

Ett skepp kommer lastat: Ryska handelsflöden via Östersjön i ett tjugoårsperspektiv

Syftet med denna rapport är att beskriva mönstret för ryska handelsflöden in och ut ur Östersjön samt att diskutera vilken betydelse dessa flöden kan ha utifrån ett säkerhetspolitiskt perspektiv. Problemställningens kärna är Rysslands värdering av betydelsen av den handel via Östersjön där det självt figurerar som ursprungsland eller slutdestination liksom konsekvenserna av dessa flöden.

Ryssland uppfattar internationell handel i första hand utifrån ett realpolitiskt perspektiv, dvs. att förhållandet mellan säljare och köpare vanligtvis är asymmetriskt där den ena parten är mer beroende av att en viss transaktion faktiskt kommer till stånd. Den andra parten har därigenom ett betydligt bättre förhandlingsläge, vilket kan komma att utnyttjas för politiska och ekonomiska påtryckningar inom andra områden. Ryssland har fört en tydlig nationaliseringspolitik av sjöburna transporter via Östersjön med ett uttryckt mål att inte behöva vara beroende av transittrafik från hamnar i grannländerna. Genom denna politik har Ryssland relativt framgångsrikt både byggt ut befintliga och byggt nya hamnar i anslutning till Östersjön och delvis lyckats minska sitt beroende av grannländernas hamnar.

Ett skepp kommer lastat

Tomas Malmlöf & Johan Tejpar



Ett skepp kommer lastat: Ryska handelsflöden via Östersjön i ett tjugoårsperspektiv

Tomas Malmlöf & Johan Tejpar

Tomas Mamlöf & Johan Tejpar

Ett skepp kommer lastat

Ryska handelsflöden via Östersjön i ett tjugoårsperspektiv

Titel	Ett skepp kommer lastat: Ryska handelsflöden via Östersjön i ett tjugårsperspektiv
Title	Ship coming in: Russian trade flows over the Baltic Sea in a twenty-year perspective
Rapportnr/Report no	FOI-R--3586--SE
Månad/Month	Februari/February
Utgivningsår/Year	2013
Antal sidor/Pages	83 p
ISSN	1650-1942
Kund/Customer	Försvarsdepartementet/Ministry of Defence
FoT område	
Projektnr/Project no	A11301
Godkänd av/Approved by	Maria Lignell Jakobsson
Ansvarig avdelning	Försvarsanalys

Detta verk är skyddat enligt lagen (1960:729) om upphovsrätt till litterära och konstnärliga verk. All form av kopiering, översättning eller bearbetning utan medgivande är förbjuden

This work is protected under the Act on Copyright in Literary and Artistic Works (SFS 1960:729). Any form of reproduction, translation or modification without permission is prohibited.

Bild/Cover: Alexander Demianchuk, Scanpix

Sammanfattning

Syftet med denna rapport är att beskriva mönstret för ryska handelsflöden in och ut ur Östersjön samt att diskutera vilken betydelse dessa flöden kan ha utifrån ett säkerhetspolitiskt perspektiv. Problemställningens kärna är Rysslands värdering av betydelsen av den handel via Östersjön där det självt figurerar som ursprungsland eller slutdestination liksom konsekvenserna av dessa flöden.

Ryssland uppfattar internationell handel i första hand utifrån ett realpolitiskt perspektiv, dvs. att förhållandet mellan säljare och köpare vanligtvis är asymmetriskt där den ena parten är mer beroende av att en viss transaktion faktiskt kommer till stånd. Den andra parten har därigenom ett betydligt bättre förhandlingsläge, vilket kan komma att utnyttjas för politiska och ekonomiska påtryckningar inom andra områden. Ryssland har fört en tydlig nationaliseringspolitik av sjöburna transporter via Östersjön med ett uttryckt mål att inte behöva vara beroende av transittrafik från hamnar i grannländerna. Genom denna politik har Ryssland relativt framgångsrikt både byggt ut befintliga och byggt nya hamnar i anslutning till Östersjön och delvis lyckats minska sitt beroende av grannländernas hamnar.

