



Kartläggning av gränsöverskridande godsflöden

Rapport: 2022:18

Datum: 2022-12-22

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Omslagsfoto: Mostphotos

Datum: 2022-12-22

Förord

Trafikanalys har regeringens uppdrag att göra en översiktlig beskrivning av godsflöden till och från Sverige. Beskrivningen ska innehålla en kartläggning av de viktigaste varugrupperna samt över vilka stråk godset transporteras.

Föreliggande rapport beskriver gränsöverskridande godsflöden per trafikslag samt deras utveckling över tid. Vidare görs det en fördjupad beskrivning av godsflöden för 9 utvalda varugrupper. Valet av varugrupperna utgår ifrån varugruppernas betydelse vad gäller den transporterade godsmängden.

Kartläggningen och beskrivningen av godsflöden har gjorts med Trafikanalys befintliga statistik om godstransporter samt SCB:s statistik om utrikeshandel med varor avseende åren 2012–2021.

Rapporten är framtagen av Henrik Petterson, Krister Sandberg samt Abboud Ado. Bearbetning av data och statistik är gjord av Gelaye Holmér, Björn Tano och Fredrik Söderbaum. Abboud Ado har varit projektledare och Sofie Orrling ansvarig avdelningschef.

Stockholm i december 2022

Mattias Viklund
Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	5
Summary	7
1 Inledning	9
1.1 Bakgrund och syfte	9
1.2 Metod och tillvägagångssätt	10
1.3 Läsanvisning	11
2 Sveriges handel med andra länder	13
2.1 Viktiga handelspartners	14
2.2 Utrikeshandelns varusammansättning	17
3 Transporter som utrikeshandeln genererar	23
3.1 Transportflöden till och från Sverige	23
3.2 Transportstråk och viktiga gränspassager	26
4 Transporter för de största varugrupperna	35
4.1 Metallhaltiga malmer och övriga produkter från utvinning	35
4.2 Metallvaror	44
4.3 Jordbruks-, skogsbruks- och fiskeriprodukter	54
4.4 Livsmedel	64
4.5 Skogsindustriprodukter	73
4.6 Råolja, naturgas och stenkol	83
4.7 Raffinerade petroleumprodukter och stenkolsprodukter	88
4.8 Kemikalier och kemiska produkter	97
4.9 Transportmedel	106
4.10 Uppsummering	116
5 Prognoser om framtida handels- och transportmönster	117
5.1 Prognosen till 2040	117
5.2 Faktorer att beakta i prognosarbetet	120
6 Slutsats/diskussion	123
7 Referenser	125
8 Bilagor	127

Sammanfattning

Handel med varor har genom historien inneburit ett växande välstånd genom att komparativa fördelar har kunnat utnyttjas. Detta har varit viktigt inte minst för ett land som Sverige som brukar karaktäriseras som en liten öppen ekonomi beroende av utrikeshandel. Det innebär att väl fungerande transporter till och från Sverige är viktiga för svenska företag, konsumenter och nationen som helhet.

De godsmängder (ton) som transporteras till och från Sverige utgör ungefär en tredjedel av den totala transporterade godsmängden i Sverige. Till skillnad från de nationellt inriktade godstransporterna, där svenskregistrerade lastbilar används i en mycket hög grad, sker en större del av de gränsöverskridande transporterna med sjöfart med drygt 60 procent. Järnväg och väg svarar för transporterna av de resterande 40 procenten, till lika delar.

I denna kartläggning ingår hur stor godsvolym som importeras och exporteras, vilka de mest betydelsefulla varugrupperna är, med vilka trafikslag som transporterna sker, samt vilka Sveriges största handelspartners är totalt och per varugrupp, med särskilt fokus på den senaste femårsperioden. I kartläggningen illustreras också hur dessa godsflöden koncentreras till ett antal transportstråk och gränspassager. Rapporten följer av ett uppdrag från regeringen.

Resultaten visar att exporten och importen av varor, mätt i ton, har rört sig kring en ganska stabil nivå och att Sveriges största handelspartners utgörs av de nordiska grannländerna samt länderna inom EU. Importen från Ryssland har minskat under den senaste 10-årsperioden och särskilt de senaste två åren och har i och med kriget i Ukraina i princip upphört helt. Framför allt har importen av råolja och petroleum minskat kraftigt.

Även de viktigaste varugrupperna för export och import är stabila över tid. Exporten utgörs till stor del av malmer och produkter från utvinning, skogsindustriprodukter och petroleum. Importen är utspridd på andra varugrupper, de viktigaste inkluderar råolja, kemikalier och kemiska produkter, petroleum samt jord- och skogsbruksprodukter.

Även om de gränsöverskridande volymerna för vissa varuslag förändras från ett år till ett annat när produktion och konsumtion ändras, är handels- och transportmönster på aggregerad nivå ändå förhållandevis stabila de senaste åren. Flödena av varor till och från Sverige är också koncentrerade till ett fåtal större stråk, några få viktiga hamnar och fasta broförbindelser. För järnväg är Malmbanan och Öresundsförbindelsen helt avgörande för att exportera varor. Öresundsbron är viktig också för importen av järnvägsgods, liksom för både export och import på väg. Väg och sjöfart har en mycket tydlig tyngdpunkt till de västra och södra delarna av Sverige mot kontinenten och övriga världsdelar. Export och import från och till hamnar på ostkusten har en mer östlig anknytning.

Denna koncentration till ett fåtal knutpunkter innebär att det är möjligt att koncentrera resurser till dem så att stordriftsfördelar kan utnyttjas. Men det innebär samtidigt att det finns en inbyggd sårbarhet om det skulle uppstå störningar i infrastrukturen där viktiga gränspassager sker, eller vid tvära kast i handelsmönstren.

Transporter och viktiga stråk skiljer sig för våra viktigaste varugrupper som exporteras och importeras. Transporterar med olika varugrupper påverkas av de branscher som producerar och lagrar varor och i vilka delar av Sverige dessa är lokaliserade. Eftersom näringslivsstrukturen och handelsmönster normalt förändras långsamt från år till år är även transportmönstren för olika varugrupper relativt stabila. Omfattningen på Sveriges godstransporter bestäms i hög grad av hur den svenska basindustrin utvecklas. Det finns några få riktigt stora och tunga varugrupper som står för en större del av transportefterfrågan. Dessa är i stor

utsträckning kopplade till regionalt specialiserade branscher, såsom gruvor och utvinning i norra Sverige respektive raffinaderier på västkusten. Sverige är som en öppen ekonomi och ett perifert land omgivet av vatten högst beroende av sjötransporter i någon del av transportkedjan. Många varor som passerar Sveriges gräns lastas och lossas i en hamn. Utrikes sjöfartstrafik är relativt koncentrerad i den meningen att trafiken per hamn sker med ett fåtal varugrupper till och från ett fåtal destinationer.

Den vanligaste exporterade varugruppen, mätt i ton, är produkter från utvinning. De största produktionsvolymerna genereras i Norrbotten, av järnmalmsbrytningen. Näst vanligast är skogsindustriprodukter, mest massa och papper men även trävaror. På tredje plats kommer raffinerade petroleumprodukter. Det mesta av petroleumprodukterna exporteras från hamnarna på västkusten. Dessa tre varugrupper svarar tillsammans för omkring tre fjärdedelar av exportvolymerna.

Industrin importerar råvaror och insatsvaror som förbrukas i produktionen av andra varor eller som förädlas i Sverige innan de sedan exporteras. Råolja, som används för att producera petroleumprodukter, är den klart största importprodukten. Import av råolja sker nästan uteslutande med fartyg och i stor utsträckning till raffinaderierna på västkusten. Näst största varugruppen som importeras är olika typer av kemikalier och kemiska produkter som bland annat används som basråvaror inom industrin. Det importeras även hel del raffinerade petroleumprodukter. En annan stor råvara som importeras är rundvirke.

Det är stora obalanser i handel och transporter inom vissa varugrupper, för vissa varugrupper är vi mer beroende av import för varuförsörjningen än för andra. Eftersom Sverige inte utvinner råolja har vi ett importöverskott inom denna varugrupp. Även livsmedel uppvisar ett betydande importöverskott, vi importerar ungefär dubbelt så mycket som vi exporterar. Stålintustrin är däremot mer balanserad. Massa-, pappers-, och sågverksindustrierna uppvisar stora exportöverskott med tre gånger högre export än import.

Ur ett säkerhetsperspektiv och klimatförändringsperspektiv finns det skäl att lyfta fram Västsveriges och Skånes roll som gränsregioner. Förutom Malmбанan passerar huvuddelen av importen och exporten hamnar eller broförbindelser i dessa regioner. För att säkra möjligheterna till fortsatt utrikeshandel är det därför viktigt att i möjligaste mån undvika att det uppstår störningar i kritisk infrastruktur i dessa regioner.

Summary

Throughout history, trading in goods has led to growing prosperity by enabling the exploitation of comparative advantages. This has been particularly important for Sweden, which is generally characterised as a small, open economy that is dependent upon foreign trade. As a result, functional and efficient transport to and from Sweden is important for Swedish companies, consumers and the nation as a whole.

The volume (i.e. tonnage) of goods transported to and from Sweden accounts for roughly one-third of the total volume of goods transported in Sweden. In contrast to domestic goods transport, in which Swedish-registered lorries are very widely used, the preponderance of international goods transport occurs by sea (60%). Railways and roads, in equal measure, account for the transport of the remaining 40% internationally.

The mapping presented here covers the magnitudes of the volumes of goods imported and exported, what the most significant commodity types are, the modes of transport with which they are shipped, and the identities of Sweden's major trading partners in total and per commodity type, with a particular emphasis on the last five-year period. The mapping also illustrates how these flows of goods are concentrated within a number of shipping routes and border crossings. This report is the result of a project assigned by the Swedish Government.

The results show that imports and exports of goods, measured in tonnes, have hovered around a fairly stable level, and that Sweden's biggest trading partners comprise its neighbouring Nordic countries and the countries in the EU. Imports from Russia have decreased over the last decade, and particularly over the last two years, having essentially ceased entirely in conjunction with the war in Ukraine. Most notably, imports of crude oil and petroleum have decreased dramatically.

The most important commodity types being exported and imported have also remained stable over time. The exports largely consist of ores and extraction products, forest industry products and petroleum. The imports are spread across other commodity types, the most important of which are crude oil, chemicals and chemical products, and agricultural and forestry products.

Although the international volumes of certain goods types change from one year to another as production and consumption change, trading and transport patterns have remained relatively stable at the aggregate level in recent years. The flows of goods to and from Sweden are concentrated within a few major routes, a few key ports and permanent bridge links. The Malmaban ore railway and the Öresund Link are utterly essential for goods exportation. The Öresund Link is also important for the importation of goods by rail and for both exports and imports shipped by road. Road and maritime traffic to the continent and other parts of the world is very clearly concentrated in the western and southern parts of Sweden. Imports and exports to and from ports on the east coast have more eastward associations.

This concentration of goods transport within a small number of hubs means that it is possible to concentrate resources in these hubs so that economies of scale can be exploited. However, it also creates an inherent vulnerability, should disruptions occur in the infrastructure where key border crossings are made or in the event of sudden changes in trade patterns.

The shipments and key routes differ for Sweden's most important exported and imported commodity types. The transport of various commodity types is affected by the industries that produce and store those goods and by where in Sweden they are located. Because the structure of the economy and its trade patterns normally change slowly from year to year, the transport patterns for various commodity types are also relatively stable. The scope of

Sweden's goods shipments is largely determined by the evolution of Sweden's basic industries. A few large and heavy commodity types account for the bulk of the transport demand. These groups are strongly tied to specialised regional industries, such as mining and extraction in Northern Sweden and refineries on the west coast. With an open economy, and as a periphery country surrounded by water, Sweden is extremely dependent upon maritime transport in some part of the transport chain. Most of the goods that cross the Swedish border are loaded and unloaded in a port. Foreign maritime transport is relatively concentrated in the sense that the transport per port involves just a few commodity types and derives between just a few origins and destinations.

Extraction products make up the most commonly exported commodity type, as measured in tonnes. The biggest production volumes are generated by iron ore mining in Norrbotten. The next most common commodity type consists of forest industry products – mostly pulp and paper, along with timber products. Third place is held by refined petroleum products. Most of Sweden's petroleum products are exported from ports on the west coast. These three commodity types collectively account for roughly three-fourths of Sweden's export volumes.

Industries import raw materials and intermediate goods, which are used in the production of other goods or processed in Sweden and then exported. Crude oil, which is used in the production of petroleum products, is clearly the biggest import product. Crude oil is imported almost exclusively by ship and largely goes to the refineries on the west coast. The next largest imported commodity type comprises various types of chemicals and chemical products, which are used in part as basic raw materials for industry. Numerous refined petroleum products are imported as well. Round timber is another major raw material that is imported.

There are major imbalances in terms of trade and transport within different commodity types, as Sweden is more dependent on imports than others. Since Sweden does not extract any crude oil, we have an import surplus within that commodity type. There is also a significant import surplus for foodstuffs, as we import roughly twice as much as we export. On the other hand, the steel industry is more balanced. The pulp, paper and sawmill industries have major export surpluses, with exports three times greater than imports.

From a security and climate-change perspective, there is reason to highlight West Sweden's and Scania's roles as border regions. With the exception of the Malmbanan ore railway, the bulk of Sweden's imports and exports pass through ports or across bridge links in these regions, making it important to avoid disruptions in critical infrastructure to the greatest possible extent in these regions, so as to safeguard our means of enjoying continued foreign trade.

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Handel med varor har genom historien inneburit ett växande välbefinnande genom att komparativa fördelar har kunnat utnyttjas. Länder har då kunnat specialisera sin produktion och ekonomi på det man har bäst förutsättningar för. Denna produktion har landet kunnat exportera och importerat andra produkter som man inte själv haft lika goda förutsättningar att producera.

Detta har varit viktigt inte minst för Sverige som brukar karaktäriseras som en liten öppen ekonomi beroende av utrikeshandel. Det innebär att väl fungerande transporter till och från Sverige är viktiga för svenska företag, konsumenter och nationen som helhet. Syftet med denna rapport är att fördjupa kunskapen om specifikt de gränsöverskridande transporterna.¹

Analys av hur väl Sverige, dess näringsliv och transportsystem står sig i konkurrensen med andra länder visar att positionen är god, men också att transportsystemet är utsatt för en viss press med fallande kvalitetsbetyg. Detta gäller både i förhållande till andra länder och nationellt över tid.²

För att stärka transportsystemet på rätt sätt, såväl sett ur dagens situation men även längre fram i tiden, är det nödvändigt att först förstå hur de gränsöverskridande transportflödena ser ut. Vilka trafikslag är involverade, vilken typ av gods är det som exporteras/importeras och på vilka ställen sker gränspassagerna? Dessa tre faktorer utgör stommen i denna rapports kartläggning. För att sätta dessa i ett tidsperspektiv analyseras godsflödena under perioden 2012–2021.

De godsmängder (ton) som transporteras till och från Sverige utgör ungefär en tredjedel av den totala transporterade godsmängden (Figur 1.1). Till skillnad från de nationellt inriktade godstransporterna, där svenskregistrerade lastbilar används i en mycket hög grad, sker en större del av de gränsöverskridande transporterna med sjöfart (cirka 60 procent om lastbilar och järnvägsvagnar på färja räknas bort från sjöfarten). Järnväg och utlandsregistrerade lastbilar svarar för transporterna av de resterande 40 procenten, till lika delar.

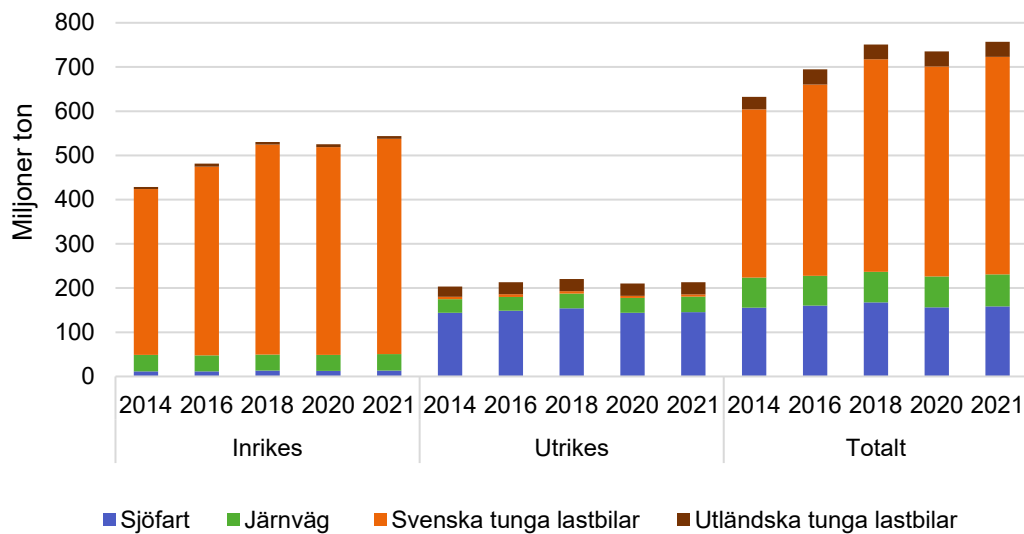
Då luftfartens inblandning i förhållande till övriga trafikslag är begränsad väljer vi att exkludera luftfarten i den följande redovisningen. Den internationella flygfrakten är däremot betydelsefull för att säkerställa leveranser, vilket inte minst framgick under coronapandemin.³

En annan avgränsning är att vi enbart tittar på transport över landsgränsen och alltså inte hela transportkedjan, där såväl transporter i utlandet och inrikes kan ingå som en länk mellan produktion och konsumtion. En ytterligare avgränsning är att vi i första hand utgår från Trafikanalys egen statistik och transportdata och inte modellbaserade resultat för att beskriva transportstråken.

¹ För mer information om regeringsuppdraget se även [regleringsbrev-for-budgetaret-2022-avseende-
trafikanalys.pdf \(trafa.se\)](#). Trafikanalys har tidigare redovisat en övergripande godstransportflödesanalys, för både nationella och internationella flöden. Trafikanalys (2016b), [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2016/rapport-2016_7_godstransporter-i-sverige---en-nulagesanalys.pdf](#)

² Trafikanalys (2022b), [Uppföljning av de transportpolitiska målen 2022 \(trafa.se\)](#).

³ [Aktuella projekt om transporter under coronapandemin \(trafa.se\)](#)



Figur 1.1. Godsmängd transporterad med sjöfart, järnväg, svenska och utländska tunga lastbilar i inrikes- och utrikestrafiken. År 2014, 2016, 2018, 2020 och 2021.

Källa: Trafikanalys egna bearbetningar av data från lastbils-, sjötrafik- och bantrafikundersökningarna.

1.2 Metod och tillvägagångssätt

De källor som använts för analysen är Trafikanalys transportstatistik per trafikslag samt senaste Varuflödesundersökningen för kompletterande trafikslagsövergripande analyser. För att förstå det totala transportbehovet som finns används data från SCB:s utrikeshandelsstatistik 2012–2021. För mer information om metoder och kvalitet i den officiella statistik som använts hänvisas till hemsidorna för respektive undersökning⁴.

Utrikeshandelsstatistiken översätts till en gemensam varugrupsindelning harmoniserad till standarden i transportstatistiken, NST 07.⁵ Statistiken om godstransporter är idag till stor del uppdelad på trafikslagen inom de olika statistikområdena. Denna uppdelning är historiskt och funktionellt motiverad. Grundtanken är att mäta respektive trafikslags unika egenskaper och visa på deras karaktäristika samt att göra detta likformigt över tid för att kunna följa utvecklingen och se trender. Trafikslagsindeldad statistik medför samtidigt att sammanvändbarheten ibland är begränsad.⁶

Det finns till exempel vissa skillnader i hur godsvikten mäts, bantrafiken räknar till exempel med lastbärarens vikt. Godstransportsystemets komplexitet medför, både med avseende på aktörer, komponenter och övergångar, betydande svårigheter att genom statistik åskådliggöra systemets flöden och egenskaper.

De olika källorna har med andra ord olika täckning och detaljeringsgrad, vilket innebär att jämförelser mellan trafikslag inte kan göras fullt ut. Detta gäller framför allt transporter med järnväg, där en geografisk upplösning endast i undantagsfall är möjlig att presentera.

⁴ Om vår statistik (trafa.se) samt Utrikeshandel med varor (scb.se).

⁵ <https://unece.org/classification-nst-2007>

⁶ För en fördjupad diskussion om statistikens styrkor och svagheter, se till exempel Trafikanalys (2016c), www.trafa.se/globalassets/pm/2016/pm-2016_11-statistik-och-kunskapsunderlag.pdf

För att ändå kunna jämföra trafikslagen per varugrupp, har trafikslag som används över svensk landsgräns per varugrupp uppskattats utifrån den senaste Varuflödesundersökningen. Det finns en stor osäkerhet i dessa skattningar kring vilka vägar godset tar, men det är den bästa skattningen vi kan göra av trafikslagsandelar per varugrupp.

1.3 Läsanvisning

Rapporten är strukturerad på följande sätt. I kapitel 2 beskrivs handeln med varor med Sveriges viktigaste handelspartners i värde (kronor) och vikt (ton). I kapitel 3 redovisas transportflödena per trafikslag totalt, för att sedan i kapitel 4 särredovisas tillsammans med fördjupningar om handeln för ett antal viktiga varugrupper. Dagens situation i förhållande till prognoser om framtidens import- och exportflöden analyseras i kapitel 5. Rapporten avslutats med slutsatser och diskussion i kapitel 6.

2 Sveriges handel med andra länder

Fakta om export och import

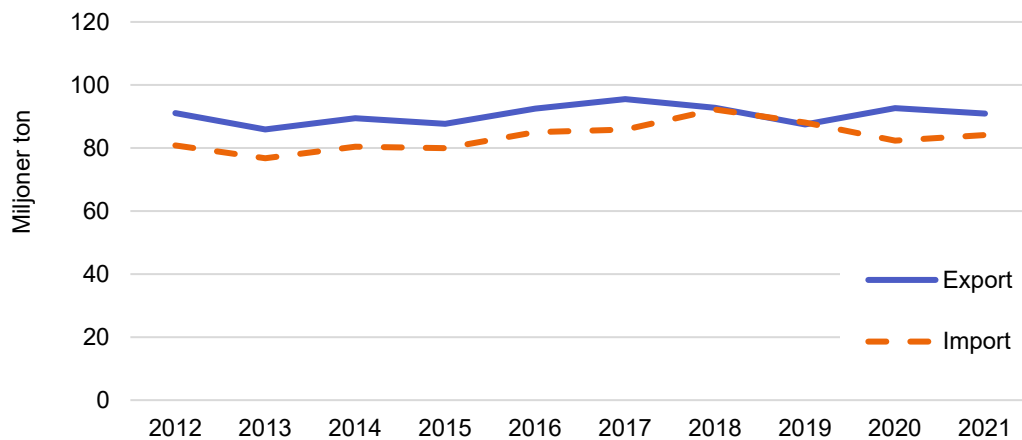
- Exporten och importen av varor, mätt i ton, har rört sig kring en ganska stabil nivå under den senaste 10-årsperioden.
- Varuexporten har varierat mellan som lägst 86 miljoner ton 2013 till som mest 96 miljoner ton 2017.
- Varuimporten var som lägst 2013 med 77 miljoner ton och som högst 2018 med 92 miljoner ton.
- Sveriges största handelspartners utgörs av de nordiska grannländerna samt länderna inom EU.
- Den svenska exporten är koncentrerad till Europa, i synnerhet till Tyskland, Storbritannien, Nederländerna och Sveriges nordiska grannländer. Största exportlandet är Tyskland som tar emot cirka 12 procent av volymerna.
- Av de 10 största länderna för import till Sverige, är åtta EU-länder. Sverige importerar klart störst volymer i ton från Norge, cirka 28 procent av alla ton kommer därifrån. Även USA har trots avståndet en hög placering, med ökade volymer över tid.
- Importen från Norge har ökat från 14 miljoner till knappt 24 miljoner mellan 2012 och 2021. Tidigare, före 2019, var Ryssland Sveriges näst största importland i ton. Men det har skett en kraftig minskning av importen därifrån under de senaste åren, främst som en följd av att råoljeimporten i stället sker från Norge.
- Importen från Ryssland har minskat under den senaste 10-årsperioden och särskilt de senaste två åren och har i och med kriget i Ukraina i princip upphört helt. Framför allt har importen av råolja och petroleum minskat kraftigt.
- De viktigaste varugrupperna för export och import är stabila över tid och kopplad till utvecklingen i svensk basindustri.
- Exporten utgörs till stor del av malmer och produkter från utvinning, skogsindustriprodukter och petroleum.
- Importen är utspridd på andra varugrupper, de viktigaste inkluderar råolja, kemikalier och kemiska produkter, petroleum samt jord- och skogsbruksprodukter.

Sverige är ett handelsberoende land. Av den totala utrikeshandeln⁷ svarar varuhandeln för cirka 70 procent av värdet i kronor.⁸ Utrikeshandel med varor är all handel som sker över Sveriges gräns, såväl export av varor som säljs till andra länder som import som köps in från andra länder.

Sedan 2012 har exporten och importen av varor, mätt i ton, rört sig kring en ganska stabil nivå (Figur 2.1). Varuexporten har varierat mellan som lägst 86 miljoner ton 2013 till som mest 96 miljoner ton 2017. Varuimporten var som lägst 2013 med 77 miljoner ton och som högst 2018 med 92 miljoner ton.

⁷ I detta kapitel redovisas uppgifter om utrikeshandeln baserat på SCB:s utrikeshandelsstatistik. Denna överensstämmer i hög grad, men inte fullständigt, med transporterade godsmängder till och från Sverige (se Figur 3.1 och Figur 3.2).

⁸ www.kommerskollegium.se/om-handel/utrikeshandel/varuhandel/.

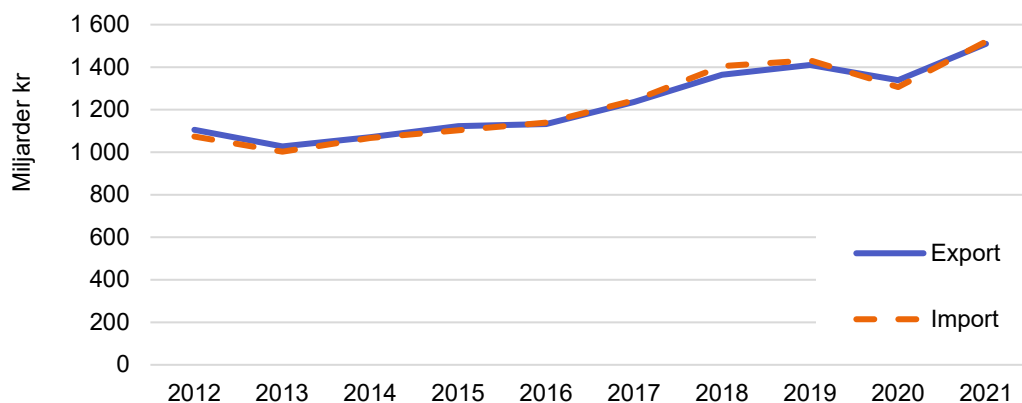


Figur 2.1. Sverige utrikeshandel med varor 2012–2021, miljoner ton.

Källa: SCB.

Anm: Elhandel och särskilda varuförflyttningar ingår inte.

Om utrikeshandeln med varor mäts i kronor, dvs. i löpande fakturerade priser, ges en annan bild (Figur 2.2). Då ser vi i stället en betydande tillväxt av utrikeshandeln under de senaste åren, från cirka 1 100 miljoner kronor år 2012 till drygt 1 500 miljoner kronor år 2021. Såväl export som import har växt och följt varandra väl, med större nedgångar 2013 och 2020.



Figur 2.2. Sverige utrikeshandel med varor 2012–2021, miljoner kronor.

Källa: SCB.

Anm: Elhandel och särskilda varuförflyttningar ingår inte.

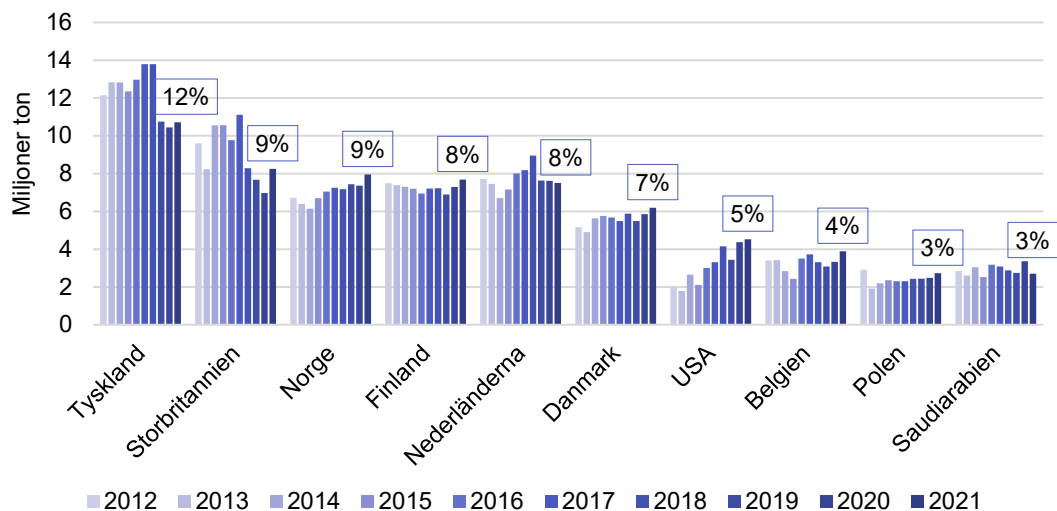
2.1 Viktiga handelspartners

Avståndet är en viktig parameter som påverkar möjligheten att bedriva handel. Generellt gäller att ju längre avståndet är desto högre transportkostnader. Bland Sveriges viktigaste handelspartners finns många av våra närmaste grannländer. För både export och import är länderna inom EU:s inre marknad viktiga. Omkring 70 procent av varuexporten och omkring 80 procent av varuimporten härrör från detta område.⁹

⁹ www.kommerskollegium.se/om-handel/utrikeshandel/varuhandel/

Det enskilt största exportlandet är Tyskland som tar emot cirka 12 procent av volymerna. Efter Tyskland är det tätare mellan resten av länderna på 10-topplistan. Samtliga länder på topp-listan förutom USA och Saudiarabien ligger i Europa. Många länder som står för små andelar av utrikeshandeln tar tillsammans emot en stor andel av exportvolymerna.

Exporten till Tyskland och Storbritannien har, mätt i ton, minskat i omfattning över tid (Figur 2.3). Storbritannien trädde ur EU i början på 2020 och en viss försvagning kan ses detta år. Det är däremot svårt att skilja Brexit från Coroneffekter¹⁰. En viss ökning av exporten noteras för Norge, Danmark och USA.



Figur 2.3. Sveriges viktigaste exportländer 2012–2021, miljoner ton.

Källa: SCB.

Anm: Elhandel och särskilda varuflyttningar ingår inte.

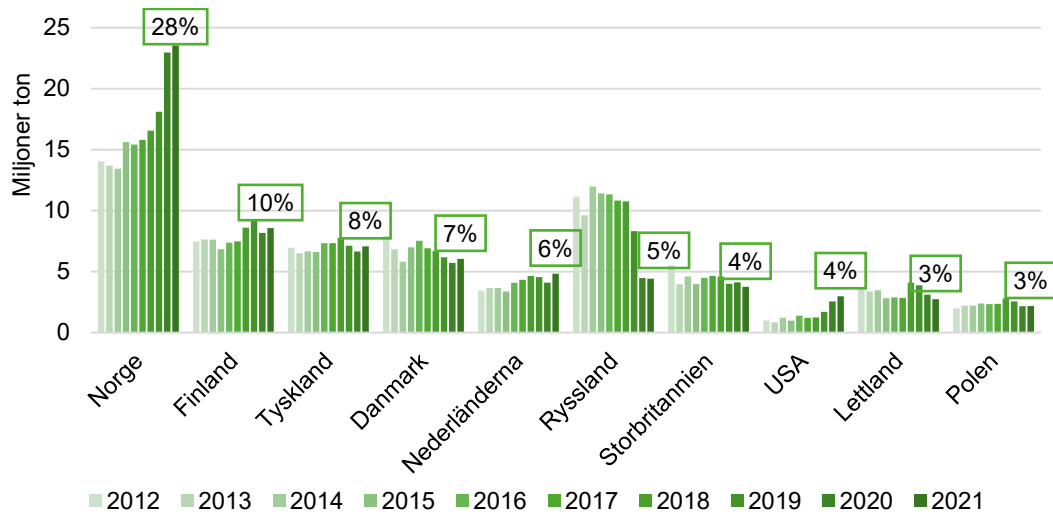
Koncentrationen till ett fåtal handelspartners är större för importen än för exporten, mätt i ton. Av de 10 största länderna för import till Sverige, är sju EU- eller EES-länder (Storbritannien exkluderat).¹¹

Sverige importerar klart störst volymer i ton från Norge, cirka 28 procent av volymen kommer därifrån. Finland, Tyskland och Danmark tillsammans med Nederländerna och Storbritannien är också viktiga importländer. Även USA har trots avståndet en hög placering, med ökade volymer över tid. Att Saudiarabien är ett viktigt exportland förklaras av att de efterfrågar relativt stora mängder järnmalm.

Importen från Norge har ökat från 14 miljoner till knappt 24 miljoner mellan 2012 och 2021 (Figur 2.4). Tidigare, före 2019, var Ryssland Sveriges näst största importland i ton. Men det har skett en kraftig minskning av importen därifrån under de två senaste åren, främst som en följd av att råoljeimporten i stället sker från Norge.

¹⁰ [Sveriges varuhandel med Storbritannien | Kommerskollegium](#)

¹¹ Beroendet av Europa är sannolikt något överskattat i denna redovisning eftersom importen från länder utanför EU underskattas i de fall importen går via ett annat EU-land och varorna tullbehandlats där. I dessa fall räknas varan som importerad från avsändarlandet även om varan är köpt från en ägare utanför EU.



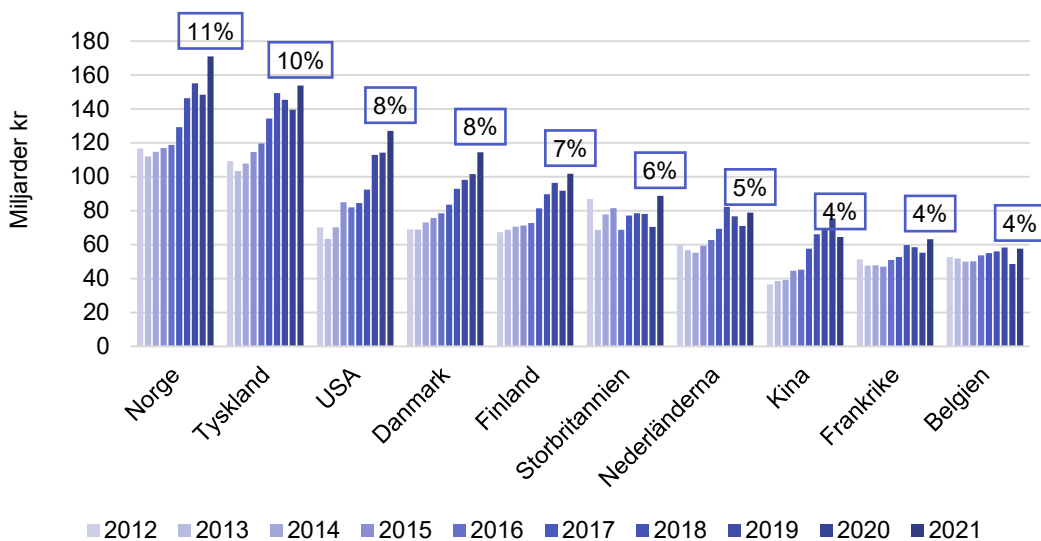
Figur 2.4. Sveriges viktigaste importländer 2012–2021, miljoner ton.

Källa: SCB.

Anm: Elhandel och särskilda varuflyttningar ingår inte.

Exporten i värdetermer (kronor) ökar över tid till samtliga stora handelspartners (Figur 2.5). Dessutom tillkommer många små handelspartners (Övriga länder) som tillsammans tar emot en stor andel av svensk export. Övriga länder har minskat sin andel något, från 35 procent 2012 till 32 procent 2021. Det innebär att det sker en koncentration till de stora länderna. Norge och Tyskland är de största exportländerna med 11 respektive 10 procent av exportvärdet. Sedan är det tätare mellan resten av länderna på topplistan.

Avståndsfaktorn är viktig återigen och det är enbart USA och Kina bland de tio viktigaste exportländerna som inte tillhör Europa. Det faktum att USA och Kina är världens största respektive näst största ekonomier är en viktig förklaring till deras höga placering.

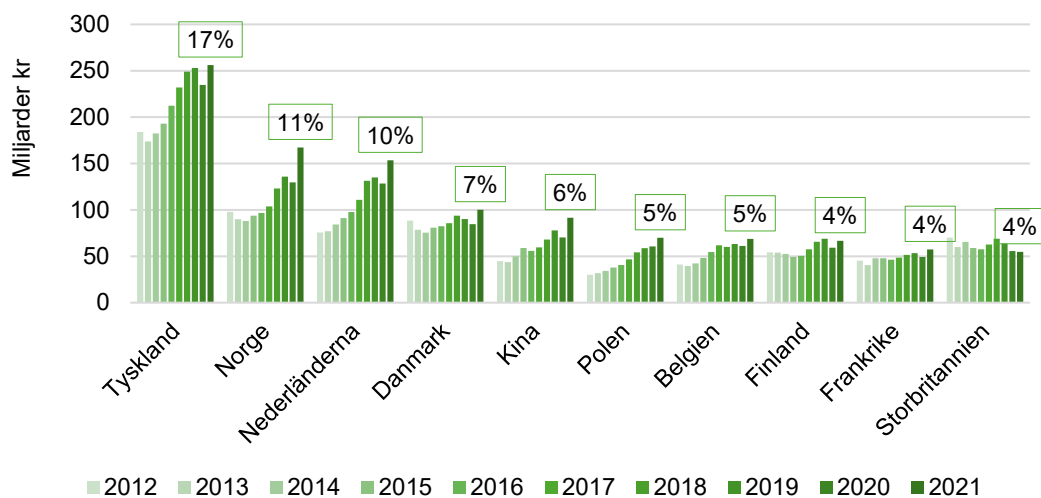


Figur 2.5. Sveriges viktigaste exportländer 2012–2021, miljarder kronor.

Källa: SCB.

Anm: Elhandel och särskilda varuflyttningar ingår inte.

Av de 10 största länderna för import till Sverige, mätt i kronor är samtliga EU- eller EES-länder förutom Storbritannien och Kina (Figur 2.6). Importen från Tyskland har störst värde, cirka 16 procent av varuvärdet kommer därifrån. Måts importen i kronor byter alltså Tyskland plats med Norge som viktigaste handelspartner. Norge är vår nästa största handelspartner, något större än Nederländerna. Både importen från Norge och Nederländerna har ökat kraftigt sedan 2012. Vi ser även här att Ryssland tappat betydelse bland Sveriges viktigaste handelspartners och finns heller inte med på topp 10. Kina har avancerat till det femte viktigaste importlandet för Sverige.



Figur 2.6. Sveriges viktigaste importländer 2012–2021, miljarder kronor.

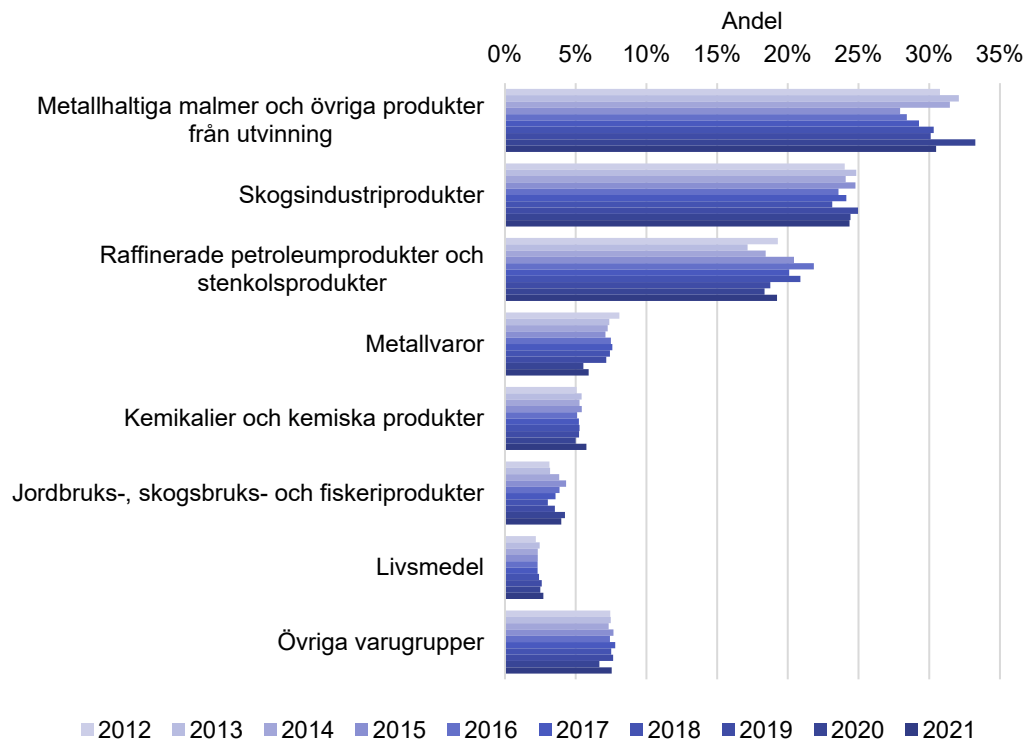
Källa: SCB.

Anm: Elhandel och särskilda varuförflyttningar ingår inte.

2.2 Utrikeshandelns varusammansättning

Export och import olika varugrupperna är relativt stabil över tid, exempelvis har rangordningen av de olika varugrupperna inte ändrats nämnvärt de senaste åren. Precis som för de viktigaste handelspartnerna är koncentrationen till ett fåtal varugrupper högre om utrikeshandeln mäts i vikt jämfört med i värde. I detta avsnitt beskrivs varusammansättningen översiktligt. Mer detaljer om transporterna och handelspartners per varugrupp och utveckling över tid finns i kapitel 4.

Den vanligaste exporterade varugruppen, mätt i ton, är produkter från utvinning (NST 3) som står för omkring 30 procent av den totala exportvikten på cirka 90 miljoner ton (Figur 2.1). Nästan hela exporten i denna varugrupp består av järnmalm. Näst vanligast är skogsindustriprodukter (NST 6), mest massa och papper men även trävaror, med totalt knappt 25 procent av vikten. På tredje plats kommer raffinerade petroleumprodukter (NST 7) med runt 20 procent av vikten. Dessa tre varugrupper står alltså för omkring 75 procent av exportvolymerna. Rangordningen mellan de största varugrupperna har varit oförändrad mellan 2012 och 2021.



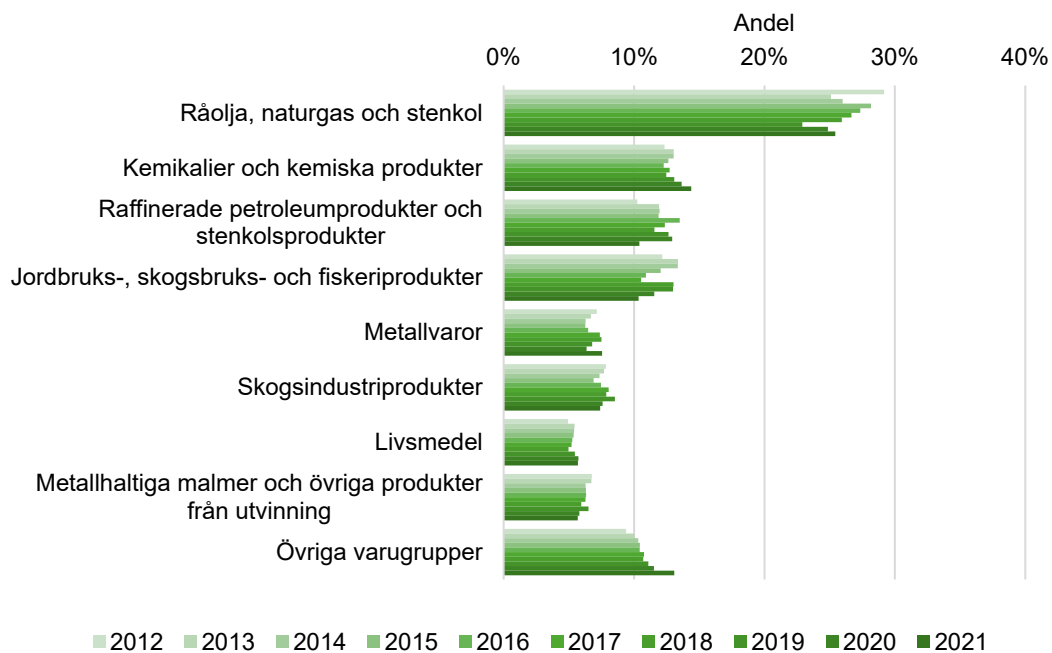
Figur 2.7. Sveriges viktigaste exportvaror enligt varugrupsindelningen NST 2007, procentuell fördelning av ton.

Källa: SCB.

Anm: Elhandel och särskilda varuförflyttningar ingår inte.

Även om en stor del av exporten består av råvaror är exportindustrin också beroende av importflöden för sin produktion. Industrin importerar råvaror och insatsvaror som förbrukas i produktionen av andra varor eller som förädlas i Sverige innan de sedan exporteras. Som framgår av Figur 2.8 är råolja, som används för att producera petroleumprodukter, den klart största importprodukten (ingår i varugruppen NST 2). Viktandelen för denna varugrupp har varierat från som mest 29 procent 2012 till som lägst 23 procent 2019. 2021 var andelen 25 procent.

Näst största varugruppen som importeras är olika typer av kemikalier och kemiska produkter (NST 8) som bland annat används som basråvaror inom industrin, med en viktandel som ökat under senare år och 2021 låg på 14 procent. Det importeras även hel del raffinerade petroleumprodukter med viktandelar som varierat mellan 13 procent och som lägst 10 procent 2021. En annan stor råvara som importeras är rundvirke. Viktandelen för denna varugrupp var som högst 2013 och 2014 med omkring 13 procent och som lägst under pandemin 2021, med 10 procent.



Figur 2.8. Sveriges viktigaste importvaror, procentuell fördelning av ton.

Källa: SCB.

Anm: Elhandel och särskilda varuförflyttningar ingår inte.

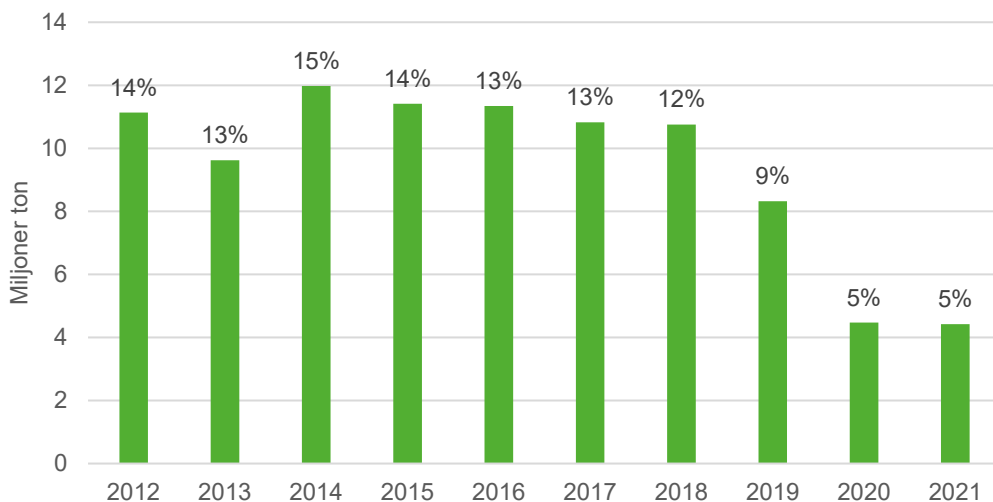
2.2.1 Minskat beroende av Ryssland

Ryssland är totalt sett en ganska liten handelspartner för Sverige, men vi har varit beroende av import av vissa varuslag från Ryssland som vi själva har brist på och som utgör viktiga insatsvaror i tillverkning och produktion. Exporten till Ryssland har däremot varit marginell i både mängd och fakturavärde och utgjort knappt en procent av alla ton som exporteras från Sverige.

Även Sveriges handel med Ukraina har varit obetydlig. I ton har den utgjort mindre än 0,1 procent av Sveriges import och export.

Det är tydligt att Sverige minskat beroendet av Ryssland och importen därifrån under de senaste åren. Importandelarna (mätt i ton) har minskat från 14 procent 2012 till 5 procent de senaste två åren (Figur 2.9). Sedan kriget inleddes i Ukraina så har handeln med Ryssland nästan upphört helt eller åtminstone varit väldigt begränsad.¹²

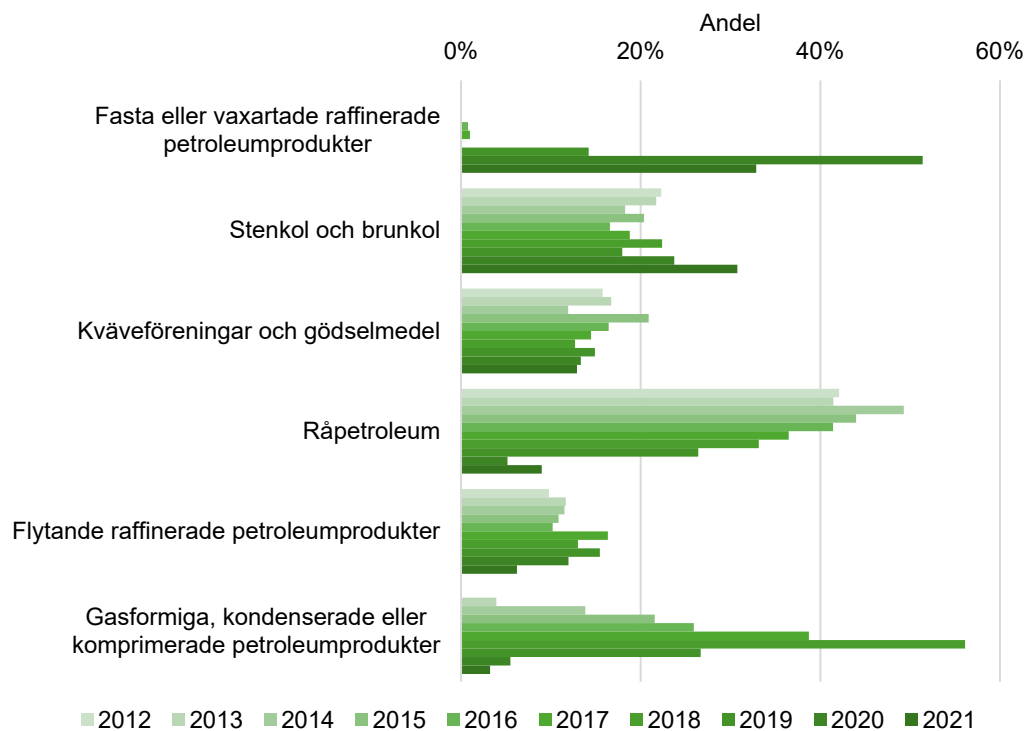
¹² www.kommerskollegium.se/om-oss/nyheter/2022/sveriges-handel-med-ryssland-i-brant-fall/.



Figur 2.9. Sveriges import från Ryssland i miljoner ton samt andel av Sverige totala importmängd (%). År 2012–2021.

Källa: SCB.

Andelen råolja som importeras från Ryssland har minskat från som mest 49 procent av mängderna till ett drastiskt fall till 5 procent 2020 och 9 procent 2021 (Figur 2.10). I stället har Norge blivit det viktigaste landet för försörjningen till raffinaderierna, med andelar som ökat från 20–25 procent under 2012–2018 till 35 procent 2019 och upp till runt 65 procent 2020 och 2021.



Figur 2.10. De största varuslagen som importeras från Ryssland i ton och Rysslands importandelar (%) av total import för samma varuslag. År 2012–2021.

Källa: SCB.

Sverige har varit beroende av Ryssland för kolimport (stenkol) som till exempel används vid stålproduktion. Andelarna har till och med ökat från cirka 20 procent 2012–2020 till runt 30 procent 2021. Sedan kriget startade under våren 2022 har dock handeln upphört. Största importlandet är Australien med andelar de senaste 10 åren på mellan 40 och 50 procent och som mest 56 procent år 2020. Importandelarna från USA har legat runt 15–20% under samma tidsperiod.

Gödselmedel har varit en annan vanlig importprodukt från Ryssland. Importandelen från Ryssland har minskat något under 2020 och 2021 och var då cirka 12 procent. Tyskland är det största importlandet med andelar som varit runt 20 procent men som ökat till runt 30 procent de senaste två åren. Även Finland är ett stort importland med en andel på cirka 20 procent.

Petroleumprodukter av olika slag är andra viktiga varor som importerats i hög utsträckning från Ryssland och där importen också minskat drastiskt, för vissa typer av petroleumprodukter från andelar på över 50 procent till andelar på under 10 procent. Även här har handeln upphört på grund av kriget.

3 Transporter som utrikeshandeln genererar

I detta kapitel redovisas på en övergripande nivå hur import och export av gods transporteras till och från Sverige. Redovisningen görs uppdelat per trafikslagen sjöfart, väg och järnväg.¹³ En fördjupning på viktiga varugrupper görs i kapitel 4.

Fakta om gränsöverskridande godstransporter

- Gränsöverskridande godstransporter sker huvudsakligen med sjöfart (69 procent av ankommande godsflöden och 53 procent av avgående).
- Motsvarande andelar för vägtransporter (23 procent ankommande och 17 procent ankommande). För transporter på järnväg är andelarna för avgående transporter högre (29 procent avgående och 8 procent ankommande).
- Sedan 2012 har sjöfarten minskat sina andelar över tid. Både väg- och järnvägstrafiken har tagit andelar.
- Sveriges handelspartners är geografiskt koncentrerade till närområdet samt till mindre del USA, Mellanöstern och Kina. Det innebär att flödena av varor till och från Sverige också är koncentrerade till ett fåtal större stråk, några få viktiga hamnar och fasta broförbindelser.
- För järnväg är Malmbanan och Öresundsförbindelsen helt avgörande för att exportera varor. Öresundsbron är viktig också för importen av järnvägs gods, liksom för både export och import på väg.
- Väg och sjöfart har en mycket tydlig tyngdpunkt till de västra och södra delarna av Sverige mot kontinenten och övriga världsdelar.
- Export och import från och till hamnar på ostkusten har en mer östlig anknytning.
- Denna koncentration till ett fåtal knutpunkter innebär att det är möjligt att koncentrera resurser till dem så att stordriftsfördelar kan utnyttjas. Men det innebär samtidigt att det finns en inbyggd sårbarhet om det skulle uppstå störningar i infrastrukturen där viktiga gränspassager sker, eller vid tvära kast i handelsmönstren.

3.1 Transportflöden till och från Sverige

I ett land som Sverige omgivet av vatten är det naturligt att det finns ett beroende av sjöfarten för de gränsöverskridande transporterna. Utrikes godstransporter (ton) sker också huvudsakligen med sjöfart, med en något större andel av importen. Observera att det är vid landsgränsen vi mäter vilket trafikslag som används. Järnmalm som exporteras via Narviks hamn i Norge räknas här som järnväg och inte sjöfart. Sammanlagt 145 miljoner ton

¹³ Luftfart är exkluderad från redovisningen. Endast cirka 0,1 procent av godsvikten hanteras på de svenska flygplatserna. Det blir en större andel än så om gods som fraktas med lastbil till/från stora europeiska flygplatser räknas med, men Trafikanalys har inga uppgifter om hur stora mängder det handlar om. Dessa uppgifter bör däremot redan ingå i vägtrafiken. Flygfrakten är koncentrerad till några få svenska flygplatser. Stockholm-Arlanda är klart störst med cirka 65 procent av hanterad utrikesfrakt 2021, sedan är Malmö och Göteborg-Landvetter ungefär jämnstora med andelar på runt 15 respektive 12 procent. Även Örebro flygplats har betydande marknadsandelar (6 %).

transporteras i utrikes sjöfart (Tabell 1). Resterande cirka 70 miljoner ton transporterades 2021 till ungefär lika delar på väg och järnväg. Utrikes transporter med järnväg utgörs till 75 procent av export och till 25 procent av import. Export och import är mer balanserad för vägtrafiken. Noterbart är dock att huvuddelen av dessa transporter utförs med utlandsregistrerade tunga lastbilar. På väg sker även en betydande del transit, som nästan uteslutande genomförs av utlandsregistrerade lastbilar.

