

Sjötrafik 2025



160 miljoner ton

gods hanterades över svenska kajer, en minskning med 3 procent från 2024.



1,75 miljoner

passagerare reste med inrikes linjetrafik till/från Gotland, en ökning med 1 procent från 2024.



21,9 miljoner

passagerare reste mellan en svensk och en utländsk hamn, en minskning med 1 procent mot 2024.



7,2 miljarder

tonkilometer genererades vid inrikes trafik, en minskning med 6 procent från 2024.



1,30 miljoner

containrar med last, översatt till 20-fotsenheter (TEU), hanterades i svenska hamnar, en ökning med 4 procent sedan 2024.



51,3 miljoner ton

Flytande bulk hanterades över svenska kajer, en minskning med 6 procent från 2024 och 23 procent från 2016.

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 2025 – Statistik 2026:16

Publiceringsdatum: 2026-05-26

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".

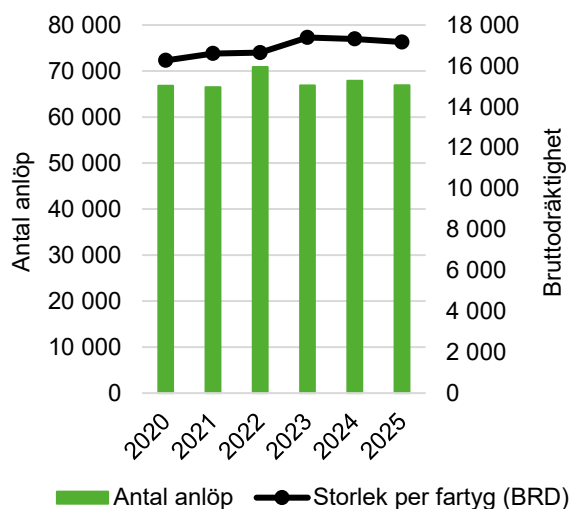
Alla siffror i statistikbladet avser fartyg i havsgående trafik, om det inte framgår att det är inre vattenvägar som avses.

Antal anlöp minskade svagt

Under 2025 gjordes 66 900 fartygsanlöp till de svenska hamnarna. Det var 1 procent färre anlöp än 2024. Den totala bruttodräktigheten (BRD)¹ sjönk med 2 procent, till 1,15 miljarder.

Av fartygen anlöpte 89 procent från en utländsk hamn, samma andel som 2024. Andelen anlöpta fartyg med utländsk flagg var 73 procent, motsvarande andel 2024 var 74 procent.

Storleken per fartyg har ökat sett över en längre period, men från och med 2024 är den utvecklingen bruten. Se Figur 1.



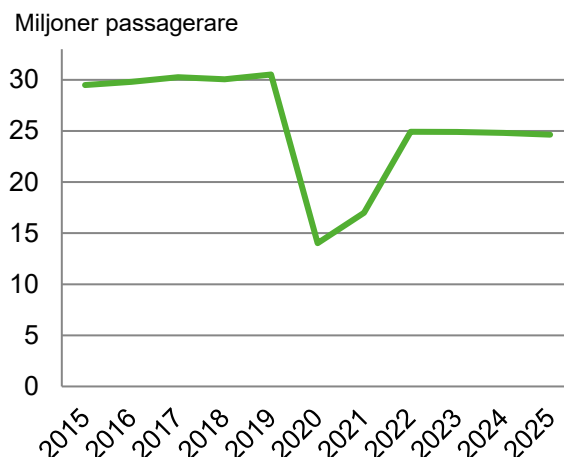
Figur 1. Antal ankommande fartyg (anlöp) till svenska hamnar (vänster axel) och genomsnittlig storlek i BRD (höger axel) 2020–2025.

Något färre antal passagerare

Totalt antal avresande och ankommande passagerare var 24,6 miljoner passagerare, en

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

knapp minskning med 1 procent jämfört med både 2022, 2023 och 2024. Se Figur 2 för de senaste 10 årens utveckling.



Figur 2. Antal passagerare i svenska hamnar 2015–2025. Besökande kryssningspassagerare som tillfälligt går i land i Sverige ingår inte. Inrikes passagerare räknas två gånger, en gång vid avresa och en gång vid ankomst. Antal passagerare i miljoner.

Bulkfartygen transporterade mest godsvikt

Ropax-fartygen, passagerarfartyg med bildäck som även tar rullande gods, är den dominerande typen av passagerarfartyg och transporterade totalt 22,3 miljoner passagerare under 2025, vilket var 94 procent av samtliga passagerare och därmed samma andel som 2024. Ropax-fartygen används i den regelbundna linjetrafiken. Förutom Ropax-fartyg tillkommer trafiken med kryssningsfartyg.

