

APRIL 2010



# Passagerarrederierna

– I RESE- OCH TURISTNÄRINGEN

Presenteras av Passagerarrederiernas förening  
i samarbete med Sveriges Redareförening



## Fler reste med passagerarrederierna än flyget 2009

I början av mars i år ledde de ovanligt stora ismassorna som samlats i Ålands hav under en exceptionell vinter till allvarliga störningar i trafiken över Östersjön under några dagar.

Den bredare allmänheten blev plötsligt varse att sjöfartslederna över Östersjön inte bara är till för nöjeskryssningar utan utgör en livsviktig transportled för Sverige på samma sätt som E4:an, E18 eller Öresundsbron. Och samma sak gäller alla sjöfartsleder i Sveriges farvatten, från Bottenhavet till Skagerrak.

2009 reste över 29 miljoner passagerare till, från och inom Sverige med färjerederibranschen's olika fartyg. Till dessa skall läggas över fyra miljoner bilar och över en miljon lastfordon och trailers.

Denna privat skötta infrastruktur inte bara transporterar fler passagerare än flyget. En stor del av resenärerna, mer än fyra av tio, är bosatta i utlandet och utgör ett av de största inflödena till den svenska turistnäringen.

Passagerarrederierna spelar alltså en viktig roll för transportsektorn tillsammans med vägnät, järnvägsnät och flygindustrin. Men passagerarrederiernas främsta fokus ligger förstås inom rese- och turistnäringen.

Den svenska turistnäringen ökade förra året med 3,4 procent mätt som antal utländska gästnätter. Därmed utgjorde den ett lysande undantag bland övriga branscher under det tunga lågkonjunkturåret 2009, ett år då Sveriges BNP rasade med 5 procent – det största fallet sedan andra världskriget.

Den svenska turistnäringen står idag för närmare 3 procent av Sveriges BNP och är en tillväxtnäring som har ett högre exportvärde än järn- och stålindustrin. När det gäller att gynna denna näring och att marknadsföra Sverige utomlands är färjerederibranschen ledande.

Trots lågkonjunktur och vikande passagerarsiffror satsade medlemmarna i Passagerarrederierna tillsammans under 2009 närmare 300 miljoner på att marknadsföra Sverige i utlandet. Detta kan jämföras med de cirka 150 miljoner som svenska staten satsade under fjolåret.

Passagerarrederiernas årliga rapport syftar till att informera politiker, myndigheter, rese- och besöksnäringen samt allmänheten om det arbete som vi gör för att förbättra förbindelser och tillgänglighet till och från Sverige. Ett brett och väl fungerande nätverk av förbindelser till sjöss är en förutsättning för detta.

JAN KÅRSTRÖM  
ORDFÖRANDE PASSAGERARREDERIerna

---

Passagerarrederiernas förening har till syfte att främja medlemsföretagens utveckling och att skapa förståelse för passagerarrederiernas betydelse för ekonomi och sysselsättning, samt att bevaka och driva frågor av gemensamt intresse. Medlemmarna i Passagerarrederierna representerar mer än 90 procent av den internationella färjetrafiken över Sverige, inklusive Gotlandstrafiken. Läs mer på [www.passagerarrederierna.se](http://www.passagerarrederierna.se).

För framtagande och sammanställande av statistiskt material till denna rapport, har Passagerarrederierna anlitat Jesper Hamark, till vardags verksam vid Göteborgs Universitet. Vid eventuella frågor kring datamaterialet, kontakta Jesper Hamark via [Jesper.Hamark@econhist.gu.se](mailto:Jesper.Hamark@econhist.gu.se)

## Sammanfattning

Den internationella lågkonjunkturen har varit kännbar för branschen. Flera års positiv utveckling för färjerederibranschen bröts under 2008 och 2009 har inneburit ett hårdare ekonomiskt klimat.

Trots detta har trafiken ökat på många linjer och färjerederibranschen har klarat sig bättre än andra transportslag så som till exempel flyget.

---

Färjerederibranschen transporterade över 29 miljoner resenärer till, från och inom Sverige under 2009. Det innebar en minskning med 2 miljoner jämfört med 2008. Trots nedgången innebär det att avståndet ökat till flyget som transporterade knappt 26 miljoner under 2009.

---

Passagerarrederiernas totala marknadsföring uppgick under 2009 till 600 miljoner kronor. Knappt hälften, 275 miljoner kronor, investerades utomlands – en summa som vida överstiger vad svenska staten satsar på marknadsföring av Sverige i utlandet.

---

Mer än fyra av tio passagerare som tog färjan under 2009 var bosatta i utlandet. Dessa besökare utgör en viktig del av Sveriges turistinkomster.

---

Danmark och Finland är de populäraste destinationerna för svensk färjetrafik. Mer än 12 miljoner resenärer tog färjan till eller från Danmark och 9,4 miljoner personer reste mellan Sverige och Finland under 2009.

---

Färjetrafiken till och från Baltikum och Finland samt inrikestrafiken till och från Gotland uppvisade ökning under 2009. Trafiken mellan Sverige och Danmark minskade dock rejält.

---

Medlemmarna i Passagerarrederiernas förening transporterade 4,3 miljoner personbilar och 55 000 bussar under 2009, en minskning med 2 procent respektive 9 procent jämfört med 2008. 1,36 miljoner lastvagnar och trailers transporterades under 2009, en minskning med 14 procent jämfört med 2008.

---

Under 2009 var det totala antalet anställda inom Passagerarrederierna 10 600, en måttlig ökning jämfört med året före.