Tabell 1. Utrikestransporter i Sverige fördelat per trafikslag och riktning, 1000-tals ton. År 2021.

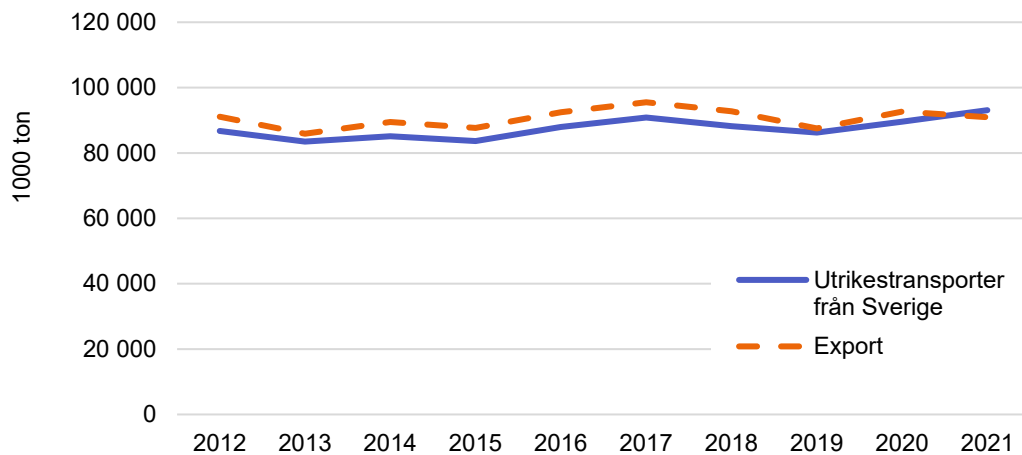
Trafikslag	Utrikestransporter		
	Summa	Från Sverige	Till Sverige
Sjöfart	145 358	68 162	77 196
Järnväg	33 974	27 032	6 942
Tunga lastbilar	35 375	16 291	19 084
<i>Varav svenskregistrerade lastbilar</i>	<i>4 961</i>	<i>2 785</i>	<i>2 176</i>
<i>Varav utlandsregistrerade lastbilar</i>	<i>30 415</i>	<i>13 506</i>	<i>16 908</i>
Totalt	214 708	111 485	103 223

I ovanstående uppgifter förekommer en viss dubbelräkning eftersom en stor mängd lastbilar använder en färja för att ta sig till och från Sverige. Om lasten ombord på de lastbilar och järnvägsvagnar som transporteras på färjorna räknas av från sjötrafiken reduceras sjöfartens andel till 61 procent (Tabell 2).

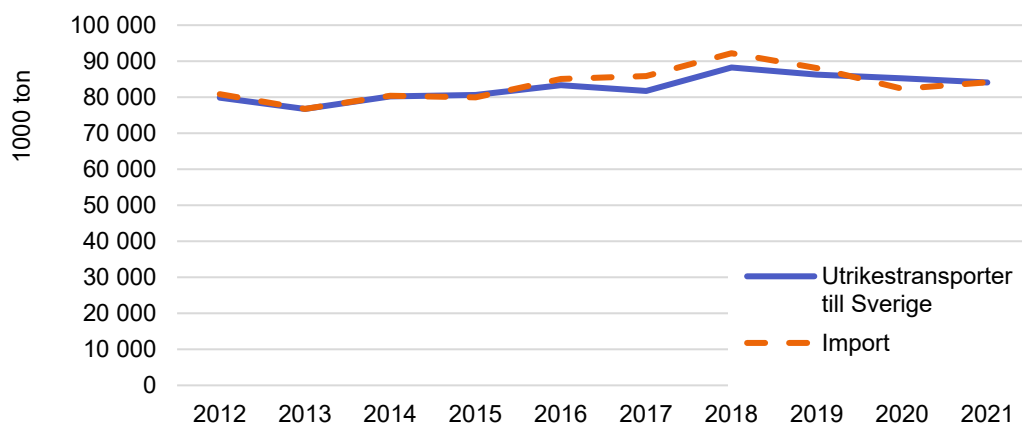
Tabell 2. Utrikestransporter i Sverige fördelat per trafikslag och riktning, 1000-tals ton. Exklusive lastfordon och järnvägsvagnar på Sjötrafik. År 2021.

Trafikslag	Utrikestransporter – exkl. lastfordon och järnvägsvagnar på sjö		
	Summa	Från Sverige	Till Sverige
Sjöfart	107 826	49 771	58 055
Järnväg	33 974	27 032	6 942
Tunga lastbilar	35 375	16 291	19 084
<i>Varav svenskregistrerade lastbilar</i>	<i>4 961</i>	<i>2 785</i>	<i>2 176</i>
<i>Varav utlandsregistrerade lastbilar</i>	<i>30 415</i>	<i>13 506</i>	<i>16 908</i>
Totalt	177 176	93 094	84 082

När dubbelräkningen av godsmängderna har tagits bort överensstämmer det väl med de uppgifter som redovisas i utrikeshandelsstatistiken (Figur 3.1 och Figur 3.2). Om transportstatistikens transporterade godsmängder i ton jämförs med varuhandels export och import ser vi att de följer varandra väl över tid och att nivåerna är ungefär de samma i båda källorna. För exporten nåddes en topp 2017 medan importen nådde sitt maximum först 2018. Under de två följande åren har det skett en minskning för både import och export. Exporten vände uppåt igen 2020.



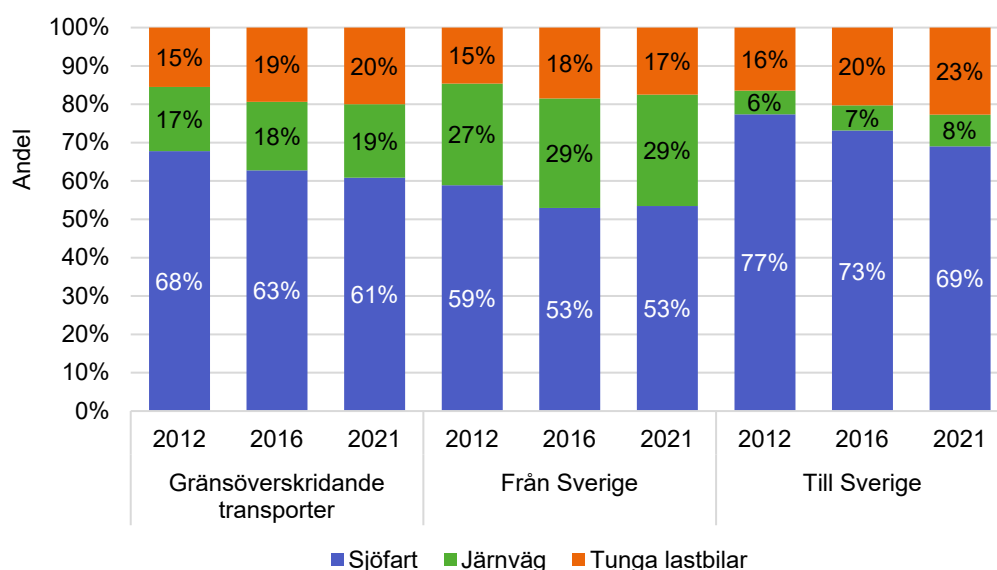
Figur 3.1. Utvecklingen i godstransporter från Sverige jämfört med exporten i ton, 2012–2021.



Figur 3.2. Utvecklingen i godstransporter till Sverige jämfört med importen i ton, 2012–2021.

Utvecklingen i export och import har inneburit att framför allt sjöfarten har minskat sina andelar över tid (Figur 3.3). Både väg- och järnvägstrafiken har tagit andelar.

Sedan 2012 har godsmängden som transporterats utrikes, rört sig kring en ganska stabil nivå. Avgående godsflöden har över tid varierat mellan som lägst 83 miljoner ton 2013 till som mest 93 miljoner ton 2021. Avkommande godsflöden var som lägst 2013 med 77 miljoner ton och som högst 2018 med 88 miljoner ton. Gränsöverskridande godsflöden sker huvudsakligen med sjöfart (53 procent avgående 69 procent ankommande) och vägtransport (17 procent avgående och 23 procent ankommande) (Figur 3.3). För järnväg är angående godsflöden stor (29 procent).



Figur 3.3. Andel av exporterad och importerad godsmängd per trafikslag, år 2012, 2016 och 2021.

Källa: Bearbetning av Trafikanalys transportstatistik.

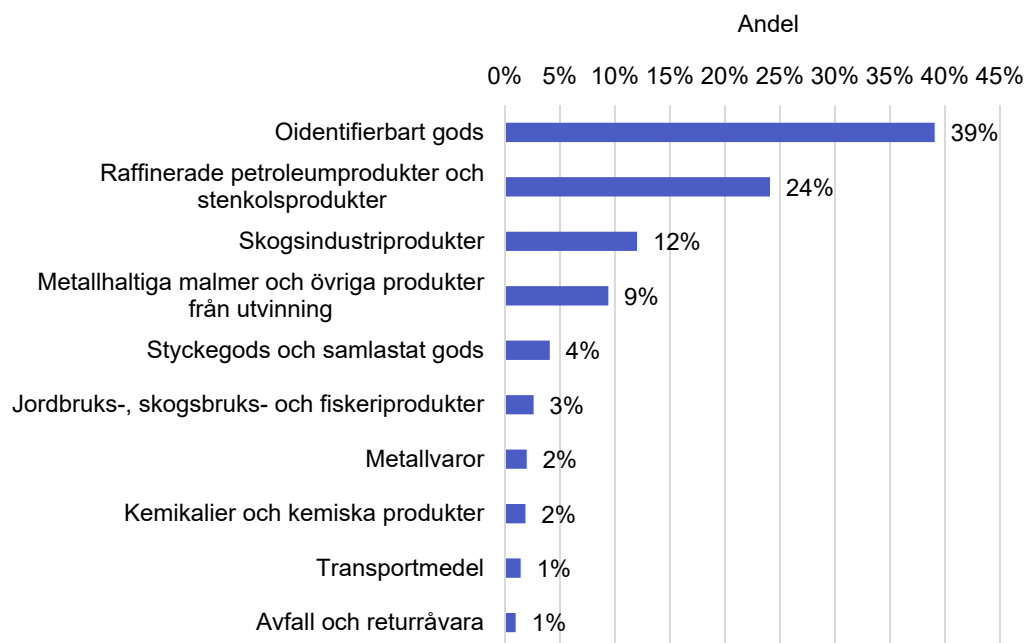
3.2 Transportstråk och viktiga gränspassager

Det gods som transporteras till och från Sverige sker i ett fåtal större stråk via ett begränsat antal knutpunkter. Över tid är mönstret huvudsakligen stabilt och överensstämmer väl med de redovisningar som tidigare gjorts om gränsöverskridande flöden.¹⁴ Som nämnts tidigare domineras importen och exporten av sjöfart (69 respektive 53 procent) och vägtransport (23 procent respektive 17 procent) (Figur 3.3). För järnväg är även exporten av betydelse (29 procent). Nedan redovisas kortfattat vilka varugrupper som transporteras med vilka trafikslag samt i vilka gränsöverskridande stråk som transporterarna sker.

3.2.1 Sjöfart

Avgående godstransporter med sjöfart utgörs till nästan 85 procent av fyra varugrupper (Figur 3.4). Största delen består av så kallat oidentifierbart gods, (39 procent), där en stor del är gods på lastbilar och i containrar. Sjöfartens näst största varugrupp för export består av stenkol och raffinerade petroleumprodukter, i huvudsak petroleum (24 procent). De två andra varugrupperna är skogsindustriprodukter samt Malm och andra produkter från utvinning (12 procent respektive 9 procent). Koncentrationen till dessa fyra varugrupper innebär att avgående godsflöden med sjöfart är nära förknippad med råvaror och basindustri eller raffinerade petroleumprodukter, samt att färjetrafiken med lastbilar och containertrafiken spelar en betydande roll för export av övriga varor.

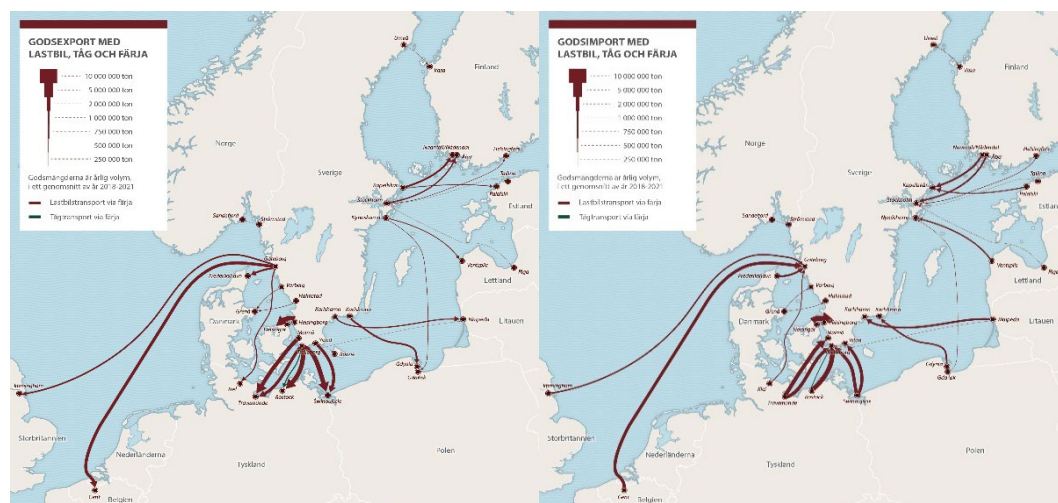
¹⁴ Se exempelvis Trafikanalys (2016b), Trafikanalys (2014a), Trafikanalys (2014c), Godstransportdelegationen (2001).



Figur 3.4. Angående utrikestransporter med sjöfart fördelat efter varugrupper viktandelar. Årligt genomsnitt för perioden 2018–2021.

Källa: Trafikanalys.

Det oidentifierade godset består till största del av containergods men även gods lastat på lastbilar och tågvarnar som använder färjelinjerna vid gränspassagerna (Karta 3.1).



Karta 3.1. Godsflöden vid avgående och ankommande utrikestransporter med tunga lastbilar och tågvarnar vid gränspassager via färja. Årligt genomsnitt 2018–2021.

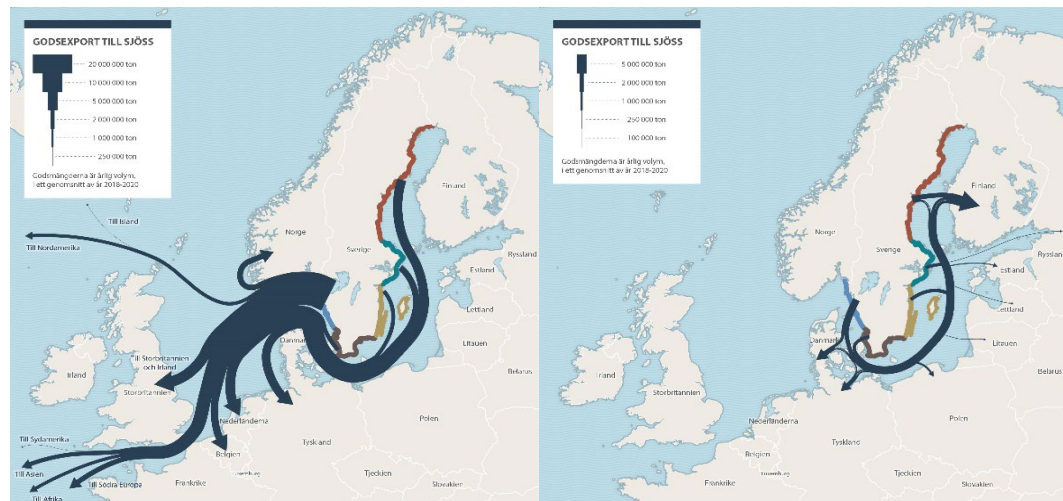
Källa: Trafikanalys.

Av godsflöden som transporteras med lastbil via färjetrafiken är flöden via Helsingborg–Helsingör störst, 13 procent vid avgående transporter och 12 procent vid ankommande transporter. Från och till Trelleborg går tre stora flöden, nämligen Trelleborg–Rostock (11 procent vardera riktningen), Trelleborg–Travemünde (8 vardera riktningen) samt Trelleborg–

Świnoujście (8 procent vardera riktningen). Andra stora flöden går via Malmö–Travemünde (10 procent avgående och 9 procent ankommande), Göteborg–Belgien (8 procent avgående och 7 procent ankommande) samt Ystad–Świnoujście (8 procent avgående och 7 procent ankommande).

Hamnarna i Göteborg, Brofjorden, Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Stockholm och Luleå tillhör de svenska hamnar som har störst godsutbyte med utlandet. En särskilt viktig funktion i utrikeshandeln har Göteborgs hamn med såväl roro-, container, bil- och tankfartyg, men det finns även mer specialiserade stora hamnar som till exempel Brofjorden för petroleum samt Helsingborg, Trelleborg och Malmö för rullande gods, så kallat roro-gods.

De största exporthamnarna för gods finns på västkusten och många av fartygen har sina destinationer i de stora europeiska hamnarna. Det förekommer också direkttransporter till andra kontinenter härifrån (Karta 3.2).



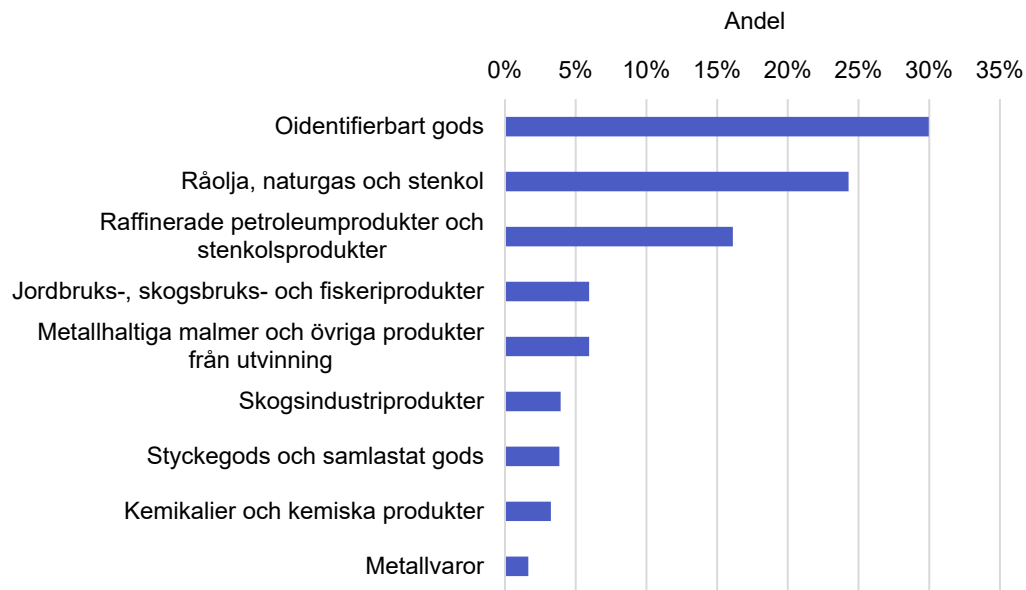
Karta 3.2. Stora stråk vid export på fartyg mätt i ton, genomsnitt för åren 2018–2020.

En viss del av sjötransporterna västerut sker också från hamnarna på ostkusten. Viktiga hamndestinationer i Europa finns i Belgien, Nederländerna och Tyskland (exempelvis Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam och Hamburg) och i Storbritannien (exempelvis Immingham och London). Mellan västkusten och Danmark finns ett viktigt stråk som omfattar linjerna som främst trafikeras av färjor som kan ta gods, som på svenska sidan omfattar hamnarna Göteborg, Halmstad och Helsingborg och på danska sidan Fredrikshamn, Grenå och Helsingör.¹⁵

Andra viktiga transportstråk går mellan väst- respektive ostkusten och Finland. Trafiken upprätthåller viktiga godsflöden mellan Sverige och Finland men är också viktig för de flöden som transporteras i transit genom Sverige.

Det oidentifierade godset har stora andelar även vid importen med sjöfart (30 procent) (Figur 3.5). Liksom för exporten är även Stenkol och raffinerade produkter betydelsefullt (16 procent), men kol, råolja och naturgas har en stor del av sjöfartens totala import (24 procent). Med andra ord är råvaror, bränslen och import som sker med lastbilar på färjor och containertrafiken betydelsefullt för importen med sjöfart.

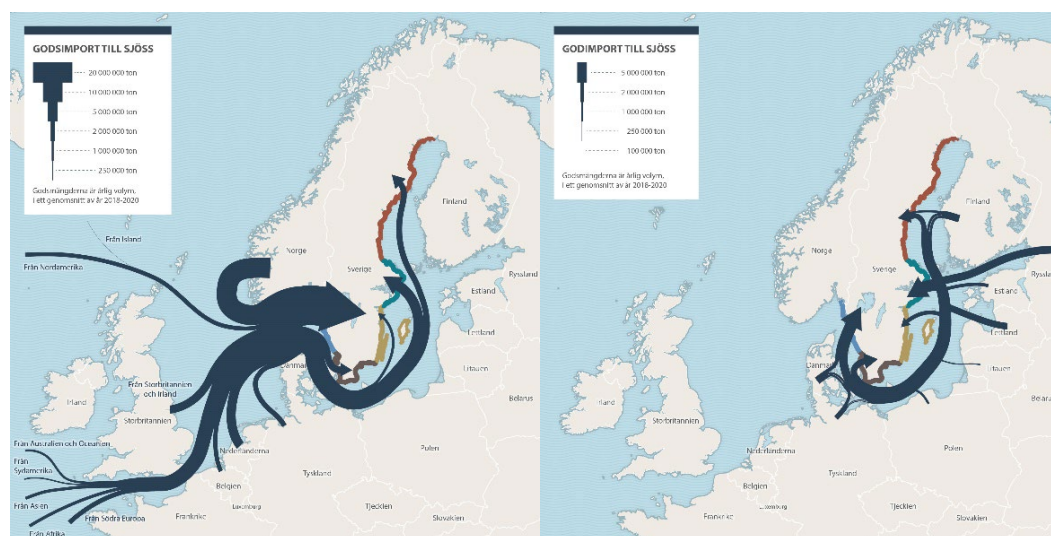
¹⁵ Trafikverket (2022), [På kurs mot gröna sjöfartskorridorer \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se)



Figur 3.5. Ankommande utrikestransporter med sjöfart fördelat efter varugrupperns viktandelar. Årligt genomsnitt för perioden 2018–2021.

Källa: Trafikanalys.

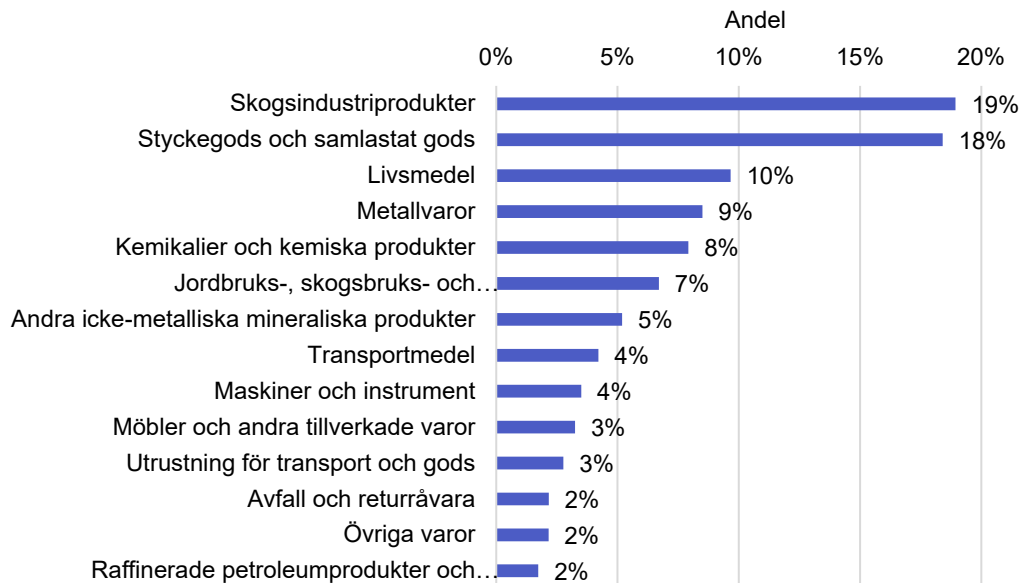
Importen med sjöfart till stor del i motsvarande transportstråk som exporten, fast i motsatt riktning (Karta 3.3). De största importhamnarna för gods finns på västkusten och fartygen anlöper från de stora europeiska hamnarna. En viss del av sjötransporterna sker också till hamnarna på ostkusten. Dessutom tillkommer råoljan med ett stort importflöde med sjötrafik från Norge till hamnarna på västkusten. Österifrån finns även betydande sjötransporter från Finland och Baltikum.



Karta 3.3. Stora stråk vid import på fartyg mätt i ton, genomsnitt för åren 2018–2020.

3.2.2 Väg

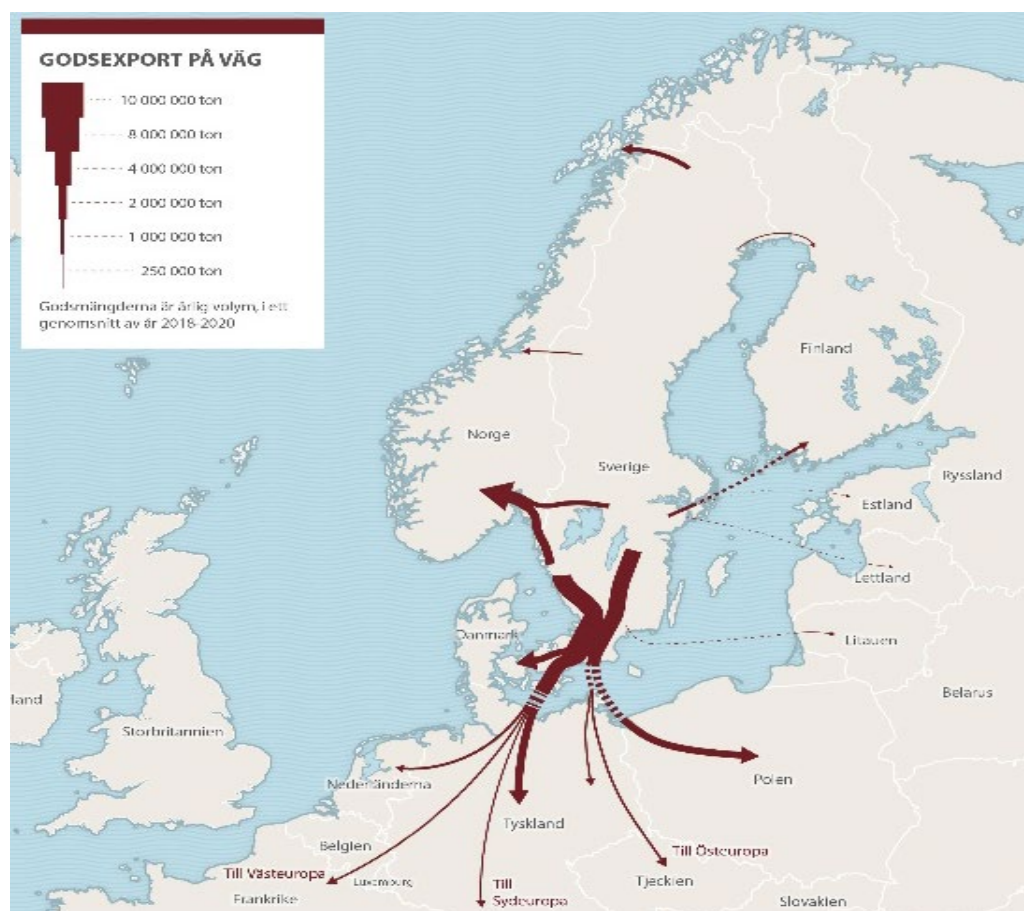
Av det gods som transporteras från Sverige till utland med lastbil utgörs närmare 40 procent av skogsindustriprodukter tillsammans med styckegods och samlastat gods (Figur 3.6). Betydande andelar utgörs av livsmedel (10 procent), metallvaror (9 procent), kemikalier (8 procent) och jordbruks- och skogsprodukter (7 procent). Tillsammans utgör dessa varugrupper drygt 70 procent av allt gods som exporteras med lastbil.



Figur 3.6. Vägtransporter från Sverige efter varuslag, genomsnittlig andel 2018–2021.

För exporten med lastbil finns det två större stråk. Dels till södra Norge, dels via hamnarna i södra Sverige och över Öresundsbron till Danmark, Tyskland och Polen. Mindre flöden med färja går även till Finland och Baltikum. Betydelsen av väg och hamninfrastrukturen i Skåne för svensk export med lastbil kan inte nog betonas (Karta 3.4).

Vid import av gods som sker med lastbil domineras transporterna i stora drag av samma varugrupper som vid exporten. Fördelningen är dock något jämnare och utgörs till största delen av jordbruks- och skogsprodukter samt styckegods och samlastat gods, 16 procent vardera. Övriga större varugrupper är Livsmedel (12 procent) tillsammans med skogsindustriprodukter och Metallvaror (9 procent vardera).



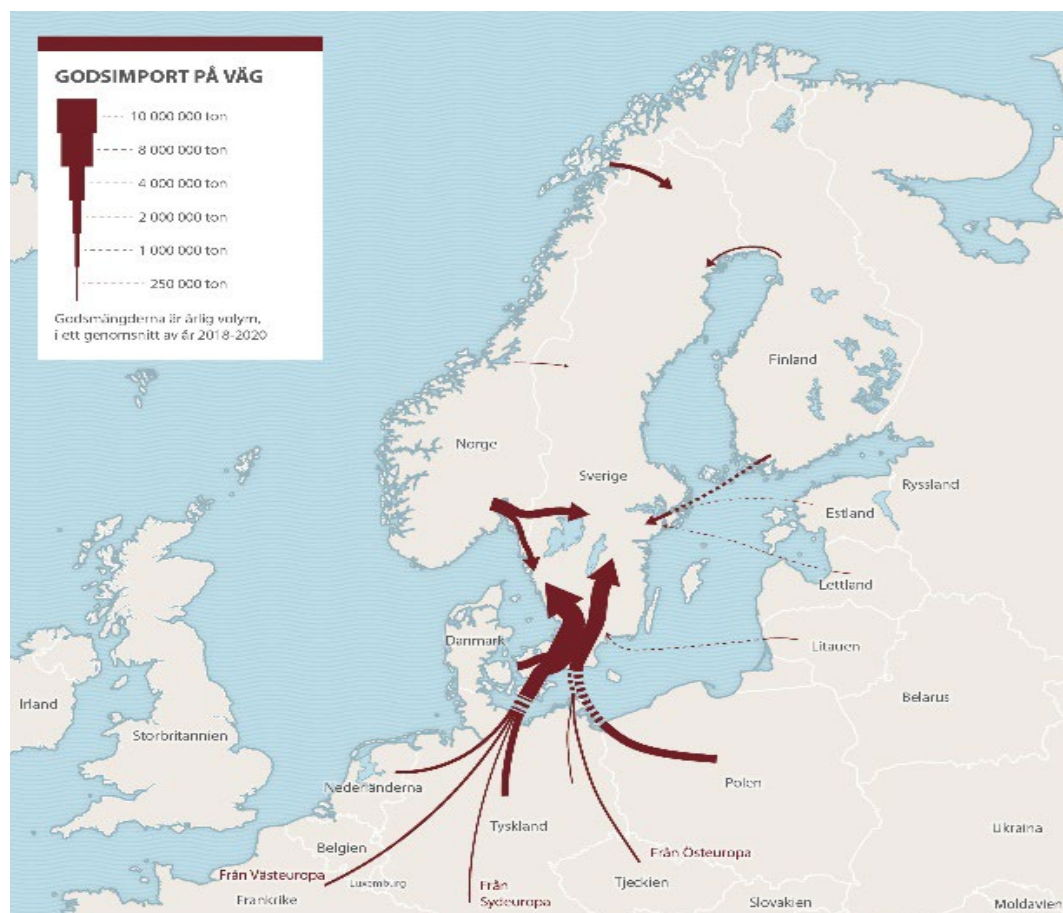
Karta 3.4. Viktiga transportstråk för lastbilar från Sverige mätt i ton. Årsgenomsnitt 2018–2020.



Figur 3.7. Vägtransporter till Sverige efter varuslag, genomsnittlig andel 2018–2021.

Importen med lastbil sker i motsvarande stora transportstråk som exporten, fast i motsatt riktning (Karta 3.5). En stor majoritet av allt gods som importeras till Sverige med lastbil angör

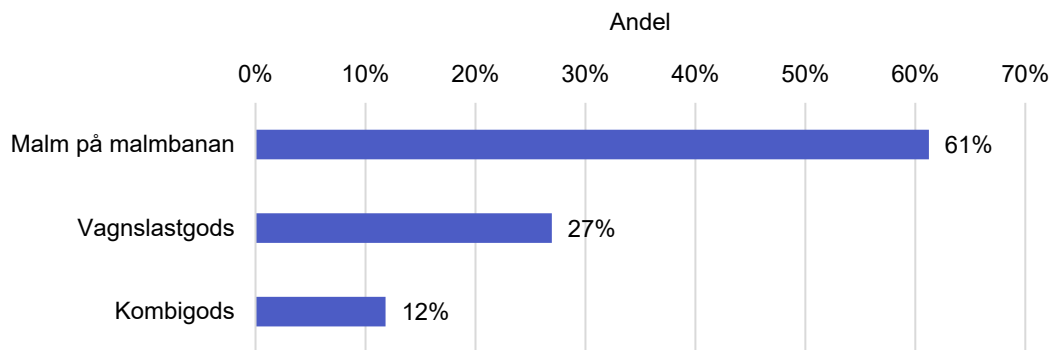
Om varje tung lastbil lastar 36 ton¹⁶ skulle det innebära mellan 400 000 och 500 000 tunga lastbilar totalt per år i respektive riktning över de svenska gränserna, främst utländska lastbilar. Enbart på Öresundsbron passerade runt 640 000 last- och varubilar med en längd på minst 6 meter¹⁷ totalt i båda riktningarna under 2021.



Karta 3.5. Viktiga transportstråk för lastbilar till Sverige mätt i ton. Årsgenomsnitt 2018–2020.

Utrikestransporter (import och export) med järnväg utgörs till största delen (61 procent) av malm på Malmbanan, vagnslastgods (27 procent) och en mindre andel kombigods (12 procent) (Figur 3.8).

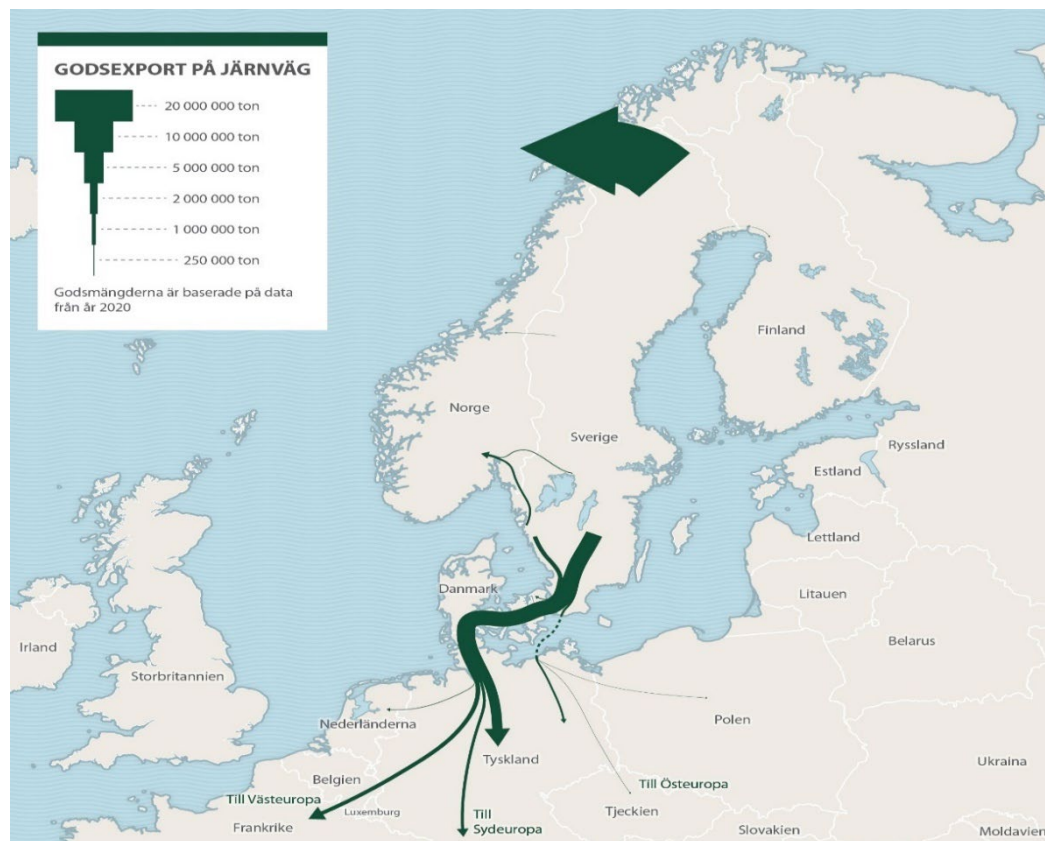
¹⁷ Baserat på betalstationernas fordonskategorisering. [Trafiksiffror | Öresundsbron \(oresundsbron.com\)](https://trafiksiffror.se/oresundsbron)



Figur 3.8. Utrikestransporter med järnväg fördelat efter viktandelar för lasttyper. Årligt genomsnitt för perioden 2018–2021.

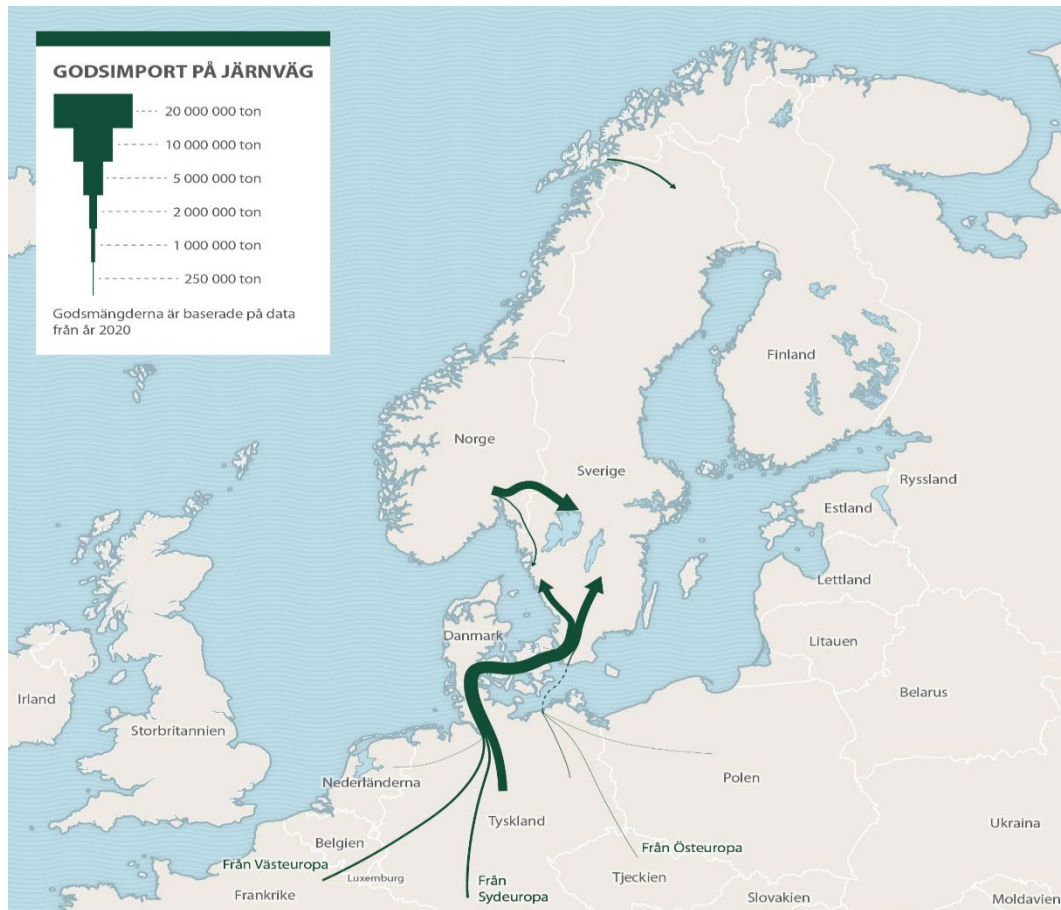
Källa: Trafikanalys.

De stora transporterna av järnmalm med järnväg gör att stråken för export med järnväg domineras av flöden på Malmbanan, från norra Sverige där malmbrytning sker över landsgränsen till Narvik i Norge, för vidare transport med sjöfart. (Karta 3.6). Bortsett från transporterna av järnmalm överensstämmer stråken för exporten och importen med järnväg väl med flödena för vägtransporter (Karta 3.6 och Karta 3.7). De domineras av flöden över Öresundsbron i söder, framför allt till Danmark och Tyskland. Vi kan också se en betydande import på järnväg från södra Norge samt en mindre mängd som transporteras med järnvägsfärjor till och från kontinenten.



Karta 3.6. Viktiga transportstråk för järnvägstransporter från Sverige mätt i ton, år 2020.

Godstågen som nyttjar bron har i regel start eller slutpunkt i Skåne och omkringliggande län. Det förekommer även en del tågtrafik mellan Danmark och Norge som passerar Sverige. Antal passager med godståg på Öresundsbron har inte minskat lika mycket som passagerartrafiken under pandemin, det är dock en viss minskning. Före pandemin var antalet passerande godståg i båda riktningarna närmare 9 000 per år, men under pandemin minskade de till runt 7 000 år 2021.¹⁸



Karta 3.7. Viktiga transportstråk för järnvägstransporter till Sverige mätt i ton, år 2020.

¹⁸ [Trafik- och transportvolym med järnväg på Öresundsbron | Öresundsbron \(oresundsbron.com\)](https://oresundsbron.com/trafik-och-transportvolym-med-jarnvag-pa-oresundsbron/)

4 Transporter för de största varugrupperna

I de två föregående kapitlen har Sveriges viktiga handelspartners, transportflöden och varugrupper identifierats på en aggregerad nivå. Detta utvecklas här genom att ytterligare belysa handeln och transporterna för de största varugrupperna mätt i ton, vilka trafikslag som används och i vilka stråk respektive varugrupp transporteras i samt vilka förändringar som skett över tid.

På grund av olika detaljeringsnivå i tillgänglig statistik varierar möjligheterna att beskriva flöden med respektive trafikslag. Störst möjlighet erbjuder sjötrafiken. För vägtrafiken är det möjligt att redovisa antingen detaljerade uppgifter om flöden av godsmängder totalt, eller uppdelat på varugrupper med en lägre geografisk upplösning. Bantrafikstatistiken erbjuder inga möjligheter till geografisk flödesupplösning och varuslag. För att kunna säga något om hur gränsöverskridande transporter sker per varugrupp fördelat per trafikslag har vi försökt uppskatta trafikslagets andelar med hjälp av transportrelationer från den senaste Varuflödesundersökningen (VFU 2021).

4.1 Metallhaltiga malmer och övriga produkter från utvinning

Fakta om transporter av varugruppen

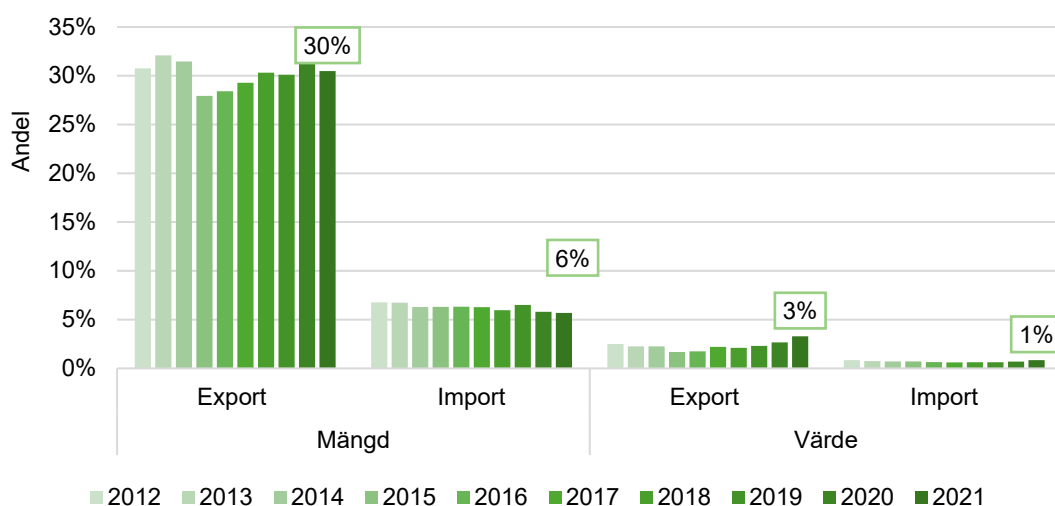
- Järnmalm är det dominerade varuslaget vid exporten (86 procent av varugruppens exportmängd). Importen domineras av sten, sand och grus (51 procent av importmängden).
- Under 2021 utgjorde varugruppens exportmängd 30 procent av Sveriges totala exportmängd men 3 procent av exportvärdet. Importen av varugruppen utgjorde 6 procent av den totala importmängden och 1 procent av importvärdet.
- Trots vissa fluktuationer under enskilda år är varugruppens andelar relativt stabila under de senaste åren.
- Tyskland är och förblir det största mottagarlandet (21 procent under 2016–2019). Även Finland, Nederländerna och Saudiarabien är stora mottagare (12, 10 respektive 10 procent).
- Importen sker främst från Tyskland och de nordiska grannländerna. Tillsammans stod dessa länder för cirka 50 procent av importmängden till Sverige under perioden 2016–2019.
- Avgående transporter domineras av järnvägstransporter (cirka 95 procent). Det handlar nästan uteslutande om järnmalmstransporterna från Malmberget till Narvik i Norge för vidare båttransport. Sjöfartens andel vid avgående godstransporter är cirka 5 procent.
- Destinationerna för det avgående godset med sjöfart domineras av hamnar i Finland följt av Danmark, Tyskland och Storbritannien.

- Avgående godsflöden som transporteras med sjöfart hanteras främst av hamnarna i Norra Sverige (57 procent under 2016–2019) och hamnarna i Sydöstra Sverige (19 procent). Hanteringen av hamnarna i Norra Sverige gäller den delen av järnmalm som transporteras utrikes från Luleå hamn, främst till Finland.
- Ankommande utrikestransporter domineras av järnvägstransporter (uppskattningsvis 80 procent 2021). Motsvarande andel för sjöfart är (16 procent).
- Ankommande godsflöden med sjöfart skeppades främst från hamnarna i Södra Europa (18 procent) samt från hamnarna i Tyskland (16 procent).
- Ankommande godsflöden med sjöfart hanterades under perioden 2016–2019 främst av hamnarna i Mellersta Sverige (26 procent), Norra Sverige (24 procent) och Västra Sverige (21 procent).

4.1.1 Utrikeshandel

Varugruppen Metallhaltiga malmer och övriga produkter från utvinning är den enskilt viktigaste för hela Sveriges export, mätt i godsvikt. Under år 2021 exporterades 27,7 miljoner ton metallhaltiga malmer och övriga produkter från utvinning till ett värde av 50 miljarder kr, vilket motsvarade 30 procent av den totala exportmängden respektive 3 procent av det totala exportvärdet. Importen uppgick under samma period till 4,8 miljoner ton till ett värde av 13 miljarder kr, vilket utgjorde 6 procent av den totala importmängden samt 1 procent av det totala importvärdet (Figur 4.1).

Trots vissa fluktuationer under enskilda år är varugruppens andelar relativt stabila sett över de senaste åren. Exportandelarna har varierat runt 30 procent och var som lägst 2015 med en andel på 28 procent och som högst 2020 med 33 procent. Importandelarna för varugruppen är mindre och legat kring 6–7 procent under 2012–2021.

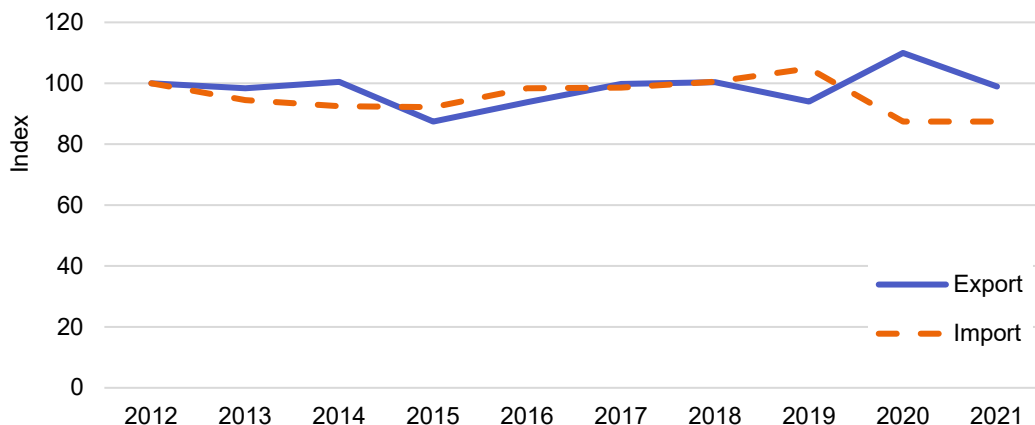


Figur 4.1. Utrikeshandel för metallhaltiga malmer och övriga produkter från utvinning. Andel av den totala exporten/importen i mängd och värde. 2012–2021.

Källa: SCB.

Både exporten och importen har legat på en ganska jämn nivå mellan 2012 och 2019 (Figur 4.2). Exporten, främst järnmalm, styrs mycket av efterfrågan på världsmarknaden. Exporten hade en svacka 2015, en stark tillväxt 2020 och en ny nedgång under 2021. Importen av

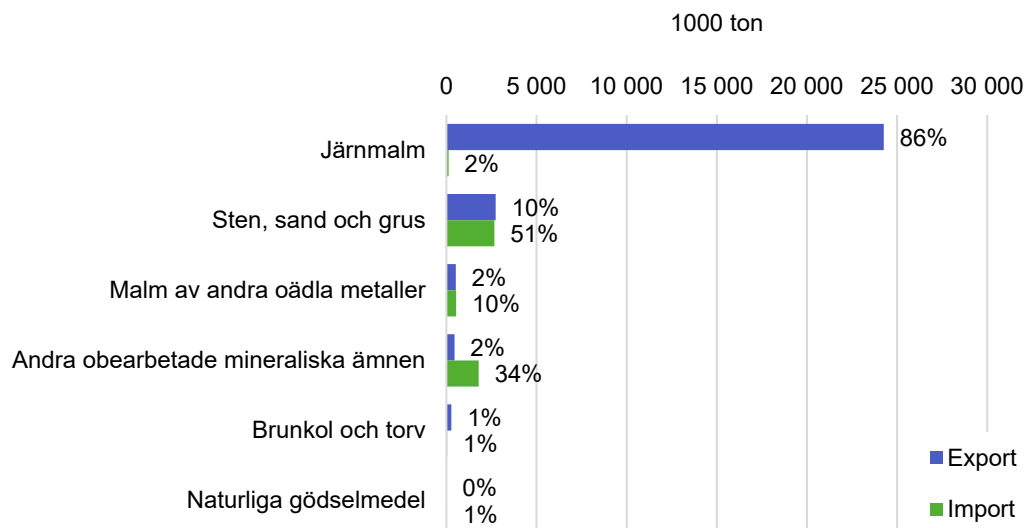
produkter från utvinning minskade betydligt i början av pandemin, under 2020 och stabiliserades 2021 på en ny lägre nivå.



Figur 4.2. Utveckling av utrikeshandel (godsmängd) för metallhaltiga malmer och övriga produkter från utvinning år 2012–2021. Index (år 2012=100).

Källa: SCB.

Järnmalm som är en viktig råvara vid stålproduktion, är det största enskilda varuslaget som exporteras inom varugruppen med 86 procent av vikten i genomsnitt under perioden 2018–2021. Sten, sand och grus är en viktig insatsvara vid hus- och anläggningsbyggen och är det enskilt största varuslaget som importeras inom varugruppen (51 % i genomsnitt 2018–2021) (Figur 4.3).

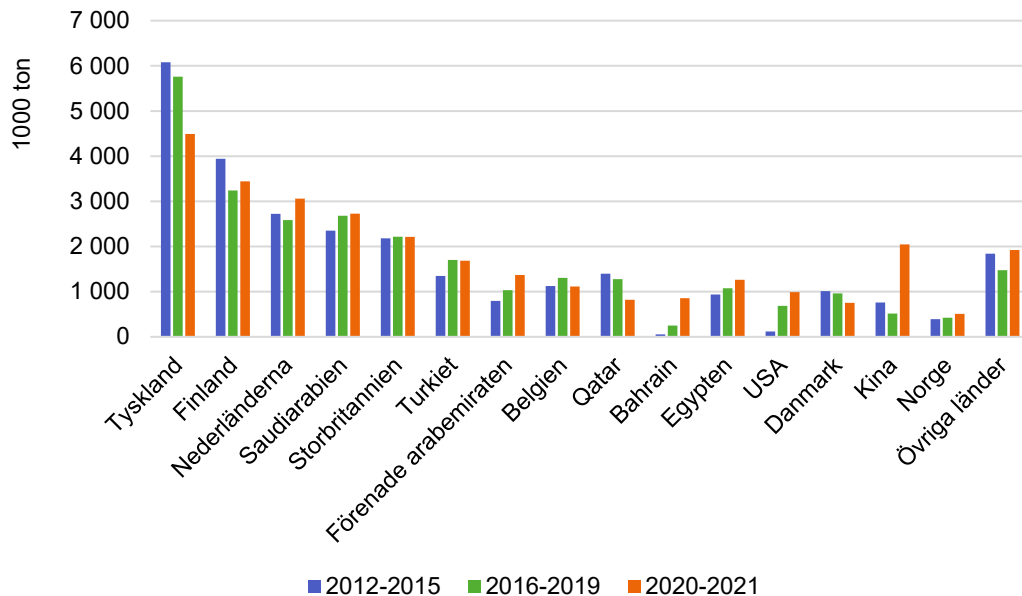


Figur 4.3. Utrikeshandel för metallhaltiga malmer och övriga produkter från utvinning efter varuslag. Årligt genomsnitt av godsmängden för 2018–2021 och andelar av varugruppens totala exporterade respektive importerade godsmängd.

Källa: SCB.

Tyskland är och förblir dock den största mottagaren av svensk export av varugruppen, främst järnmalm. Exporten av produkter från utvinning till Tyskland mätt i ton utgjorde 21 procent

medan exporten till Finland, Nederländerna och Saudiarabien utgjorde 12, 10 respektive 10 procent av den totala exportvikten. Andra länder med stora marknadsandelar är Storbritannien och Turkiet (Figur 4.4). Noterbart är den starka tillväxten av export till Kina (+ 298 procent) och Bahrain (+ 244 procent) som bidrog mest till att totala exporten av varugruppen ökade under perioden.



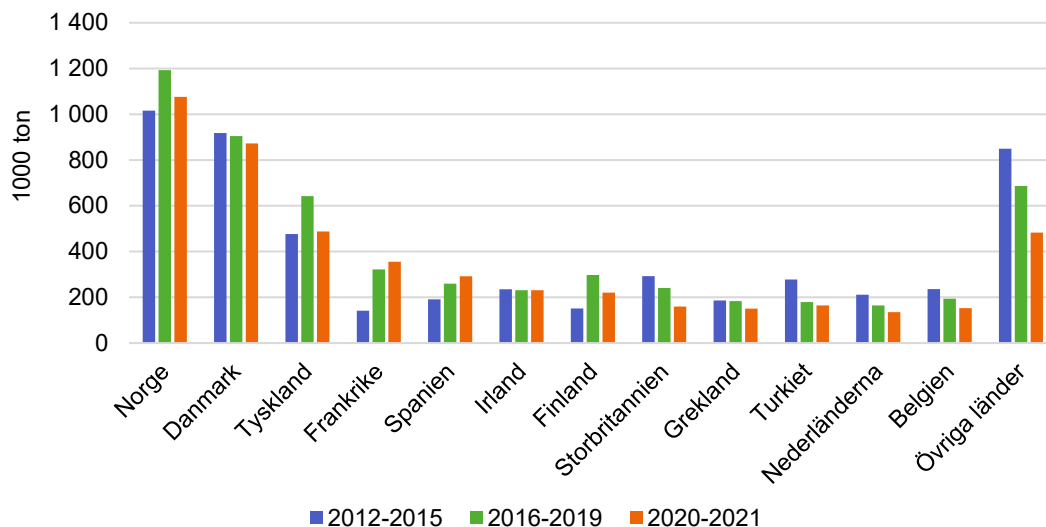
Figur 4.4. Export av metallhaltiga malmer och övriga produkter från utvinning efter mottagarland, Årligt genomsnitt i 1000 ton för perioderna 2012–2015, 2016–2019 och 2020–2021.