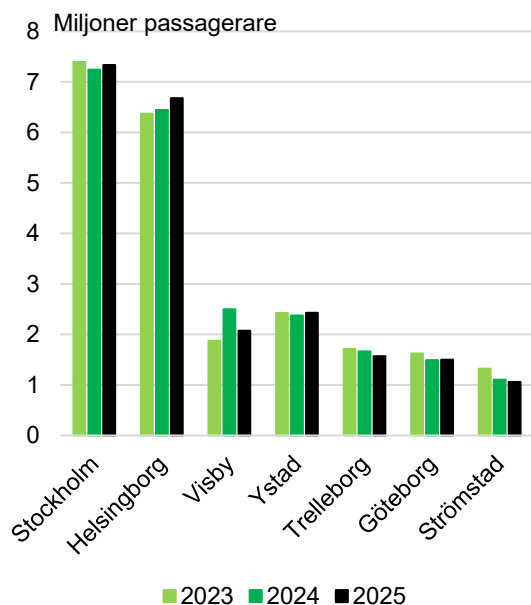
Störst volym av gods transporterades på *Bulkfartyg* (inklusive tankfartyg), 48,8 miljoner ton eller 32 procent av den hanterade godsvikten. Det är en lägre andel än 2024.

Stockholm hade flest kryssningspassagerare

Stockholm var den största kryssningshamnen, med 43 procent av samtliga kryssningspassagerare 2025. Visbys antal kryssningspassagerare sjönk med 12 procent och stod för 34 procent av samtliga kryssningspassagerare.

Stockholms hamnar hade totalt 7,3 miljoner passagerare under 2025, en uppgång med 1 procent jämfört med 2024, se Figur 3. Ökningen i Stockholms hamnar beror främst på fler kryssnings-

passagerare och något fler resenärer i inrikes linjetrafik till och från Gotland, än under 2024.



Figur 3. Största svenska hamnarna för persontrafik 2023–2025. Antal passagerare i miljoner.

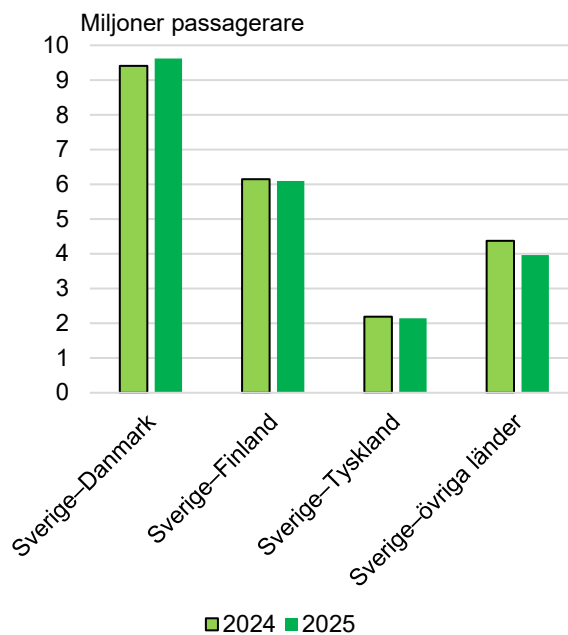
Svag ökning i Gotlands- trafiken

Inrikestrafiken till havs utgörs främst av trafik till och från Gotland. Under 2025 reste 1,75 miljoner passagerare till och från Gotland, vilket var en ökning med 1 procent jämfört med 2024.

Vid sidan om Gotlandstrafiken reste även 109 000 passagerare på andra inrikes rutter. Det var ungefär lika många som 2024 då passagerarantalet uppgick till 113 000.

Utrikes passagerartrafik minskade svagt

Antal passagerare i utrikes trafik minskade med 1 procent under året och uppgick till 21,9 miljoner. Liksom tidigare år är Danmark det största landet för utrikes sjöresor. Cirka 44 procent av antal passagerare i svenska hamnar reste till / från danska hamnar. Finska och tyska hamnar kom därefter i storleksordning mätt i antal passagerare. Resorna till och från övriga länder än Danmark, Finland och Tyskland minskade mest, medan fler sjöresor till och från Danmark dämpade nedgången. Se Figur 4.



Figur 4. Antal passagerare i utrikes passagerar- och färjetrafik för de största destinationsländerna åren 2023–2025 i båda riktningarna. Kryssningspassagerare ingår. Miljoner passagerare.