## Innehåll

Några statistiska anmärkningar [SID. 4](#)

Starkt turistår men lågkonjunkten pressar  
passagerartrafiken [SID. 5](#)

Trafiken till Danmark faller kraftigt medan  
Östersjömarknaden växer [SID. 9](#)

Ökad turism men färre passagerartransporter [SID. 12](#)

Färjeflottan [SID. 13](#)

Fortsatt minskning av fordonstransporter [SID. 14](#)

Kraftfull marknadsföring av Sverige utomlands.  
Stort bidrag till Sveriges turistinkomster [SID. 15](#)

Svag ökning av antalet anställda i  
passagerarrederierna [SID. 17](#)

Rederier och linjenät [SID. 18](#)

Referenser [SID. 19](#)

## Några statistiska anmärkningar

I denna rapport redovisas data av två slag. Dels över hela färjerederibranschen, dels över medlemmarna i Passagerarrederierna som representerar mer än 90 procent av branschen. Likväl, om inget annat anges, är det hela branschen som avses.

Avsikten är att i möjligaste mån spegla färjenäringen i dess helhet, men tillgång till data begränsar i vissa fall undersökningsområdet till Passagerarrederiernas medlemmar. Det torde vara ett överkomligt problem med tanke på medlemsföretagens marknadsomfattning.

På några ställen görs jämförelser över tid bland medlemmarna i Passagerarrederierna. I ett par av dessa fall jämförs då enbart de som varit medlemmar under hela jämförelseperioden; detta för att uppgifterna hellre ska svara mot den verkliga branschutvecklingen, än mot vilka som för tillfälligt är medlemmar i Passagerarrederierna.

Varje år görs drygt 20 miljoner enkelresor med färjor som drivs av Vägverket. Dessa linjer är att betrakta som en del av vägnätet och berörs inte i denna rapport.



## Starkt turistår men lågkonjunkturen pressar passagerartrafiken

År 2009 såg världen en dramatisk nedgång i den ekonomiska aktiviteten. I Sverige minskade BNP med 5 procent, och inom OECD-området med 3,4 procent (SCB 2009; OECD 2010). Den svaga konjunkturen påverkar naturligt nog turismen. Således föll resandet till och inom Europa – den kontinent som ensam står för hälften av det internationella resandet – med över 5 procent under fjolåret.

Vårt land går icke desto mindre mot strömmen. Som ett av få länder i Europa kunde Sverige rapportera en ökning av det utländska besökandet, mätt som antal gästnätter.<sup>1</sup> Utlandsmarknaderna steg med 3,4 procent, eller drygt 420 000 gästnätter, jämfört med år 2008 – redan det ett rekordår (Tillväxtverket 2010a). Besöken från våra nordiska grannländer steg kraftigt – med det hårt krisdrabbade Island som undantag. Resandet till Sverige från de utomnordiska länderna minskade något jämfört med år 2008, men variationerna var stora. Gästnätterna från Polen ökade med 15 procent och från Baltikum med drygt 30 procent, samtidigt som framför allt långväga besökare, från Nordamerika och Asien, blev färre (Tillväxtverket 2010b).

Även variationen mellan Sveriges regioner var betydande. Stockholms län, det största mätt i antal gästnätter, låg still under 2009 samtidigt som bland annat Västra Götalands-, Kalmar- och Gotlands län ökade. Företrädesvis är det de billigare boendeformerna som tillvuxit (Tillväxtverket 2010a; Tillväxtverket 2010c).

Enligt Tillväxtverket (2010c) kan den starkare tillströmningen av turister förklaras av en temporärt svag krona och av ökad marknadsföring i våra grannländer.<sup>2</sup> Den starka utvecklingen under de senaste åren utgör alls inget trendbrott eller undantag. Tvärtom, sedan 1991 har den utländska turismen till Sverige ökat med ungefär det dubbla (NUTEK 2007).

Passagerarnäringen i Sverige har under 2000-talet haft en positiv utveckling. Det senaste årets branta konjunkturfäll har emellertid raderat ut hela den uppgången. Effekten är dock sannolikt övergående.

Som framgår av diagrammet på nästa sida har passagerarnäringen i Sverige upplevt mycket stora volymförändringar under det senaste decenniet.

