
2017	30 922	16 299	14 623	1 712

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 *anser* att fånga samma sak: nettot i utrikeshandeln med sjöfartstjänster.

Uppgifterna för 2016 och 2017 är preliminära.

Tabell 4. Svenska rederiers nybyggnadsorder samt levererade fartyg till svenskt register. 2005-2018 (GT och DWT i miljoner)

År	Fartyg i order (1 jan)			Fartyg levererade till svenskt register (årsbasis)		
	Antal	GT	DWT	Antal	GT	DWT
2005	33	0,68	1,06	8	0,13	0,17
2006	38	1,14	1,08	16	0,31	0,21
2007	42	1,24	1,15	7	0,20	0,11
2008	46	1,04	0,86	5	0,20	0,09
2009	43	0,82	0,63	1	0,00	0,00
2010	31	0,77	0,66	4	0,01	0,00
2011	28	0,97	1,32	2	0,08	0,03
2012	22	0,63	0,98	0	0,00	0,00
2013	18	0,44	0,64	2	0,01	0,00
2014	20	0,61	0,80	1	0,00	0,00
2015	30	0,89	0,88	2	0,00	0,00
2016	35	0,96	0,92	0	0,00	0,00
2017	37	0,92	0,74	2	0,00	0,01
2018*	36	0,78	0,47	3	0,03	0,05

Källa: Clarkson Research.

* Fartyg levererade till och med 12 december 2018.

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

Clarkson har reviderat siffrorna ändå tillbaka till 2005 (jämför rapporten från 2016).

Sjöfartstidningen angav i mars 2016 att det 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 *Mery 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 svenskt fartyg respektive år. 1995-2017

År	Totalt (inkl. TAP)	Svenska	Andra nationer	Genomsnittsålder		Könsfördelning	
				Medel	Median	Män	Kvinnor
1995	12 793	11 511	1 282	38	37	82%	18%
1996	12 492	11 206	1 286	38	38	83%	17%
1997	13 121	11 687	1 434	38	38	82%	18%
1998	12 644	11 495	1 149	38	37	82%	18%
1999	12 508	10 785	1 723	38	37	83%	17%
2000	13 949	11 466	2 483	38	37	80%	20%
2001	13 628	11 105	2 523	39	38	79%	21%
2002	13 619	10 846	2 773	39	38	81%	19%
2003	16 651	12 186	4 465	39	38	76%	24%
2004	17 496	12 839	4 657	39	37	75%	25%
2005	17 252	12 901	4 351	39	38	75%	25%
2006	17 027	12 930	4 097	39	38	75%	25%
2007	17 417	13 611	3 806	39	38	74%	26%
2008	18 556	14 171	4 385	39	37	74%	26%
2009	18 398	13 916	4 482	39	37	73%	27%
2010	17 885	13 672	4 213	39	37	73%	27%
2011	17 080	13 234	3 846	39	37	72%	28%
2012	15 662	12 266	3 396	39	37	72%	28%
2013	15 223	11 917	3 305	41	40	70%	30%
2014	13 439	11 042	2 396	41	40	72%	28%
2015	13 318	11 049	2 268	40	38	71%	29%
2016	13 320	11 381	1 939	39	37	71%	29%
2017	13 289	11 243	2 046	38	36	70%	30%

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 svenskt fartyg respektive år. 1995-2017

	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
2016	3 230	2 201	1 029	10 635	3 464	1 091	6 080
2017	3 220	2 205	1 015	10 771	3 453	1 051	6 267

Källa: Transportstyrelsen, Sjö- och luftfartsavdelningen.

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

Befäl, totalt och Manskap, totalt stämmer inte nödvändigtvis överens med summan av delarna. Förklaringen är att en individ kan vara påmönstrad både som, exempelvis, däcksbefäl och ytterligare någon befattning. Det kallas för förenklad mönstring och används bland annat i skärgårdstrafiken i Stockholm.

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 svenska fartyg som omfattas av det svenska sjöfartsstödet.

