

Sjötrafik 2023



160 miljoner ton

gods hanterades över svenska kajer, en minskning med 5 procent från 2022.



1,7 miljoner

passagerare reste till/från Gotland, en minskning med 5 procent från 2022.



22 miljoner

passagerare reste mellan en svensk och en utländsk hamn, en ökning med 1 procent från 2022.



87 procent

av all godshantering i svenska hamnar rörde utrikes gods.



1,2 miljoner

containrar med last, översatt till 20-fotsenheter (TEU), hanterades i svenska hamnar, en minskning med 9 procent sedan 2022.



36 miljoner ton

Gods hanterades över kaj i Göteborgs hamn, en minskning med 11 procent från 40,0 miljoner ton 2022.

Not: Alla siffror ovan avser fartyg i havsgående trafik, om inte annat framgår.

Statistikens omfattning

Den officiella statistiken Sjötrafik omfattar trafik och transporter till och från svenska hamnar. De fartyg som inkluderas anlöper hamnarna för att lasta eller lossa gods eller släppa på eller av passagerare. Statistiken är uppdelad på inrikes och utrikes trafik. Statistiken baseras på en totalundersökning med uppgifter om fartygsanlöp som samlas in från hamnarna.

Detta är en sammanfattning av statistiken Sjötrafik 2023 – statistik 2024:15.

Publiceringsdatum: 2024-05-24

Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) och Trafikanalys är statistikansvarig myndighet inom området transporter och kommunikationer. Trafikanalys analyserar och utvärderar svensk transportpolitik och ansvarar för den officiella statistiken.

Begrepp

Godstransportarbete är ett mått på aktivitet i godstrafiken och anges som tonkilometer eller tonkm. Formeln är "godsvikt i ton x sträckan i km".

Persontransportarbete är ett mått på aktivitet i persontrafiken och anges som personkilometer eller personkm. Formeln är "antal passagerare x sträckan i km".

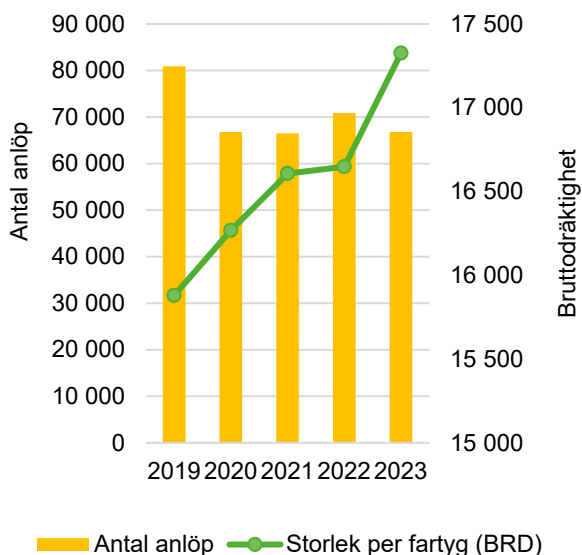
Alla siffror i statistikbladet avser fartyg i havsgående trafik, om det inte framgår att det är inre vattenvägar som avses.

Antal anlöp minskade

Under 2023 gjordes totalt 66 785 fartygsanlöp till de svenska hamnarna (figur 1). Det var 6 procent färre anlöp än 2022 och 17 procent färre anlöp jämfört med 2019, det vill säga innan coronapandemins utbrott.

Samtidigt som antal anlöp minskat har fartygen i genomsnitt blivit större mått i bruttodräktighet (BRD)¹, från 15 900 år 2019 till cirka 17 300 år 2023.

Cirka 88 procent av fartygen anlöpte från en utländsk hamn, det är ungefär samma andelar som de senaste 5 åren.



