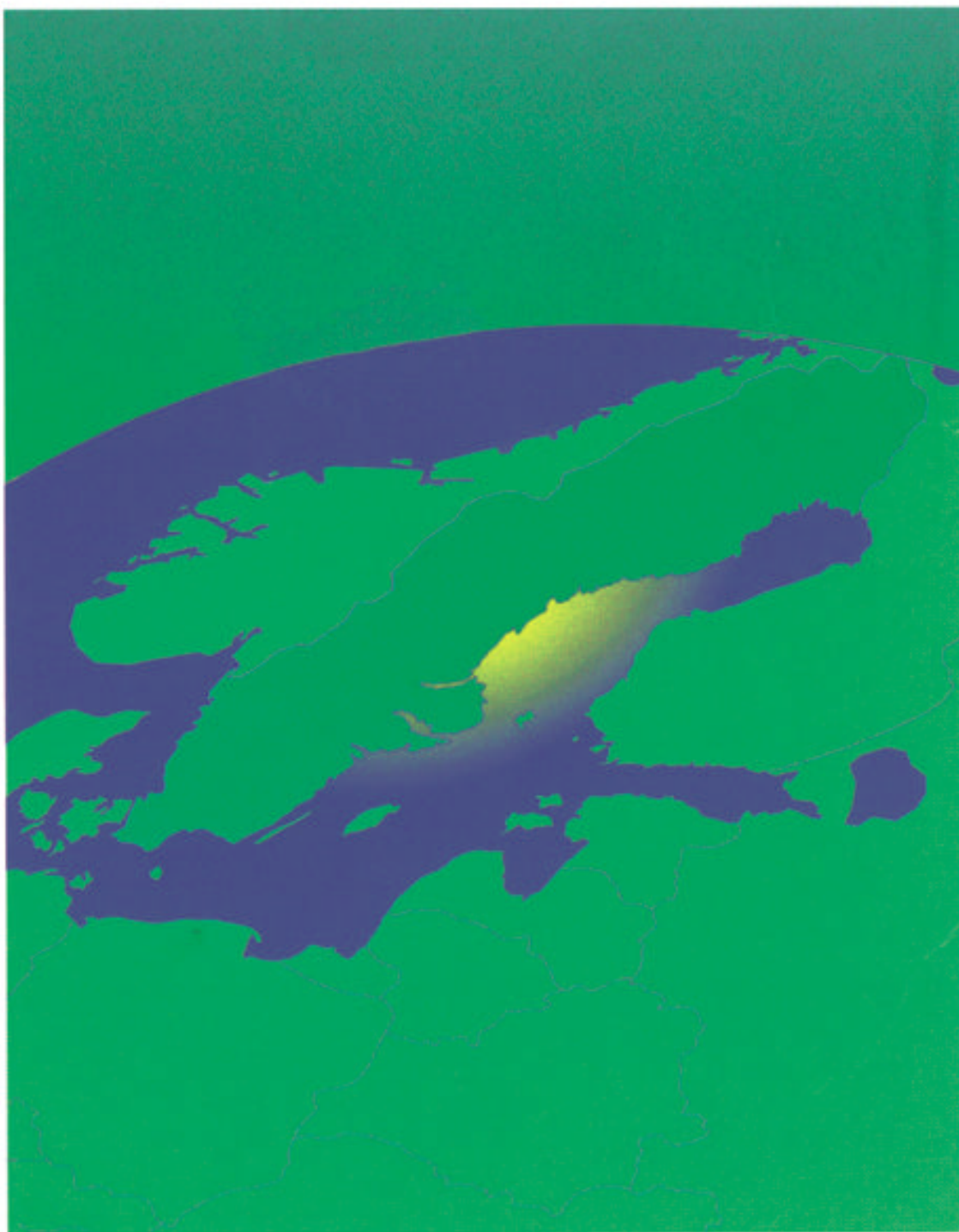


# HANDLINGSPLAN FÖR SJÖFART I ÖSTERSJÖREGIONEN



# **HANDLINGSPLAN FÖR SJÖFART I ÖSTERSJÖREGIONEN**

## Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>1</b>
<b>1 Uppdraget och arbetets uppläggning</b> .....	<b>5</b>
1.1 Utgångspunkter .....	7
<b>2 Sverige och EU i förhållande till Östersjöregionen</b> .....	<b>9</b>
2.1 Aktuell Östersjöpolitik.....	9
2.2 Utvidgningen av EU .....	10
2.3 Relationerna med Ryssland .....	11
2.4 Miljöstrategier .....	11
2.5 Organisationer och program för Östersjösamarbete.....	12
<b>3 Sveriges handel med länder i Östersjöregionen</b> .....	<b>14</b>
3.1 Handeln i siffror .....	16
3.2 Varuslag och godsströmmar i regionen.....	20
3.3 Utveckling och framtid .....	22
<b>4 Sjöfart och hamnar i Östersjöregionen</b> .....	<b>25</b>
4.1 Sjöfartsnäringen i Östersjöregionen .....	25
4.2 Fartygstrafiken i Östersjöregionen .....	28
4.3 Godsflödena i Östersjöregionen .....	33
4.4 Hamnar i Östersjöregionen .....	34
<b>5 Utvecklingsförlopp för handel och transporter</b> .....	<b>41</b>
5.1 Förutsättningar för handel .....	41
5.2 Några allmänna iakttagelser.....	42
5.3 EU-länderna i Östersjönregionen .....	43
5.4 EU-ansökarländerna i Östersjöregionen.....	44
5.5 Ryssland.....	48
<b>6 Allmänna överväganden</b> .....	<b>53</b>
6.1 Svensk Östersjöpolitik.....	54
6.2 Transporter och tillväxtperspektiv.....	55
6.3 Informella (mjuka) handelshinder.....	56
6.4 Transittransporteras betydelse.....	58
6.5 Aktionsforum .....	59
<b>7 Förslag till handlingsprogram</b> .....	<b>63</b>
7.1 Transportpolitiska ramvillkor .....	64
7.2 Intermodala transporter .....	65
7.3 Tekniskt samarbete.....	66
7.4 Kompetensutveckling och institutionellt stöd.....	69
7.5 Särskilda miljösatningar .....	71
<b>8 Resurser och finansiering</b> .....	<b>73</b>
8.1 Svensk offentlig finansiering .....	74

---

<b>8.2 Landprogrammen</b> .....	<b>75</b>
<b>Referenslista</b> .....	<b>77</b>
<b>Bilagor</b> .....	<b>81</b>
1. Handlingsplanen i sammanfattning	
2. Referensgruppens sammansättning	
3. Internationella konventioner	
4. Departementsområden som berörs av handlingsprogrammet	



## Figur- och tabellförteckning

Figur 1: Sveriges export till EU-länder inom Östersjöregionen (källa SCB) .....	17
Figur 2: Sveriges export till ansökarländerna och Ryssland (källa SCB) ....	18
Figur 3: Sveriges import från EU-länder inom Östersjöregionen (källa SCB) .....	19
Figur 4: Sveriges import från ansökarländerna och Ryssland (källa SCB)..	19
Tabell 1: Andel av exportflöden inom regionen och andel av resp lands export som går till regionen .....	16
Tabell 2: Uppskattning av handelns tillväxt fram till år 2015 i kvantitet och värde mellan Sverige och ansökarländerna samt Ryssland .....	24
Tabell 3: Östersjöländernas kontrollerade fartygsflotta över 400 GT, antal fartyg (Källa: SAI /Fairplay).....	28
Tabell 4: Föregående anlöp i Östersjöregionen andra halvåret 1998 – exklusive färjor i linjetrafik (Källa SAI/LVR) .....	30
Tabell 5: Antal fartyg som gjorde anlöp under andra halvåret 1998 i Östersjön, per typ (Källa SAI/LVR).....	30
Tabell 6 Anlöp per land och fartygstyp andra halvåret 1998 (Källa SAI/LVR).....	31
Tabell 7: Fördelning av anlöp per land och flagg.....	32
Tabell 8: Uppskattning av utrikes sjöburen godsomsättning per land 1997/98 i miljoner ton(Källa SAI).....	34
Tabell 9: Antal östersjöhamnar/terminaler fördelade efter olika anlöpsintervall med lastfartyg (Källa SAI/LVR).....	35
Tabell 10 Hamnar med mer än 500 anlöp juli- dec 1998 (Källa: SAI/LVR) .....	36

---

<b>Tabell 11: Kriterier på en fungerande hamn enligt företagen i fallande rangordning.....</b>	<b>52</b>
--	-----------



## **Sammanfattning**

Östersjöområdet har förutsättningar att bli en av Europas starkaste och mest dynamiska tillväxtregioner. Efter några år av inledande svårigheter och omställningsproblem efter frigörelsen har den östra delen av regionen med de nya baltiska länderna och Polen haft en positiv ekonomisk utveckling med kraftiga tillväxttal och ökad handel som överträffar regionens mer mogna EU-länder. Det stora frågetecknet har gällt och gäller alltjämt Rysslands väg.

Den positiva bilden stöds och förstärks nu av den integrations-process som EU-utvidgningen innebär. Sverige och övriga nordiska länder har från början spelat en aktiv och pådrivande roll i denna process.

Vi konstaterar i rapporten att transportfrågorna, och för Östersjöhandeln särskilt sjöfart och hamnverksamhet, är av central betydelse och måste utvecklas på ett sådant sätt att de stöder och inte hämmar en fortsatt utveckling av handel och kontakter inom regionen. Vi anger som ett rimligt mål att transportsystem och transportlösningar på sikt bör utvecklas i den öst/västliga axeln över Östersjön så att de kvalitetsmässigt motsvarar dagens förhållanden i syd/nordlig riktning.

Det underlag vi fått fram bekräftar tidigare redovisningar att det i första hand är de mjuka frågorna kring sjöfartens och hamnarnas effektivitet och organisation som bör sättas i fokus och inte den hårda infrastrukturen i form av nya eller utbyggda hamnar. Samma förhållande gäller vidaretransporterna. För hamnarna gäller detta för övrigt inte bara i de östra delarna av Östersjöregionen utan i hela regionen, medan för landtransporterna frågorna om kvalitet och effektivitet är svårare i de östra delarna. Flera utredningar före oss har konstaterat att landanslutningarna till hamnarna på den östra och södra sidan av Östersjön i många fall är dragna genom befolkningstäta stadskärnor och av bristfällig kvalitet. Detta medför negativa miljökonsekvenser och hämmar utvecklingen av rationella intermodala transportlösningar.

Det förslag till handlingsprogram som vi redovisar tar alltså sin utgångspunkt i en positiv utveckling inom regionen och betonar de mjuka frågornas betydelse för att stimulera handel och kontakter inom Östersjöregionen. Det bör också påpekas att brister och ofullkomligheter

inte enbart gäller de nya marknadsekonomierna. Det finns goda exempel på byråkrati, stelbenthet och särtolkningar även i regionens EU-länder, där en ökad transparens skulle underlätta grannskapssamarbetet i Östersjöregionen och inom EU.

### **Förslag till handlingsplan**

I syfte att främja sjötransporter i vårt närområde presenterar vi ett antal förslag, som återfinns i kapitel 7 och sammanfattade i tabellform i bilaga 1, inom följande områden:

#### ***Transportpolitiska ramvillkor***

- Harmonisering av transportpolitiska spelregler
- Avgifter, tullar, handelshinder
- Ökad transparens i gränspassageprocedurer och förtullningsförfarande, minskade väntetider

#### ***Intermodala transporter***

- Utveckling av rationella genomgående transportlösningar (transit)
- Ökat utnyttjande av inre vattenvägar
- Ökat tillträde för utländskt tonnage i ryska flod/kanalsystem

#### ***Tekniskt samarbete***

- Internationella konventioner och nationell implementering
- Ökad täckning av moderna navigeringssäkerhetssystem i Östersjöländerna (Differential GPS)
- Ökat utnyttjande av transponderteknik för sjötrafik
- Fördjupat samarbete inom sjösäkerhetsområdet
- Sjöräddningssamarbete

***Kompetensutveckling och institutionellt stöd***

- Kompetensutveckling inom spedition- och transportområdet
- Implementering och harmonisering av hamnstatskontroll i Estland, Lettland, Litauen
- Ökad kompetens/uppmärksamhet i östersjöhamnarna på arbetet med Östersjöstrategin
- Harmoniserad tillämpning av östersjööverenskommelsen angående transporter av farligt gods
- Internationella konventioner och nationell implementering

***Särskilda miljöåtgärder***

- Uppbyggnad av mottagningsanläggningar för fartygsgenererat avfall
- Reducering av luftföroreningar från fartygstrafik
- Skrotning av fartyg i Östersjöregionen

Den huvudsakliga finansieringen av handlingsprogrammet, som kostnadsberäknas till cirka 20 miljoner kronor per år under en femårsperiod, föreslås i första hand ske via Östersjömiljarden 2 och/eller Sida:s program för utvecklingsbistånd.

Handlingsprogrammet omfattar insatser inom Utrikes-, Närings-, Finans-, Försvars-, Utbildnings- och Miljödepartementets ansvarsområden. Förslagen berör, förutom Regeringskansliet, ett flertal aktörer och institutioner såsom statliga myndigheter, Exportrådet, forsknings- och utbildningsinstitutioner samt branschorganisationer. Handlingsplanen är inte snävt inriktad på sjöfart och sjötransporter utan har ett bredare anslag som en del i Sveriges Östersjöpolitik.

Sverige är från transportgeografisk utgångspunkt en ö, men därmed inte ensam som aktör. Flera av förslagen berör frågor som lämpligen genomförs i samarbete med andra länder inom ramen för regionala fora, EU-utvidgningen i Östersjöområdet, IMO (International Maritime Organization) etc. I dessa delar skall handlingsplanens förslag förstås som initiativ från svensk sida för effektivt och pålitligt handelsutbyte.



## **1 Uppdraget och arbetets uppläggning**

I uppdraget, som av regeringen aviserades i den transportpolitiska propositionen (1997/98:56), anges ”att Sjöfartsverket, utifrån sitt inledda Östersjösamarbete, skall lämna en samlad rapport om de åtgärder rörande sjötransporterna verket bedömer bör genomföras med syfte att underlätta och främja sjötransporter i vårt närområde, främst inom Östersjöområdet”.

Bakgrunden till uppdraget anges av regeringen vara den nya politiska situationen inom Östersjöområdet och den förestående EU-utvidgningen. Denna situation ger anledning för Sjöfartsverket att redovisa ett underlag till program för det svenska arbetet med sjöfartsfrågor i vårt närområde.

Vi definierar Östersjöområdet till att innefatta hela den svenska kustlinjen, d.v.s. både Skagerak och Kattegatt ingår. Huvudintresset riktas dock mot Sveriges östra och södra grannländer. Följande länder behandlas. EU-länderna Finland, Tyskland och Danmark samt ansökarländerna till EU Estland, Lettland, Litauen och Polen. Utöver dessa behandlas även Ryssland och i viss mån Norge.

I enlighet med direktiven har arbetet genomförts i nära samarbete med företrädare för bl.a. näringslivet. Arbetet har följts av en referensgrupp med representanter från ett stort antal organisationer (se bilaga 2).

Förevarande rapport är baserad på ett stort antal utredningar och publikationer. De flesta är omnämnda i referenslistan. Ett flertal möten har genomförts med berörda parter. Vi har även tillgodogjort oss externa experters syn på ett flertal av de områden som vi behandlar.

I ett inledande skede av arbetet uppdrog vi åt TFK-Hamburg att göra en kartläggning av en del av alla de utredningar som berör Östersjöområdet. Vidare har Sjöfartens Analys Institut (SAI) tillhandahållit underlag för rapporten.

Sjöfartsverket har tidigare uppdragit åt SAI att genomföra länderanalyser för ett 10-tal länder i vårt närområde med syfte att särskilt belysa hamn- och sjöfartsförhållandena i dessa länder. Detta material har varit av värde även för denna rapport.



## **1.1 Utgångspunkter**

Östersjöregionen har efter upplösningen av Sovjetunionen, etablerandet av marknadsekonomier i öst och EU:s förestående utvidgning fått nya förutsättningar för en dynamisk tillväxt. De närbelägna nya marknadsekonomierna visar, med undantag för Ryssland, goda tillväxttal, om än från en låg utgångsnivå. Krisen i Ryssland har dock medfört en uppbromsning av den ekonomiska tillväxten i regionen.

Potentialen för Östersjöregionen som en tillväxtregion är betydande. Från svensk utgångspunkt har dessutom den nordliga dimensionen i Europas integration återkommande understrukits. Den nordliga dimensionen kommer att ytterligare framhävas under Finlands nuvarande ordförandeskap i EU och likaledes under Sveriges ordförandeskap under första halvåret 2001.

Handeln och grannskapssamarbetet i Östersjöregionen är ett prioriterat politikområde för Sverige. Utrikeshandeln och grannskapssamarbetet i östvästlig riktning har en betydande ytterligare potential, men ökande uttrikeshandel erfordrar institutionell pålitlighet och effektiva transporter. I den meningen är institutionella faktorer såsom förutsägbara tull- och gränspassageprocedurer, godsskydd och pålitlighet viktiga förutsättningar. Så är inte alltid fallet i dag.

Sverige har intresse i att unilateralt och bilateralt samt som part i skilda Östersjö- och Europafora, särskilt inom EU, arbeta för säker, enkel och pålitlig handel i öst-västaxeln. Ett rimligt mål bör vara att handelsutbyte och passagerartransporter i öst/västaxeln på sikt nå ungefär den omfattning och kvalitet som Sverige har med övriga grannländer. Det innebär bl. a. följande:

- integrerat transportutbud för godstransporter i hela Östeuropa,
- funktionella hamnar och goda vidaretransportmöjligheter,
- förutsägbara gränspassageprocedurer också vid andra och tredje gränspassagen,
- tillfredsställande transportutbud, både med gods/kombinerade färjor och med ökad transit i öst/västrelationen över Östersjön med kvalitetstonnage,

- miljömässigt uthålliga transportsystem,
- tillförlitliga sjösäkerhetssystem med gemensam internationell standard och utökat samarbete för vintersjöfart,
- sammanlänkning av hela regionens infrastruktur med EU:s TEN-nätverk för att underlätta transporterna.

Handlingsplanen har utarbetats efter dessa allmänna grundsatser om önskvärd god transportförsörjning av hög standard, säkerhet, tillförlitlighet och miljömässig uthållighet.

## **2 Sverige och EU i förhållande till Östersjöregionen**

Sveriges insatser kring Östersjön, i EU och globalt styrs av att förutsättningarna för utrikespolitiken förändrats. Utrikes- och inrikespolitik har flutit samman. Sambandet mellan politik och ekonomi är allt tydligare. Utrikespolitik innehåller både handel och investeringar, som t.ex. utvecklingssamarbete. Sveriges medlemskap i EU har gett Sverige en plattform för att stärka samarbetet för utvecklingen i vårt närområde, där Östersjön spelar en viktig roll.

Under ett halvsekel var Östersjön en vallgrav mellan öst och väst. Samma hav förenar i dag fria länder och människor genom växande handel, kulturutbyte, politiskt samarbete och kontakter mellan kommuner, företag och folkrörelser. Detta är en återknytning till hur det var förr. Trots den nuvarande ekonomiska krisen i Ryssland bör Östersjöregionen på sikt bli ett av Europas mest dynamiska tillväxtområden.

### **2.1 Aktuell Östersjöpolitik**

Den svenska riksdagen anvisade 1998 ytterligare 1 miljard kronor i en satsning som benämns Östersjömiljarden 2, att fördelas under de närmaste fem åren för att utveckla näringslivet och höja välståndet i regionen. Regeringen har tillsatt en Östersjöberedning som utarbetat riktlinjer för hur dessa medel skall användas. De anslagna medlen har ett klart svenskt näringspolitiskt syfte. Det är meningen att pengarna skall stärka det svenska näringslivets närvaro i främst Baltikum. Östersjöberedningen har haft två huvuduppgifter, dels att föreslå riktlinjer för fördelning av medlen, dels att föreslå en strategi för att uppnå önskvärd ekonomisk utveckling i regionen.

Av de 150 miljoner kronor som avdelats i budgeten för 1999 har 43 miljoner kronor beviljats som anslag till Exportrådet och satsningen på den s.k. Marknadsplats Östersjön. Andra områden som Östersjömiljarden 2 skulle kunna användas till är riskkapital och nätverksbyggande.

Under mottot "Sverige – Polen: Östersjögrannar i det nya Europa" gör regeringen i år också en bred satsning för att öka kontakterna mellan Polen och Sverige.

## **2.2 Utvidgningen av EU**

Under de närmaste åren står EU inför stora förändringar. Sverige arbetar för att unionen skall utvidgas, samtidigt som samarbetet fördjupas och vidareutvecklas. En utvidgning bidrar till ökad säkerhet, fördjupad demokrati samt social och ekonomisk utveckling i Sveriges närområde, men också i hela Europa. Utsikten till medlemskap är en mycket viktig faktor för att driva på reformarbetet i Öst- och Centraleuropa.

