

Innehållsförteckning

1.	Bilaga 1: Generella ramförutsättningar i Östersjöområdet.....	56
1.1.	Utveckling av politik.....	56
1.2.	Ekonomisk utveckling och handel.....	56
2.	Bilaga 2: Färjemarknaden	60
2.1.	Europa	61
2.2.	Trafik på Sverige	62
2.3.	Trafik på Finland	67
3.	Bilaga 3: Sveriges regionala transportbidrag	70

Figurförteckning

Figur 1: Färjelinjer på Sverige	62
Figur 2: Svensk färjemarknad 1990-1999.....	64
Figur 3: Passagerare mellan Finland och Estland, juli 96 - augusti 2000	67
Figur 4: Passagerare mellan Finland och Åland, juli 96 - augusti 2000	68
Figur 5: Passagerare mellan Finland och Sverige, juli 96 - augusti 2000.....	68
Figur 6: Gods mellan Finland och Sverige, juli 96 - augusti 2000	69
Figur 7: Transportstödsregionerna.....	71

Tabellförteckning

Tabell 1: Export över Österjön.....	58
Tabell 2 Sammanfattning – färjetrafiken på Sverige 1999/98.	63
Tabell 3: Svensk färjemarknad 1990-1999	65

1. Bilaga 1: Generella ramförutsättningar i Östersjöområdet

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.

1.1. Utveckling av politik

Förutsättningarna för utrikespolitiken har under senare år förändrats. Politiken och Sveriges insatser kring Östersjön, i EU, på Balkan och globalt styrs av att 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 är en plattform för att stärka samarbetet för utvecklingen i vårt närområde, där Östersjön spelar en viktig roll.

Under de närmaste åren står EU inför stora förändringar. Sverige arbetar inom EU aktivt för att unionen skall utvidgas, samtidigt som samarbetet skall 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 tempot på reformarbetet i Öst- och Centraleuropa. Med sex av kandidatländerna (bl.a. Estland och Polen) har konkreta förhandlingar på några områden inletts.

För en fortsatt positiv utveckling i Östersjöregionen är det viktigt att Ryssland går vidare för att skapa en väl fungerande rättsstat och en hållbar marknadsekonomi. Relationerna med Ryssland intar därför 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. Den ekonomiska krisen i Ryssland hösten 1998 medförde att EU:s relationer med Ryssland kom i fokus och EU klargjorde då på ett tidigt stadium sin beredskap att stödja Ryssland genom krisen.

1.2. Ekonomisk utveckling och handel

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 1999 var 701,2 miljarder kr (673,1 år 1998) och importen uppgick till 505,8 miljarder kr (542,2). Värdet av svensk export till övriga EU-länder ökade under 1999 med 5 %¹. 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. Av den totala svenska importen kom 83 % från länder i Europa 1999 och värdet uppgick till ca 469,9 miljarder kr.

Handeln över Östersjön bedöms öka med ca 20 %² 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.

1 SCB:s årsstatistik

2 Baserat på bl.a. Professor Jan Evert Nilsson, ett seminarie paper med titeln Maritime Transport Corridors, presenterat i Warszawa 24-25 augusti 1998.

Tabell 1: Export över Österjön

	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.

Det finns en rad analyser som visar på möjliga utvecklingar av handeln i Östersjöområdet. Dessa tar hänsyn till bl.a. nuvarande komparativa fördelar, eventuella skalfördelar och en gradvis framväxt av mer differentierad handel i hela regionen, aspekter om ekonomisk utveckling och handel samt transporter och infrastruktur i Östersjöregionen. Mot bakgrund av detta görs resonemang om hur olika handelsmönster kan utvecklas i regionen och hur snabbt förändringar kan ske.

Tyskland, Danmark och Finland svarar för en hög andel av den svenska importen. I absoluta tal ökar denna import trendmässigt över åren. Produkterna som importerats till Sverige är generellt sett av samma förädlingsgrad som de som Sverige exporterar. Mycket av exporten beror på den diversifiering som präglar Europa.

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 framöver perioden 2000-2015 förändras bilden av Östersjöhandeln mellan EU-länderna och de övriga länderna successivt från envägshandel till tvåvägshandel, där värdet per viktenhet i handelsflödet från de nya marknadsekonomierna stegvis blir högre.

I flera utredningar bedöms Sveriges handel med de nya marknadsekonomierna öka med ca 8 procent per år (i värde) 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 procent i värde, medan exportens vikt endast beräknas öka med knappt 40 procent, enligt framskrivningar 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 procent, samtidigt som importens vikt bara ökar med 50 procent. Det skulle innebära att importflödet till Sverige från de nya marknadsekonomierna gradvis stiger i värde. Importen till Sverige från regionens EU-länder väntas växa med ca 140 procent i värde, och vikten 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 procent fram till år 2015. Exportens omfattning i vikt ökar med ca 120-130 procent och importen omkring 40-60 procent mätt i vikt.

2. Bilaga 2: Färjemarknaden

Sjöfart karakteriseras generellt av storskalighet och flexibilitet. Moderna dagfärjor och RoRo tonnage är flexibla och representerar en stor transportkapacitet både av passagerare och bilar/lastbilar som snabbt kan sättas in på enskilda linjer och snabbt förändra balansen på marknaden.