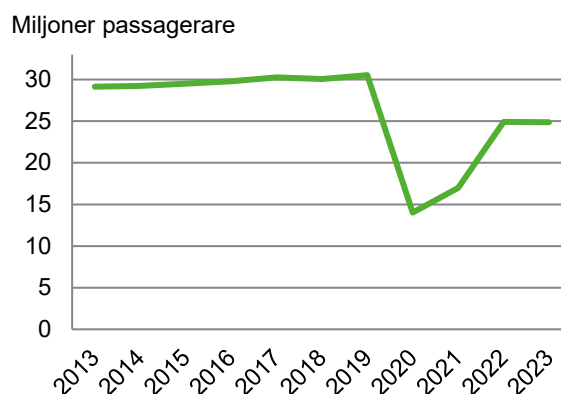
Figur 1. Antal ankommande fartyg (anlöp) till svenska hamnar (vänster axel) och genomsnittlig storlek i BRD (höger axel) 2019–2023.

¹ Bruttodräktigheten anger fartygets storlek och bygger på fartygets totala inneslutna rymd.

Antal passagerare i nivå med året innan

Efter den stora återhämtningen av färjetrafiken under 2022, har färjetrafiken stabiliserat sig under 2023.

Om vi räknar totalt antal avresande och ankommande passagerare var antalet passagerare under 2023 i princip oförändrat, runt 25 miljoner passagerare jämfört med 2022. Det är 18 procent under nivån 2019, då antalet passagerare var 30,5 miljoner. Innan dess låg antalet stabilt omkring 30 miljoner årligen. Se Figur 2 för de senaste 10 årens utveckling.



Figur 2. Antal passagerare i svenska hamnar 2013–2023. Besökande kryssningspassagerare ingår inte. Inrikes passagerare räknas två gånger, en gång vid avresa och en gång vid ankomst. Antal passagerare i miljoner.

Ropax-fartyg vanligast

Ropax-fartygen, passagerarfartyg med bildäck som även tar rullande gods, är den dominerande typen av passagerarfartyg och transporterade totalt 23,1 miljoner passagerare under 2023, vilket var 97 procent av samtliga passagerare. RoPax-fartygen används i den regelbundna linjetrafiken. Förutom Ropax-fartyg tillkommer trafiken med kryssningsfartyg.

Stockholm viktig kryssningshamn

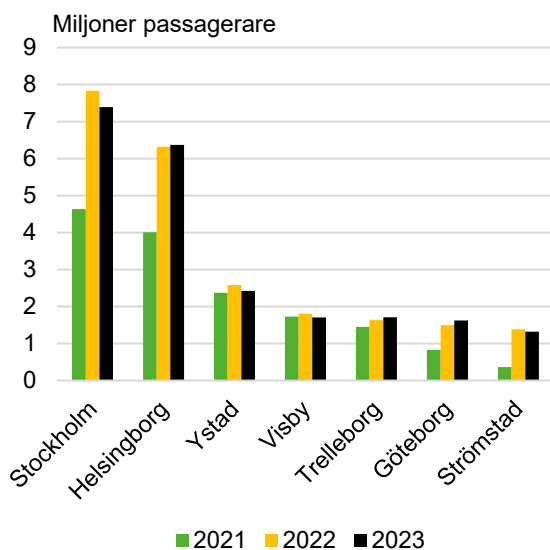
Stockholms hamnar (Stockholm inklusive Kapellskär, Nynäshamn och Norvik) har, trots minskningar senaste året, fortfarande flest passagerare (Figur 3).

Stockholms hamnar hade 7,4 miljoner passagerare under 2023, en nedgång med 6 procent jämfört med 2022. Stockholm har också den största hamnen i Sverige för kryssningsfartyg, med nästan

59 procent av samtliga kryssningspassagerare under 2023. Kryssningstrafiken hade ett starkt år. Totalt ökade antalet kryssningspassagerare med 40 procent, från 539 000 till 757 000, varav de allra flesta av kryssningsresenärerna reste till och från utländska hamnar.

Helsingborg med den turtäta linjen Helsingborg–Helsingör är den näst största passagerarhamnen, med totalt 6,4 miljoner passagerare under 2023.

Övriga stora passagerarhamnar är i rangordning Ystad, Visby, Trelleborg, Göteborg och Strömstad (Figur 3).