En av de centrala uppgifterna för Sverige under senare år har därför varit förberedelserna för EU:s utvidgning. En process som omfattar alla kandidatländerna, inklusive östersjöländerna Estland, Lettland, Litauen och Polen. Stora ansträngningar görs för att anpassa såväl lagstiftning som förvaltningsstruktur till EU-normer. Ett avgörande kvalitativt steg för de baltiska staternas integration med EU togs när de bilaterala Europaavtalen trädde i kraft den 1 februari 1998. Genom dessa avtal breddas kontaktytorna mellan ländernas respektive förvaltningar och EU-systemet. Även möjligheten för deltagande i EU:s program på bl.a. utbildnings-, forsknings- och miljöområdet öppnas. Vid genomgången av regelverket med kandidatländerna går EU-kommissionen igenom vilka rättsakter som det samlade regelverket innehåller och betydelsen av dessa.

Med sex av kandidatländerna (bl.a. Estland och Polen) har konkreta förhandlingar på några områden inletts. I samband med förhandlingarna presenterade kommissionen den första av sina regelbundet återkommande rapporter om de framsteg som gjorts i kandidatländerna. Översynsrapporten om de framsteg som Polen och Estland gjort i reform- och anpassningsarbetet visade att länderna gått starkt framåt.

EU-kommissionen betonar också de framsteg som gjorts i Lettland. Landet sägs inom en mycket snar framtid kunna uppfylla kriterierna för en fungerande marknadsekonomi och förmågan att stå emot konkurrensen och marknadskrafterna inom unionen. Om den positiva utvecklingen fortgår bör det vara möjligt att snart inleda medlemskapsförhandlingar. Även Litauen anses ha gjort stora framsteg. Landet bedöms dock behöva göra ytterligare anpassningar till regelverket för att uppfylla de ekonomiska kriterierna. EU-kommissionen menar vidare att viss ny lagstiftning behöver prövas i praktiken innan det är möjligt att utröna i vilken utsträckning den fungerar.

### **2.3 Relationerna med Ryssland**

Sverige deltar aktivt i EU:s arbete med en Rysslandsstrategi för bland annat handel, ökad kärnkraftssäkerhet och demokratistöd. Det är viktigt att Ryssland går vidare för att skapa en väl fungerande rättsstat och en hållbar marknadsekonomi. Relationerna med Ryssland intar en central plats i EU:s utrikespolitiska samarbete. Ett annat övergripande mål är att integrera Ryssland i europeiska samarbetsstrukturer och undvika att nya skiljelinjer skapas i Europa. Bland EU:s instrument för konkret stöd till Ryssland kan framhållas Tacis-programmet för tekniskt bistånd.

Den ekonomiska krisen i Ryssland hösten 1998 medförde att EU:s relationer med Ryssland kom i fokus. EU klargjorde på ett tidigt stadium sin beredskap att stödja Ryssland genom krisen.

Europeiska kommissionen har antagit en rapport om den s.k. nordliga dimensionen efter beslut av Europeiska rådet i december 1997. Initiativet till den nordliga dimensionen kommer från Finland.

Kommissionsrapporten utgör en strategi för EU:s politik i förhållande till norra Europa med särskild fokus på samarbetet med nordvästra Ryssland och Baltikum. Rapporten slår fast att EU starkt stöder regionalt samarbete i norra Europa, främst genom Östersjöstaternas råd och Barentsrådet, i vilka EU medverkar.

### **2.4 Miljöstrategier**

Sverige arbetar aktivt för att minska vatten- och luftföroreningar i Östersjöregionen. I miljöfrågor finns ett väl etablerat samarbete för Östersjöregionen inom Helsingforskommissionen (HELCOM). Sverige arbetar i enlighet med de överenskommelser som träffats inom ramen för HELCOM-arbetet.

Ett exempel är arbetet med östersjöstrategin avseende fartygsgenererat avfall, som också kan ses som föregångare och pådrivande för det arbete som nu sker inom EU i samma frågor.

Ett annat exempel på Sveriges engagemang i miljöfrågorna är de miljödifferenterade farleds- och hamnavgifterna som Sverige, som första land i världen, infört med verkan från 1998. Avgiftssystemet ökar incitamenten för rederierna att minska luftföroreningarna från fartyg. Sjöfartsverket har regeringens uppdrag att utvärdera effekterna av det nya

avgiftssystemet, bl.a. med hänsyn till miljödifferenteringen, och skall redovisa uppdraget senast vid utgången av år 1999.

Insatser för att minska vattenföroreningar från fartyg har traditionellt varit en viktig uppgift i det internationella sjösäkerhetsarbetet. Vad som är bra för sjösäkerheten är oftast bra även för miljön. Sverige har intagit en ledande roll i detta arbete och bör så göra även i fortsättningen.

Hållbar utveckling och integrering av miljöaspekter i EU:s politik på olika områden har blivit allt viktigare för unionen. I enlighet med Amsterdampfördraget enades stats- och regeringscheferna om att EU:s arbete för miljö och hållbar utveckling skall intensifieras. Tre ministerråd (energi, transport och jordbruk) uppmanades att inleda detta arbete genom att ta fram strategier för att integrera miljö och hållbar utveckling inom sina respektive politikområden.

Sverige har tidigare tagit initiativ till ett uppdrag till Europeiska kommissionen att utveckla en strategi för att begränsa utsläppen av försurande ämnen. Kommissionen presenterade förslag till en sådan strategi i mars 1997. Det långsiktiga målet i kommissionens förslag är att utsläppen av försurande ämnen skall minskas så att kritiska belastningsgränser, d.v.s. gränserna för vad naturen tål, inte överskrids någonstans i unionen.

Ett centralt förslag i kommissionens rapport är nationella tak för utsläpp av försurande ämnen (svaveldioxid, kväveoxider och ammoniak). Andra förslag är att ratificera 1994 års svavelprotokoll, utarbeta direktiv för att begränsa svavelhalten i tung eldningsolja, revidera direktivet om utsläpps begränsningar från stora förbränningsanläggningar samt lämna förslag på åtgärder som medlemsländerna kan vidta mot utsläpp från sjöfarten. Det senare skall ske inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen IMO. I dokumentet föreslås Östersjön och hela eller delar av Nordsjön bli områden där lägre svavelhalter i marin bunkerolja skall användas. Enligt den inom IMO reviderade MARPOL-konventionen (annex VI) klassas Östersjöområdet som ett svavelkontrollområde.

## **2.5 Organisationer och program för Östersjösamarbete**

Europeiska kommissionen är medlem i *Östersjöstaternas råd (CBSS)* sedan organisationen bildades 1992. Övriga medlemmar är de fem nordiska länderna, de tre baltiska staterna samt Polen, Ryssland och

Tyskland. CBSS utgör ett av många organ i den väv av organisationer som verkar för integration och samverkan i Europa. Det ryska medlemskapet i CBSS gör organisationen särskilt intressant. Genom medlemskapet i CBSS arbetar kommissionen tillsammans med medlemsstaterna med bl.a. syftet att öka handel och investeringar. Organisationen, som förra året fick sitt sekretariat i Stockholm, är ett allt viktigare samarbetsforum. En regional Agenda 21 skall bli verklighet. Under Finlands ordförandeskap förväntas EU utveckla sin nordliga dimension. Detta skapar förutsättningar för att stärka såväl Östersjöstaternas råd som det *Arktiska rådet* och *Barentsrådet*.

Kommissionens engagemang för Östersjöregionen har sin grund i det Östersjöinitiativ som Europeiska rådet antog 1996 och som lades fram vid Östersjöstaternas första regeringschefsmöte i Visby. Kommissionen var också initiativtagare till ett näringslivsråd (*Baltic Sea Business Advisory Council*) med syfte att stärka det ekonomiska samarbetet. Detta råd lade tillsammans med en sammanslutning av företagsledare i Östersjöregionen fram förslag till det andra toppmötet mellan regionens regeringschefer, vilket hölls i januari 1998 i Riga.

Europeiska kommissionen har tillsammans med de tio länderna i regionen undertecknat två överenskommelser om samarbete på hamn- och sjöfartsområdet. Detta arbete leds av en s.k. "Co-ordinating Committee", med deltagande från varje land och med kommissionen som ordförande.

För Sveriges förbindelser med Norge och Island, vilka tillsammans svarar för en betydande del av våra yttre ekonomiska förbindelser och som nordiska länder står oss nära, utgör EES-avtalet ett viktigt ramverk. EES-avtalet innebär att väsentliga delar av regelverket för EU:s inre marknad även gäller i och gentemot dessa länder.

EU:s stöd för regionalt Östersjösamarbete sker i flera olika former. EU stöder t.ex. gränsöverskridande regionalt samarbete i Östersjöregionen (*Cross Border Cooperation, CBC*) inom ramen för EU:s *Phare-program*.

Phare-programmet för stöd till kandidatländerna, går i dag via EU:s särskilda program för stöd till kandidatländerna. Programmet är inriktat på två huvudområden, institutionsuppbyggnad (ca 30%) och investeringar (ca 70%). Stödet inriktas på de krav som ställs inför ett EU-medlemskap. Avsikten är att Phare-finansiering skall fungera som en bas där kompletterande insatser och bidrag kan komma från andra internationella finansiella institutioner som t.ex. Världsbanken eller från bilaterala givare.

Sverige samarbetar på detta sätt med Phare i de baltiska länderna och Polen.

Phare-programmet kommer från år 2000 att kompletteras med två nya program, dels för stöd till strukturomvandling på miljö- och transportområdena, dels insatser på jordbruks- och landsbygdsområdena. Hälften av de medel som skall gå till strukturinsatser skall satsas på miljöinvesteringar. Insatserna skall främja samarbetsprojekt mellan de vid Östersjön belägna EU-staterna och Estland, Lettland, Litauen och Polen. Dessa projekt kan också kombineras med projekt inom samarbetsprogrammet för Ryssland och övriga OSS-länder, *Tacis*, och med EU:s särskilda program för regional utveckling, *Interreg II C*.

Avslutningsvis skall här nämnas det omfattande integrationsarbete inom Östersjöregionen som utförs av olika icke statliga organisationer och sammanslutningar, s.k. NGO, alltifrån folkrörelser, olika kulturella och idrottsliga sammanslutningar, fackligt regionalt samarbete, vänortssamarbete, miljörelser m.m.

Av betydelse på sjöfarts- och hamnområdet är Baltic Ports Organization (BPO) med ca 60 av de största Östersjöhamnarna som medlemmar. Redarföreningarna inom regionen har på svenskt initiativ också börjat utveckla ett samarbete och på motsvarande sätt finns ett regionalt samarbete på det fackliga området.

### **3 Sveriges handel med länder i Östersjöregionen**

Varuflödet mellan Sverige och länderna kring Östersjön går av naturliga skäl till största delen med fartyg. Sjöfarten svarar för drygt 90 % av Sveriges totala utrikeshandel. Handelns utveckling är den viktigaste faktorn för sjöfartens utveckling i regionen.

Värdet av Sveriges totala export under 1998 var 673,1 miljarder kr (632,7 år 1997) och importen uppgick till 542,2 miljarder kr (501,1 år 1997). Värdet av svensk export till Europa ökade under 1998 med 10%. Främst är det handeln med EU-länder som har ökat. Exporten till Europa svarar för 75% av den totala svenska exporten. De tre största marknaderna för svensk export inom EU är Tyskland, Storbritannien och Danmark, varav alltså två

ligger inom Östersjöområdet. Bland Östersjöländerna var det under 1998 endast värdet av exporten till Ryssland som minskade (-13%). Exporten till Litauen och Estland ökade i värde med 35% respektive 14% medan övriga länder visade måttliga ökningar.

Av den totala svenska importen kom 84% från länder i Europa 1998 och värdet uppgick till ca 454 miljarder kr. Andelsmässigt står de tre största avsändarländerna Tyskland, Storbritannien och Holland för 35% av vår totala import.

I följande avsnitt behandlar vi den handel som sker mellan Sverige och de andra Östersjöländerna, men inledningsvis presenteras några fakta om den totala handeln i regionen.

Handeln över Östersjön bedöms öka med ca 20% per år i värde. Tyskland är den klart dominerande parten och svarar för ca 30% av såväl den totala importen som exporten i regionen. Sverige är involverat i närmare 20% av den totala handeln och ligger därmed på andra plats i regionen. De andra nordiska länderna samt Polen och Ryssland svarar för 5-10% var. De Baltiska länderna slutligen har en andel om ca 1-2% vardera.

För de nya marknadsekonomierna är de viktigaste handelsländerna Sverige, Finland och Tyskland. I tabellen nedan kan vi se att Tyskland svarar för 33% av det totala exportflödet inom regionen (första kolumnen), men att dessa 33 % endast utgör 9% av Tysklands totala export. De Baltiska länderna svarar bara för ca 2% var av den totala exporten, men av deras export går det mesta inom regionen (66, 67 och 45 %). Beroendet av Ryssland för dessa länder är fortfarande stort men det förväntas minska i framtiden.

Tabell 1: Andel av exportflöden inom regionen och andel av resp lands export som går till regionen

	Andel av exportflöden inom regionen som kommer från ett visst land, %	Andel av landets export som går till regionen, %
Tyskland	33	9
Sverige	16	33
Danmark	12	42
Finland	11	39
Norge	9	31
Ryssland	9	18
Polen	8	53
Estland, Lettland, Litauen	2	66, 67, 45
SUMMA	100	

Källa: Bearbetning gjord i "Småland och handelsflöden i Östersjöregionen" av siffror från IMF Direction of trade. Statistics yearbook, 1996.

I rapporten "Småland och handelsflöden i Östersjöregionen" görs en systematisk genomgång av handeln över Östersjön och prognoser för den fortsatta handeln redovisas. I rapporten analyseras handeln inom Östersjöregionen med hänsyn till nuvarande komparativa fördelar, eventuella skalfördelar och en gradvis framväxt av mer differentierad handel i hela regionen. Mot bakgrund av detta förs liksom i rapporten East Route (TFK-Hamburg) ett resonemang om hur olika handelsmönster kan utvecklas i regionen och hur snabbt förändringar kan ske. I dessa analyser och sammanställningar av resultat från andra tillgängliga studier behandlas bl.a. aspekter om ekonomisk utveckling och handel samt transporter och infrastruktur i Östersjöregionen. I följande avsnitt redovisar vi det aktuella läget. Bedömningar redovisar vi i avsnittet Utveckling och framtid.

### 3.1 Handeln i siffror

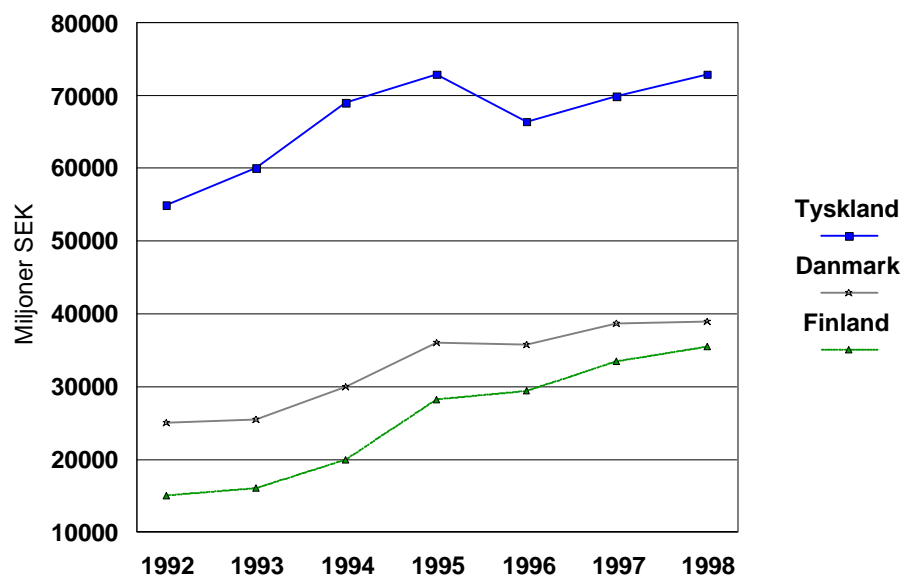
Sverige har fördelar vid produktionen av varor och tjänster som kräver relativt sett mycket kapital, kunskapsintensitet hos arbetskraften, FoU-resurser, och köpstarka, krävande kunder på hemmamarknaden. Ryssland, Polen, Litauen, Lettland och Estland har fördelar vid produktion som kräver mycket arbetskraft med rutinartade arbetsuppgifter, liksom vid produktion som bygger på de råvaruresurser som finns i regionen.

Det leder till att Sverige exporterar produkter med högt värde per viktenhet och importerar varor med avsevärt lägre kilopris. Importpriset i Sverige var vid 1990-talets mitt ca en tiondel av det genomsnittliga exportpriset vid

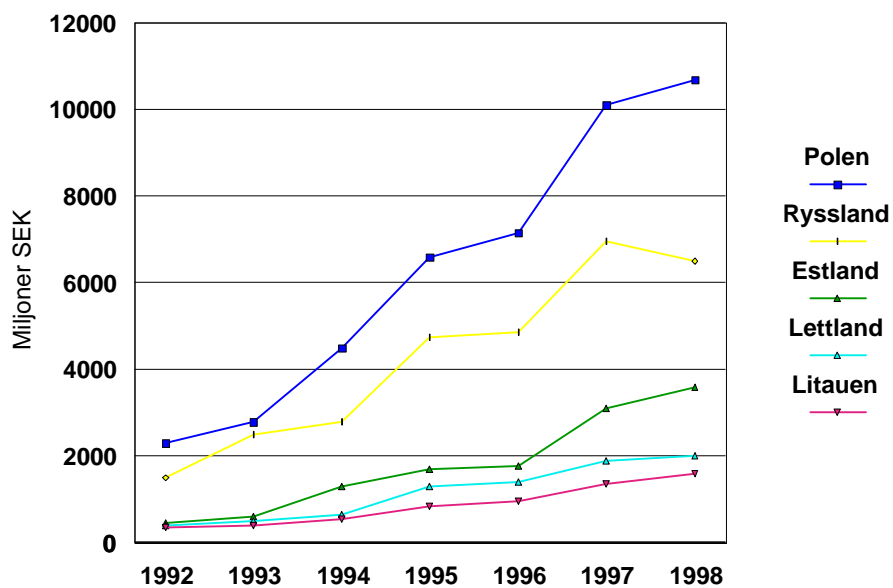
handel med de nya marknadsekonomierna. Det betyder att det under över-skådlig tid är importen som ställer krav på hamn- och transportkapacitet, medan exporten från Sverige istället är kvalitetskrävande när det gäller leveransvillkoren.

Den svenska exporten till Östersjöregionens länder har under 1990-talet ökat enligt de två följande diagrammen.

Figur 1: Sveriges export till EU-länder inom Östersjöregionen (källa SCB)

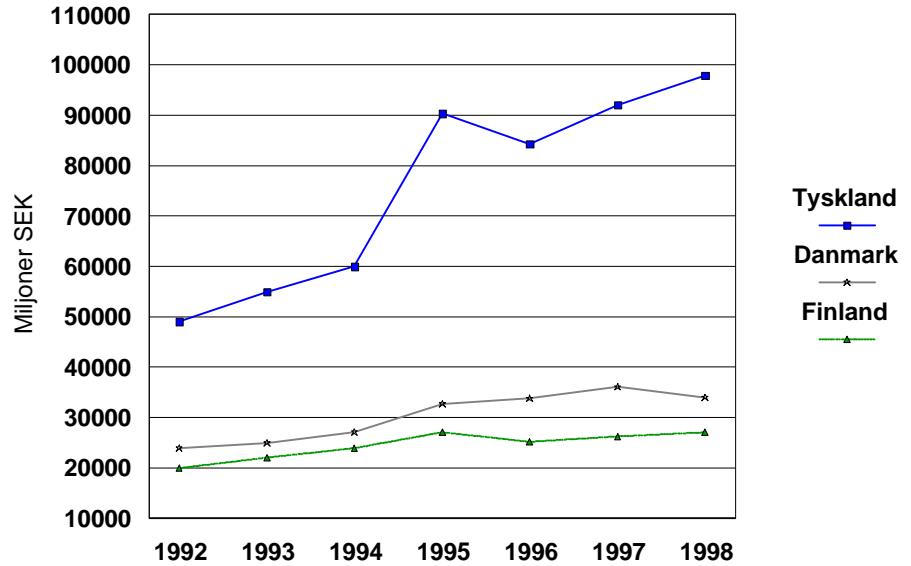


Figur 2: Sveriges export till ansökarländerna och Ryssland (källa SCB)

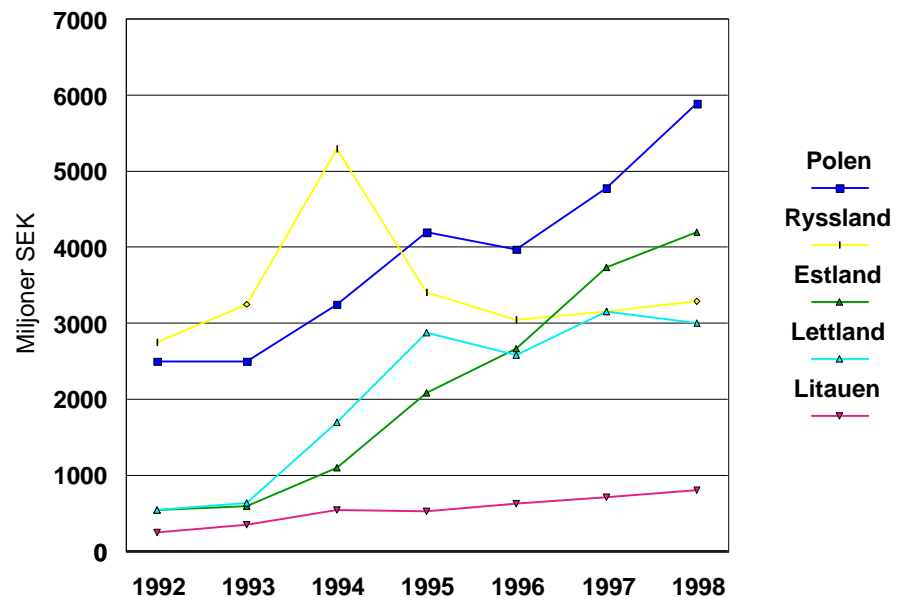


Diagrammen visar att den procentuella ökningen under 1990-talet av exporten till ansökarländerna i regionen har varit stark. Det är emellertid viktigt att se att de absoluta talen ännu befinner sig på en låg nivå. Även Sveriges import från regionens länder har ökat kraftigt, men dock inte lika mycket, vilket framgår av de nästföljande två diagrammen.