Källa: SCB.

Exporten till Tyskland minskade däremot kraftigt och dämpade uppgången i totalen under perioden. Därmed minskade Tyskland sina exportandelar betydligt från 22 till 15 procent medan Kina och Bahrain stärkte sina andelar av exporterade ton från 2 till 7 procent respektive från 1 till 3 procent.

Tyskland och de nordiska grannländerna tillhör de viktigaste handelspartnerna när det gäller import av produkter från utvinning till Sverige (Figur 4.5). Tillsammans stod dessa länder för cirka 50 procent av importmängden till Sverige under perioden 2016–2019. Enbart Norge svarade för 22 procent av den totala importmängden av jordbruksprodukter under perioden 2016–2019. Motsvarande andel för Danmark var 16 procent och för Tyskland 12 procent.

Under pandemiåren minskade importen med 13 procent jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019. I relativa tal minskade importen mest från Storbritannien (34 procent) och Finland (26 procent). Även importen från Tyskland och Belgien minskade betydligt (24 respektive 21 procent). Importen från Norge minskade med 10 procent.



Figur 4.5. Import av metallhaltiga malmer och övriga produkter från utvinning efter avsändarland, Årligt genomsnitt i 1000 ton för perioderna 2012–2015, 2016–2019 och 2020–2021.

Källa: SCB.

4.1.2 Transporter, trafikslag och transportstråk

På grund av järnmalmens dominans avseende export av Metallhaltiga malmer och övriga produkter från utvinning dominerar järnvägen avgående transporter, runt 95 procent av godset inom varugruppen som transporteras utrikes från Sverige sker på järnväg. Det handlar nästan uteslutande om järnmalmstransporterna från Malmberget till norska Narvik för vidare båttransport. Sjöfartens andel vid avgående godstransporter är cirka 5 procent.

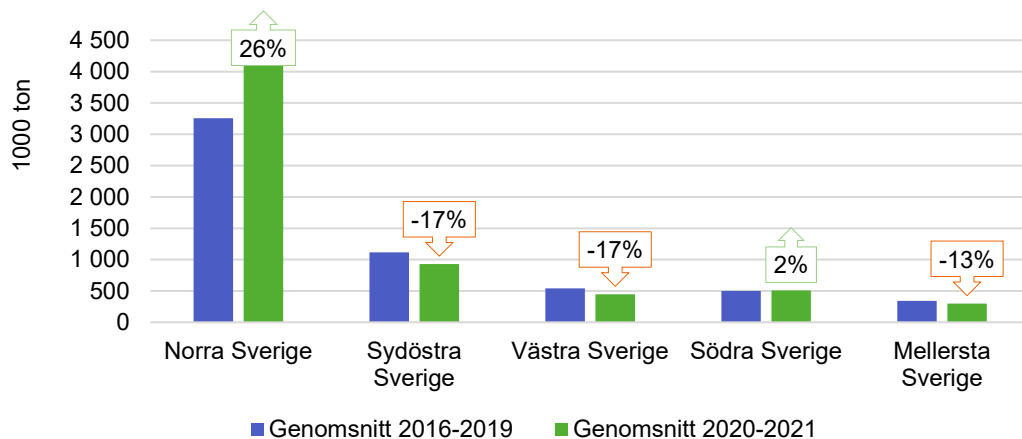
Vägtransporterna är nästan obefintliga vid export. Järnvägen är även det dominerande trafikslaget vid ankommande transporter till Sverige.¹⁹ Detta på grund av Norges dominans som största exportör av produkter från utvinning till Sverige. Järnvägens andel av det transporterade godsmängden utgör cirka 80 procent av den totala godsmängden av produkter från utvinning som transporteras till Sverige. Motsvarande andel för sjöfartstransporter över gräns är 16 procent medan transporter på väg utgör 4 procent (detta enligt uppskattningar från VFU 2021).

Avgående transporter

Hantering av det avgående godsmängderna av metallhaltiga malmer och övriga produkter från utvinning, som transporterades med sjöfart domineras av hamnarna i Norra Sverige som hanterade 57 procent av godsmängden under perioden 2016–2019. Resterande godsmängd skeppades från hamnarna i Sydöstra Sverige (19 procent) samt hamnarna i Västra Sverige och i Södra Sverige (9 procent vardera).

Hamnarna i Mellersta Sverige hanterade endast 6 procent. Hantering av hamnarna i Norra Sverige gäller den delen av järnmalm som transporteras utrikes från Luleå hamn, främst till Finland (Figur 4.6).

¹⁹ Eftersom vi inte täcker in byggbranschen i VFU har vi undertäckning av importen (enligt VFU 2021 uppgick importen till 1,2 miljoner ton men enligt utrikeshandeln med varor uppgick den till 4,1 miljoner ton).

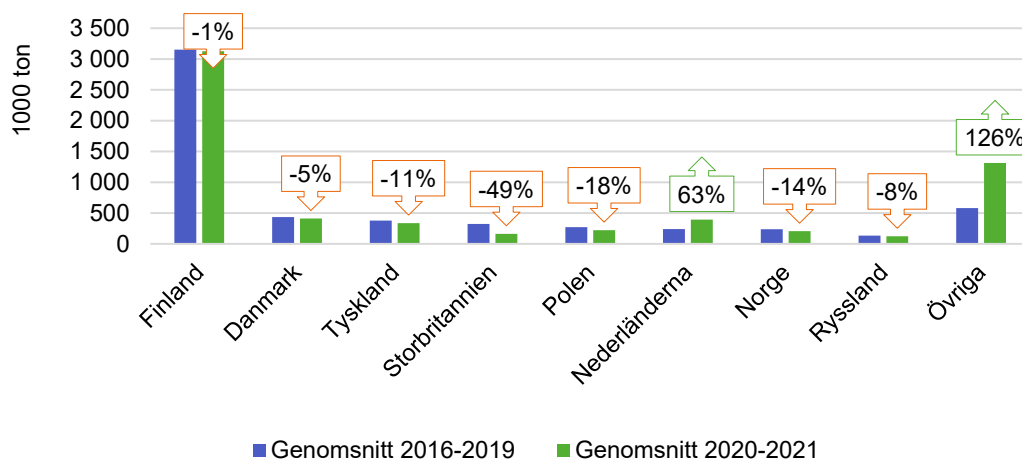


Figur 4.6. Hantering av avgående godsmängd av metallhaltiga malmer och övriga produkter från utvinning i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter geografisk hamngrupp. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Det avgående godsmängden som transporterades med sjöfart ökade under pandemiåren med 9 procent jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019. Ökningen berodde på att Hamnarna i Norra Sverige ökade sin hantering med 26 procent. Ökningen för hamnarna i Södra Sverige var 2 procent medan de resterande hamnområden minskade sin hantering. Hamnarna i Sydöstra Sverige och Västra Sverige med 17 procent vardera och hamnarna i Mellersta Sverige med 13 procent.

Destinationerna för det avgående godset domineras av Finland, som tog emot 55 procent av godset under perioden 2016–2019, följt av Danmark (8 procent), Tyskland (7 procent) samt Storbritannien (6 procent). Även Polen, Nederländerna och Norge tog emot betydande andelar, ungefär 5 procent vardera (Figur 4.7).



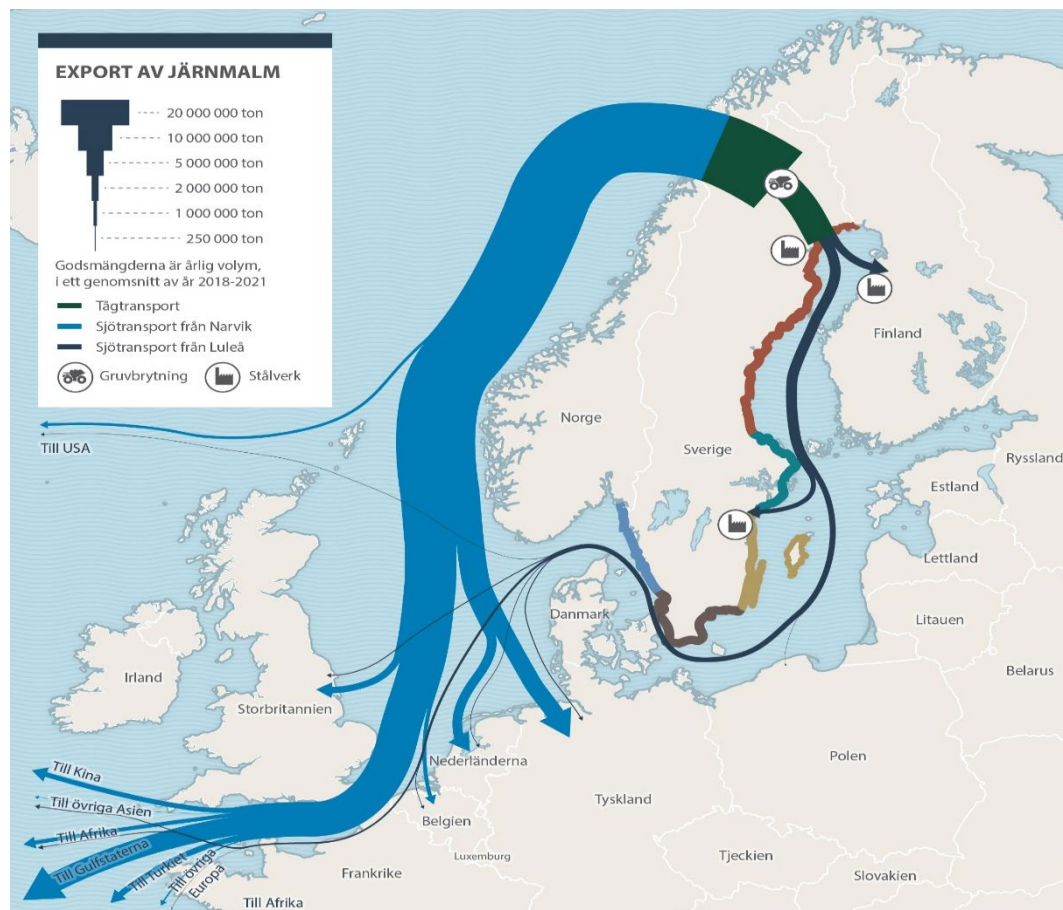
Figur 4.7. Avgående godsmängd av metallhaltiga malmer och övriga produkter från utvinning i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter mottagare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Förutom Nederländerna som ökade sin mottagning av godset som transporterades med sjöfart med 63 procent, minskade godset som skeppades till de andra stora länderna under pandemiåren jämfört med perioden 2016–2019. Minskningen var störst för Storbritannien (49 procent), Polen (18 procent) och Norge (14 procent). Godsmängden som skeppades till Finland minskade med 1 procent.

Transportflöden för järnmalm

Transportflöden av järnmalm styrs av utvinningen i gruvorna i Norrbotten och det finns några få riktigt stora transportstråk. Ett stort transportstråk är malmtransporterna österut från Malmberget till Luleå. Cirka en tredjedel går direkt till SSAB:s stålverk, medan resten skeppas inrikes till bland annat Oxelösund eller utrikes till Norra Finland. En liten del av järnmalmen transporteras även från Luleå till andra länder, bland annat Tyskland, Storbritannien och övriga länder i Asien. Från gruvorna i Kiruna och Svappavaara går det största transportstråket på järnväg västerut till hamnen i norska Narvik med stålverk i Europa och övriga världen som slutmål (Karta 4.1).

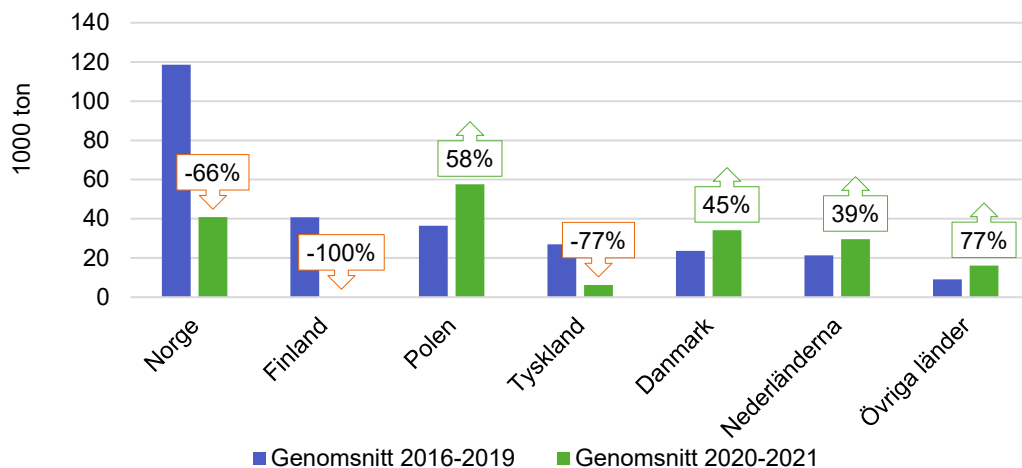


Karta 4.1. Godsflöden vid avgående utrikestransporter av järnmalm mätt i ton. Årligt genomsnitt 2020–2021.

Källa: Trafikanalys.

Den obefintliga godsmängden som transporterades på lastbil (cirka 0,3 miljoner ton i genomsnitt under perioden 2016–2019), fraktades till de nordiska grannländerna samt till Polen, Tyskland och Nederländerna (Figur 4.8). Störst godsmängd mottogs av Norge (43 procent), Finland (15 procent) samt Polen och Danmark (10 procent vardera).

Under pandemiåren 2020–2021 minskade mängden gods som transporterades utrikes från Sverige med lastbil med 33 procent. Transporterna till Finland upphörde, medan det avgående godset till Norge och Tyskland minskade med 66 respektive 77 procent. Till Polen, Danmark och Nederländerna ökade det transporterade godset med 58, 45 respektive 39 procent. Övriga länder ökade med 77 procent.

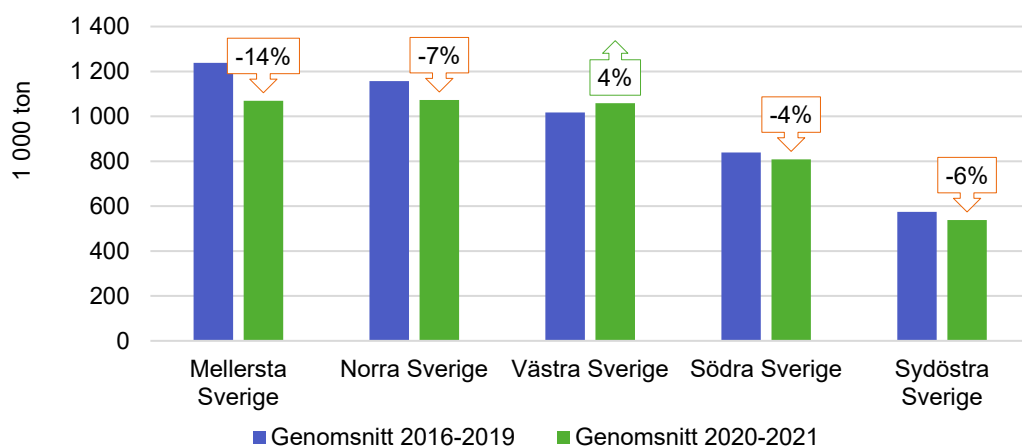


Figur 4.8. Avgående utrikestransporter av metallhaltiga malmer och övriga produkter från utvinning i 1000 ton med tunga lastbilar efter mottagare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Ankommande transporter

Det ankommande godset som transporteras med sjöfart till Sverige hanterades under perioden 2016–2019 främst av hamnarna i Mellersta Sverige (26 procent), Norra Sverige (24%) och Västra Sverige (21%). Hanteringen i södra Sverige och Sydöstra Sverige var 17 respektive 12 procent (Figur 4.9).



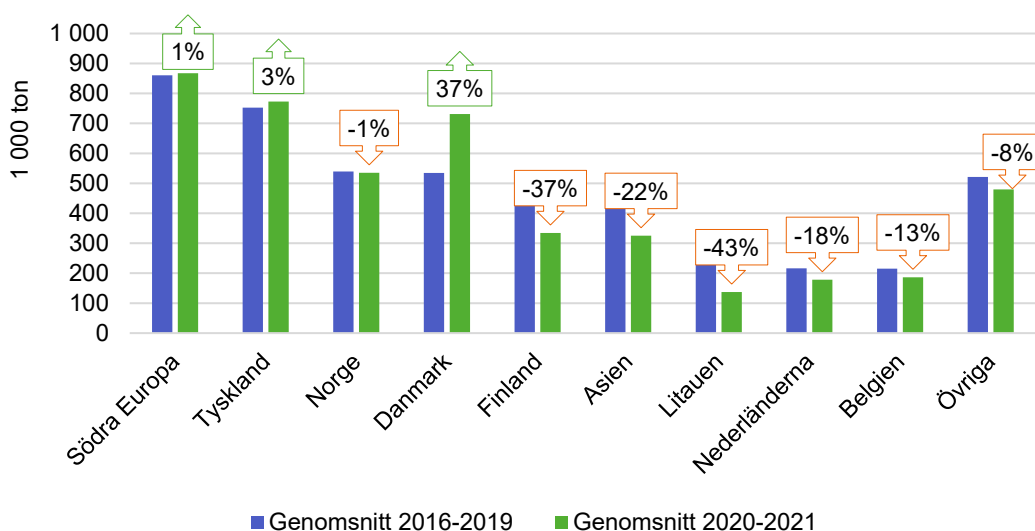
Figur 4.9. Hantering av ankommande godsmängd av metallhaltiga malmer och övriga produkter från utvinning i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter geografisk hamngrupp. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Under pandemiären minskade den ankommande godsmängden med 6 procent jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019. Störst relativ och absolut minskning hade hamnarna i Mellersta Sverige (14 procent) samt hamnarna i Norra Sverige (7 procent). Minskningen för hamnarna i Södra Sverige och Sydöstra Sverige var 4 respektive 6 procent. Hanteringen av godset av hamnarna i Västra Sverige ökade däremot med 4 procent.

Transporterna av metallhaltiga malmer och övriga produkter från utvinning som skeppades till Sverige med sjöfart kom under perioden 2016–2019 främst från hamnarna i Södra Europa (18 procent) samt från hamnarna i Tyskland (16 procent) (Figur 4.10). Från våra nordiska grannländer skeppades 11 procent vardera. Godset som skeppades från hamnarna i Asien utgjorde 9 procent. Även Litauen, Nederländerna och Belgien hade betydande andelar (ungefär 4 procent vardera) (Figur 4.10).

Under pandemiären ökade godsmängden som kom från Danmark med 37 procent. Godset som kom från Tyskland ökade med 3 procent och från Södra Europa med 1 procent. Från de resterande stora exportörer minskade godsmängden som transporterade med sjöfart. Störst relativ minskning hade Litauen (43 procent), följt av Finland (37 procent) och Asien (22 procent). Minskningen från Norge var 1 procent.

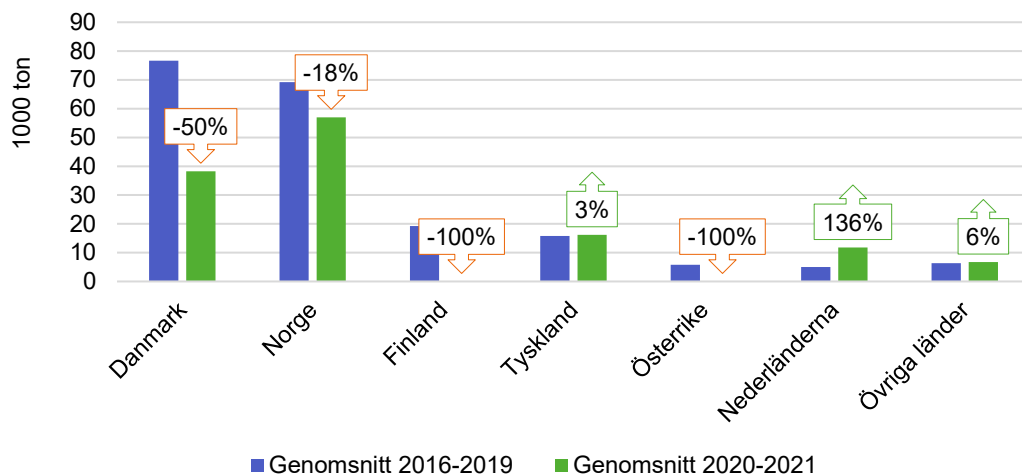


Figur 4.10. Ankommande godsmängd av metallhaltiga malmer och övriga produkter från utvinning i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter avsändare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Ankommande vägtransporter är nästan obefintliga för varugruppen. Den delen som transporteras med lastbil kommer framför allt från våra nordiska grannländer samt Tyskland, Österrike och Nederländerna. Transporterna från Danmark och Norge utgjorde 39, respektive 35 procent under perioden 2016–2019. Från Finland och Tyskland transporterades 10 respektive 8 procent (Figur 4.11).

Under pandemiären minskade den ankommande godsmängden med 34 procent jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019. Godset som kom från Danmark halverades medan transporterna från Finland och Österrike upphörde helt. Från Tyskland ökade godsmängden med 3 procent.



Figur 4.11. Ankommande utrikestransporter av metallhaltiga malmer och övriga produkter från utvinning i 1000 ton med tunga lastbilar efter avsändare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

4.2 Metallvaror

Fakta om transporter av varugruppen

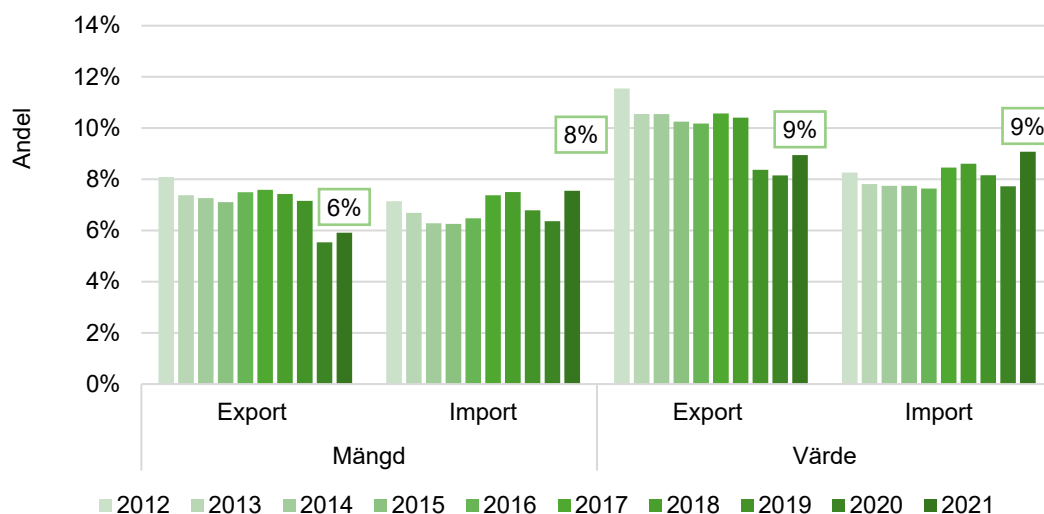
- Järn och stål och produkter av dessa är det dominerade varuslaget med 72 procent av varugruppens exportmängd och 64 procent av importmängden.
- Under 2021 utgjorde exporten av metallvaror 6 procent av Sveriges totala exportmängd och 9 procent av exportvärdet. Importen av metallvaror utgjorde 8 procent av den totala importmängden och 9 procent av importvärdet.
- Viktandelarna har varit relativt stabila de senaste 10 åren, runt 6–8 procent för export och import.
- Tyskland och de nordiska grannländerna är de största marknaderna för exporten av metallvaror (36 procent under perioden 2016–2019). Även importen av metallvaror sker i första hand från Tyskland och de nordiska grannländerna (50 procent).
- Under 2020–2021 minskade exporten till nästan alla stora mottagarländer förutom de nordiska grannländerna. Förutom importen från Tyskland som minskade med 27 procent under pandemiåren jämfört med perioden 2016–2019 har importen från andra länder inte påverkats nämnvärt under pandemiåren.
- Utrikestransporter sker främst på väg eller med sjöfart. En del sker också på järnväg, speciellt transporter till och från Tyskland och Danmark.
- De största mottagarländer för transporter på väg är Polen, Tyskland och de nordiska grannländerna.
- För avgående transporter med sjöfart är det hamnarna i Södra Europa, Nordamerika, Belgien, Asien och Storbritannien som tar emot mest gods. Hanteringen av det avgående godset med sjöfart sker främst av hamnarna i Mellersta Sverige (56 procent, Södra Sverige (21 procent) och Norra Sverige (12 procent).

- De största avsändarländer för transporter på väg är de nordiska grannländerna samt Polen och Tyskland
- För ankommande transporter med sjöfart är det hamnarna i Nederländerna, Belgien och de nordiska grannländerna som är de största avsändarna. Hanteringen av det ankommande godset med sjöfart sker främst av hamnarna i storstadsområden, Västra Sverige (40 procent), Mellersta Sverige (32 procent) och Södra Sverige (21 procent).

4.2.1 Utrikeshandel

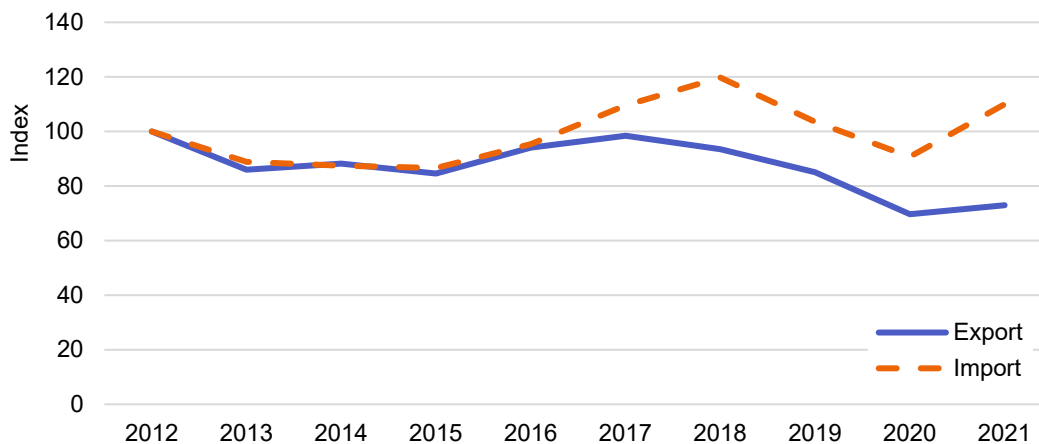
Under år 2021 exporterades 5,4 miljoner ton av varugruppen metallvaror till ett värde av 135 miljarder kr. Det motsvarar 6 procent av den totala exportmängden och 9 procent av det totala exportvärdet. Importen uppgick under samma period till 6,4 miljoner ton (8 procent av den totala importmängden) motsvarade ett värde på 138 miljarder kr (9 procent av det totala importvärdet).

Varugruppens viktandelar har varit relativt stabila de senaste 10 åren och är ungefär lika stora för export och import, runt 6–8 procent (Figur 4.12). Utvecklingen i importen och exporten var likartad mellan 2012 och 2016 (Figur 4.13). Medan importen fortsatte att öka fram till 2019 var ökningen inte lika stor för exporten som i stället minskade redan från 2018 och de följande åren. Vi kan se nedgångar i utrikeshandeln under pandemin 2020 men under 2021 har det skett en tillväxt i både export och import. Sett över hela 10-årsperioden har exporten respektive importen i ton sjunkit med 27 respektive ökat med 10 procent.



Figur 4.12. Utrikeshandel för metallvaror. Andel av den totala exporten/importen i mängd och värde. År 2012–2021.

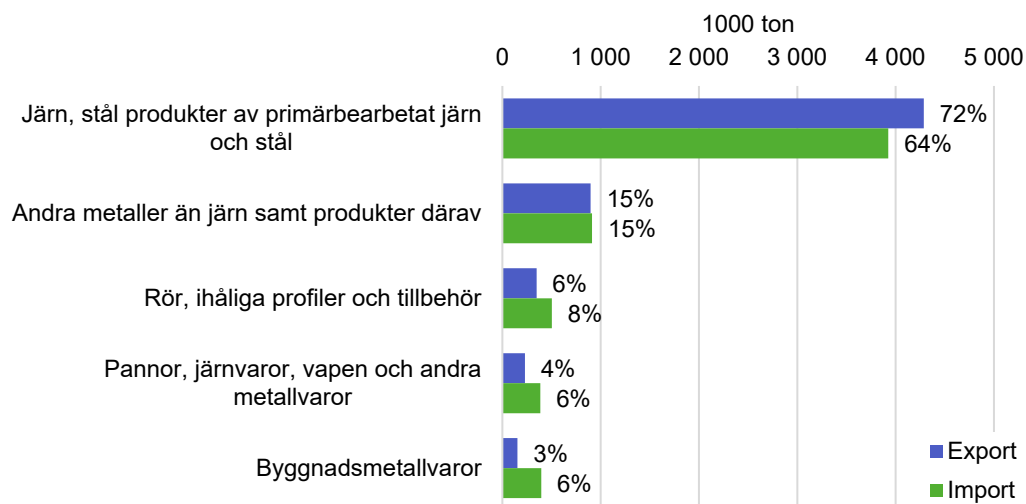
Källa: SCB.



Figur 4.13. Utveckling av utrikeshandel (godsmängd) för metallvaror. År 2012–2021. Index (år 2012=100).

Källa: SCB.

Viktmässigt domineras varugruppen av järn och stål och produkter av dessa, med 72 procent av exportvikten. Det nästa största varuslaget är andra metaller och produkter av dessa, med 15 procent av exporterad vikt (Figur 4.14). Liksom för exporten domineras även importen av varuslaget av järn och stål och produkter av dessa, med 64 procent av vikten. Det nästa största varuslaget är andra metaller och produkter av dessa, med 15 procent av importerad vikt.



Figur 4.14. Utrikeshandel för metallvaror efter varuslag. Årligt genomsnitt av godsmängden för 2018–2021 och andelar av varugruppens totala exporterade respektive importerade godsmängd.

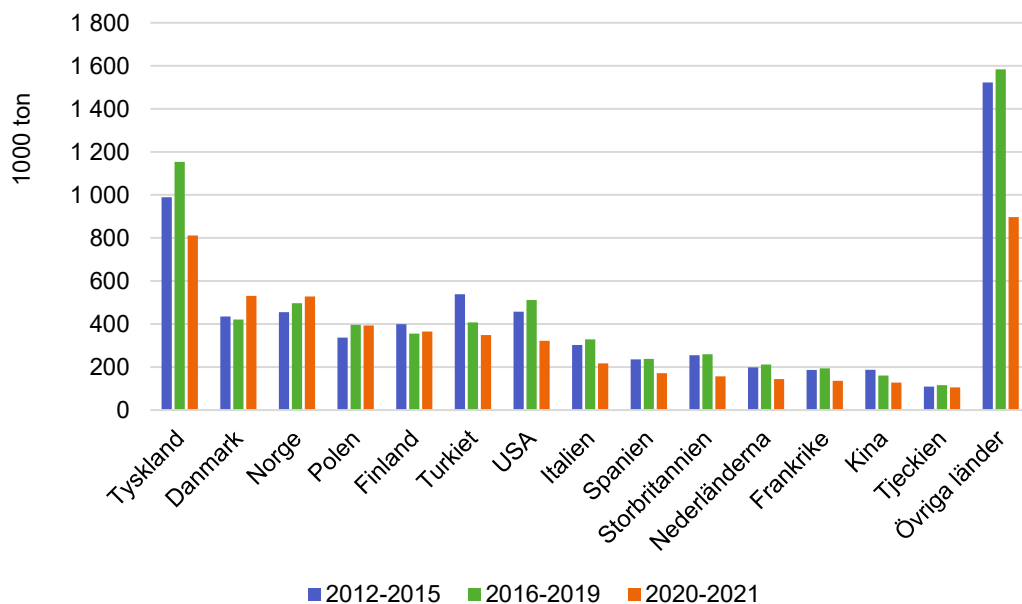
Källa: SCB.

I likhet med många andra varugrupper är det Tyskland och de nordiska grannländerna som är de största marknaderna för svenskproducerade metallvaror. Tillsammans stod dessa länder för 36 procent av mängden metallvaror som exporterades från Sverige under perioden 2016–2019. Exporten till Tyskland utgjorde 17 procent medan exporten till Danmark, Norge och Finland utgjorde 6, 7 respektive 5 procent. Andra stora importörer av svenska metallvaror är

Polen, Turkiet och USA. Exporten till dessa länder utgjorde under motsvarande period 6, 6 respektive 7 procent av den totala exportmängden för varugruppen.

Förutom till Sveriges nordiska grannländer, som ökade sin import från Sverige, minskade exporten av metallvaror till nästan alla andra stora mottagarländer under pandemiåren 2020–2021 jämfört med perioden 2016–2019. Störst relativ minskning hade Storbritannien (40 procent). Minskningen för Tyskland och USA var 30 procent respektive 37 procent (Figur 4.15).

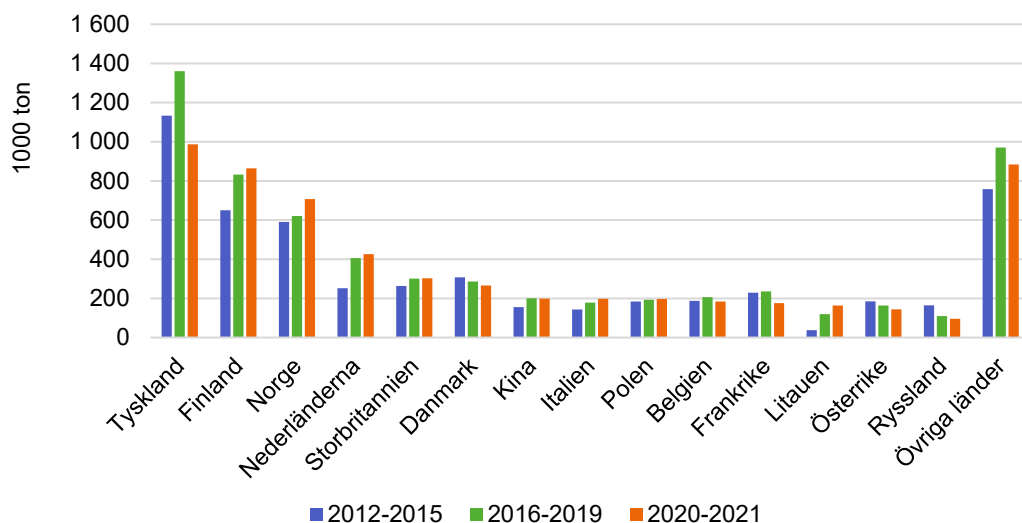
Tyskland och Sveriges nordiska grannländer tillhör även de viktigaste handelsparterna när det gäller import av metallvaror till Sverige. Tillsammans stod dessa länder för drygt 50 procent av importmängden till Sverige under perioden 2016–2019. Andra stora exportörer till Sverige är Nederländerna (7 procent) och Storbritannien (5 procent), Kinas andel uppgick till 3 procent och var en ökning med 29 procent jämfört med perioden 2012–2015 medan Rysslands andel uppgick till cirka 2 procent, en minskning med 33 procent jämfört med 2012–2015.



Figur 4.15. Export av metallvaror efter mottagarland, Årligt genomsnitt i 1000 ton för perioderna 2012–2015, 2016–2019 och 2020–2021.

Källa: SCB.

Förutom importen från Tyskland som minskade med 27 procent under pandemiåren jämfört med perioden 2016–2019 har importen från andra länder till skillnad från exporten inte påverkats nämnvärt under pandemiåren (Figur 4.16).



Figur 4.16. Import av metallvaror efter avsändarland, Årligt genomsnitt i 1000 ton för perioderna 2012–2015, 2016–2019 och 2020–2021.

Källa: SCB.

4.2.2 Transporter, trafikslag och transportstråk

Enligt Varuflödesundersökningen som genomfördes av Trafikanalys under 2021, sker gränsöverskridande transporter av metallvaror främst på väg eller med sjöfart. Ungefär 20 procent av godset som transporterades utrikes från eller till Sverige sker med järnväg. Framför allt godsflöden av metallvaror till och från Tyskland samt till Danmark transporteras i högre utsträckning än genomsnittet på järnväg. Då detaljerade uppgifter om start och mål för gränsöverskridande godstransporter med järnväg saknas innebär det att vi inte har någon möjlighet att fördjupat beskriva flöden för ungefär 20 procent av varugruppen.

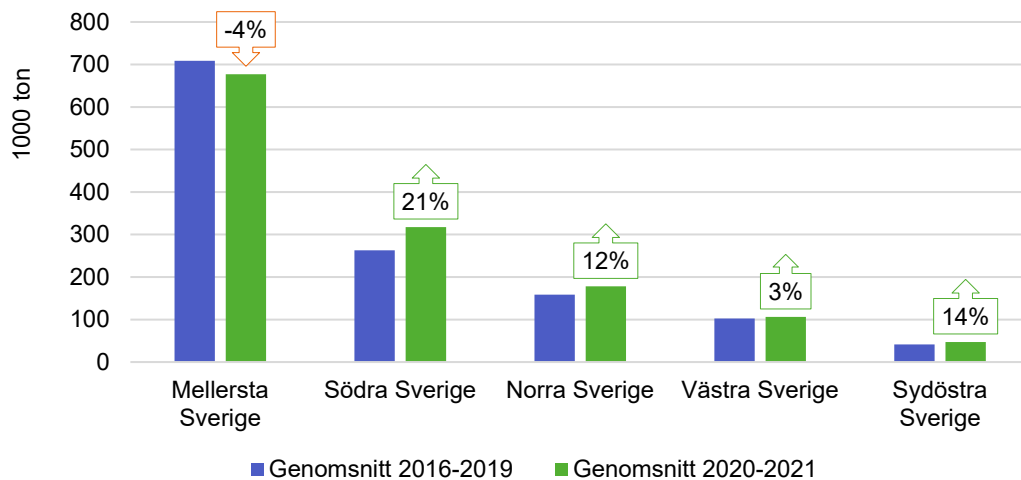
Avgående transporter

På grund av närheten till SSAB:s stålverk i Oxelösund och Luleå är det naturligt att hamnarna i mellersta Sverige och i Norra Sverige tillsammans hanterar den största delen av det avgående godset som transporteras utrikes till sjöss. Under perioden 2016–2019 hanterade hamnarna i Mellersta Sverige 56 procent av godset medan hamnarna i Norra Sverige hanterade 12 procent. Även hamnarna i Södra Sverige hanterade en betydande andel av det avgående godset (21 procent) främst på grund av närheten till metallpulverfabrikerna i Höganäs och Halmstad.

Metallvarors avgående sjötransporter påverkades inte negativt under pandemiåren 2020–2021. Totalt sett ökade den transporterade godsmängden 4 procent jämfört med perioden 2016–2019. Däremot har hanteringen av godset bland hamngrupperna varierat. Hantering av avgående gods i hamnarna i Mellersta Sverige minskade med 4 procent jämfört med perioden 2016–2019 medan hamnarna i Södra Sverige och Norra Sverige ökade sin hantering med 21 respektive 12 procent (Figur 4.17).

Avgående transporter av metallvaror med sjöfart går främst till länderna i Södra Europa, Nordamerika, Belgien samt Asien. Hamnarna i södra Europa tog emot 24 procent av godsmängden som lämnade de svenska hamnarna under perioden 2016–2019. Motsvarande andel för Nordamerika och Asien var 20 procent respektive 10 procent. Belgien som är det enskilt största mottagarlandet av metallvaror från Sverige som transporteras utrikes till sjöss, hade en andel på 15 procent. Belgien har stora hamnar för omlastning. Det är inte osannolikt att en del av godset till Belgien lastas om och transporteras vidare till slutliga mottagare i

andra länder. Andra länder som tog emot större mängder metallvaror som transporterades utrikes från svenska hamnar var Storbritannien (9 procent), Finland (7 procent) samt Danmark (6 procent) (se Figur 4.18).

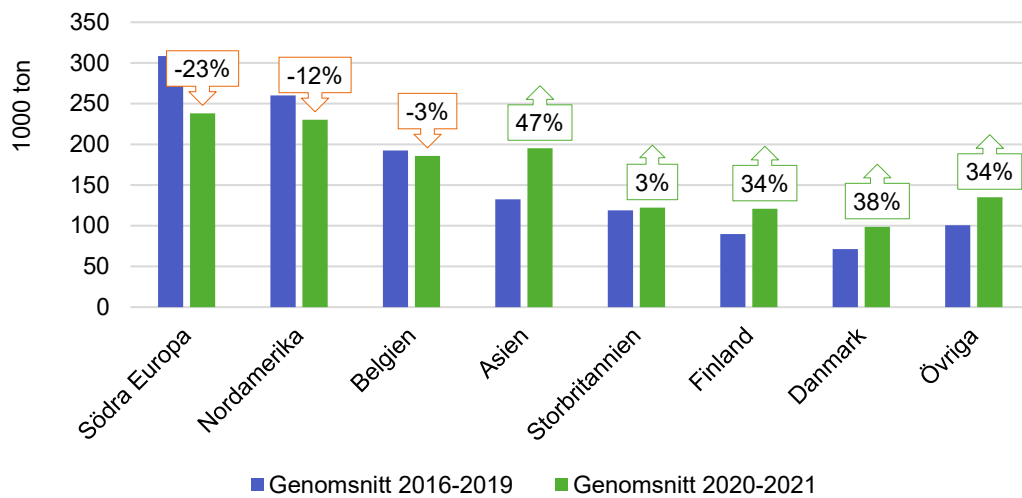


Figur 4.17. Hantering av avgående godsmängd av metallvaror i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter geografisk hamngrupp. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

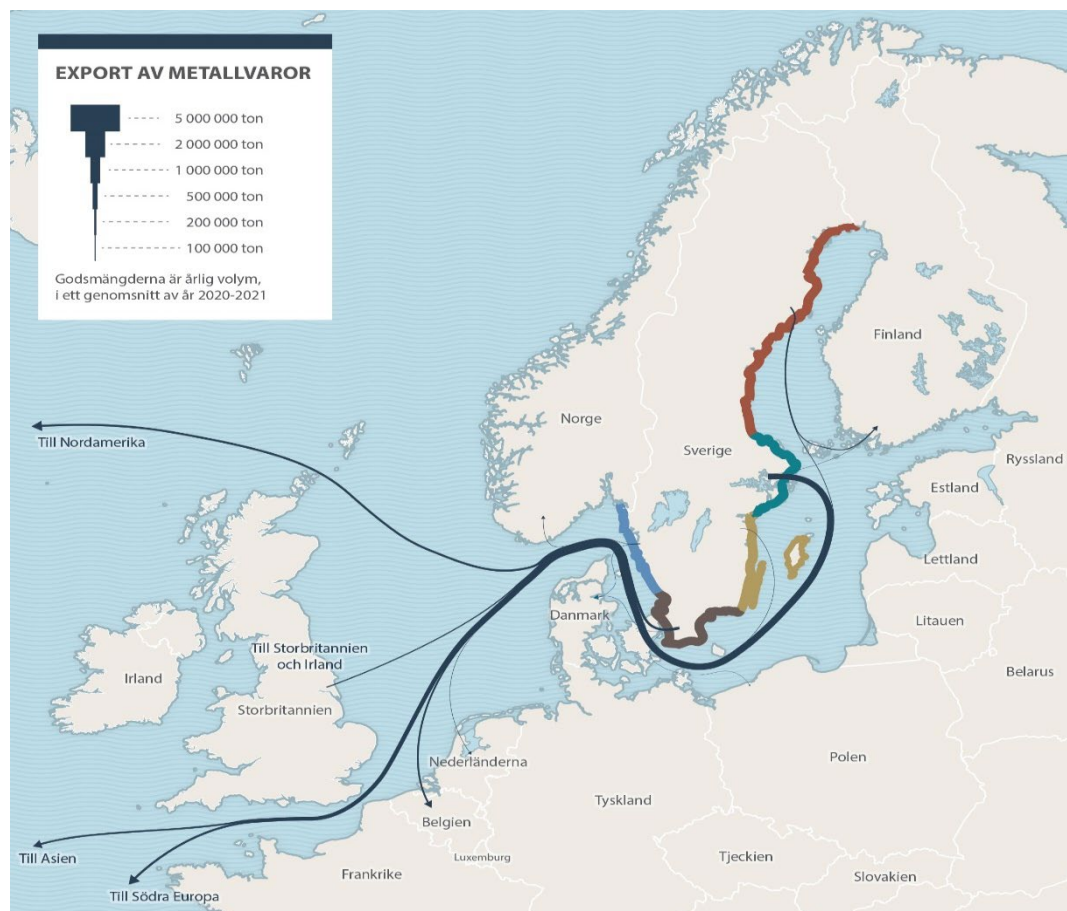
Under pandemiåren (2020–2021) minskade godsmängden som transporterades från Sverige med sjöfart till Södra Europa, Nordamerika samt Belgien med 23 procent, 12 procent respektive 3 procent jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019. Däremot ökade den transporterade godsmängden med sjöfart till Asien samt Finland och Danmark. Ökningen var 47 procent, 34 procent respektive 38 procent.

De största exportflödena av metallvaror med sjöfart utgörs av transporter mellan hamnarna i Mellersta Sverige och hamnarna i Nordamerika och Södra Europa. Den transporterade godsmängden i dessa stråk uppgick under pandemiåren 2020–2021 till 13 procent respektive 12 procent av det totala godset som exporterades med sjöfart. Betydande flöden av gods går också från hamnarna i Södra Sverige till hamnar i Asien (11 procent) och från Mellersta Sverige runt Östersjön till Belgien (10 procent) respektive till Storbritannien (9 procent). Från hamnarna i Norra Sverige går två stora flöden, ett till Finland (7 procent) och ett till Södra Europa (5 procent) (Karta 4.2).



Figur 4.18. Avgående godsmängd av metallvaror i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter mottagare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

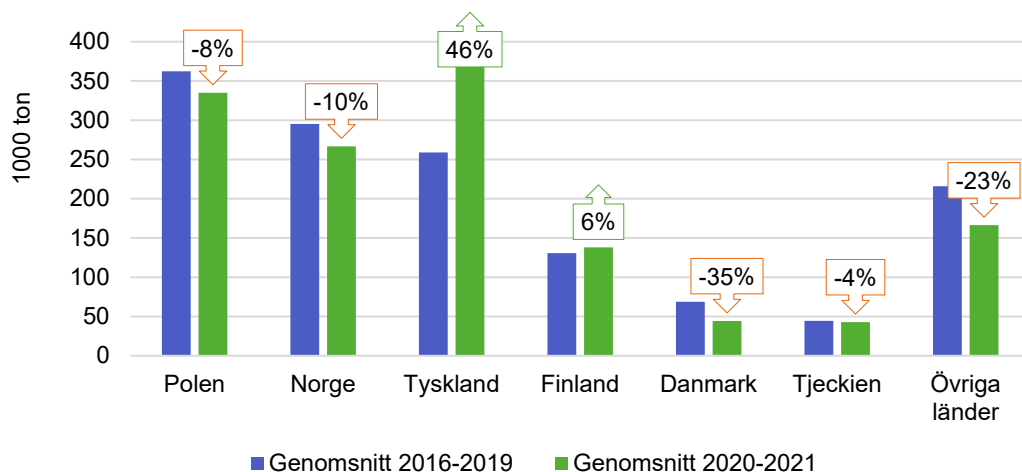


Karta 4.2. Godsflöden vid avgående utrikestransporter med sjöfart för metallvaror mätt i ton. Årligt genomsnitt 2020–2021.

Källa: Trafikanalys.

Avgående utrikestransporter av metallvaror med lastbilar går främst till våra grannländer (Figur 4.19). Under perioden 2016–2019 tog Polen emot det största andelen av metallvaror som transporterades från Sverige på väg (26 procent), följt av Norge (21 procent), Tyskland (19 procent), Finland (9 procent) och Danmark (5 procent).

Den totala godsmängden av metallvaror som transporterades utrikes från Sverige under pandemiåren var oförändrat jämfört med genomsnittet för perioden 2016–2019. Den transporterade godsmängden till Polen och Norge minskade med 8 respektive 10 procent medan den transporterade mängden Tyskland ökade med 46 procent.



Figur 4.19. Avgående utrikestransporter av metallvaror i 1000 ton med tunga lastbilar efter mottagare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Ankommande transporter

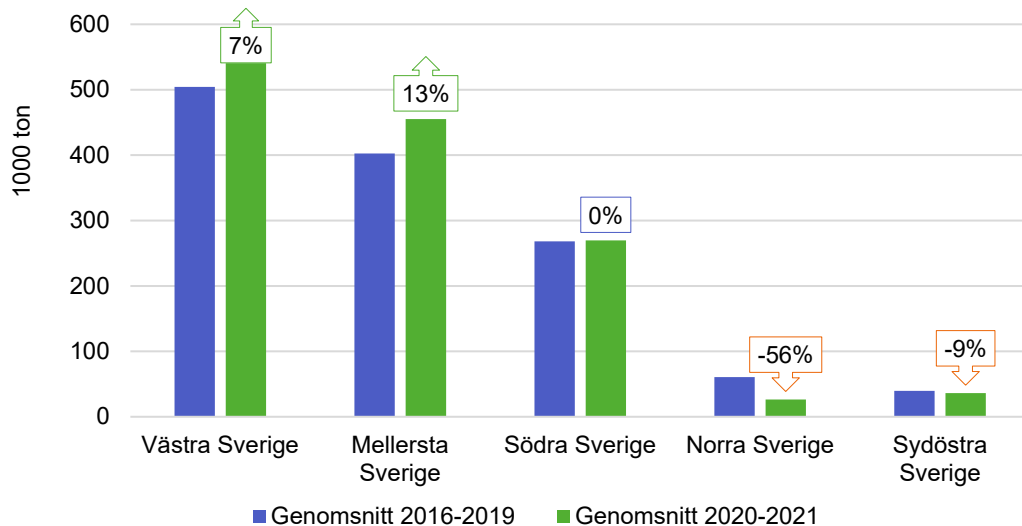
Den största delen av godset som ankom till Sverige med sjöfart under perioden 2016–2019 hanterades av hamnarna i Västra Sverige (40 procent). Motsvarande andel för hamnarna i Mellersta Sverige samt hamnarna i Södra Sverige var 32 procent respektive 21 procent (Figur 4.20).

Ankommande sjöfartstransporter av metallvaror till Sverige kommer främst från Nederländerna, Belgien samt våra nordiska grannländer. Under perioden 2016–2019 kom 26 procent av det ankommande godset från hamnarna i Nederländerna (Figur 4.21). Motsvarande andel för hamnarna i Belgien var 14 procent. Från Finland, Norge och Danmark kom 18, 10 respektive 8 procent. Även från hamnarna i Ryssland och Tyskland transporterades en betydande andel metallvaror med sjöfart till Sverige, 5 procent vardera.

I likhet med avgående godstransporter för metallvaror ökade den ankommande godsmängden till sjöss med 4 procent under pandemiåren jämfört med perioden 2016–2019. Ökningen var störst för godsmängden som kom från de nordiska grannländerna, Finland (30 procent) samt Norge och Danmark (8 procent vardera). Transporterna från Nederländerna, Belgien och Ryssland minskade däremot med 3 procent, 1 procent respektive 6 procent. Största minskningen hade Tyskland med 53 procent.

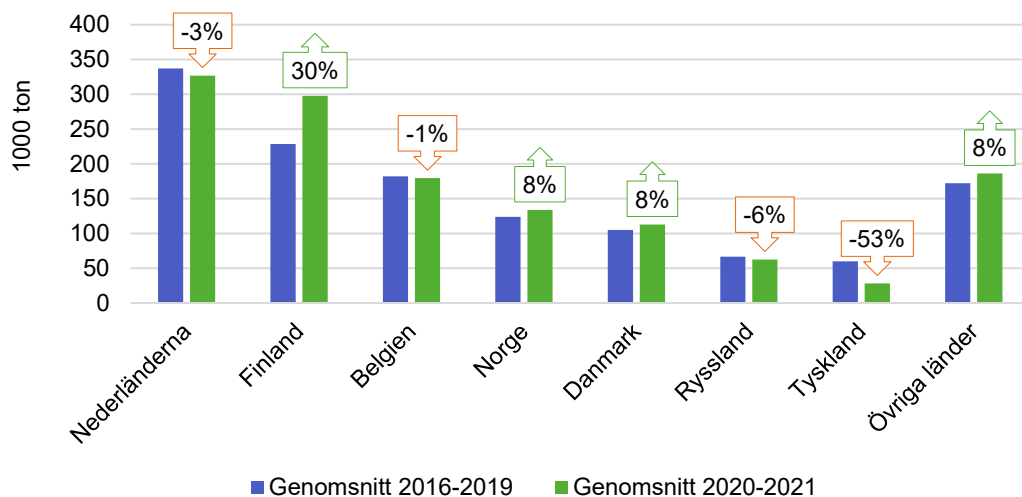
Enskilda flöden till svenska kustområden domineras av flödet mellan hamnarna i Finland och hamnarna i Mellersta Sverige, 21 procent av metallvaruvikten som transporterades med sjöfart under perioden 2020–2021. Andra stora flöden återfinns mellan hamnarna i Nederländerna och hamnarna i Södra Sverige (14 procent) samt mellan hamnarna i Belgien

och hamnarna i Västra Sverige (11 procent). Till Hamnarna i Västra Sverige kom det även ett stort flöde från Nederländerna och Danmark (8 procent vardera) (Karta 4.3).



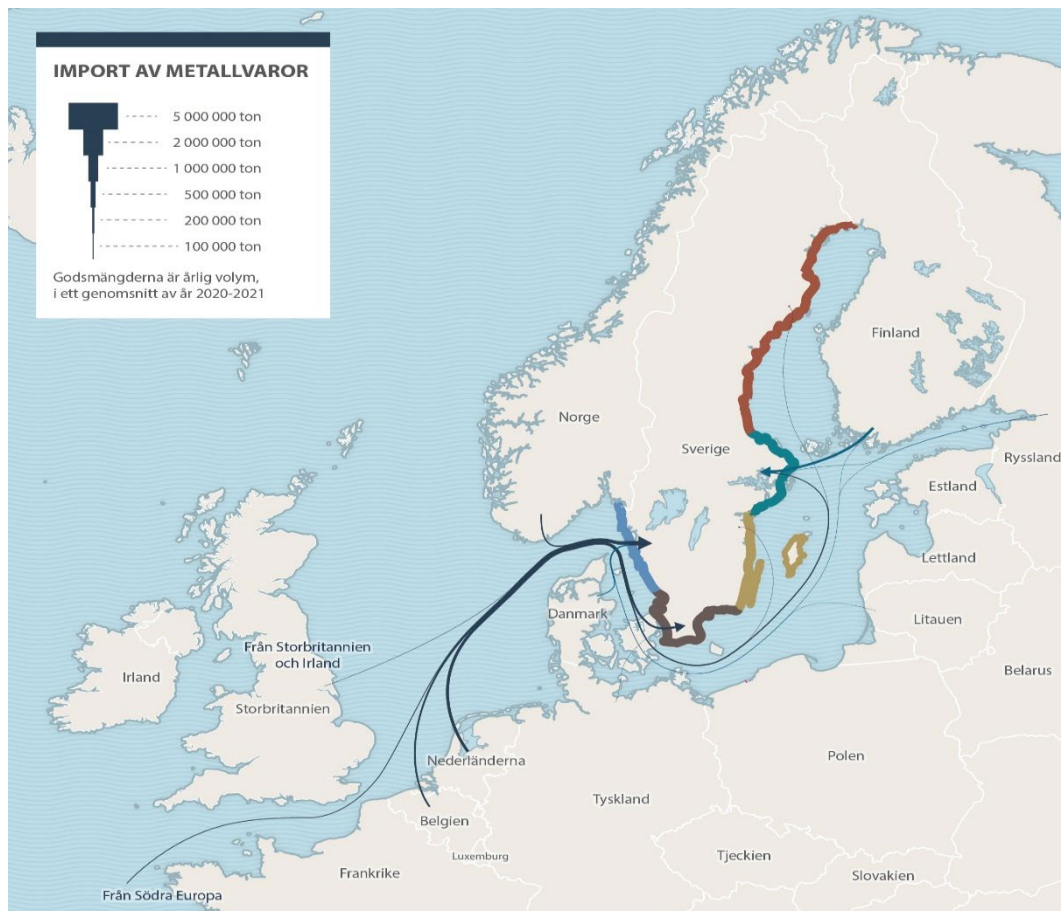
Figur 4.20. Hantering av ankommande godsmängd av metallvaror i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter geografisk hamngrupp. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.