Det finns inte någon heltäckande och jämförbar statistik över internationella sjötransporter. Källmaterial får hämtas från privata mäklarer och informationsföretag. Cruise & Ferry Info i Halmstad samlar in uppgifter för färjetrafiken och kryssningsmarknaden och publicerar dessa månatligen för ett urval av linjer.

Analysen av sjöfart och transporter förutsätter i hög grad ett pusslande både på efterfråge- och utbudssidan, vilket kräver försiktighet vid sammanställningar av underlag från olika källor. Att dra gränsen för färjemarknaden är därför förenat med betydande svårigheter. Avgränsningar kan göras bland annat mellan nationell och internationell trafik, storlek på fartygen samt geografiskt.

Inräknat all färjetrafik, nationellt och internationellt inklusive små färjor i flodtrafik bedöms den totala färjetrafiken i världen omfatta ca 1 miljard passagerare, men denna bedömning är grov. Trafiken beräknas bestå av ca 40% internationella och 60% nationella transporter.

Merparten av de internationella färjetransporterna utförs på kommersiella villkor, även om det finns betydande inslag av nationella intressen i enskilda rederier samt stöd från statens sida, såsom t ex i Frankrike och Norge. Jämfört med situationen för lastfartyg utnyttjar färjerederierna i betydligt högre grad nationella flaggor på olika trafiklinjer. Men här är en förändring på gång och i internationell färjetrafik har tredjelandsflagg blivit vanligare.

Färjemarknaden omfattar ca 2 500 fartyg större än 400 GT vilket gör att den är relativt liten och jämförbar med produkttank- eller kylmarknaden i antal fartyg räknat. Omsättningen 1999 av andrahandsfartyg uppgick till 243 fartyg.

Färjekapaciteten är flexibel och de stora kostnaderna ligger i tonnaget och inte i infrastrukturen, även om moderna höghastighetsfärjor kräver mer investeringar i terminaler än jämfört med konventionella färjor. Färjesjöfarten skiljer sig från sjöfarten i övrigt genom att den är mer integrerad med landtransporterna och infrastrukturen till lands.

2.1. Europa

Europa intar en dominerande ställning när det gäller internationella färjetransporter medan de nationella marknaderna dominerar framförallt i Fjärran Östern och Amerika. Den totala europeiska internationella marknaden uppskattas till 90 miljoner passagerare, 13 miljoner bilar och 4,5 miljoner lastbilar/trailers. De Skandinaviska länderna dominerar även efter att Taxfree har avvecklats den internationella färjemarknaden.

Utvecklingen för färjetrafik bedöms även fortsättningsvis att vara volymmässigt expansiv både nationellt och internationellt.

Traditionellt sett består färjemarkanden av ett stort antal små och lokala operatörer. En tydlig tendens till koncentration finns framförallt i den europeiska färjemarknaden och sannolikt kommer det i framtiden att finnas ett mindre antal men samtidigt större färjeoperatörer i Europa. De nya landförbindelserna och borttagandet av tax-free har påskyndat denna utveckling. Strukturrationaliseringen har kommit längst i Europa, vilket framgår av att Japan som kontrollerar mest färjetonnage och har flest fartyg under egen flagg inte har de största operatörerna

2.2. Trafik på Sverige



Figur 1: Färjelinjer på Sverige

Totalt gjordes drygt 190 000 färjeanlöp/avgångar på Sverige under 1999. Det transporterades 38,4 miljoner passagerare, 5,1 miljoner bilar och 1,7 miljoner lastbilar.

Antalet turer minskade med 2%. Förändringen jämfört med 1998 var -1%, respektive 2 % och 5 % i transportererna av passagerare, personbilar och

lastbilar. Detta motsvarar ca 0,4 miljoner passagerare, 0,2 miljoner personbilar, 100 000 lastbilar och 4250 färjeturer.

För hela Sverige uppvisar passagerartrafiken under 1999 en minskning med ca 400.000 passagerare motsvarande -1% till totalt 38 miljoner passagerare.

- ?? Norge, 3 % av passagerare trafiken (1,2 miljon), ökade med 19 % 1999
- ?? Östeuropa, 3 % av passagerartrafiken (1,3 miljon), ökade med 11 % och trenden de senast 4 månaderna pekar på fortsatt tillväxt på ca 8 % 2000.
- ?? Finland, 24 % av passagerartrafiken (9,4 miljoner), minskade med 2 %. Trenden de senast 4 månaderna pekar på en minskning med 2-3 % 2000.
- ?? Danmark, 59 av % av passagerartrafiken (23,6 miljoner), minskade med 1 %.
- ?? Tyskland, 7 av % av passagerartrafiken, minskade 9 % 1999.

Antalet personbilar som fraktas av färjorna ökade med ca 100 000 (2 %) 1999 till 5,1 miljoner.