Färre personkilometer

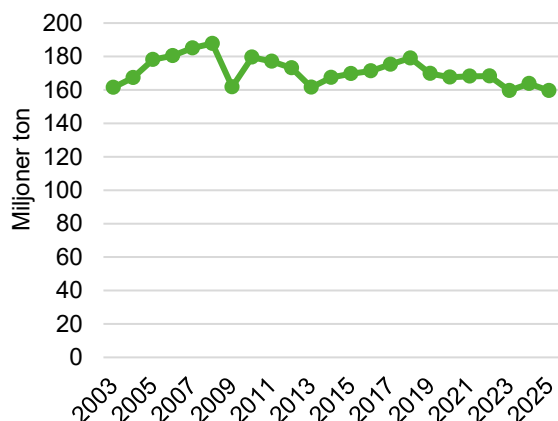
Persontransportarbetet bygger på skattningar av distanser, och beräknas som antal passagerare multiplicerat med distanserna fartygen färdats. Om ett fartyg transporterar 1 000 passagerare och färdas 50 kilometer så genererar den ruten 50 000 personkilometer.

Persontransportarbetet vid utrikes trafik beräknas på svenskt vatten. Totalt vid utrikes trafik minskade det med 3 procent under 2025, till 1,18 miljarder personkilometer. Det kan jämföras med minskningen på 1 procent i antal passagerare i utrikes trafik.

Persontransportarbetet vid inrikes trafik beräknas på hela sträckan och ökade med 1 procent, från 274 till 277 miljoner personkilometer. Det är samma procentuella utveckling som i antal passagerare.

Godshanteringen minskade något

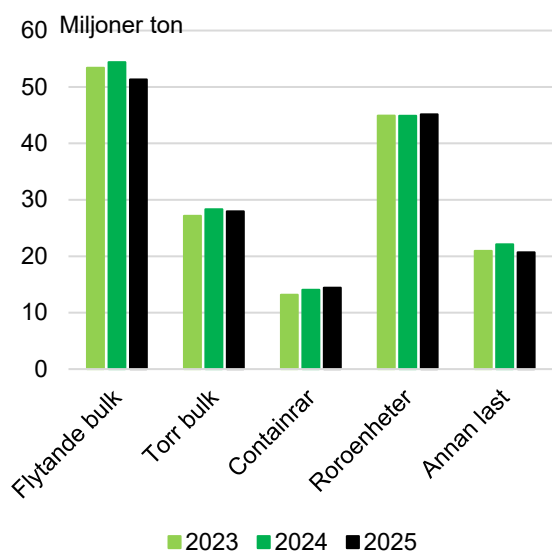
Under 2025 hanterades 160 miljoner ton gods i de svenska hamnarna jämfört med 164 miljoner ton 2024, en minskning på 3 procent. Se Figur 5.



Figur 5. Hanterad godsmängd totalt inrikes och utrikes, både lastat och lossat, 2003–2025. Miljoner ton.

På total nivå har godshanteringen i hamnarna haft en långsamt nedåtgående trend över tid och minskat med ungefär 20 miljoner sedan 2018, även om det så klart finns regionala variationer och skillnader mellan olika typer av last.

Under 2025 kan vi se nedgångar i hanterad godsvikt för flera typer av gods, se figur 6. Hanteringen av flytande bulk bidrog mest till minskningen, med en nedgång på 6 procent från 54,4 till 51,3 miljoner ton.



Figur 6. Hanterad godsmängd totalt inrikes och utrikes, både lastat och lossat, efter typ av last, 2023–2025. Miljoner ton.

Däremot ser vi att godsvikten i containerar ökade med 3 procent, från 14,1 till 14,4 miljoner ton. Import av containergods ökade med 7 procent till 5,2 miljoner ton, medan export av containergods ökade med 4 procent till 7,9 miljoner ton.

Antal containrar med last fortsätter att öka

Antal containrar, räknat i (TEU²), ökade för andra året i rad. 612 000 20-fots containrar lossades och 685 000 lastades i svenska hamnar, ökningarna med 7 respektive 1 procent jämfört med 2024.

Liten minskning i inrikes godshandling

Hanterad (lossad och lastad) godsvikt i inrikes trafik minskade från 20,7 till 20,4 miljoner ton.

Raffinerade petroleumprodukter är fortsatt det tydligt största varuslaget inrikes mätt i vikt med ungefär samma nivå på hanteringen under 2024 och 2025. Det varuslaget stod för 34 procent av all inrikes lossad och lastad godsvikt.