Figur 3. Största svenska hamnarna för persontrafik 2021–2023. Antal passagerare i miljoner.

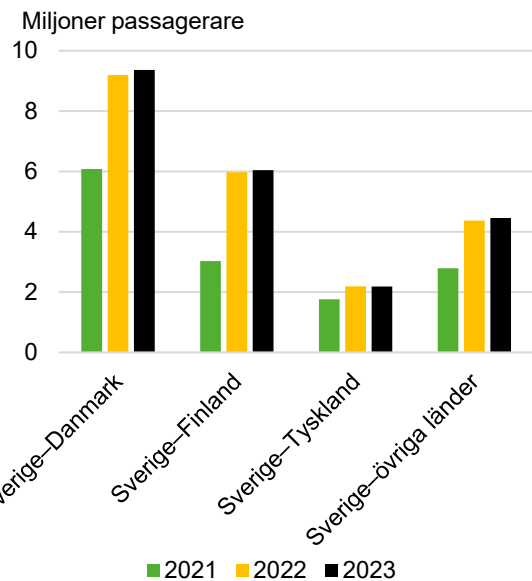
Viss minskning i Gotlands- trafiken

Inrikestrafiken till havs utgörs främst av trafik till och från Gotland. Under 2023 reste 1,71 miljoner passagerare till och från Gotland, vilket var en minskning med 5 procent mot föregående år.

Vid sidan om Gotlandstrafiken reste även 49 000 passagerare på andra inrikes rutter, en ökning från 46 000 under 2022.

Utrikes passagerartrafik svag ökning

Utrikes passagerartrafik drabbades särskilt hårt under pandemin. Efter en stor återhämtning under 2022 har 2023 präglats av mer stabila nivåer. Antalet passagerare i utrikes trafik uppgick 2023 till 22,0 miljoner, som är en procent fler än 2022. Liksom tidigare är Danmark det största landet för utrikes sjöresor följt av Finland och Tyskland (se Figur 4).



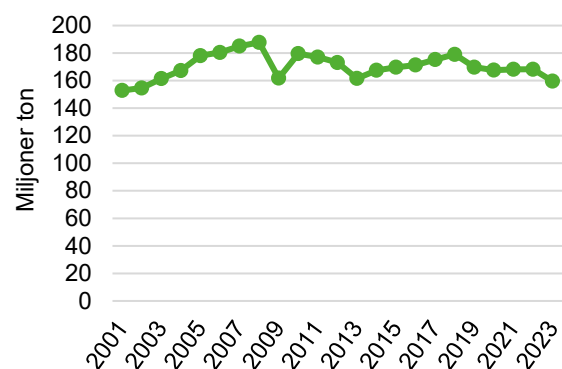
Figur 4. Antal passagerare i utrikes passagerar- och färjetrafik för de största destinationsländerna åren 2021–2023 i båda riktningarna. Miljoner passagerare.

Minskat persontransport- arbete

Persontransportarbetet, som mäts i personkilometer, vid utrikes trafik minskade något under 2023. Persontransportarbetet på svenska vatten i utrikes trafik minskade med 2 procent under 2023, till 1,10 miljarder personkilometer. Persontransportarbetet vid inrikes trafik minskade med 10 procent, från 285 till 258 miljoner personkilometer.

Lägsta godsvolymer sedan 2002

Under 2023 hanterades 160 miljoner ton gods i de svenska hamnarna i jämfört med 168 miljoner ton 2022, en nedgång på 5 procent. Det är den lägsta nivån på över 20 år (Figur 5).



Figur 5. Hanterad godsmängd totalt inrikes och utrikes, både lastat och lossat, 2001–2023. Miljoner ton.

Godstransporterna påverkades mindre än passagerartrafiken av coronapandemin. På total nivå har godshandlingen i hamnarna varit relativt stabil under de senaste åren, även om det så klart finns regionala variationer och skillnader mellan olika typer av last. 2023 blev däremot ett svagt år för sjöfrakt i de svenska hamnarna. 2023 har varit ett år präglad av stigande inflation och sämre konjunktur som påverkat handeln och efterfrågan på varor.