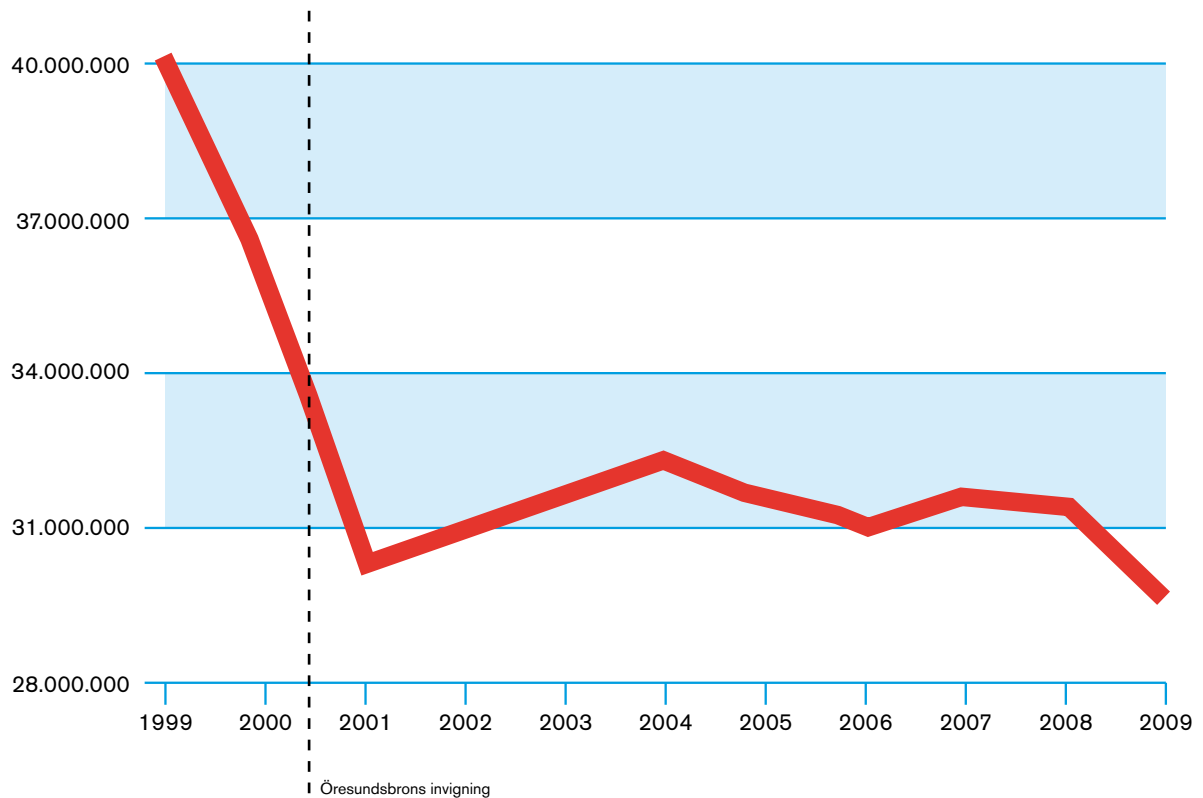
<sup>1</sup>. Innefattande hotell, stugbyar, vandrarhem, campingplatser och privat förmedlade stugor och lägenheter.

<sup>2</sup>. Vilket mer konkret syftar på att Visit Sweden AB har omprioriterat och numera riktar sig huvudsakligen mot närområdet, särskilt mot Danmark – som också var det land som uppvisade den enskilt största ökningen av antal gästnätter i Sverige 2009.



**DIAGRAM 1:**

Antal passagerare i färjetrafik – ankommande och avresande i utrikes trafik, samt avresande i inrikes trafik. Åren 1999-2009

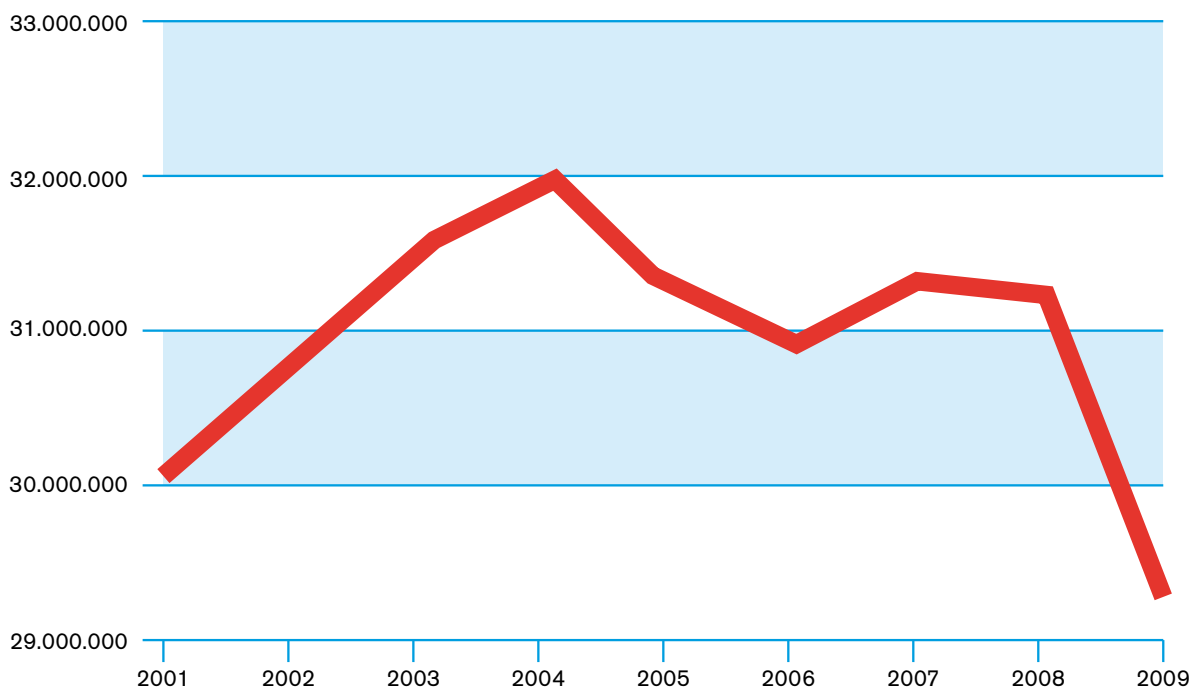


Det fria fallet 1999-2001 kan till största delen tillskrivas uppförandet av Öresundsbron. I samband med att bron öppnades år 2000 försvann samtliga sex linjer mellan Köpenhamnsområdet och Skåne – och med dem drygt fem miljoner passagerare. Färjetrafiken längs hela västkusten drabbades: sträckan Helsingborg-Helsingör tappade uppemot 2,5 miljoner passagerare och Göteborg-Fredrikshamn ungefär en halv miljon. För att utvecklingen efter denna extraordinära händelse inte ska skymmas, visar nästa diagram enbart åren 2001-2009.