Figur 3: Sveriges import från EU-länder inom Östersjöregionen (källa SCB)



Figur 4: Sveriges import från ansökarländerna och Ryssland (källa SCB)



Från ansökarländerna i Östersjöregionen ökade leveranserna till Sverige betydligt snabbare än från regionens höginkomstländer. Dessa importflöden växte dock inte lika snabbt som motsvarande export från Sverige. Estland och Lettland svarar för de största ökningarna.

Totalt sett uppgick handeln 1997 med dessa länder till 14,7 miljoner ton, vilket skall ställas i relation till Sveriges totala utrikeshandel som samma år uppgick till 136 miljoner ton. Av utrikeshandeln med ansökarländerna och Ryssland svarade Sveriges import för 11,5 miljoner ton och exporten svarade för 3,2 miljoner ton. Sverige importerade alltså väsentligt fler ton från dessa länder, än som exporterades.

### **3.2 Varuslag och godsströmmar i regionen**

De varor som dominerar och bedöms fortsätta dominera handeln mellan Sverige och ansökarländerna samt Ryssland är olika för export och import.

Importen till Sverige utgörs huvudsakligen av bulkgoods, dvs. gods som transporteras oförpackat (lösavikt) i bulkfartyg. Denna import, som årligen uppgår till cirka 7-8 miljoner ton utgörs huvudsakligen av oljor, skogsråvara, kol, malmer, mineraler och kemikalier. Resterande varor transporteras huvudsakligen på lastbilstrailers ombord på färjor eller som styckegods i fartyg.

Produkter av trä är en stor importkategori i synnerhet från Estland, Polen och Ryssland. Möbler importeras främst från Polen och kläder från Estland. Importen av trävaror ökade kraftigt 1997 i synnerhet från de baltiska länderna. Uppgången i vedråvaruimporten från Ryssland var 16%, vilket innebär stora volymer då det motsvarar en ökning med 193 000 ton. Importen från Polen av bearbetade trävaror är en annan varugrupp som har ökat kraftigt.

I övrigt kan vi notera att

- hela 45 procent av importen från Estland är råvaror, mineraliska bränslen och annan energi,
- från Lettland bestod 55 procent av importen av mineraliska bränslen och smörjoljor,

- från Litauen importerades diverse färdiga eller bearbetade varor av metall, trä, m.m.,
- från Polen var 70 procent av importen till lika delar bearbetade varor, diverse färdiga varor och maskiner, apparater samt transportmedel,
- importen från Ryssland dominerades av råvaror (ca 40%) och produkter från kemisk industri (ca 25%).

Sveriges handelsbalans med ovanstående länder är positiv, d.v.s. exporten är större än importen, mätt i värde. Obalansen i godsflödena är dock betydande. Importen i ton är väsentligt högre än exporten. Varuvärdet på Sveriges export är således högre än värdet på de varor vi importerar från denna ländergrupp. Det blir särskilt tydligt när man ser exporten i värde fördelad efter varukategori. Bearbetade varor, maskiner och verkstadsprodukter utgör en avsevärt större andel av den totala exporten i värde jämfört med volymerna i ton.

Varusammansättningen i Sveriges export till ansökarländerna och Ryssland är mer diversifierad än importen. Handelsvolymerna är relativt jämnt fördelade mellan de olika länderna. Den viktigaste varugruppen är maskinvaror, apparater och transportmedel. Denna utgjorde 1997 mellan 30 och 50% av Sveriges export till de nya marknadsekonomierna.

En annan av de större varukategorierna är papper, papp och pappersvaror där Polen är det största mottagarlandet följt av Estland och Ryssland. Förändringen i volymerna av pappersvaror under 1997 skiljde sig däremot kraftigt åt mellan länderna. Exporten till Ryssland växte med 13% samtidigt som exporten till Estland ökade med hela 107%.

Exporten av diverse livsmedel till Ryssland ökade kraftigt 1997 (+86%) till 53 000 ton. Exporten av högförädlade varor såsom industriella maskiner, fordon, kontorsmaskiner, elektronik och liknande är betydande och växer snabbt men är ännu inte särskilt stor mätt i ton.

Godset har några olika huvudflöden. Godsströmmarna till och från Ryssland går antingen via S:t Petersburg, genom Finland eller via de baltiska länderna samt i mindre omfattning via Kaliningrad eller Polen. En mycket stor andel av det ryska godsflödet skall till eller från Moskvaområdet. De containeriserade transporterna är i hög grad avsedda för

transoceaniska transporter. Gods som skall till Norden eller norra Europa containeriseras i mycket liten omfattning.

Väg- och järnvägsnäten i öst-västlig riktning är bristfälliga. Detta i kombination med tidskrävande och omfattande gränsprocedurer skapar utrymme för ro-ro-transporter även längs med kusten, t.ex. mellan Tyskland och Baltikum.

Merparten av gods som transporteras via sydöstra Sverige har ursprung eller destination i Syd- eller Mellansverige, men det förekommer även transitgods från/till Norge och Danmark. Transitgods som passerar Gdansk/Gdynia i Polen skall huvudsakligen söder eller österut, samtidigt som transitgods via Swinoujście i hög utsträckning riktas söder eller västerut. Transitgods via de baltiska hamnarna och Kaliningrad skall främst till Ryssland, men det förekommer även gods till Vitryssland och Ukraina.

### **3.3 Utveckling och framtid**

Handelsströmmarna mellan länder som liknar varandra när det gäller storlek, inkomst per invånare och kultur består till mycket stor del av differentierade men likvärdiga produkter som handlas i båda riktningarna. För länder som skiljer sig åt i väsentliga avseenden domineras handeln istället av envägsflöden. Blickar man fram över perioden 2000-2015 förändras bilden av Östersjöhandeln mellan EU-länderna och de övriga länderna successivt från envägshandel till tvåvägshandel, där värdet per viktighet i handelsflödet från ansökarländerna och Ryssland stegvis blir högre.

Handeln mellan Sverige och länderna på andra sidan Östersjön baseras i första hand på svenska verkstadsprodukter, elektronik och kemiska produkter i utbyte mot råvaror, främst i form av massaved och olja. Ryssland har stor potential på sikt, men förutsättningarna för positiv ekonomisk utveckling och handel bedöms på kort sikt vara små. Men även små positiva procentuella förändringar blir snabbt stora volymförändringar på åvarusidan. Det bör alltså vara möjligt med en positiv tillväxt i absoluta volymer för många varukategorier, men totalnivån för Ryssland kommer fortfarande att vara låg. Rysslands stora valutabrist och rubelns minskade värde kan dock på kort sikt leda till ökad rysk export till de västligare länderna i området.

De baltiska staternas ekonomier utvecklas positivt, men har påverkats av den ryska krisen. Estland, Lettland och Litauen vänder sig alltmer mot väst för att finna avsättning för sina produkter. Behovet av att importera avancerade produkter är också stort. Tillväxten i handeln är hög men de absoluta talen är fortfarande små

Polens ekonomi har utvecklats positivt under nittio-talet med stark utveckling av BNP och handel. Även om hoten och svårigheterna inte skall underskattas väntas utvecklingen den närmaste perioden fortsätta att vara positiv.

Rysslands ekonomiska utveckling är alltså den mest återhållande faktorn i regionens tillväxt. De baltiska staternas rysslandsberoende är fortfarande stort och den ryska krisens effekt på deras ekonomier är bekymmersam i ett kortare perspektiv, medan det i ett längre perspektiv kanske är av godo att länderna i högre grad tvingas rikta sina ansträngningar mot väst med de effektivitets- och kvalitetskrav som följer därav. Reformprocesserna påskyndas därmed.

I flera utredningar bedöms Sveriges handel i värde med ansökarländerna och Ryssland öka med ca 8 procent per år under perioden fram till år 2015. Handelsflödena till och från regionens EU-länder antas samtidigt växa med 5 procent per år. Under åren 1990-1997 växte den svenska exporten med ca 9 procent per år, vilket ger perspektiv till antagandena. Östersjöregionen utgör en betydande del av Sveriges utrikeshandel, vilket gör det rimligt att import- och exportflödenas utveckling någorlunda väl balanserar varandra.

Fram till år 2015 förväntas exporten till ansökarländerna och Ryssland öka med drygt tre gånger i värde och knappt tre gånger i vikt. Exporten till EU-länderna i regionen beräknas samtidigt öka 150% i värde, medan exportens vikt endast beräknas öka med knappt 40% , enligt framskrivningar av hur vikt och värde på godset har förändrats under 90-talet.

Importen från ansökarländerna och Ryssland växer i värde lika mycket som exporten till dem, dvs. drygt 300% , samtidigt som importens vikt bara ökar med 50%. Det innebär att importflödet till Sverige från ansökarländerna och Ryssland gradvis stiger i värde. Importen till Sverige från regionens EU-länder växer med ca 140% i värde, samtidigt som vikten ökar med drygt 40 procent. Import- och exporttillväxten till EU-länderna beräknas alltså vara väldigt lika.

Framskrivningarna innebär att det svenska totala handelsflödet till och från regionen ökar värdemässigt med mellan 160 och 170% fram till år 2015. Exportens omfattning i vikt ökar med ca 120-130% och importen omkring 40-60% mätt i vikt.

*Tabell 2: Uppskattning av handelns tillväxt fram till år 2015 i kvantitet och värde mellan Sverige och ansökarländerna samt Ryssland*

	1997		2015	
	Export	Import	Export	Import
Kvantitet, milj. ton	3,2	11,5	9	18
Värde, milj. kr	23	16	74	50

## **4 Sjöfart och hamnar i Östersjöregionen**

I detta kapitel beskrivs översiktligt strukturen på sjöfarten och hamnmarknaden i länderna i Östersjöregionen. Att vi betraktar detta som en region i ett geografiskt perspektiv innebär inte att strukturen är homogen eller att det är en sluten marknad.

Vi redovisar en samlad bild av fartygstrafiken, som baseras på bearbetningar av data från Lloyd's Voyage Record (LVR). I denna databas registreras via Lloyds agentnät fartygens hamnanlöp, från vilken hamn fartyget kommer närmast och vilken hamn som skall anlöpas därefter m.m. Antalet hamnanlöp under ett år är mycket stort och därför måste uppföljningen avgränsas, vilket här har gjorts till andra halvåret 1998.

Genom att varje fartyg kan identifieras med en unik kod kan också tekniska uppgifter om fartyget inhämtas via Lloyd's Register (LR) som täcker en stor andel av världens handelsflotta. Lloyd's marina databaser innehåller dock inte uppgifter om godset eller godsflödena. Den stora mängden av data, strukturen på datan och integreringen mellan LVR samt LR gör att analyser av denna karaktären blir kostsamma och tidskrävande.

I beskrivningen av hamnstrukturen och de viktigaste hamnarna i regionen läggs tyngdpunkten på förhållandena i de fyra EU-ansökarländerna (Estland, Lettland, Litauen och Polen) samt Ryssland.

### **4.1 Sjöfartsnäringen i Östersjöregionen**

#### *EU-länderna*

Svensk sjöfartsnäring sysselsätter enligt gjorda bedömningar direkt ca 27 000 personer. Ca 10 000 personer i andra branscher beräknas därutöver vara sysselsatta med att leverera varor och tjänster direkt till näringen och ytterligare 23 000 via andra näringar, bl.a. övriga transportnäringar, petroleumindustrin och verkstadsindustrin. Rederiföretag i Sverige samt utländska rederier med svenska ägarintressen kontrollerar en flotta på drygt 500 fartyg varav ungefär hälften är svenskflaggade. Dessa fartyg har en samlad kapacitet på ca 18 miljoner ton dödvikt (dwt), varav 6 miljoner dwt är långtidsinchartrat tonnage. Det motsvarar nästan 3% av den samlade sjöfraktkapaciteten i världen. Av det kontrollerade tonnaget är ca 90%

(dwt) registrerade utanför Sverige. Standarden på det svenskkontrollerade tonnaget är hög och genomsnittsåldern internationellt sett låg. Av rederiernas totala bruttointäkter kommer ca två tredjedelar från trafik som inte berör Sverige. I Sverige har den svenskflaggade flottan en andel på 21% av de sjöburna godsvolymerna, en andel som är krympande.

Den danska sjöfartsnäringen spelar en viktig roll för den danska ekonomin och svarar för ungefär 5% av dansk BNP enligt en studie gjord 1998 av Maersk Broker Research. Omkring 40 000 danskar är direkt och indirekt sysselsatta inom sjöfartsnäringen. Den danska handelsflottan är till större del registrerad i DIS, som är ett internationellt register. Flottan består av 895 fartyg med en storlek över 400 gross ton, varav 612 fartyg finns i DIS samt i utländska register. Det danska sjöfartsklustret har minskat påtagligt under senare år eftersom ett antal varv har fått lägga ner p.g.a. den hårda konkurrensen på världsmarknaden.

Tyska rederier ägnar sig till stor del åt tredjelandstrafik. Det finns en rad stora rederier med tyska ägare, men endast 1 070 av 2 845 tyskägda fartyg är registrerade i det nationella tyska registret. När det gäller containerfartyg är Tyskland den största nationen i världen.

Finländska ägarintressen kontrollerar 214 fartyg. Av dessa bär 59 utländsk flagg. De sjöburna volymerna på Finland uppgick till 77 miljoner ton 1998, varav 38 utgående och 39 hemgående. Av dessa volymer var 4 miljoner ton transitgods. De finskflaggade fartygen transporterar 43 % av volymerna, vilket är en mycket betydande andel och som ligger förhållandevis konstant över tiden.

### *EU-ansökarländerna*

I Estland har sjöfarten stor betydelse i ekonomiska termer. Transiteringar av framförallt ryskt gods spelar stor roll. På grund av detta har utvecklingen av sjöfartsnäringen hög prioritet för landet. Det pågår en privatiseringsprocess i hela samhället och detta gäller även inom sjöfartsnäringen. Av export- och importvolymerna transporteras 48% på fartyg, 41% på järnväg och 11% på lastbil. Det estniska skeppsregistret innehåller 87 fartyg, varav 65 % är äldre än 20-25 år. Estniska ägarintressen kontrollerar dessutom 36 utlandsregistrerade fartyg. Passagerartransporter till och från Estland utförs till 60% av estniska fartyg, vilket är en hög andel.

Den lettiska flottan består av 32 fartyg, men rederierna kontrollerar därutöver 113 utlandsregistrerade fartyg. Det finns tre stora rederier i Lettland, varav det statsägda Latvian Shipping Company är klart störst med 64 fartyg, samtliga utlandsregistrerade.

I Litauen finns det 113 fartyg under nationell flagg. Även här är det ett helstatligt rederi, Lithuanian Shipping Company, som är den störste ägaren. Flottan består till stor del av små fartyg och endast 6 fartyg är större än 10 000 gross ton. Medelåldern på flottan är dessutom så pass hög som 25 år. Ett trettiotal fartyg är registrerade utanför landet.

Sjöfart har traditionellt stor betydelse för Polen och dess roll kan väntas stärkas ytterligare. Transittrafiken har minskat, men Polen har ambition att bygga upp denna igen framförallt avseende container och ro-ro-trafik. Polska intressen kontrollerade i juli 1998 en flotta på 279 fartyg, varav 181 är registrerade i det inhemska registret. Detta antal kan snabbt förändras, eftersom antalet inchartrade fartyg kan variera. De statliga rederierna har haft stora problem. Privatiseringen av rederiverksamheten går därför långsamt.

### *Ryssland*

Det ryska tonnage som trafikerar Östersjön transporterar till stor del råvaror som exporteras från Ryssland. Den ryska flottan består av ca 2 800 fartyg på mer än 400 gross ton, varav ca 490 är utlandsregistrerade. Under senare år har en utveckling skett som medfört att andelen ryskflaggat tonnage som anlöper de ryska östersjö-hamnarna minskat från drygt 70% 1995 till knappt 50% 1998. Från början av 1990-talet har det ryska tonnaget minskat med cirka 10% årligen. Orsaken till denna utveckling är att äldre ryskt tonnage tagits ur drift (70% av det ryska tonnaget är mer än 15 år gammalt) och att ryska rederier tappat i konkurrenskraft gentemot sina utländska konkurrenter, men också att ryskt tonnage flaggats ut för att undvika de höga skatter och avgifter som tas ut av ryska fartyg. En stor del av det ryska tonnaget är också anpassat för speciella godstyper, vilket gör det mindre konkurrentkraftigt vid transport av annat gods.

I nedanstående tabell anges Östersjöländernas handelsflottor fördelade på de egna nationella registren och utländska register.

Tabell 3: Östersjöländernas kontrollerade fartygsflotta över 400 GT, antal fartyg  
(Källa: SAI/Fairplay)

	Nationellt register	Utländskt register	Summa	Andel i %	% utländskt register
Ryssland	2356	486	2842	36%	17%
Tyskland	1070	1775	2845	36%	62%
Danmark	283	612	895	11%	68%
Sverige	264	247	511	6%	52%
Finland	155	59	214	3%	27%
Polen	181	98	279	3%	35%
Estland	87	36	123	2%	26%
Lettland	32	113	145	2%	77%
Litauen	113	30	143	2%	22%
Totalt	4541	3456	7997	100%	43%

Mest slående är att även lågkostnadsländerna i regionen i allt större omfattning använder sig av utlandsregister. Legala motiv och finansieringsskäl torde vara den största drivkraften bakom denna utveckling.

Sammantaget innebär det att inte mindre än 43% av de fartyg som ländernas ägarintressen kontrollerar ligger utanför Östersjöländernas jurisdiktion som flaggstater.

## 4.2 Fartygstrafiken i Östersjöregionen

Fartygstrafiken i Östersjöregionen fördelas på ett antal olika transportmarknader avseende såväl gods, lastbärare som hanteringstekniker. Med färjor transporteras passagerare, lastbilar, järnvägsvagnar och trailers. Ro-ro-fartygen transporterar enbart last som på trailers, järnvägsvagnar eller andra typer av rullande enheter rullas ombord. Övriga fartygstyper transporterar bulk gods eller styckegods som lyfts ombord eller överförs via andra tekniker. När det gäller transporter av containers sker detta i huvudsak med fartyg



Färjelinjer på Sverige (sept. 1999)



som är specialiserade på sådan trafik, men det finns även stycke gods fartyg med containerkapacitet.

Lastfartygstrafiken i Östersjön ombesörjdes under andra halvåret 1998 av närmare 2 900 lastfartyg, vilka tillsammans gjorde ca 55 000 anlöp i hamnarna i regionen. Till detta kommer den omfattande linjebundna färjetrafiken med både last och passagerare.

De mer moderna stycke gods fartygen har ett brett användnings-område. Tillgången på sådana fartyg är god och det är en relativt sett billig fartygstyp. Dessa fartyg svarar för 56% av trafiken eller 30 000 anlöp i Östersjöregionen. Tankfartygen stod för 16% och ro-ro-fartygen för 12%. En växande volym lastbilsburet gods samt växande krav på frekvens och regularitet talar för att ro-ro-trafiken kommer att fortsätta att växa i Östersjön.

I internationell trafik gjordes under 1998 drygt 235 000 turer med färjor inom regionen och totalt transporterades ca 53 miljoner passagerare, 7 miljoner personbilar och 2,4 miljoner lastbilsenheter över Östersjön.