Vi kan se nedgångar inom flera typer av gods (Figur 6). Transporter av gods på lastfordon (lastbilar), så kallade roro-enheter, bidrog mest till nedgången, följt av minskad hantering av torr bulk.

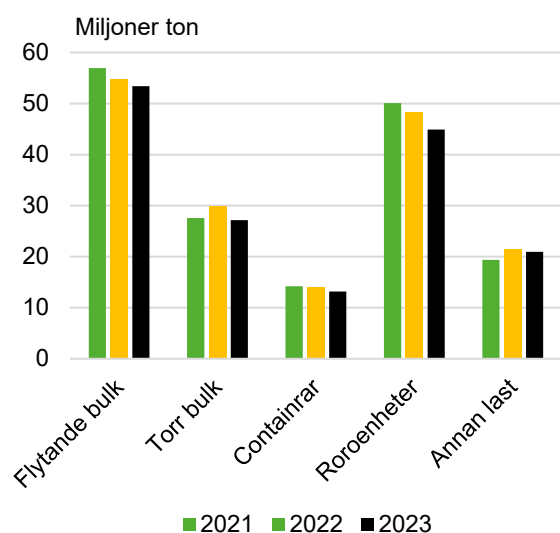
Transporter av gods på lastbilar, släp och påhängsvagnar minskade från 44,3 till 40,8 miljoner ton. Hanteringen av torr bulk minskade från 29,9 till 27,2 miljoner ton. Dessutom minskade hanteringen av flytande bulk i vikt för tredje året i rad, minskningen 2023 blev 2 procent, till 53,4 miljoner ton.

Bland varuslagen fortsatte hanteringen av råolja och petroleumprodukter i svenska hamnar att minska även under 2023. Inom torr bulk är *jord, sten, grus och sand* det enskilda varuslag som minskat mest under 2023.

Bulkfartyg respektive Ropax-fartyg transporterar mest last i ton totalt sett, med andelar av godsvikten runt 40 respektive 24 procent.

Fler containrar utan last

Godsvikten på containrar minskade med 6 procent, till 13,2 miljoner ton. Se Figur 6.



Figur 6. Hanterad godsmängd totalt inrikes och utrikes, både lastat och lossat, efter typ av last, 2021–2023. Miljoner ton.

Motsvarande 1,2 miljoner 20-fots containrar (TEU²) med last, hanterades i svenska hamnar 2023, en

minskning med 9 procent sedan 2022. Andelen tomma containrar ökade från 22 till 26 procent.

Minskad hantering av jord, sten, grus och sand

Inrikes godshandling minskade med 1,56 miljoner ton, till 20,4 miljoner ton. Nedgången av godsmängd i inrikes trafik berodde främst på minskad hantering av jord, sten, grus och sand.

Raffinerade petroleumprodukter är fortsatt det klart största varuslaget inrikes mätt i vikt efter en ökning under 2023. Det stod för 36 procent av all lossad inrikes godsvikt.

Utrikes sjöfrakt till och från Sverige minskade

Utrikes godshandling minskade med 7 miljoner ton, till 139 miljoner ton. Under 2023 rörde 87 procent av all godshandling i svenska hamnar utrikes sjötrafik, samma andel som året innan.

Mindre lastbilsgods till utlandet

Det lastade godset som går på export minskade med 4 procent, från 66,3 miljoner till 63,9 miljoner ton under 2023. Gods på lastfordon/lastbilar bidrog mest till minskningen.

Vid export stod *Gods på lastfordon* (lastbilar) för 24 procent av totala godsvikten, en minskning från 26 procent föregående år.

Raffinerade petroleumprodukter var den näst största varugruppen och stod för 22 procent av antal ton, oförändrad andel mot föregående år.

Minskad import av råolja på fartyg

Det lossade godset via import minskade med 6 procent, från 80,0 miljoner till 75,3 miljoner ton under 2023. Det varuslag som bidrog mest till minskningen var råolja.