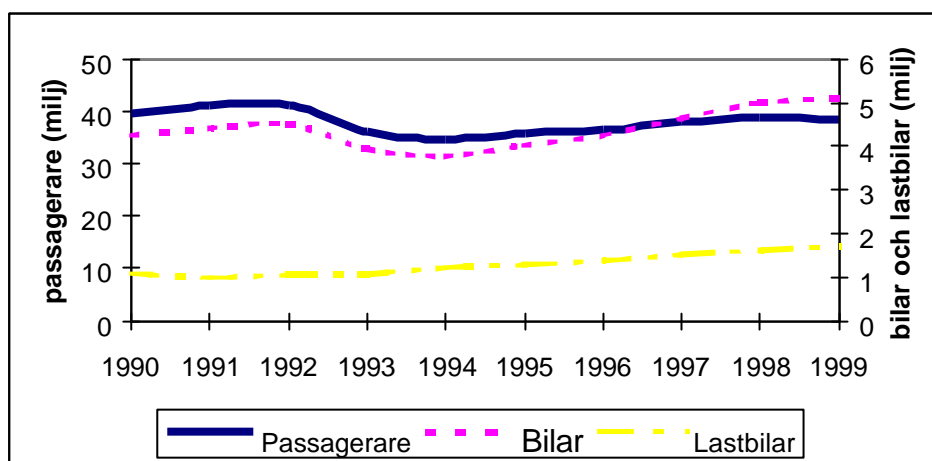
Tabell 2 Sammanfattning – färjetrafiken på Sverige 1999/98.

	Pass. Antal		Bilar Antal		Last Antal		Resor Antal		Genomsnitt resa		
									Pax	Bilar	Last
Tyskland											
Acc (Jan-Dec)	2 779 803	7%	478 997	9%	649 389	37%	15 431	8%	180	31	42
Förändring 99/98	-9%		0%		16%		14%				
Nordsjön											
Acc (Jan-Dec)	135 041	0%	24 111	0%	0	0%	259	0%	521	93	0
Förändring 99/98	-27%		-29%				21%				
Finland											
Acc (Jan-Dec)	9 382 896	24%	729 913	13%	240 772	14%	16 048	8%	585	45	15
Förändring 99/98	-2%		4%		7%		12%				
Öst Europa											
Acc (Jan-Dec)	1 256 604	3%	172 469	3%	145 332	8%	6 629	3%	190	26	22
Förändring 99/98	11%		4%		15%		2%				
Norge											
Acc (Jan-Dec)	1 283 270	3%	212 383	4%	16 287	1%	3 679	2%	349	58	4
Förändring 99/98	19%		31%		12%		25%				
Danmark											
Acc (Jan-Dec)	23 577 285	59%	3 480 415	64%	660 358	38%	146 522	77%	161	24	5
Förändring 99/98	-1%		10%		14%		5%				
TOTAL											
Acc (Jan-Dec)	38 414 899	100%	5 098 107	100%	17 112 138	100%	190 944	100%			
Förändring 99/98	-1%		2%		5%		-2				

Källa: SAIR/ShipPax

För hela Sverige uppvisar skeppningarna av lastbilar under 1999 en ökning med ca 100 000 lastbilar motsvarande 5 % till totalt 1,7 miljoner lastbilar.

- ?? Östeuropa, 8 % av lastbilsmarknaden (145.000), ökade med 8 %.
- ?? Danmark, 38 % av lastbilsmarknaden(660.000), ökade med ca 14 %.
- ?? Tyskland, 37 % av lastbilsmarknaden (650.000), ökade med 16 % 1998.
- ?? Finland, 14 % av lastbilsmarknaden (241.000), ökade med 7 %.
- ?? Norge, 1 % av lastbilsmarknaden(16.000), ökade med 12 %.



Figur 2: Svensk färjemarknad 1990-1999

Erfarenheterna från den tid som gått utan tax-free indikerar att den totala förlusten i färjenäringens omsättning i Sverige sannolikt inte blir fullt så stor som den beräknades till i SOU 1998:49. Det är också sannolikt att gjorda prispförändringar och den kraftiga volymökningen av lasten räcker för att kompensera de beräknade nettounderskottet för hela färjenäringen på ca 1 miljard. Den ”nationella” balansen ser därför ut att kunna gå ihop främst beroende på den gynnsamma lastutvecklingen över södra Sverige och att trafiken till Finland kunnat utnyttja Åland för taxfreeförsäljning. Som framgått är det emellertid stora regionala skillnader, med västkusten och Kvarkentrafiken som de hårdast drabbade regionerna.

Limhamn - Dragör med 1,8 miljoner passagerare och 30 000 lastbilar har lagts ned, liksom Halmstad - Grenå med 0,3 miljoner passagerare och 24 000 lastbilar. Även trafiken från Varberg hotas av nedläggning.