Källa: ShipPax Information

**DIAGRAM 2:**

Antal passagerare i färjetrafik – ankommande och avresande i utrikes trafik, samt avresande i inrikes trafik. Åren 2001-2009



Här framträder bilden av en relativt stadig uppgångsfas – fram till den lågkonjunktur vi ännu inte sett slutet på. Mellan 2001 och 2007 steg antalet resenärer från 30,1 till 31,3 miljoner. Den positiva trenden bröts under 2008 och under fjolåret föll volymerna med ungefär två miljoner. År 2009 transporterades 29,3 miljoner passagerare; därmed är uppgången sedan 2001 uttraderad. Likväl avspeglar sannolikt förhållandet under mitten av 00-talet bättre branschens jämviktsläge än nuvarande krissituation – och i så fall finns det anledning att tro på ökade volymer framöver.

Källa: ShipPax Information

I sammanhanget kan det vara av intresse att jämföra sjöfartens passagerarutveckling med andra transportmedel. Flyget hade god tillväxt under en lång period men fick under fjolåret uppleva ett fall på närmare 10 procent (Transportstyrelsen 2009; Transportstyrelsen 2010). Sannolikt kan en betydande del av den långsiktiga ökningen förklaras med framväxten av lågprisbolag inom utrikestrafiken. Det branta fallet måste förstås mot bakgrund av att flyget är ovanligt konjunkturkänsligt.



År 2009 låg det totala antalet transporterade passagerare med flyg på 25,5 miljoner varav 19,5 i utrikestrafiken (Transportstyrelsen 2010). Den senare siffran kan ställas mot färjetrafikens 27,3 miljoner i utrikes sjöfart.

Även tågtrafiken har vuxit under 2000-talet. Antalet personkilometer<sup>3</sup> har stigit från 8,2 miljoner år 2000 till 11,0 miljoner år 2008, en ökning med över 30 procent. Det är inrikestrafiken ensam som står för tillväxten (SIKA 2009a; SIKA 2009b); så är också den internationella tågtrafiken över Sverige jämförelsevis liten.

Trafiken över Öresundsbron har under en sjuårsperiod ökat kontinuerligt och kraftigt. Men år 2009 stagnerade utvecklingen. Tåg- och personbilstrafiken fortsatte att öka – den senare måttligt – samtidigt som lastbilstrafiken minskade med 12 procent (Öresundsbron 2010); ett tydligt tecken på det svåra konjunkturläget.

Bland besökare från våra grannländer dominerar färja och bil; detsamma gäller för kategorin utländska semesterresenärer. De utländska affärsresenärerna föredrar däremot i högre grad flyget (NUTEK 2007). För gruppen utländska flerdagsbesökare är andelen som väljer flyg 37 procent, färja 31 procent och bil 23 procent. Bilen dominerar för turistresor inom Sverige med en andel om drygt två tredjedelar (Reseforum 2007).

3. Det något klumpiga "antal personkilometer" är ett pålitligare mått än det mer intuitiva "antal resenärer" (ansvarig myndighet, SIKA, saknar precisa data över antal resenärer).



## Trafiken till Danmark faller kraftigt medan Östersjömarknaden växer

Danmark är med 12,1 miljoner passagerare år 2009, det enskilda land som står för klart flest persontransporter till och från Sverige. Samtidigt är det resandet på just Danmark som minskat, för att inte säga rasat. 1,7 miljoner passagerare, eller 12 procent, förlorades under fjolåret, varav tre fjärdedelar på vattnet mellan Helsingborg och Helsingör. Den kanske viktigaste förklaringen är alkoholens relativa fördyring: den svenska kronan försvagades mot den danska med elva procent i fjol. Intresset för att importera allt dyrare dansk alkohol svalnade bland svenskarna, som istället för att ta båten över sundet nu gick till Systembolaget.

Även trafiken till Tyskland åderläts i fjol. Den relativa nedgången var i paritet med den danska även om den absoluta volymminskningen stannade kring drygt 300 000 passagerare. Trafiken till och från Polen har minskat med över 10 procent på två år.

Linjerna på Finland (inklusive Åland) gick svagt framåt under fjolåret med en ökning om 40 000 passagerare. Likaså växte trafiken till och från Baltikum, samt inrikestrafiken på Gotland och Ven.

### TABELL 1:

Passagerare i färjetrafik efter land – ankomster och avgångar till och från Sverige, samt avgångar inom Sverige (tusental). Åren 1999-2009

	Danmark	Finland	Tyskland	Sverige*	Norge	Polen	Estland	Lettland	Litauen
1999	23.597	9.391	2.780	1.490	1.284	749	436	40	4
2000	19.702	9.006	2.636	1.552	1.332	800	457	28	4
2001	14.726	8.799	2.425	1.576	1.285	783	329	8	18
2002	15.000	8.899	2.481	1.685	1.342	800	443	45	30
2003	15.053	9.128	2.708	1.754	1.353	803	495	97	43
2004	15.018	9.376	2.579	1.764	1.344	934	680	135	54
2005	14.110	9.702	2.340	1.778	1.306	947	782	122	82
2006	13.795	9.637	2.363	1.801	1.278	1.012	719	169	91
2007	14.028	9.442	2.507	1.853	1.304	1.040	703	328	99
2008	13.823	9.394	2.408	1.895	1.431	941	795	428	108
2009	12.147	9.434	2.071	1.960	1.300	904	828	548	96

\* Med Sverige avses i detta fall passagerartrafiken på Gotland och Ven.