Mätt i vikt var *Råolja* den enskilt största importerade typen last och stod för 23 procent av totala godsvikten 2023, samma andel som 2022, tätt följt av *Gods på lastfordon/lastbilar* som stod för 22 procent all importerad godsvikt, en minskning från 23 procent föregående år.

² [Twenty-foot equivalent unit](#)

Mest gods till/från andra EU-hamnar

Av godsvikten som lastades i svenska hamnar för export till utländsk hamn gick 74 procent till andra EU-länder 2023, en ökning från 72 procent året innan.

Utrikes lastad godsmängd var fortsatt störst till Tyskland, 11,6 miljoner ton (Tabell 1). Det var 10 procent mindre än 2022. Gods till norska hamnar minskade däremot mest procentuellt sätt, -29 procent till 2,9 miljoner ton.

Av godsvikten som lossades i svenska hamnar vid import från utländsk hamn kom 62 procent från andra EU-länder, en ökning från 61 procent året innan.

Norge var 2023 fortsatt största avsändarland av sjöfrakt till Sverige följt av Tyskland (Tabell 2). Importen med fartyg från Norge uppgick till 13,1 miljoner ton, en ökning med 11 procent från året innan.

Sjötransporter till/från Ryssland har upphört

Importen och exporten med fartyg till och från Ryssland har fortsatt att minska kraftigt under 2023 och har i stort sett upphört helt.

Lossat respektive lastat gods från och till ryska hamnar minskade med 88 procent respektive med 99 procent, till 120 000 ton lossat och nästan inget lastat gods.

Tabell 1. De 10 största mottagarländerna för lastad godsmängd i svenska hamnar 2023. Miljoner ton samt procentuell förändring mot 2022.

Mottagarland	Miljoner ton	Förändring (%)
Tyskland	11,6	-10
Finland	8,1	-2
Danmark	6,1	-7
Belgien	6,1	+8
Polen	6,1	+3
Storbritannien	5,5	-4
Nederländerna	3,6	+6
Norge	2,9	-29
Spanien	1,4	+28
Litauen	1,2	+3
Övriga länder	11,3	
Totalt	63,9	-4

Tabell 2. De 10 största avsändarländerna för lossad godsmängd i svenska hamnar 2023. Miljoner ton samt procentuell förändring mot 2022.

Avsändarland	Miljoner ton	Förändring (%)
Norge	13,1	+11
Tyskland	10,7	-3
Danmark	6,8	-4
Nederländerna	5,6	+10
Finland	5,1	-13
Polen	4,6	-13
Storbritannien	4,3	-9
Belgien	3,9	-13
Lettland	3,5	+7
Litauen	1,8	+16
Estland	1,7	-13
Övriga länder	17,6	
Totalt	75,3	-6

Göteborg största gods-hamnen

Göteborg är Sveriges största godshamn med över hälften av allt hanterat containergods i ton. Den totalt hanterade godsmängden över kaj i Göteborgs hamnar uppgick till 35,6 miljoner ton 2023, en minskning med 11 procent från 40,0 miljoner ton 2022. Det motsvarade 22 procent av den totala godsmängden i Sveriges hamnar.

Av de 35,6 miljonerna hanterades 94 procent i utrikes trafik. Även om marknadsandelen för allt hanterat sjögods minskat för Göteborg växer hanteringen av containrar. Andelen av hanterade containrar med och utan last (TEU) ökade från 54 till 57 procent.

Trelleborg största hamnen för rullande gods

Trelleborg är Sveriges största roro-hamn och hanterade totalt 12,3 miljoner ton över kaj 2023, en minskning med 7 procent mot föregående år. I huvudsak hanteras gods på lastfordon/lastbilar i den hamnen.

Marknadsandelen för hanterade lastfordon har stärkts något och var 28 procent 2023, mätt i antal enheter. Det kan jämföras med 27 procent under 2022.