Främst var det varugruppen *Andra icke-metalliska mineraliska produkter*³ som bidrog till minskningen i inrikes trafik, lossat gods av den varugruppen sjönk med 257 000 ton till 1,4 miljoner ton.

Varugruppen *Spannmål* dämpade nedgången i inrikes trafik genom att öka från 157 000 ton till 320 000 ton.

Transporter från området *Haparanda–Skellefteå* till området *Södra ostkusten* utgjorde 14 procent av godsvikten i inrikes trafik, och dominerade således rutterna mätt i godsvikt för de geografiska områden vi redovisar.

Utrikes sjöfrakt till och från Sverige minskade

Under 2025 rörde 87 procent av all godshandling i svenska utrikes gods, samma andel som under åren 2022 - 2024.

Utrikes godshandling minskade med 3 procent till 139 miljoner ton, jämfört med 2024.

Det lastade godset som avgår från Sverige minskade med 1 procent, från 64,8 miljoner till 64,0 miljoner ton under 2025.

Det lossade godset som kommer till Sverige minskade med 4 procent, från 78,2 miljoner till 75,1 miljoner ton under 2025.

Minskad import av råolja

I utrikes trafik minskade både export av varuslaget *Raffinerade petroleumprodukter*, import av varuslaget *Råolja* och import av varugruppen *Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske* med

² [Twenty-foot equivalent unit](#)

³ Här ingår främst cement, kalk samt byggnadsmaterial.

1,7 miljoner ton. Inom varugruppen *Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske* är *Rundvirke* det dominerande varuslaget.

Däremot ökade import av *Raffinerade petroleumprodukter* med 510 000 ton och export av *Spannmål* med 630 000 ton.

Tyskland stärkte sin ställning som största mottagarland

Av godsvikten som lastades i svenska hamnar för export till utländsk hamn gick 76 procent till andra EU-länder 2025, samma andel som året innan. Utrikes lastad godsmängd var fortsatt tydligt störst till Tyskland, 13,2 miljoner ton. Det var 8 procent mer än 2024. Ökningen från 2023 var 14 procent.

Näst största mottagarland för svenskt hamngods var Finland och därefter Danmark, Polen och Belgien. Utanför Europa är USA det största mottagarlandet, 2,2 miljoner ton gods lossades därifrån under 2025. I statistiken redovisas USA under *Övriga länder*. Se Tabell 1.

Tabell 1. De 10 största mottagarländerna för lastad godsmängd i svenska hamnar 2025. Miljoner ton samt procentuell förändring mot 2024.

Mottagarland	Miljoner ton	Förändring (%)
Tyskland	13,2	+8
Finland	8,6	+7
Danmark	6,0	-8
Polen	5,8	+2
Belgien	5,8	-10
Storbritannien	5,0	-8
Nederländerna	3,7	-12
Norge	2,4	-20
Spanien	1,3	+9
Litauen	1,2	-24
Övriga länder	9,7	+11
Ej landfördelad	1,1	-25
Totalt	64,0	-1

Lossat gods från Norge fortsatte att minska

Av godsvikten som lossades i svenska hamnar vid import från utländsk hamn kom 64 procent från andra EU-länder, ungefär samma andel som föregående år.

Lossat godsvikt på fartyg från Norge minskade med 12 procent från 2024 och med 31 procent från

2023, främst på grund av minskad import av råolja och petroleum därifrån. Tyskland var det största avsändarlandet för sjöfrakt till Sverige, 10,4 miljoner ton gods från Tyskland lossades i svenska hamnar.

Utanför Europa är USA det största avsändarlandet, 5,1 miljoner ton gods lossades därifrån under 2025. I statistiken redovisas USA under *Övriga länder*. Se Tabell 2.

Tabell 2. De 10 största avsändarländerna för lossad godsmängd i svenska hamnar 2025. Miljoner ton samt procentuell förändring mot 2024.

Avsändarland	Miljoner ton	Förändring (%)
Tyskland	10,4	-1
Norge	9,0	-12
Danmark	6,8	-0,4
Finland	5,8	+4
Polen	5,4	-2
Nederländerna	5,1	-19
Belgien	4,4	+8
Storbritannien	4,1	-14
Lettland	3,4	-18
Litauen	2,3	-4
Övriga länder	13,8	+1
Ej landfördelad	4,5	+10
Totalt	75,1	-4

Därtill finns också en andel "ej landfördelad", det kan vara oljeprodukter som kommer från en anläggning i havet eller gods från/till länder utanför EU som saknar landskod.