2003-2017

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
2016	6 033	1 310	414	101	91	222
2017	5 894	1 218	348	77	53	218

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 svenskt fartyg respektive år. Kvinnor. År 2018

Åldersgrupp	Befäl		Manskap			Totalt
	Däck	Maskin	Däck	Maskin	Intendentur	
≤ 19	1	0	50	2	189	242
20-29	46	6	319	30	1 246	1 647
30-39	44	11	123	18	508	704
40-49	33	5	46	4	406	494
50-65	17	3	63	6	839	928
≥66	4	1	16	0	52	73
Totalt	145	26	617	60	3 240	4 088

Källa: Transportstyrelsen, Sjö- och luftfartsavdelningen.

Anmärkning: Angående totalsiffrorna, se anmärkning till Tabell 5b.

Tabell 5e. Ålderstruktur bland sjömän med minst en registrerad påmönstring på svenskt fartyg respektive år. Män. År 2018

Åldersgrupp	Befäl		Manskap			Totalt
	Däck	Maskin	Däck	Maskin	Intendentur	
≤ 19	3	1	114	36	164	318
20-29	177	89	831	332	792	2 221
30-39	479	256	530	184	541	1 990
40-49	522	256	430	127	583	1 918
50-65	827	401	667	201	793	2 889
≥66	276	109	208	52	41	686
Totalt	2 284	1 112	2 780	932	2 914	10 022

Källa: Transportstyrelsen, Sjö- och luftfartsavdelningen.

Anmärkning: Angående totalsiffrorna, se anmärkning till Tabell 5b.

Tabell 5f. Nominell löneutveckling för befäl och manskap. 2005-2018

År	Löneutveckling	
	Befäl	Manskap
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%
2012	1,7%	1,7%
2013	2,0%	2,6%
2014	2,2%	2,3%
2015	2,8%	2,7%
2016	2,2%	2,4%
2017	2,2%	2,2%
2018	2,0%	2,0%

Källa: Föreningen Transportföretagen; Seko Sjöfolk.

Tabell 5g. Antal arbetslösa. Befäl och manskap. 2011-2018						
År	Däcksbefäl	Maskinbefäl	Manskap, däck	Manskap, maskin	Kockar	Totalt
2011	117	22	132	51	47	369
2012	118	24	145	39	37	363
2013	143	37	155	56	27	418
2014	138	36	122	50	19	365
2015	107	38	80	28	9	262
2016	118	46	68	27	9	268
2017	74	21	36	8	12	151
2018	79	21	47	9	10	166

Källa: Arbetsförmedlingen Sjöfart.

Anmärkning: Avser antal arbetslösa 31 januari varje år.

Viss dubbelräkning förekommer då en och samma individ kan ha flera behörigheter. Det påverkar absoluttalen men inte trenden.

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

Arbetsförmedlingen Sjöfart har lagt om statistiken och siffrorna är numera endast jämförbara bakåt till 2011 (jämför 2015 års upplaga av *Svensk sjöfart: nyckeltal*).

Tabell 5h. Antal arbetslösa. Däcks- och maskinmanskap efter behörighet. 2017-2018

År	Matros	Matros, inre fart	Lättmatros	Befaren maskinpersonal	Vaktgående maskinpersonal	Fartygselektriker
2017	27 (8)	2	7 (5)	6 (3)	2 (1)	0
2018	35 (17)	0	12 (10)	6 (2)	2 (2)	1

Källa: Arbetsförmedlingen Sjöfart.

Anmärkning: Avser antal arbetslösa 31 januari varje år.

Med konventionen ”STCW Manila”, som trädde i kraft 1 januari 2017, infördes behörigheterna Befaren maskinpersonal och Vaktgående maskinpersonal, samtidigt som Motormansbehörigheten togs bort. Vilken behörighet sjömannen kan ansöka om är beroende av sjötiden. På motsvarande sätt avgör sjötiden om sjömannen kan söka matros- eller lättmatrosbehörighet.

Siffrorna inom parentes anger hur många som även har en befälstillhörighet.

Tabell 6a. Antal studenter i sjöbefälsutbildningarna. 2006-2018

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. 2006-2018 (forts.)

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%

Tabell 6a. Antal studenter i sjöbefälsutbildningarna. 2006-2018 (forts.)