Helsingborg viktig containerhamn

Helsingborgs hamn hanterade 7,9 miljoner ton gods över kaj, även den hamnen till största delen på lastfordon/ lastbilar. Hamnen är annars den näst största containerhamnen efter Göteborg, med en andel av antal hanterade containrar med och utan last (mätt i TEU) på 15 procent 2023.

Stockholms hamnar (Stockholm, Nynäshamn, Norvik och Kapellskär) minskade sina hanterade godsmängder över kaj från 8,7 miljoner till 7,2 miljoner ton under 2023, även här går största andelen på lastfordon/lastbilar.

Godstransportarbetet minskade

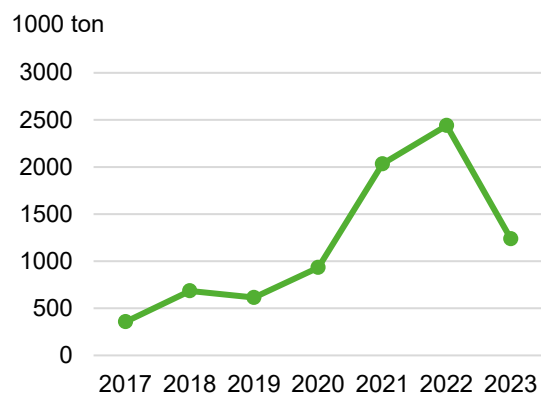
Godstransportarbetet, som mäts i tonkilometer, minskade under 2023 jämfört med 2022.

I utrikes trafik mäter vi transporterernas distanser på svenska vatten och där uppgick transportarbetet till 18,7 miljarder tonkilometer 2023, en minskning med 6 procent från 20,0 miljarder tonkilometer.

I inrikes trafik mäter vi transporterernas hela distanser och där uppgick transportarbetet till 7,5 miljarder tonkilometer 2022, en minskning med 2 procent från 7,7 miljarder tonkilometer 2023.

Utöver havsgående godstransporter tillkommer godstransporter som enbart går på Sveriges inre vattenvägar, dvs. Väneren, Göta älv, Mälaren, Södertälje kanal med flera.

Denna typ av transporter har ökat under flera år men under 2023 var det en tillbakagång (Figur 7).



Figur 7. Godshantering inom inre vattenvägar 2017–2023, lossat gods. Tusen ton.

Under 2022 utökades däremot de inre vattenvägarna med nya zoner för inre vattenvägar³ som gör att mer trafik räknas in, vilket gör att statistiken inte är jämförbar med tidigare år. Det handlar om vissa rutter längs Västkusten och i skärgården, ovanför Göteborg, samt längs Ostkusten och i skärgården från Forsmark ner till Ölands södra udde samt Vättern och Göta kanal som tillkommit.

Det är inte helt självklart längre vad som ska räknas som trafik på inre vattenvägar, då fartygen helt eller delvis kan gå ut till havs inom de utökade zonerna.

Transporterna inom de inre vattenvägarna minskade under 2023 från cirka 2,4 miljoner ton till 1,2 miljoner ton, dvs. nästan en halvering. Det var främst transportererna av jord, sten, grus och sand som minskade kraftigt.

Därmed blev raffinerade petroleumprodukter det största varuslaget med 0,7 miljoner ton följt av jord, sten, grus och sand med 0,3 miljoner ton.

Antal ankommande fartyg i de inre vattenvägarna minskade med 24 procent till runt 1 500 fartyg.

Godstransportarbetet inom de inre vattenvägarna uppgick till 129 miljoner tonkilometer.

Mer information

Du hittar tabellsamlingar med den officiella statistiken och tidigare års tabeller samt beskrivande rapporter här, www.trafa.se/sjofart/sjotrafik

Det finns också möjlighet att göra egna urval ur statistiken om sjötrafik i vår statistikportal: www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/?cw=1

Kontakt:

Henrik Petterson, Björn Tano

Telefon: 010-414 42 00

E-post: henrik.petterson@trafa.se, bjorn.tano@trafa.se

³ www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Inlandssjofart/