**Anmärkning:** Antalet passagerare är avrundat till närmaste 1000-tal. Siffrorna visar tusentals passagerare vilket tolkas som att, exempelvis, Danmark hade 23,862 miljoner passagerare år 1999. Samma år hade Litauen 4 000 passagerare.

Källa: ShipPax Information

Av tabellen framgår att förra årets volymtillväxt i inrikestrafiken och på Baltikum endast var en fortsättning på dessa marknaders positiva utveckling under hela 00-talet. Polen har likaledes haft en stabil passagerartillväxt över tid, även om volymerna minskat de två senaste åren.

I tabellen syns den enorma effekt Öresundsbron fick på Danmarkstrafiken: en nedgång från nästan 24 till 15 miljoner passagerare på bara två år. Även där- efter har volymerna på Danmark minskat något – pendangen till den stadigt ökande personbilstrafiken över bron – för att i fjol alltså falla brant.

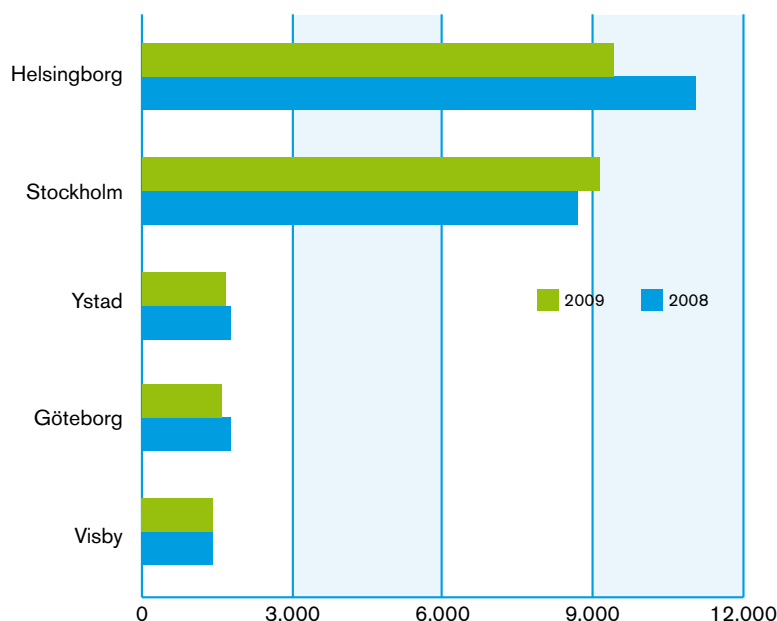
Oaktat de två senaste åren, tycks trenden vara svagt vikande för Tysklands- trafiken – om än med relativt stora årliga variationer. Liksom för Danmark har Öresundsbron påverkat volymerna negativt. Marknaderna på Finland och Norge har inte någon klar tendens över tid – möjligen kan man säga att den senare utmärker sig genom väldigt liten årlig variation.

Av Passagerarrederiernas resenärer var en god bit över hälften fast boende i Sverige. Med antagandet att samma fördelning är giltig även för icke-med- lemmar, betyder det att av 29,3 miljoner passagerare år 2009 så var ungefär 16 miljoner Sverigeboende. Övriga 13 miljoner resenärer var bosatta i främst Norden, Tyskland, Polen och Baltikum.

Diagrammet nedan ger en kompletterande bild över passagerartrafiken, fördelad på de större hamnarna.

### DIAGRAM 3:

De fem största hamnarna i Sverige efter antal passagerare 2009.  
Antal i 1 000-tal.



Källa: Trafikanalys 2010

Helsingborg är landets största hamn mätt i antal passagerare, 9,4 miljoner under 2009. Helsingborg behåller tätpositionen trots att fjolåret innebar en minskning av passagerarantalet med 1,5 miljoner eller 14 procent. Den näst största hamnen, Stockholm, såg istället antalet resenärer stiga till 9,1 miljoner, en tillväxt på 5 procent. Totalt minskade antalet passagerare i svenska hamnar med drygt 5 procent under 2009 (Trafikanalys 2010).

Dessa hamndata är i linje med vad vi redan sett, och de understryker bara att trafiken går svagt på Danmark och starkt över Östersjön. Trafikanalys uppgifter för 2009 stämmer också väl in med den generella nedgång för färjetrafiken som övrig statistik visat.



## Ökad turism men färre passagerartransporter

Vi har sett hur Sverige som ett av få länder i Europa fick ett ökat utländskt besökande under 2009. Samtidigt har vi kunnat konstatera att det var färre människor som använde sig av färje- och flygtransporter. Hur går den ekvationen ihop?

En viktig delförklaring är att av nettoökningen på 420 000 gästnätter stod Norge för drygt 260 000 (Tillväxtverket 2010b) – och från Norge tar man sig huvudsakligen med bil. Mer svårförklarligt, åtminstone vid första påseende, är att turismen från Danmark ökade i samma storleksordning som den norska – plus 276 000 gästnätter – samtidigt som färjetrafiken mot just Danmark föll brant. Så hur tog sig danskarna hit? Eftersom den största ökningen av dansk turism skett i Skåne kan vi definitivt räkna bort flyget som förklaringsfaktor.<sup>4</sup> Personbilstrafiken över Öresundsbron ökade visserligen under 2009, men som vi lagt märke till var den ökningen blygsam; närmare bestämt 1,2 procent (Öresundsbron 2010).