Utbildning	2016		2017		2018	
	Antal	Andel kvinnor	Antal	Andel kvinnor	Antal	Andel kvinnor
Chalmers, Sjöfart och Marin teknik						
Sjökapstensprogrammet	262	13%	217	13%	iu	iu
Sjöingenjörprogrammet	197	10%	201	10%	iu	iu
Sjöfart och Logistik	173	33%	177	32%	iu	iu
Kalmar, Sjöfartshögskolan						
Sjökapstensprogrammet	198	9%	159	8%	148	9%
Sjöingenjörprogrammet	134	5%	93	3%	93	1%
Chalmers och Kalmar						
Sjökapstensprogrammet	460	11%	376	11%		
Sjöingenjörprogrammet	331	8%	294	8%		
Sjöfart och Logistik	173	33%	177	32%		
Totalt	964	14%	847	14%		

Källa: Chalmers och Linnéuniversitetet.

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

iu = ingen uppgift. Antagningsenheten vid Chalmers har lagt om sin statistikredovisning efter 2017.

Tabell 6b. Antal studenter per årskull vid sjöbefälsutbildningarna HT 2017 och 2018

Chalmers, Sjöfart och Marin teknik, HT 2017*			
Årskurs	Sjökaptensprogrammet	Sjöingenjörprogrammet	Sjöfart och Logistik (treårigt prog.)
1	51	55	54
2	47	32	59
3	56	48	64
4	63	66	
Samtliga	217	201	177
Kalmar, Sjöfartshögskolan, HT 2018			
Årskurs	Sjökaptensprogrammet	Sjöingenjörprogrammet	
1	45	16	
2	26	18	
3	37	22	
4	40	37	
Samtliga	148	93	

Källa: Antagningsenheterna vid Chalmers och Linnéuniversitetet.

Anmärkning: Kalmar hade tills nyligen även treåriga utbildningsprogram men de är numera borttagna.

* Antagningsenheten vid Chalmers har lagt om sin statistikredovisning efter 2017.

Antagningsenheten vid Chalmers har lagt om sin statistikredovisning och det blir därför ett brott i serierna efter 2017 (se Tabell 6a och 6b). För att i någon mån kompensera för det, har Chalmers årsredovisningar använts för att ge kontinuitet även framgent. Definitioner och beräkningsmetoder i årsberättelserna skiljer sig i vissa avseende från dem som används på universitetens antagningsenheter (se Tabell 6a och 6b) och på Universitets- och högskolerådets antagningsstatistik (se Tabell 6e), men detta påverkar inte den trendmässiga utvecklingen.

Tabell 6c. Antal antagna och förstahandssökande till sjöbefälsutbildningarna* vid Chalmers. 2006-2017 (HT)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Antagna	189	230	233	224	186	184	224	210	209	178	169	149
Förstahandssökande	324	345	465	765	574	486	381	420	377	298	251	213
Relation antagna/ förstahandssökande	58%	67%	50%	29%	32%	38%	59%	50%	55%	60%	67%	70%

Källa: Chalmers årsberättelser.

* Sjökaptensprogrammet, Sjöingenjörprogrammet och Sjöfart och Logistik.

Anmärkning: Om trendbrottet kring 2009, se anmärkning under Tabell 6e.

Tabell 6d. Antal utexaminerade per program vid Chalmers. 2012-2017

Utbildning	2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	Antal	Andel kvinnor	Antal	Andel kvinnor	Antal	Andel kvinnor	Antal	Andel kvinnor	Antal	Andel kvinnor	Antal	Andel kvinnor
Sjökaptensprogrammet	70	11%	54	20%	55	9%	48	17%	44	14%	47	15%
Sjöingenjörprogrammet	45	4%	41	7%	46	4%	44	9%	29	7%	32	3%
Sjöfart och Logistik	45	29%	49	18%	35	35%	42	29%	31	42%	39	36%
Summa	160	14%	144	16%	136	13%	134	18%	104	20%	118	19%

Källa: Chalmers årsberättelser.