Under 1998 kan antalet anlöp i utrikes trafik uppskattas till ca 345 000 (235 000 + 2 x 55 000), varav den reguljära färjetrafiken svarade för ca 70% av anlöpen.

Den del av trafiken som skedde intraregionalt, i det här fallet definierad som att fartygen närmast kom från eller skulle till en hamn inom Östersjöregionen, varierade mellan 56-94%, beroende på fartygstyp.

Den icke fasta trafiken med passagerarfartyg, d.v.s. kryssningstrafik, gick till 94% inom regionen, medan gas- och containerfartygen i något högre omfattning skulle till eller kom från en hamn utanför regionen.

Siffrorna skiljer sig endast marginellt om man i stället ser till fördelningen av trafiken på nästkommande region.

Tabell 4: Föregående anlöp i Östersjöregionen andra halvåret 1998 – exklusive färjor i linjetrafik (Källa SAI/LVR)

Fartygstyp	Föregående anlöpsregion					
	Inom regionen	Utom regionen	Totalt	Inom regionen	Utom regionen	Totalt
Bulk/komb.fartyg	2416	589	3005	80%	20%	100%
Tankfartyg	7572	1303	8875	85%	15%	100%
Gasfartyg	340	159	499	68%	32%	100%
General cargo	24084	6889	30973	78%	32%	100%
Containerfartyg	1226	787	2013	61%	39%	100%
Kylfartyg	496	311	807	61%	39%	100%
Ro ro-fartyg	5368	1369	6737	80%	20%	100%
Kryssningsfartyg	1658	106	1764	94%	6%	100%
Övriga	73	58	131	56%	44%	100%
Totalt	43233	11571	54804	79%	21%	100%

Anlöpsfrekvensen per fartyg varierar i hög grad mellan tonnage typerna. Ro ro- och kryssningsfartygen liksom containerfartygen är de mest frekventa fartygstyperna inom regionen. Frekvenskraven är också höga inom dessa marknadssegment.

Tabell 5: Antal fartyg som gjorde anlöp under andra halvåret 1998 i Östersjön, per typ (Källa SAI/LVR).

Fartygstyp	Antal anlöp	Antal fartyg	Genomsnittligt antal anlöp per fartyg/halv år
Bulk/komb.fartyg	3005	651	4,6
Tankfartyg	8875	363	24,4
Gasfartyg	499	36	13,9
General cargo	30973	1241	25,0
Containerfartyg	2013	104	19,4
Kylfartyg	807	242	3,3
Ro ro-fartyg	6737	190	35,5
Passagerarfartyg	1764	22	80,2
Övriga	131	94	1,4
Totalt	54804	2859	19,2

Fartygen inom grupperna bulk, kyl och övriga har en avsevärt lägre genomsnittlig anlöpsfrekvens. Kylfartygen opererar i globala marknader, vilket också gäller en del av bulkfartygen. Att dessa fartyg är mindre frekventa är därför naturligt. Andra faktorer som inverkar är att fartygen har större lastkapacitet och att de är sysselsatta i tramptrafik.

Östersjöländerna kontrollerar ca 3 500 fartyg under utlandsflagg och det finns därför anledning att anta att dessa fartyg till betydande del är engagerade i transporter i regionen. Det innebär att det finns ett större nationellt intresse i sjötransporterna i regionen än vad som framgår av flaggstatsstatistiken.

Tabell 6 Anlöp per land och fartygstyp andra halvåret 1998 (GC är General Cargo, con är container) Källa SAI/LVR

	Bulk	Tank	Gas	GC	Con	Kyl	Ro ro	Färja	Övriga	Totalt
Sverige	446	3002	241	8382	648	83	1831	245	45	14923
Finland	362	1128	53	3904	374	10	2086	384	5	8306
Ryssland	240	411	1	2291	179	267	143	323	17	3872
Estland	104	531	1	1711	60	34	142	22	0	2605
Lettland	357	490	53	1969	67	58	237	63	3	3297
Litauen	168	118	0	929	17	86	146	110	1	1575
Polen	478	707	55	2544	168	166	230	48	10	4406
Tyskland	197	388	10	2601	20	12	955	356	5	4544
Danmark	653	2100	85	6642	480	91	967	213	45	11276
Totalt	3005	8875	499	30973	2013	807	6737	1764	131	54804

Sverige, Finland och Danmark dominerar som kuststater trafiken med 63% av anlöpen i regionen.

Närmare 90 olika flaggstater var representerade i östersjötrafiken under andra halv året 1998 och nästan 50% av anlöpen i regionen görs av fartyg som för en icke regional flagg.

De vanligaste flaggen utgörs av svensk, rysk och norsk med vardera ca 10% av anlöpen. Noterbart är att Sverige med 27% av anlöpen i svenska hamnar med svenskflaggade fartyg endast svarar för 11% av samtliga anlöp i regionen. Fartyg registrerade i Estland, Lettland, Litauen samt Polen har en mycket liten andel av transportererna i regionen, med totalt bara 5% av anlöpen.

Att endast 52% av fartygsanlöpen gjordes med fartyg som för regional flagg innebär att även om handeln till stor del är intra-regional så sköts transportererna i Östersjön till en betydande del av fartyg som ligger utanför de enskilda ländernas jurisdiktion i regionen.

Tabell 7: Fördelning av anlöp per land inom Östersjöregionen och flagg

Land	Andel av Anlöp	Andel av Flagg
Sverige	27%	11%
Danmark	21%	7%
Finland	15%	9%
Polen	8%	1%
Tyskland (Östersjön)	8%	9%
Ryssland (Östersjön)	7%	11%
Lettland	6%	0%
Estland	5%	3%
Litauen	3%	1%
Norge	-	10%
Övriga	-	38%
Totalt	100%	100%

Det framgår tydligt av statistiken att östersjöstaterna fartyg är specialiserade inom vissa marknadssegment.

- Tyskland dominerar helt containertrafiken med 53 % av anlöpen av tyskflaggade fartyg.
- Sverige är framträdande inom tank- respektive ro-ro-trafiken med 30 respektive 18 % av anlöpen.
- Finländsk flagg är representerad i 34% respektive 28 % i ro-ro- och general cargo- anlöpen och 35 % i kryssningstrafiken.
- Rysk flagg är framträdande inom general cargo och gruppen övriga med 17% respektive 20 % av anlöpen i regionen.
- DIS och NIS registren har 25% respektive 31 % av närmare 500 gasfartygsanlöp.

Generellt gäller att de nuvarande strukturerna är en funktion av den förda sjöfartspolitikerna i regionen. Tysklands framträdande position är till stor del en funktion av de gynnsamma investerings-möjligheter som rått i Tyskland. Svensk inriktning på produkt-tankers är i hög grad en funktion av att växande behov under efterkrigstiden och den förda energipolitiken i Sverige. Rederinäringen i Danmark och Norge har kunnat utnyttja den förda politiken i dessa länder till att skapa en internationell sjöfart som i

väsentligt grad är verksam i tredjelandstrafik. Den snabba expansionsperioden under efterkrigstiden fram till 1973 medgav en tillväxt inom samtliga länder. Den efterföljande perioden med svag efterfrågetillväxt och ökad kostnadskonkurrens har i större grad påverkat Finland och Sverige.

Ländernas export/importstruktur och totalvolymen påverkar också den egna sjöfartsnäringens utveckling. Finlands specialisering är en funktion av integreringen mellan industrin och sjöfartsnäringen.

Sjöfartsnäringens internationella karaktär har påverkat rederiengagemangen inom olika sektorer inom sjöfartsmarknaden på ett påtagligt sätt i samtliga länder. Kraftiga förändringar i efterfrågeutvecklingen, ökad koncentration och specialisering samt växande logistiktänkande och differentieringsbehov har i hög grad påverkat den transoceaniska sjöfarten och även, om än hittills i mindre utsträckning, närsjöfarten.

### **4.3 Godsflödena i Östersjöregionen**

Tabellen nedan visar att exporten/importen inom östersjöregionen uppgår till 265 miljoner ton och att utrikeshandeln med regioner utanför östersjöområdet uppgick till 234 miljoner ton. Totalt innebär detta ca 500 miljoner ton i utrikes godsomsättning i hamnarna inom regionen. Denna siffra är från hamnkapacitets-synpunkt en viktig indikation på kapacitetsbehovet.

Däremot, sett från transportsynpunkt och för att beräkna behovet av fartygskapacitet inom regionen, måste siffran reduceras, som mest upp till hälften beträffande inomregionhandeln, d.v.s. ca 133 miljoner ton samt 234 miljoner ton export och import till och från andra regioner. Totalt ca 370 miljoner ton utgör följaktligen underlaget för att beräkna behovet av lastkapacitet i utrikestrafiken i regionen. Men även denna siffra är indikativ, eftersom det krävs en finare uppdelning på enskilda godslag samt uppgifter om distans, ballastfaktor, fart, operationsdagar och fyllnadsgrad i fartygen för att kapacitetsbehovet skall kunna beräknas.

Tabell 8: Uppskattning av utrikes sjöburen godsomsättning per land 1997/98 i miljoner ton (Källa SAI)

Land	Östersjön	Övrigt	Totalt	Östersjön %	Övrigt %
Sverige <sup>1</sup>	82	48	130	65%	35%
Finland	39	38	77	51%	49%
Ryssland (Östersjön)	9	16	25	36%	64%
Estland	8	6	14	57%	43%
Lettland	13	35	48	27%	73%
Litauen	3	11	14	21%	79%
Polen	18	37	55	33%	67%
Tyskland (Östersjön)	56	0	56	100%	0%
Danmark <sup>2</sup>	37	43	80	46%	54%
Total	265	234	499	54%	46%

#### 4.4 Hamnar i Östersjöregionen

Hamntjänsten i sig, men även synen på hamnens funktion och roll i transportkedjan utvecklas. Att hamnen kan ha en betydande roll för näringsliv och sysselsättning inom sin närregion är ett gammalt faktum, vilket har bidragit till en hamnstruktur som kännetecknas av ett stort utbud av hamnar med skilda förutsättningar och ambitioner att utvecklas för en större region.

Många hamnar i Östersjöregionen har mer eller mindre omfattande utvecklingsplaner. Det är vad gäller ansökarländerna och Ryssland en konsekvens av de politiska och ekonomiska förändringarna. Målet är inre och yttre omorganisation av hamnsektorn för att klara av den nya handeln och de nya transportkrav som utvecklas.

Hamnarna arbetar med att effektivisera administrationen, öka affärsmässigheten genom privatisering och minskning av den statliga regleringar, effektivisering av operationer och förbättrad kapacitet. Omfattningen skiljer sig från hamn till hamn och från land till land.

Enligt Lloyds fanns det 287 hamnar/terminaler som hade lastfartygs- anlöp under andra halvåret 1998 i östersjöregionen. Av dessa hade

---

<sup>1</sup> Exklusive malmtransporter över Narvik

<sup>2</sup> Danska nordsjökusten ingår i underlaget





13 hamnar mer än 1000 anlöp. Antalet hamnar i regionen med mer än 500 anlöp av lastfartyg uppgick till 29 och med mer än 100 anlöp till 112 hamnar/terminaler.

Uppgifter hämtade från LVR kan skilja sig från andra källor, bl.a. med hänsyn till de kriterier som valts för definitionen av en hamn. De statistiska skillnaderna kan ibland vara betydande och det förekommer olika uppgifter både vad avser lastomsättning och antal hamnar beroende på källa och definition av hamn- och terminalbegreppet.

Trots detta måste täckningen i Lloyds statistik betraktas som god om man jämför med uppgifter, där kontroll har kunnat göras med nationella källor.

*Tabell 9: Antal östersjöhamnar/terminaler fördelade efter olika anlöpsintervall med lastfartyg (Källa SAI/LVR)*

Land	+100	999-500	499-100	99-12	< 12	Totalt
Sverige	1	6	32	20	23	82
Finland	1	3	20	14	15	53
Ryssland (Östersjön)	1	1	2	2	5	11
Estland	1	1	3	4	8	17
Lettland	1	1	1	2	2	7
Litauen	1	0	0	0	0	1
Polen	3	0	2	3	2	10
Tyskland (Östersjön)	2	1	4	8	10	25
Danmark	2	3	19	31	26	81
Totalt	13	16	83	84	91	287

Bland hamnarna med få anlöp finns de s.k. industriterminalerna samt mindre hamnar. I tabellen nedan anges de hamnar i respektive land som har de flesta anlöpen med lastfartyg. Färjetrafiken ingår alltså inte i dessa siffror.

Tabell 10 Hamnar med mer än 500 anlöp juli- dec 1998 (Källa: SAI/LVR)

Land	Hamn/terminal	Antal anlöp	Hamn/terminal	Antal anlöp
Sverige	Göteborg	2565	Helsingborg	705
	Norrköping	777	Halmstad	605
	Brofjorden	725	Malmö	595
	Gävle	580		
Finland	Helsingfors	1288	Hamina	655
	Kotka	969	Rauma	612
Ryssland	St. Petersburg	2588	Kaliningrad	723
Estland	Tallinn	1085	Muuga	642
Lettland	Riga	1983	Ventspils	827
Litauen	Klaipeda	1575		
Polen	Szczecin	1503	Gdynia	1203
	Gdansk	1101		
Tyskland	Rostock	1332	Kiel	721
	Lübeck	1299		
Danmark	Köpenhamn	1725	Aalborg	859
	Aarhus	1398	Kalundborg	656
	Fredericia	885		

Godsomsättningen i hamnarna skiljer sig från anlöpsfrekvensen. De östersjöhamnar som namnges i kartan nedan har en omsättning på minst 1 miljon ton (1997 års siffror). Denna volymmängd har någotsom som ett kriterium för att hamnar inom EU skall innefattas i TEN-nätet (kategori A-hamn). De flesta större hamnar i regionen – ett 60-tal - är medlemmar i Baltic Ports Organization (BPO)

### *Hamnar i Östersjöregionens EU-länder*

Hamnsektorn i regionens EU-länder har genomgått stora strukturella förändringar genom den marknadsorientering och kommersialisering som skett. I Sverige har det inneburit att hamnarna idag konkurrerar inbördes på ett effektivare sätt samtidigt som de svenska hamnarna i högre grad kommit att se sina marknader i ett europeiskt perspektiv.

I Sverige finns ett 50-tal allmänna hamnar samt ett antal industrihamnar och mindre terminaler/kajer. Dessa hamnar omsatte 125 miljoner ton gods i utrikes trafik 1997. Färjetrafiken liksom containerhanteringen är koncentrerad till ett fåtal hamnar. Fem hamnar omsätter 90% av volymerna inom färjetrafiken. Göteborgs hamn omsätter nära 60% av containervolymerna samt 65% av mineraloljorna. Övrigt gods fördelas således över ett relativt stort antal hamnar, men dessa är mer eller mindre specialiserade avseende stora godssegment såsom skogsprodukter, kemikalier, metaller, malm o.s.v.

Finland har ungefär 60 kommersiella hamnar om även industrins egna hamnarna medräknas. 75 % av godset hanteras i de tio största hamnarna. De flesta hamnarna är kommunalt ägda, men har egen budget och drivs i praktiken som kommersiella företag.

I Tyskland är godsomsättningen starkt koncentrerad till nordsjöhamnarna Hamburg och Bremen. Hamburg är den näst största hamnen för containers i Europa och kommer på sjätte plats i världen. I Östersjön har Tyskland flera viktiga färjehamnar och dessutom specialhamnar för den skandinaviska skogsexporten. De viktigaste är Rostock, Sassnitz/Mulkran, Travemünde/Lubeck, Kiel och Puttgarten.

I Danmark finns ett 60-tal hamnar exklusive industrihamnar. 1997 skeppades ca 124 miljoner ton genom danska hamnar inklusive inrikes volymer, varav 31 på tankfartyg och 40 på färjor. De största hamnarna i Danmark är Köpenhamn, Århus och Fredericia.

### *Hamnar i EU-ansökarländerna i regionen*

Vi går i detta avsnitt igenom en del generella kriterier som kan sägas (mer eller mindre) omfatta alla de berörda hamnarna i ansökar-länderna.

Alla hamnarna i Baltikum ingick tidigare i Sovjetunionens hamnsystem. Hamnarna var där integrerade i den totala ekonomin och styrdes centralt. Alla hamnarna hade sin specifika roll att fylla i systemet och var i hög grad specialiserade i sin hamnfunktion. Mönstret har ändrats under senare år, men vissa funktioner ligger fast och spelar fortfarande en viktig roll för hamnarnas utveckling.

Många av hamnarna är från början byggda som järnvägshamnar, vilket betyder att alla kajer och pিরer har järnvägsanslutning. När hamnarna byggdes var direkt lastöverföring från fartyg till järnvägsvagn och tvärtom den dominerande tekniken. Denna hantering är tids- och arbetskraftskrävande samtidigt som den kräver stor samordning mellan hamnen och järnvägen. Hamnarna hade många kajplatser men begränsat antal förråd och uppställningsytor för lasten på land. Hanteringsutrustning var och är tillgänglig i tillräcklig omfattning, men kvaliteten är inte tillräckligt bra. Andra nackdelar är att vägtillgången till kajer och pিরar generellt är mycket begränsad, möjligheterna för att genomföra intermodala operationer otillräckliga och EDI-systemen, d.v.s. överföringen av transportdata mellan aktörerna i transportkedjan, fungerar inte tillfredsställande.

Hamnarna har anpassat sig till ny typ av handel beroende på ändringar i import- och exportrelationer, tidigare exportgods har blivit importgods och vice versa. Nya lasttyper har uppstått och obalansen mellan import och export har ökat.

Hamnarna har vidare fått anpassa sig till nya hanteringstekniker, mestadels beroende på enhetsförpackning av laster liksom de har behövt anpassa sig till nya fartygstyper och nya tullprocedurer. Tullmyndigheten i hamnarna har ändrat sin attityd till en mer serviceinriktad, men den behöver fortsätta utvecklas. Nödvändigheten av EDI-applikationer för att lösa kommunikationsproblem inom transportkedjan har växt fram.

Även relativt ”nya” hamnar som, t.ex. Gdynia i Polen, byggd för containerhantering och Muuga i Estland, byggd för bulkimporthantering, har genomgått eller genomgår betydande omstrukturering och privatisering av operativa tjänster.

I Estland uppgick antalet under 1997 antalet registrerade hamnanlöp till 7200, varav färjor stod för 54 %. Tallinns hamn är den enda hamnen av

betydelse. Den består av flera terminaler med följande inriktning och omfattning på godshanteringen.

I den gamla stadshamnen där färjorna från Helsingfors och Stockholm anlöper uppgick volymen under 1998 till ca 5 miljoner passagerare. Den godshantering som finns gäller styckegods och containrar samt gods som transporteras med ro-ro-fartyg.

Muuga är en ren godshamn. Här hanteras flytande produkter, general cargo, torrbulk, sädeslag, containers, ro-ro- och kylgods. I Muuga är alla aktörer inne i hamnen privatiserade. Till hamnen går bl.a. en pipeline vilken har en kapacitet för ungefär en miljon ton olja per år.

Paldiski är en f.d. Sovjetisk militärbas som mest hanterar timmer, skrotmetall och ro-ro.

I Lettland finns tre kommersiella hamnar av betydelse. Dessa tre hamnarna omsatte 48 miljoner ton gods under 1997. Av dessa lastades 46 miljoner ton och endast 2 ton lossades.

Ventspils är i första hand en hamn för flytande gods med en omsättning på 35 miljoner ton. Olja och andra oljeprodukter svarade för 77 % av omsättningen under 1997. Hamnen hanterar till största delen transitgods från Ryssland.

Riga omsatte nästan 9 miljoner ton under 1997 och av detta var ca 70% styckegods samt timmer och sågade trävaror. 15 % av omsättningen var containers.

Liepaja är en diversifierad hamn där den största kategorin av gods är massaved och sågade trävaror. Metaller och containergods är också viktiga för hamnen.

I Litauen finns egentligen bara en stor hamn, Klaipeda. Under 1998 hade Klaipeda hamn 8155 anlöp. Sammanlagt omsattes 15 miljoner ton gods, varav 12 miljoner lastades. Metall, oljeprodukter och gödningsmedel är de viktigaste godsslagen för hamnen.

Polen har tre hamnföretag av nationell betydelse Gdansk, Gdynia samt Szczecin/Swinoujscie. I dessa hamnar omsätts totalt 50 miljoner ton. Gdynia är den dominerande hamnen för containerhantering, där totalt drygt 200 000 enheter hanteras årligen. De övriga hamnarna är stora bulkhamnar

för kol och olja. Transittrafiken har minskat och uppgår till knappt 8% av de totala volymerna.

### *Rysslands Östersjöhamnar*

Efter Sovjetunionens sammanbrott har Ryssland förlorat de flesta av sina isfria hamnar i Östersjön. De baltiska hamnarna fungerar nu som transithamnar för den ryska handeln. Hamnkapaciteten i de baltiska länderna är därför långt större än det egna nationella behovet och hamnarna blir en källa till nationella inkomster genom att attrahera last till/från Ryssland. Under det senaste decenniet har hamnsystemen i östra Östersjön förändrats mot det bättre.