Figur 4.21. Ankommande godsmängd av metallvaror i 1000 ton vid utrikes-transporter med sjöfart efter avsändare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

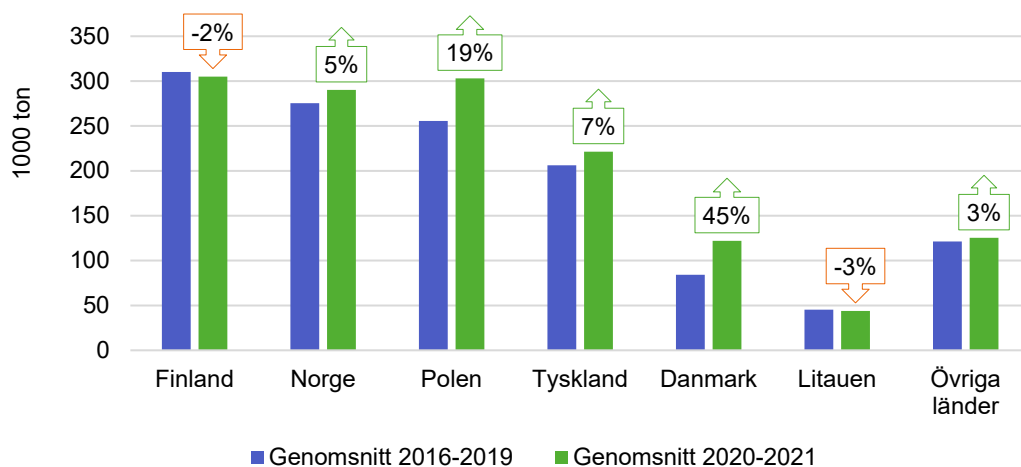


Karta 4.3. Godsflöden vid ankommande utrikestransporter med sjöfart för metallvaror mätt i ton. Årligt genomsnitt 2020–2021.

Källa: Trafikanalys.

Transportflöden av ankommande metallvaror på väg har liknande mönster som de avgående transporterna. Det är främst från de nordiska grannländer samt Tyskland och Polen som den största andelen av godsmängden kommer. Under perioden 2016–2019 startade 24 procent av den ankommande godsmängden med lastbilar i Finland följt av Norge, Polen och Tyskland, 21 procent, 20 procent respektive 16 procent. Godset som transporterades från Danmark utgjorde 6 procent av den totala godsmängden metallvaror som ankom till Sverige på väg (Figur 4.22).

Jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019 ökade den totala godsmängden av metallvaror som transporterades utrikes till Sverige på väg med 9 procent under pandemiåren. Störst ökning hade Danmark, 45 procent. Flöden från Polen, Tyskland och Norge ökade med 19, 7 respektive 5 procent medan flöden från Finland minskade med 2 procent.



Figur 4.22. Ankommande utrikestransporter av metallvaror i 1000 ton med tunga lastbilar efter avsändare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

4.3 Jordbruks-, skogsbruks- och fiskeriprodukter

Fakta om transporter av varugruppen

- Spannmål utgör 38 procent av varugruppens exportmängd medan importen utgörs till större del av skogsråvara.
- Under 2021 utgjorde varugruppen 4 procent av den totala exportmängden samt 3 procent av det totala exportvärdet. Motsvarande andelar för importen var 10 procent av importmängden och 4 procent av importvärdet.
- Exporten av jordbruksprodukter mätt i ton var under perioden 2016–2019 störst till Danmark (18 procent), Norge (17 procent) och Tyskland (13 procent)
- Jordbruks- skogsbruks- och fiskeriprodukter importeras främst från Norge, Litauen, Finland och Estland. Enbart Norge svarade för 33 procent av den totala importmängden av jordbruksprodukter under perioden 2016–2019.
- Vägtransporter är vanligast vid export av jordbruks- skogsbruks- och fiskeriprodukterna (cirka 90 procent av godsvikten). En betydande andel exporteras även med sjöfart.
- Godsflöden med lastbilar transporteras främst till Sveriges nordiska grannländer samt länder i närområdet. Den största mottagaren under perioden 2016–2019 var Norge, som tog emot 43 procent.
- Avgående godsflöden med sjöfart går främst till Tyskland (25 procent), hamnarna i Södra Europa (14 procent), Storbritannien (10 procent) samt Danmark (9 procent).
- Cirka 33 procent av den avgående godsmängden med sjöfart under perioden hanterades 2016–2019 av hamnarna i Södra Sverige. Hamnarna i Mellersta Sverige lastade 26 procent, hamnarna i Västra Sverige 21 procent medan hamnarna i Sydöstra Sverige lastade 19 procent av antal ton.

- Ungefär hälften av jord- skogsbruks- och fiskeriprodukter importeras med lastbil. Järnvägen transporterar uppskattningsvis runt 15 procent, framför allt importen från Norge har en hög järnvägsandel. Sjöfarten transporterar runt 40 procent av det ankommande godset. Framför allt är det transporter från Baltikumländerna, Ryssland, Danmark och Polen som sker i större utsträckning med sjöfart.
- Hamnarna i Norra Sverige är de största mottagarna för ankommande gods och hanterade 36 procent av det lossade godset under perioden 2016–2019.
- Norge är det klart största avsändarlandet för ankommande vägtransporter av varugruppen, 51 procent av godsmängderna kommer därifrån.

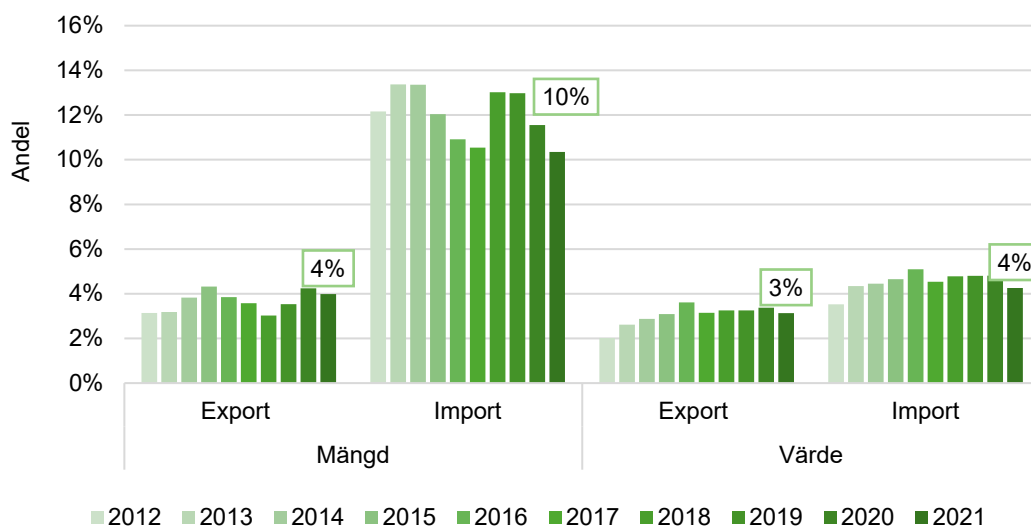
4.3.1 Utrikeshandel

Under år 2021 exporterades 3,6 miljoner ton Jordbruks-, skogsbruks- och fiskeriprodukter till ett värde av 47 miljarder kr, vilket utgjorde 4 procent av den totala exportmängden samt 3 procent av det totala exportvärdet (Figur 4.23).

Importen av varugruppen var större än exporten och uppgick under 2021 till 8,7 miljoner ton motsvarande 65 miljarder kr, vilket utgjorde 10 procent av den totala importmängden samt 4 procent av det totala importvärdet.

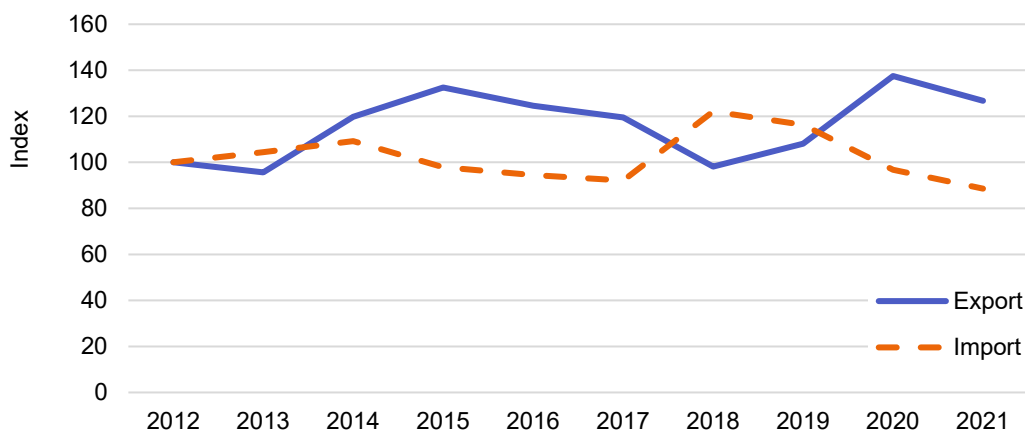
Import- och exportvolymerna har varierat en del sedan 2012 (Figur 4.24). Vi ser däremot ingen tydlig trend, varken uppåt eller nedåt i importvolymerna, under den studerade perioden. Däremot ökade exporten med 27 procent sett till hela tidsperioden.

Andelsskillnader för importen i mängd och värde jämfört med exporten indikerar att Sverige importerar stora mängder billiga skogsprodukter medan en större del av exporten utgörs av spannmål och fiskeriprodukter med ett högre varuvärde. Exporten av spannmål utgör 38 procent av godsvikten (Figur 4.25).



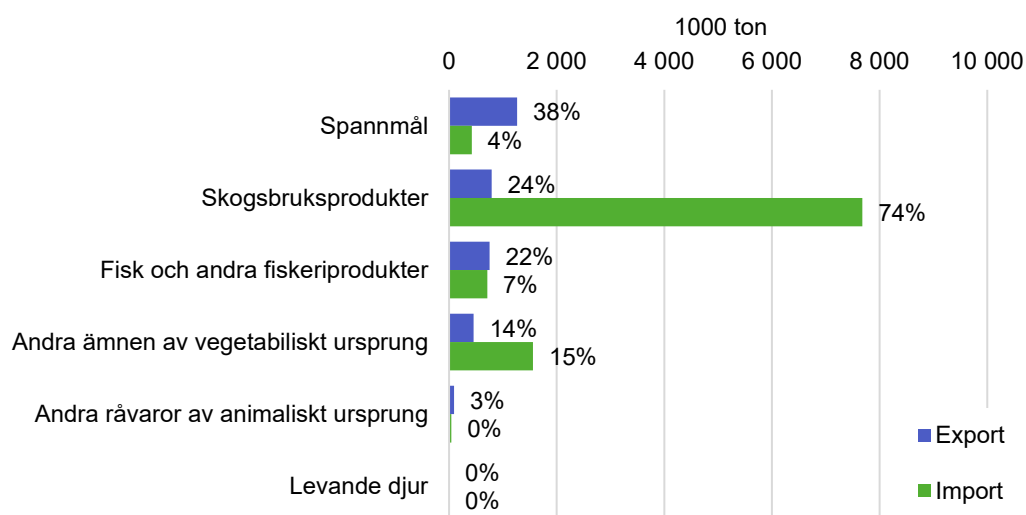
Figur 4.23. Utrikeshandel för jordbruks-, skogsbruks- och fiskeriprodukter. Andel av den totala exporten/importen i mängd och värde. År 2012–2021.

Källa: SCB.



Figur 4.24. Utveckling av utrikeshandel (godsmängd) för jordbruks-, skogsbruks- och fiskeriprodukter. År 2012–2021. Index (år 2012=100).

Källa: SCB.



Figur 4.25. Utrikeshandel för jordbruks-, skogsbruks- och fiskeriprodukter efter varuslag. Årligt genomsnitt av godsmängden för 2018–2021 och andelar av varugruppens totala exporterade respektive importerade godsmängd.

Källa: SCB.

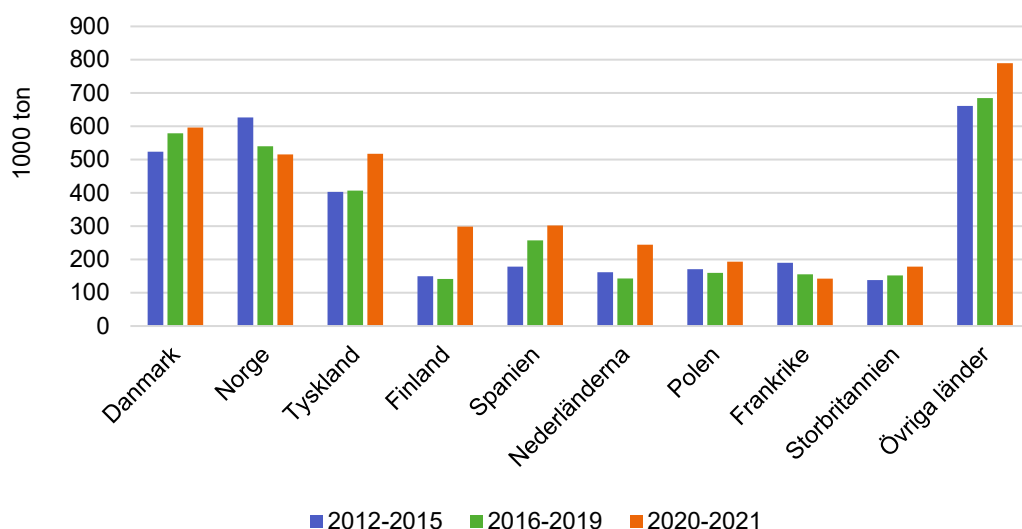
Exporten av jordbruksprodukter mätt i ton var under perioden 2016–2019 störst till Danmark (18 procent), Norge (17 procent) och Tyskland (13 procent) som tillsammans importerade 47 procent av den totala exportvikten. Andra länder med stora marknadsandelar är Finland, Spanien, Nederländerna, Polen, Frankrike och Storbritannien (Figur 4.26).

Exporten har ökat med 17 procent under pandemiåren jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019. Största relativa ökningen noterades för Finland (+111%), vilket gjorde att Finlands andel ökade till 8 %. Även exporten till Nederländerna ökade stort (+71%). Exporten till Norge minskade med 5 procent.

Sverige största handelspartner för import av jordbruks- skogsbruks- och fiskeriprodukter är Norge, Litauen, Finland och Estland. Enbart Norge svarade för 33 procent av den totala importmängden av jordbruksprodukter under perioden 2016–2019. Motsvarande andel för

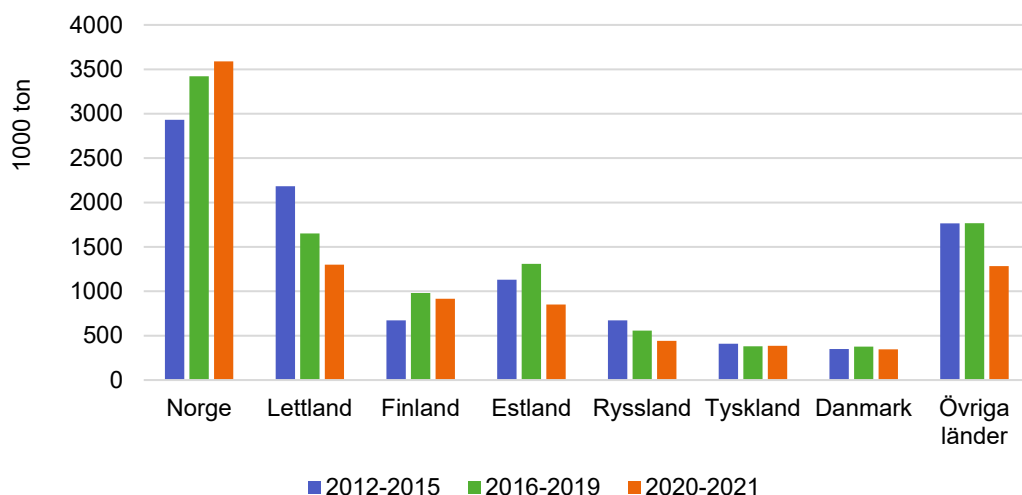
Litauen var 16 procent och för Finland och Estland 9 respektive 13 procent. Även Ryssland, Tyskland och Danmark har betydande andelar (Figur 4.27).

Under pandemiåren minskade importen med 13 procent jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019. Mest minskade importen från Estland (-35%), men även importen från Lettland och Ryssland minskade betydligt (-21% vardera). Importen från Norge och Tyskland ökade med 5 respektive 1 procent.



Figur 4.26. Export av jordbruks-, skogsbruks- och fiskeriprodukter efter mottagarland, Årligt genomsnitt i 1000 ton för perioderna 2012–2015, 2016–2019 och 2020–2021.

Källa: SCB.



Figur 4.27. Import av jordbruks-, skogsbruks- och fiskeriprodukter efter avsändarland, Årligt genomsnitt i 1000 ton för perioderna 2012–2015, 2016–2019 och 2020–2021.

Källa: SCB.

4.3.2 Transporter, trafikslag och transportstråk

Vägtransporter är vanligast vid export av jordbruks- skogsbruks- och fiskeriprodukterna (cirka 90 procent av allt avgående gods enligt VFU). En betydande andel exporteras även med sjöfart (cirka 10 procent enligt VFU). Importen av jordbruks- skogsbruks- och fiskeriprodukterna sker däremot i högre utsträckning med sjöfart, runt 40 procent av det ankommande godset medan ungefär hälften transporteras med lastbil, och det handlar i stor utsträckning om skogsbruksprodukter. Järnvägen transporterar uppskattningsvis runt 15 procent av de importerade godsmängderna, framför allt är det ankommande transporter från Norge som har en hög järnvägsandel.

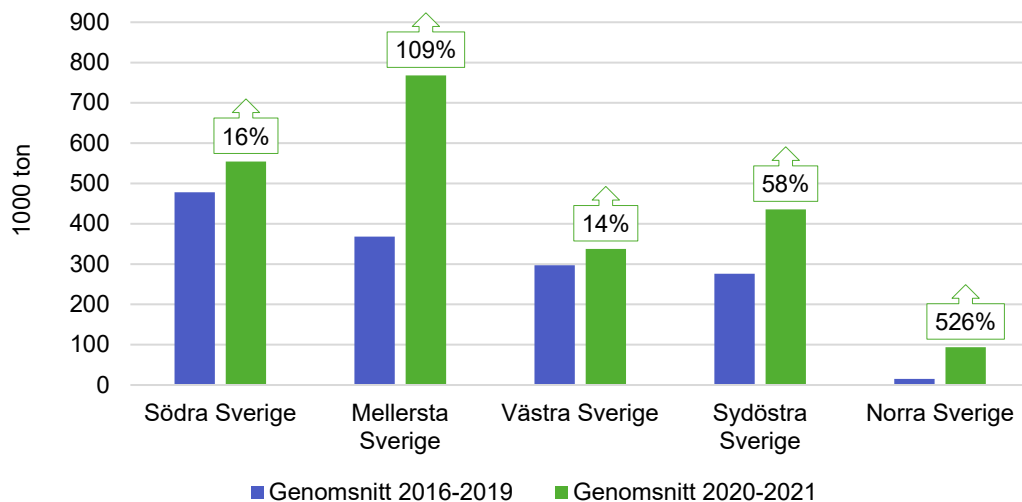
Avgående transporter

Cirka 33 procent av godsmängden som exporterades på fartyg under perioden 2016–2019 lastades i hamnarna i Södra Sverige, hamnarna i Mellersta Sverige lastade 26 procent, hamnarna i Västra Sverige 21 procent medan hamnarna i Sydöstra Sverige lastade 19 procent av antal ton. Hamnarna i Norra Sverige svarade för endast cirka en procent av de lastade godsmängderna utrikes (Figur 4.28).

Under pandemiåren ökade de exporterade transportvolymerna med sjöfart med 53 procent jämfört med föregående period. Bland de kustområden som hanterade mest gods var det hamnarna i Mellersta Sverige som hade den största ökningen, 109 procent (Figur 4.28). Mellersta Sverige passerade därmed Södra Sverige som största exportregion. Näst störst relativ ökning hade hamnarna i Sydöstra Sverige (58 procent). Ökningarna för hamnarna i Södra Sverige och Västra Sverige var 16 respektive 14 procent. Hamnarna i Norra Sverige ökade sin hantering med 526 procent, vilket gjorde att deras andel steg från 1 procent under perioden 2016–2019 till 4 procent under 2020–2021.

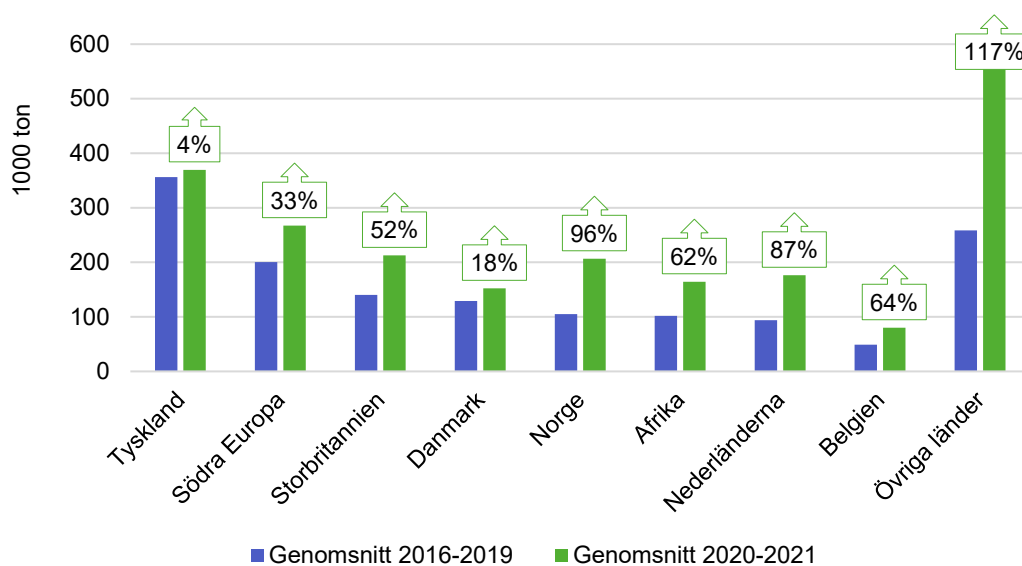
Tyskland (25 procent), hamnarna i Södra Europa (14 procent), Storbritannien och Irland (10 procent) samt Danmark (9 procent) tog emot den största delen av det avgående godset som skepades till sjöss under perioden 2016–2019. Även Norge, länder i Afrika samt Nederländerna tog emot en betydande andel av jordbruksprodukter som transporterades utrikes med sjöfart (Figur 4.29). Den transporterade godsmängden ökade under pandemiåren för alla stora mottagare men störst ökning hade gruppen Övriga länder (+117%). Bland de stora mottagarna hade Norge och Nederländerna de största relativa ökningarna, 96 respektive 87 procent.

De största flöden för avgående transporter av jordbruks-, skogsbruks- och fiskeriprodukter med sjöfart skedde under perioden 2020–2021 mellan hamnarna i Mellersta Sverige och hamnarna i Södra Europa, 8 procent av det avgående godset som transporterades med sjöfart. Flöden mellan Västra Sverige och Tyskland samt Afrika är också stora 5, respektive 4 procent. Från hamnarna i Södra Sverige till hamnarna i Norge gick det näst största flödet (7 procent). Även till Tyskland och Nederländerna gick stora flöden från Södra Sverige (4 procent vardera). Andra stora flöden gick mellan hamnarna i Västra Sverige till Tyskland (5 procent) samt mellan hamnarna i Sydöstra Sverige och Storbritannien och Irland (4 procent) (Karta 4.4).



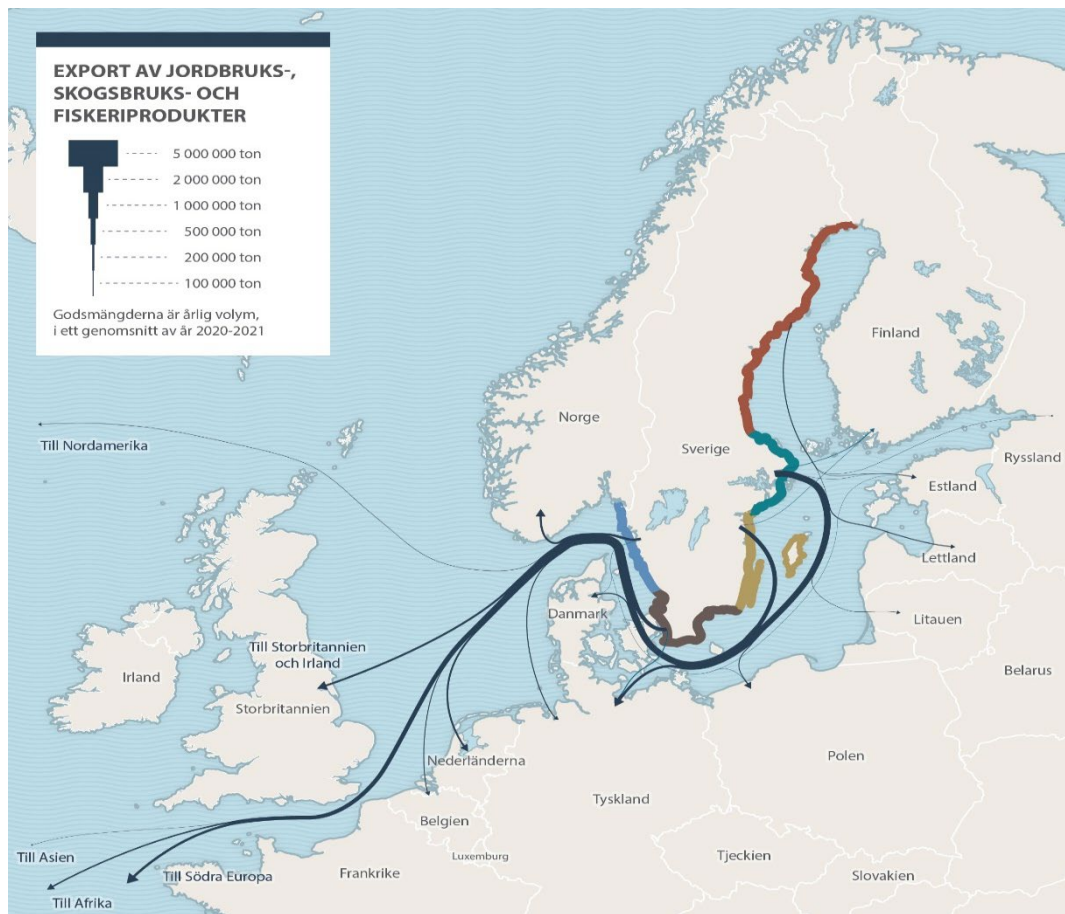
Figur 4.28. Hantering av avgående godsmängd av jordbruks-, skogsbruks- och fiskeriprodukter i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter geografisk hamngrupp. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.



Figur 4.29. Avgående godsmängd av jordbruks-, skogsbruks- och fiskeriprodukter i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter mottagare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

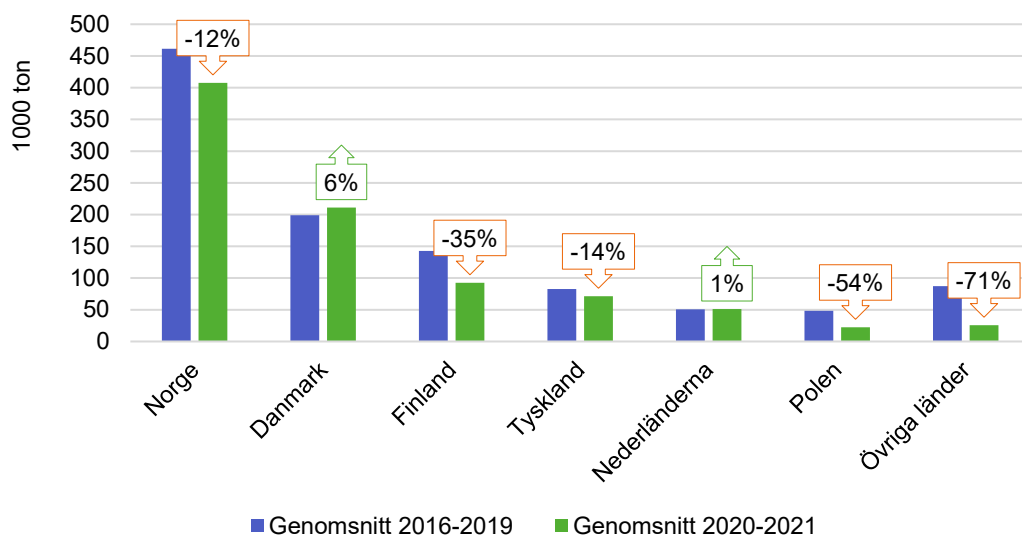


Karta 4.4. Godsflöden för avgående utrikestransporter med sjöfart av jordbruks- skogsbruks- och fiskeriprodukter mätt i ton. Årligt genomsnitt 2020–2021.

Källa: Trafikanalys.

Mottagarländer för svensk export av jordbruks-, skogsbruks- och fiskeriprodukter som transporteras på väg följer samma mönster som de flesta varugrupperna dvs. transporterarna går till Sveriges nordiska grannländer samt länder i närområdet, Tyskland, Nederländerna och Polen. Den största mottagaren under perioden 2016–2019 var Norge, som tog emot 43 procent av den avgående mängden av varugruppen som transporterades på väg. Motsvarande andelar för Danmark och Finland var 19 respektive 13 procent och för Tyskland, Nederländerna och Polen var andelarna 8, 5 respektive 5 procent (Figur 4.30).

Till skillnad från sjöfarten minskade godsmängden som transporterades på väg med 18 procent under pandemiåren jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019. Den relativa minskningen var störst för transporter till Polen (-54 procent). Transporterna till Norge, Finland och Tyskland minskade med 12, 35 respektive 14 procent.



Figur 4.30. Avgående utrikestransporter av jordbruks-, skogsbruks- och fiskeriprodukter i 1000 ton med tunga lastbilar efter mottagare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Ankommande transporter

Sjöfarten tillhör tillsammans med vägtransporterna de vanligaste trafikslagen för importen av jord- skogsbruks- och fiskeriprodukter. Framför allt är det transporter från Baltikumländerna, Ryssland, Danmark och Polen som sker i större utsträckning med sjöfart.

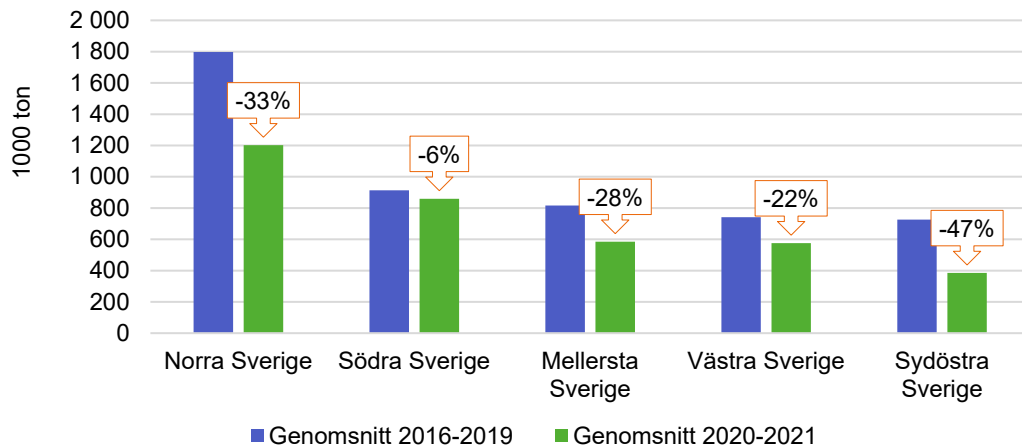
Hamnarna i Norra Sverige är de största mottagarna för ankommande gods och hanterade 36 procent av det lossade godset under perioden 2016–2019. Att mycket av importen sker till kusten i Norra Sverige är inte överraskande då flera stora skogsindustrier finns här. Hanteringen av hamnarna i de övriga geografiska områdena var ganska jämnt fördelad. Hamnarna i Södra Sverige tog emot 18 procent av det ankommande godset som transporterades med sjöfart medan hamnarna i Mellersta Sverige tog emot 16 procent. Hamnarna i Västra Sverige och i Sydöstra Sverige svarade för 15 procent vardera (Figur 4.31).

Den inkommande mängden Jord-, skogsbruks- och fiskeriprodukter med sjöfart minskade med 28 procent under pandemiåren 2020–2021 jämfört med föregående period. Nedgångar skedde brett inom alla kustområden. De största nedgångarna noterades för hamnarna i Sydöstra Sverige (47 procent) följt av hamnarna i Norra Sverige (33 procent). Hanteringen i Mellersta Sverige och Västra Sverige minskade med 28 respektive 22 procent medan hamnarna i Södra Sverige hade en lägre minskning, 6 procent. I och med förändringarna under pandemin skedde en omfördelning från hamnarna i Norra Sverige och i Sydöstra Sverige till hamnarna i Södra Sverige.

Det ankommande godset med sjöfart till Sverige avgick under perioden 2016–2019 främst från Lettland (29 procent), Estland (18 procent) och Ryssland (9 procent). Även våra nordiska grannländer samt Polen och Litauen hade betydande andelar (Figur 4.32).

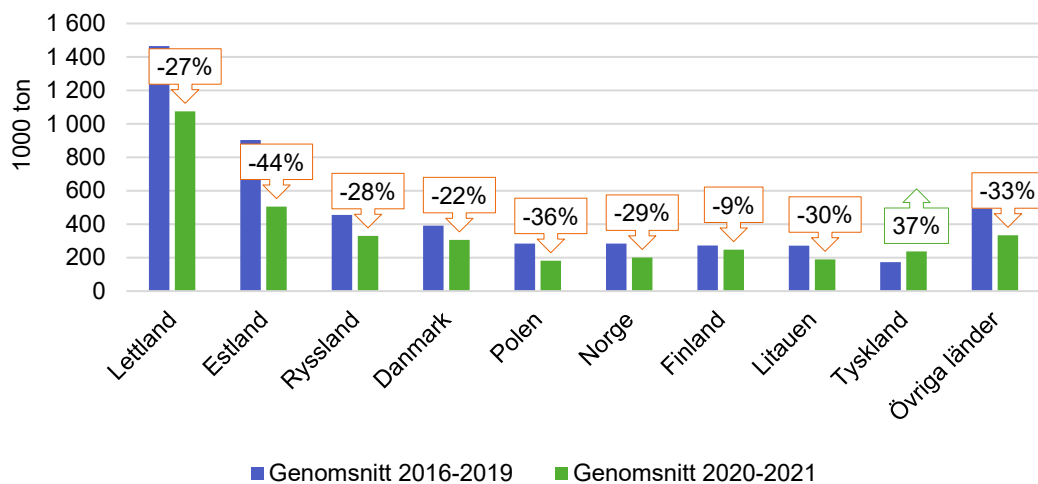
Under pandemiåren har det skett minskningar av det ankommande godset från nästan alla stora avsändare förutom Tyskland, som hade en ökning med 37 procent jämfört med perioden 2016–2019. Det medförde att Tysklands andel steg från 3 till 7 procent. Den procentuella minskningen var störst för Estland (-44%), Polen (-36%) och Norge (-29%). Minskningen för

Estland medförde att andelen ankommande gods därifrån minskade till 14 procent (Figur 4.32).



Figur 4.31. Hantering av ankommande godsmängd av jordbruks-, skogsbruks- och fiskeriprodukter i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter geografisk hamngrupp. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

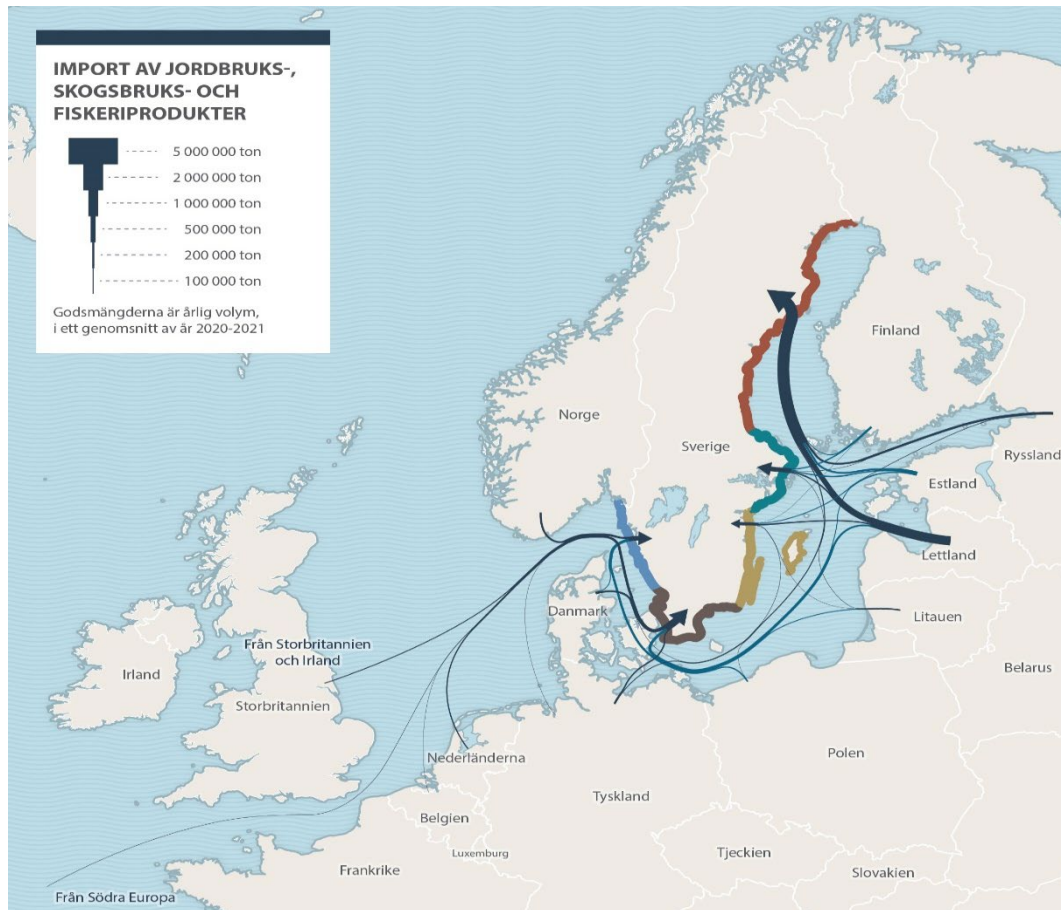


Figur 4.32. Ankommande godsmängd av jordbruks-, skogsbruks- och fiskeriprodukter i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter avsändare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Till skillnad från de avgående transporter består de största flödena av ankommande gods av sjöfartstransporter i Östersjön. Under perioden 2020–2021 fanns det största flödet mellan hamnarna i Lettland och hamnarna i Norra Sverige (15 procent av varugruppens totala ankommande godsmängd med sjöfart). Till hamnarna i Norra Sverige ankom stora flöden även från Estland och Ryssland (6 procent vardera).

Andra stora flöden fanns mellan hamnarna i Danmark och hamnarna i Södra Sverige (6 procent) samt mellan hamnarna i Lettland och Mellersta Sverige (5 procent) (Karta 4.5).

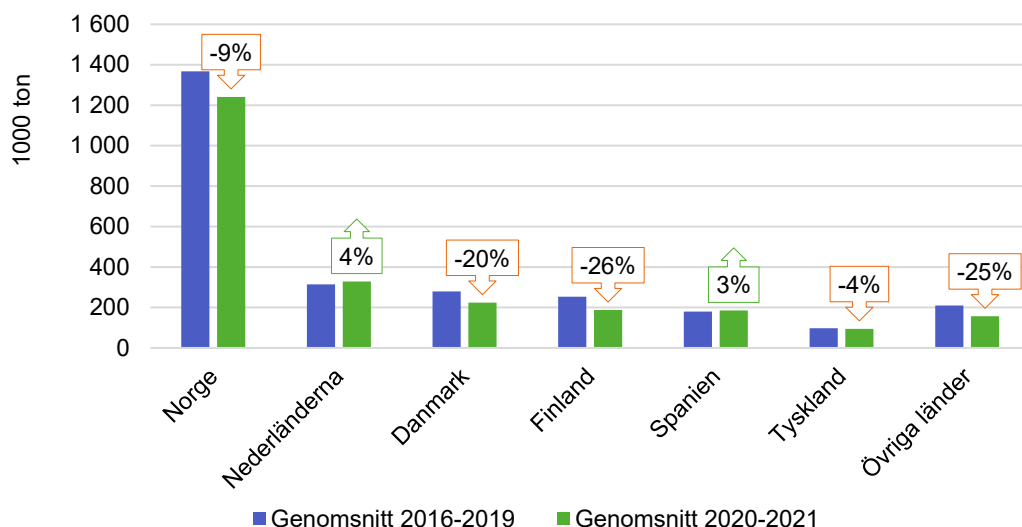


Karta 4.5. Godsflöden för ankommande utrikestransporter med sjöfart av jordbruks- skogsbruks- och fiskeriprodukter mätt i ton. Årligt genomsnitt 2020–2021.

Källa: Trafikanalys.

Norge är det klart största avsändarlandet för ankommande vägtransporter av varugruppen, 51 procent av godsmängderna kommer därifrån. Sedan följer Nederländerna med en andel på 12 procent, Danmark och Finland med andelar på 10 respektive 9 procent. Även Spanien och Tyskland hade betydande andelar, 7 respektive 4 procent.

I likhet med sjöfarten minskade de ankommande vägtransporterna under pandemiåren 2020–2021. Nedgången för lastbilarna var 11 procent jämfört med 2016–2019. Störst relativa minskningar hade Finland (26 procent) och Danmark (20 procent). Ankommande gods från Norge minskade med 9 procent (Figur 4.33).



Figur 4.33. Ankommande utrikestransporter av jordbruks-, skogsbruks- och fiskeriprodukter i 1000 ton med tunga lastbilar efter avsändare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

4.4 Livsmedel

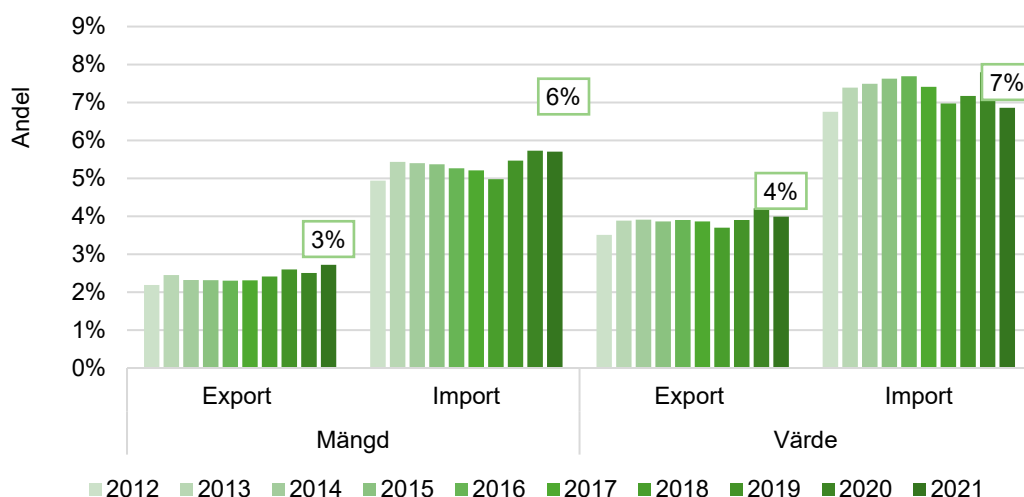
Fakta om transporter av varugruppen

- Kvarnprodukter, stärkelse- och stärkelseprodukter utgör drygt 20 procent av den exporterande godsmängden. Det vanligaste importerade varuslaget är olika frukt- och grönsaksbaserade produkter med omkring 25 procent av godsvikten. Oljor och fetter samt Drycker är andra exempel på stora och tunga varuslag som importeras.
- Under 2021 utgjorde export av livsmedel 3 procent av den totala exportmängden och 4 procent av det totala exportvärdet. Importen utgjorde 6 procent av den totala importmängden och 7 procent av det totala importvärdet.
- Exporten är koncentrerad till de nordiska länderna Danmark (20 procent under perioden 2016–2019), Norge (13 procent) och Finland (9 procent).
- Importen sker till stor del från Danmark (17 procent), Tyskland och Nederländerna (13 procent vardera).
- Vägtransporter dominerar import och export av livsmedel (cirka 50% av allt avgående gods och cirka 60% av det ankommande). En hög andel sker även med sjöfart (40% av det avgående och 30% av det ankommande). Järnvägen svarar för mindre andelar.
- Livsmedelsexport som transporteras på väg går främst till Norge (27 procent under 2016–2019) samt Danmark, Tyskland och Finland (ungefär 15 procent vardera).
- Mottagarländerna för svensk livsmedelsexport med sjöfart 2016–2019 utgjordes av Storbritannien (23 procent), Belgien (13 procent) och Finland (9 procent).
- Exporten med sjöfart avgick nästan uteslutande från hamnarna i Västra respektive Södra Sverige (87 respektive 13 procent).

- Importen av livsmedel med vägtransporter var under 2016–2019 relativt jämnt fördelad på Norge, Tyskland och Danmark (16–17 procent andelar vardera).
- Det ankommande godset med sjöfart utgick under perioden 2016–2019 huvudsakligen från Nederländerna (20 procent), Tyskland (17 procent), Ryssland (15 procent), Lettland (13 procent) och Polen (10 procent)
- Södra och Mellersta Sverige är de två största mottagarregionerna och hanterar 31 respektive 28 procent av godset. Stora mängder går även till Västra Sverige (21 procent) och Sydöstra Sverige (19 procent).

4.4.1 Utrikeshandel

Under år 2021 exporterades 2,5 miljoner ton livsmedelsprodukter till ett värde av 60 miljarder kr, vilket utgjorde 3 procent av den totala exportmängden samt 4 procent av det totala exportvärdet (Figur 4.34). Sverige är nettoimportör av varugruppen. Importen uppgick under 2021 till 4,8 miljoner ton motsvarande 104 miljarder kr, vilket utgjorde 6 procent av den totala importmängden samt 7 procent av det totala importvärdet.



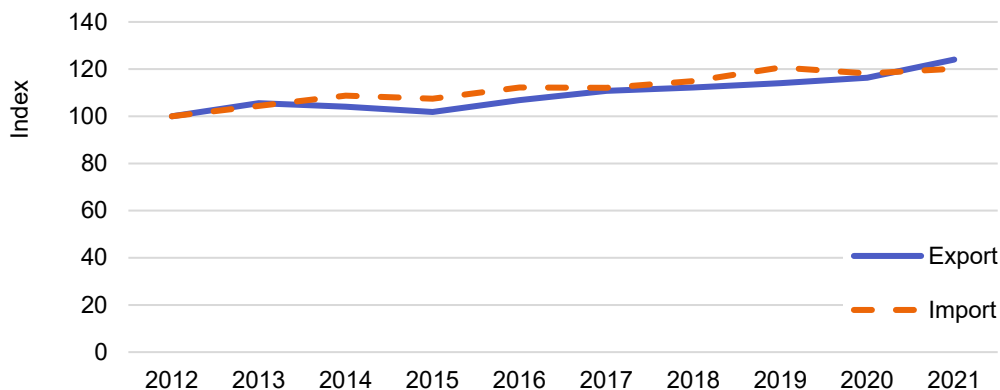
Figur 4.34. Utrikeshandel för livsmedel. Andel av den totala exporten/importen i mängd och värde. År 2012–2021.

Källa: SCB.

Import- och exportvolymerna har haft en ganska liten årlig variation men volymerna har ökat sett över längre tid, både export och import har ökat med runt 20 procent 2021 jämfört med 2012 (Figur 4.35). Marknadsvärdet i löpande priser har ökat betydligt mer än volymen i ton, i takt med att priserna ökat. Vi kan inte se någon tydlig påverkan på totalnivå under pandemiåren, vilket tyder på att livsmedelsförsörjningen ändå kunnat upprätthållas.

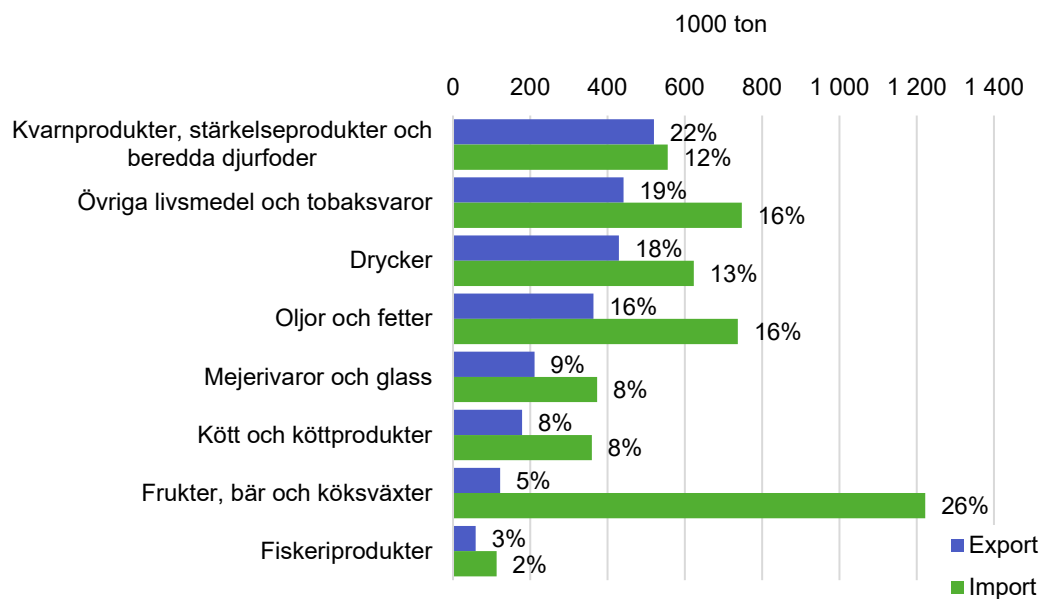
Den största exportprodukten i varugruppen är Kvarnprodukter, stärkelse- och stärkelseprodukter med drygt 20 procent av godsvikten (Figur 4.36). Drycker samt Oljor och fetter är andra stora tunga livsmedelsprodukter som exporteras från Sverige.

Det vanligaste importerade varuslaget är olika frukt- och grönsaksbaserade produkter (Beredda och hållbarhetsbehandlade frukter, bär och köksväxter) med omkring 25 procent av godsvikten (Figur 4.36). Oljor och fetter samt Drycker är andra exempel på stora och tunga varuslag som importeras.



Figur 4.35. Utveckling av utrikeshandel (godsmängd) för metallvaror. År 2012–2021. Index (år 2012=100).

Källa: SCB.

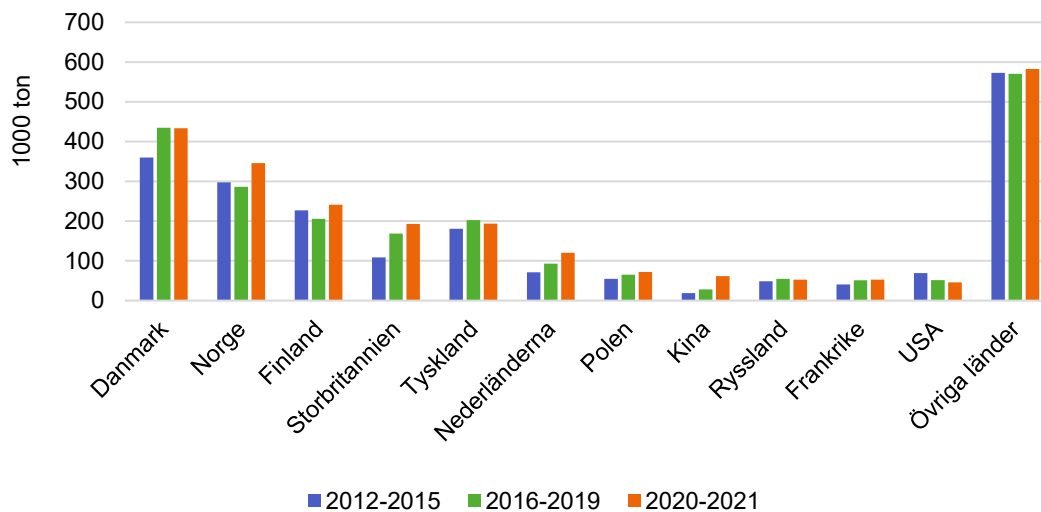


Figur 4.36. Utrikeshandel för livsmedel efter varuslag. Årligt genomsnitt av godsmängden för 2018–2021 och andelar av varugruppens totala exporterade respektive importerade godsmängd.

Källa: SCB.

Exporten är koncentrerad till de nordiska länderna Danmark (20 procent under perioden 2016–2019), Norge (13 procent) och Finland (9 procent). Betydande marknader för svenska livsmedel finns även i Storbritannien och Tyskland (8 procent vardera) samt Nederländerna (4 procent) (Figur 4.37).

Under pandemiåren ökade livsmedelsexporten med 8 procent. Det har också skett en koncentration av exporten till redan stora marknader. Visserligen låg andelen till Danmark kvar på en oförändrad nivå, men ökade till de övriga stora marknaderna, Norge (21 procent), Finland (17 procent), Storbritannien (14 procent) och Nederländerna (30 procent). En kraftig ökning noteras också till Kina (120 procent), låt vara från låga nivåer. En liten nedgång registreras för exporten till Tyskland (4 procent) och till USA (11 procent).

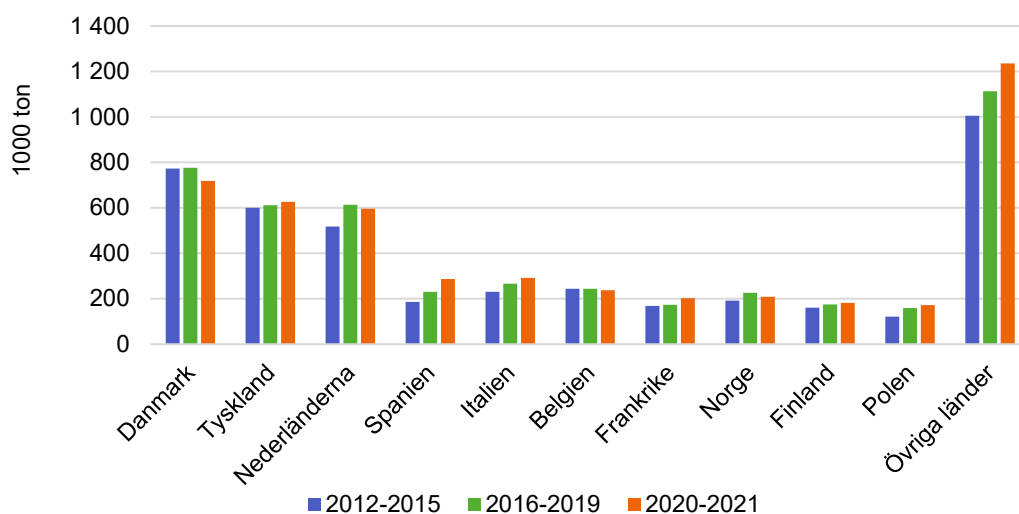


Figur 4.37. Export av livsmedel efter mottagarland, Årligt genomsnitt i 1000 ton för perioderna 2012–2015, 2016–2019 och 2020–2021.

Källa: SCB.

Livsmedelsimporten sker i stor utsträckning från tre länder som sammanlagt svarar för en andel på 44 procent (Figur 4.38). Danmark är störst med en andel på 17 procent, följt av Tyskland och Nederländerna med vardera 13 procent under perioden 2016–2019. Italien, Spanien och Belgien är också betydande exportörer till Sverige med en andel på 6 procent för Italien och 5 procent för de båda senare.

Under pandemiåren (2020–2021) ökade importen med 4 procent. Trots en ökning på totalen minskade importen från Danmark (7 procent), Nederländerna (3 procent) och Norge (8 procent). Importen ökade i stället från Tyskland (2 procent), Spanien (24 procent), Italien (10 procent) och Frankrike (17 procent).



Figur 4.38. Import av livsmedel efter avsändarland, Årligt genomsnitt i 1000 ton för perioderna 2012–2015, 2016–2019 och 2020–2021.