I rapporten beskrivs vikten av Östersjön för Rysslands internationella handel samt förs ett resonemang kring vilka utvecklingsmöjligheter dessa hamnar har. Rent generellt har Ryssland relativt dålig tillgång till egna hamnar och transporter genom nationella hamnar är relativt små i internationell jämförelse. Som en konsekvens av spatiala förhållanden, som vattendjup, isförhållanden och rysk markinfrastruktur föreligger dock flera begränsningar för vilka godsvolymer dessa hamnar kan hantera. Tillsammans utgör den handel som passerar ryska hamnar i Östersjön en betydande del av rysk export och är därmed en viktig faktor i att generera exportinkomster. Till exempel passerade 65 procent av rysk export till landets största handelsområde, EU, någon av landets Östersjöhamnar.

Östersjöns betydelse för rysk handel är därmed oomstridd, och dess relativa täthet förväntas inte förändras i någon större omfattning för de närmaste tjugo åren.

Utöver att beskriva och kartlägga handelsflöden bekräftar studiens resultat att Rysslands politiska ledning fortsatt upprätthåller ett system som möjliggör ett realpolitiskt utnyttjande av de egna handelsförbindelserna med omvärlden. Mycket viktiga förutsättningar för detta system är det stora inslaget av statligt ägda företag samt att det privata näringslivet kan pressas till att underordna sig statens intressen och ambitioner. En annan indikation på Rysslands realpolitiskt baserade handelspolitik är att dess intresse för att tillsammans med omgivande länder bygga bort flaskhalsar i de sammanlänkade transportsystemen har visat sig vara mycket begränsat. Som ett alternativ till en återtagning och ny uppbyggnad av egen hamnkapacitet i Östersjön, hade detta förmodligen varit en mer kostnadseffektiv lösning som hade kunna gynna även andra ryska exporterande företag än de stora statligt kontrollerade energibolagen. Med detta sagt är konkurrensen på den internationella hamnmarknaden hård och vinster räknas på många års sikt. Detta till trots bedöms det ryska agerandet sträcka sig utöver marknadsmässigt agerande.

Inriktningen på ryska hamninvesteringar och Rysslands faktiska handlande tyder på att Östersjön kommer att spela en fortsatt central roll för rysk export av energiråvara. För svenskt vidkommande är det av vikt att följa utvecklingen av både den ryska civila fartygsflottan och rysk Östersjörelaterad infrastruktur, då det är rimligt att anta att Rysslands kommersiella intressen inte bara kommer att kvarstå utan även öka. I dagsläget är det inte möjligt att bedöma huruvida det även finns en direkt militär koppling mellan utvecklingen av hamnar och till exempel den ryska marinen, men det går inte heller att förkasta en sådan koppling. Det är även av vikt att följa ryskt beteende med utländska transithamnar och eventuella försök att köpa upp deras infra- och superstruktur, vilket skulle kunna ge Ryssland ett större inflytande över dessa länder.

Nyckelord: Ryssland, Östersjön, internationell handel, sjöfart, säkerhetspolitik, transportgeografi, hamnar

Summary

The aim of this report is to describe the patterns of Russian trade flows via the Baltic Sea and to discuss the significance of these flows from a security policy perspective. The way in which Russia values the importance of its trade through the Baltic Sea, and the implications of the policies in this area together constitute the core issues to be studied in this report.

Russia considers international trade at large to be a zero sum game, based on asymmetric relations between sellers and buyers, with one party usually more dependent on a particular transaction taking place. The other party is thus in a much better negotiating position, which might be exploited for political and economic purposes in other policy areas. To end up in the stronger position, Russia has pursued a policy of nationalization of its maritime trade including port operations, with a clearly expressed goal to diminish transit traffic through ports in neighbouring states. Through this policy, Russia has relatively successfully expanded existing sea ports and also built new ones in connection to the Baltic Sea. In so doing, Russia has decreased its reliance on ports in neighbouring countries.

In this report, the importance of the Baltic Sea basin for Russia's international trade is assessed, and its potential future development is discussed. In general, Russia has relatively poor access to suitable ports within its own territory, and trade flows through domestic ports are relatively small in a global context. As a consequence of geospatial conditions such as shallow water depth, ice conditions and land infrastructure, a number of restrictions limit the development potential of Russian ports. However, the trade flows passing through Russian ports in the Baltic Sea still constitute a major part of Russian exports and are therefore crucial to Russian income from export. Measured in quantity, 65 per cent of Russian exports to the EU, Russia's foremost trading partner, passed a Russian port in the Baltic Sea. The significance of the Baltic Sea for Russian trade is therefore unquestioned, and its relative leadership position is not expected to change to any significant degree for the next twenty years.