Tabell 3: Svensk färjemarknad 1990-1999

Pass	Danmark %	Estland %	Finland %	UK %	Tyskland %	Lettland %	Litauen %	Holland %	Norge %	Polen %	Ryssland %											
1990	26 139 033	96 308	9 281 101	259 746	2 940 758	0	0	79 030	275 369	406 761	33 495											
1991	26 722 130	2%	192 121	99%	10 086 581	9%	267 991	3%	2 973 571	1%	0	0	83 202	5%	304 615	11%	454 813	12%	33 788	1%		
1992	26 331 646	-1%	237 098	23%	9 801 445	-3%	240 245	-10%	3 367 125	13%	54 211	0	99 564	20%	470 330	54%	554 710	22%	83 328	147%		
1993	21 276 878	-19%	280 414	18%	9 672 477	-1%	216 294	-10%	3 356 531	0%	21 961	-59%	0	91 760	-8%	552 340	17%	517 171	-7%	96 721	16%	
1994	20 887 192	-2%	280 653	0%	8 798 302	-9%	161 499	-25%	3 328 224	-1%	12 913	-41%	0	93 591	2%	583 458	6%	504 693	-2%	91 177	-6%	
1995	22 796 283	9%	197 553	-30%	8 764 044	0%	177 522	10%	2 652 820	-20%	26 784	107%	864	75 693	-19%	611 492	5%	495 548	-2%	70 409	-23%	
1996	23 092 116	1%	263 963	34%	8 740 887	0%	191 515	8%	2 861 592	8%	0	-100%	4 362	405%	0	-100%	697 210	14%	599 855	21%	0	-100%
1997	23 400 026	1%	316 772	20%	9 314 690	7%	188 940	-1%	3 078 765	8%	32 357	0	7 888	81%	0	891 081	28%	658 164	10%	4 488	0	
1998	23 746 360	1%	377 823	19%	9 613 701	3%	184 208	-3%	3 065 517	0%	52 054	61%	16 556	110%	1	1 076 139	21%	705 862	7%	899	-80%	
1999	23 600 644	-1%	436 275	15%	9 385 365	-2%	135 041	-27%	2 779 783	-9%	39 544	-24%	20 181	22%	2	1 283 270	19%	749 012	6%	1 466	63%	
Bilar	Danmark %	Estland %	Finland %	UK %	Tyskland %	Lettland %	Litauen %	Holland %	Norge %	Polen %	Ryssland %											
1990	2 757 960		3 584		852 867		41 914		414 460		0	0	11 275		61 457		112 081		1 305			
1991	2 884 802	5%	9 263	158%	809 524	-5%	44 050	5%	452 291	9%	0	0	13 922	23%	66 164	8%	125 171	12%	1 721	32%		
1992	2 843 690	-1%	16 537	79%	907 095	12%	41 760	-5%	461 535	2%	1 499	0	18 804	35%	87 520	32%	122 363	-2%	745	-57%		
1993	2 421 653	-15%	24 939	51%	793 990	-12%	35 179	-16%	447 055	-3%	1 321	-12%	0	18 915	1%	86 065	-2%	115 045	-6%	4 432	495%	
1994	2 348 878	-3%	21 121	-15%	711 458	-10%	25 233	-28%	451 495	1%	930	-30%	0	19 851	5%	89 200	4%	107 854	-6%	4 750	7%	
1995	2 589 611	10%	21 520	2%	718 986	1%	32 520	29%	423 021	-6%	3 589	286%	150	17 091	-14%	99 197	11%	111 832	4%	3 053	-36%	
1996	2 754 567	6%	25 455	18%	730 938	2%	36 020	11%	468 117	11%	0	-100%	0	0	-100%	109 973	11%	126 584	13%	0	-100%	
1997	3 079 239	12%	24 219	-5%	743 793	2%	35 079	-3%	500 857	7%	2 477	0	1 456	0	0	130 024	18%	127 873	1%	1 401	0	
1998	3 376 691	10%	29 623	22%	741 761	0%	35 016	0%	498 754	0%	3 321	34%	2 300	58%	0	169 484	30%	137 764	8%	644	-54%	
1999	3 480 447	3%	27 695	-7%	730 109	-2%	24 111	-31%	479 441	-4%	2 658	-20%	3 150	37%	0	212 152	25%	139 337	1%	54	-92%	
Trailer	Danmark %	Estland %	Finland %	UK %	Tyskland %	Lettland %	Litauen %	Holland %	Norge %	Polen %	Ryssland %											
1990	466 233		0		164 312		0		386 754		0	0	0		5 321		52 970		2 757			
1991	454 816	-2%	3 808		152 641	-7%	0		313 592	-19%	0	0	0		5 105	-4%	59 419	12%	2 390	-13%		
1992	442 292	-3%	9 902	160%	148 561	-3%	0		377 761	20%	826	0	0		7 155	40%	64 275	8%	1 183	-51%		
1993	434 764	-2%	15 625	58%	165 921	12%	0		377 551	0%	2 262	174%	0	0	9 878	38%	58 084	###	4 570	286%		
1994	473 284	9%	20 738	33%	190 119	15%	0		439 978	17%	1 723	-24%	6 200	0	12 683	28%	67 370	16%	5 264	15%		
1995	494 775	5%	21 012	1%	200 181	5%	0		483 785	10%	1 423	-17%	4 153	-33%	0	13 040	3%	64 664	-4%	1 584	-70%	
1996	522 043	6%	21 364	2%	218 539	9%	0		519 966	7%	0	-100%	13 250	219%	0	14 683	13%	69 395	7%	0	-100%	
1997	586 903	12%	25 139	18%	236 271	8%	0		561 427	8%	2 586	0	10 343	-22%	0	14 778	1%	79 780	15%	4 704	0	
1998	628 600	7%	29 100	16%	239 990	2%	0		605 750	8%	2 289	-11%	10 472	1%	0	12 747	-14%	90 973	14%	4 078	-13%	
1999	660 358	5%	32 930	13%	240 773	0%	0		649 389	7%	1 733	-24%	9 106	-13%	0	16 255	28%	101 426	11%	178	-96%	