Ökad godsvikt i Oxelösund

Göteborg är Sveriges största godshamn och hanterade 24 procent av den totalt hanterade godsmängden över kaj i svenska hamnar. Den hanterade godsmängden över kaj i Göteborgs hamnar uppgick till 38,2 miljoner ton 2025, en minskning med 4 procent från 2024. Göteborg hanterar över hälften av allt containergods, både mätt i vikt och i TEU⁴.

Det finns ett fåtal hamnar med betydande containerhantering i Sverige. Utöver Göteborg är de största containerhamnarna i storleksordning Helsingborg, Gävle och Norrköping.

En hamn som gick i motsatt riktning var Oxelösund, där ökade den hanterade godsvikten med 12 procent till 4,6 miljoner ton.

⁴ [Twenty-foot equivalent unit](#)

Trelleborg största hamnen för rullande gods

Trelleborg är Sveriges största RoRo-hamn och hanterade totalt 11,7 miljoner ton över kaj 2025, i paritet med 2024. I huvudsak hanteras gods på lastfordon/lastbilar i den hamnen. Antal hanterade lastfordon i Trelleborg ökade med 1 procent och uppgick till 767 000 under året. Det motsvarar en andel på 26 procent mätt i antal enheter.

Helsingborg gick om Luleå

Helsingborgs hamn som är den näst största containerhamnen efter Göteborg och hanterade sammanlagt 8,0 miljoner ton gods över kaj, i paritet med 2024. Helsingborgs hamnar passerade Luleå hamn i storlek, mätt hanterad godsvikt, eftersom Luleå minskade sin godshantering från 8,2 till 7,7 miljoner ton under året. Luleå hamn hanterar främst bulkgoods.

Godstransportarbetet sjönk

Godstransportarbetet bygger på skattningar av distanser, och beräknas som godsvikt multiplicerat med distanserna fartygen färdats. Om ett fartyg transporterar 1 000 ton gods och färdas 50 kilometer så genererar den rutten 50 000 tonkilometer.

Godstransportarbetet vid utrikes trafik beräknas på svenskt vatten. Totalt vid utrikes trafik minskade godstransportarbetet med 1 procent under 2025, till 19,3 miljarder tonkilometer. Det kan jämföras med minskningen med 3 procent i hanterad godsvikt i utrikes trafik.

Godstransportarbetet vid inrikes trafik beräknas på hela sträckan och minskade med 6 procent, från 7,7 till 7,2 miljarder tonkilometer. Det kan jämföras med minskningen på 1 procent i lossad godsvikt.

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:

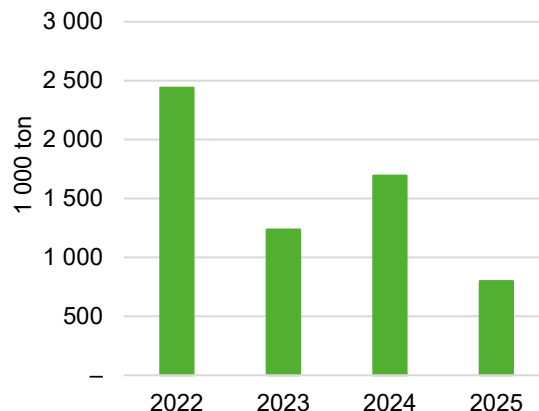
Henrik Petterson, Björn Tano

Telefon: 010-414 42 00

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

Utöver havsgående godstransporter tillkommer godstransporter som enbart går på Sveriges inre vattenvägar, dvs. Väneren, Göta älv, Mälaren, Södertälje kanal med flera.⁵

Godstransportarbetet inom de inre vattenvägarna sjönk med 52 procent till 85 miljoner tonkilometer, att jämföra med godshantering som sjönk med 53 procent till 0,8 miljoner ton. Se Figur 7.



Figur 7. Godshantering inom inre vattenvägar 2022–2025, lossat gods. Tusen ton.

Det var främst minskade transporter av raffinerade petroleumprodukter som bidrog till nedgången. *Raffinerade petroleumprodukter* är det största varuslaget med 0,5 miljoner ton och stod därmed för 59 procent av godsvikten vid transporter på inre vattenvägar. Därefter följde *Containergods* och *Jord, sten, grus och sand* med ungefär 0,1 miljoner ton vardera.

Antal ankommande fartyg inom de inre vattenvägarna minskade från föregående år, från runt 1 500 fartygsanlöp till runt 900 anlöp.

⁵ www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Inlandssjofart/