Men: som Tillväxtverket (2010a) slår fast, affärsresandet minskade kraftigt år 2009 som en följd av lågkonjunkturen. Affärsresenärer åker vanligtvis ensamma i bilen, medan fritidsresenärer oftast är minst två. Eftersom det är antalet bilar som registreras över Öresund förfaller det ytterst troligt att antalet passagerare ökade med betydligt mer än 1,2 procent under 2009.<sup>5</sup> Om vi till detta lägger att persontågtrafiken ökade med 4,5 procent (Öresundsbron 2010), så minskar mystiken bakom förhållandet gästnätter/transporter ytterligare.

Det kan också förhålla sig så att semestervanorna har ändrats: en möjlig delförklaring till diskrepansen mellan turism och transporter skulle kunna vara att utländska resenärer stannade längre i Sverige under 2009.<sup>6</sup>

4. Vi har i och för sig redan konstaterat att den utrikes flygtrafiken minskade generellt, men det hindrar inte att trafiken mellan Sverige och Danmark kan ha ökat. Men även om så vore: man flyger inte mellan Danmark och Skåne.

5. Öresundsbron räknar visserligen även antalet passagerare men dessa mäts indirekt, genom enkäter till bilresenärerna. Det innebär förutom en viss osäkerhet sannolikt också att snabba förändringar till följd av konjunkturskifte inte fångas upp i enkäterna (med mindre än att dessa undersökningar görs ofta och regelbundet).

6. Det går inte utifrån Tillväxtverkets statistik att avgöra om resvanorna har ändrats eller inte.

## Färjeflottan

Medlemmarna i Passagerarrederiernas förening genomförde drygt 113 000 färjeturer till och från 19 utländska hamnar i sex länder under 2009. Det innebär en minskning på 24 000 turer jämfört med året innan. År 2009 hade Passagerarrederierna 62 fartyg som trafikerade svenska hamnar. Några större förändringar i fartygsflottans storlek går inte att spåra de senaste åren.

### TABELL 2:

Antal fartyg och turer – ankomster och avgångar till och från Sverige, samt avgångar inom Sverige. Medlemmar i Passagerarrederierna. Åren 2007-2009.

	2007	2008	2009
<b>Antal fartyg till förfogande</b>	74	72	77
<b>...varav fartyg som trafikerar Sverige</b>	61	60	62
<b>Turer</b>	134.500	137.200	113.300

**Anmärkning:** antalet turer är avrundade till närmaste 100-tal.

Viss förskjutning av medlemskåren har skett under denna period. Genom att studera enbart de rederier som varit medlemmar under samtliga tre år kan vi rensa för denna strukturförändring. Då visar sig minskningen av antalet turer inte vara så dramatisk som vid första påseende.

### TABELL 3:

Antal fartyg och turer – ankomster och avgångar till och från Sverige, samt avgångar inom Sverige. Enbart rederier som varit medlemmar i Passagerarrederierna samtliga tre år. Åren 2007-2009.

	2007	2008	2009
<b>Antal fartyg till förfogande</b>	71	69	70
<b>...varav fartyg som trafikerar Sverige</b>	58	57	55
<b>Turer</b>	116.800	116.600	111.100

**Anmärkning:** antalet turer är avrundade till närmaste 100-tal.

## Fortsatt minskning av fordonstransporter

Den globala konjunkturedgången har satt tydliga spår i statistiken över Passagerarrederiernas fordonstrafik. 2009 innebar ett kraftigt fall främst i antalet transporterade lastfordon – precis samma sak kunde iakttas året innan. På två år har mängden lastfordon fallit med en fjärdedel.

Även personbilstransporternas volym sjönk, men med måttliga 2 procent. Knappt 55 000 turistbussar transporterades av Passagerarrederiernas medlemmar under 2009; en minskning med 9 procent jämfört med 2008.

Tabellen nedan sammanfattar utvecklingen de senaste åren. För att rensa effekten av strukturförändringar inom Passagerarrederierna, jämförs enbart de rederier som varit medlemmar under alla tre år.

### TABELL 4:

Transporterade fordon. Enbart rederier som varit medlemmar i Passagerarrederierna samtliga tre år. Åren 2007-2009.

	2007	2008	2009	Förändring 2009/2008
<b>Personbilar</b>	4.532.200	4.353.600	4.259.100	-2%
<b>Bussar</b>	66.400	60.500	54.900	-9%
<b>Lastfordon</b>	1.850.100	1.592.200	1.364.600	-14%
<b>Totalt</b>	6.430.400	6.006.300	5.678.600	-5%

**Anmärkning:** Siffrorna är avrundade till närmaste 100-tal.



## Kraftfull marknadsföring av Sverige utomlands. Stort bidrag till Sveriges turistinkomster

Den sammanlagda marknadsföringsbudgeten för Passagerarrederiernas medlemmar uppgick till 602 miljoner kronor under 2009. Knappt hälften, eller 276 miljoner kronor, satsades på utländska marknader, med syftet att få turister att välja Sverige som semester mål. Lejonparten av utlandssatsningen riktades mot Sveriges närområde – Norden, Baltikum, Polen och Tyskland – men marknadsföringen nådde även Ryssland och mer avlägsna länder såsom USA och Kina.