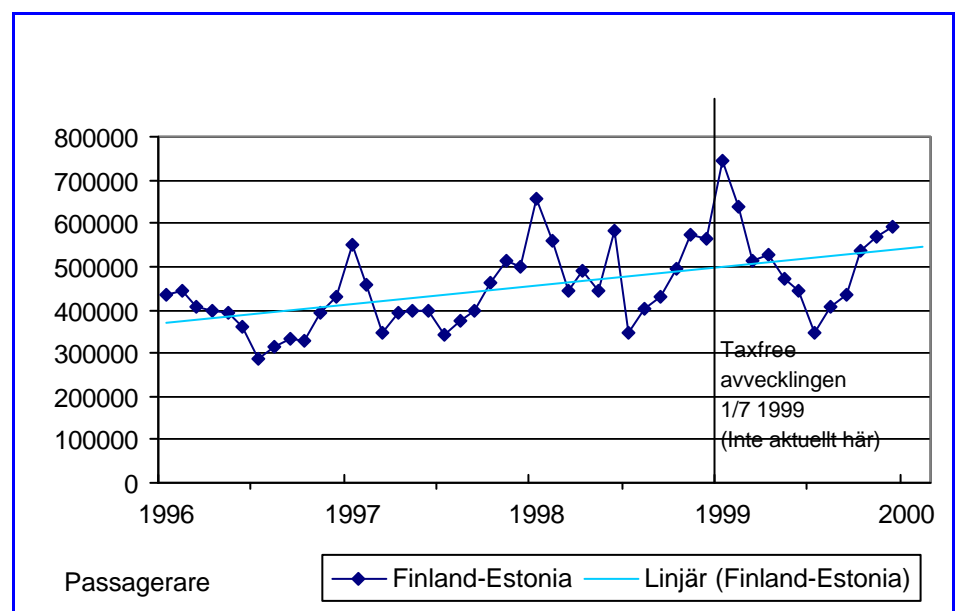
Listan över färjor som trafikerar Sverige omfattar 20 svenskflaggade av totalt 79 färjor. De svenskflaggade färjorna fördelas enligt följande:

- ?? 7 är stora, personalintensiva färjor
- ?? 1 bemannas efter säsong (lastfärja eller upplagd på vintern, full drift på sommaren)
- ?? 6 är ropax, dvs. med begränsad cateringbemanning
- ?? 2 kör med skift, dvs. personalen övernattar inte ombord, men är i övrigt "stora och personalintensiva"
- ?? 4 är snabbfärjor

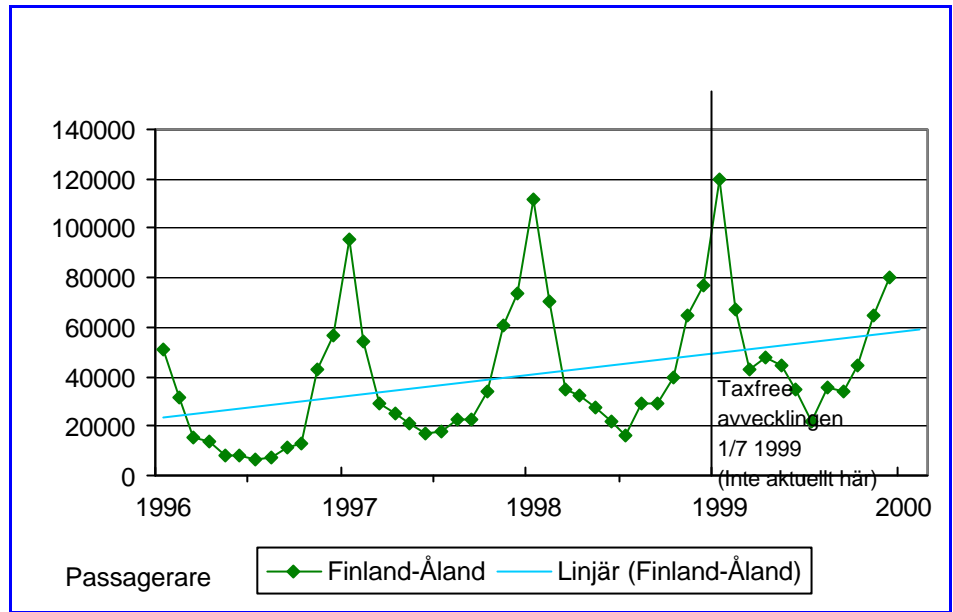
Folketinget i Danmark har antagit ett förslag som innebär möjligheter för färjor registrerade i det danska internationella registret, DIS, att fullt ut kunna bedriva internationell trafik från danska hamnar. Åtgärden utgör ett starkt motiv för utflaggning av svenskflaggade färjor på västkusten till DIS-registret eftersom systemet förutsätter skattebefrielse för ombordanställda. En anställd bosatt i Sverige får betala full skatt på den danska lönen.