Besides describing and identifying trade flows, the results from the study confirms that Russia's political leadership still uphold a system which enables its continuous exploitation of Russian trade relations with the outside world for other purposes. Very important prerequisites for this system are the large element of state-owned enterprises and that the private sector can be squeezed to submit itself to the interests and ambitions of the state. Another indication of the prevalence of realpolitik in Russian trade relations is Russia's limited interest to cooperate with its Baltic Sea neighbours in order to get rid of persistent bottlenecks in the interconnected regional transport systems. As an alternative to a retrieval of lost and build-up of new port capacity connected to the Baltic Sea basin, such a strategy had probably been a more cost-effective solution, which might have been of benefit to other manufacturing companies in addition to the big state-controlled companies within the oil and gas sector.

The aim and direction of Russian port investments and Russia's manifest behaviour, indicates that the Baltic Sea will continue to play a crucial role for Russian export of energy carriers. As for Sweden, it is important to follow the development of both the Russian civilian trade fleet and Russian port infrastructure related to the Baltic Sea, as it is reasonable to assume that Russian commercial interests in the Baltic Sea will not only prevail but grow. At present, it is not possible to assess if there is a direct military link between the port development and, for instance, the Russian Navy, nor is it possible to reject such a connection. Another important issue to stay focused on is Russian behaviour and relations with foreign transiting ports and possible efforts to buy up their infra- and superstructures, which might give Russia a greater leverage over these countries.

Keywords: Russia, Baltic Sea, security policy, international trade, sea freight, transport geography, ports