Tabell 6e. Antal förstahandssökande till sjöbefälsutbildningarna. 2008-2018 (HT)

Utbildning	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Chalmers, Sjöfart och Marin teknik											
Sjökaptensprogrammet	276	408	326	259	199	228	194	159	122	110	106
Sjöingenjörprogrammet	91	248	146	128	102	109	88	64	56	57	37
Sjöfart och Logistik	80	109	102	94	80	83	95	75	73	60	57
Kalmar, Sjöfartshögskolan											
Sjökaptensprogrammet	310	533	542	368	369	339	227	138	115	74	80
Sjöingenjörprogrammet	106	188	192	157	135	144	97	64	52	51	42
Chalmers och Kalmar											
Sjökaptensprogrammet	586	941	868	627	568	567	421	297	237	184	186
Sjöingenjörprogrammet	197	436	338	285	237	253	185	128	108	108	79
Sjöfart och Logistik	80	109	102	94	80	83	95	75	73	60	57
Totalt	863	1486	1308	1006	885	903	701	500	418	352	322

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 förvånas över.

Tabell 6f. Antal manskapselever i gymnasieskolan. 2011-2018 (HT)

Skola	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Wisbygymnasiet	40	32	25	24	27	27	25	28
Härnösands Gymnasium	55	44	32	27	19	14	24	15
Rönnowska Skolan, Helsingborg***	27	10						
Sjöfartsgymnasiet UCT, Tjörn****	88	50						
Sjömansskolan, Stockholm	99	83	60	61	63	63	63	63
Törnströmska Gymnasiet, Karlskrona	60	54	46	42	45	42	28	29
YTC Lindholmen	96	96	96	76	67	68	68	68
Öckerö Gymnasieskola	80	73	56	56	39	54	61	72
Kalmar Praktiska Gymnasium	20	19	12	10	8	7	11	11
Totalt	565	461	327	296	268	275	280	286

Källa: Gymnasieskolorna och Göteborgsregionens Kommunalförbund.

Anmärkning: Utbildningarna i Helsingborg och på Tjörn har avvecklats.

För Sjömansskolan saknas uppgifter 2016–2018. I tabellen antas skolan ha samma antal elever som år 2015. På motsvarande sätt har Lindholmens siffra för år 2018 antagits gälla också 2016–2017, då uppgifter för dessa två år saknas. Motivet till att göra dessa antaganden är att läsaren ska kunna jämföra det totala antalet elever över tid.

Tabell 6g. Förstahandssökande till gymnasieskolornas manskapsutbildningar. 2009-2018 (HT)

Skola	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Wisbygymnasiet	iu	iu	14	11	8	12	8	6	8	3
Härnösands Gymnasium	iu	iu	iu	iu	12	3	8	4	iu	iu
Sjömansskolan, Stockholm	52	45	22	24	24	19	22	10	iu	iu
Törnströmska Gymnasiet, Karlskrona	iu	30	20	18	19	12	16	16	5	18
YTC Lindholmen	68	55	30	35	27	33	21	21	iu	iu
Öckerö Gymnasieskola	iu	29	12	23	28	18	24	19	23	23
Kalmar Praktiska Gymnasium	iu	iu	3	7	4	3	4	3	4	9

Källa: Gymnasieskolorna och Göteborgsregionens Kommunalförbund.

Anmärkning: iu = ingen uppgift.

Tabell 7. Handelsflottans genomsnittsålder. 1995-2018

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
2017	iu	iu	iu	iu	iu	iu
2018	29,2	14,7	16,4	10,5	18,4	10,1

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 ovägd.

Jämförbarheten över hela tidsperioden är begränsad då tabellen bygger på olika källor och varierande beräkningsmetoder. Däremot är varje tvärsnittjämförelse baserad på samma metod. Åren 2015, 2016 och 2018 är jämförbara och avser fartyg med minst 300 GT.

iu = ingen uppgift.

Tabell 8. Antal personer inom det svenska sjöfartsklustret. 2012, 2014, 2015 och 2018

År	Landanställda i rederierna	Hamnanställda	Skeppsmäklerianställda	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
2018	3 250	4 500	1 100	2 950	13 289	1 500	1 500	28 100

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 (den senare avser år 2017).

Hamnanställda omfattar såväl hamnförvaltande som terminaloperativ personal. Föreningen Sveriges Hamnars runt 50 medlemsföretag hade ungefär 4 000 anställda hösten 2018. 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 2 000 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).