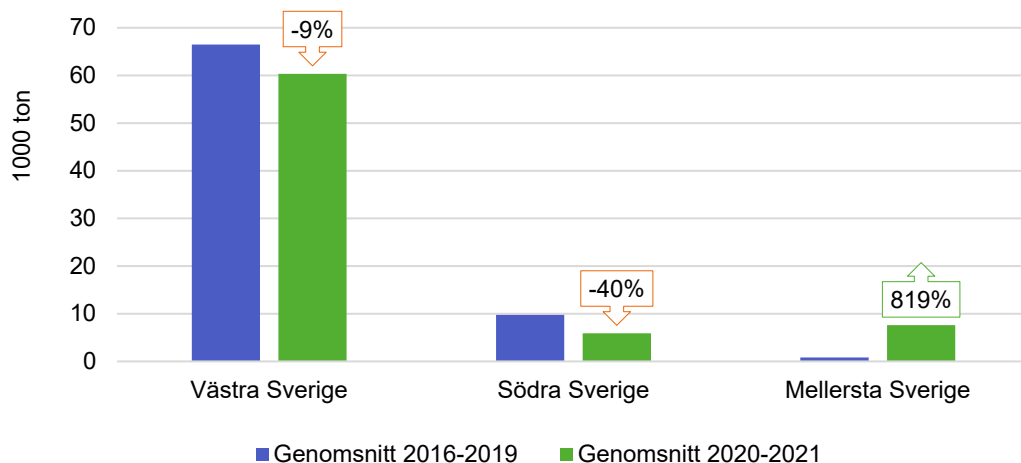
Källa: SCB.

4.4.2 Transporter, trafikslag och transportstråk

Vägtransporter dominerar import och export av livsmedel, cirka 50 procent av allt avgående gods transporteras med lastbil och cirka 60 procent av det ankommande. En hög andel sker även med sjöfart, runt 40 procent av det avgående godset och runt 30 procent av det ankommande. Järnvägen svarar för mindre andelar (runt 10 procent av avgående respektive ankommande). Framför allt är det transporter till och från Tyskland som har en stor andel tågtransporter (cirka 10 procent avgående och 30 procent ankommande).

Avgående transporter

Exporten med sjöfart avgick nästan uteslutande från hamnarna i Västra respektive Södra Sverige (87 respektive 13 procent) under perioden 2016–2019 (Figur 4.39).



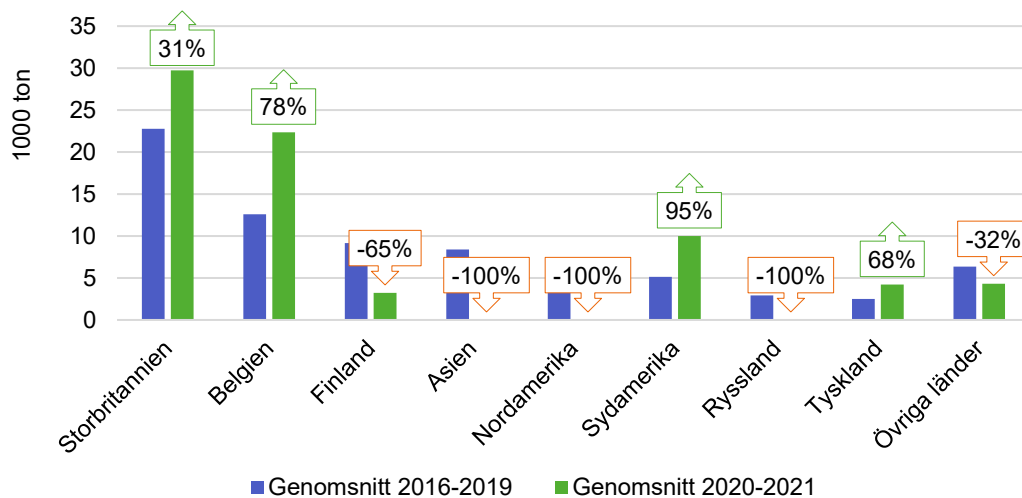
Figur 4.39. Hantering av avgående godsmängd av livsmedel i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter geografisk hamngrupp. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Under pandemiåren minskade avgående transportvolymen med sjöfart med 5 procent jämfört med årsgenomsnittet för föregående period.

Exportminskningen innebar att hamnarna i Södra Sverige tappade 40 procent av godsmängden. Nedgången för hamnarna i Västra Sverige var något lägre, 9 procent, men större i absoluta tal. Samtidigt skedde en mycket stor ökning (820 procent) från hamnarna i Mellersta Sverige och passerade därmed Södra Sverige som näst största exportregion av livsmedel.

Mottagarländerna för svensk livsmedelsexport med sjöfart 2016–2019 utgjordes av Storbritannien (23 procent), Belgien (13 procent) och Finland (9 procent). Därutöver skickades även livsmedel till Asien, Nordamerika och Ryssland (Figur 4.40). Livsmedelstransporterna med sjöfart under pandemiåren till dessa tre senare länder och landsgrupperna upphörde helt.



Figur 4.40. Avgående godsmängd av livsmedel i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter mottagare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Dessutom minskade det transporterade godset till Finland med 65 procent. I stället ökade sjötransporterna av livsmedel till Storbritannien (31 procent), Belgien (78 procent) och Sydamerika (95 procent). Under pandemin har exporten med andra ord omfördelats västerut i Sveriges närområde och till södra halvklotet.



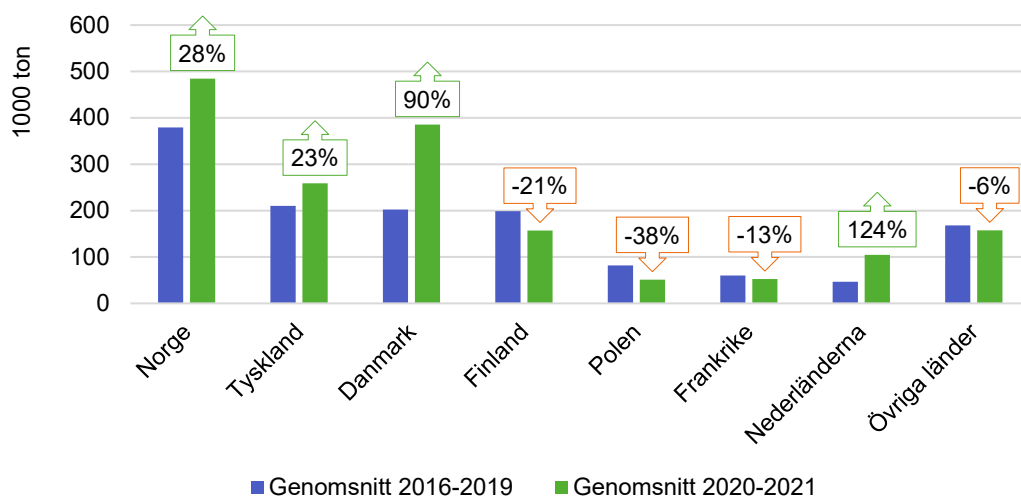
Karta 4.6. Godsflöden för avgående utrikestransporter med sjöfart av livsmedel mätt i ton. Årligt genomsnitt 2020–2021.

Källa: Trafikanalys.

Betydelsen av hamnarna i Västra Sverige syns även i stråken som avgående livsmedels-transporter färdas i. De största enskilda flödena gick mellan hamnarna i Västra Sverige och hamnarna i Storbritannien samt hamnarna i Belgien, 30 procent vardera av det totala avgående godsmängden livsmedel som transporterades med sjöfart under perioden 2020–2021.

Även från Västra Sverige till Sydamerika gick det ett stort flöde (14 procent). Motsvarande andel för flödet mellan Mellersta Sverige och Storbritannien var 10 procent (Karta 4.6).

Mottagarländer för svensk livsmedelsexport som transporteras på väg domineras av Norge (27 procent) samt Danmark, Tyskland och Finland på ungefär 15 procent vardera under perioden 2016–2019 (Figur 4.41).



Figur 4.41. Avgående utrikestransporter av livsmedel i 1000 ton med tunga lastbilar efter mottagare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

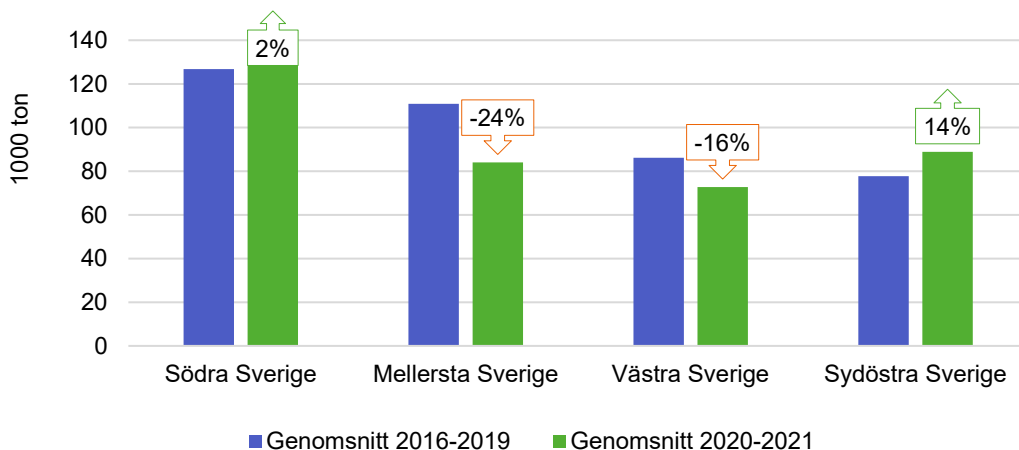
Källa: Trafikanalys.

Mindre godsmängder transporteras även med lastbil till Polen, Frankrike och Nederländerna. Den exporterade godsmängden på väg ökade under perioden 2020–2021 med 20 procent jämfört med årsgenomsnittet för föregående period. Denna ökning fördelades mellan de tre största mottagarländerna, Norge (20 procent), Tyskland (23 procent) och Danmark (90 procent) samt Nederländerna (124 procent). Nedgångar noteras för Polen och Frankrike. Vi ser alltså i likhet med sjöfartsexporten en koncentration av livsmedelsexport till länder i närområdet med riktning västerut.

Ankommande transporter

Spridningen bland hamnarna som hanterar ankommande gods är större än för avgående. Södra och Mellersta Sverige är de två största mottagarregionerna och hanterar 31 respektive 28 procent av godset. Stora mängder går även till Västra Sverige (21 procent) och Sydöstra Sverige (19 procent). Livsmedelsimport till hamnarna i Norra Sverige är försumbar (Figur 4.42).

Den inkommande mängden livsmedel med sjöfart minskade med sju procent under pandemiåren 2020–2021 jämfört med föregående period. Den största nedgången noterades för hamnarna i Mellersta Sverige (24 procent) och Södra Sverige (16 procent) (Figur 4.42).



Figur 4.42. Hantering av ankommande godsmängd av livsmedel i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter geografisk hamngrupp. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

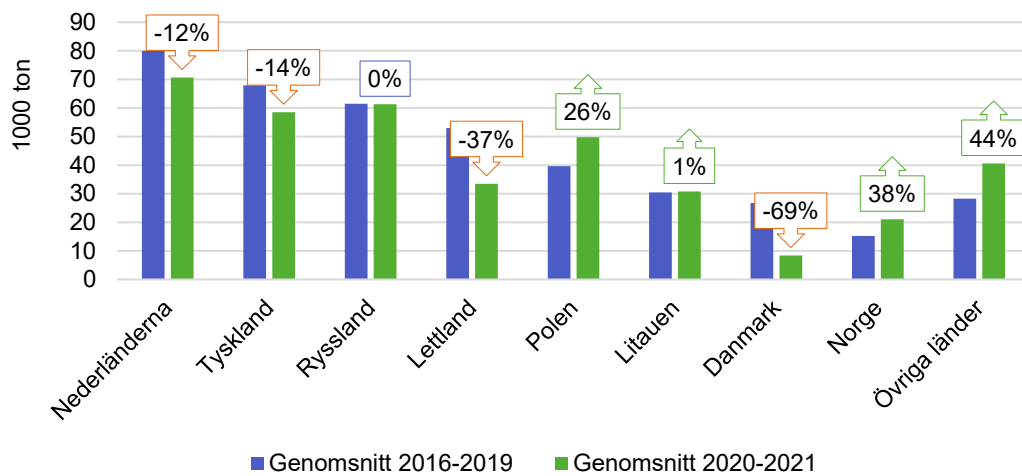
Samtidigt ökade den importen i Södra och Sydöstra Sverige med 2 respektive 14 procent. Med andra ord har det skett en koncentration av importflöden av livsmedel under pandemin till hamnarna i Skåne och på västkusten.

Det ankommande godset med sjöfart utgick under perioden 2016–2019 huvudsakligen från Nederländerna (20 procent), Tyskland (17 procent), Ryssland (15 procent), Lettland (13 procent) och Polen (10 procent) (Figur 4.43). Under pandemiåren har det skett en del minskningar av ankommande godset från flertalet länder. Särskilt minskningen från Danmark med 69 procent sticker ut.²⁰ Importen från Nederländerna och Tyskland minskade med 12 respektive 14 procent och från Lettland med 37 procent. Samtidigt ökade importen från Polen och Norge med 26 respektive 38 procent. Importen från Ryssland låg kvar på en oförändrat hög nivå.

Som det framgår ovan har hamnarna i Södra Sverige en viktig funktion vad gäller importen av livsmedel med sjöfart. När det gäller enskilda flöden mellan kustområden och landsgrupper, går de största flödena till hamnarna i Södra Sverige.

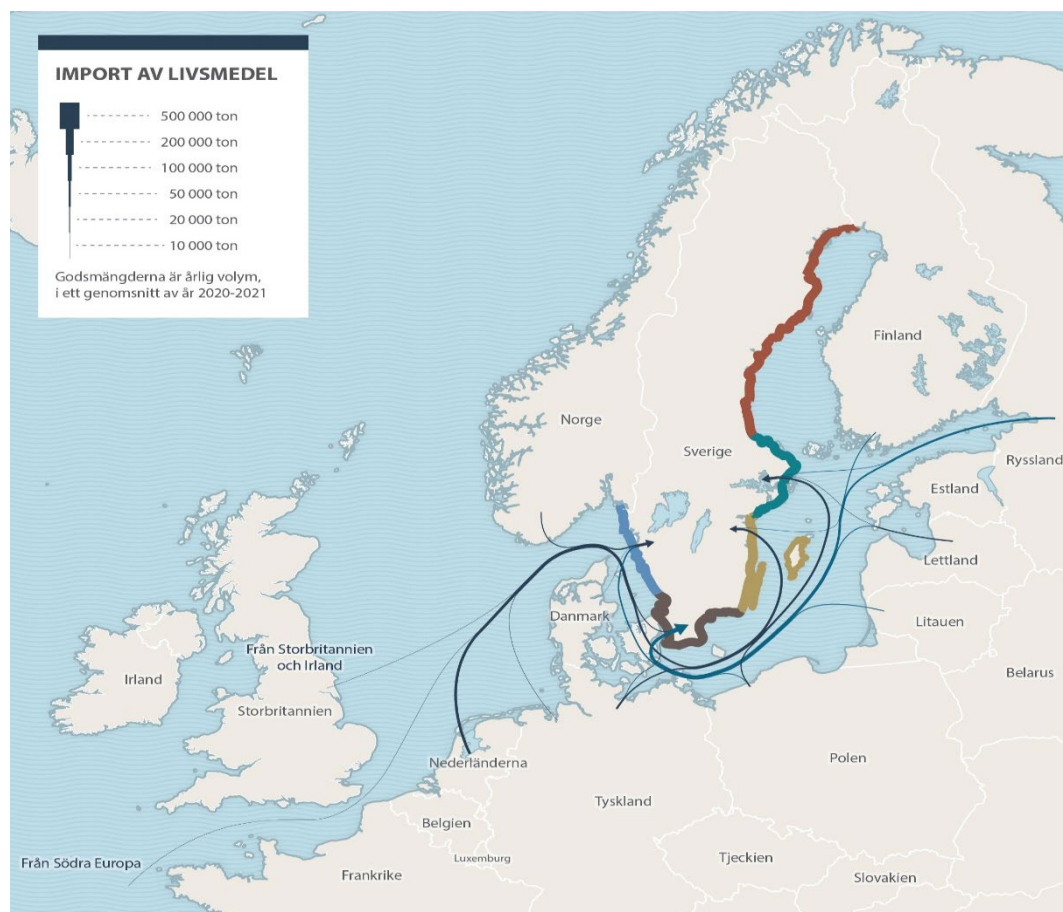
Från Finland till Södra Sverige gick den största mängden livsmedel med sjöfart, 7 procent under perioden 2020–2021, följt av flödet från Litauen (6 procent) samt flödet Ryssland (5 procent). Även flöden från Nederländerna och Tyskland till Södra Sverige var stora under motsvarande period (4 procent vardera). Andra Stora flöden gick mellan Nederländerna och Mellersta Sverige (7 procent) samt mellan Tyskland och Sydöstra Sverige (6 procent) (Karta 4.7).

²⁰ Denna minskning stämmer väl överens med importuppgifterna i utrikeshandelsstatistiken.



Figur 4.43. Ankommande godsmängd av livsmedel i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter avsändare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

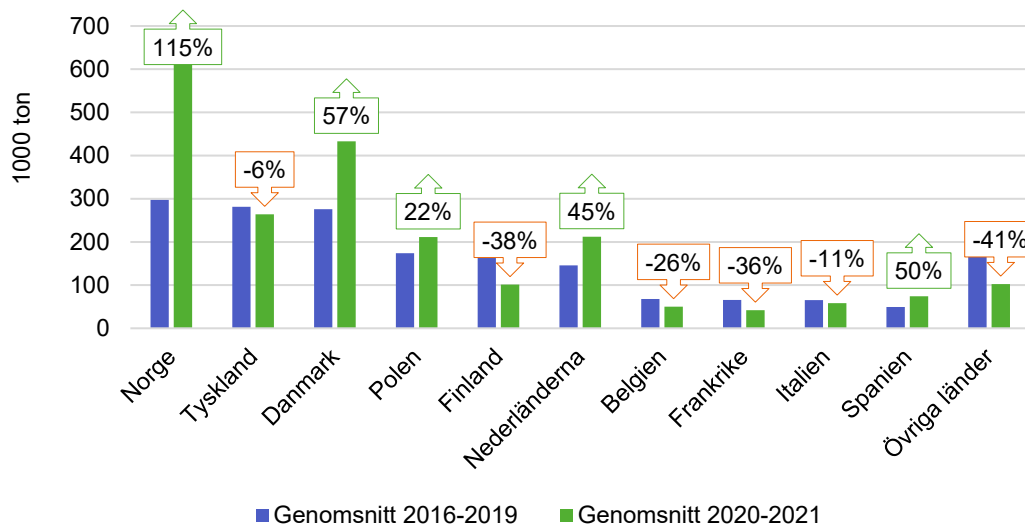


Karta 4.7. Godsflöden för ankommande utrikestransporter med sjöfart av livsmedel mätt i ton. Årligt genomsnitt 2020–2021.

Källa: Trafikanalys.

Anm. De färgmarkerade områdena indikerar olika geografiska hamngrupperingar.

Importen av livsmedel med vägtransporter före pandemin var relativt jämnt fördelad på Norge, Tyskland och Danmark med 16–17 procents andelar vardera (Figur 4.44). Något lägre andelar importerades från Polen, Finland och Nederländerna 8–10 procent. Under pandemiåren 2020–2021 ökade importen av livsmedel med 24 procent. Sannolikt har vägtransporter ersatt en del av sjöfartens transporter av livsmedel under denna period.



Figur 4.44. Ankommande utrikestransporter av livsmedel i 1000 ton med tunga lastbilar efter avsändare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Betydande ökningar av importen noteras från Norge (115 procent) och Danmark (57 procent), från redan höga nivåer. Ökningar noteras också från Polen och Nederländerna, med 22 respektive 45 procent. För Tyskland noteras en nedgång med 2 procent och mer betydande från Finland, 38 procent.

4.5 Skogsindustriprodukter

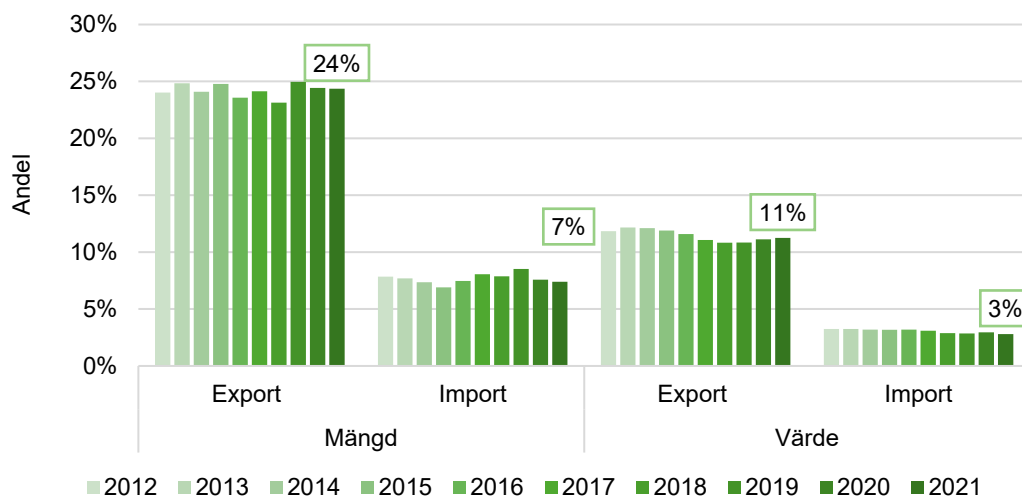
Fakta om transporter av varugruppen

- De dominerande varuslagen vid export av skogsindustriprodukter är papper och papp (42 procent), sågade och hyvlade trävaror (30 procent) samt pappersmassa (21 procent). Importen utgörs till större del av flis och spån av trä (44 procent). Importen av pappersmassa samt papper och papp utgör 16 respektive 13 procent av varugruppens importvikt.
- Under 2021 utgjorde exporten 24% av Sveriges totala exportmängd och 11% av exportvärdet. Motsvarande andelar för importen var 7% av importmängden och 3% av importvärdet.
- Viktandelarna har varit relativt stabila de senaste 10 åren, mellan 24–25 procent för exporten och mellan 7–9 procent för importen.
- Tyskland, Storbritannien och Nederländerna är de största marknaderna (36 procent av godsmängden under perioden 2016–2019).

- Norge är den största exportören till Sverige (29 procent). Andra exempel på stora exportörer är Finland (11 procent), Lettland (11 procent) och Tyskland (8 procent).
- Ungefär 40 procent av allt avgående och ankommande gods fraktas till sjöss. En hög andel transporteras på väg (uppskattningsvis 40–50 procent) Järnvägen svarar för mindre andelar (cirka 10 procent).
- De största mottagarländer av godsflöden som transporteras på väg är Norge samt Tyskland och Polen.
- Avgående godsflöden med sjöfart går främst till hamnarna i Storbritannien, Tyskland, Nederländerna och Afrika.
- Hanteringen av avgående godsflöden med sjöfart domineras av hamnarna i Norra Sverige (50 procent).
- Ankommande godsflöden med lastbilar kommer från de nordiska grannländerna samt Polen och Tyskland (84 procent). Norge är den största avsändaren (37 procent).
- Ankommande flöden med sjöfart kommer från Lettland, Estland, Finland, Storbritannien och Ryssland
- Hanteringen av ankommande gods med sjöfart sker främst av hamnarna i Mellersta Sverige (64 procent), Norra Sverige (16 procent) och Södra Sverige (10 procent).

4.5.1 Utrikeshandel

Exporten av Skogsindustriprodukter uppgick under 2021 till drygt 22 miljoner ton, till ett värde av 170 miljarder kr. Det motsvarar 24 procent av Sveriges totala exportmängden och 11 procent av det totala exportvärdet. Importen uppgick under samma period till 6 miljoner ton (43 miljarder kr), motsvarande 7 procent av Sveriges importmängd (3 procent av importvärdet) (Figur 4.45).



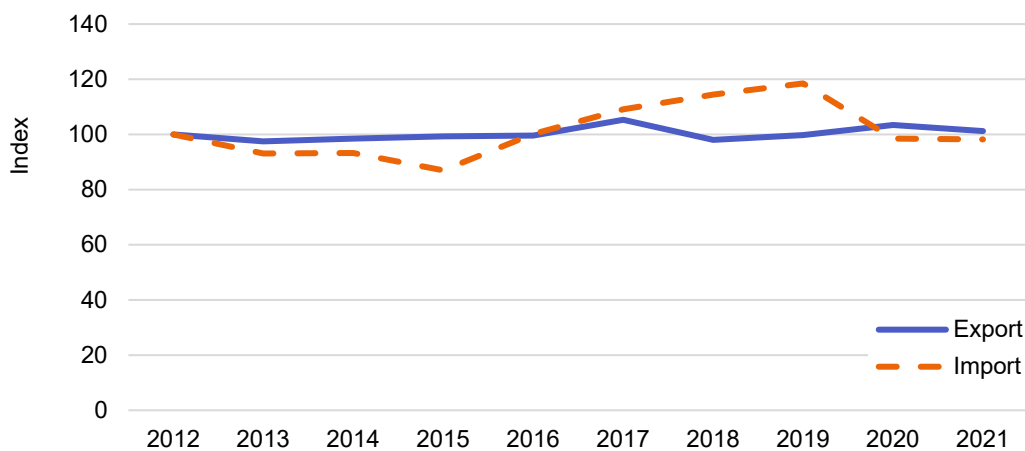
Figur 4.45. Utrikeshandel för skogsindustriprodukter. Andel av den totala exporten/importen i mängd och värde. År 2012–2021.

Källa: SCB.

Varugruppens viktandelar har varit relativt stabila de senaste 10 åren och pendlade mellan 24–25 procent för exporten samt 7–9 procent för importen. Utvecklingen av exportmängden har sedan 2012 varit stabil med för små förändringar under vissa år. Som mest ökade exporten med 5 procent år 2017. Under 2021 låg den i nivå med 2012 (Figur 4.46).

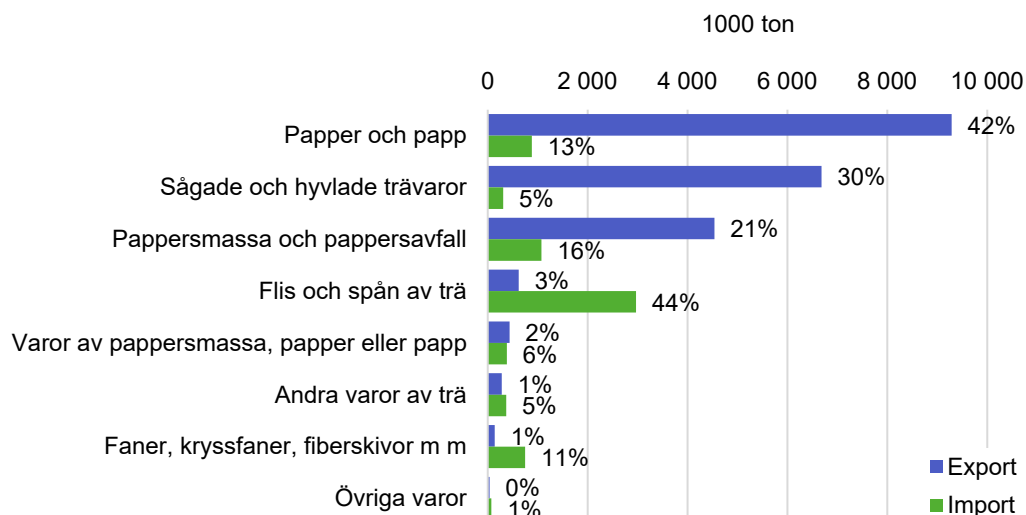
Importmängden däremot hade de första åren en minskande trend och sjönk under 2015 med 13 procent jämfört med 2012. Sedan 2016 började importen växa igen och under 2019 var den 18 procent mer än 2012. Under pandemiåren minskade importen kraftigt och var i nivå med år 2016.

Viktmässigt domineras varugruppens export av Papper och papp med 42 procent av varugruppens exportvikt, följt av sågade och hyvlade trävaror (30 procent) samt pappersmassa (21 procent). Importvikten däremot domineras av flis och spån av trä, från skog och som restprodukt från sågverk som används i värmeproduktion, med 44 procent av varugruppens importvikt. Importen av pappersmassa samt papper och papp utgör 16 respektive 13 procent av varugruppens importvikt (Figur 4.47).



Figur 4.46. Utveckling av utrikeshandel (godsmängd) för skogsindustriprodukter. År 2012–2021. Index (år 2012=100).

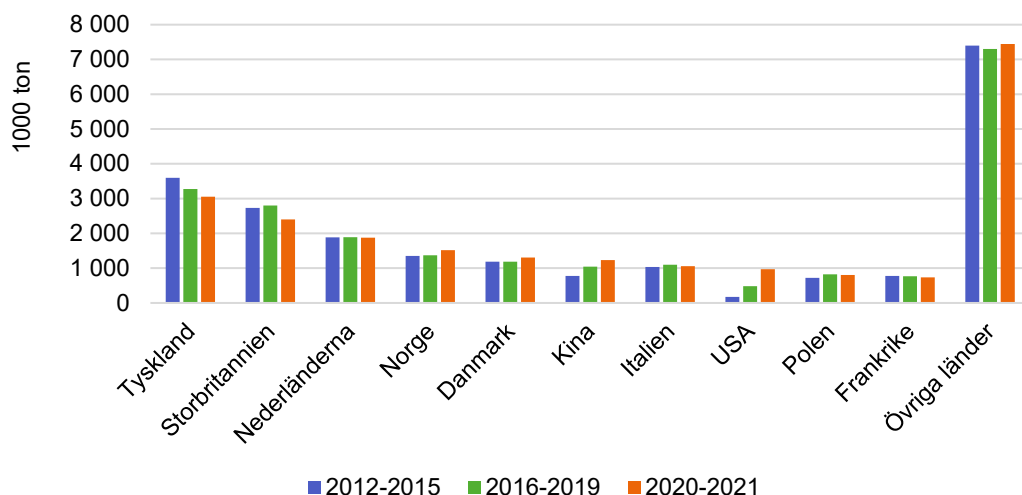
Källa: SCB.



Figur 4.47. Utrikeshandel för skogsindustriprodukter efter varuslag. Årligt genomsnitt av godsmängden för 2018–2021 och andelar av varugruppens totala exporterade respektive importerade godsmängd.

Källa: SCB.

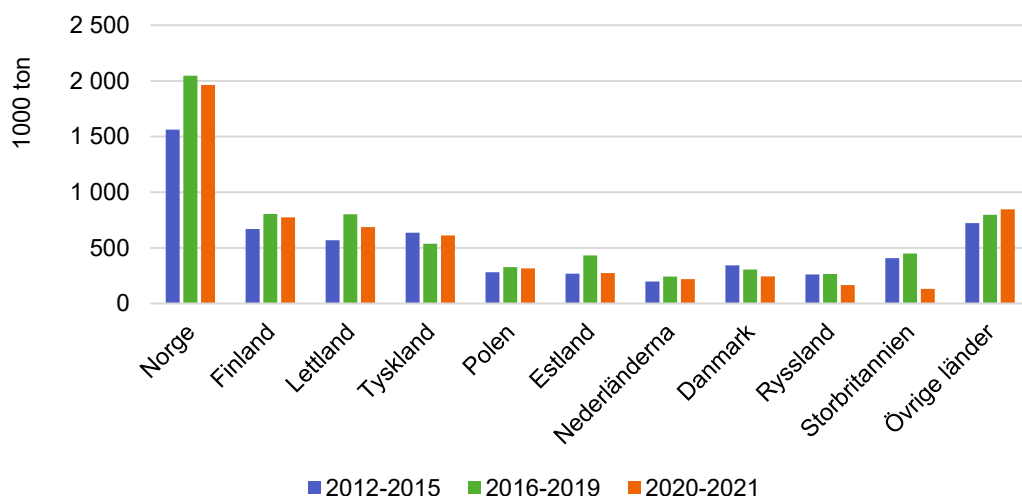
Exporten av Skogsindustriprodukter är koncentrerad till Tyskland, Storbritannien, Nederländerna samt Danmark och Norge, som tillsammans importerade 46 procent av varugruppens exportmängd under perioden 2016–2019. Exporten var störst till Tyskland (15 procent), följt av Storbritannien (13 procent) och Nederländerna (8 procent). Motsvarande andelar för Danmark och Norge var ungefär 6 procent vardera (Figur 4.48).



Figur 4.48. Export av skogsindustriprodukter efter mottagarland, Årligt genomsnitt i 1000 ton för perioderna 2012–2015, 2016–2019 och 2020–2021.

Källa: SCB.

Under pandemiåren 2020–2021 ökade exportmängden med 2 procent jämfört med års-genomsnittet för perioden 2016–2019. Störst relativ ökning hade USA med en fördubbling av sin importerade mängd från Sverige, vilket gjorde att USA ökade sina marknadsandelar från 2 till 4 procent. Större relativa ökningar skedde även till Kina (18 procent), Norge (11 procent) och Danmark (10 procent). För de tre största marknaderna noterades dock en nedgång. Exporten till Tyskland och Storbritannien sjönk med 7 respektive 14 procent medan exporten till Nederländerna sjönk med 1 procent.



Figur 4.49. Import av skogsindustriprodukter efter avsändarland, Årligt genomsnitt i 1000 ton för perioderna 2012–2015, 2016–2019 och 2020–2021.

Källa: SCB.

Importen av skogsindustriprodukter, som till största delen består av flis och träavfall sker huvudsakligen från Norge, Finland och Litauen, som tillsammans stod för 51 procent av Sveriges totala importmängd av varugruppen under perioden 2016–2019. Importen från Norge utgjorde 29 procent, motsvarande andelar för Finland och Litauen var 11 procent vardera. Andra stora exportörer av skogsindustriprodukter var Tyskland (8 procent), Storbritannien (6 procent) samt Estland (5 procent) (Figur 4.49).

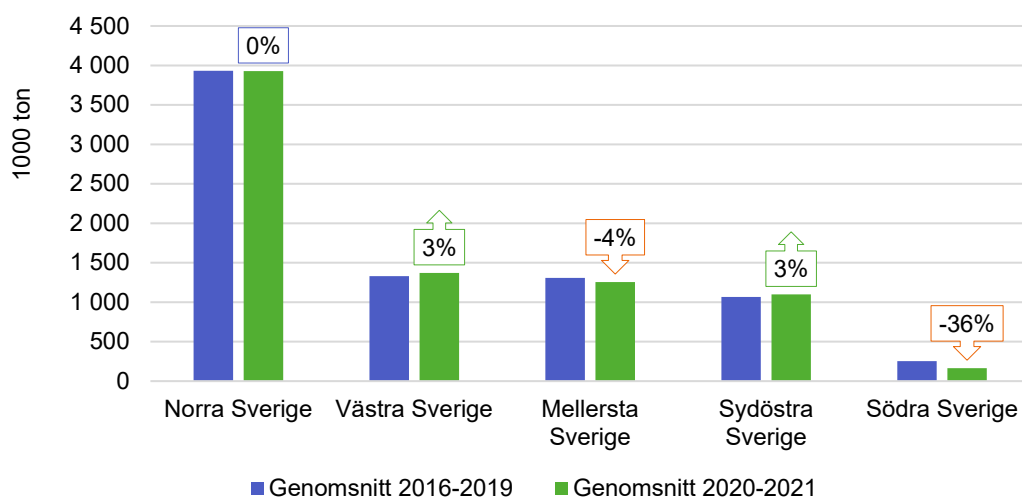
Jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019 minskade importen under pandemiåren med 11 procent. Störst relativ minskning hade Storbritannien (71 procent) samt Estland och Ryssland (37 procent vardera). Från Litauen minskade importen med 14 procent medan från Norge och Finland minskade importen med 4 procent vardera. Från Tyskland däremot ökade importen med 14 procent.

4.5.2 Transporter, trafikslag och transportstråk

Utrikestransporterna för Skogsindustriprodukter domineras av väg och sjöfart. Vägtransporterna uppskattas användas för mellan 40 och 50 procent av allt avgående respektive ankommande gods. För sjöfart bedöms motsvarande andelar vara runt 40 procent. Järnvägen svarar för mindre andelar (runt 10 procent). Framför allt är det transporter till och från Tyskland, avgående transporter till Nederländerna samt ankommande transporter från Norge som svarar för en stor andel av tågtransporterna.

Avgående transporter

Hantering av det avgående godset som transporterades från Sverige med sjöfart under perioden 2016–2019 dominerades av hamnarna i Norra Sverige (50 procent). Hamnarna i Västra Sverige och i Mellersta Sverige hade ungefär lika stora andelar, 17 procent vardera. Motsvarande andel för hamnarna i Sydöstra Sverige var 14 procent. Enbart 2 procent av det avgående godset hanterades av hamnarna i Södra Sverige (Figur 4.50).



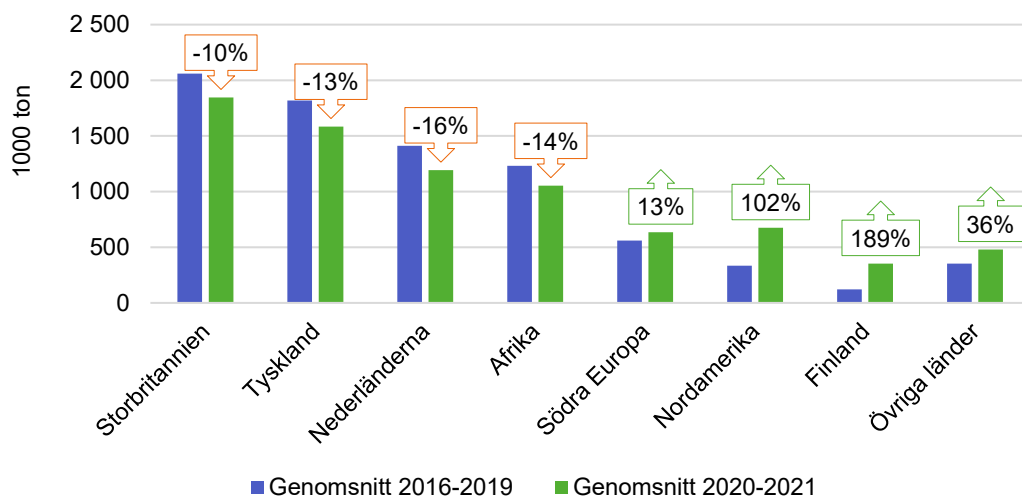
Figur 4.50. Hantering av avgående godsmängd av skogsindustriprodukter i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter geografisk hamngrupp. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Under pandemiåren 2020–2021 minskade de avgående godset som transporterades till sjöss med 1 procent jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019. Hanteringen av godset i Norra Sverige var oförändrad medan hamnarna i Västra Sverige och Sydöstra Sverige minskade sin hantering med 3 procent vardera. Minskningen för hamnarna i Mellersta Sverige minskade var 4 procent medan hamnarna i Södra Sverige hade den största relativa minskningen, 36 procent (Figur 4.50).

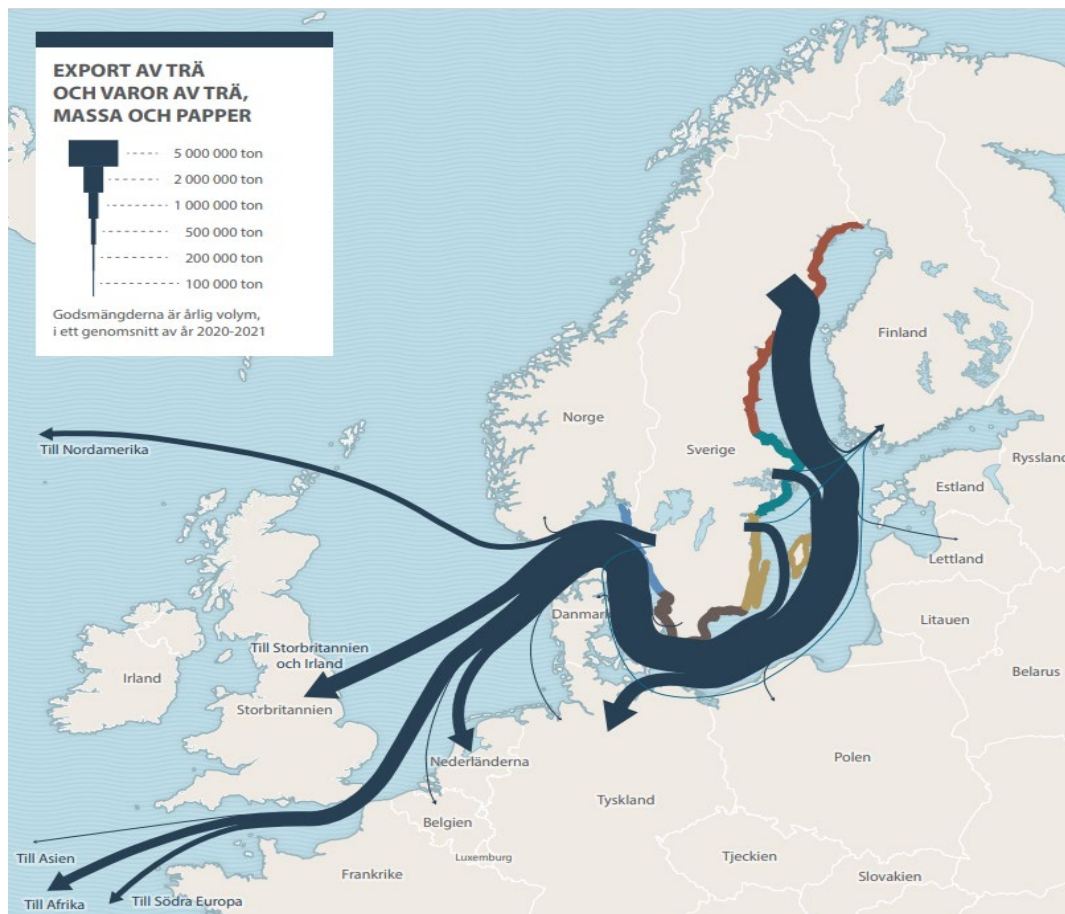
De största mottagarländerna av det gods som skeppas från Sverige utgörs av Storbritannien (26 procent), Tyskland (23 procent) och Nederländerna (18 procent). En betydande del lossas i Afrika (16 procent), i Södra Europa (7 procent) samt Nordamerika (4 procent). Under pandemiåren minskade de tre största mottagarländerna sin mottagning av skogsindustriprodukter som transporterades med sjöfart från Sverige med 10, 13, respektive 16 procent jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019. Godset som skeppades till Afrika minskade med 14 procent medan godset som skeppades till Nordamerika ökade däremot med 102 procent, vilket är i linje med exportstatistiken, som visade en dubbling av exportmängden till USA (Figur 4.51).

De viktigaste exportflödena med sjöfart utgörs av transporter mellan hamnarna i Norra Sverige och hamnarna i Tyskland, Nederländerna och Storbritannien. Den transporterade godsmängden i dessa stråk uppgick under pandemiåren 2020–2021 till 12, 11 respektive 8 procent av den totala godsmängden av varugruppen som exporterades med sjöfart. Andra stora flöden går mellan hamnarna i Västra Sverige och Storbritannien (10 procent). Även till Tyskland och Afrika går det betydande flöden från hamnarna i Mellersta Sverige (6 procent vardera) (Karta 4.9).



Figur 4.51. Avgående godsmängd av skogsindustriprodukter i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter mottagare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.



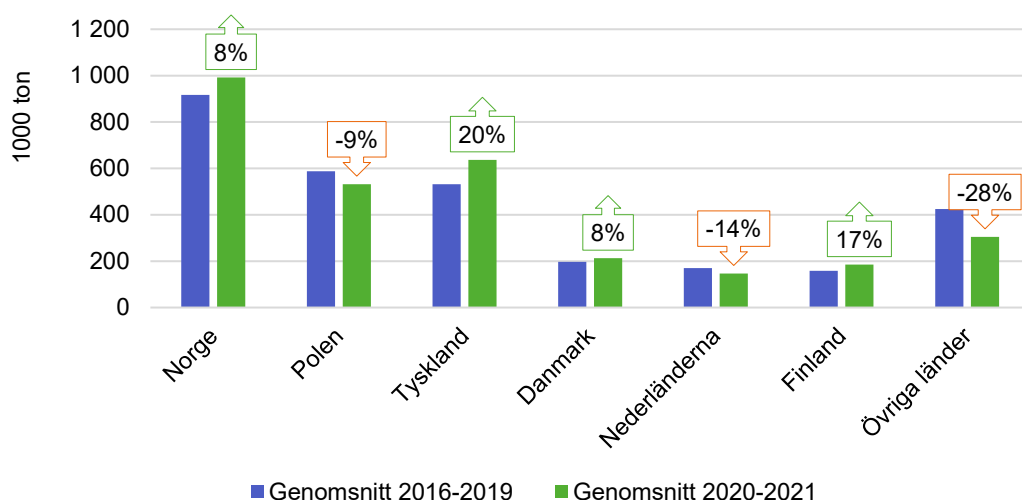
Karta 4.8. Godsflöden för avgående utrikestransporter med sjöfart av skogsindustriprodukter mätt i ton. Årligt genomsnitt 2020–2021.

Källa: Trafikanalys.

Anm. De färgmarkerade områdena indikerar olika geografiska hamngrupperingar.

Vad gäller vägtransporter är det som vanligt för flera varugrupper, våra nordiska grannländer samt Tyskland och Polen som är de största mottagarna av skogsindustriprodukter som transporteras utrikes på väg. Norge hade under perioden 2016–2019 den största andelen (31 procent) följt av Polen (20 procent) samt Tyskland (18 procent). Motsvarande andel för Danmark, Nederländerna och Finland var 7, 6 respektive 5 procent (Figur 4.52).

Till skillnad från sjöfarten ökade vägtransporterna under pandemiåren 2020–2021 något, 1 procent jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019. Ökningen var störst till Tyskland (20 procent), följt av Finland (17 procent) samt Norge och Danmark (8 procent vardera). Transporterna till Polen och Nederländerna minskade däremot med 14 respektive 9 procent.

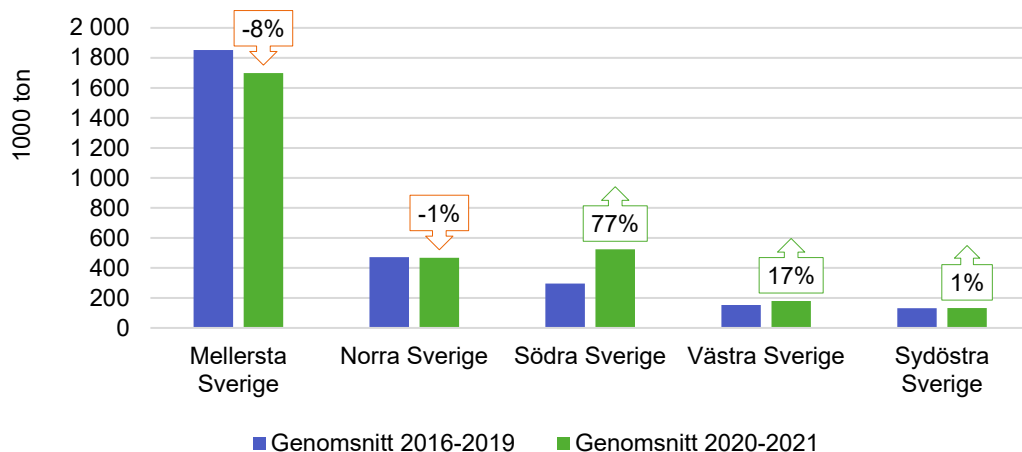


Figur 4.52. Avgående utrikestransporter av skogsindustriprodukter i 1000 ton med tunga lastbilar efter mottagare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Ankommande transporter

Det ankommande godset med sjöfart 2016–2019 hanterades främst av hamnarna Mellersta Sverige (64 procent), följt av hamnarna i Norra Sverige (16 procent) respektive hamnarna i Södra Sverige (10 procent). Motsvarande andelar för hamnarna i Västra Sverige och Sydöstra Sverige var 5 vardera (Figur 4.53).



Figur 4.53. Hantering av ankommande godsmängd av skogsindustriprodukter i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter geografisk hamngrupp. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

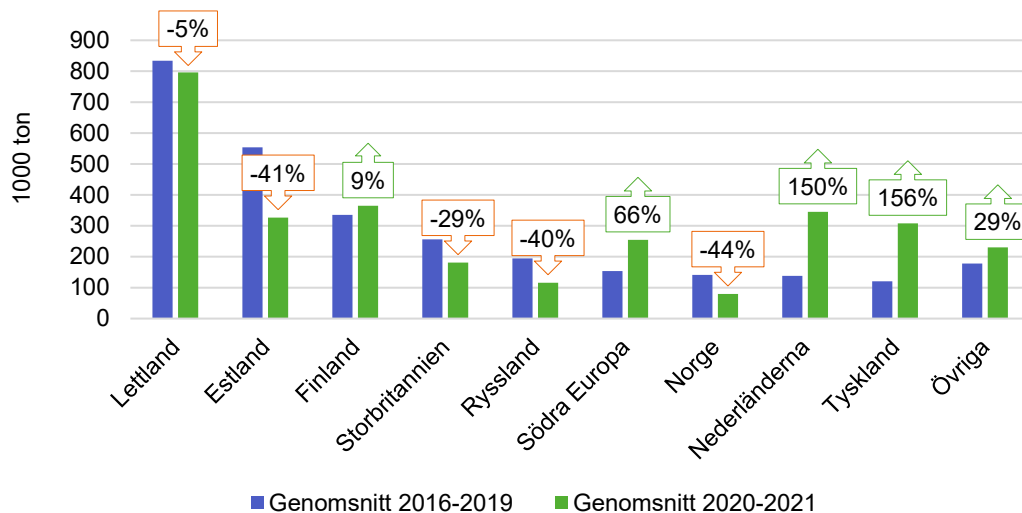
Under pandemiåren ökade den ankommande godsmängden som transporterades med sjöfart till Sverige med 3 procent jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019. Den procentuella ökningen var störst för hamnarna i Södra Sverige (77 procent), följt av hamnarna

i Västra Sverige (17 procent). Hamnarna i Mellersta Sverige och Norra Sverige minskade sin godshantering med 8 procent respektive 1 procent.

Lettland, Estland och Finland är de största avsändarna av skogsindustriprodukter som transporteras med sjöfart. Under perioden 2016–2019 lastades 29 procent av godset i Lettland. Motsvarande andel för Estland och Finland var 19 respektive 12 procent. Andra stora avsändare var Storbritannien (9 procent), Ryssland (7 procent). Även från hamnarna länderna i Södra Europa, Norge, Nederländerna och Tyskland kom det betydande andelar med sjöfart, omkring 5 procent vardera (Figur 4.54).

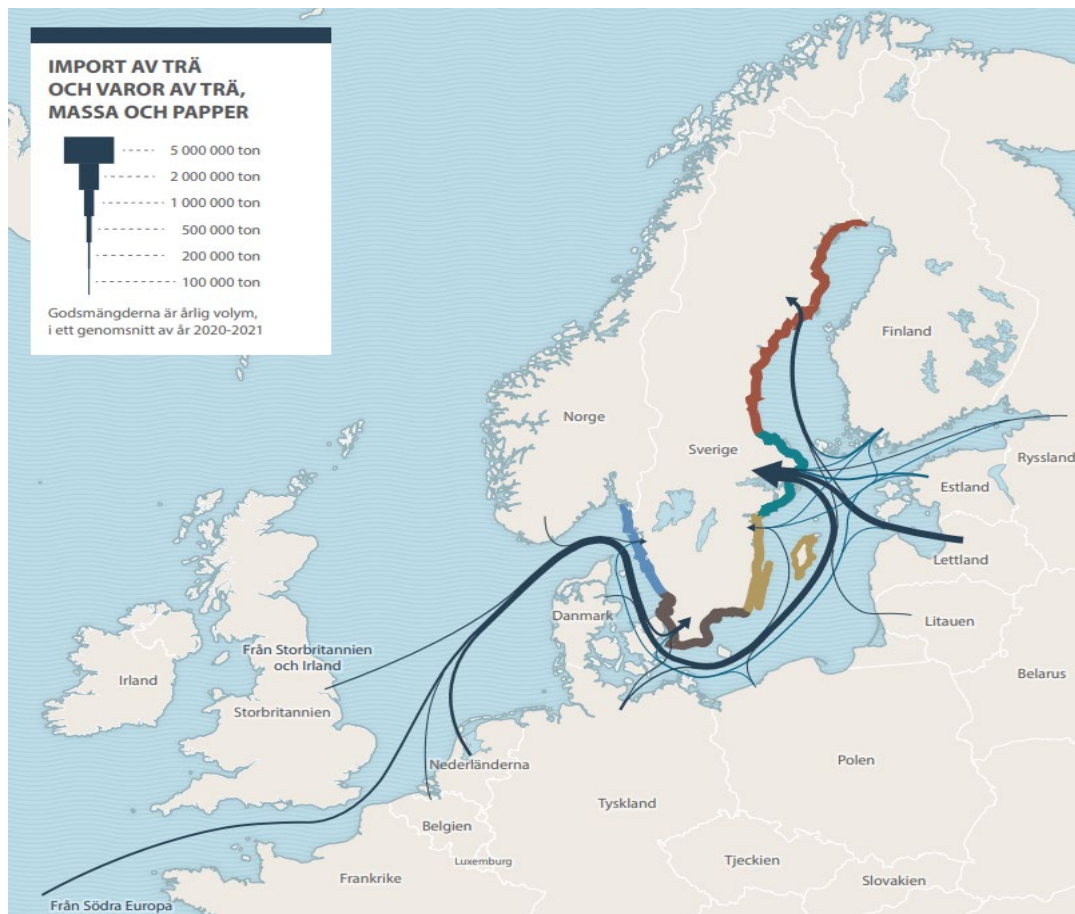
Godset som skeppades från Tyskland och Nederländerna ökade med 156 respektive 150 procent under 2020–2021 jämfört med genomsnittet för perioden 2016–2019. Ankommande gods från hamnarna i Södra Europa samt Finland ökade med 66 respektive 9 procent. Godset som skickade från de resterande stora avsändarna minskade däremot. Minskningen var störst från Norge (44 procent), Estland (41 procent) respektive från Ryssland (40 procent). Från Lettland minskade godset med 5 procent. Ökningen från Tyskland och Nederländerna samt minskningen från Ryssland gjorde att Nederländerna och Tyskland ökade sina andelar med 6 procentenheter vardera till 11 respektive 10 procent samt att Rysslands andel minskade från 7 till 3 procent.

För importen av skogsindustriprodukter ser vi en mer östlig koppling av transportflödena i motsats till hur det ser ut för exporten. De viktigaste importflödena med sjöfart utgörs av transporter från hamnarna i Lettland och Estland, men även från Södra Europa, till hamnarna i Mellersta Sverige. Den transporterade godsmängden i dessa stråk uppgick under pandemi-åren 2020–2021 till 20, 9 respektive 6 procent av det totala godset som importerades med sjöfart. Andra stora flöden går från hamnarna i Lettland och Finland till hamnarna i Norra Sverige (6 procent från vardera landet) (Karta 4.9).



Figur 4.54. Ankommande godsmängd av skogsindustriprodukter i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter avsändare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.



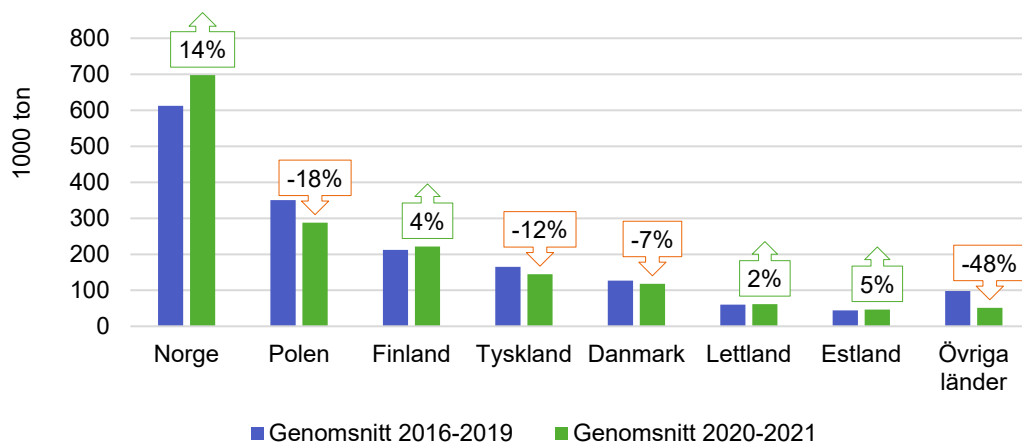
Karta 4.9. Godsflöden för ankommande utrikestransporter med sjöfart av skogsindustriprodukter mätt i ton. Årligt genomsnitt 2020–2021.

Källa: Trafikanalys.

Anm. De färgmarkerade områdena indikerar olika geografiska hamngrupperingar.

Det ankommande godset på väg skickades främst från de nordiska grannländerna, Baltikum-länderna samt Tyskland och Polen. Från Norge skickade 37 procent av godset som transporterades på väg under perioden 2016–2019. Motsvarande andel från Polen, Finland och Tyskland var 21, 13 respektive 10 procent. Från Danmark, Litauen och Estland skickade 8, 4 respektive 3 procent av godset (Figur 4.55).

Jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019 minskade vägtransporterna under pandemiåren 2020–2021 med 2 procent. procentuellt var minskningen störst från Polen (18 procent) samt från Tyskland (12 procent) och Danmark (7 procent). Det ankommande godset som transporterades på väg från Norge, Estland och Finland ökade däremot med 14, 5 respektive 4 procent.



Figur 4.55. Ankommande utrikestransporter av skogsindustriprodukter i 1000 ton med tunga lastbilar efter avsändare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

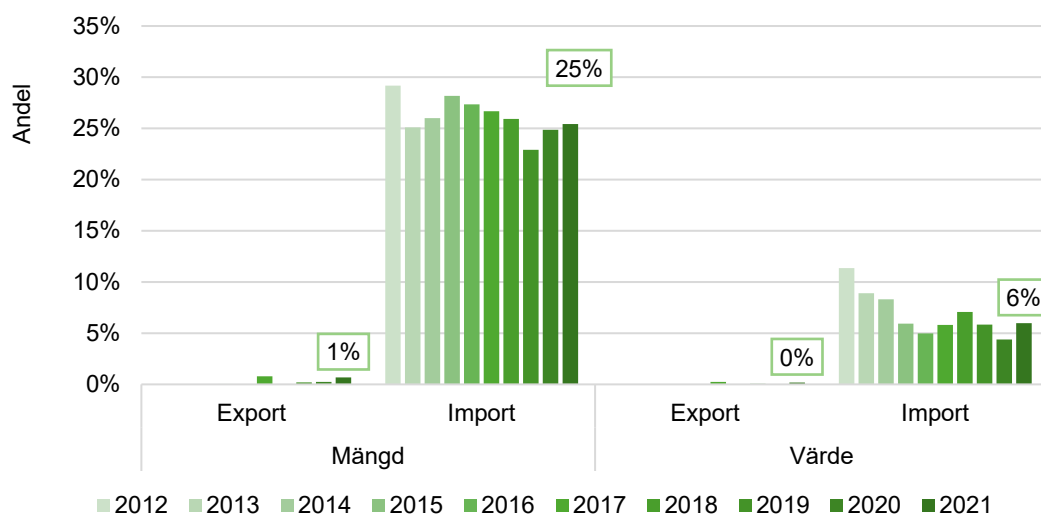
4.6 Råolja, naturgas och stenkol

Fakta om transporter av varugruppen

- Import av varugruppen utgörs till största delen av råolja (83 procent), stenkol och brunkol (11 procent) samt Naturgas (6 procent). Exporten är obefintlig.
- År 2021 utgjorde Import 25 procent av Sveriges totala importmängd och 6 procent av det totala importvärdet.
- Andelarna för importen minskade från 29 procent år 2012 till 23 procent år 2019. Under pandemiåren ökade importen något
- Importen av råolja skedde under perioden 2016–2019 framför allt från Ryssland, Norge, Nigeria och Storbritannien, som tillsammans stod för 75 procent av Sveriges totala importmängd av varugruppen.
- Importen från Ryssland har minskat stort under senare åren. I stället har importen från Norge ökat kraftigt.
- Australien är vår största handelspartner vad gäller importen av stenkol.
- Råolja och kol importeras i princip uteslutande med fartyg.
- Hamnarna i Västra Sverige är den största mottagare och hanterade 95 procent av det ankommande gödselmängden under 2016–2019.
- Det ankommande godset med sjöfart avgick under perioden 2016–2019 huvudsakligen från Ryssland (27 procent), Norge (19 procent), Storbritannien och Danmark (10 procent vardera).
- Under pandemiåren har det skett betydande minskningar av det ankommande godset från samtliga stora länder, förutom från Norge som i stället ökat kraftigt och tagit marknadsandelar. Importen från Ryssland minskade mest (65 procent). Importen från Norge ökade med över 200 procent.

4.6.1 Utrikeshandel

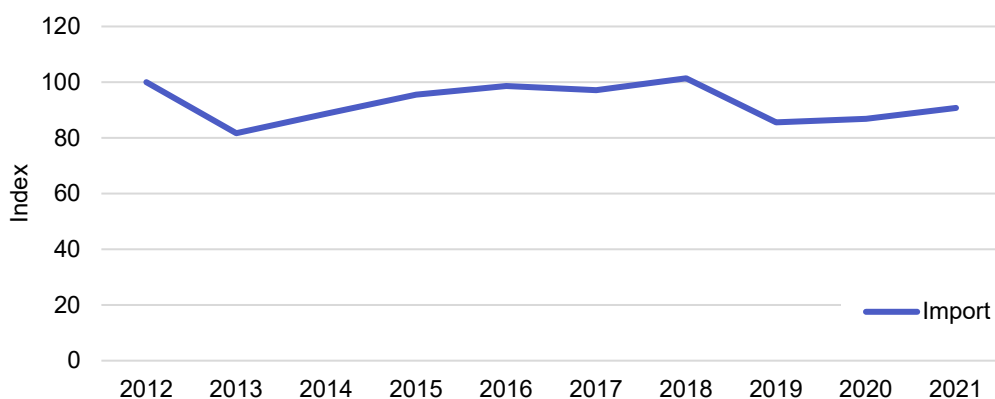
Exporten av Råolja, naturgas och stenkol är obefintlig och beskrivs inte närmare. Importen av varugruppen var desto större och uppgick under 2021 till drygt 21 miljoner ton, till ett värde av 91 miljarder kr. Det motsvarar 25 procent av Sveriges totala importmängd och 6 procent av det totala importvärdet (Figur 4.56).



Figur 4.56. Utrikeshandel för råolja, naturgas och stenkol. Andel av den totala exporten/importen i mängd och värde. År 2012–2021.

Källa: SCB.

Varugruppens viktandelar pendlade mellan 23–29 procent för importen. Andelen var som högst under 2012 och vi kan se en tendens till minskad betydelse för varugruppen under de senaste åren. Under pandemiåren ökade importen något men är fortfarande under nivåerna för 2015–2018 (Figur 4.57).

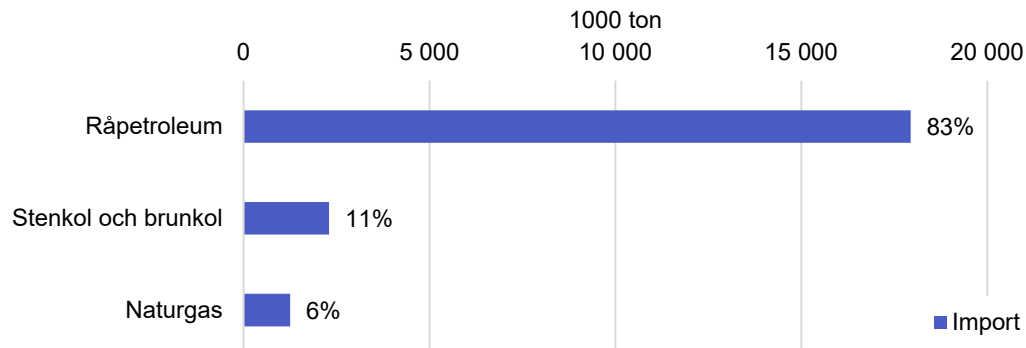


Figur 4.57. Utveckling av importen (godsmängd) för råolja, naturgas och stenkol. År 2012–2021. Index (år 2012=100).

Källa: SCB.

Viktmässigt domineras varugruppen av Råolja med 83 procent av varugruppens importvikt, följt av Stenkol och brunkol (11 procent) samt Naturgas (6 procent) (Figur 4.58). Naturgas importerar vi via pipeline från Danmark så denna import genererar inte något transportbehov

som fångas upp i transportstatistiken. Stenkol används till exempel i stålproduktion och som bränsle i värmekraftverk.²¹

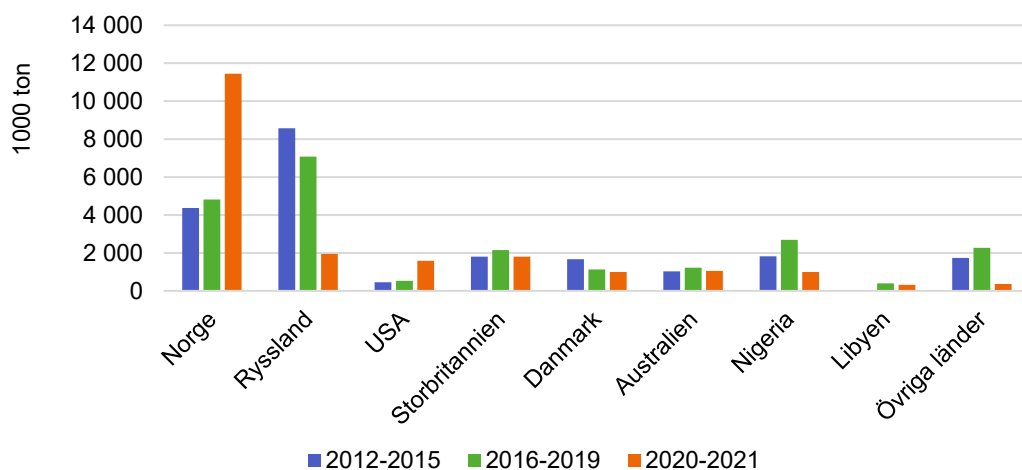


Figur 4.58. Import av råolja, naturgas och stenkol efter varuslag. Årligt genomsnitt av godsmängden för 2018–2021 och andelar av varugruppens totala importerade godsmängd.

Källa: SCB.

Importen av råolja skedde under perioden 2016–2019 framför allt från Ryssland, Norge, Nigeria och Storbritannien, som tillsammans stod för 75 procent av Sveriges totala importmängd av varugruppen. Importen från Ryssland har däremot minskat stort under senare år. Även importen från Nigeria har minskat. I stället har importen från Norge ökat kraftigt. Även USA har ökat sina andelar.

Jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019 minskade importen under pandemiåren med 8 procent. Störst relativ minskning hade Ryssland (-72%) samt Nigeria (-63%). Största relativa ökningarna hade USA (+199%) följt av Norge (+138%) (Figur 4.59).



Figur 4.59. Import av råolja, naturgas och stenkol efter avsändarland, Årligt genomsnitt i 1000 ton för perioderna 2012–2015, 2016–2019 och 2020–2021.

Källa: SCB.

Australien är vår största handelspartner vad gäller importen av stenkol och ingår i gruppen Övriga länder.

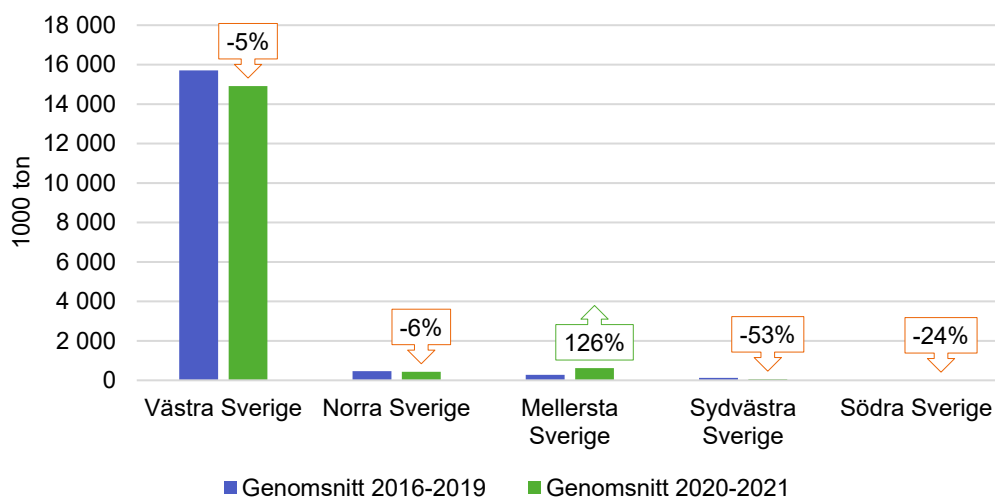
²¹ [Koks \(squ.se\)](https://koks.squ.se).

4.6.2 Transporter, trafikslag och transportstråk

Råolja och kol importeras i princip uteslutande med fartyg. Importen av olja sker uteslutande till hamnarna på västkusten eller i Mellersta Sverige, där de stora raffinaderierna finns.

Ankommande transporter

Västra Sverige är den största mottagarregionen och hanterade 95 procent av det lossade godset 2016–2019 (Figur 4.60).



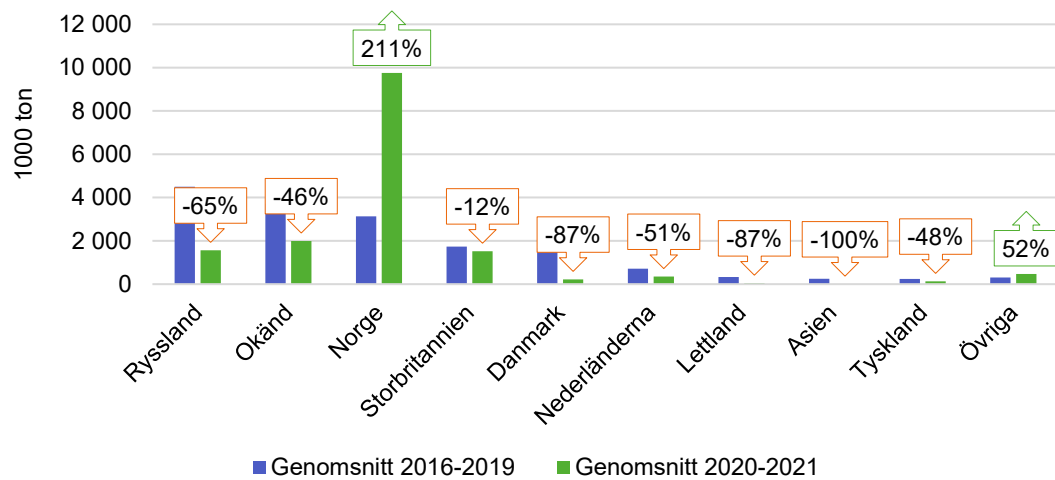
Figur 4.60. Hantering av ankommande godsmängd av råolja, naturgas och stenkol i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter geografisk hamngrupp. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Den inkommande mängden råolja och kol med sjöfart minskade med 3 procent under pandemiåren 2020–2021 jämfört med föregående period. Nedgångar skedde inom samtliga kustområden förutom i Mellersta Sverige. I Mellersta Sverige skedde en kraftig ökning med 126 procent, däremot från en låg nivå.

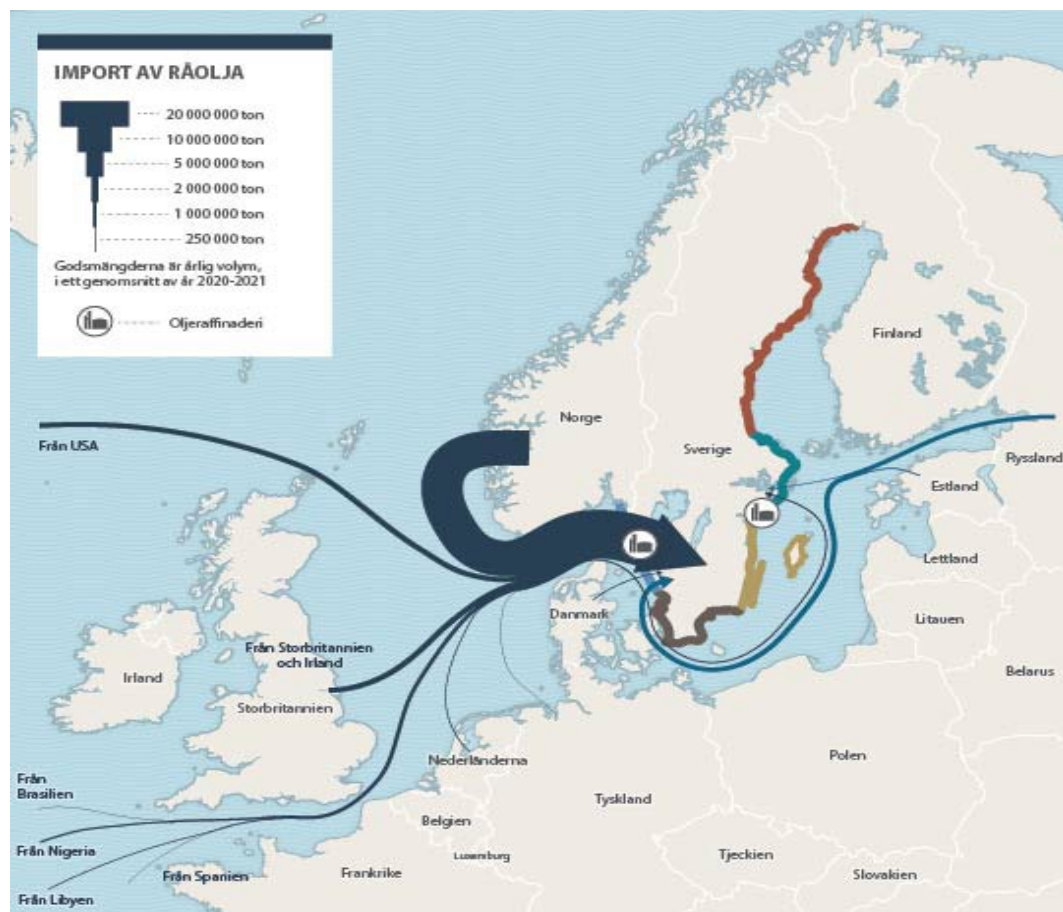
Det ankommande godset med sjöfart avgick under perioden 2016–2019 huvudsakligen från Ryssland (27 procent), Norge (19 procent), Storbritannien och Danmark (10 procent vardera) (Figur 4.61). Dessa länder svarade för 66 procent av importen med sjöfart till Sverige. Under pandemiåren har det skett betydande minskningar av det ankommande godset från samtliga stora länder, förutom från Norge som i stället ökat kraftigt och tagit marknadsandelar. Importen från Ryssland minskade mest (65 procent). Importen från Norge ökade med över 200 procent.

För importen av råolja ser vi en stor koncentration av flöden till raffinaderierna i Västra Sverige. De viktigaste importflödena med sjöfart utgörs av transporter från hamnarna i Norge, Storbritannien och till viss del från Ryssland till hamnarna i Västra Sverige. Den transporterade godsmängden i dessa stråk uppgick under pandemiåren 2020–2021 till 60, 9 respektive 6 procent av den totala mängden råolja som importerades med sjöfart. En större del av importen (12 procent) sker också från okänd hamn, det skulle då kunna röra sig om oljeplattformar ute till havs (Karta 4.10).



Figur 4.61. Ankommande godsmängd av råolja, naturgas och stenkol i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter avsändare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.



Karta 4.10. Godsflöden för ankommande utrikestransporter med sjöfart av råolja mätt i ton. Årligt genomsnitt 2020–2021.

Källa: Trafikanalys.

Anm. De färgmarkerade områdena indikerar olika geografiska hamngrupperingar.

4.7 Raffinerade petroleumprodukter och stenkolsprodukter

Fakta om transporter av varugruppen

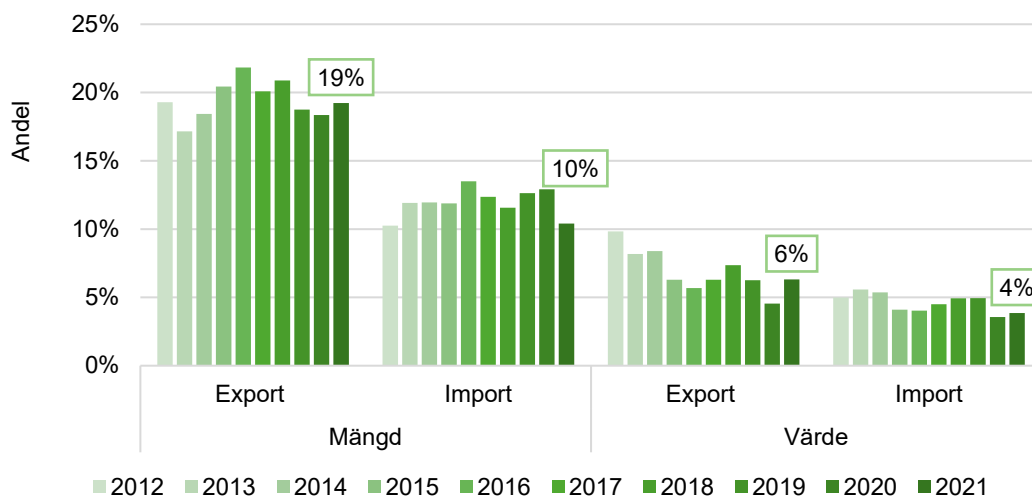
- Under 2021 utgjorde exporten av varugruppen 19 procent av Sveriges totala exportmängd och 6 procent av det totala exportvärdet. Motsvarande andelar för importen var 10 procent av den totala importmängden samt 4 procent av det totala importvärdet.
- De största importörerna är Norge (14 procent), Storbritannien (12 procent) och Finland (11 procent).
- Importen sker till stor del från våra nordiska grannländer samt från Nederländerna, Ryssland, Tyskland och USA, som tillsammans svarade för 83% av importmängden.
- Exporten med sjöfart avgick under 2016–2019 nästan uteslutande från hamnarna i Västra Sverige (84%), Södra Sverige (7 procent) och Mellersta Sverige (6 procent).
- Bland de största mottagarländerna för svensk petroleumexport med sjöfart 2016–2019 finns hamnarna i Storbritannien (21 procent), i Norge (12 procent), Nederländerna (11%) och Finland (10%).
- Hamnarna i Västra Sverige hanterar den största delen av det ankommande godsflöden med sjöfart (45 procent). Stora mängder hanteras även av hamnarna i Mellersta Sverige (25 procent) och Södra Sverige (15 procent).
- Det ankommande godset med sjöfart avgick under perioden 2016–2019 huvudsakligen från Ryssland (17 procent), Danmark (16 procent), Finland (14 procent), Norge (13 procent) och Nederländerna (13 procent).

4.7.1 Utrikeshandel

Exporten av raffinerade petroleumprodukter och stenkolsprodukter uppgick under 2021 till 17,5 miljoner ton till ett värde av 95 miljarder kr. Detta motsvarade 19 procent av Sveriges totala exportmängd och 6 procent av det totala exportvärdet. Importen av varugruppen uppgick under 2021 till 8,8 miljoner ton till ett värde av 59 miljarder kr, Motsvarande 10 procent av den totala importmängden samt 4 procent av det totala importvärdet (Figur 4.62).

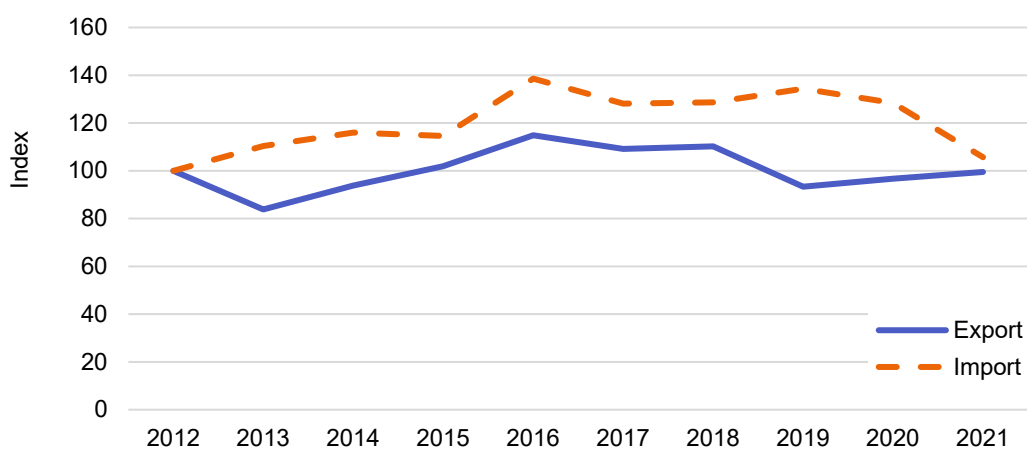
Trots en variation på exportmängden genom åren finns ingen tydlig trend på ökning eller minskning av exporten under de senaste 10 åren. År 2016 exporterades 15 procent mer än år 2012 men mängden har sedan dess succesivt minskat och exportmängden hamnade under 2019 samt under pandemiåren ett par procent under den exporterade mängden år 2012. Importen av oljeprodukterna ökade kraftigt mellan 2012 och 2016. Den importerade volymen år 2016 var 39 procent mer jämfört med 2012. Under perioden 2017–2020 låg volymen stabil utan större förändringar, men den minskade avsevärt under 2021 till en nivå endast 6 procent högre än 2012. (Figur 4.63).

Flytande raffinerade petroleumprodukter är dominerande vad gäller export och import av varugruppen, 90 procent av exportmängden inom varugruppen utgörs av flytande raffinerade petroleumprodukter. Motsvarande andel av importmängden är 80 procent (Figur 4.64).



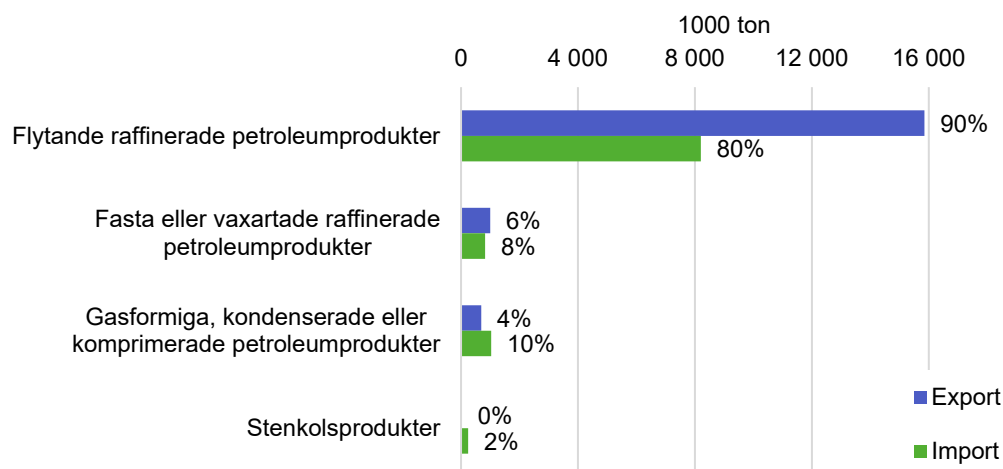
Figur 4.62. Utrikeshandel för raffinerade petroleumprodukter och stenkolsprodukter. Andel av den totala exporten/importen i mängd och värde. År 2012–2021.

Källa: SCB.



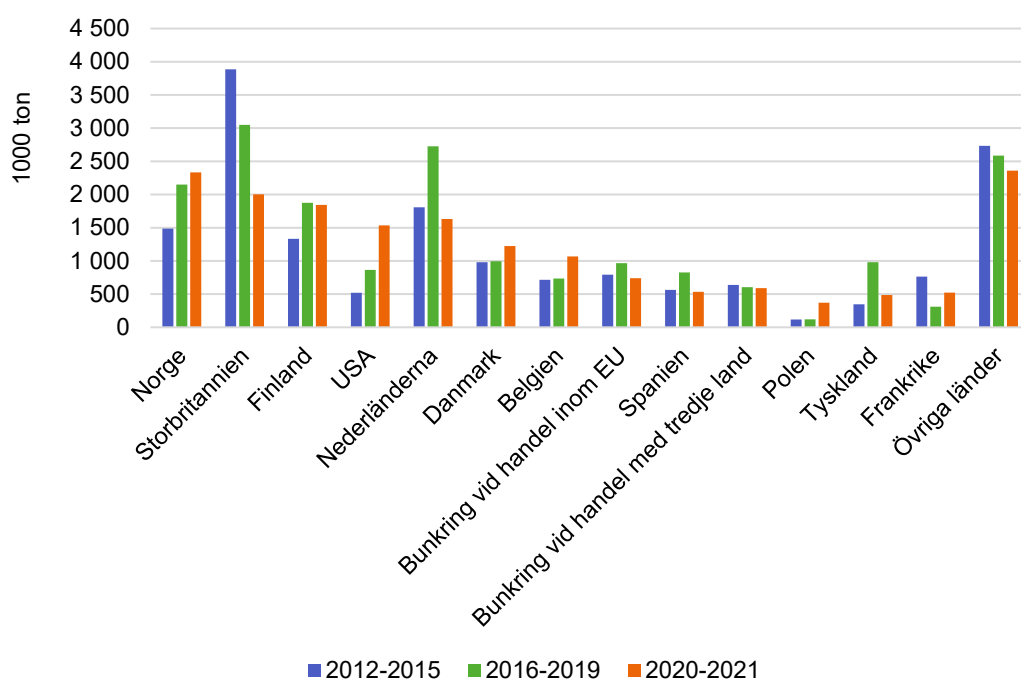
Figur 4.63. Utveckling av utrikeshandel (godsmängd) för raffinerade petroleumprodukter och stenkolsprodukter. År 2012–2021. Index (år 2012=100).

Källa: SCB.



Figur 4.64. Utrikeshandel för raffinerade petroleumprodukter och stenkolsprodukter efter varuslag. Årligt genomsnitt av godsmängden för 2018–2021 och andelar av varugruppens totala exporterade respektive importerade godsmängd.

Källa: SCB.



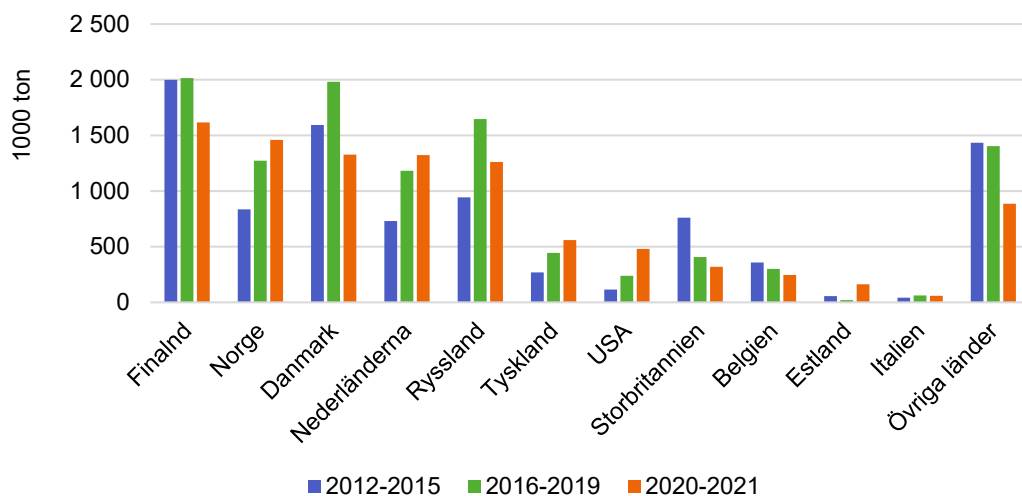
Figur 4.65. Export av raffinerade petroleumprodukter och stenkolsprodukter efter mottagarland, Årligt genomsnitt i 1000 ton för perioderna 2012–2015, 2016–2019 och 2020–2021.

Källa: SCB.

De största importörerna är Norge (14 procent), Storbritannien (12 procent), Finland (11 procent), USA (9 procent), Nederländerna (9 procent), Danmark (7 procent) samt Belgien (6 procent). Dessa länder svarade för 67 procent av exporterade ton 2020–2021. Jämfört med

2012–2015 ökade exporten till våra nordiska grannländer samt till USA och Belgien. Exporten till Storbritannien minskade år 2016–2019 med 22 procent och ännu mer under pandemiåren. Exporten till USA var under pandemiåren tre gånger så stor jämfört med perioden 2012–2015 (Figur 4.65).

Importen sker till stor del från våra nordiska grannländer samt från Nederländerna, Ryssland, Tyskland och USA, som tillsammans svarade för 83 procent av den totala importen av varugruppen (Figur 4.66). Gemensamt för Finland, Danmark och Ryssland är att importen minskade under pandemiåren jämfört med perioden 2016–2019. Importen från Storbritannien som hade en andel på 8 procent under perioden 2012–2015 minskade med 58 procent under pandemiåren till en andel på 3 procent.



Figur 4.66. Import av raffinerade petroleumprodukter och stenkolsprodukter efter avsändarland, Årligt genomsnitt i 1000 ton för perioderna 2012–2015, 2016–2019 och 2020–2021.

Källa: SCB.

4.7.2 Transporter, trafikslag och transportstråk

Denna grupp innehåller uteslutande raffinerade petroleumprodukter och nästan 100 procent går på fartyg, från raffinaderier och andra bränsledepåer. Faktum är att Raffinerade petroleumprodukter är den allra största varugruppen som transporteras på fartyg. Lastbilstransporter används främst för export till Norge.

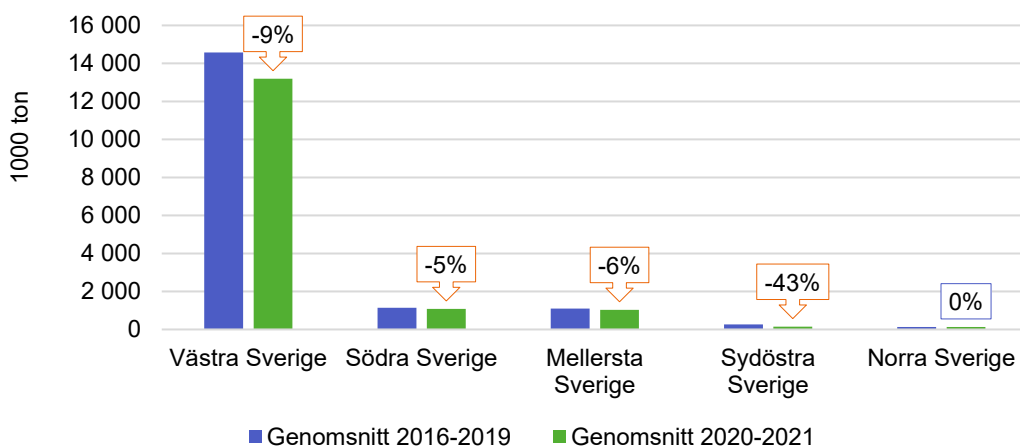
Avgående transporter

Exporten med sjöfart avgick nästan uteslutande från hamnarna i Västra Sverige, Södra Sverige och Mellersta Sverige (84, 7 respektive 6 procent) under perioden 2016–2019. Under pandemiåren minskade avgående transportvolymen med sjöfart med 9 procent jämfört med föregående period. Exportminskningen innebär att hamnarna i Sydöstra Sverige tappade 43 procent av godsmängden, från en redan låg nivå. Nedgången för hamnarna i Västra Sverige var något lägre, 9 procent, men större i absoluta tal (Figur 4.67).

Bland de största mottagarländerna för svensk petroleumexport med sjöfart 2016–2019 finns Storbritannien (21 procent), Norge (12 procent), Nederländerna (11 procent) och Finland (10 procent) (Figur 4.68). Exporten till Storbritannien föll kraftigt under pandemin (39 procent). Även exporten till Tyskland sjönk med 51 procent, däremot betydligt mindre än Storbritannien i

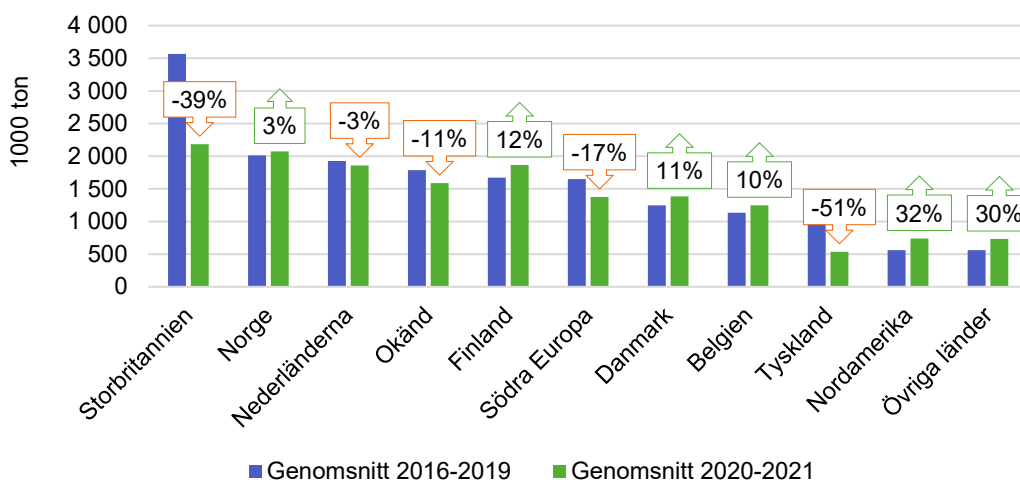
absoluta tal. I stället ökade exporten till Nordamerika (32 procent), Finland (12 procent) och Danmark (11 procent).

De viktigaste exportflödena med sjöfart utgår från hamnarna i Västra Sverige. De viktigaste destinationerna för exporten med fartyg från Västra Sverige var hamnarna i Storbritannien och Norge (13 procent vardera av godsvikten) följt av Finland (10 procent), Nederländerna (9 procent), Danmark (8 procent), Södra Europa (6 procent) och Belgien (6 procent). Godsmängderna för dessa stråk uppgick under pandemiåren 2020–2021 till sammanlagt 76 procent av det totala godset som transporterades utrikes med sjöfart (Karta 4.11). En betydande andel av godsmängden har också okänd destination (9 procent).



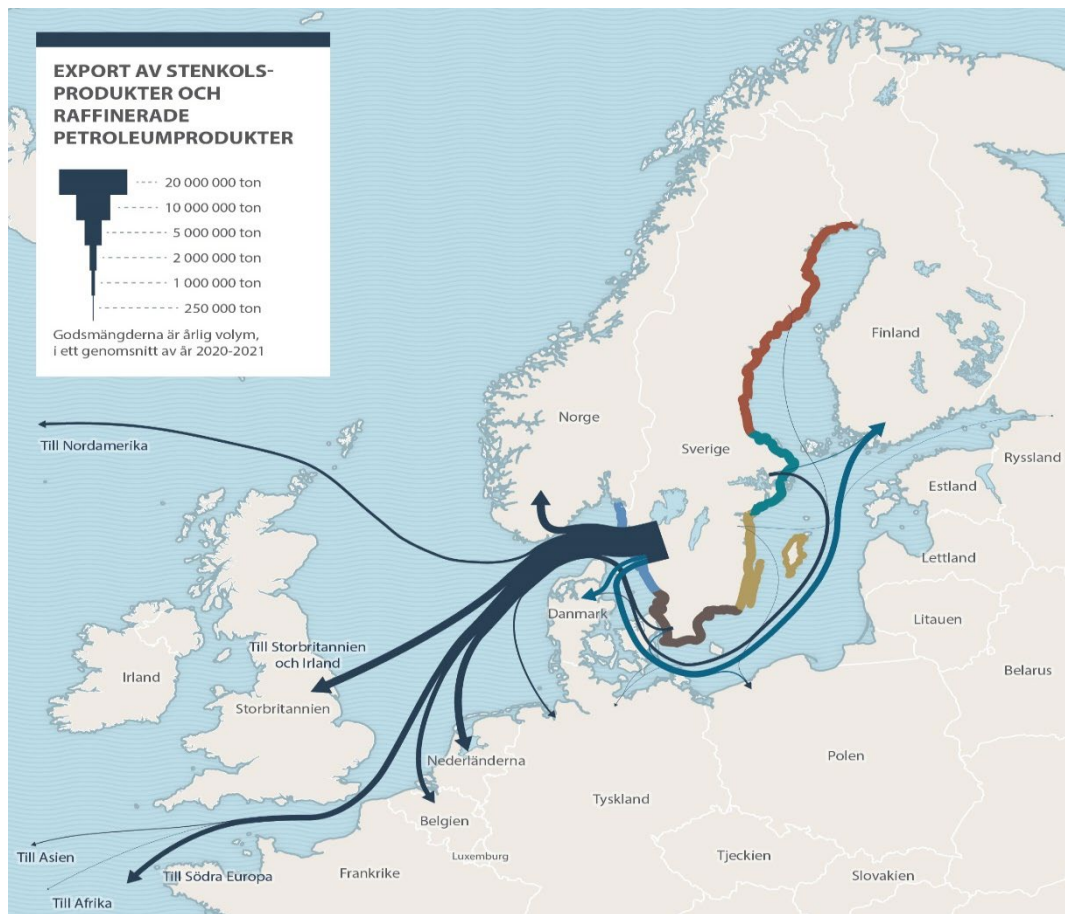
Figur 4.67. Hantering av avgående godsmängd av raffinerade petroleumprodukter och stenkolsprodukter i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter geografisk hamngrupp. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.



Figur 4.68. Avgående godsmängd av raffinerade petroleumprodukter och stenkolsprodukter i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter mottagare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

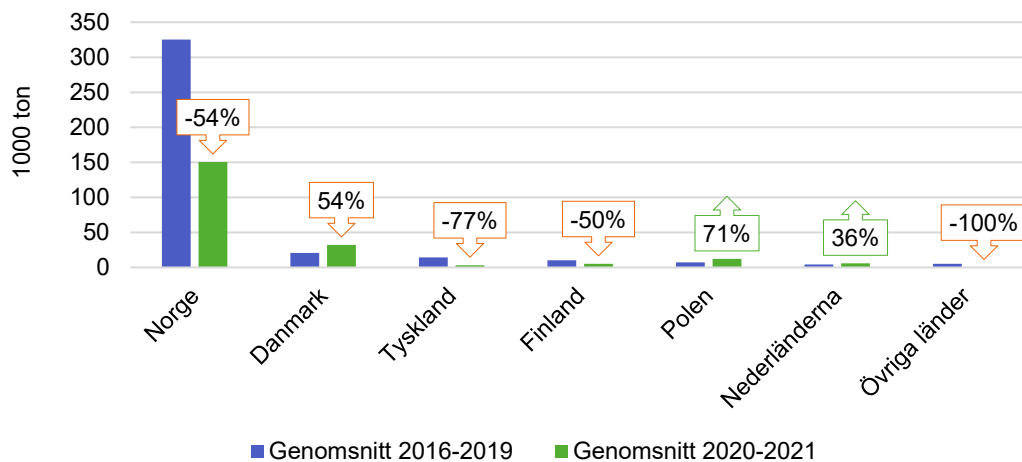


Karta 4.11. Godsflöden för avgående utrikestransporter med sjöfart av raffinerade petroleumprodukter och stenkolsprodukter mätt i ton. Årligt genomsnitt 2020–2021.

Källa: Trafikanalys.

Anm. De färgmarkerade områdena indikerar olika geografiska hamngrupperingar.

Mottagarländer för svensk petroleumexport som transporteras på väg domineras av Norge (84 procent) 2016–2019 (Figur 4.69). Den exporterade godsmängden med lastbil till Norge minskade under perioden 2020–2021 med 54 procent jämfört med föregående period.



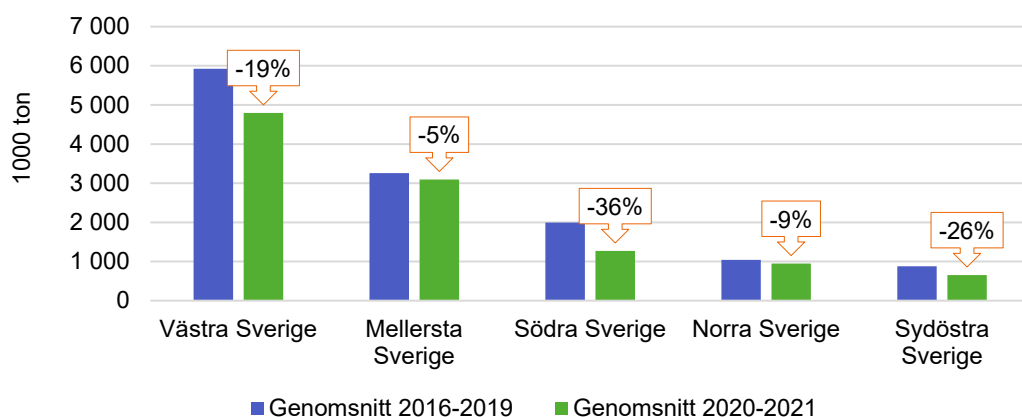
Figur 4.69. Avgående utrikestransporter av raffinerade petroleumprodukter och stenkolsprodukter i 1000 ton med tunga lastbilar efter mottagare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Ankommande transporter

Spridningen bland hamnarna som hanterar ankommande gods är större än för avgående. Västra Sverige är fortfarande den största mottagarregionen och hanterar 45 procent av det lossade godset. Stora mängder går även till Mellersta Sverige (25 procent) och Södra Sverige (15 procent).

Den inkommande mängden petroleumprodukter med sjöfart minskade med 18 procent under pandemiåren 2020–2021 jämfört med föregående period. Nedgångar skedde inom samtliga kustområden. De största nedgångarna noterades för hamnarna i Södra Sverige (36 procent), Sydöstra Sverige (26 procent) och Västra Sverige (19 procent) (Figur 4.70). Det har under pandemin skett en omfördelning från framför allt hamnarna i Södra Sverige till hamnarna i Mellersta Sverige.

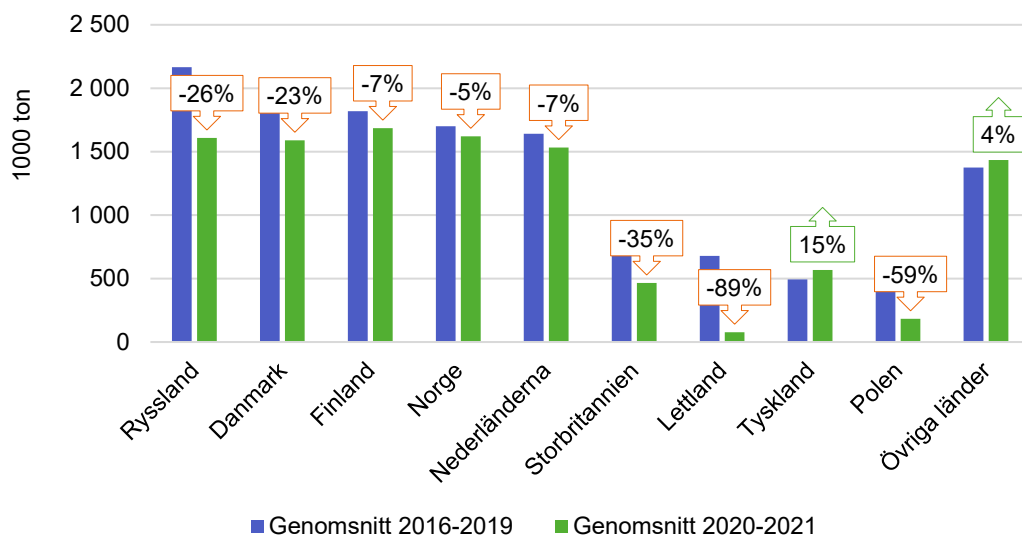


Figur 4.70. Hantering av ankommande godsmängd av raffinerade petroleumprodukter och stenkolsprodukter i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter geografisk hamngrupp. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

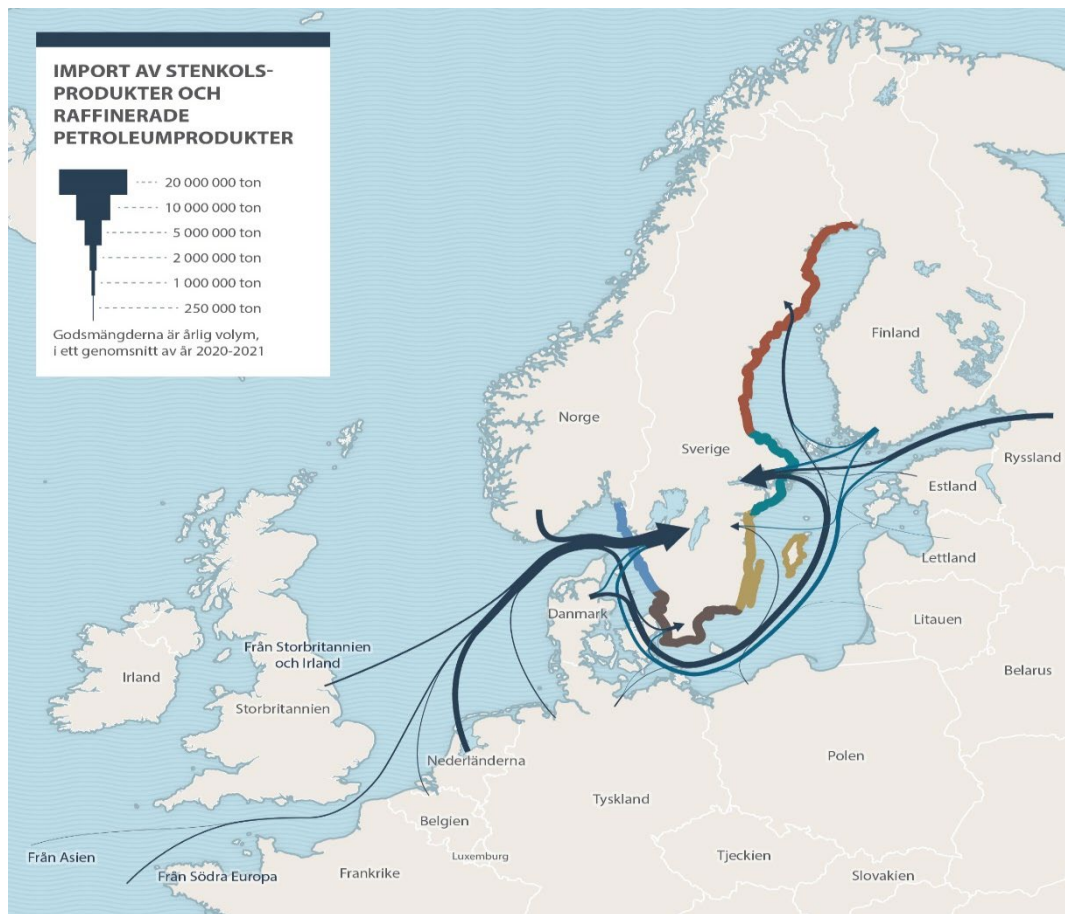
Det ankommande godset med sjöfart avgick under perioden 2016–2019 huvudsakligen från Ryssland (17 procent), Danmark (16 procent), Finland (14 procent), Norge (13 procent) och Nederländerna (13 procent) (Figur 4.71). Dessa länder svarade för 72 procent av importen med sjöfart till Sverige. Under pandemiåren har det skett en del minskningar av det ankommande godset från samtliga stora länder, förutom från Tyskland. Särskilt minskningen från Lettland med 89 procent sticker ut. Importen från Ryssland minskade mest i absoluta tal (26 procent). Även Polen, Storbritannien och Danmark visade betydande minskningar.

De viktigaste importflödena med sjöfart utgörs av transporter från hamnarna i Norge och Nederländerna till hamnarna i Västra Sverige. Den transporterade godsmängden i dessa stråk uppgick under pandemiåren 2020–2021 till 13 respektive 8 procent av det totala godset som importerades med sjöfart. En betydande del av importen sker också från Finland och Ryssland (7 procent från vardera landet) samt från Danmark (5 procent) till hamnarna i Mellersta Sverige (Karta 4.12).



Figur 4.71. Ankommande godsmängd av raffinerade petroleumprodukter och stenkolsprodukter i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter avsändare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

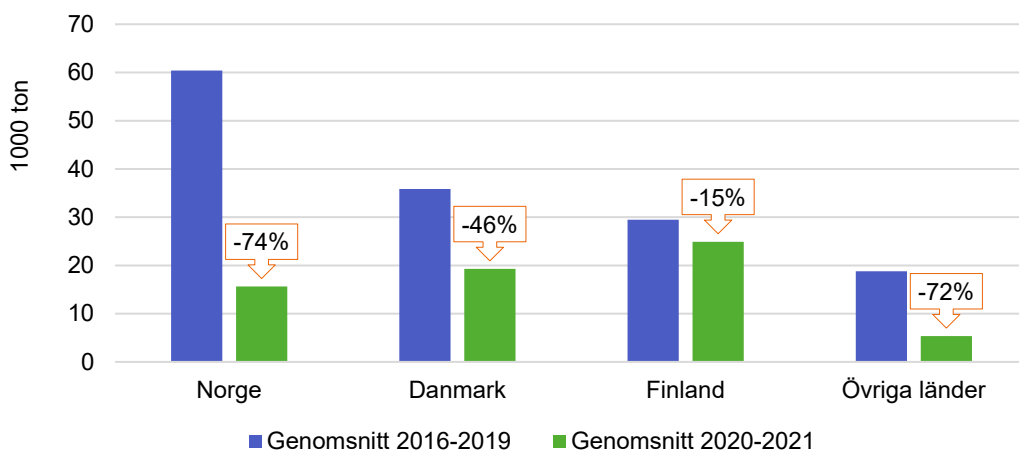


Karta 4.12. Godsflöden för ankommande utrikestransporter med sjöfart av raffinerade petroleumprodukter och stenkolsprodukter mätt i ton. Årligt genomsnitt 2020–2021.

Källa: Trafikanalys.

Anm. De färgmarkerade områdena indikerar olika geografiska hamngrupperingar.

Importen av petroleumprodukter på väg är obetydlig och sker i huvudsak från våra nordiska grannländer. Under pandemiåren 2020–2021 minskade dessutom lastbilstransporterna med petroleum med 55 procent. Norge var innan pandemin det största avsändarlandet, men har minskat med 74 procent under pandemin och därmed har Finland gått om Norge som det största avsändarlandet.



Figur 4.72. Ankommande utrikestransporter av raffinerade petroleumprodukter och stenkolsprodukter i 1000 ton med tunga lastbilar efter avsändare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

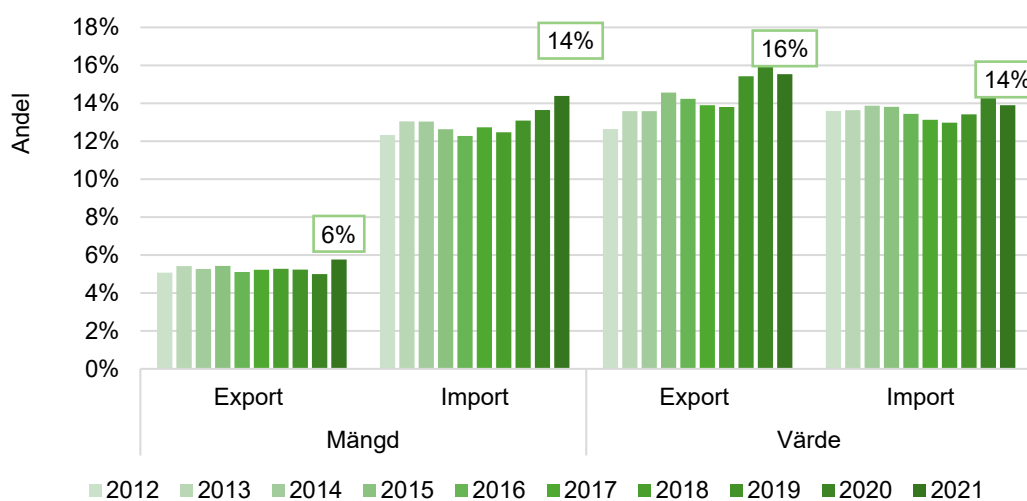
4.8 Kemikalier och kemiska produkter

Fakta om transporter av varugruppen

- De kemiska basprodukterna samt obearbetade plast- och gummivaror svarade tillsammans för runt 70 procent av den exporterade godsmängden respektive närmare 80 procent av den importerade godsmängden.
- År 2021 utgjorde exporten 6 procent av Sveriges totala exportmängd och 16 procent av exportvärdet. Motsvarande andelar för importen var 14 procent av importmängden och 14 procent av importvärdet.
- Tyskland och de nordiska grannländerna är de största marknaderna för export (47 procent under 2016–2019).
- Finland är den största exportören till Sverige (25 procent). Andra stora exportörer är Tyskland (14 procent), Norge (13 procent) och Nederländerna (9 procent).
- Ungefär hälften av allt avgående gods fraktas till sjöss. En hög andel transporteras på väg (40 procent). Största mottagare för transporter på väg domineras av de nordiska länderna samt Polen och Tyskland. Norge är den största mottagaren (39 procent).
- Avgående godsflöden med sjöfart går främst till Nederländerna följt av Norge, Storbritannien och Belgien. Hanteringen av det avgående godset sker främst av hamnarna i Västra Sverige (49 procent) och Norra Sverige (27 procent).
- Cirka 60 procent av det ankommande godset fraktas till sjöss. Motsvarande andel för vägtransporter är runt 30 procent.
- I likhet med avgående vägtransporter är det de nordiska grannländerna samt Polen och Tyskland som är de största avsändarna.
- Ankommande godsflöden med sjöfart kommer främst från Nederländerna, Norge, Finland och Storbritannien. Hanteringen av ankommande gods med sjöfart sker främst av hamnarna i Västra Sverige (33 procent), Norra Sverige (23 procent) och Södra Sverige (19 procent).