I Ryssland planeras stora hamnprojekt som syftar till att minska beroendet av transittransporter genom de baltiska staterna och Finland (bl.a. Ust Luuga, Baterinya Bay, Primorsk). Dessa projekt går dock genom de finansiella begränsningarna mycket sakta framåt. Dessutom finns det projekt för att omvandla före detta marin- och fiskebaser till kommersiella hamnanläggningar.

Rysslands hamnarna av betydelse i Östersjön är S:t Petersburg och Kaliningrad. S:t Petersburg hanterade under 1998 21,5 miljoner ton gods, varav gödningsmedel, containrar och kylgods hade störst andel. 1997 hade hamnen 7500 anlöp. S:t Petersburg har ofta isproblem under vintertid. Kaliningrads hamn består av tre delar, Sea Commercial Seaport, Fishery Port och River Port. För att komma till övriga Ryssland måste godset transiteras genom Litauen eller Polen, vilket till största delen sker på järnväg. Hamnen är isfri året om. Hamnen hanterar bulk (både fast och flytande form), general cargo, container och kol. De tre delarna hade under 1997 1571 anlöp. Godsomsättningen var 4,1 miljoner ton.

## **5 Utvecklingsförlopp för handel och transporter**

### **5.1 Förutsättningar för handel**

Det finns, som framgått av tidigare avsnitt, ett starkt positivt samband mellan utveckling av handeln i Östersjöområdet och sjöfartens utveckling i samma område. När ekonomierna stärks och handeln ökar är det därför viktigt att sjöfarten och transportsystemet i stort inte hämmas av olika hinder, trögheter och flaskhalsar.

Det finns många hinder för internationell handel. Det kan t.ex. röra sig om fysiska-, kulturella- eller institutionella hinder, avsaknad av eller intransparenta (ogenomskinliga) regelverk etc. För samhöriga regioner, där inga eller få hinder föreligger, är transaktions- eller kontaktkostnaderna låga. De historiska länkarna mellan Sverige och Östersjöländerna har haft ett avbrott på omkring 50 år. Enbart handel är dock inte alltid tillräckligt för att samhörighet skall uppstå mellan länder. Flera forskare menar att direktinvesteringar är en betydande faktor som skapar ekonomiska länkar. Direktinvestering-arna har dock ännu så länge varit blygsamma från svenskt håll jämfört med andra EU-länder. De större barriärer som finns vid sidan av infrastrukturen hänger ofta ihop med ländernas omställning till marknadsekonomi, rättsystem och andra institutionella faktorer.

En viktig uppgift har därför varit att försöka identifiera sådana trögheter och anpassningshinder och att om möjligt föreslå åtgärder som kan leda till förbättringar. De olika utredningar och genomgångar som under senare år behandlat utvecklingen i Östersjö-området ger en tämligen god och rimligt samstämmig bild av situationen och visar även att det på en rad områden som berör sjöfart och hamnverksamhet i Östersjöregionen skett stora framsteg under det senaste decenniet. Trots en positiv utveckling finns emellertid fortfarande många faktorer som hämmar utvecklingen.

För att så långt möjligt aktualisera och konkretisera den ”problembild” som möter handel och sjöfart i regionen har vi vänt oss till referensgruppens medlemmar och bl.a. Exportrådets kontor i de baltiska länderna samt Ryssland och Polen med en särskild enkät. Den redovisning av situationen och de förslag som vi lämnar i det följande grundas alltså – vid sidan av tidigare publicerade rapporter som vi tagit del av – på de synpunkter och förslag som vi fått fram i enkäten.

Vi försöker i detta kapitel ge en mer allmän bild av utvecklingen för handeln och transporterna inom Östersjöområdet för att i nästa kapitel gå in mer i detalj på frågorna. För att strukturera underlaget och undvika allt för mycket upprepningar behandlar vi de olika länderna i tre grupper, nämligen regionens EU-länder, regionens EU-ansökarländer samt Ryssland. Intresset riktas i huvudsak mot de nya marknadsekonomierna i regionen, d.v.s. ansökarländerna och Ryssland.

## **5.2 Några allmänna iakttagelser**

En förutsättning för en marknadsekonomi är ett fungerande juridiskt system med utbyggd avtals-, associations-, affärs- samt handels- och konkurrensrätt. Även om ansökarländernas lagsystem har förnyats på många områden finns fortfarande begränsad erfarenhet av att administrera dessa samhällstjänster. Privatiserings-processen har inte heller fungerat ostört i de nya ekonomierna. Inflytande från olika institutioner och organisationer som har motstridiga intressen av privatiseringen har gjort att beslut har försenats eller bordlagts. Denna utveckling skiljer sig dock mellan länderna och även mellan olika samhällssektorer.

Det behövs också fungerande prismekanismer och konkurrens-regleringar. Här har alla länder lyckats få till stånd fungerande marknader, mer på konsumentsidan och mindre på publika tjänster. Ansökarländerna har upplevt hög inflation, bankkriser och budgetunderskott under början av 1990-talet. En viktig faktor för en balanserad ekonomisk utveckling är en stabil valuta, där Rysslands valuta sedan ett år tillbaka kraftigt försvagats mot omvärlden, medan de baltiska ländernas valutor och den polska valutan har visat god stabilitet. Praktiska erfarenheter från arbete i en fungerande marknadsekonomi behöver dock utvecklas ytterligare inom näringsliv och förvaltning..

Andra faktorer som påverkar handeln och därmed samhörigheten är tillgängligheten till marknader i form av transportinfrastruktur och transportsystem. Behov av ökat utbud finns inom alla segment av kommunikationssektorn och har idag rimligt tillgodosetts endast i telekommunikations- och flygsektorn. Där har det skett kraftiga direktinvesteringar från flera EU-länder.

Östersjöregionen framställs idag gärna som en näringsgeografiskt och handelspolitiskt definierad region med en stor potential för att på sikt även

bli en ekonomiskt integrerad region för tillväxt och samhörighet. Det är en sådan utveckling som Sverige och, för ansökarländerna, EU vill underlätta och stödja. Ett viktigt verktyg i detta arbete har blivit processen för en EU-harmonisering i de baltiska länderna och Polen.

### **5.3 EU-länderna i Östersjönregionen**

Genom medlemskapet i EU är Sverige, Finland, Danmark och Tyskland redan underkastade det gemensamma regelverk som finns inom EU. Den nordiska gemenskapen, det stora handelsutbytet och de nära kontakterna med Tyskland har en lång historisk bakgrund och har lett till att en betydande värdegemenskap och samverkan finns mellan dessa länder.

EU:s transport- och sjöfartspolitik utgör ramen för de regelverk som styr sjöfart och hamnar i dessa länder. Trots detta finns betydande nationella skillnader.

De länderrapporter som Sjöfartsverket tagit fram pekar på betydande skillnader när det gäller bl.a. finansiering och kostnads-ansvar för sjöfartens infrastruktur. Den inom EU ofta återopade user pays-principen tillämpas således olika i olika länder. Sverige är det land bland nu behandlade EU-länder som i störst utsträckning tillämpar denna princip både vad gäller statens engagemang i farledsväsendet och de kommunalägda bolagshamnarna. Finland torde komma närmast Sverige i krav på att sjöfarten skall betala sin infrastruktur, men betydande poster finansieras över den statliga budgeten och detta gäller i än högre grad i Danmark och Tyskland.

Även när det gäller hamnarnas organisation och finansiering finns betydande skillnader mellan olika EU-länder. Dessa skillnader har föranlett Europeiska kommissionen att ta upp hamnfrågorna som ett prioriterat område inom transportpolitiken. För något år sedan presenterades en grönbok i ämnet och därefter har kommissionen fortsatt arbetet med sikte på att utveckla gemensamma och likartade spelregler för medlemsländerna vad gäller hamnverksamhet och övrig sjöfartsinfrastruktur. Från kommissionens sida driver man frågan om user pays-principen och att likartade regler om statsstöd tas fram inom unionen.

När det gäller sjöfartspolitik har EU enats om riktlinjer för statsstöd till medlemsländernas sjöfartsnärings för att möta konkurrensen från tredjelandsflaggade fartyg. Medlemsländerna tillämpar dessa riktlinjer på

lite olika sätt. Det kan nämnas att Danmark och Tyskland har s.k. internationella register, vilket bl.a. innebär att icke EES-medborgare kan anställas ombord i sådana fartyg till lokala villkor och att även färjenäringen i dessa länder kan stödjas. Sverige och Finland har endast sina nationella register. I Sverige tillämpas i stället ett statligt rederistöd motsvarande inkomstskatten för ombordanställda visst bidrag till de sociala kostnaderna, för att ge den svenska handelsflottan en konkurrenskraft i nivå med andra EU-länders flottor.

I denna del kan alltså noteras att EU har fastställt, eller snarare skapat förutsättningar för, en nivå på sjöfartsnäringens konkurrenskraft som det är upp till varje medlemsland att använda sig av.

EU lägger också stor vikt vid säkerhets- och miljöfrågorna för sjöfarten mot bakgrund av den internationella sjöfartsorganisationens (IMO) arbete och är i flera fall pådrivande i detta arbete. En grundläggande utgångspunkt i EU:s sjöfartspolitik är att bristande uppfyllelse eller negligering av fastställda säkerhets- och miljökrav inte får användas av någon flaggstat som ett sätt att vinna konkurrensfördelar i internationell sjöfart. Detta är skälet till att EU har varit pådrivande i frågan om att utveckla den s.k. hamnstatskontrollen.

Inom EU kan konstateras att Sverige ofta ligger i första linjen när det gäller att driva säkerhets- och miljöfrågor för sjöfarten. Frågan om mottagningsanläggningar för fartygsgenererat avfall har drivits av Sverige i många år och inom HELCOM finns nu en överenskommelse i dessa frågor, kallad östersjöstrategin. Ett i stort sett likartat förslag behandlas nu inom EU med sikte på ett direktiv som kommer att bli bindande för alla EU-länder. En annan fråga där Sverige gått i första ledet gäller ekonomiska styrmedel för att premiera miljöåtgärder inom sjöfarten. De miljödifferenterade farleds- och hamnavgifter som tillämpas i Sverige från 1998 har väckt uppmärksamhet och intresset för liknande åtgärder i andra länder runt Östersjön och inom EU ökar successivt.

#### **5.4 EU-ansökarländerna i Östersjöregionen**

Estland, Lettland och Litauen har historiskt en stark sjöfartssektor. Under Sovjetepoken byggdes strukturerna upp för att hantera en väsentlig del av den sovjetiska exporten. Efter självständigheten har sjöfartssektorn en

förhållandevis hög andel av BNP i länderna. Hamnarna och rederierna har konsoliderats medan varvsindustrin och fisket dramatiskt minskat.

De baltiska staterna har bibehållit och till och med förstärkt sin roll som transitregioner för Rysslands export och import. Skälen är huvudsakligen två de ryska, delvis spektakulära, planerna på att återupprätta egen utförselkapacitet i Östersjön med utbyggnad av ryska hamnar till en kapacitet om ca 90 miljoner ton har inte och kommer sannolikt inte att kunna genomföras inom överskådlig tid. Snarast har genomströmningstakten av gods i S:t Petersburg och Kaliningrad minskat. De andra skälet är att de baltiska staterna snabbt efter oberoendet positionerade sig som transitländer och utvecklade infrastrukturen, färjetrafiken och kringtjänster. Man söker värna och utveckla de maritima klustren även om basen, i europeisk jämförelse, är liten.

Som framgått av det föregående dominerar handeln av transit från Ryssland och bortomliggande destinationer. Den egna utrikes-handeln har skiftat från att tidigare ha varit helt inriktad på Sovjetunionen till att mer och mer ske västerut. Internhandeln mellan de baltiska staterna är förhållandevis blygsam. Importen från väst har lett till ett bytesbalansunderskott som dock till viss del kompenseras av direktinvesteringar i länderna.

Privatiseringsstrategin i de baltiska staterna och Polen har, till skillnad från i Ryssland, varit förhållandevis framgångsrik och ostörd med början i detaljhandel och småindustrin. Privatiserings-processen avseende de stora företagen, inkl rederierna, har varit svårare och är ännu inte avslutad. Dessa företag har ofta historiskt en monopolställning och en kvarvarande fråga är, som en del av EU-anslutningsprocessen, att öppna för marknadstillträde för andra aktörer.

Försvagningen av den ryska ekonomin har delvis påverkat de baltiska staterna. Den minskade efterfrågan i Ryssland slår, med ländernas förändrade handelsmönster, inte igenom på samma sätt som tidigare. Godskvantiteterna för transit genom länderna har endast marginellt förändrats och den ryska exporten har bibehållits på oförändrad nivå. Exempelvis har godsvolymen i Tallinns hamn under 1998 ökat med ca 20%

Situationen i Polen skiljer sig av flera historiska skäl från de baltiska staternas. Polen, som under lång tid varit en suverän stat, initierade sin

reformprocess redan 1981 och har haft en längre övergångs-period. Färjelinjer och trafikleder har varit etablerade sedan länge. Polens utveckling har kännetecknats av kontinuitet och utvecklingen mot marknadsekonomi har varit mindre drastisk, jämfört med de baltiska staterna och Ryssland.

### *Transportpolitiska regler, institutioner och administrativa system.*

EU-ansökarländerna har biträtt de flesta relevanta sjöfarts- och transportkonventioner, med ett fåtal viktiga undantag. I bilaga 3 redovisas en förteckning över dessa konventioner. Det finns nationella lagar för sjöfarten och sjösäkerheten även om visst behov av modernisering föreligger. Hamnarna regleras med särlagstiftning där hamnverksamheten inte jämföras med vilken näringsverksamhet som helst, utan omfattas av speciella korporativa inslag. Vad avser godshantering i hamnar är denna verksamhet under privatisering i Estland, Lettland och Litauen. Polens hamnlag är omstridd och syftet har varit att bredda ägandet från statligt till också kommunalt/regionalt ägande.

Polen har sedan lång tid tillbaka, liksom de baltiska staterna successivt under 1990-talet, byggt upp institutioner för fartygs-registrering, sjömansregister, övervakning av fartygssäkerhet, miljö-tillsyn och sjöräddning. Vissa av dessa institutioner tillgodoser ännu inte internationella standardkrav eller konformitet med EU:s krav avseende bl.a. integritet, utbildningsstandard och transparens.

### *Infrastrukturen i hamnar och farleder*

Hamnarna i Estland, Lettland, Litauen och Polen har under det senaste decenniet moderniserats väsentligt. Med växande trafik och god intjäningsförmåga har man kunnat attrahera finansiering till betydande investeringar bl.a. från Europeiska Utvecklingsbanken (EBRD) och Europeiska Investeringsbanken (EIB).

Investeringarna har skett i de stora transithamnarna Tallinn, Riga, Ventspils, Klaipeda och i nyetablerade hamnar för internationell trafik som Pärnu och Paldiski i Estland, Liepaja i Lettland och Butinge (oljelastning) i Litauen.

Möjligheten att ta emot större fartyg har ökat genom muddring och utrustning för containerhantering planeras i Tallinn, Liepaja och Klaipeda.

I de polska hamnarna har en motsvarande, om än mindre dramatisk, anpassning skett.

Vad avser isbrytning är kapaciteten under svåra vintrar inte tillräcklig i innersta Finska viken och i Rigabukten.

Uppgradering och harmonisering av sjösäkerhetssystem erfordras, bl.a. på satellitnavigeringsområdet. I huvudsak utgör emellertid infrastrukturen i farleder och hamnar inte några flaskhalsar vid en ökning av godskvantiteterna.

### *Landanslutning till hamnarna*

Samtliga betydande hamnar i de Baltiska staterna är knutna till det ryska järnvägsnätets spårvidd. De polska järnvägarna har normal Europaspårvidd. Reinvesteringar i det sovjetiska järnvägsnätet minskade under 1980-talet och ett stort underhållsbehov föreligger i järnvägssystemet. Ett stort antal uppgraderingsprojekt, framför allt i byte av ban- och signalsystem, planeras med krediter från bl a Europeiska Utvecklingsbanken (EBRD) och Europeiska Investeringsbanken (EIB).

Utrikeshandeln under sovjettiden baserades på omlastning mellan järnväg och sjöfart av stora kvantiteter bulk gods, halvfabrikat och stycke gods. Bilden är nu mer diversifierad med ökat inslag av kortdistanstrafik, containers och lastbilstrailers. I flertalet hamnar har tillfartsproblematiken för vägtransporterna visat sig vara en flaskhals, exempelvis i S:t Petersburg, Tallinn och Riga. Förbifarter finns inte anordnade och är stadsplanemässigt svårhanterade.

Motsvarande situation föreligger delvis i Polen. Ett världsbanksprojekt finansierar anslutningstillfarter till hamnen i Gdansk.

Ett flertal vägprojekt i nord/sydaxeln har tagits upp bl a i TEN-sammanhang, som Via Baltica, Via Hanseatica m fl. Flaskhalsar har identifierats t.ex. i förbifarter runt större städer och tätorter, bärighet över broar med flera punktvisa insatser. I jämförelse med gränspassageproblemen och genomströmningen är dock infrastrukturfrågorna mindre kritiska.

## **5.5 Ryssland**

Efter Sovjetunionens sönderfall har ekonomin i Ryssland utvecklats långsammare än vad många bedömare tidigare förutspått. Det reformarbete som påbörjades i början av 1990-talet med syfte att reformera det ryska samhället och den ryska ekonomin i riktning mot marknadsekonomi och ökad frihet för människor och kapital har hittills inte kunnat genomföras i nödvändig omfattning. Detta beror främst på en otydlig politisk rollfördelning och vilja, där olika politiska organ (parlamentet, regeringen, presidenten m.fl.) inte har kunnat driva igenom nödvändiga reformer inom först och främst skatteområdet och andra viktiga lagstiftningsområden. Brister och osäkerhet inom dessa områden har lett till ett utflöde av kapital från Ryssland, en minskad vilja bland utländska och inhemska aktörer att investera i Ryssland samt en brist på likviditet hos ryska företag och myndigheter, vilket negativt har påverkat den ekonomiska aktiviteten i Ryssland.

Den ekonomiska aktiviteten i Ryssland är framför allt koncentrerad till de större städerna, Moskva, S:t Petersburg med flera. Den ekonomiska utvecklingen på landsbygden har till stor del uteblivit. Detta har fört med sig en ökad segregation, där framför allt befolkningen på landsbygden drabbats hårt av arbetslöshet och försämrad köpkraft.

Den ekonomiska och finansiella krisen i augusti 1998 minskade ytterligare den ekonomiska aktiviteten i Ryssland och ledde till att importen sjönk. Däremot påverkades inte exporten från Ryssland i lika stor utsträckning. Den ryska exporten är råvarudominerad och är i större utsträckning beroende av situationen och priserna på världsmarknaden för råvaror. Den ekonomiska krisen i augusti 1998 har dock inte i så stor utsträckning inverkat på transportflödena mellan Ryssland och omvärlden.

### *Transportpolitiska regler, institutioner och administrativa system*

För exportörer och importörer av gods är en snabb och enkel hantering av gränspassageprocedurerna av stor vikt. De ryska procedurerna och administrativa rutinerna för gränspassager och förtullning av gods är i praktiken inte likformiga utan skiljer sig åt mellan olika gränspassager. Tullsatserna för import till Ryssland är relativt höga och ändras ofta. Organisationsstrukturen och avgiftssystemet i hamnarna samt

tullprocedurerna är inte transparenta och förändras ofta, vilket försvårar för företag att hantera sina transportfrågor i handeln med Ryssland. Behovet av att anlita erfarna speditörsföretag är därför stort. En långsam hantering av godset vid tullklarering i hamnarna försenar inte bara leveranser av gods och leder till ökade kostnader för exportörer och importörer, utan medför även ett ökat behov av säkra lagringsmöjligheter och godsskydd i hamnarna. Detta är i dagsläget inte tillfredsställande.

### *Infrastrukturen i hamnar och farleder*

I S:t Petersburgs hamn har ett antal ”flaskhalsar” identifierats av olika utredningar. Hamnen saknar ett effektivt sätt att förmedla upplysningar och information till sina kunder och användare. Det är bristfällig nautisk utrustning (bojar och fyrar) på en relativt lång och smal farled från Kronstadt till S:t Petersburg. Det är även brist på modern utrustning för lastning och lossning samt en ineffektiv organisation. Hamnens geografiska läge medför dessutom isproblem vintertid, med höga kostnader för isbrytarassistens som följd. Detta gäller för övrigt också andra ryska hamnar i finska viken.

Problemen för de ryska hamnarna är i första hand inte infrastrukturella, utan organisatoriska. Kapacitetsutnyttjandet i hamnarna bedöms i dagsläget uppgå till mellan 30-50%. Detta gäller såväl containerhantering som övrig godshantering. Även om hamnarna inte är utrustade med den senaste tekniken så fungerar lastning och lossning och lagerlokaler finns att tillgå. Det krävs istället ett mera kundorienterat synsätt och att hamnarna anpassar service och avgifter efter marknadens behov och krav.