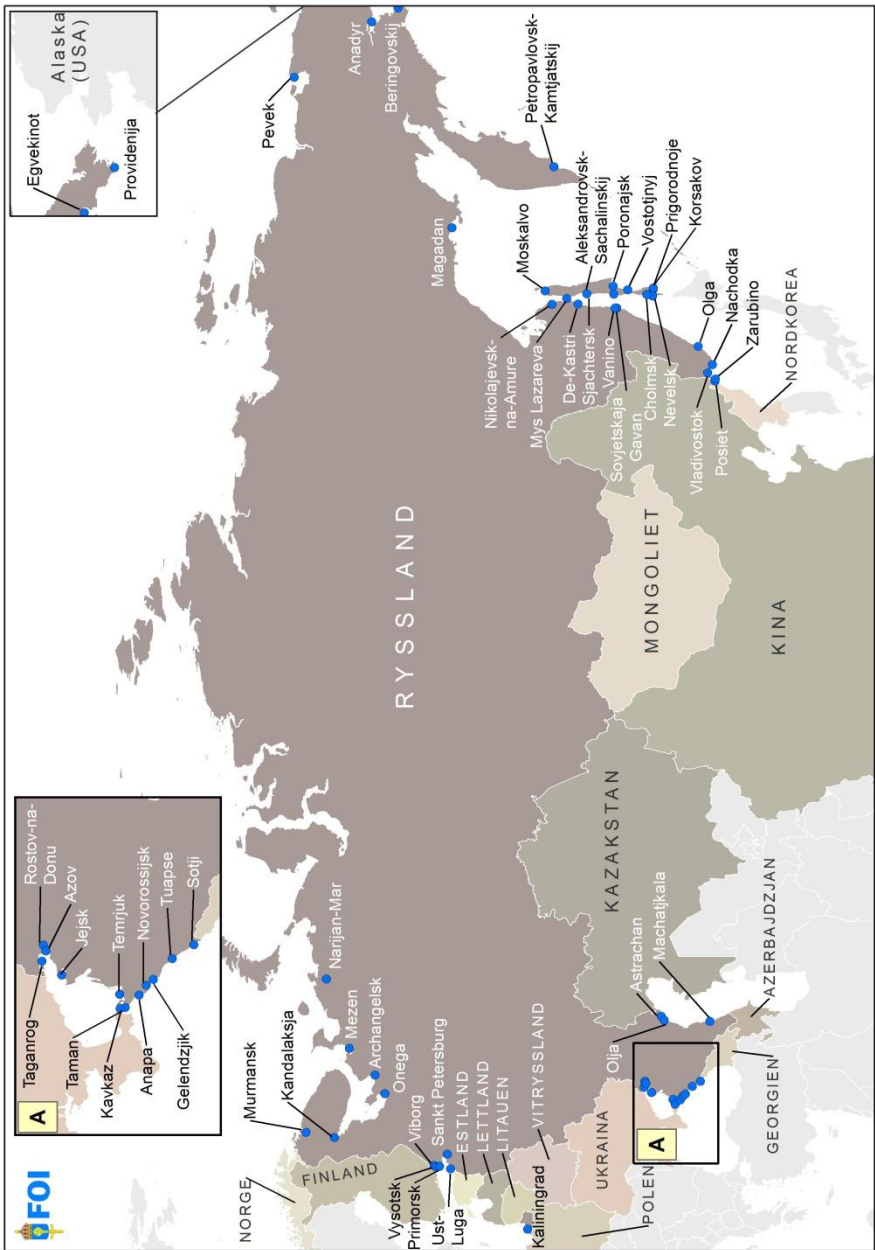
Förord

Rysslandsprojektet (Rysk utrikes-, försvars- och säkerhetspolitik, RUFS) inom Totalförsvarets Forskningsinstitut (FOI) studerar Ryssland och dess grannländer ur ett brett perspektiv. RUFS har under flera år studerat rysk ekonomisk utveckling och energiråvaruexportens betydelse för den ryska ekonomin. Följande rapport knyter an till tidigare studier på området genom att beskriva mönstret för ryska handelsflöden i anslutning till Östersjön och dess betydelser utifrån ett säkerhetspolitiskt perspektiv.

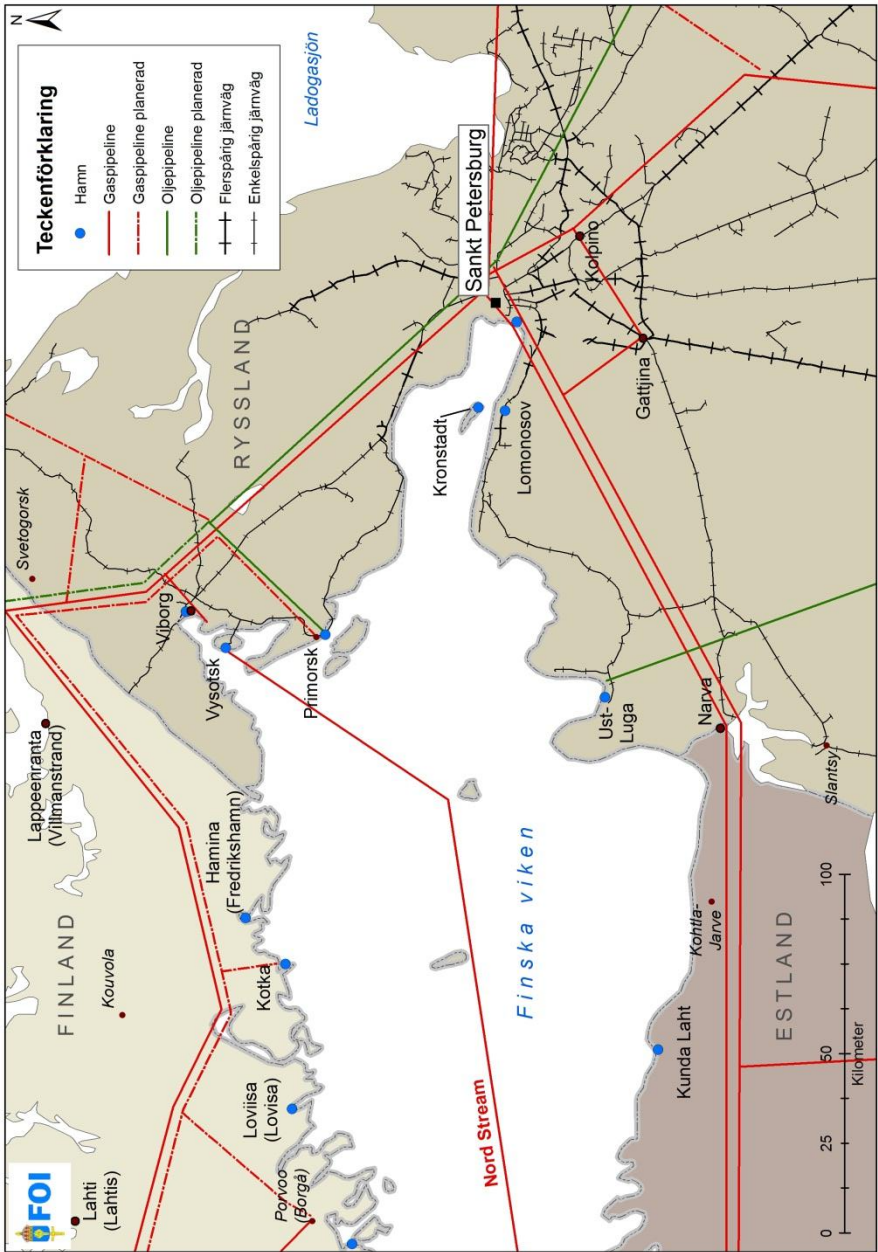
Ett första utkast av rapporten granskades i oktober 2012 av Dr Alf Brodin, Trafikverket, och ett andra utkast i november 2012 av RUFS tidigare projektledare Jan Leijonhielm. Författarna vill skänka ett varmt tack till dem båda för deras konstruktiva kritik och värdefulla synpunkter som höjde kvalitén på rapporten. Tack också till Per Wikström, FOI, som gjorde kartorna. Eventuella kvarvarande fel och brister ansvarar författarna för.