4.8.1 Utrikeshandel

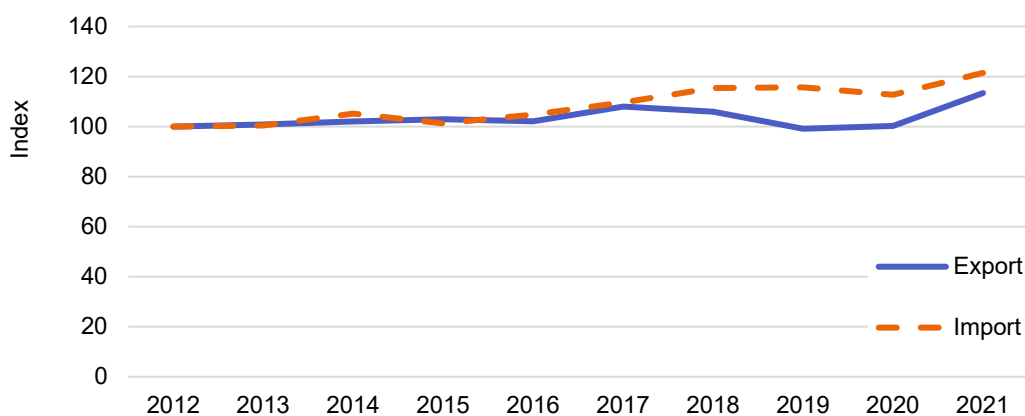
Under år 2021 exporterades 5,2 miljoner ton kemikalier och kemiska produkter till ett värde av 235 miljarder kr. Det motsvarar 6 procent av den totala exportmängden och 16 procent av det totala exportvärdet. Importen är ungefär dubbelt så stor som exporten, i termer av godsmängd. Importen uppgick under 2021 till 12,1 miljoner ton motsvarande 211 miljarder kr. Det utgjorde 14 procent av både total importmängd och totalt importvärde. Andelsskillnader för importen i mängd och värde jämfört med exporten indikerar att Sverige importerar stora mängder billiga kemiska basprodukter medan en större del av exporten utgörs av läkemedel och färdigvaror med ett högre varuvärde (Figur 4.73).



Figur 4.73. Utrikeshandel för kemikalier och kemiska produkter. Andel av den totala exporten/importen i mängd och värde. År 2012–2021.

Källa: SCB.

Import- och exportvolymerna för varugruppen ändrades lite mellan 2012 och 2016 (Figur 4.74).



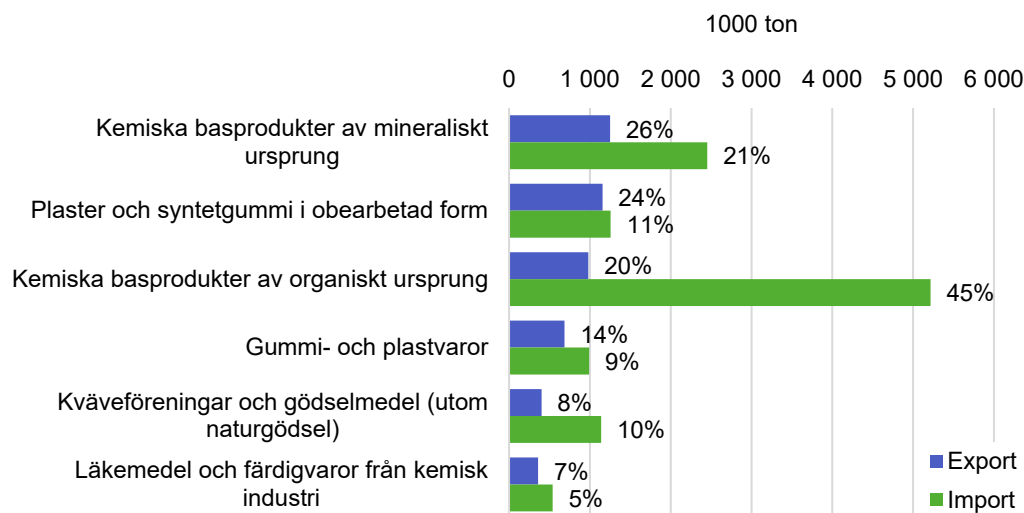
Figur 4.74. Utveckling av utrikeshandel (godsmängd) för kemikalier och kemiska produkter. År 2012–2021. Index (år 2012=100).

Källa: SCB.

Under 2017 skedde en viss ökning i både import och export. Importen fortsatte att växa även under 2018 och 2019 medan exporten föll tillbaka. Under 2020 låg export- och importvolymerna på ungefär samma nivå som året innan men under 2021 skedde återigen en tillväxt i utrikeshandelsvolymerna.

Vi kan med andra ord inte se någon tydlig negativ påverkan på totalnivå under pandemiåren, snarare ser vi en tillväxt under 2021. Sett över hela 10-årsperioden har exporten respektive importen i ton ökat med 13 respektive 21 procent.

Viktmässigt dominerar kemiska basprodukter och obearbetade varor utrikeshandeln (Figur 4.75). De kemiska basprodukterna samt obearbetade plast- och gummivaror svarade tillsammans för runt 70 procent av den exporterade godsmängden respektive närmare 80 procent av den importerade godsmängden. Läkemedel och färdigvaror utgjorde 7 procent av exporterade ton respektive 5 procent av importerade ton (2018–2021).

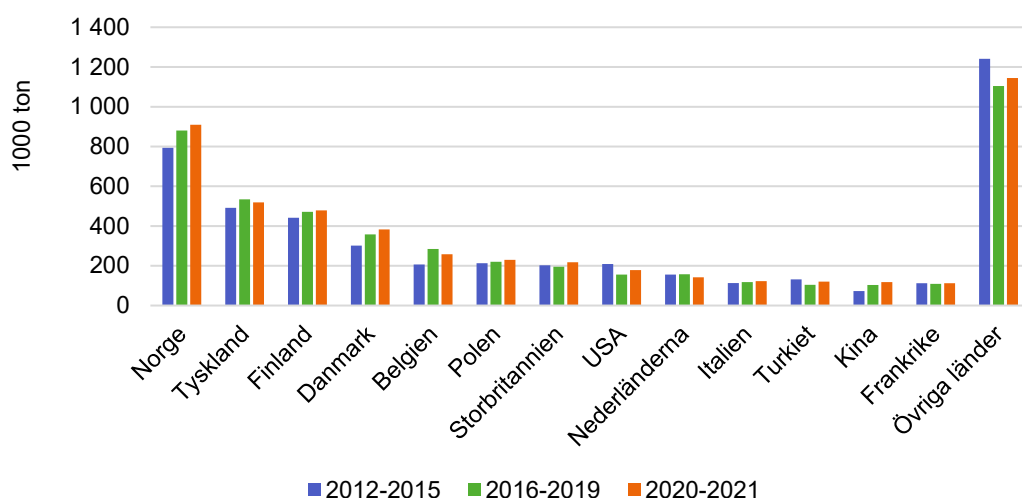


Figur 4.75. Utrikeshandel för kemikalier och kemiska produkter efter varuslag. Årligt genomsnitt av godsmängden för 2018–2021 och andelar av varugruppens totala exporterade respektive importerade godsmängd.

Källa: SCB.

Exporten av Kemikalier och kemiska produkter är koncentrerad till de nordiska grannländerna samt Tyskland som tillsammans importerade 47 procent av varugruppen under åren 2016–2019. Exporten till Norge utgjorde 18 procent, medan Tyskland, Finland och Danmark importerade ungefär 10 procent vardera. Även Belgien och Polen utgör betydande marknader, båda svarar för en andel av 5 procent. Det exporteras också en förhållandevis hög andel till gruppen Övriga länder, 23 procent (Figur 4.76).

Under pandemiåren 2020–2021 ökade exportmängden med 3 procent jämfört med 2016–2019. Bland de stora marknaderna ökade exporten till de nordiska grannländerna, Norge (3 procent), Finland (2 procent) och Danmark (7 procent). Större relativa ökningar av exporten skedde till Turkiet (16 procent), USA och Kina (14 procent vardera) och Polen (11 procent). En nedgång av exporten noteras för Tyskland (3 procent) och Belgien (9 procent).

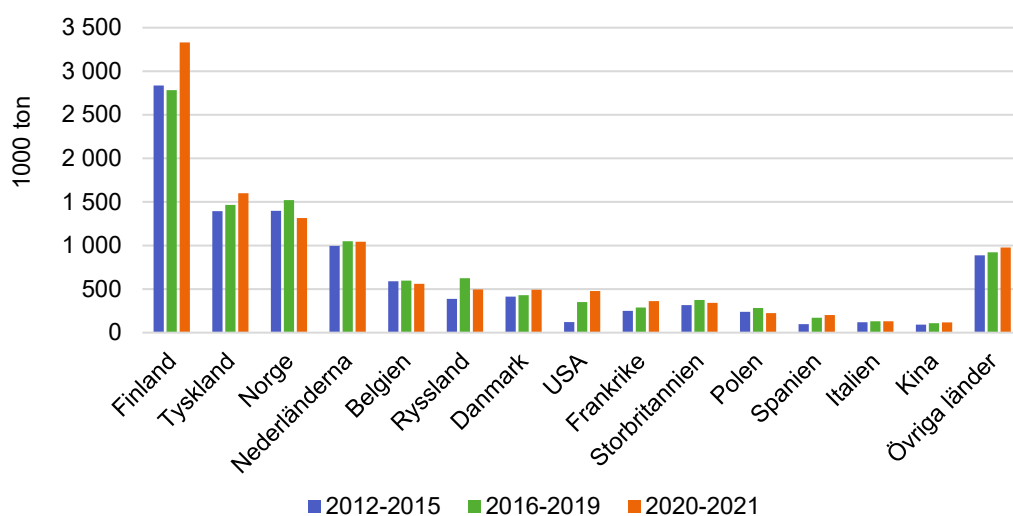


Figur 4.76. Export av kemikalier och kemiska produkter efter mottagarland, Årligt genomsnitt i 1000 ton för perioderna 2012–2015, 2016–2019 och 2020–2021.

Källa: SCB.

Importen av Kemikalier och kemiska produkter är tydligt koncentrerad till ett fåtal länder (Figur 4.77). I synnerhet är importen betydande från Finland (25 procent), Norge (14 procent), Tyskland (13 procent) och Nederländerna (9 procent), drygt 60 procent tillsammans under perioden 2016–2019. Större andelar importeras även från Belgien, Ryssland, Danmark och USA, ungefär 5 procent vardera.

Under pandemiåren 2020–2021 ökade även importen av Kemikalier och kemiska produkter, med sammanlagt 5 procent jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019. Av de tre största importländerna ökade importen från Finland (20 procent) och Tyskland (9 procent), men minskade med 14 procent från Norge. Även importen från Belgien minskade (6 procent) och från Ryssland (20 procent). I relativa termer ökade importen mest från USA (36 procent).



Figur 4.77. Import av kemikalier och kemiska produkter efter avsändarland, Årligt genomsnitt i 1000 ton för perioderna 2012–2015, 2016–2019 och 2020–2021.

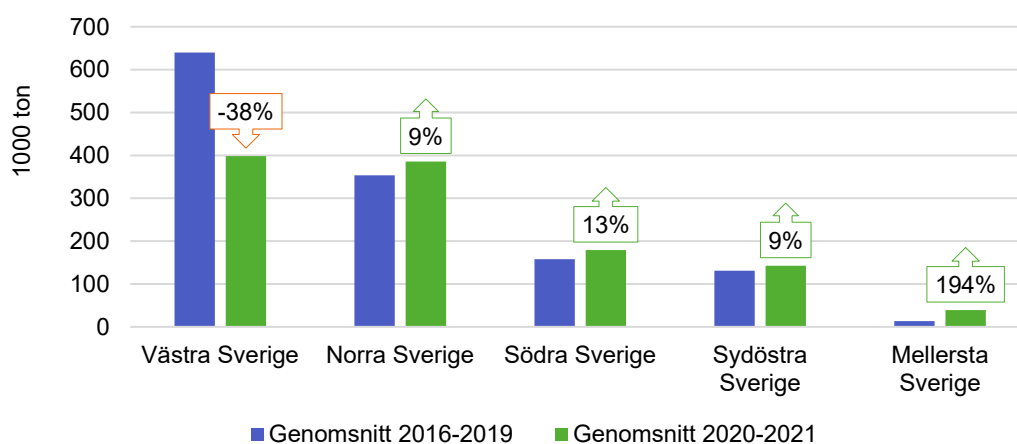
Källa: SCB.

4.8.2 Transporter, trafikslag och transportstråk

Sjötransporterna dominerar importen och exporten av Kemikalier och kemiska produkter. Ungefär hälften av allt avgående gods och cirka 60 procent av det ankommande fraktas till sjöss. En hög andel transporteras även på väg, runt 40 procent av det avgående godset och runt 30 procent av det ankommande. Järnvägen svarar för mindre andelar (cirka 10 procent avgående och några få procent av ankommande). Framför allt är det transporter till och från Tyskland som svarar för en stor andel tågtransporter. Det är gränspassagen vi utgår ifrån här så bedömningen är att tågen går via Öresundsbron och Danmark.

Avgående transporter

Det avgående godset som transporterades från Sverige med sjöfart under perioden 2016–2019 hanterades huvudsakligen av hamnarna i Västra Sverige (49 procent) och hamnarna i Norra Sverige (27 procent) (Figur 4.78).

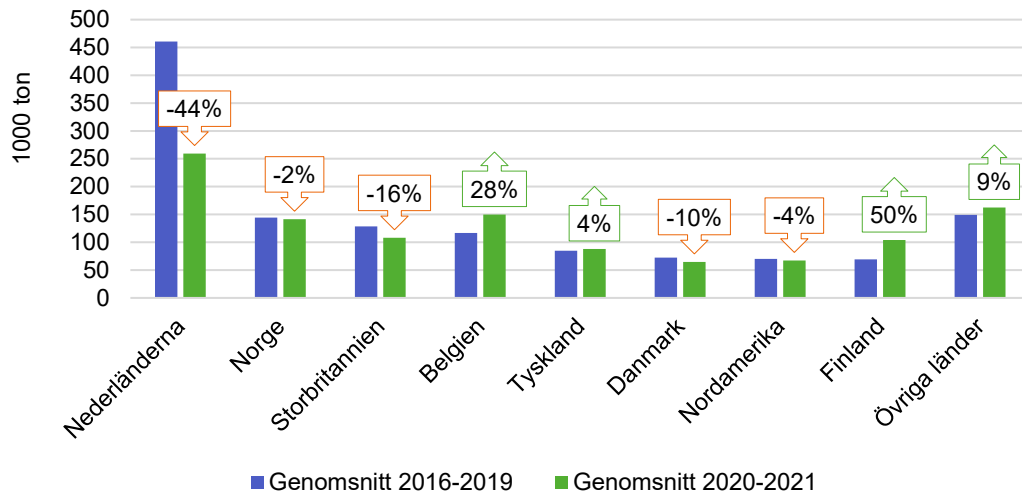


Figur 4.78. Hantering av avgående godsmängd av kemikalier och kemiska produkter i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter geografisk hamngrupp. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Hamnarna i Södra respektive Sydöstra Sverige hanterade 12 respektive 10 procent. Under pandemiåren minskade den avgående godsmängden med sjöfart med 12 procent jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019. Hela minskningen skedde i Västra Sverige, vars volym minskade med 38 procent jämfört med föregående period. Hamnarna i övriga områden ökade i stället volymerna under samma period, ungefär 10 procent vardera, med undantag för hamnarna i Mellersta Sverige vars hanterade volymer ökade med nästan 200 procent, däremot från en låg nivå. Under pandemiåren skedde med andra ord en omfördelning och utjämning av utskäppade volymer av Kemikalier och kemiska produkter mellan Sveriges hamnregioner.

Mottagarländerna av det gods som skeppas från Sverige utgörs av Nederländerna (36 procent) samt Norge, Storbritannien och Belgien med ungefär 10 procent vardera (Figur 4.79). Under pandemiåren minskade exporten till Nederländerna med 44 procent och till Storbritannien med 16 procent. Å andra sidan ökade volymen till Belgien med 28 procent, som numera utgör näst största mottagarland av Kemikalier och kemiska produkter med sjöfart. En betydande ökning noteras även för exporten till Finland (50 procent) medan Danmark minskade (10 procent).



Figur 4.79. Avgående godsmängd av kemikalier och kemiska produkter i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter mottagare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Exportflödena med sjöfart utgörs till stor del av flöden mellan hamnarna i Västra Sverige och hamnarna i Nederländerna samt Belgien. Den transporterade godsmängden i dessa stråk uppgick under pandemiåren 2020–2021 till 16 procent respektive 9 procent av det totala godset som exporterades med sjöfart.

Andra stora flöden går mellan hamnarna i Sydöstra Sverige och Tyskland (7 procent). Även till Nederländerna går det ett stort flöde från hamnarna i Sydöstra Sverige (4 procent). Från hamnarna i Norra Sverige går två stora flöden, ett till Norge (6 procent) och ett till Storbritannien (5 procent) (Karta 4.13).

Exporten av Kemikalier och kemiska produkter som transporteras på väg domineras av Norge som mottagarland (39 procent 2016–2019). Andra stora mottagarländer är Polen och Tyskland med andelar på 17 respektive 13 procent samt Danmark (8 procent) och Finland (5 procent) (Figur 4.80).

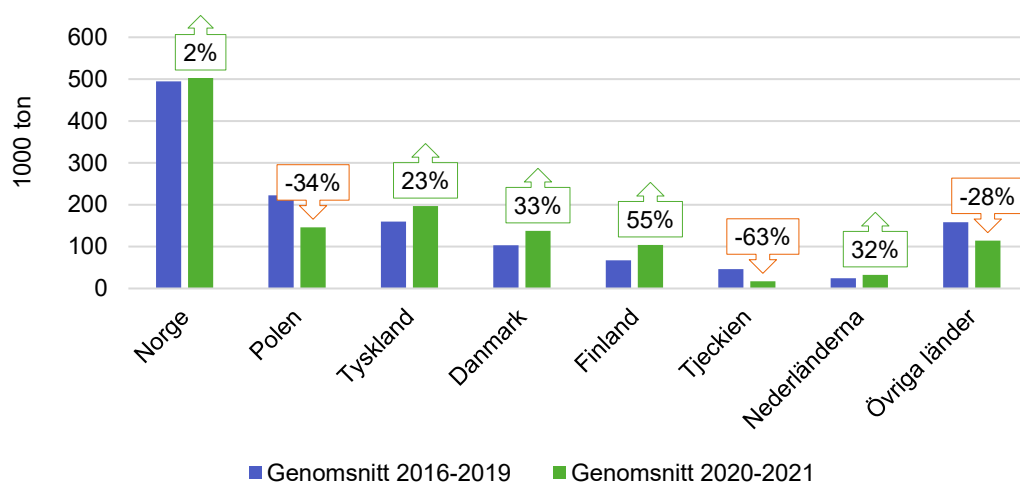
Exporten på väg minskade sammanlagt med 2 procent under pandemiåren 2020–2021 jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019. Minskningen skedde till Polen (34 procent) och Tjeckien samt till länderna i gruppen Övriga. Samtidigt skedde betydande ökningar till Tyskland (23 procent), Danmark (33 procent) och Finland (55 procent).



Karta 4.13. Godsflöden för avgående utrikestransporter med sjöfart av kemikalier och kemiska produkter mätt i ton. Årligt genomsnitt 2020–2021.

Källa: Trafikanalys.

Anm. De färgmarkerade områdena indikerar olika geografiska hamngrupperingar.

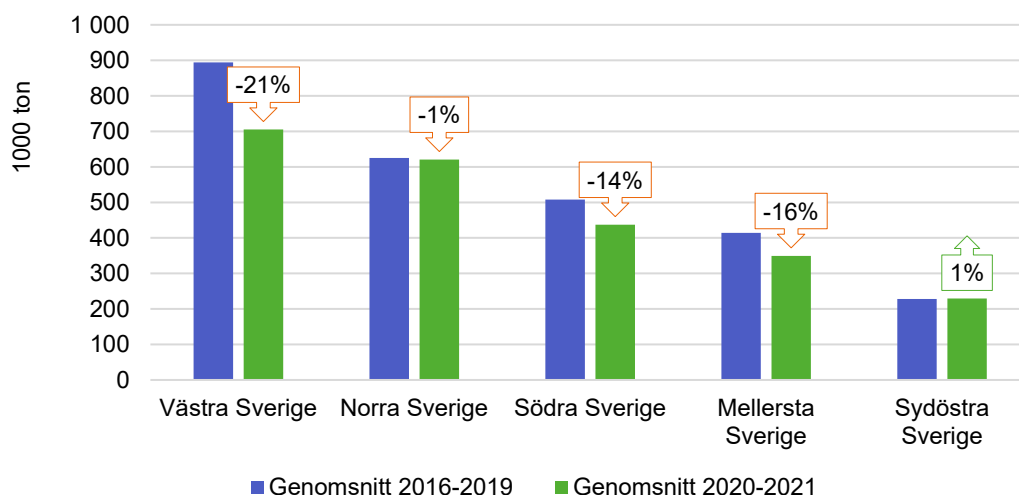


Figur 4.80. Avgående utrikestransporter av kemikalier och kemiska produkter i 1000 ton med tunga lastbilar efter mottagare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Ankommande transporter

Det ankommande godset med sjöfart 2016–2019 hanterades främst av hamnarna i Västra Sverige (33 procent) följt av hamnarna i Norra Sverige (23 procent) respektive Södra Sverige (19 procent). Till skillnad från avgående transporter sker en stor hantering av ankommande gods av hamnarna i Mellersta Sverige (16 procent) och Sydöstra Sverige (9 procent) (Figur 4.81).



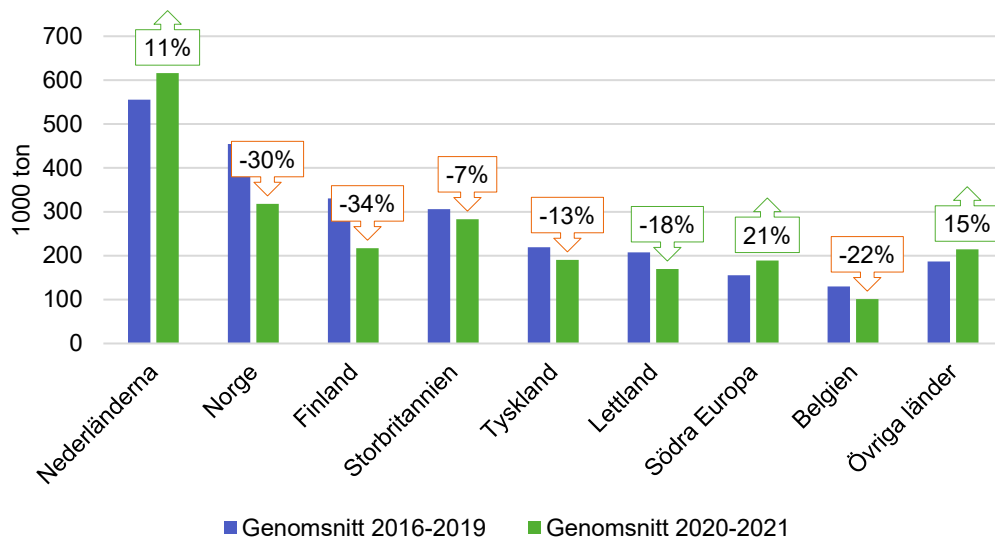
Figur 4.81. Hantering av ankommande godsmängd av kemikalier och kemiska produkter i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter geografisk hamngrupp. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Under pandemiåren minskade hanteringen av det inkommande godset som transporterades med sjöfart med 12 procent. Nedgången skedde främst i hamnarna i Västra Sverige (21 procent) samt Södra Sverige (14 procent) och Mellersta Sverige (16 procent).

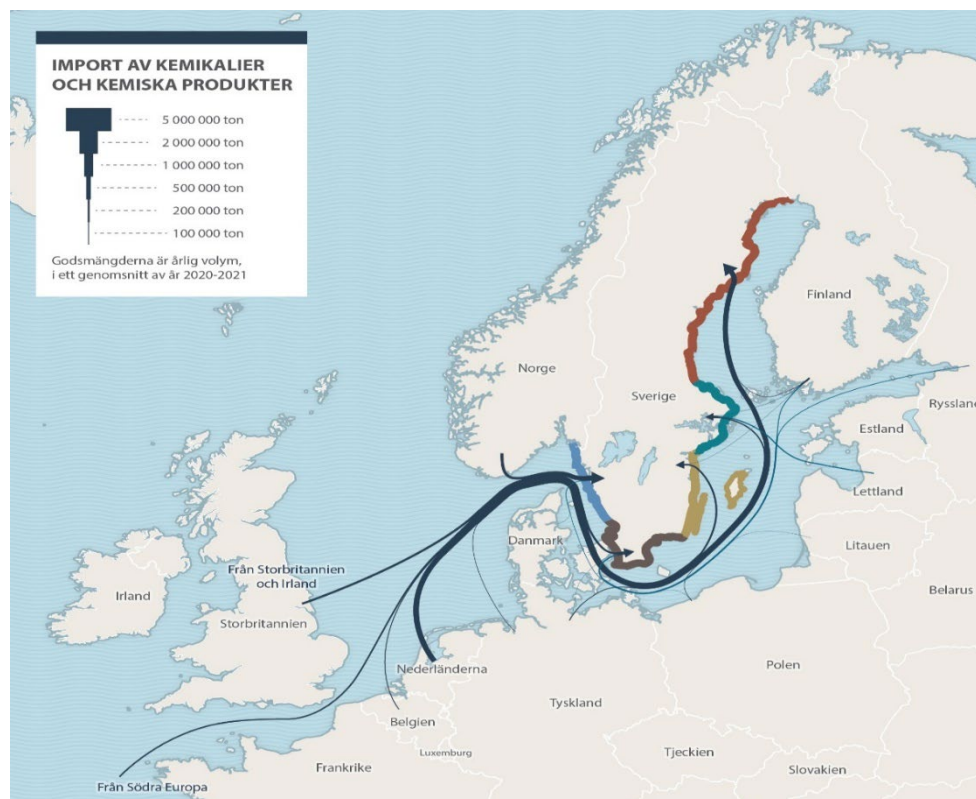
Kemikalier och kemiprodukter hämtades under 2016–2019 huvudsakligen från Nederländerna (21 procent) och Norge (17 procent), samt från Finland (12 procent), Storbritannien (11 procent) (Figur 4.82). Importen från Nederländerna och länderna i Södra Europa ökade med 11 respektive 21 procent under pandemiåren jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019. Samtidigt minskade importmängderna från de resterande större länderna. Störst minskning noteras från Finland (34 procent) och Norge (30 procent).

De viktigaste importflödena med sjöfart utgörs av transporter mellan hamnarna i Norge och Nederländerna (9 procent av godsmängden vardera) till hamnarna i Västra Sverige samt från hamnarna i Storbritannien (10 procent) och Nederländerna (7 procent) till hamnarna i Norra Sverige. Den transporterade godsmängden i dessa stråk uppgick under pandemiåren 2020–2021 till 35 procent av det totala godset som transporterades till Sverige med sjöfart. En betydande del av importen sker också från Lettland till hamnarna i Mellersta Sverige (6 procent) (Karta 4.14).



Figur 4.82. Ankommande godsmängd av kemikalier och kemiska produkter i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter avsändare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

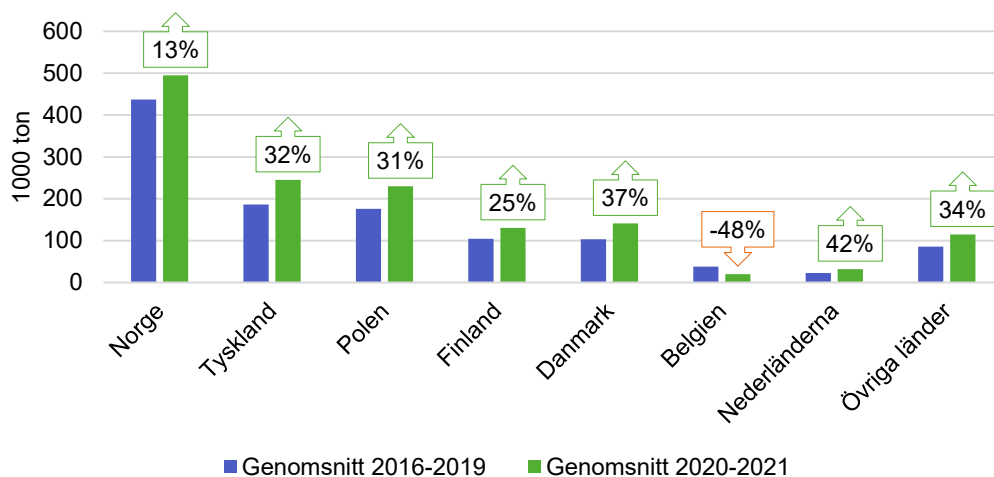


Karta 4.14. Godsflöden för ankommande utrikestransporter med sjöfart av kemikalier och kemiska produkter mätt i ton. Årligt genomsnitt 2020–2021.

Källa: Trafikanalys.

Anm. De färgmarkerade områdena indikerar olika geografiska hamngrupperingar.

Det ankommande godset på väg importeras främst från Norge (38 procent), Tyskland och Polen (cirka 15 procent vardera) samt Finland och Danmark (knappt 10 procent vardera) (Figur 4.83).



Figur 4.83. Ankommande utrikestransporter av kemikalier och kemiska produkter i 1000 ton med tunga lastbilar efter avsändare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Under pandemiåren ökade importen på väg med 22 procent. Bland de stora avsändarländerna hade Danmark störst ökning (37 procent) följt av Tyskland och Polen (drygt 30 procent vardera). Även importen från Norge och Finland ökade med 13 respektive 25 procent. Endast importen från Belgien minskade (48 procent).

4.9 Transportmedel

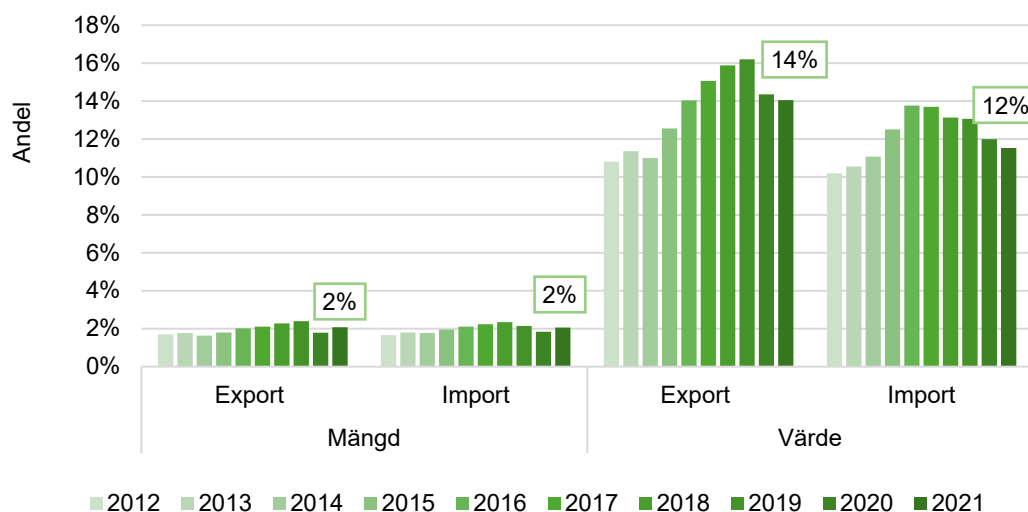
Fakta om transporter av varugruppen

- Viktmässigt dominerar bilindustriprodukter med omkring runt 80 procent av såväl exporterad som importerad godsvikt.
- Under 2021 utgjorde exporten av transportmedel 2 procent av den totala exportmängden men 14 procent av det totala exportvärdet. Motsvarande andelar för importen var 2 procent av importmängden och 12 procent av importvärdet.
- Viktandelarna har varit stabila de senaste 10 åren, cirka 2 procent varje år av både exporten och importen.
- Under 2016–2019 var exporten av Transportmedel koncentrerad till huvudsakligen fyra länder, Belgien (14 procent), USA och Nederländerna (9 procent vardera) samt Tyskland (7 procent).
- Tyskland, med sin stora fordonsindustri, är den i särklass största exportören av Transportmedel (35 procent under 2016–2019). Andra stora handelspartners är Belgien (11 procent), Frankrike (7 procent) och Storbritannien (6 procent).
- Transportmedel exporteras till största delen med sjöfart (70–80 procent). Ungefär 20 procent transporteras på väg.

- Avgående transportflöden på väg går främst till Tyskland och Norge (20 procent vardera under 2016–2019).
- Destinationerna för avgående godsflöden med sjöfart domineras av Belgien (37 procent), samt av Finland, Tyskland och Storbritannien (drygt 10 procent vardera). Hanteringen av avgående godsflöden med sjöfart är koncentrerad till hamnarna i Västra Sverige (77 procent).
- Vägtransporterna är dominerande för importen av Transportmedel (ca 60 procent). Ursprungsländerna dominerades 2016–2019 av Polen och Tyskland (ca 30 procent vardera).
- Sjöfartens andel uppgår till mellan 30 och 40 procent för importerade varor. De ankommande godsflödena med sjöfart kommer främst från hamnarna i Belgien (41 procent) och hamnarna i Tyskland (37 procent). Hamnarna i Västra Sverige ligger i topp vad även gäller hantering av inkommande godsflöden (46 procent).

4.9.1 Utrikeshandel

Transportmedel tillhör tillsammans med Kemikalier och kemiska produkter samt Maskiner och instrument de största varugrupperna mätt i värde (Figur 4.84). Under år 2021 exporterades 1,9 miljoner ton bilindustriprodukter och andra transportmedel till ett värde av 212 miljarder kr, vilket utgjorde 2 procent av den totala exportmängden men 14 procent av det totala exportvärdet. Under samma år importerades nästan lika stor mängd transportmedel med en vikt om 1,7 miljoner ton till ett värde av 175 miljarder kr, som utgjorde 2 procent av den totala importmängden och 12 procent av det totala importvärdet.



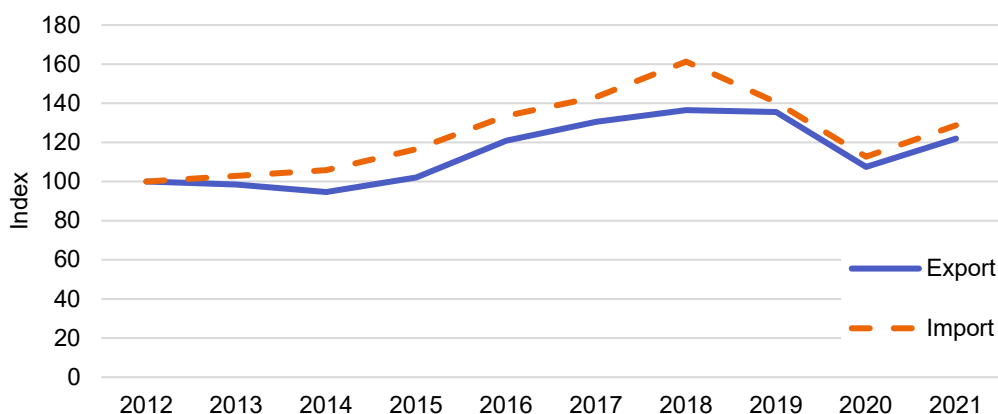
Figur 4.84. Utrikeshandel för transportmedel. Andel av den totala exporten/importen i mängd och värde. År 2012–2021.

Källa: SCB.

Varugruppens viktandelar har varit stabila de senaste 10 åren, cirka 2 procent varje år av både exporten och importen (Figur 4.84). Sett över hela 10-årsperioden steg importen från 2012 och var som högst 2018 för att sedan falla tillbaka 2019 och 2020 (Figur 4.85). 2021 skedde återigen en uppgång. Exporten har haft en horisontell utveckling 2012–2015 för att sedan växa fram till 2018, då den var som högst. 2020 skedde en rejäl nedgång, men under 2021 har det skett en återhämtning. Jämfört med 2012 har exporten respektive importen i ton stigit med 22 respektive 29 procent. Nedgången av export och import 2020 skulle kunna

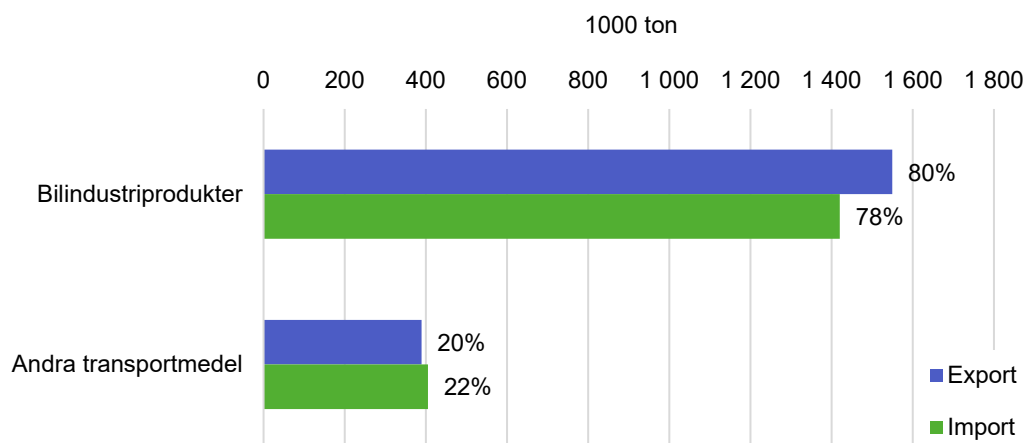
tolkas som en viss effekt av de logistik- och leveransproblem som uppstod i pandemins tidigare skede i samband med nedstängningar i bland annat Kina.

Viktmässigt dominerar bilindustriprodukter med omkring runt 80 procent av såväl exporterad som importerad godsvikt (Figur 4.86). Resterande 20 procent utgörs av andra transportmedel och reservdelar och komponenter till dessa.



Figur 4.85. Utveckling av utrikeshandel (godsmängd) för transportmedel. År 2012–2021. Index (år 2012=100).

Källa: SCB.



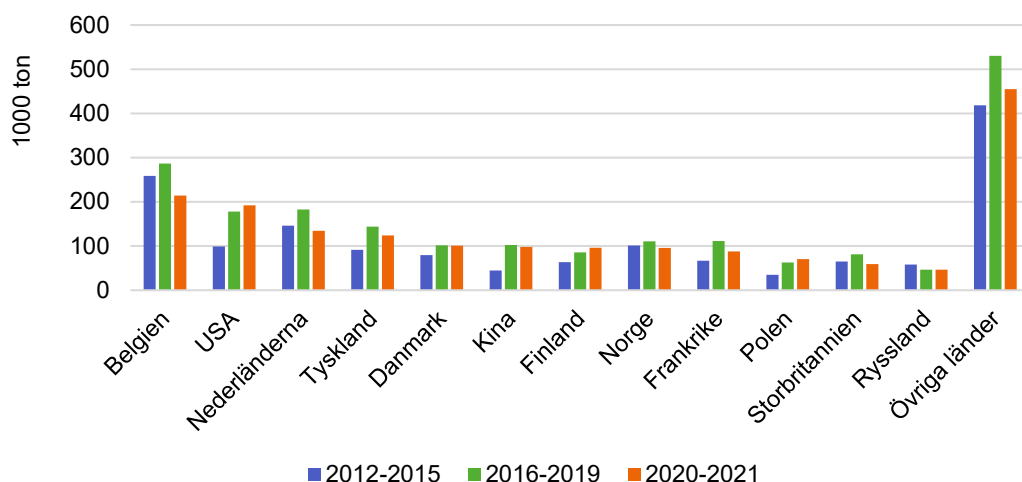
Figur 4.86. Utrikeshandel för transportmedel efter varuslag. Årligt genomsnitt av godsmängden för 2018–2021 och andelar av varugruppens totala exporterade respektive importerade godsmängd.

Källa: SCB.

Exporten av Transportmedel är koncentrerad till huvudsakligen fyra länder, Belgien²² (14 procent), USA och Nederländerna (9 procent vardera) samt Tyskland (7 procent) under perioden 2016–2019 (Figur 4.87). Kina och Frankrike tillsammans med de nordiska länderna utgör också betydande marknader för denna varugrupp, ungefär 5 procent vardera.

²² Volvo Cars har en stor fabrik där och i Belgien finns det även en stor utskeppningshamn.

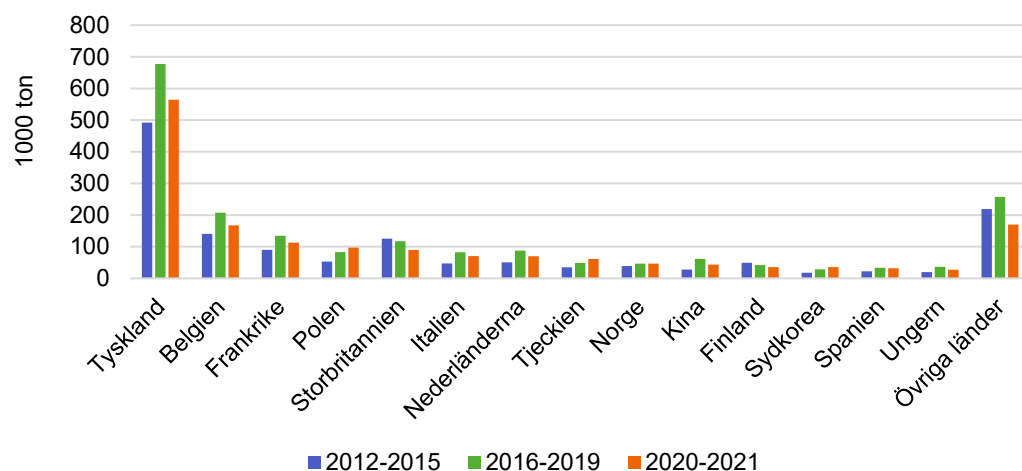
Under pandemiåren, 2020–2021, minskade exporten med 12 procent jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019. Exportnedgången noteras framför allt till Belgien och Nederländerna (25 procent vardera) samt till Tyskland och Norge (14 procent vardera). Minskningar noteras även till Frankrike samt till gruppen Övriga länder. Under samma period ökade exporten till USA (8 procent) och till Finland (12 procent). Till följd av ökningen av exporten till USA utgör den marknaden nu den viktiga näst viktigaste marknaden för svenskproducerade Transportmedel (Figur 4.87).



Figur 4.87. Export av transportmedel efter mottagarland, Årligt genomsnitt i 1000 ton för perioderna 2012–2015, 2016–2019 och 2020–2021.

Källa: SCB.

Tyskland, med sin stora fordonsindustri, är det i särklass största importlandet för Transportmedel och svarade 2016–2019 ensamt för över en tredjedel (35 procent) av antal importerade ton. Andra stora handelspartners när det gäller import är Belgien (11 procent), Frankrike (7 procent) och Storbritannien (6 procent).



Figur 4.88. Import av transportmedel efter avsändarland, Årligt genomsnitt i 1000 ton för perioderna 2012–2015, 2016–2019 och 2020–2021.

I likhet med exporten minskade även importen av Transportmedel under pandemiåren 2020–2021, med 17 procent. Minskningen sker i nästan samtliga länder (Figur 4.88). I relativa

termer svarade Kina för den största minskningen (29 procent), från en förhållandevis låg nivå. Betydande minskningar både i absoluta tal och i relativa termer noteras för de större länderna, Tyskland (17 procent), Belgien (19 procent), Frankrike (16 procent) och Storbritannien (24 procent). I stället ökade importen från Polen (26 procent) och Tjeckien (17 procent). Den samlade importen från gruppen Övriga länder minskade också, med 34 procent.

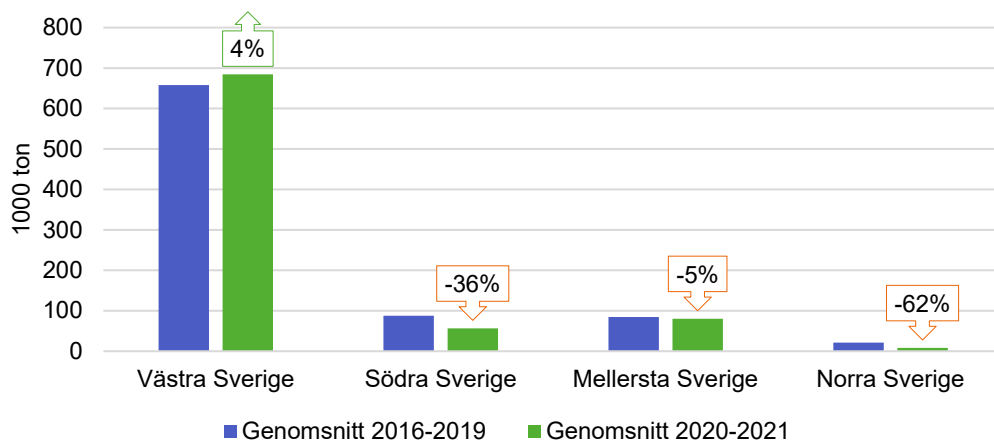
4.9.2 Transporter, trafikslag och transportstråk

Inom varugruppen Transportmedel exporteras mellan 70 och 80 procent av godsmängden med sjöfart. Ungefär 20 procent transporteras på väg. Resterande sker på järnväg, mycket till Belgien.²³ När det gäller det ankommande godset är fördelningen en annan. För det detta gods dominerar vägtrafik (cirka 60 procent). Sjöfartens andel uppgår till mellan 30 och 40 procent, resterande transporteras på järnväg.

Avgående transporter

De avgående godsmängderna av varugruppen Transportmedel, som gick med sjöfart är koncentrerade till hamnarna i Västra Sverige (77 procent). Resterande godsmängd utskippades från Södra och Mellersta Sverige (10 procent vardera), samt en mindre del från Norra Sverige (3 procent) under perioden 2016–2019.

Under pandemiåren minskade exporten med sjöfart med 3 procent. Minskningen innebar att godsmängden som utskippades från Norra Sverige mer än halverades. Hanteringen i hamnarna i Södra Sverige minskade med 36 procent, samtidigt ökade exporten från hamnarna i Västra Sverige med 4 procent (Figur 4.89).

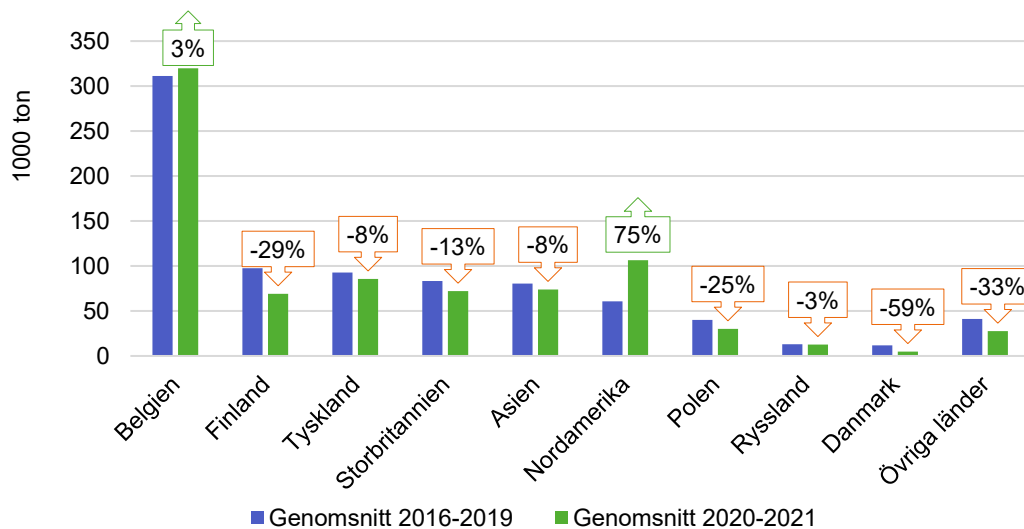


Figur 4.89. Hantering av avgående godsmängd av transportmedel i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter geografisk hamngrupp. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Destinationerna för exporterade Transportmedel domineras av Belgien (37 procent), samt av Finland, Tyskland och Storbritannien med drygt 10 procent vardera (Figur 4.90). Även Asien och Nordamerika är betydande marknader (9 respektive 7 procent) 2016–2019.

²³ VFU 2021, [Varuflöden \(trafa.se\)](https://trafa.se/Varufloden).



Figur 4.90. Avgående godsmängd av transportmedel i 1000 ton vid utrikes-transporter med sjöfart efter mottagare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

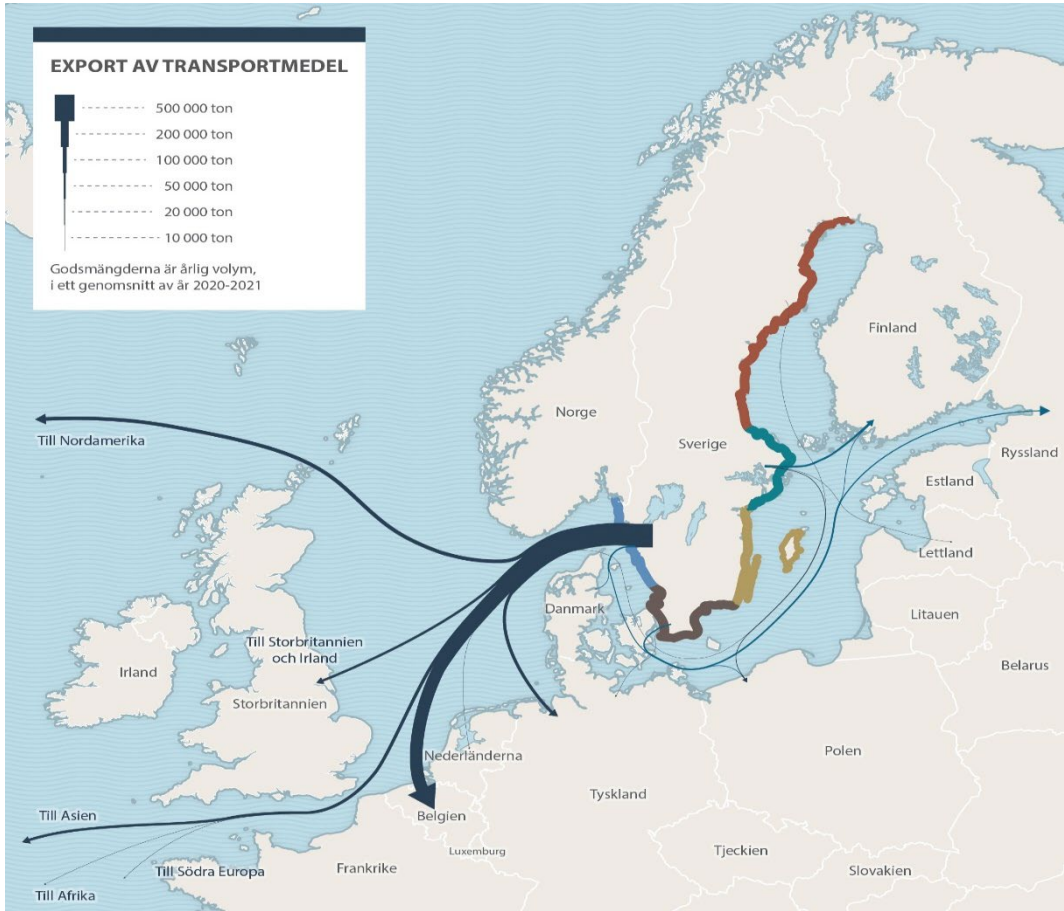
Källa: Trafikanalys.

Under pandemiåren ökade exporten till Belgien med 3 procent. Exporten till Nordamerika ökade under samma period med 75 procent, dock från en lägre nivå, och är nu näst största marknad för Transportmedel exporterad med sjöfart.

Till resterande destinationer noteras minskningar. Störst minskning noteras för Finland (29 procent), följt av Storbritannien (13 procent) och Tyskland (8 procent). Även exporten till Asien minskade med 8 procent.

Exportflödena av transportindustriprodukter med sjöfart domineras av flöden mellan hamnarna i Västra Sverige och hamnarna i Belgien (38 procent av godsmängden) samt till hamnarna i Nordamerika (13 procent), Tyskland (10 procent), Asien (9 procent) samt Storbritannien (9 procent).

Den sammanlagda transporterade godsmängden i dessa stråk uppgick under pandemiåren 2020–2021 till 79 procent av det totala godset som exporterades med sjöfart. Andra stora flöden går mellan hamnarna i Mellersta Sverige och Finland (7 procent) (Karta 4.15).



Karta 4.15. Godsflöden för avgående utrikestransporter med sjöfart av transportmedel mätt i ton. Årligt genomsnitt 2020–2021.

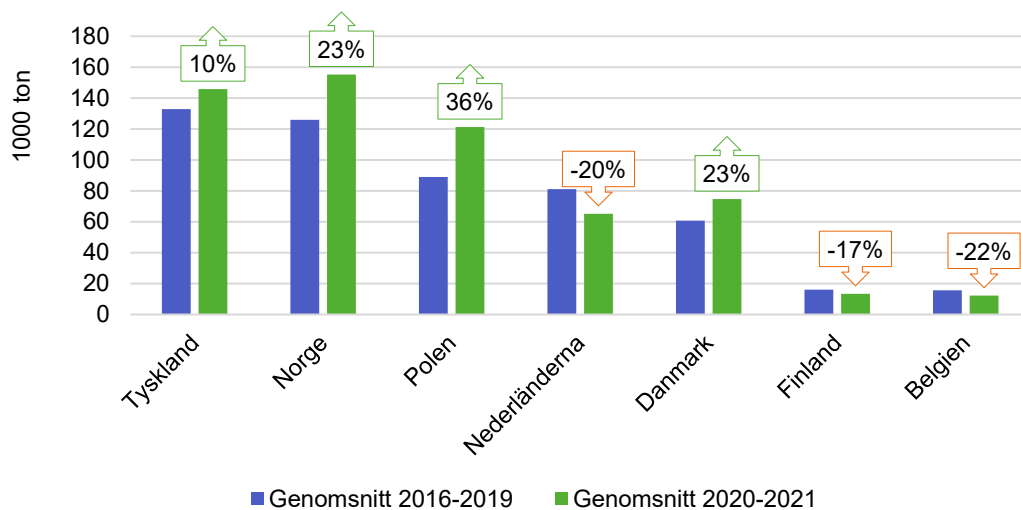
Källa: Trafikanalys.

Anm. De färgmarkerade områdena indikerar olika geografiska hamngrupperingar.

Vad gäller exporten på väg av Transportmedel är Tyskland och Norge de största mottagarländerna, med en andel på drygt 20 procent vardera under perioden 2016–2019. Betydande mängder exporteras även till Polen (14 procent), Nederländerna (13 procent) och Danmark (10 procent) (Figur 4.91).

Till skillnad från sjöfarten som såg minskande exportmängder ökade exporten av Transportmedel på väg under pandemiåren med 11 procent. Ökningen härleds till de tre redan stora destinationerna Tyskland, Norge och Polen samt Danmark.

Norges ökning med 23 procent gjorde samtidigt att landet numera är det viktigaste mottagarlandet när det gäller transportflöden av varugruppen på väg. Nederländerna, Finland och Belgien tappade ungefär 20 procent vardera.



Figur 4.91. Avgående utrikestransporter av transportmedel i 1000 ton med tunga lastbilar efter mottagare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

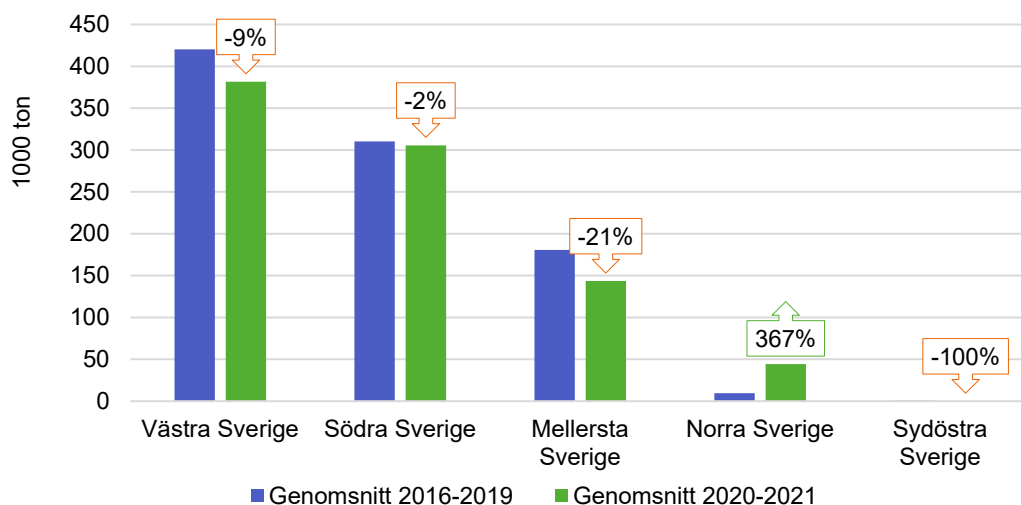
Ankommande transporter

Hamnarna i Västra Sverige ligger i topp vad även gäller hantering av inkommande transporter, dock inte med lika stor dominans som för som avgående transporter. Under perioden 2016–2019 hanterades 46 procent av Transportmedelsgodsmängden som importerades med sjöfart i denna region. Resterande godsmängd hanterades av hamnarna i Södra Sverige (34 procent) och Mellersta Sverige (20 procent), samt en mindre andel av hamnarna i Norra Sverige (1 procent).