Valet av transportsätt och transportväg påverkas främst av godstyp och krav på leveranstid. De problem som beskrivs i detta kapitel har lett till att en stor del av det gods som skulle kunna gå via de ryska hamnarna istället tar vägen via Finland och Baltikum, där godset omlastas till bil eller järnväg för vidare transport till de ryska slutdestinationerna.

Ryssland har ett väl utbyggt kanalsystem som binder samman Finska viken, Vita havet och Svarta havet. I kanalsystemet transporteras bland annat en betydande del av den massaved och det timmer som exporteras från nordvästra Ryssland till framför allt övriga Östersjöländer.

Kanalsystemet och vattenvägarna i Rysslands inland är dock inte tillgängliga för västregistrerat tonnage. Det krävs också generellt ett större

djupgående i kanalerna. Om ovanstående problem kan lösas skulle det kunna innebära en god utvecklingspotential på sikt för regionens sjöfart. Ett stort problem för det ryska kanalsystemet är isproblematiken, vilken gör att stora delar av kanalsystemet är stängt under vinterhalvåret, från mitten av november till mitten av maj.

För närvarande pågår ett av EU finansierat Interreg IIC projekt kallat INLATRANS, där svenska, finska och tyska aktörer samarbetar för att stimulera och utveckla inlandssjötrafiken i hela östersjöregionen.

Länsstyrelsen i Stockholm har gjort en undersökning mot bakgrund av planer för en hamn i Lomonosov med svenska intressen som är av intresse i detta sammanhang. Undersökningen har omfattat 50 intervjuer med olika företag. Företagen har valts ut av länsstyrelsen i samråd med Stockholms handelskammare, baserat på tillgänglig handelsstatistik från SCB över svenska företag som 1998 hade den mest omfattande handeln med Ryssland. Företagen var till 75% producerande företag och resten speditörer/transportföretag, varav tre rederier.

De producerande företagen som intervjuats ser transporterna som ett nödvändigt komplement till sin egen produktion. Eftersom transporter inte ingår i deras kärnverksamhet överläter de flesta företag åt speditör/transportföretag att ombesörja transporterna, inklusive val av transportsätt och transportväg. Transportföretagen har således en nyckelroll vid val av transportsätt och väg. Ett mindre antal producerande företag sköter transporterna i egen regi eller låter kunden/leverantören ombesörja transporten. Väl fungerande transporter anges av de flesta företag som viktiga eller mycket viktiga för en utveckling av handeln.

Den rent fysiska transporten av varorna fungerar idag enligt de intervjuade företagen i regel utan några större problem. De stora bekymren för många företag är de långa väntetiderna och den omfattande byråkratin vid gränskontroll och förtullning (antingen vid landgräns eller i rysk hamn). De viktigaste åtgärderna för snabbare, smidigare och billigare transporter skulle därför vara reformer av den ryska gränsadministrationen och av förtullningsrutinerna. Hälften av de intervjuade företagen har räkat ut för kriminalitet i samband med sina transporter.

Kriterier för en fungerande hamn är enligt de tillfrågade företagen bra administration, hederligt management, snabb tullbehandling, låga avgifter m.m. samt hamnens fysiska förutsättningar som läge och utrustning,

tillräckligt djupgånge, magasin och säkra uppställningsytor, bra väg- och järnvägsanslutning samt fungerande isbrytning.

Tabell 11: Kriterier på en fungerande hamn enligt företagen i fallande rangordning. (Källa: Länsstyrelsen i Stockholms län)

Administrativa kriterier	Fysiska kriterier
<ul style="list-style-type: none"><li>• Bra och hederligt management</li><li>• Snabbt hantering av varorna</li><li>• Snabb o hederlig tullbehandling</li><li>• Stöldsäkert</li><li>• Låga avgifter</li><li>• Fungerande isbrytning</li><li>• Ej väntetider vid insegling</li><li>• Lossning/lastning dygnet runt</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bra väg o järnvägsanslutningar</li><li>• Bra utrustning (kranar m m)</li><li>• Tillräckligt djupg ående, 6,5-8,5 m</li><li>• Stora inhägnade ytor</li><li>• Goda lagringsmöjligheter</li><li>• Tillräcklig pirlängd, min 160 m</li><li>• Lätt och snabb insegling</li><li>• Direkt magasin lossning/lastning</li><li>• Geografiskt rätt (ej i storstad)</li><li>• Bra infrastruktur</li><li>• Utrustning för containerhantering</li></ul>

Sammanställningen av företagens synpunkter visade att frågor som rör management, administration, organisation och bemanning är de jämförelsevis viktigaste. Dessa anses mer avgörande än frågor som gäller anläggningar och utrustning. Detta talar för att utvecklingen av en effektiv transportfunktion främst rör regelverket och dess tillämpning samt organisation och arbetssätt.

### Landanslutningar till hamnarna

I många ryska hamnar råder begränsad vägtillgång till kajer och hamnområden, beroende på att hamnkonceptet under sovjettiden var orienterat mot järnvägstransporter. Järnvägstransporter från rysk hamn till slutdestinationen utnyttjas för långa transportavstånd och till områden där vägnätet inte är tillräckligt utbyggt, eller i de fall där järnvägstransport är ett lämpligare alternativ än biltransporter. För att kunna klara en större ökning av godsvolymer till de ryska hamnarna kommer investeringar i infrastruktur, huvudsakligen väganslutningar mellan hamnarna och de ekonomiska centra i Ryssland, att krävas. Samtidigt som organisatoriska problem med järnvägstrafiken påkallar lösningar erfordras att järnvägsnätet upprustas och moderniseras. Detta sker redan idag på strategiskt viktiga sträckor, såsom S:t Petersburg – Moskva.

## **6 Allmänna överväganden**

Östersjön är på god väg att bli ett i egentlig mening europeiskt innanhav där så gott som alla strandstater är eller kan förväntas bli EU-medlemmar. Den politiska och ekonomiska utvecklingen inom denna region har det senaste decenniet varit enastående. Sjöfart och hamnväsende intar en central roll i Östersjön alltsedan Vikingatiden och Hansan. Efter frigörelsen i början på 1990-talet har handeln och resandet inom regionen skjutit fart. Från Sverige upprätthölls under en kritisk tid färjetrafik på Tallinn i Estland och SAS påbörjade snabbt uppbyggnad av linjer på Baltikum. I dag finns reguljära sjö- och flygförbindelser med de flesta större hamnar och städer i den tidigare stängda delen av Östersjöregionen. Gamla sjöfartsnationer och viktiga hamnstäder runt Östersjön är på väg att återta sin forna roll.

Den kortfattade redovisning vi i tidigare kapitel lämnat om sjöfart och hamnar syftar till att ge en bild av framtida möjligheter snarare än svårigheter, även om det är problemen som mest uppmärksammas vid en sådan här genomgång.

Sjöfartsverket har sedan början av 1990-talet, med bistånd från bland andra regeringen och SIDA, bedrivit ett ökat samarbete med sina systerorganisationer runt Östersjön. Detta samarbete har från början varit inriktat på grundläggande institutionell utveckling och organisationsuppbyggnad, men har på senare år mer och mer inkluderat tekniskt samarbete. Samarbetet har så långt verket kan bedöma gett goda resultat, vilket också intresset från andra sidan Östersjön för fortsatt samarbete vittnar om. Det är därför av stor vikt att detta samarbete kan fortsätta att utvecklas både innehållsmässigt, i form av ökat tekniskt och fördjupat institutionellt samarbete, och geografiskt till att i än högre grad innefatta Ryssland och Polen.

Det handlingsprogram för sjöfarten inom Östersjöregionen som regeringen uppdragit åt Sjöfartsverket att utarbeta kan ses som en fortsättning på detta arbete, med möjlighet till en samlad inriktning och prioritering av det kommande samarbetet inom transport-, sjöfarts- och miljöområdet.

## **6.1 Svensk Östersjöpolitik**

Sverige har, bl.a. med den längsta kusten i Östersjön, en naturlig roll som en av de ledande aktörerna i Östersjösamarbetet. De ytterligare skäl som anförts återkommande gäller ett uthålligt miljöperspektiv, Sveriges geografiska läge i regionen, EU-utvidgning m.m. stärker argumenten för aktiva insatser i grannlandssamarbetet i Östersjön.

I regeringsförklaringen 1998 och även i den senaste från september 1999 understryks att Sveriges aktiva roll i Östersjöutvidgningen skall stärkas och att Öresunds-regionens sammanflätning, de unga demokratiernas utveckling och EU:s utvidgning innebär att vår del av Europa har förutsättning att bli en av kontinentens mest dynamiska och starka tillväxtregionen. Regeringen understryker särskilt intresset av att ta tillvara denna unika möjlighet genom ökad samverkan mellan näringsliv och politik.

Denna bild förändras inte nämnvärt av den nedjustering av tillväxten som skett under 1998 och 1999 i vissa delar av regionen som en följd av den ryska krisen. Med vissa regionala och varuslags-mässiga undantag har handeln fortsatt öka och den uthålliga potentialen för handel och investeringar är fortsatt hög. Den politiska instabiliteten och osäkerheten i det ekonomiska reform-arbetet i Ryssland sätter emellertid frågetecken för utvecklingen där de närmaste åren.

Ett viktigt instrument för Sveriges möjligheter att medverka i en integration och harmonisering av de institutionella förutsättningarna i Estland, Lettland, Litauen och Polen är att aktivt verka för dessa frågor inom ramen för EU:s utvidgning. Sverige har där intagit en aktiv och drivande roll. Det kan här framhållas att särskilt när det gäller transporter, gränsprocedurer och tredje pelarsamarbetet (gränsbevakning, immigrationskontroll, smugglingsbekämpning m.m.) har Sverige viktiga intressen att bevaka och bör också fortsättningsvis föra upp dessa frågor på den Europeiska agendan.

Ett förberedande arbete inför Sveriges ordförandeskap i EU första halvåret år 2001 pågår och innebär en möjlighet att planera för insatser redan nu.

Det är av intresse att i detta sammanhang konstatera att under Finlands ordförandeskap i EU andra halvåret 1999 avses bl.a. följande frågor av relevans för Östersjöregionen behandlas.

- En effektiv integration av olika transportmedel och miljövänliga transportslag skall stödjas.
- Ytterligare fokus på närsjöfarten (short sea shipping), vilken bör öka av bland annat miljöskäl.
- Vidare avser man arbeta med trafikrelationerna till tredje land.
- Inom miljöområdet avses regionalt miljösamarbete stödjas och nya initiativ kommer att understödjas, t.ex. den nordliga dimensionen i regionalt EU-samarbete.
- Ett aktionsprogram för att stärka demokratins grunder, marknadsekonomin i Ryssland och samarbetet mellan Ryssland och EU skall behandlas.

Målsättningen är att göra den nordliga dimensionen tydligare i EU:s arbete, speciellt med avseende på Ryssland och Östersjöregionen. I november 1999 kommer en utrikesministerkonferens att genomföras i Finland om innehållet i den nordliga dimensionen för att göra den mer konkret och genomförbar.

## **6.2 Transporter och tillväxtperspektiv**

En klassiskt fråga är huruvida transportinfrastruktur och transportsystem är nödvändiga villkor för tillväxt eller en beroende variabel. Om godset kan bära transportkostnaden uppstår handel. Godset hittar alltid någon väg till sin kund.

Efterfrågan på transporttjänster är en härledd efterfrågan föranledd av behovet och nyttan av handel och kontakter. Det är å andra sidan också så att utbudsförändringar i transportsystem innebär en förändrad transaktionskostnad för köpare och säljare som indirekt genererar handel som annars inte kunnat bära transportkostnaden. Det kan antas att SAS relativt tidiga öppnade linjer på fler Östeuropadestinationer och t ex Nordström & Thulins tidiga etablering av färjetrafik Stockholm-Tallinn genererat transport- och besöksmönster som annars inte skulle uppstått.

Situationen är emellertid nu en helt annan än för bara några år sedan. Det finns en rad alternativa och rimligt frekventa transport-alternativ i nord/syd och öst/västaxeln över Östersjön. De trösklar och flaskhalsar som

identifierats i rapporten är till övervägande delen frågor som avser mjuka handelshinder, gränspassage-procedurer, tidshållning och godssäkerhet snarare än avsaknad av transportinfrastruktur eller transportoperatörer.

### **6.3 Informella (mjuka) handelshinder**

En överväldigande del av undersökningsmaterialet pekar på att det föreligger påtagliga hinder och intransparens i leveranssäkerheten i synnerhet rörande transporter med flera gränspassager. Detta innebär svårigheter inte minst för små och medelstora företag i både avsändar- och destinationsland. Även de stora företagen har svårigheter även om de på ett helt annat sätt kan etablera resurser med närvaro i viktiga transaktionspunkter. Nyckelorden för ansträngningarna att underlätta marknadsplatsen för handel och transporter i Östersjön är att sänka tröskeln för hindren.

Transportörer, avlastare och mottagare i östersjöregionen arbetar med i många fall samma krav som generellt gäller för näringsverksamhet på nya marknader. Det gäller bl.a. förutsägbara och rimliga institutionella förutsättningar, respekt för avtal, förutsägbara former för rättstillämpning och tvistelösning, störningsfrihet i produktion och transporter etc. Detta är generellt problemområden på nya och svåra marknader.

Vad mer specifikt avser Östersjöregionen har Östersjöhandels-kommittén (SOU 1998:53) sammanfattat sådana områden där hinder och problem konstaterats för handel och investeringar.

- Lagstiftning
- Administrativ kompetens
- Gränspassering
- Brottslighet
- Tekniska handelshinder
- Information
- Infrastruktur/transporter
- Investeringar, rörelsekapital och kundkrediter

Vad avser gränsöverskridande transporter i Östersjöregionen (här inkluderas Ryssland, Ukraina, Vitryssland och bortomliggande destinationer) ger det faktaunderlag som nu kan överblickas ytterligare en betoning på de mjuka faktorerna som avgörande.

- Likformighet över tiden i gränspassageprocedurer
- Stabilare och framför allt mer förutsägbara tariffstrukturer,
- Kompetens, utbildningsnivå och erfarenhet i internationell spedition
- Datorisering och informationsstöd för godsdokumentation
- För många mellanhänder och funktioner inblandade i terminal- och gränspassageprocedurer

Det bör framhållas att dessa problem förekommer i någon utsträckning i samtliga länder i östra Östersjön men är påfallande mer accentuerade i gränspassager till Ryssland och övriga östliga destinationer. Samtidigt, som framhållits ovan, är utvecklingen av den ryska marknaden den avgörande hävstången för Östersjö-transporterna i öst/västaxeln. Därför bör framhållas att insatser för en modernisering, kompetenshöjning, internationalisering och förtroendeuppbyggnad för transportbranschens stödsystem i Ryssland kräver uthålliga, mångsidiga och omfattande tekniska och utbildningsmässiga samarbetsinsatser. Så här långt kan således fastläggas att det inte är den fysiska infrastrukturen som generellt är den kritiska faktorn för ökad handel och transporter i regionen. Snarare är det bristande funktionalitet i andra fundamentala legala, institutionella och administrativa system.

Om problemen alltså i första hand kan lokaliseras till länderna från före detta Sovjetunionen, med Ryssland som den där viktigaste parten, bör detta också ses som en möjlighet och en utmaning, en uppgift där ett uthålligt samarbete rimligen kan ge effekter i området.

För närvarande genomförs åtskilliga EU-finansierade projekt inom transportområdet i Ryssland, men också bilateralt finansierade projekt även med svensk medverkan. Det är rimligen inte en "svensk fråga" att söka bemästra den problematik som redovisats ovan, utan en reformtaktsfråga i Ryssland med det stöd som kan mobiliseras från skilda europeiska aktörer, tillsammans och enskilt. Inte desto mindre är frågan vital från svenska

utgångspunkter för att etablera marknadsplatsen Östersjön och ge dynamik åt tillväxtprocessen.

Sjöfartsverket anser därför att det finns övertygande skäl för Sverige att investera i kompetens och kunskapsutveckling i internationell expedition och transportorganisation som stöd för utveckling inom transportbranschen främst i Ryssland.

I nästa kapitel redovisas ett antal förslag efter dessa huvudlinjer. Förslagen omfattar också frågor som gäller transportpolitik, internationella konventioner, miljöfrågor m.m.

#### **6.4 Transittransporteras betydelse**

Transittransporternas betydelse för flera länder runt Östersjön har understruktits tidigare i denna rapport. Godstrafik i transit kan också för Sverige ha en positiv inverkan.

Frågeställningen är då huruvida transitflöden över en hamn bidrar till utvecklingen eller om verksamheten enbart utgör en belastning, exempelvis i form av negativ miljöpåverkan. Av betydelse är därvid en rad olika faktorer.

- Ökade transitflöden av gods kan medverka till att lokala och regionala transportlösningar blir effektivare.
- Ökade flöden av gods och människor kan leda till fler arbetstillfällen genom nya företagsetableringar, ökad turism, försäljning m.m.
- Östersjöregionens transportsystem har sannolikt större trafiktäthet än transportsystemen i de redan hårt belastade delarna av Europa.
- Utveckling av transportstråk över potentiella tillväxtregioner kan stärka en robust och hållbar utveckling i ett vidare perspektiv.
- Ökade transitflöden kräver i vissa fall stora infrastruktur-investeringar eftersom tillfartsfrågorna i många hamnar inte är tillfredsställande från miljösynpunkt.

Vår slutsats är att utveckling av transportstråk bort från över-etablerade storstadsområden i Europa kan bidra till att stärka dessa och därmed medverka till en robust och hållbar utveckling för hela Europa. En sådan

inriktning stämmer väl överens med den europeiska regionala utvecklingsplaneringen som förespråkas i t.ex. ESDP (European Spatial Development Perspective), strukturfondsarbeten m.m.

## **6.5 Aktionsforum**

Östersjösamarbetet har en naturlig förankring i Sverige och Norden och har på regeringsnivå utvecklats inom ramen för Östersjöstaternas råd (CBSS), där alla länder runt Östersjön och även Europeiska kommissionen deltar. Som framgått tidigare finns en lång rad olika samarbetsfora i vilka frågor av intresse för Östersjöregionens utveckling kan behandlas. Det kan gälla såväl mellanstatligt arbete på regerings- och myndighetsnivå som olika icke statliga samarbetsorganisationer (NGO) inom skilda ämnesfält.

De omfattande samarbetsaktiviteter kring Östersjöutvecklingen som har växt fram det senaste decenniet är en styrka och visar det stora intresse och den dynamik som finns kring dessa frågor. Samtidigt ställer det krav på överblick och koordinering av olika insatser för att nå fram till de mål som samarbetet syftar till på ett effektivt sätt.

### *Inom EU*

Estland, Lettland, Litauen och Polen är ansökarländer till EU och medlemskapsförhandlingarna innebär i vissa fall uppdrivet tempo för harmonisering av ländernas nationella lagstiftning till motsvarande EU-regler. Processen med medlemskapsförhandlingar innehåller s.k. screenings som innebär att Europeiska kommissionen granskar det nationella harmoniseringsarbetet. Exempel på direktiv för implementering är direktivet om farligt gods och passagerarfartygsdirektivet. Även i det successiva arbetet med Estlands, Lettlands och Litauens associering till skilda internationella sjöfartskonventioner innebär EU-integreringen en pådrivande kraft.

Från svensk sida bör denna utveckling bevakas aktivt och utifrån svenska intressen vara pådrivande för sjöfartsfrågorna i anslutnings-processen.

Av betydelse är också det samarbete som utvecklats under senare år och som regelmässigt sker i den s.k. "Co-ordinating Committee on Ports and Waterborne Transport in the Baltic Sea Region" med företrädare för

samtliga Östersjöländers regeringar och sjöfartsadministrationer samt Europeiska kommissionen.

### *I Östersjöregionen*

I de fora för Östersjösamarbete där aktiva och harmoniserande insatser diskuteras bör sjöfartsfrågorna underhållas på agendorna. I första hand avser detta CBSS (Council of Baltic Sea States) och HELCOM. I CBSS-arbetet bör fortsatta ansträngningar vad avser transparens i gränspassageprocedurer, bekämpning av smuggling och gränsöverskridande kriminalitet och godsskydd också fortsättningsvis bevakas från svensk sida. Tekniska samarbetsinsatser föreslås fortsätta.

Vad avser Östersjöregionen är HELCOM ett viktigt harmoniserande organ i miljöfrågor. Harmoniserad miljöstandard för sjöfart är en faktor för lika transportpolitiska och miljöpolitiska förutsättningar och standards. Det skall inte ge en fördel att inte omfatta de miljöbestämmelser som rekommenderats för Östersjön. En viktig åtgärd är att underlätta smidig och obyråkratisk avfallshantering, god teknisk mottagningsmöjlighet i hamnarna, ingen särskild avfallsavgift, d.v.s. genomförande av östersjöstrategin på miljö-området. Det bör göras enkelt för sjöfarten att följa reglerna på avfallsområdet ("make it easy to be legal").