### TABELL 5:

Marknadsföring (miljoner kronor). Medlemmar i Passagerarrederierna. Åren 2007-2009.

	2007	2008	2009
<b>Marknadsföring</b>	575	589	602
<b>...varav utomlands</b>	273	272	276

**Anmärkning:** I statistiken för 2009 har Unity Line tillkommit.

Svenska statens satsningar på marknadsföring utomlands uppgår till 150 miljoner kronor om året, eller ungefär 15 kronor per medborgare och år (Regeringens proposition 2009/10:1). Med hänsyn taget till folkmängd satsar våra nordiska grannländer ungefär tre gånger så mycket statliga resurser (Sveriges Hotell & Restaurangföretagare 2008).<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Ätminstone var förhållandet sådant några år in på 2000-talet. Uppdragen som de statliga organisationerna har skiljer sig dock åt mellan länderna, varför en direkt jämförelse inte är helt rättvis.

Turistnäringen omsatte totalt 244 miljarder kronor i Sverige år 2008, och den utgjorde 2,9 procent av BNP (Tillväxtverket 2009). Denna siffra, som på det hela taget varit konstant under 2000-talet, är något lägre än det europeiska genomsnittet på ungefär 4 procent av BNP (SOU 2004:17).

Utländska besökares konsumtion i Sverige, det så kallade exportvärdet, uppgick 2008 till 91 miljarder kronor – en fördubbling sedan år 2000. Detta betyder att rese- och turistbranschens exportvärde är högre än exempelvis järn- och stålindustrins. Turistnäringen är dessutom den enda exportgren som ger direkta momsintäkter till statskassan. För 2008 uppgick momsen på utländska besökares konsumtion till drygt 13 miljarder kronor (Tillväxtverket 2009) – en statsinkomst som har stigit i takt med exportvärdet. Faktum är att turistnäringen tillväxt så pass att posten resor i Sveriges betalningsbalans gav ett nettoinflöde av utländsk valuta tredje kvartalet 2009, eller enklare: utländska turister spenderar mer i Sverige än svenskar utomlands. Det är första gången sedan mätningarna påbörjades för drygt 50 år sedan som resevalutabalansen har visat plus.

Utländska besökare i Sverige lägger pengar på bland annat hotell eller vandrarhem, restauranger och shopping. Enligt beräkningar av NUTEK spenderar svenska affärsresenärer i genomsnitt just över 1900 kronor per person och dygn vid resor inom Sverige. Motsvarande siffra för en privatperson som reser på fritiden var ungefär 400 kronor (NUTEK 2007).

Enligt Stockholms Hamnar bistod färjeresenärerna Stockholms län med en konsumtion på 5,5 miljarder kronor under 2009 (Stockholms Hamnar 2010), vilket motsvarar mer än en femtedel av besöksnäringens totala omsättning i länet. Till detta kan läggas indirekta, positiva effekter på sysselsättningen inom turistnäringen: 4 200 årsarbeten beräknas färjeresenärernas konsumtion bidra till (Stockholms Hamnar 2009; Stockholm Visitors Board 2009).

Passagerarrederierna erbjuder inte bara för turistnäringen nödvändiga transporter, de är också stora kunder till hotell, restauranger, callcenter, reklam- och transportföretag. Bara inköpen av proviant från svenska leverantörer översteg en miljard kronor under 2009. Till detta kan läggas köp av bland annat service och reparationer för närmare en halv miljard kronor.

## Svag ökning av antalet anställda i Passagerarrederierna

Under 2009 ökade antalet ombordanställda inom Passagerarrederierna. Den största delen av ökningen kan förklaras av en viss förändring i medlemsstrukturen jämfört med tidigare år, men även detta förutom har det skett en svag ökning. Detsamma gäller för totalt antal anställda, det vill säga samtliga anställda oavsett nationalitet. Samtidigt har det totala antalet anställda i Sverige minskat något.<sup>8</sup>

### TABELL 6:

Anställda bland medlemmar i Passagerarrederierna. Åren 2007-2009

	2007	2008	2009
<b>Ombordanställda</b>	8.420	8.440	9.200
...varav boende i Sverige	3.950	4.210	4.020
<b>Landanställda i Sverige</b>	1.320	1.330	1.380
<b>Totalt antal anställda</b>	9.740	9.780	10.580
<b>Totalt antal anställda i Sverige</b>	5.270	5.540	5.400

**Anmärkning:** Siffrorna är avrundade till närmaste 10-tal.

Sysselsättningen, mätt i årsarbeten, inom den svenska turistnäringen låg under 2008 på 159 000. Trenden har varit stigande sysselsättning i branschen under hela 00-talet, med 20 procents ökning sedan år 2000 (Tillväxtverket 2009). Sysselsättningen inom flera traditionella näringsgrenar i Sverige har minskat under de senaste tio åren, medan det omvända gäller för turistnäringen som har ökat med drygt 7,9 procent mellan 2006 och 2007 (NUTEK 2008c).

<sup>8</sup>. Till siffrorna i tabellen kan läggas de rederier som inte är medlemmar i Passagerarrederiernas förening. Tillsammans sysselsätter dessa ett par hundra anställda Sverige-boende. Lönekostnaden för ombord – och landanställda i Sverige inom Passagerarrederierna, uppgick till 1,5 - 2 miljarder kronor.