Det ankommande godset med sjöfart minskade med 5 procent under pandemiåren jämfört med årsgenomsnittet för perioden 2016–2019. Hamnarna i Mellersta Sverige hade det största tappet, en minskning med 21 procent. Hamnarna i Västra Sverige minskade sin hantering med 9 procent, medan minskningen för hamnarna i Södra Sverige var 2 procent. Norra Sverige ökade däremot sin hantering med 367 procent, men från en låg nivå. Dess andel uppgick då till 5 procent av allt ankommande gods av denna varugrupp (Figur 4.92).

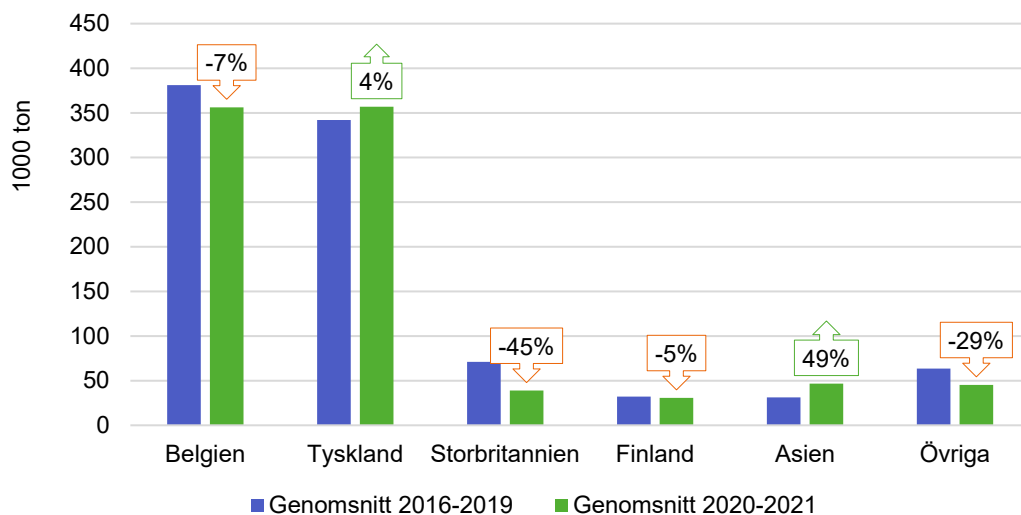
Det ankommande godset med sjöfart hämtas till 78 procent från hamnarna i Belgien (41 procent) och Tyskland (37 procent) (Figur 4.93). Mindre mängder hämtas även från Storbritannien (8 procent), samt från Finland och Asien (3 procent vardera). Under pandemiåren 2020–2021 minskade importen från Belgien något samtidigt som importen ökade från Tyskland. De båda länderna utgör nu storleksmässigt lika stora importmarknader. En större relativ minskning skedde även från Storbritannien (45 procent), medan importen från Asien ökade med nästan 50 procent.

De enskilt största importflödena med sjöfart var transporter mellan hamnarna i Belgien och hamnarna i Södra Sverige respektive mellan hamnarna i Tyskland och Västra Sverige. Den transporterade godsmängden i dessa stråk uppgick under pandemiåren 2020–2021 till 28 procent respektive 21 procent av det totala godset för varugruppen som transporterades till Sverige med sjöfart. En betydande del av importen sker också från Belgien (13 procent) till hamnarna i Mellersta Sverige och från Tyskland (11 procent) till hamnarna i Mellersta Sverige. Betydande importflöden finns också mellan hamnar i Tyskland och Norra Sverige (5 procent) samt mellan Asien och Västra Sverige (5 procent) (Karta 4.16).



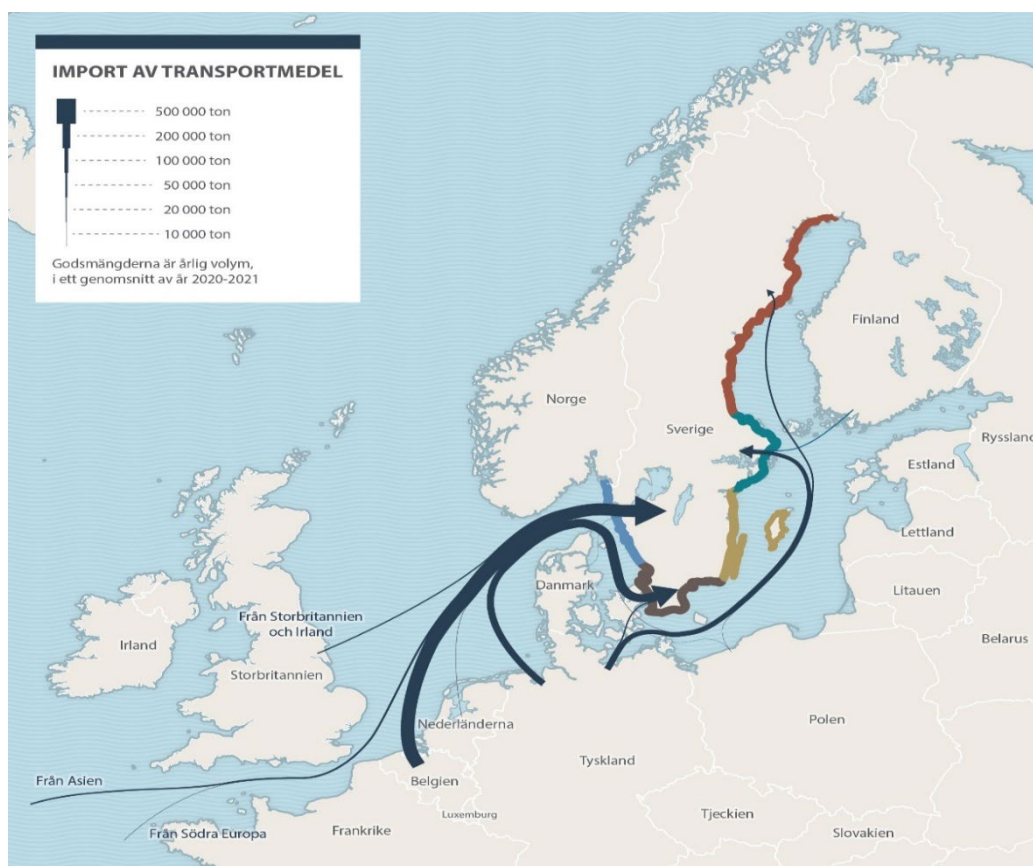
Figur 4.92. Hantering av ankommande godsmängd av transportmedel i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter geografisk hamngrupp. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.



Figur 4.93. Ankommande godsmängd av transportmedel i 1000 ton vid utrikestransporter med sjöfart efter avsändare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

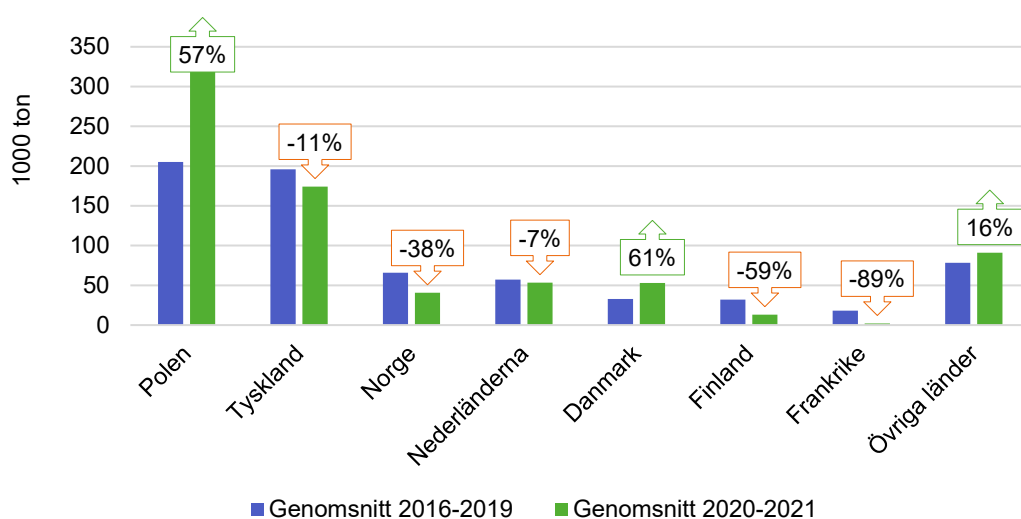
Källa: Trafikanalys.



Karta 4.16. Godsflöden för ankommande utrikestransporter med sjöfart av transportmedel mätt i ton. Årligt genomsnitt 2020–2021.

Källa: Trafikanalys.

Anm. De färgmarkerade områdena indikerar olika geografiska hamngrupperingar.



Figur 4.94. Ankommande utrikestransporter av transportmedel i 1000 ton med tunga lastbilar efter avsändare. Årligt genomsnitt för perioderna 2016–2019 och 2020–2021 samt förändring i procent mellan perioderna.

Källa: Trafikanalys.

Vägtransporterna dominerar för importen av Transportmedel. Ursprungsländerna dominerades 2016–2019 av Polen och Tyskland (cirka 30 procent vardera) (Figur 4.94). Större mängder hämtades även från Norge (10 procent), Nederländerna (8 procent) samt Danmark och Finland (5 procent vardera). Under pandemiåren ökade importen med 9 procent totalt på väg framför allt från Polen (57 procent). Även importen från Danmark ökade (61 procent), dock från en lägre nivå. Importen från Finland mer än halverades och upphörde nästan helt från Frankrike.

4.10 Uppsummering

Transporter och viktiga stråk skiljer sig för våra viktigaste varugrupper som exporteras och importeras. Transporter med olika varugrupper påverkas av de branscher som producerar och lagrar varor och i vilka delar av Sverige dessa är lokaliserade. Eftersom näringslivsstrukturen och handelsmönster normalt förändras långsamt från år till år är även transportmönstren för olika varugrupper relativt stabila. Omfattningen på Sveriges godstransporter bestäms i hög grad av hur den svenska basindustrin utvecklas. Det finns några få riktigt stora och tunga varugrupper som står för en större del av transportefterfrågan. Dessa är i stor utsträckning kopplade till regionalt specialiserade branscher, såsom gruvor och utvinning i norra Sverige respektive raffinaderier på västkusten. Sverige är som en öppen ekonomi och ett perifert land omgivet av vatten högst beroende av sjötransporter i någon del av transportkedjan. Många varor som passerar Sveriges gräns lastas och lossas i en hamn. Utrikes sjöfartstrafik är relativt koncentrerad i den meningen att trafiken per hamn sker med ett fåtal varugrupper till och från ett fåtal destinationer. Göteborg, Brofjorden, Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Stockholm och Luleå tillhör de svenska hamnar som har störst godsutbyte med utlandet.

Den vanligaste exporterade varugruppen, mätt i ton, är produkter från utvinning som står för omkring 30 procent av den totala exportvikten på cirka 90 miljoner ton. De största produktionsvolymerna genereras i Norrbotten, av järnmalmsbrytningen. Näst vanligast är skogsindustriprodukter, mest massa och papper men även trävaror, med totalt knappt 25 procent av vikten. På tredje plats kommer raffinerade petroleumprodukter med runt 20 procent av vikten. Det mesta av petroleumprodukterna exporteras från hamnarna på västkusten. Dessa tre varugrupper svarar tillsammans för omkring 75 procent av exportvolymerna.

Industrin importerar råvaror och insatsvaror som förbrukas i produktionen av andra varor eller som förädlas i Sverige innan de sedan exporteras. Råolja, som används för att producera petroleumprodukter, är den klart största importprodukten. Viktandelen för denna varugrupp har varierat från som mest 29 procent 2012 till som lägst 23 procent 2019. 2021 var andelen 25 procent. Import av råolja sker nästan uteslutande med fartyg och i stor utsträckning till raffinaderierna på västkusten. Näst största varugruppen som importeras är olika typer av kemikalier och kemiska produkter som bland annat används som basråvaror inom industrin, med en viktandel som ökat under senare år och 2021 låg på 14 procent. Det importeras även hel del raffinerade petroleumprodukter med viktandelar som varierat mellan 13 procent och som lägst 10 procent 2021. En annan stor råvara som importeras är rundvirke. Viktandelen för denna varugrupp var som högst 2013 och 2014 med omkring 13 procent och som lägst under pandemin 2021, med 10 procent.

Det är stora obalanser i handel och transporter inom vissa varugrupper, för vissa varugrupper är vi mer beroende av import för varuförsörjningen än för andra. Eftersom Sverige inte utvinner råolja har vi ett importöverskott. Även livsmedel uppvisade ett betydande importöverskott, vi importerar ungefär dubbelt så mycket som vi exporterar. Stålintustrin är däremot mer balanserad. Massa-, pappers-, och sågverksindustrierna uppvisade stora exportöverskott med tre gånger högre export än import.

5 Prognoser om framtida handels- och transportmönster

I de tidigare kapitlen har redovisningen avsett hur de gränsöverskridande transportererna utvecklats det senaste decenniet. Vi kan konstatera att det i huvudsak är stabila transportmönster, med några enstaka större justeringar. Frågan är i detta kapitel om detta mönster även är att förvänta de kommande decennierna? Eller väntas mönstret att ändras vad gäller varugruppernas sammansättning, viktiga handelspartners eller trafikslag?

5.1 Prognosen till 2040

Trafikverkets senast publicerade officiella prognos över godsvolymer och transportarbete avser mållåret 2040.²⁴ De volymer som används i Trafikverkets prognosverktyg Samgods utgår från basåret 2016, sammanlagt knappt 450 miljoner ton.²⁵ Enligt prognosen ska mängden gods som transporteras öka till 616 miljoner ton år 2040. Av dessa utgör importen 121 miljoner ton och exporten 125 miljoner ton (Tabell 5.1).

Tabell 5.1. Efterfrågan per år 2016 och 2040 för export och import i miljoner ton.

	Export 2016	Import 2016	Export 2040	Import 2040
1. Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske	2.2	2.1	3.5	4.1
2. Kol, råolja och naturgas	-	21.0	-	29.9
3. Malm, andra produkter från utvinning	26.4	5.0	33.3	8.9
4. Livsmedel, drycker och tobak	1.9	4.4	2.7	9.2
5. Textil, beklädnadsvaror, läder och lädervaror	0.0	0.3	0.1	0.5
6. Trä och varor av trä och kork (exkl. möbler), massa, papper och pappersvaror, trycksaker	21.0	5.4	34.1	9.9
7. Stenkols- och raffinerade petroleumprodukter	21.4	8.3	26.1	12.2
8. Kemikalier, kemiska produkter, konstfibrer, gummi- och plastvaror samt kärnbränsle	3.8	7.3	5.3	12.5
9. Andra icke-metalliska mineraliska produkter	3.3	2.8	2.5	4.3
10. Metallvaror exkl. maskiner och utrustning	4.5	4.4	7.0	10.5
11. Maskiner och instrument	0.8	1.1	1.9	1.4
12. Transportutrustning	1.6	1.6	3.1	3.1
13. Annan tillverkning ex möbler	0.7	0.7	1.3	1.2
14. Hushållsavfall, annat avfall och returråvara	1.8	1.7	2.7	1.6
15. Rundvirke	0.5	6.9	1.5	11.7
16. Flygtransportgods	0.1	0.1	0.1	0.1
Totalt	89.8	72.9	125.1	120.9

Källa: Trafikverket (2020), <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1442798/FULLTEXT03.pdf>

²⁴ Trafikverket (2020), <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1442798/FULLTEXT03.pdf>

²⁵ Observera att uppgifterna för godsmängderna inte är konsekvent redovisade i Trafikverkets publikation. Antalet miljoner ton 2016 redovisas ibland till 429 miljoner och ibland till 449 miljoner. Differensen härrör sig till varugrupp 3. Antalet ton överensstämmer heller inte helt med de volymer som redovisats i de tidigare kapitlen.

När det gäller importen så förväntas kol, råolja och naturgas öka mest, följt av kemikalier. För exporten är ökningen störst för trä, massa, papper samt malm. För perioden 2012–2021 har vi i tidigare kapitel sett endast en svag tillväxt i export- och importmängderna (se Figur 2.1) varför en sådan kraftig ökning som Trafikverkets prognos pekar på till 2040 inte ligger i linje med den historiska utvecklingen.²⁶

Även efterfrågan på godstransporter, räknat i totalt transportarbete (dvs. inrikes plus utrikes), förväntas att öka med cirka 51 procent, och nå en nivå på ca 156 miljarder tonkilometer år 2040. Den årliga tillväxten mellan 2017 och 2040 förväntas i prognosen ligga på +1,8 procent. Den årliga ökningen för järnväg ligger på +1,55 procent per år, vilket kan jämföras med +1,65 procent för väg och +2,16 procent för sjöfart. Det totala transportarbetet väntas växa snabbare än det inrikes transportarbetet, vilket är en konsekvens av antagandet om en ökad utrikeshandel, i synnerhet import.



Figur 5.1. Volymförändringar i väg, järnvägs- och sjöfartsnäten 2017–2040.

Källa: Trafikverket (2020), <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1442798/FULLTEXT03.pdf>

På grund av de olika tillväxttalen för trafikslagen i Trafikverkets prognos ändras även trafikslagens respektive andelar något till 2040. Järnväg och väg får en minskad andel av transportarbetet, medan sjöfartens andel ökar. Det bör dock nämnas att transportarbetet på sjöfart är starkt beroende av vilka farleder som används i Samgodsmodellen.

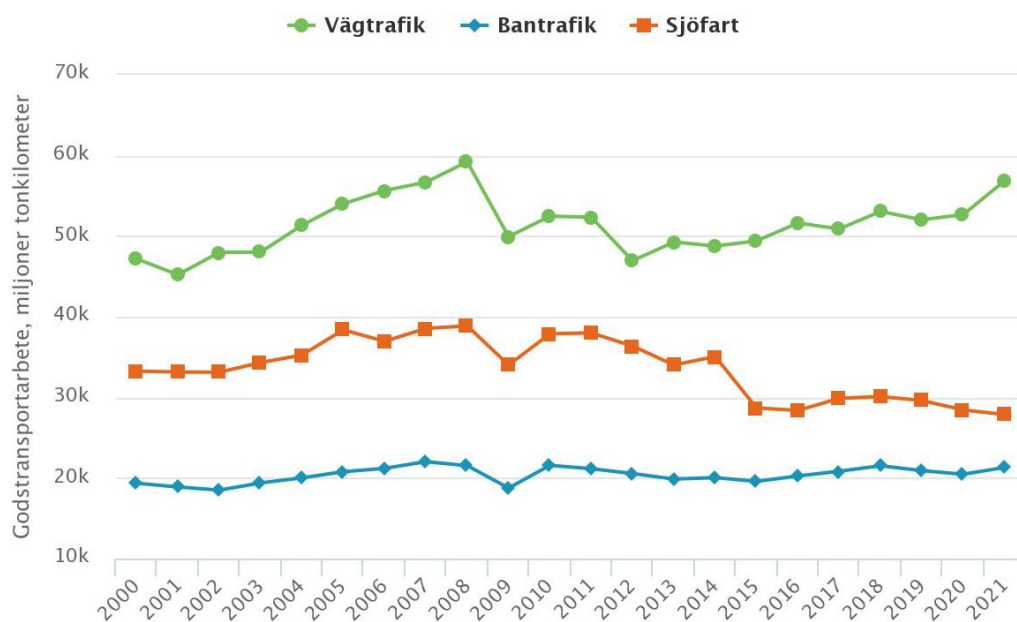
Till exempel så ökar volymerna genom Kalmarsund, på svenskt vatten, betydligt mer fram till 2040 än volymerna på den parallella farleden mellan Öland och Gotland, som går på internationellt vatten (Figur 5.3). Samma sak sker i Bottenviken, där farleden utmed Norrlands-kusten får en betydligt kraftigare ökning än den internationella farleden i mitten av Bottenviken. Detta är en del av förklaringen till den höga tillväxttakten för sjöfart. Dessutom ökar

²⁶ I en tidigare studie har Trafikanalys undersökt en dåvarande Trafikverksprognos till 2030 och relaterat den till faktisk utveckling mellan 2006 och 2014. Även då avvek prognosen från tillgänglig statistik. Trafikanalys (2016a), www.trafa.se/globalassets/pm/2016/pm-2016_4-svenska-transportfloden---modellberakningar.pdf

utrikeshandeln mer än inrikeshandeln i modellen, vilket även det gynnar sjöfart. Väg har dock den största andelen av transportarbetet i basår såväl som prognosår.

Trafikverkets prognos kan sättas i relation till statistiken över transportarbetet. På total nivå (inrikes och utrikes transportarbete) noteras de 20 senaste åren visserligen en viss ökning för väg, men en tydlig nedgång för sjöfart och en stabil nivå för järnvägen (Figur 5.4).

Utrikesdelen²⁷ av transportarbetet uppgick 2014 till sammanlagt 42,6 miljarder tonkm. Sju år senare hade det minskat till 35,9 miljarder. Nedgången förklaras av att sjöfarten förlorat nästan en tredjedel av sitt transportarbete, en minskning från 28,4 till 20,0 miljarder tonkm under perioden.²⁸ Järnvägen har under samma period ökat från 7,4 till 7,8 miljarder (+5 procent) och väg från 6,7 till 8,0 (+19 procent).



Figur 5.2. Transportarbete i Sverige 2000–2021.

Källa: Trafikanalys, Transportarbete.

Även om Trafikverkets prognos för måläret 2040 är något mer återhållsam jämfört med den tidigare prognosen med måläret 2030 är ökningarna av såväl godsmängderna som transportarbetet betydande. De avviker dessutom också i båda fallen positivt från statistiskt underlag.

Statistiken både när det gäller godsmängder på aggregerad nivå och uppdelat per trafikslag och för transportarbetet indikerar tvärtom att de kommer att utvecklas betydligt långsammare och med en ökning framför allt av vägtransporter.

²⁷ Det transportarbete som sker inom Sveriges territorium till eller från Sverige.

²⁸ Observera ett större tidsseriebrott i statistiken för sjöfarten från och med 2015 då byte av metod för att mäta distanser från "schabloner" till AIS fick transportarbetet att minska med -28%. De nya metoderna speglar bättre sanningen men det är svårt att mäta sjöfarten före och efter 2015. Om vi skulle försöka räkna tillbaka den nya serien enligt ny metod till 2014 så skulle nivån vara ca 20,8 miljarder tonkm för utrikes sjöfart, dvs. endast en liten nedgång.

5.2 Faktorer att beakta i prognosarbetet

5.2.1 Sambandet mellan varuvärde, ekonomisk tillväxt och transporter

En avgörande del av Trafikverkets prognosarbete är att rätt beräkna hur varornas värde per viktighet kommer att utvecklas. Prognoserna tar sin utgångspunkt i framför allt hur svensk ekonomi bedöms utvecklas i de så kallade långtidsutredningarna. Dessa utredningar tas fram av finansdepartementet och inverkar på flera politikområden, inte minst närings- och regionalpolitiken. Trafikverket har beslutat att bedömningarna av framtida transportbehov ska vara konsistenta med bedömningarna av den ekonomiska utvecklingen enligt långtidsprognosen. Svårigheten ligger då i att avgöra hur utvecklingen i värdetermer²⁹ kan översättas till utveckling i volym. Tillkommande svårigheter ligger i att konvertera beräknad utveckling för branscher till utveckling för varugrupper och samtidigt fördela en bedömd utveckling för Sverige som helhet till en regional dito.

Det är många olika faktorer som kan inverka på framtida transportvolym. I första hand är det den ekonomiska tillväxten, inklusive handelns utveckling, som är drivande. Den ekonomiska situationen i Sverige och dess samband med transportutvecklingen har historiskt varit tämligen tätt sammanknutna.³⁰ Sedan mitten av 1990-talet har dock tillväxten, mätt i termer av BNP i fasta priser, ökat snabbare än såväl gods- som persontransportarbetet. På senare år går det dessutom att skönja en fortsatt ekonomisk tillväxt trots en nedgång i transportarbetet. En liknande observation kan göras av handelsutvecklingen, uttryckt i värdetermer, som historiskt också har följt BNP-utvecklingen relativt väl, fram till de senaste åren. Tendensen är att sambandet mellan varuhandeln och den ekonomiska tillväxten försvagats. En förklaring är att varuhandelns andel minskar över tid, medan tjänsteimporten och -exporten ökar i andelar.

När osäkerheten ökar kring hur stabilt sambandet mellan ekonomisk tillväxt och transportarbete kommer att vara framöver, ökar även osäkerheten i framtida prognoser av transportarbetet eftersom de till stor del bygger på förväntningar om ekonomisk tillväxt.³¹ Detta är inte enbart ett svenskt fenomen, bland annat pekar OECD/ITF på att sambandet mellan tillväxt i BNP och transportarbetet verkar avta i takt med att ekonomierna utvecklas.³² När dessutom omvärldsförändringar såsom förändrade import- och exportländer och preferenser i termer av vilket gods som ska transporteras förändras i rask takt innebär det också att behovet av kunskap om handels- och godstransportmönster ökar för beslut om transportpolitikens inriktning.

Viktigare än inhemsk ekonomisk utveckling för prognoser över framtida trafiktillväxt kan därför vara hur den globala ekonomin utvecklas. Den internationella ekonomin har under senare år skakats av corona, krig och finansiell oro med kraftig ekonomisk nedgång i många länder. Finanskrisen som tog fart 2008 hämmade investeringar och produktion och ledde till rejäla efterfrågebortfall runt om i världen, svensk export och import sjönk samtidigt som det totala godstransportarbetet föll. Nivåerna återhämtade sig efter några år.³³ Coronapandemin³⁴ och kriget i Ukraina ledde sedan till nya störningar i det globala transportsystemet. Utvecklingen visar med andra ord på ett övergripande plan hur viktig den internationella ekonomin är för

²⁹ Utvecklingen i Långtidsutredningarna beräknas i värdetermer, exempelvis BNP.

³⁰ Trafikanalys (2016b), www.trafa.se/globalassets/rapporter/2016/rapport-2016_7_godstransporter-i-sverige---en-nulagesanalys.pdf.

³¹ Trafikanalys (2014b), Trafikanalys (2014a).

³² OECD/ITF (2014) The ITF Transport Outlook 2013. Funding Transport.

³³ Trafikanalys (2019), www.trafa.se/globalassets/pm/2019/pm-2019_11-ekonomiska-krisers-inverkan-pa-transporteffektivitet.pdf

³⁴ Trafikanalys (2020), www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020_14-godsfloden-under-coronapandemins-forsta-halvar.pdf

svensk ekonomi och svensk varuhandel. Men det visar också på en robusthet och inbyggd rigiditet i efterfrågan och transportflödena.

5.2.2 Inkomst- och transportkostnadsförändringar

En stor del av de godstransporter som belastar det svenska transportsystemet har sitt ursprung i svensk internationell varuhandel. Handeln påverkar transportbehovet, dels via utbytet av export- och importvaror, dels via transporter av insatsvaror vars efterfrågan direkt påverkas av utrikeshandeln. För en liten ekonomi som den svenska har handeln också stor betydelse för tillväxt och välfärdsutveckling. För att analysera hur svensk utrikeshandel påverkas av potentiella inkomst- och transportkostnadsförändringar har Trafikanalys tidigare redovisat resultat från estimering av två typer av handelsmodeller - en exportefterfrågemodell och en gravitationsmodell.³⁵ Trots att studierna inte är helt aktuella är deras resultat trots allt allmängiltiga i ljuset av godstransporternas övergripande stabilitet (vilket visats i de tidigare kapitlen). Resultat togs fram för tio olika varugrupper grupperade efter enskilda varors värde per viktenhet. Resultaten bekräftar att varugrupper med olika genomsnittligt kilopris reagerar olika på både inkomst- och transportkostnadsförändringar.

I samma studie undersöks även i vilken utsträckning ekonomisk avmattning i olika länder och grupper av länder kan ge så stora effekter på svensk handel att det får återverkningar på den svenska transportpolitiken. Resultaten visar att isolerade nedgångar i mindre länder, såsom Grekland, Irland och Portugal, inte skulle påverka den svenska handeln särskilt mycket. Sett till enskilda länder kan ihållande recessioner i Sveriges grannländer, Storbritannien och framförallt Tyskland däremot inverka så pass mycket att transportpolitiken kan behöva anpassas. Studeras en samlad ekonomisk nedgång för olika grupper av länder blir effekterna mer kännbara. En nedgång i BNP med 5 procent inom EU27 beräknas kunna reducera årlig svensk export med 4 till 4,5 procent, vilket motsvarar ungefär 44 miljarder kronor eller 4 miljoner ton år 2008. Behovet av politisk respons är emellertid också beroende av hur utdragen en ekonomisk kris är över tid. I samband med finanskrisen 2008/2009 reducerades den svenska handeln kraftigt, men volymerna återkom relativt snabbt.

En analys av hur en generell transportkostnadsökning på cirka 30 procent påverkar svensk export visar att effekterna via framför allt USA, men även Kina, förväntas bli relativt stora.³⁶ Jämförs exporten till Europa med exporten till Asien och Nordamerika, är det ändå via Europaområdet som den totala exporten påverkas mest. Resultaten gäller oavsett om exportvärde eller exportvikt studeras. Givet fixa inkomstskillnader leder transportkostnadsökningar till en ökad koncentration av handeln till Europa. Enligt modellen kan transportkostnadsökningar av denna magnitud öka Europaområdets andel av svenskt exportvärde och svensk exportvikt med 2 respektive 3 procentenheter.

I samma studie studeras även tänkbara utfall för olika transportlösningar och olika trafikslag. Resultaten visar att omvärldsförändringar, som inverkar på svensk varuhandel, kan påverka transportmarknaden på vitt skilda sätt beroende på var de har sitt ursprung. Exporten till EU27 påverkar i stor utsträckning lastbilstransporter, ungefär 40 procent kan relateras till direkta lastbilstransporter och cirka 17 procent till lastbil i kombination med fartyg. Drygt 20 procent kan relateras till kombinationen tåg och fartyg och cirka 15 procent till direkta fartygstransporter. Av de 4 miljoner ton som exporten beräknas minska vid ett inkomstbortfall på 5 procent inom EU27 sjunker med andra ord transportbehovet för direkta lastbilstransporter med cirka 1,6 miljoner ton. Nästan hälften av exportbortfallet till följd av en tänkt BNP-nedgång i Asien beräknas påverka kombinationen tåg och fartyg, vilket kan jämföras med en nedgång i Nordamerika som till cirka 80 procent påverkar direkta fartygstransporter eller lastbil i kombination

³⁵ Trafikanalys (2011), www.trafa.se/globalassets/pm/2011-2015/2011/internationell_ekonomi_handel_och_svenska_godstransporter.pdf.

³⁶ Trafikanalys (2011), www.trafa.se/globalassets/pm/2011-2015/2011/internationell_ekonomi_handel_och_svenska_godstransporter.pdf.

med fartyg. Studeras inflödet av varor är det värt att notera att järnvägstransporter påverkas relativt lite av förändringar i importvikt. För effekter kopplade till EU27 är det även i detta fall i huvudsak lastbilstransporter som påverkas.

Sammanfattningsvis visar studien att större globala kriser, i varje fall temporärt, kan ge betydande efterfrågebortfall för transportsektorn. Vid studier av framtida transportbehov innebär det att det kan vara viktigt att beakta skillnader i tillväxttakt mellan olika delar av världen och samtidigt beakta förändringar i generella transportkostnader, exempelvis till följd av ett högre/lägre oljepris.

Utöver ekonomisk tillväxt i Sverige och i andra länder tillkommer många faktorer som påverkar transportefterfrågan eftersom de påverkar kostnaderna för att transportera gods, allt från olje- och bränslepriser, fordonsteknisk utveckling, skatter och avgifter med mera. Även kostnader för terminalhantering, lagerhållning och kostnader för att upphandla transporter kan inverka. Med kostnader avses inte bara kostnader för körda kilometer utan även kostnader förknippade med transporttider.³⁷

5.2.3 Klimatförändringar och osäkra transportkedjor

En global temperaturhöjning kommer att få effekter över hela jordklotet. Vi kommer att få fler extrema vädertillfällen med stormar, skyfall och översvämningar. Samtidigt kommer det att bli fler värmeböljor och områden som redan idag är utsatta för torka kommer att drabbas än hårdare av vattenbrist. Glaciärerna smälter och vattennivån kommer att höjas. Såväl djur- som växtarter kommer att påverkas. Sverige spås bli relativt förskonat från direkta klimateffekter, men som beskrivits ovan är Sverige ett land som är starkt beroende av den globala handeln och förväntas vara ett av de länder som påverkas mest indirekt till följd av klimatförändringen.

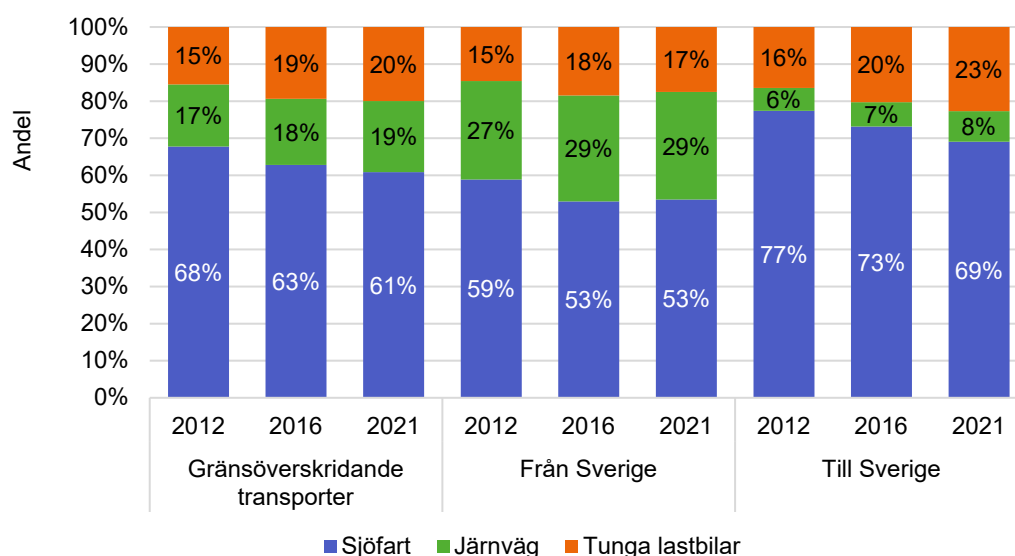
Detta beror på att Sverige, som tidigare nämnts, är ett exportberoende land och att svenska företag ofta är mycket högt upp i värdekedjan³⁸, samt att exporten är beroende av importen av insatsvaror. Det innebär att inte bara konsumtionen är sårbar utan även produktionen. Effekten kan bli att svenska företag kan komma att ändra sin sourcing eller globala supply chain, så att produktion sker på andra ställen som är mindre utsatta för de direkta klimatförändringarna. Även om produktionskostnaderna skulle vara högre så kan produktionen vara mer tillförlitlig. Det skulle kunna innebära att man flyttar hem viss tillverkning eller förlägger den till Europa och/eller USA. Oavsett är det mycket tänkbart att det i så fall kommer att påverka transporterna.

³⁷ Trafikanalys (2022a), www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_2-godstransporter-och-konkurrenskraftens-utveckling.pdf

³⁸ Sveriges plats i de globala värdekedjorna diskuteras i kapitel 10.6 i Trafikanalys (2022a), www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_2-godstransporter-och-konkurrenskraftens-utveckling.pdf

6 Slutsats/diskussion

Sverige är ett handelsberoende land, omgivet av vatten. Sjöfarten är helt avgörande för både import och export. Vägtransporter används för runt 20 procent av exporterad och importerad godsmängd. Järnväg är framför allt betydelsefull för exporten och transporterar totalt runt 20 procent av godsmängderna i utrikeshandeln.



Figur 6.1. Andel av exporterad och importerad godsmängd per trafikslag, år 2012, 2016 och 2021.

Källa: Bearbetning av Trafikanalys transportstatistik.

Avståndet är en viktig parameter som påverkar möjligheten att bedriva handel. Bland Sveriges viktigaste handelspartners finns därför många av våra närmaste grannländer. För både export och import är länderna inom EU:s inre marknad viktiga.

Vi kan se att importen från Ryssland har minskat under den senaste 10-årsperioden och särskilt de senaste två åren och har i och med kriget i Ukraina i princip upphört helt. Framför allt har importen av råolja och petroleum minskat kraftigt.

Det enskilt största exportlandet är Tyskland. Samtliga länder på topplistan förutom USA och Saudiarabien ligger i Europa. Sverige importerar klart störst volymer i ton från Norge. Finland, Tyskland och Danmark tillsammans med Nederländerna och Storbritannien är också viktiga importländer. Även USA har trots avståndet en hög placering, med ökade volymer över tid.

Det innebär att flödena av varor till och från Sverige också är koncentrerade till ett fåtal större stråk, några få viktiga hamnar och fasta broförbindelser. För järnväg är Malmbanan och Öresundsförbindelsen helt avgörande för att exportera varor. Öresundsbron är viktig också för importen av järnvägsgods, liksom för både export och import på väg. Väg och sjöfart har en mycket tydlig tyngdpunkt till de västra och södra delarna av Sverige mot kontinenten och övriga världsdelar. Export och import från och till hamnar på ostkusten har en mer östlig

anknytning. Över tid är mönstret huvudsakligen stabilt och överensstämmer väl med de redovisningar som tidigare gjorts om gränsöverskridande flöden.³⁹

Det mönster som finns för totala godsmängder och flöden återfinns även vid en nedbrytning på varugrupsnivå. Transporter med olika varugrupper påverkas av de branscher som producerar och lagrar varor och i vilka delar av Sverige dessa är lokaliserade. Eftersom näringslivsstrukturen och handelsmönster normalt förändras långsamt från år till år är även transportmönstren för olika varugrupper förhållandevis stabila. Det finns några få riktigt stora och tunga varugrupper som står för en större del av transportefterfrågan. Dessa är i stor utsträckning kopplade till regionalt specialiserade branscher, såsom gruvor och utvinning i norra Sverige respektive raffinaderier på västkusten. Omfattningen på Sveriges gods-transporter bestäms med andra ord i hög grad av hur den svenska basindustrin utvecklas. Den vanligaste exporterade varugruppen, mätt i ton, är produkter från utvinning. Näst vanligast är skogsindustriprodukter, mest massa och papper men även trävaror. På tredje plats kommer raffinerade petroleumprodukter. Dessa tre varugrupper svarar tillsammans för omkring tre fjärdedelar av exportvolymerna.

Industrin importerar råvaror och insatsvaror som förbrukas i produktionen av andra varor eller som förädlas i Sverige innan de sedan exporteras. Råolja, som används för att producera petroleumprodukter, är den klart största importprodukten. Näst största varugruppen som importeras är olika typer av kemikalier och kemiska produkter som bland annat används som basråvaror inom industrin. Det importeras även hel del raffinerade petroleumprodukter. En annan stor råvara som importeras är rundvirke.

Det är stora obalanser i handeln inom vissa varugrupper, för vissa varugrupper är Sverige mer beroende av import för varuförsörjningen än för andra. Eftersom Sverige inte utvinner råolja är detta varuslag ett tydligt exempel på där vi har ett importöverskott. Även livsmedel uppvisar ett betydande importöverskott, vi importerar ungefär dubbelt så mycket som vi exporterar. Stålindustrin är däremot mer balanserad. Massa-, pappers-, och sågverksindustrierna uppvisade stora exportöverskott med tre gånger högre export än import.

Eftersom såväl godsmängder som handelsrelationer över tid uppvisar en god stabilitet är det intressant att notera den betydande ökning av handeln som prognosticeras av Trafikverket till 2040. Importen förväntas då ha ökat till 121 miljoner ton och exporten till 125 miljoner ton (Tabell 5.1). När det gäller importen så förväntas kol, råolja och naturgas öka mest, följt av kemikalier. För exporten är ökningen störst för trä, massa, papper samt malm. Prognosen avviker positivt från statistiskt underlag. Statistiken pekar i stället på att godsmängderna kommer att utvecklas långsammare och med en ökning framför allt av vägtransporter.

Ur ett säkerhetsperspektiv och klimatförändringsperspektiv finns det slutligen skäl att lyfta fram Västsveriges och Skånes roll som gränsregioner. Förutom Malmbanan passerar huvuddelen av importen och exporten hamnar eller broförbindelser dessa regioner. För att säkra möjligheterna till fortsatt utrikeshandel är det därför viktigt att i möjligaste mån undvika att det uppstår störningar i kritisk infrastruktur i dessa regioner. Vi har i denna rapport fokuserat på varugrupper som är viktiga mätt i ton. Ur ett sårbarhetsperspektiv kan även viktiga mindre varugrupper vara kritiska för en fungerande varuförsörjning. Det kan t.ex. handla om konsumentprodukter eller insatsprodukter som är samhällsviktiga även om de totalt sett utgör en liten volym.

³⁹ Se exempelvis Trafikanalys (2016b), Trafikanalys (2014a), Trafikanalys (2014c), Godstransportdelegationen (2001).

7 Referenser

Godstransportdelegationen (2001). *Godstransporter för tillväxt: en hållbar strategi: slutbetänkande* (SOU 2001:61).

OECD/ITF (2014). *The ITF Transport Outlook 2013. Funding Transport.*

Trafikanalys (2011). *Internationell ekonomi, handel och svenska godstransporter*. PM 2011:3.

[www.trafa.se/globalassets/pm/2011-2015/2011/internationell ekonomi handel och svenska godstransporter.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/pm/2011-2015/2011/internationell_ekonomi_handel_och_svenska_godstransporter.pdf)

Trafikanalys (2014a) *Internationella godstransportflöden i Sverige och omvärlden*. Rapport 2014:18.

[www.trafa.se/globalassets/rapporter/2010-2015/2014/rapport 2014 18 internationella godstransportfloeden i sverige och omvaerlden.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2010-2015/2014/rapport_2014_18_internationella_godstransportfloeden_i_sverige_och_omvaerlden.pdf)

Trafikanalys (2014b). *Internationell infrastrukturplanering – några aktuella program*. Rapport

2014:19. [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2010-2015/2014/rapport 2014 19 internationell infrastrukturplanering - naagra aktuella program.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2010-2015/2014/rapport_2014_19_internationell_infrastrukturplanering_-_naagra_aktuella_program.pdf)

Trafikanalys (2014c) *Tillräcklig internationell utblick i svensk infrastrukturplanering?* Rapport

2014:20. [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2010-2015/2014/rapport 2014 20 tillraecklig internationell utblick i svensk infrastrukturplanering.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2010-2015/2014/rapport_2014_20_tillraecklig_internationell_utblick_i_svensk_infrastrukturplanering.pdf)

Trafikanalys (2016a). *Svenska godstransportflöden – modellberäkningar*. PM 2016:4.

https://www.trafa.se/globalassets/pm/2016/pm-2016_4-svenska-transportfloden---modellberakningar.pdf

Trafikanalys (2016b). *Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys*. Rapport 2016:7

www.trafa.se/globalassets/rapporter/2016/rapport-2016_7_godstransporter-i-sverige---en-nulagesanalys.pdf

Trafikanalys (2016c). *Statistik och kunskapsunderlag om godstransporter*. PM 2016:11.

www.trafa.se/globalassets/pm/2016/pm-2016_11-statistik-och-kunskapsunderlag.pdf

Trafikanalys (2019). *Ekonomiska krisers inverkan på transporteffektivitet*. PM 2019:11.

www.trafa.se/globalassets/pm/2019/pm-2019_11-ekonomiska-krisers-inverkan-pa-transporteffektivitet.pdf

Trafikanalys (2020). *Godsflöden under coronapandemins första halvår*. Rapport 2020:14.

www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020_14-godsfloden-under-coronapandemins-forsta-halvar.pdf

Trafikanalys (2022a). *Godstransporter och konkurrenskraftens utveckling*. Rapport 2022:2

www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_2-godstransporter-och-konkurrenskraftens-utveckling.pdf

Trafikanalys (2022b). *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2022*. Rapport 2022:11.

www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2022-13063/

Trafikverket (2020). *Prognos för godstransporter 2040 – Trafikverkets Basprognoser 2020*.

Rapport. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1442798/FULLTEXT03.pdf>

Trafikverket (2022). *På kurs mot gröna sjöfartskorridorer*. Rapport.

https://bransch.trafikverket.se/contentassets/6d1bf828ce6a44679bd638471fa5e9a0/rapport-regeringsuppdrag_grona-sjofartskorridorer_2018-932612.pdf

8 Bilagor

Bilaga 1 Varugrupper enligt NST2007

Grupp	Beskrivning	Description
01	Jordbruks-, jakt och skogsbruksprodukter; fisk och andra fiskeriprodukter	Products of agriculture, hunting and forestry; fish and other fishing products
01.1	Spannmål	Cereals
01.2	Potatis	Potatoes
01.3	Sockerbetor	Sugar beet
01.4	Annan färsk frukt och färska grönsaker	Other fresh fruit and vegetables
01.5	Skogsbruksprodukter	Products of forestry and logging
01.6	Levande växter och blommor	Live plants and flowers
01.7	Andra ämnen av vegetabiliskt ursprung	Other substances of vegetable origin
01.8	Levande djur	Live animals
01.9	Obearbetad mjölk från nötkreatur, får och getter	Raw milk from bovine cattle, sheep and goats
01.A	Andra råvaror av animaliskt ursprung	Other raw material of animal origin
01.B	Fisk och andra fiskeriprodukter	Fish and other fishing products
02	Stenkol och brunkol; råpetroleum och naturgas	Coal and lignite; crude petroleum and natural gas
02.1	Stenkol och brunkol	Coal and lignite
02.2	Råpetroleum	Crude petroleum
02.3	Naturgas	Natural gas
03	Metallhaltiga malmer och övriga produkter från gruvor och stenbrott; torv; uranmalm och toriummalm	Metal ores and other mining quarrying products; peat; uranium and thorium
03.1	Järnmalm	Iron ores
03.2	Icke-järnmalm, utom uranmalm och toriummalm	Non-ferrous metal ores (except uranium and thorium)
03.3	Kemiska och (naturliga) mineraliska gödselmedel	Chemical and (natural) fertilizer materials
03.4	Salt	Salt
03.5	Sten, sand, grus, lera, torv och diverse andra produkter från utvinning av malmer och mineral	Stone, sand, gravel, clay, peat and other mining and quarrying products n.e.c.
03.6	Uranmalm och toriummalm	Uranium and thorium ores

04	Livsmedel, dryckesvaror och tobak	Food products, beverages and tobacco
04.1	Kött, oberedda hudar och skinn samt köttprodukter	Meat, raw hides and skins and meat products
04.2	Beredd och hållbarhetsbehandlad fisk och fiskeriprodukter	Fish and fish products, processed and preserved
04.3	Beredda och hållbarhetsbehandlade frukter, bär och köksväxter	Fruit and vegetables, processed and preserved
04.4	Animaliska och vegetabiliska oljor och fetter	Animal and vegetable oils and fats
04.5	Mejerivaror och glass	Dairy products and ice cream
04.6	Kvarnprodukter, stärkelse, stärkelseprodukter och beredda djurfoder	Grain mill products, starches, starch products and prepared animal feeds
04.7	Drycker	Beverages
04.8	Övriga livsmedel och tobaksvaror (utom transporterade via pakettjänster eller som samlastat gods)	Other food products n.e.c. and tobacco products (except in parcel service or grouped)
04.9	Övriga livsmedel och tobaksvaror, transporterade via pakettjänster eller som samlastat gods	Various foods products and tobacco products in parcel service or grouped
05	Textil- och beklädnadsvaror; läder och lädervaror	Textiles and textile products; leather and leather products
05.1	<i>Textilvaror</i>	<i>Textiles</i>
05.2	<i>Kläder och pälsvaror</i>	<i>Wearing apparel and articles of fur</i>
05.3	<i>Läder och lädervaror</i>	<i>Leather and leather products</i>
06	Trä och varor av trä och kork (utom möbler), varor av halm och andra flättningsmaterial; massa, papper och pappersvaror, trycksaker och ljudmedia	Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp and paper products; printed matter and recorded media
06.1	Varor av trä och kork (utom möbler)	Products of wood and cork (except furniture)
06.2	Massa, papper och pappersvaror	Pulp, paper and paper products
06.3	Trycksaker och ljudmedia	Printed matter and recorded media
07	Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter	Coke and refined petroleum products
07.1	<i>Stenkolsprodukter</i>	<i>Coke oven products, briquettes ovoids and similar solid fuels</i>
07.2	<i>Flytande raffinerade petroleumprodukter</i>	<i>Liquid refined petroleum products</i>
07.3	<i>Gasformiga, kondenserade eller komprimerade petroleumprodukter</i>	<i>Gaseous, liquefied or compressed petroleum products</i>
07.4	<i>Fasta eller vaxartade raffinerade petroleumprodukter</i>	<i>Solid or waxy refined petroleum products</i>

08	Kemikalier, kemiska produkter och konstfiber; gummi- och plastvaror; kärnbränsle	Chemicals, chemical products, and man-made fibers; rubber and plastic products; nuclear fuels
08.1	<i>Kemiska basprodukter av mineraliskt ursprung</i>	<i>Basic mineral chemical products</i>
08.2	<i>Kemiska basprodukter av organiskt ursprung</i>	<i>Basic organic chemical products</i>
08.3	<i>Kväveföreningar och gödselmedel (utom naturgödsel)</i>	<i>Nitrogen compounds and fertilizers (except natural fertilizers)</i>
08.4	<i>Plaster och syntetgummi i obearbetad form</i>	<i>Basic plastics and synthetic rubber in primary forms</i>
08.5	<i>Läkemedel och färdigvaror från kemisk industri</i>	<i>Pharmaceuticals and pharmaceuticals including pesticides and other agrochemical products</i>
08.6	<i>Gummi- och plastvaror</i>	<i>Rubber or plastic products</i>
08.7	<i>Kärnbränsle</i>	<i>Nuclear fuel</i>
09	Andra icke-metalliska mineraliska produkter	Other non-metallic mineral products
09.1	<i>Glas och glasvaror, keramiska produkter och porslinsprodukter</i>	<i>Glass and glass products, ceramic and porcelain products</i>
09.2	<i>Cement, kalk och gips</i>	<i>Cement, lime and plaster</i>
09.3	<i>Andra byggnadsmaterial, färdigvaror</i>	<i>Other construction materials, manufactures</i>
10	Metaller; metallvaror, utom maskiner och apparater	Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment
10.1	<i>Järn, stål och ferrolegeringar och produkter av primärbearbetat järn och stål (utom rör)</i>	<i>Basic iron and steel and ferro-alloys and products of the first processing of iron and steel (except tubes)</i>
10.2	<i>Andra metaller än järn samt produkter därav</i>	<i>Non-ferrous metals and products thereof</i>
10.3	<i>Rör, ihåliga profiler och tillbehör</i>	<i>Tubes, pipes, hollow profiles and related fittings</i>
10.4	<i>Byggnadsmetallvaror</i>	<i>Structural metal products</i>
10.5	<i>Pannor, järnvaror, vapen och andra metallvaror</i>	<i>Boilers, hardware, weapons and other fabricated metal products</i>

11	Övriga maskiner; kontorsmaskiner och datorer; diverse elektriska maskiner och apparater; radio, TV- och teleprodukter; precisionsinstrument, medicinska och optiska instrument samt ur	Machinery and equipment n.e.c; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus n.e.c; radio, television and communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks
11.1	<i>Jord- och skogsbruksmaskiner</i>	<i>Agricultural and forestry machinery</i>
11.2	<i>Hushållsmaskiner och hushållsapparater (vitvaror)</i>	<i>Domestic appliances n.e.c. (White goods)</i>
11.3	<i>Kontorsmaskiner och datorer</i>	<i>Office machinery and computers</i>
11.4	<i>Diverse andra elektriska maskiner och apparater</i>	<i>Electric machinery and apparatus n.e.c.</i>
11.5	<i>Elektriska komponenter samt utrustning för utsändning och överföring</i>	<i>Electronic components and emission and transmission appliances</i>
11.6	<i>Radio- och TV-mottagare samt apparater för upptagning och återgivning av ljud och videosignaler (brunvaror)</i>	<i>Television and radio receivers; sound or video recording or reproducing apparatus and associated goods (Brown goods)</i>
11.7	<i>Precisionsinstrument, medicinska och optiska instrument samt ur</i>	<i>Medical, precision and optical instruments, watches and clocks</i>
11.8	<i>11.8 Andra maskiner, maskinverktyg och maskindelar</i>	<i>Other machines, machine tools and parts</i>
12	Transportmedel	Transport Equipment
12.1	<i>Bilindustriprodukter</i>	<i>Automobile industry products</i>
12.2	<i>Andra transportmedel</i>	<i>Other transport equipment</i>
13	Möbler; diverse andra tillverkade varor	Furniture; other manufactured goods n.e.c.
13.1	<i>Möbler</i>	<i>Furniture</i>
13.2	<i>Andra tillverkade varor</i>	<i>Other manufactured goods</i>
14	Returråvara; kommunalt avfall och annat avfall	Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes
14.1	<i>Hushållsavfall och liknande avfall</i>	<i>Household and municipal wastes</i>
14.2	<i>Annat avfall och returråvara</i>	<i>Other waste and secondary raw materials</i>
15	Post och paket	Mail, parcels
15.1	<i>Post</i>	<i>Mail</i>
15.2	<i>Paket</i>	<i>Parcels, small packages</i>
16	Utrustning och material som används vid varutransporter	Equipment and material utilized in the transport of goods
16.1	<i>Containrar och växelflak under användning, tomma</i>	<i>Containers and swap bodies in service, empty</i>
16.2	<i>Pallar och annat tomemballage under användning, tomma</i>	<i>Pallets and other packaging in service, empty</i>

17	Gods som flyttas i samband med flyt av hushåll eller kontor; baggage som transporteras separat från passagerarna; motorfordon som fraktas för reparation; övriga varor som inte omsätts på en marknad	Goods moved in the course of household and office removals; baggage transported separately from passengers; motor vehicles being moved for repair; other non-market goods n.e.c.
17.1	<i>Flyttning av hushåll</i>	<i>Household removal</i>
17.2	<i>Bagage och reseffekter som åtföljer resande</i>	<i>Baggage and articles accompanying travelers</i>
17.3	<i>Fordon för reparation</i>	<i>Vehicles for repair</i>
17.4	<i>Anläggningsutrustning, byggnadsställningar</i>	<i>Plant equipment, scaffolding</i>
17.5	<i>Övriga varor som inte omsätts på en marknad</i>	<i>Other non-market goods n.e.c.</i>
18	Samlastat gods; flera olika slags gods som fraktas tillsammans	Grouped goods; a mixture of types of goods which are transported together
18.0	Samlastat gods	Grouped goods
19	Oidentifierbart gods; gods som av någon anledning inte kan identifieras och därför inte kan hänföras till någon av huvudgrupperna 01-16	Unidentifiable goods; goods which for any reason cannot be identified and therefore cannot be assigned to groups 01-16
19.1	<i>Oidentifierbart gods i containrar och växelflak</i>	<i>Unidentifiable goods in containers or swap bodies</i>
19.2	<i>Annat oidentifierbart gods</i>	<i>Other unidentifiable goods</i>
20	Diverse andra varor	Other goods n.e.c.
20.0	Diverse andra varor	Other goods not elsewhere classified.

Anm. Statistiken samlas i princip in på huvudgruppsnivå med vissa tillägg av grupper av nationella orsaker. De grupper som kursiverats i ovanstående tabell kan inte särredovisas.

Note. The statistics is mainly collected on division level with some groups added by national reasons. Groups in italics cannot be accounted for separately.

Bilaga 2 Beskrivning av geografiska hamngrupper

<i>Hamngrupp</i>	<i>Hamnar</i>
Västra Sverige	Hamnarna i Västra Götalands Län och Hallands Län
Södra Sverige	Hamnarna i Skåne län och Blekinge län
Sydöstra Sverige	Hamnarna i Kalmar län, Gotlands län och Östergötlands län
Mellersta Sverige	Hamnarna i Södermanlands län, Stockholms län, Uppsala län och Gävleborgs län.
Norra Sverige	Hamnarna i Västernorrlands län, Västerbottens län och Norrbottens län

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.