2.3. Trafik på Finland

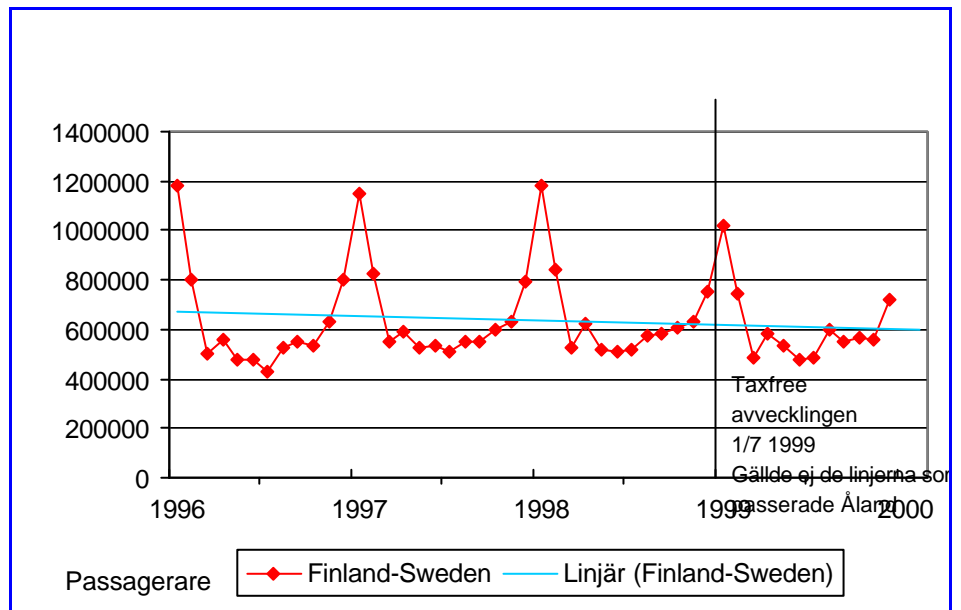
Trafiken på Finland kontrolleras i hög grad av finska/åländska och utomnordiska intressen. Däremot tappar finländska rederier marknadsandelar till Estland. De forna öststaterna kontrollerar i allt högre grad p.g.a. sina låga arbetskraftskostnader och en växande kompetens allt mer av trafiken från sina egna länder.



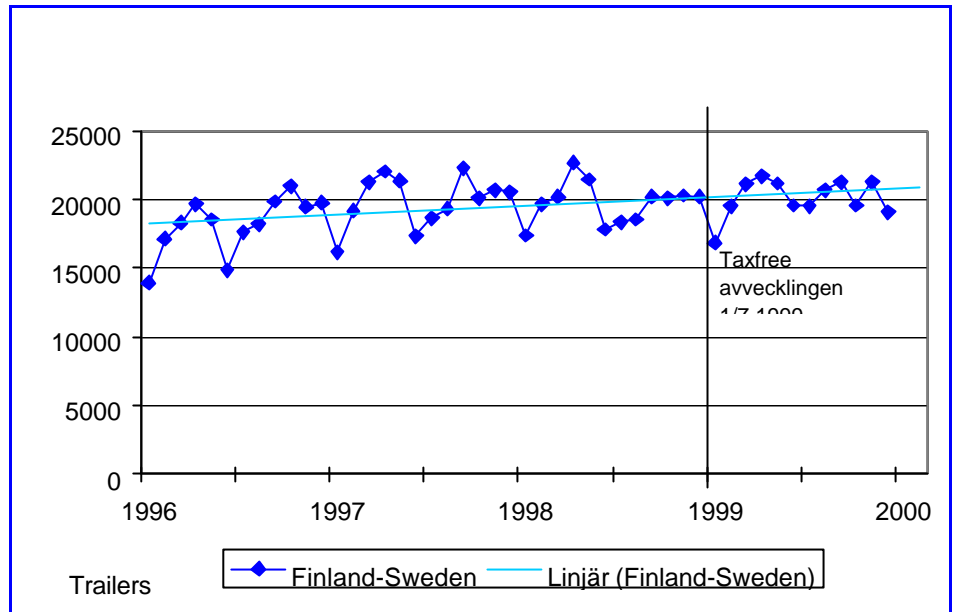
Figur 3: Passagerare mellan Finland och Estland, juli 96 - augusti 2000