### *I Sverige*

Svenskt tekniskt, ekonomiskt och kulturellt samarbete intensifierades och nyetablerades snabbt österut efter den förändrade Östersjögeografin från 1991. På transportområdet har ett antal företag och branschorganisationer etablerat sig, det institutionella nätverket har utvecklats och grannlandssamarbetet med öst har nu både bredd och djup .

Inte desto mindre erfordrar ett genomförande av handlingsplanens program en vägledande identifiering av vilka svenska aktörer som rimligen kan komma att engageras.

Handlingsplanens förslag omfattar uppgifter inom Utrikes-, Utbildnings-, Närings-, Finans- och Miljödepartementets ansvarsområden. Förslagen berör ett antal ansvariga sektors-myndigheter inom vars områden frågor om handelsfrämjande, transportsystem, tullfrågor, tariff- och avgiftsfrågor i trafiken, trafikens miljöfrågor m.fl. hanteras både nationellt och i internationellt samarbete. Vi förutser således att uppdrag eller initiativ till genomförande kan fördelas på flera offentliga aktörer.

I bilaga 4 har förtecknats, utan anspråk på fullständighet, de departementsområden som berörs och de myndigheter därunder som har ansvar för de internationella samverkansuppgifter som tas upp i handlingsplanen.

I övervägandena har flera gånger understrukits vikten av fortsatt kunskapsöverföring, erfarenhetsutbyte, expertutbytesprogram etc. Denna uppgift bör anförtros de kunskaps- och kompetenscentra, utbildningsinstitutioner m.fl. som är lämpliga. Vi föreställer oss att vissa universitetsinstitutioner och forskningsinstitut kommer ifråga liksom andra FoU-organ, branschorganisationer, konsultföretag m.fl. Det förtjänar att framhållas att Sverige härutöver har en relativt stark resursbas i form av några internationellt välmeriterade stora konsultföretag samt ett antal konsult- och kunskapsföretag inom väg-, järnvägs-, flyg- och sjöfartsområdet som bör kunna medverka i olika projekt.

En utomordentligt viktig roll som katalysator, pådrivare och delvis också genomförare av programmen är Sveriges utrikes-representation och handelsfrämjande institutioner. Vi bedömer det som angeläget att Exportrådets satsningar på exempelvis ”Marknadsplats Östersjön”,

Handelskamrarnas ökade fokus på öst/väst-företagsamheten och handeln stöds och att den reguljära utrikesrepresentationen genom ambassader, beskickningar och konsulat informeras om handlingsplanen och på lämpligt sätt engageras i att stödja ett genomförande av den.

## **7 Förslag till handlingsprogram**

I de allmänna överväganden som väglett de förslag som redovisas i det följande har vi tagit fasta på de i stort sett sammanfallande slutsatser som tidigare rapporter, internationella studier och vårt underlag givit grund för, nämligen att det huvudsakligen är de mjuka faktorerna, institutionell kompetens och kapacitet samt transparens och pålitlighet i de fundamentala stödsystemen för varuutbyte och internationell trafik som är nyckeln till tillväxt-processerna och inte i första hand brist på fysiska transport-anläggningar.

Att utvecklingen av stödprocesserna kan tyckas långsam beror delvis på övergångsprocessen. Den snabba privatiseringen i Estland, Lettland, Litauen och Polen har i sig inneburit att ett stort antal kompetenta resurser sökt sig till den mer välbetalda privata sektorn. Exempelvis har det legala skyddsnet som är nödvändigt för respekterande av avtal blivit grovmaskigt. Avsaknaden av ett effektivt rättsystem med sanktioner och tvistelösning ökar osäkerheten och riskerna i den internationella handeln. Flera av källorna anger att problemet är särskilt påtagligt i Ryssland, beroende på den långsammare reformtakten och Rysslands betydelse som partner i hela Östersjöregionen.

Det är en gigantisk uppgift att stödja, renovera och transformera såpass grundläggande legala och institutionella strukturer som vi här talar om. Samtidigt har påfallande unisont de flesta aktörer påtalat att det inte finns några genvägar, utan att det är fortsatt institutionellt stöd, utbildning, specialistutbyte och påverkan som är de viktigaste instrumenten för en önskad utveckling. Denna utveckling anges som lika önskvärd av länderna själva.

Det bör dock inte undanskymmas att det också finns flaskhalsar och otillräckligheter i transportsystemen, godshantering, lager-funktioner m.m. Vi väljer emellertid här att inte föreslå stora satsningar i infrastruktur. De finansiella möjligheterna ligger främst på gemensamma finansieringsorgan som Europeiska Investerings-banken (EIB), Europeiska Utvecklingsbanken (EBRD), Nordiska Investeringsbanken (NIB) m.fl. Vidare skulle stora infrastruktur-satsningar snarast skymma sikten för vad frågan egentligen gäller. Det är inte avsaknad av fysiska resurser, däremot

avsaknad av kvalitet, funktion och effektivitet i transportsektorn som försvårar varuutbyte och kontakter.

Häri ligger också ett viktigt strategival. Svenskt utvecklingssamarbete har en klassisk profil i uthållig kunskapsöverföring, institutionellt samarbete i socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbar utveckling. Importbistånd och korta hårda leveranser har inte varit det svenska receptet. Den utvecklingsmiljö som beskrivits tidigare skulle således passa för klassisk svensk samarbetstradition. Om nu utmaningen är stor till formatet, så är den ändå inte övermäktig i metod. Den full-följer snarare en etablerad praxis.

## **7.1 Transportpolitiska ramvillkor**

Här angivna transportpolitiska och handelspolitiska villkor är själv-fallet inte frågor där Sverige har en unik situation eller ensamt har en avgörande påverkan. De internationella organisationer som hanterar dessa frågor, t ex inom WTO-förhandlingarna och EU bör vara fora också för att uppmärksamma dessa frågor. Näringslivet har framhållit det som viktigt att Sverige också tar egna initiativ till kompetensutveckling, kunskapsöverföring, kvalitetshöjning och utbildning av hamnpersonal, speditörer, tullpersonal och andra berörda kategorier. Ett svenskt agerande bör utgå ifrån de tidigare vunna erfarenheterna i genomförda program.

### *Harmonisering av trafikpolitiska spelregler*

De transportpolitiska ramvillkoren är olika i strandstaterna runt Östersjön. Samma förhållande gäller mellan motsvarande EU-länder. På senare tid har EU uppmärksammat snedvridningar i konkurrens, statsstödsregler, miljökostnader m.m. och har argumenterat för ökad likformighet i de politiska ramförutsättningarna inom transportområdet. En vitbok "Fair payment for infrastructure use" och en grönbok "Ports and Maritime Infrastructure" har publicerats.

Från svenskt håll rekommenderas att följa dessa frågor aktivt och att vad avser tillämpning och implementering i EU:s ansökarländer kring Östersjön stödja en anpassning till konkurrensneutrala transportpolitiska ramvillkor.

### *Avgifter, tullar, handelshinder*

Genomgående har uppmärksammats att komplexa tulltaxestrukturer och -regler, införsel- och utförselavgifter samt andra formella handelshinder och -procedurer försvårar och försämrar funktion och kvalitet i transportkedjan. Ett program har pågått avseende samarbete mellan tullmyndigheter i de baltiska länderna och Sverige. Ett ökat utbyte och fördjupat samarbete också avseende Ryssland i syfte att förädla och förenkla regel- och avgiftssystemen vid gränspassager föreslås.

### *Ökad transparens i gränspassageprocedurer och förtullningsförfarande, minskade väntetider*

Nära sammanhängande med den tidigare frågan är transparens och den praktiska tillämpningen av regelsystemen. Här föreslås för-enklingar av praxis, förbättrad information, kompetensutveckling hos hamnpersonal och speditörer och ökad bevakning av transportfrågorna från svensk sida.

## **7.2 Intermodala transporter**

### *Utveckling av rationella genomgående transportlösningar (transit)*

Som tidigare framkommit är transittransporternas betydelse för Sverige och hela östersjöregionen påtaglig. Sverige bör därför främja en utveckling av rationella genomgående transportlösningar. En utveckling av transittransporterna skulle gynnas av en harmoniserad och neutral avgiftssättning för genomgående gods, varför Sjöfartsverket i den redan pågående avgiftsöversynen avser att uppmärksamma avgiften för gods med annan slutdestination än Sverige.

I dagsläget finns en viss stelhet i tonnageutnyttjandet i färjetrafiken, genom att ”abonnemangsavgiften” är fartygsknuten. Ett mer flexibelt utnyttjande av existerande tonnage skulle underlättas genom att skifte av fartyg i samma service medgavs. Sjöfartsverket kommer därför att överväga en rabattpolicy för avgifter vid skifte av tonnage.

### *Ökat utnyttjande av inre vattenvägar*

Trafiken på inre vattenvägar är ett utvecklingsbart och potentiellt viktigt trafiksystem i Ryssland och Polen. Systemen kan länkas ihop med övriga i Östersjöregionen befintliga vattensystem och med de kontinentala vattenvägarna. Detta trafikalternativ har stor potential i avlastning av landtransporter. Frågan bör uthålligt bevakas.

### *Ökat tillträde för utländskt tonnage i ryska flod/kanalsystem*

Särskilt Ryssland förfogar över en stor infrastrukturresurs i sitt kanalsystem. Trafiken är förbehållen ryskt tonnage (med något undantag) och frågan har tagits upp om tillträde också för andra flaggor. Frågor rörande inlandsvattenvägar hanteras lämpligen i ett EU-sammanhang där frågan redan finns på dagordningen.

Också frågan om vintersjöfart hör samman med trafiken på ryska Östersjöhamnar, där framför allt S:t Petersburg har isproblem. Ryssland deltar i dagsläget inte i de gemensamma insatserna att hålla hela Östersjön öppen för sjöfart även svåra vintrar. Beträffande samarbete inom isbrytningsområdet pågår regelbundet samtal mellan berörda parter som bör fortsätta.

## **7.3 Tekniskt samarbete**

Av det föregående har framgått att det finns övertygande skäl för Sverige att följa, stimulera och aktivt delta i handels- och transport-tekniskt samarbete i Östersjöregionen. De förslag som förs fram tar sikte på tre skilda problemområden

- internationella konventioner och standards,
- insatser i gemensamma projekt i ett EU-regionalt perspektiv där Sverige är samarbetspart,
- insatser där Sverige har speciell spetskompetens eller andra särskilda förutsättningar.

### *Internationella konventioner och nationell implementering*

I det internationella samfundet har antagits ett antal transport-, sjösäkerhets- och miljökonventioner för nationellt ikraftträdande. Sverige har i skilda FN-organ aktivt arbetat för dessa instrument i syfte att uppnå en gemensam standardförbättring. Införlivandet av dessa konventioner av de nu självständiga Östersjöstaterna Estland, Lettland, Litauen har formellt skett relativt snabbt efter självständighet. I praktisk mening krävs ett fortsatt arbete för att genomföra nödvändiga förändringar. Några länder inom regionen har dock ännu inte anslutit sig till några viktiga konventioner såsom Civil Liability konventionen 1992, Search and Rescue konventionen från 1979 m.fl. Utifrån allmänna harmoniseringssynpunkter är det väsentligt att Östersjöstaterna i dessa avseenden ikläder sig ett strandstatsansvar upp till den nivå som dessa konventioner förutsätter. I bilaga 3 redovisas en ländervis förteckning över anslutningen till internationella konventioner på sjöfartsområdet.

I internationella fora och i direkta tekniska kontakter bör Sverige därför stimulera och främja dessa länders anslutning till konventionerna. När frågan gäller nationell implementering i dessa länder bör i förekommande fall en tillmötesgående hållning visas från svensk sida för att genomföra specifika tekniska insatser i respektive land.

### *Ökad täckning av moderna navigeringssäkerhetssystem i Östersjöländerna (Differential GPS)*

Jämförbar och utvecklad teknisk säkerhetsstandard i Östersjöområdet är av vital och grundläggande betydelse för navigeringssäkerhet, transporteffektivitet, isbrytning m.m. I flera avseenden har de flesta viktiga trafikområden i Östersjön moderna och tillförlitliga system.

Fullständig dubbeltäckning finns ännu inte i Östersjön för att medge noggranna navigeringssäkerhetssystem med korrektions-distribution till satellitnavigering (Differential GPS).

### *Ökat utnyttjande av transponderteknik för sjötrafik*

Ett ökat utnyttjande av transponderteknik i sjötrafiken på Östersjön bör förberedas. Denna teknik standardiseras alltmer för sjöfarts-tillämpning.

En sådan teknisk anpassning har påtagliga ömsesidiga fördelar och främjar effektiviseringen.

### *Fördjupat samarbete inom sjösäkerhetsområdet*

Det finns inom skilda marina områden ett pågående institutionellt samarbete mellan Östersjöländerna. HELCOM arbetar med miljöfrågor, BBRC (Baltic and Barents Sea Regional Co-operation) behandlar frågor rörande radiokommunikation, sjöräddning m.m., BOPCom (Baltic Open Port Communication) verkar för samarbete mellan de större hamnarna i Östersjön, BSHC (Baltic Sea Hydrographic Co-operation) för sjömätning och BPAC (Baltic Pilot Authorities Commission) för lotsning. Vidare sker regelbundna träffar mellan de nordiska sjösäkerhetsdirektörerna för utbyte av erfarenheter och diskussioner i gemensamma frågor.

En gemensam syn på sjösäkerhetsfrågorna inom Östersjöregionen är en grundsten för att skapa en säkrare sjöfart i Östersjön. För att öka samarbetet och kontakterna mellan östersjöländerna och för att skapa ett forum att diskutera olika frågor inom sjösäkerhetsområdet har en EU-finansierad utredning där Sjöfartsverket ingår föreslagit att ett regionalt Baltic Sea Safety Forum bildas. Detta forum skall vara öppet för sjöfartsmyndigheterna i alla Östersjöländer och skall omfatta frågor som inte tas upp av annan teknisk organisation.

Ökat institutionellt samarbete på sjösäkerhetsområdet är av stor vikt, varför Sverige bör stödja och främja sådana initiativ och aktiviteter.

För Östersjön diskuteras för närvarande även specifika IT-frågor, exempelvis införandet av ett IT-baserat rapporteringssystem för farligt gods och passagerare i syfte att effektivt implementera EU-direktiv på området. Ett samarbete inom detta område har påbörjats på nordisk bas. Det finns goda skäl att stödja även dessa åtgärder från svensk sida.

### *Sjöräddningssamarbete*

För gemensam säkerhet i Östersjön avseende passagerartransporter och kombinerade färjor, såväl som för kustfiske och fritidsjöfart är det väsentligt med fungerande sjöräddningsorganisationer. Insatser med flera nationers resurser behöver kontinuerligt tränas och utvecklas. Redan genomförda insatser bör underhållas och utvidgas. Ett program för

östersjöländerna föreslås tas fram. Programmet avser också att stimulera praktiska initiativ till ytterligare sjöräddningsavtal inom Östersjöregionen.

Vad avser sjöräddning saknar Sverige avtal med Estland och Litauen. Avtal med Lettland är slutförhandlat och det formella godkännandet avvaktas. Det tidigare sjöräddningsavtalet med Sovjetunionen har i praktiken övertagits av Ryssland. Initiativ har tagits till inbördes avtal mellan Litauen och Estland. Denna utveckling, som är av väsentlig betydelse för grannskapsutbytet och tryggheten i kombinerade transporter och passagerartrafiken i Östersjön, föreslås ges tekniskt stöd för genomförande av avtalen och de utbildningsinsatser som fordras.

#### **7.4 Kompetensutveckling och institutionellt stöd**

##### *Kompetensutveckling inom spedition- och transportområdet*

Genomgående har efterlysts en bredare och djupare kompetens på området internationell spedition och transportorganisation. En sådan utbildning har inte tidigare genomförts på gemensam bas i Östersjöländerna. Det föreslås att en sådan utbildning organiseras i Sverige för samtliga mälländer, där deltagarkvoten för Ryssland bör erbjudas generöst med hänvisning till det stora behovet. Lämplig utbildningsinstitution i samverkan med branschföretag förutsätts medverka. Till utbildningen bör kopplas att svensk expertis deltar i utveckling av praxis och internationella standards i länderna ifråga. Utbildningen föreslås återkommande ske i Sverige med nationella utbildningsinslag i berörda länder.

### *Implementering och harmonisering av hamnstatskontroll i Estland, Lettland, Litauen*

Kuststaternas ansvar för tillsyn av säkerheten ombord på främmande fartyg har uppmärksammats alltmer under senare år. Ett instrument är hamnstatskontroll, där det styrande dokumentet - Memorandum om Port State Control - också har antagits som ett EU-direktiv. För att Estland, Lettland och Litauen skall kunna anslutas till memorandumet och senare implementera EU-direktivet erfordras fortsatta utbildningsinsatser och on-the-job training. Ett utbildnings-initiativ föreslås i detta avseende från Sverige.

### *Ökad kompetens/uppmärksamhet i östersjöhamnarna på arbetet med östersjöstrategin*

För genomförande av östersjöstrategin, som avser preventiva åtgärder för Östersjöns miljö, föreslås ytterligare utbildningsinitiativ.

### *Harmoniserad tillämpning av Östersjööverenskommelsen angående transporter av farligt gods*

Transport av farligt gods är ytterligare ett område där utbildning bör ske fortlöpande. Räddningsverket har genomfört ett program i de baltiska staterna och detta bör fördjupas till att också omfatta IMDG-koden (Sjöfartskonventionen och International Maritime Transport of Dangerous Goods) och den s.k. Östersjööverenskommelsen om färjetrafik med farligt gods på lastbil och järnvägsvagn.

### *Internationella konventioner och nationell implementering*

Länderna i den sydöstra delen av östersjöregionen lägger ner ett stort arbete på att anta och implementera en rad olika konventioner på sjöfartsområdet, både inom ramen för EU-anpassningsarbetet och inom ramen för det internationella samarbetet inom den internationella sjöfartsorganisationen IMO.

Sverige kan stödja de ifrågavarande länderna anslutningar genom utbildning, ökad teknisk samverkan samt genom fördjupat institutionellt stöd.

## **7.5 Särskilda miljöåtgärder**

### *Uppbyggnad av mottagningsanläggningar för fartygsgenererat avfall*

Sverige driver aktivt frågan om att genomföra HELCOM-rekommendationen angående östersjöstrategin och har engagerat sig i utbildning och kunskapsöverföring kring dessa frågor. Detta föreslås ovan också fortsätta. Flera tekniska studier av uppbyggnaden av mottagningsanläggningar för fartygsgenererat avfall har genomförts i länder runt Östersjön. I flera fall är det nu bristen på finansiering av sådana anläggningar som lägger hinder i vägen. Sverige bör därför på lämpligt sätt ta upp finansieringsfrågan och överväga någon form av investeringsbidrag för att driva på utvecklingen.

### *Reducering av luftföroreningar från fartygstrafik*

Sverige arbetar på flera fronter för att sprida tillämpningen av någon form av miljödifferiering av infrastrukturavgifterna på sjöfarten för att stimulera användningen av mer miljöanpassade fartygsbränslen och reningstekniker ombord. Bland annat samverkar Sjöfartsverket med den internationella miljörelsen i dessa frågor. Ytterligare insatser behöver göras för opinionsbildning och utbildning kring sjöfartens luftföroreningar.

### *Skrotning av fartyg i Östersjöregionen*

En fråga av stor betydelse från miljösynpunkt har förts fram under senare tid, nämligen särskilda resurser i Östersjöområdet för skrotning/återvinning av fartyg. Denna relativt nya fråga behöver belysas från flera aspekter och en kartläggning behöver göras av eventuellt befintliga varv eller andra resurser som kan tänkas användas i detta sammanhang. Detta är en betydelsefull gemensam fråga för Östersjöregionen.



## **8 Resurser och finansiering**

I det föregående har redovisats ett antal förslag som sammantaget bildar ramverket för en handlingsplan för förbättrade transportfunktioner i Östersjöregionen. Som också tidigare framhållits är ett fortsatt arbete för stabilare institutionella förhållanden, transparens, tidshållning och transportsäkerhet m.m. i Östersjöhandeln ett gemensamt europeiskt intresse. Ett genomförande och ett stöd för genomförandet är således inte en specifikt svensk fråga där Sverige är ensam aktör utan tvärtom ett gemensamt regionalt och europeiskt intresse. Inte desto mindre har särskilt från svenskt håll framhållits att förutsättningarna bör stärkas för dynamiken i handelsutbytet och Marknadsplatsen Östersjöregionen.