## Rederier och linjenät

Följande rederier har som medlemmar i Passagerarrederierna medverkat med statistik till rapporten:

BIRKA CRUISES AB  
BORNHOLMSTRAFIKKEN A/S  
DESTINATION GOTLAND  
ECKERÖ LINJEN  
HH-FERRIES  
POLFERRIES – POLISH BALTIC SHIPPING CO.  
RG LINE OY AB  
TALLINK SILJA AB  
STENA LINE AB/SCANDLINES  
TT-LINE  
BORNHOLMSTRAFIKKEN A/S  
UNITY LINE  
VIKING LINE SKANDINAVIEN AB

Dessa rederier trafikerar linjerna:

GRISSEHAMN – ECKERÖ  
GÖTEBORG – FREDRIKSHAMN  
GÖTEBORG – KIEL  
GÖTEBORG – TRAVEMÜNDE  
HELSINGBORG – HELSINGØR  
KAPELLSKÅR – MARIEHAMN  
KAPELLSKÅR – MARIEHAMN – ÅBO  
KAPELLSKÅR – PALDISKI  
KARLSKRONA – GDYNIA  
NYNÅSHAMN – GDANSK  
NYNÅSHAMN – VISBY  
OSKARSHAMN – VISBY  
STOCKHOLM – MARIEHAMN  
STOCKHOLM – MARIEHAMN – HELSINGFORS  
STOCKHOLM – MARIEHAMN – RIGA  
STOCKHOLM – MARIEHAMN – TALLINN  
STOCKHOLM – MARIEHAMN – VISBY  
STOCKHOLM – MARIEHAMN – ÅBO  
STOCKHOLM – RIGA  
STOCKHOLM – TALLINN  
TRELLEBORG – ROSTOCK  
TRELLEBORG – SASSNITZ  
TRELLEBORG – SWINOUJSCIE  
TRELLEBORG – TRAVEMÜNDE  
UMEÅ – VASA  
VARBERG – GRENÅ  
VISBY – GRANKULLAVIK (ÖLAND)  
YSTAD – RØNNE  
YSTAD – SWINOUJSCIE

## REFERENSER

NUTEK (2007). Fakta om svensk turism och turistnäring - 2007 års upplaga. Stockholm, NUTEK.

OECD (2010). "Comparison of Gross Domestic Product (GDP) for OECD member countries".

Hämtad 2010-02-26 från <http://www.oecd.org>

Regeringens proposition (2009/10:1). Budgetpropositionen för 2010. Förslag till statsbudget för 2010, finansplan och skattefrågor m.m. Stockholm.

Reseforum, R. (2007). Transporter och besöksmål. Stockholm, NUTEK: 121.

SCB (2009). Nationalräkenskaper, tredje kvartalet 2009: "Fortsatt låg BNP-nivå men fallet har upphört." Pressmeddelande. 2009-11-27.

SIKA (2009a) "Bantrafik 2008". Hämtad 2010-02-26 från <http://www.sika-institute.se>

SIKA (2009b) "Bantrafik 1870-2008". Hämtad 2010-02-26 från <http://www.sika-institute.se>

Tillväxtverket (2010c). Turiståret 2009: Utländska övernattningar i Sverige ökar, minskad turism i övriga Europa. Pressmeddelande (reviderat). 2010-02-04. Hämtad 2010-02-20 från <http://www.tillvaxtverket.se>

Trafikanalys (2010). "De största hamnarna efter hanterad godsmängd januari-december 2009" Hämtad 2010-04-21 från <http://www.trafa.se>

SOU (2004:17). Turistfrämjande för ökad tillväxt. Stockholm, Näringsdepartementet.

Stockholms Hamnar (2010) "Ett rekordår för Stockholms Hamnar". Pressmeddelande 2010-03-17. Hämtad 2010-03-21 från <http://www.stockholmshamnar.se>

Stockholms Hamnar (2009). Färjeresenärernas betydelse för Stockholmsregionen 2008-2009. Stockholm.

Stockholm Visitors Board (2009). Fakta om besöksnäringen i Stockholm. Statistik för 2008 samt fram till augusti 2009. Stockholm.

Sveriges Hotell & Restaurangföretagare (2008). "Sälj Sverige. Framtiden finns i besöksnäringen!". Hämtad 2010-03-09 från <http://www.shr.se>

Tillväxtverket (2009). Årsbokslut för svensk turism och turistnäring 2008. Turistnäringens effekter på ekonomi och sysselsättning i Sverige

Tillväxtverket (2010a). "Turiståret 2009: Utländska övernattningar i Sverige ökar, minskad turism i övriga Europa. Bilaga till pressmeddelande (reviderat), 2010-02-04. Hämtad 2010-02-20 från <http://www.tillvaxtverket.se>

Tillväxtverket (2010b). "Tabell 1 Gästnätter per marknad/land 2009" Hämtad 2010-02-20 från <http://www.tillvaxtverket.se>

Tillväxtverket (2010c). Turiståret 2009: Utländska övernattningar i Sverige ökar, minskad turism i övriga Europa. Pressmeddelande (reviderat). 2010-02-04. Hämtad 2010-02-20 från <http://www.tillvaxtverket.se>

Transportstyrelsen (2009). Luftfartens årsbok 2008

Transportstyrelsen (2010). "Trafikstatistik svenska flygplatser 2009". Hämtad 2010-02-25 från <http://www.transportstyrelsen.se>

Öresundsbron (2010-01-29). "Bokslutskommuniké 2009: Öresundsbron visar positivt resultat för första gången". Hämtad 2010-02-25 från <http://www.oresundsbron.com>