Figur 4: Passagerare mellan Finland och Åland, juli 96 - augusti 2000



Figur 5: Passagerare mellan Finland och Sverige, juli 96 - augusti 2000



Figur 6: Gods mellan Finland och Sverige, juli 96 - augusti 2000

3. Bilaga 3: Sveriges regionala transportbidrag

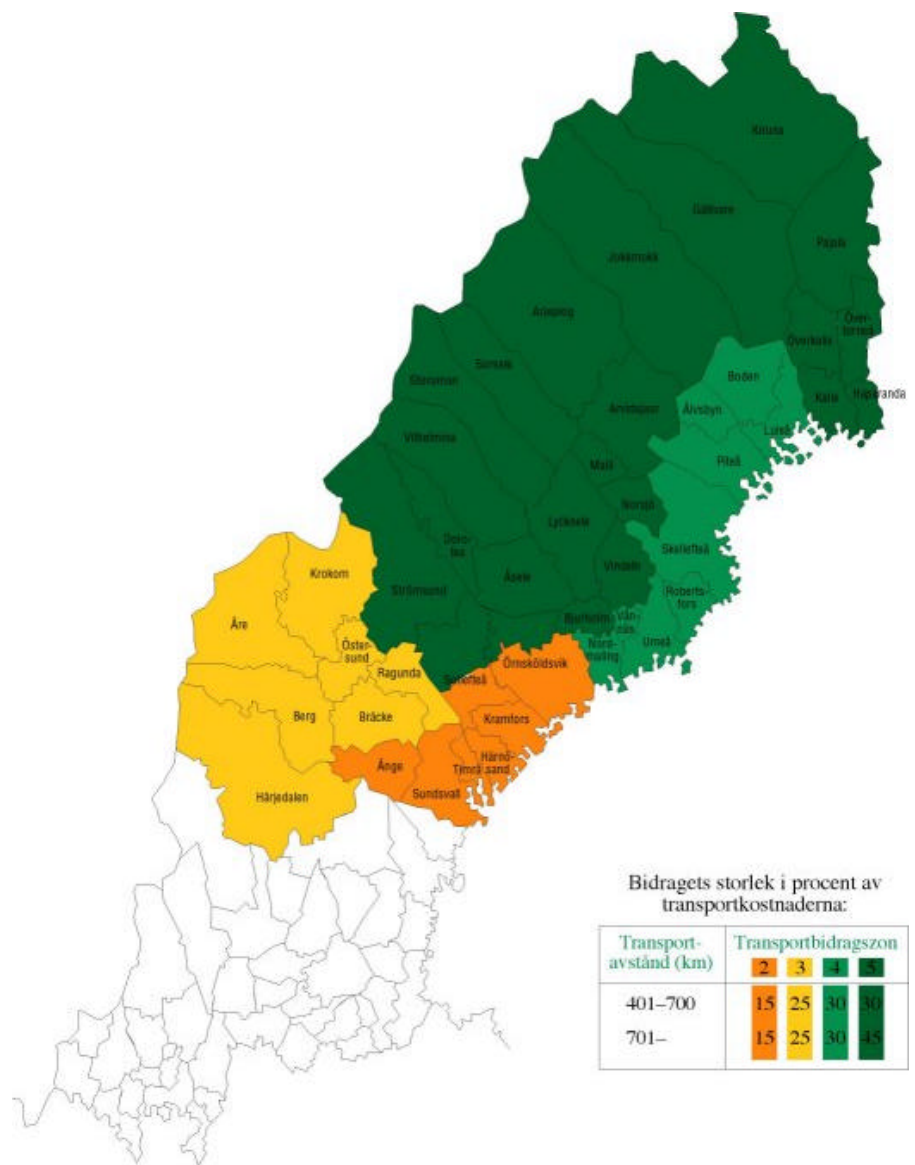
I maj 2000 utfärdade regeringen en ny förordning om transportbidraget, vilket skall tillämpas retroaktivt från 1 januari, 2000. Ett antal förändringar har gjorts jämfört med den föregående förordningen, bland annat att transportbidrag också får lämnas för godstransporter till sjöss. Sjötransporter mellan Sverige och Finland är dock undantagna från transportbidrag. Transportbidraget administreras av NUTEK, som också tolkar och föreskriver avvikelser som behövs i fråga om bidragsförfarandet enligt den nya förordningen.

Bidragsområdet är Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län. Syftet med bidraget är att skapa förutsättningar för ökad tillväxt och en balanserad regional tillväxt. Regionen skall kompenseras för kostnadsnackdelar samt stimuleras till ökad förädlingsgrad.

Transportbidrag får lämnas för uttransporter av hel- eller halvfabrikat som har genomgått en betydande bearbetning inom regionen. För intransporter avses råvaror och halvfabrikat som på motsvarande sätt skall genomgå en betydande bearbetning hos mottagaren.

Ett antal industrigrenar är undantagna i förordningen, vilket är beroende av EU-anpassningen av bidraget. Bidragsgrundande variabler är avsändningsortens respektive mottagningsortens belägenhet inom definierade bidragszoner, transportsträcka och transportkostnad.

Med transportavstånd avses i förordningen ”den sammanlagda transportsträckan enligt den kortaste lämpliga vägen inom Sverige vid landtransporter och sjötransporter”. Vid sjötransporter gäller att om fartyget har utländsk destination, får bidrag lämnas för sträckan mellan hamn inom stödområde och närmast belägna inhemska hamn när fartyget slutligen anses lämna svenskt territorialvatten. Vid intransporter gäller motsvarande resonemang.



Figur 7: Transportstödsregionerna

Bidragzonerna är differentierade inom varje län. Bidragzoner liksom transportavstånd och bidragssatser är omarbetade jämfört med tidigare förordning 3. Minsta transportavstånd är 401 km jämfört med tidigare då det var 251 km. Nästa brytpunkt går vid transporter på 701 km och däröver, vilket endast har betydelse för zon 5. För zon 2, 3 och 4 är bidragssatserna inte differentierade m a p avstånd, utan bara efter zon. Zon 2 har 15%, zon 3 har 25% och zon 4 har 30%, liksom zon 5 om transportavståndet är mindre än 701 km. 45% ges endast för transporter från och till zon 5 om avståndet är längre än 700 km.

Om transportavstånden inte uppgår till 400 km, men transporten delvis har utförts inom finskt eller norskt område, får även den finska eller norska transportsträckan tillgodoräknas. Bidrag ges dock endast för den del av transporten som har utförts inom svenskt område. Detta gäller i praktiken rena landtransporter. Godstransporter med sjöfart från och till Finland är enligt förordningen undantagna från bidragsmöjligheter.

Med transportkostnad avses en sådan skälig kostnad som anges i en fraktsedel eller motsvarande handling och som är beroende av transportavståndet inom landet, godsvikt och godsslag samt av frakttillägg och andra avgifter som kan hänföras till själva transporten.

Transportstödet vid intransporter till stödområdet lämnas till godsmottagaren. Om inte Nutek bestämmer annat lämnas bidraget i övriga fall till den av avsändaren eller mottagaren som har betalat transportkostnaden. Detta skulle kanske kunna innebära att incitamentet ökar för det importerande företaget att ombesörja transporten själv, dvs att köpa exkluderat transport (fob i stället för cif).

Den nya förordningen om transportbidrag har givit upphov till ett tolkningsförfarande, som NUTEK ansvarar för. I nu aktuell information 4 om tillämpningen finns förtydliganden också om hur transportbidraget skall beräknas vid internationella transporter med lastbil, järnväg respektive fartyg.