Sverige har en förhållandevis stark kompetens inom transport-sektorn, en stark transportindustri samt väl utbyggt kunnande i internationell spedition. Vidare finns ett antal kunskapscentra och konsultföretag med erfarenhet från implementering av transport-system, logistikfunktioner m.m. internationellt. De svenska konsult-företagens erfarenheter från arbete med integrerade transport-system, institutionellt stöd m.m. i Östeuropa är dock relativt begränsade och europeiska utvecklingsprojekt inom Phare- och Tacisprogrammen har endast i blygsam omfattning vunnits av svenska konsulter eller konsortier med svenskt deltagande.

För ett fortsatt engagemang i den riktning som bl.a. detta handlingsprogram anvisar är det betydelsefullt att den svenska resursbasen underhålls och utvecklas både som närvaro i mål-länderna och i de kompetenscentra som finns etablerade i Sverige. Då EU-programmen i Central- och Östeuropa ännu inte givit svensk företagsamhet tillräckligt genomslag i dessa är det viktigt att den bilaterala finansieringen kvarstår för att hålla kompetens och erfarenheter över den kritiska massa som är nödvändig för att ett svenskt deltagande skall vara respekterat.

## **8.1 Svensk offentlig finansiering**

Riksdagen beslöt hösten 1998 om ett program för näringslivs-utveckling i Östersjöregionen under en 5-års period 1999-2003 om 1 miljard kronor. Denna Östersjömiljard, den andra i ordningen efter den först beslutade 1996, har mer specificerade förutsättningar än den tidigare. En speciell beredning, som tillsattes i december 1998, har lämnat förslag till riktlinjer och inriktning vad gäller insatser med finansiering från anslaget.

Beredningen har bl.a. lämnat följande förslag som är relevanta för föreliggande handlingsplan och där handlingsplanens förslag sammanfaller.

- Medel från anslaget kan utgå som gåva till angelägna miljö- och energisatsningar med svensk medverkan.
- SIDA bör ge fortsatt hög prioritet åt miljö- och energirelaterade projekt och Sida bör även fortsättningsvis, i förberedelser och i genomförande av projekten, aktivt samarbeta med och utnyttja den svenska resursbasen.
- SIDA bör få i uppdrag att i samråd med näringslivsorganisationer och företag utarbeta program med internationella kurser för deltagare från Östersjöländer inom sektorer av särskilt intresse för svenska företag,

I det föregående har argumenterats för satsningar i mjuka sektorer, utbildning, institutionellt stöd och särskilda miljöinsatser. För ett flertal av dessa projekt bör Östersjömiljarden, som följd av den särskilda beredningens förslag, komma i fråga för finansiering. Vi bedömer att en delfinansiering av genomförandet av handlingsplanen som finansieras från Östersjömiljarden ligger i storleksordningen 20 miljoner kronor årligen under en femårsperiod. Som framgått tidigare är uthållighet i engagemangen avgörande för resultaten varför det bör förutses finansiering över hela femårs-perioden.

Beredningen för Östersjömiljarden framhåller att för svensk del har EU-medlemskapet inte inneburit att Sverige i någon högre grad fått möjlighet att delta i Central- och Östeuropasamarbetet som finansierats gemensamt över EU. Vad gäller Östeuropautveckling är alltså Sverige en stor nettobidragsgivare till EU, d v s Sverige finansierar indirekt andra EU-

länders insatser i Östeuropa. Situationen är inte tillfredsställande med hänsyn till Sveriges initiativ, framför allt i Östersjöregionen och att Sverige åter-kommande har framhållit betydelsen av att vara operativ och instrumentell i att främja utbyte, handel och tillväxt i hela regionen.

Sverige bör således arbeta för att normalisera denna situation och föra fram det angelägna i att delta i tekniska samarbetsprojekt där den svenska resursbasen i många fall har bredd och djup.

## **8.2 Landprogrammen**

Sveriges samarbete med Estland, Lettland, Litauen, Polen och Ryssland i tekniskt utvecklingssamarbete vägleds av de bilaterala handlingsprogram som regeringen beslutar och som bereds av Sida. Beslutade handlingsprogram för perioden 1999-2001 föreligger för Estland, Lettland och Litauen, motsvarande program för Ryssland och Polen är under beredning i Regeringskansliet.

I de beslutade handlingsprogrammen (avser således Estland, Lettland och Litauen) anges under programrubriken "att stödja en ekonomiskt och miljömässigt hållbar utveckling" att insatser på infrastruktur och transportområdena avses fasas ut under perioden.

I den utvecklingsdynamik som beskrivits tidigare och som sammanfaller med flera bedömningar som gjorts i det underlagsmaterial vi har förfogat över (t ex Östersjöhandelskommitténs förslag) betonas att ländernas institutioner och processer ännu befinner sig i ett transformationsskede där transparens, pålitlighet och säkerhet ännu inte föreligger fullt ut. Indirekt bekräftas denna slutsats också av de förslag som kommer från länderna själva angående internationellt samarbete genom de förslag som förs fram i harmoniserings-processen till EU och av EU:s Tacis och Phareprogram.

Här föreslås att betoningen på utfasning under perioden 1999-2001 modifieras och att utfasningstakten inte drivs på. För Ryssland är det viktigt med ett långt uthålligt och brett samarbete under en betydande period. I internationella transportsystem, där flödet går över flera transportmedel och nationer är det än viktigare att underhålla ett regionalt synsätt och harmonisering. Vi föreslår därför att institutionellt stöd till transportsektorn i de fem länderna inte reduceras utan konsolideras och möjligen ökas där specifika insatser är särskilt angelägna. Således bör en försvarbar andel av SIDA:s tekniska utvecklingsarbete med Central- och

Östeuropa, som för 2000 uppgår till 529 miljoner kronor, kunna allokeras till transport- och handelsstödjande projekt.

## **Referenslista**

BALMAT, Structuring and analysis of existing material concerning problems and development possibilities for short sea transport in the Baltic sea, TFK-Hamburg, mars 1999.

The Baltic sea environment. Reports from The Baltic Marine Environment Protection Commission. Visby 1996.

The Baltic sea region, Facts and figures. EuroFutures.

Barriers to Foreign Direct Investments in the Baltic Sea Region, Baltic Sea Business Summit 98.

Berättelse om verksamheten i Europeiska unionen under 1998, Regeringens skrivelse 1998/99:60.

BPO news report 98/99, [www.bpoports.com](http://www.bpoports.com)

Den gemensamma transportpolitiken, Hållbar rörlighet: ett framtidsperspektiv, meddelande från Kommissionen till Rådet, Europaparlamentet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

Dörr till dörr konceptet, Carl Bro Group på uppdrag av Sjöfartsstyrelsen i Danmark.

Early Warning System for the Baltic Sea, First interim report, Swedish Maritime Administration / Maritime Systems Technology / Rogge Marine Consulting, 1999.

Early Warning System for the Baltic Sea, Second interim report, Swedish Maritime Administration / Maritime Systems Technology / Rogge Marine Consulting, 1999.

East-Route, Transport Routes Scandinavia - Eastern central Europe, TFK-Hamburg, januari 1999.

The Economic Situation in the Baltic Sea Region, Baltic Sea Business Summit 98.

Export och Import året 1997 – 1998, Statistiska centralbyrån.

EU:s grönbok "Ports and Maritime Infrastructure", 1997

EU:s vitbok "Fair payment for infrastructure use", 1998

Future Co-operation on Ports and Waterborne Transport in the Baltic Sea Region. April 1998, DG 7 dokument.

Investigation and description of the existing oil transports in the Baltic Sea including an estimation of the future development till 2000 and 2005. TFK - Hamburg, mars 1998.

Konsekvenser av att taxfreeförsäljningen avvecklas inom EU, SOU 1998:49.

Konjunkturen i Östeuropa, nr 3 20 april 1999, FöreningsSparbanken.

Lomonosov Newsletter, Länsstyrelsen Stockholm, juni, juli 1999.

Marknadsstudie av svenskt näringslivs intresse för Sverigehamn i Lomonosov, Delstudie i Länsstyrelsen projekt "Hamnstudie Lomonosov", FBA, juni 1999.

Miljödifferentierade farleds och hamnavgifter, Sjöfartsverket.

Nytt miljöprogram för fritidsbåtar, Sjörapporten/special, Sjöfartsverket, december 1997.

Protection of property Rights in the Baltic Sea Region, Reality or Potemkin Villages, Baltic Sea Business Summit 98.

Småland och handelsflöden i Östersjöregionen, Johansson och Karlsson, JIBS, 1999.

Strategic study of port and Maritime Transport in the Baltic Sea, Phare (Framework contract within the field of transport). Juni 1997

Strategisk analys, Underlag till samplan om Hamnstruktur och sjöfart, Sjöfartsverket, juni 1999.

Study of Conditions in the Port of St Petersburg, Dynamar Consultancy BV, december 1997.

Svensk Sjöfartsnäring, hot och möjligheter, SOU 1998:129.

Sveriges hamnar – kalla fakta om godsflödet, Sjöfartens Analys Institut, 1999.

Ta vara på möjligheterna i Östersjö regionen, Betänkande av Östersjöhandelskommittén, SOU 1998:53.

Taxfreebetydelsen för färjor i trafik på svenska hamnar, Shippax 1996, uppföljning 1998.

Transportpolitik för en hållbar utveckling, regeringens proposition 1997/98:56.

Transport in the Baltic Sea Region, Perspectives for the Economies in Transition, Baltic Sea Business Summit 98.

Vision and strategies around the Baltic sea 2010. Fourth Conference for spatial planning and development, Stockholm 1996.

Östersjörapport, nr 8-9 1998, FöreningsSparbanken.

Östersjörapport, nr 1-2 1999, FöreningsSparbanken.



## **Bilagor**

1. Handlingsplanen i sammanfattning
2. Referensgruppens sammansättning
3. Internationella konventioner
4. Departementsområden som berörs av handlingsprogrammet



## Handlingsplanen i sammanfattning

### 7.1 Transportpolitiska ramvillkor

<i>Utvecklings- område</i>	<i>Förslag</i>	<i>Aktionsfora, internationellt</i>	<i>Vad Sverige kan göra</i>
<i>Harmonisering av transportpolitiska spelregler</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ EU:s vitbok "Fair payment for infrastructure use"</li><li>▪ EU:s grönbok "Ports and Maritime Infrastructure"</li></ul>	EU	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Följa upp och aktivt stödja kommande implementering i ansökarländerna</li></ul>
<i>Avgifter, tullar, handelshinder</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Utveckling av en tulltaxestruktur som är WTO-kompatibel.</li><li>▪ Harmonisering av tullsatser, -regler, -procedurer och praxis inom Östersjöområdet samt borttagande av handelshindrande åtgärder.</li></ul>	WTO, EU	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Främja ökat utbyte mellan tullmyndigheter inom Östersjöområdet.</li></ul>
<i>Ökad transparens i gränspassageproce- durer och förtullnings- förfarande, minskade väntetider</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Förenkling av tullprocedurer i applikantländerna och Ryssland. Vid flera gränspassager och vissa hamnar är tidsåtgången oacceptabelt stor.</li><li>▪ Förbättrad information om regler, procedurer, praxis och avgifter.</li><li>▪ Ökat utbyte mellan tullmyndigheter inom Östersjöområdet.</li><li>▪ Ökad kompetensutveckling hos hamnpersonal och speditörer</li><li>▪ Ökad bevakning av transportfrågorna hos Sveriges utlandsrepresentation</li></ul>	EU, WTO, BPO	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Främja utvecklingen av tullväsende och gränskontroll i de baltiska länderna och Ryssland.</li><li>▪ Kompetensutveckling och utbyte för hamnpersonal och speditörer</li><li>▪ Upparbetning av kanaler till ansvariga organ.</li></ul>

## 7.2 Intermodala transporter

<p><b>Utveckling av rationella genomgående transportlösningar (transit)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neutral avgiftssättning för genomgående gods (transit)</li> <li>▪ Harmonisering av avgiftssättning vid transport av genomgående gods</li>   <li>▪ Översyn av avgiftssättning för gods med annan slutdestination än Sverige</li>   <li>▪ Flexibelt utnyttjande av tonnage i färjetrafik och annan regelbunden linjetrafik</li> </ul>	<p>EU</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Avgiftsoversyn redovisas av Sjöfartsverket före årsskiftet</li> </ul>
<p><b>Ökat utnyttjande av inre vattenvägar</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stöd till studier och marknadsinsatser</li> </ul>	<p>EU, BPO</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Utveckla intermodalitet och transportalternativ</li> </ul>
<p><b>Ökat tillträde för utländskt tonnage i ryska flod/kanalsystem</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fortsatta EU-förhandlingar om tillträde för andra flaggor</li> </ul>	<p>EU</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stödja EU-uppträdandet</li> </ul>

### 7.3 Tekniskt samarbete

<i>Utvecklings- område</i>	<i>Förslag</i>	<i>Aktionsfora, internationellt</i>	<i>Vad Sverige kan göra</i>
<i>Internationella konventioner och nationell implementering</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stödja ifrågavarande länders anslutning genom utbildning samt tekniskt- och institutionellt stöd</li> </ul>	IMO, EU	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Institutionellt stöd</li> <li>▪ Påverka ifrågavarande länder genom teknisk samverkan med systerorganisationer</li> </ul>
<i>Ökad täckning av moderna navigerings-säkerhets-system i Östersjöländerna (Differential GPS)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stimulera implementering i de östersjöländer som saknar fullständig täckning (Lettland, Litauen)</li> </ul>	ITU (Internationella Teleunionen), EU	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tekniskt stöd till länderna i fråga</li> </ul>
<i>Ökat utnyttjande av transponderteknik för sjötrafik</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stimulera implementering.</li> </ul>	IALA, IMO, ITU, EU	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tekniskt stöd</li> </ul>
<i>Fördjupat samarbete inom sjösäkerhets-området</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ökad informationstillgänglighet om farligt gods och passagerare genom implementering av EU-direktiv HAZMAT m.fl. i Estland, Lettland, Litauen samt Polen</li> <li>▪ Harmonisering med Ryssland</li> </ul>	IMO, EU	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stödja införandet av ett Baltic Sea Safety Forum</li> </ul>
<i>Sjöräddnings-samarbete</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tekniskt bilateralt samarbete</li> <li>▪ Stimulera och initiera överläggningar mellan länder som saknar sjöräddningsavtal.</li> </ul>	Bilaterala kontakter, PFP (Partnerskap för Fred)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tekniskt stöd erbjuds efter behov</li> <li>▪ Förhandlingar initieras från svensk sida i kvarvarande länder.</li> </ul>

#### 7.4 Kompetensutveckling och institutionellt stöd

<i>Utvecklings- område</i>	<i>Förslag</i>	<i>Aktionsfora, internationellt</i>	<i>Vad Sverige kan göra</i>
<i>Kompetensutveckling inom spedition- och transportområdet</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Höja kvaliteten inom hamnorganisationerna i Estland, Lettland, Litauen, Polen samt Ryssland</li> <li>▪ Utbildning i internationell spedition och transportorganisation</li> </ul>	BPO	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kompetensutveckling</li> <li>▪ Institutionellt stöd</li> <li>▪ Expertutbyte</li>   <li>▪ Stöd till BPO</li> </ul>
<i>Implementering och harmonisering av hamnstatskontroll i Estland, Lettland, Litauen</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stödja ifrågavarande länders anslutning till Paris Memorandum of Understanding (MoU) genom utbildning samt tekniskt- och institutionellt stöd</li> </ul>	EU, Paris MoU	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kompetensutveckling</li> <li>▪ Institutionellt stöd</li> </ul>
<i>Ökad kompetens /uppmärksamhet i Östersjöhamnarna på arbetet med Östersjöstrategin</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Port Environment Management-utbildning för hamnfunktionärer i huvudsakligen Estland, Lettland, Litauen, Polen samt Ryssland</li> </ul>	HELCOM	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kompetensutveckling</li> </ul>
<i>Harmoniserad tillämpning av Östersjööverenskom- melsen angående transporter av farligt gods</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Institutionellt stöd</li> <li>▪ Uppföljningsinsatser</li> </ul>	BPO, HELCOM	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Initiera uppföljande kunskapsöverföring</li> </ul>
<i>Internationella konventioner och nationell implementering</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stödja ifrågavarande länders anslutning genom utbildning och tekniskt och institutionellt stöd</li> </ul>	EU, IMO, HELCOM	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kompetensutveckling</li> <li>▪ Institutionellt stöd</li> </ul>

## 7.5 Särskilda miljösatningar

<i>Utvecklings- område</i>	<i>Förslag</i>	<i>Aktionsfora, internationellt</i>	<i>Vad Sverige kan göra</i>
<i>Uppbyggnad av mottagningsanläggningar för fartygs-genererat avfall</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Investeringsstudier</li> <li>▪ Tekniskt och institutionellt stöd</li> <li>▪ Investeringsstöd</li> </ul>	HELCOM, EBRD, EIB, NIB	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kompetensutveckling</li> <li>▪ Institutionellt- och tekniskt stöd</li> <li>▪ Finansieringsmedverkan</li> </ul>
<i>Reducering av luft- föroreningar från fartygstrafik</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stödja införande av miljödifferenterade sjöfartsavgifter</li> </ul>	HELCOM, EU	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Genomförande av seminarier om erfarenheter: ekonomiska, tekniska och miljömässiga.</li> <li>▪ Svenskt stöd till östersjökonferenser, särskilt initiativ hösten 1999.</li> </ul>
<i>Skrotning av fartyg i Östersjöregionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stödja etablering av skrotning av fartyg i exempelvis outnyttjade varv. (Investeringsstudie)</li> </ul>	IMO, HELCOM	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Initiera investeringsstudie över återvinningsbehov samt möjligt företagssamarbete inom området</li> </ul>



**Deltagare i Sjöfartsverkets referensgrupp för "Östersjöuppdraget"**

<b>Namn</b>	<b>Organisation</b>
Kerstin Bengtsson	Sydsvenska Industri- och Handelskammaren
Tomas Brolin	Länsstyrelsen Stockholms län
Eva Ericsson	Västra Götalandsregionen
Håkan Friberg	Sveriges Redareförening
Bengt Gustavsson	Länsstyrelsen i Blekinge län
Christer Jarnlo	Länsstyrelsen i Skåne län
Hans Jeppsson	Stockholms handelskammare
Leif Jonsson	Länsstyrelsen i Östergötlands län
Stig Karlsson	Sveriges Industriförbund
Martina Nilsson	Statens Institut för kommunikationsanalys
Per-Olof Persson	Region Skåne
Birger Sandström	Boverket
Staffan Thornfors	Skogsindustrierna
Rolf Thor	Västra Götalandsregionen
Staffan Wennerby	Transportindustriförbundet
Lars Wogel	Länsstyrelsen i Södermanlands län
Christer Vårdstedt	Sveriges Hamnar



## STATUS OF CONVENTIONS 30.6 1999

	IMO Convention 48	IMO amendments 91	IMO amendments 93	SOLAS Convention 74	SOLAS Protocol 78	SOLAS Protocol 88	Stockholm Agreement 96	LOAD LINES Convention 66	LOAD LINES Protocol 88	TONNAGE Convention 69	COLREG Convention 72	CSC Convention 72	CSC amendments 93	SFV Protocol 93	STCW Convention 78	STCW-F Convention 95	SAR Convention 79	STP Agreement 71	STP Protocol 73	INMARSAT Convention 76	INMARSAT OA 76	INMARSAT amendments 94	INMARSAT amendments 98	FACILITATION Convention 65
Estonia	X	X	X	X	X			X		X	X	X	X		X									
Latvia	X			X		X		X		X	X				X		X			X	X		X	X
Lithuania	X			X	X			X		X	X	X			X									
Poland	X		X	X	X			X		X	X	X			X		X			X	X			X
Russian Federation	X	X	X	X	X			X		X	X	X			X	X	X			X	X			X
Denmark	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X			X	X	X	X	X
Germany	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X		X			X	X	X		X
Norway	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
Sweden	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X	X	X	X	X	X	X

X = Ratification/acceptance/approval/accession  
d = denunciation effective

Source: International Maritime Organization (IMO)

## STATUS OF CONVENTIONS 30.6 1999 (CONT.)

	HNS Convention 96	OPRC Convention 90	SALVAGE Convention 89	SUA Protocol 88	SUA Convention 88	LLMC Protocol 96	LLMC Convention 76	PAL Protocol 90	PAL Protocol 76	PAL Convention 74	NUCLEAR Convention 71	FUND Protocol 92	FUND Protocol 76	FUND Convention 71	CLC Protocol 92	CLC Protocol 76	CLC Convention 69	INTERVENTION Protocol 73	INTERVENTION Convention 69	London Convention Protocol 96	London Convention 72	MARPOL Protocol 97 (Annex VI)	MARPOL 73/78 (Annex V)	MARPOL 73/78 (Annex IV)	MARPOL 73/78 (Annex III)			
Estonia														x														
Latvia			x									x			x													
Lithuania																												
Poland										x											x							
Russian Federation										x																		
Denmark																												
Germany																												
Norway																												
Sweden																												

X = Ratification/acceptance/approval/accession  
d = denunciation effective

Source: International Maritime Organization (IMO)