3 Förordning 1980:803 om regionalpolitiskt transportbidrag.

4 NUTEK: s hemsida 2 augusti, 2000 med informationsmaterial uppdaterat i juli samt direktinformation från Transportbidragsenheten, Enhetschef Douglas Lundström. NUTEK, ABIT, Transportbidrag – avstånd och beräkningar vid internationella transporter, utkast 00-07-27. Allmänna råd om transportbidrag (ART), med ytterligare förtydliganden håller för närvarande på att uppdateras.

För transporter från orter inom stödområdet till hamnar som är belägna längs norrlandslänens kust, vid Mälaren eller Vänern får transportbidrag beviljas oavsett landtransportsträckans längd om godset skall föras vidare med lastfartyg på en sträcka överstigande 400 km.

Hamnar i Mälaren och Vänern ligger dock inte inom stödområdet, varför det är endast landtransporten till hamnarna som är stödberättigad och inte vidaretransporten med fartyg.

Hur transportbidragsförordningen kommer att tillämpas när det gäller kombinationer av transportsätt är ännu inte klart i detalj. Tolkningen av förordningen gäller bland annat hur den bidragsgrundande transportsträckan och transportkostnaden skall beräknas vid kombination av land- och sjötransporter. I §4 står: ”Transportbidrag får lämnas som bidrag till transportkostnaden för godstransporter på järnväg, yrkesmässig trafik på väg eller till sjöss.”.

I nästa §5 står: ”Med transportavstånd avses i denna förordning den sammanlagda transportsträckan enligt den kortaste lämpliga vägen inom Sverige vid landtransporter och sjötransporter.” Dessa formuleringar kan uppfattas som tvetydiga.

Den föregående förordningen har betraktat en kombination av lastbils- och järnvägstransport som en integrerad transport. Den nya förordningens formuleringar är inte tydliga när det gäller hur kombinationer av flera transportslag skall behandlas fortsättningsvis. Som det nu står i NUTEK:s kriterier är kravet att transporten skall ske på järnväg eller i yrkesmässig trafik på landsväg eller till sjöss. Transportavståndet skall uppgå till minst 401 km. NUTEK har valt att avvakta med ytterligare regler i detta avseende och behandlar frågan efter det att ansökningarna om transportbidrag kommer in.

Det bakomliggande problemet är att det i nuläget är svårt att bedöma i vilken utsträckning delkostnader är specificerade och hur dessa ser ut från fall till fall. Frakten vid internationella transporter kan t ex vara utformade som ett totalåtagande från dörr till dörr.

Med transportkostnad avses i förordningen en sådan skälig kostnad som anges i en fraktsedel eller annan handling och som är beroende av transportavståndet inom landet, godsvikt och godsslag samt av frakttillägg och andra avgifter som kan hänföras till själva transporten. Vid internationella transporter är det endast den svenska andelen av fraktkostnaden som är bidragsgrundande.

NUTEK anger i ABIT (Avstånd och beräkningar vid internationella transporter) avståndsfaktorer tillsammans med en metod för att bestämma den svenska andelen av transporten. Avstånden utanför Sverige är beräknade mellan referensorter i utlandet och gränsorter i Sverige. Vid sjötransporter anges däremot en omräkningsfaktor, som anses motsvara den svenska andelen av fraktkostnaden. Denna skall multipliceras med nettofraktkostnaden.

Om Sundsvall t ex är gränsort i Sverige, är denna faktor 0,11 till transocean destinationer, 0,18 till Grekland, 0,59 till engelska östkusten, 0,79 till Århus i Danmark osv. Från den så beräknade fraktkostnaden skall dras ett schablonavdrag på 15%, om frakten innehåller kostnader som inte är bidragsberättigade, t ex tull, försäkringar, tidskostnader, lossning, vidaretransport i utlandet mm. I de bidragsberättigade kostnaderna ingår lastbärare, transporthjälpmiddel, valuta- och bunkertillägg samt hamn-, varu- och farledsavgifter. Schablonavdraget är lika stort också vid transporter med lastbil respektive järnväg. Om vi beräknar den svenska andelen av transportkostnaden för en transport mellan Sundsvall (Ånge) och Hamburg, blir den 0,63 för biltransporten, 0,65 för sjötransporten och 0,68 för järnvägstransporten.

Enligt tidigare regler kunde frakttillägg och extra avgifter inräknas också kostnader som avsåg forsling till station samt lossning och lastning för vidaretransport med järnväg. Omlastningen från bil- till järnvägstransport fick således inräknas i den bidragsgrundande kostnaden.

Om samma principer skall gälla fortsättningsvis och omfatta omlastningskostnader vid byte av transportsätt är enligt NUTEK en tolkningsfråga. Att det i §6 i förordningen anges ett avståndsberoende skulle kunna diskvalificera t ex omlastningskostnader mm. Den tidigare förordningen (§5) hade dock exakt samma lydelse, vilket av NUTEK då tolkades och tillämpades enligt ovanstående principer. Om den nya förordningen föranleder en annan tolkning bör det vara naturligt att kombinationer av lastbils- och järnvägs-, respektive land- och sjötransport likställs. Den nuvarande anslagsramen för transportstöd är 345 miljoner SEK.

Det förändrade transportstödet kan eventuellt tänkas omfördela vissa volymer mellan transportvägar.