Jakob Hedenskog, Projektledare, RUFS

Stockholm, februari 2013







Innehållsförteckning

1 INLEDNING	13
1.1 Bakgrund.....	13
1.2 Syfte och avgränsningar	14
1.3 Metod	14
1.4 Teoretiska utgångspunkter för den säkerhetspolitiska diskussionen	16
1.5 Disposition	18
2 GLOBALA TRANSPORTFLÖDEN OCH RYSKA TRANSPORTFÖRUTSÄTTNINGAR... 19	19
2.1 Ryssland och Östersjön i det globala transportsystemet	19
2.2 Global lastkapacitet och Rysslands handelsflotta	21
2.3 De ryska hamnarnas industriella organisation	23
2.4 Rysslands begränsade tillgång till egna hamnar	25
2.5 Konkurrens mellan ryska hamnar	29
2.6 Rysk konkurrens med utländska hamnar	30
2.7 Slutsatser	33
3 ÖSTERSJÖOMRÅDETS BETYDELSE FÖR RYSK SJÖFART	34
3.1 Rysslands sjöburna handel med EU-länderna	34
3.2 Godsomsättning ryska Östersjöhamnar	39
3.3 EU:s prognoser över transportutvecklingen i Östersjöregionen	44
3.4 Ryska prognoser över den framtida hamnutvecklingen	46
3.5 Slutsatser	53
4 TOLKNING OCH SLUTSATSER	55
4.1 De ryska Östersjöhamnarnas ekonomiska betydelse i globalt och regionalt perspektiv.....	55
4.2 Ryskt perspektiv på Östersjöhamnarnas betydelse utifrån nuvarande handelsmönster	56
4.3 Kommentarer till Rysslands strategiska plan för hamnutveckling.....	58
4.4 Finska och baltiska ambitioner och bedömningar i ljuset av rysk hamnplanering.....	60
4.5 Det säkerhetspolitiska perspektivet	63
4.6 Avslutande reflexioner	67
BILAGA 1: HAMNAR.....	69
BILAGA 2: FARTYGSTYPER OCH SJÖBUREN LAST	74
BILAGA 3: LITET SJÖFARTSLEXIKON.....	77
KÄLLFÖRTECKNING	79

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Det nya geopolitiska och ekonomiska landskap som vuxit fram i Östersjöregionen som en konsekvens av det sovjetiska sönderfallet, har skapat helt andra förutsättningar för regionens transportgeografi. Detta har i sig resulterat i delvis nya mönster för utrikeshandelsflöden, hamnkonkurrens och marknadsekonomisk anpassning – inte minst i strandstaterna kring de östliga delarna av Östersjön.

Bortsett från Ryssland, utgör Östersjöns övriga åtta strandstater numera en sammanhållen säkerhetsgemenskap baserad på liberal demokrati, marknadsekonomi och dubbelt medlemskap i EU och NATO – med Finland och Sverige som enda undantag vad gäller NATO. Denna oktett av stater delar EU:s liberala grundsyn på handel som ett medel för att såväl inom unionen som i relation till externa stater binda länder samman.

Rysslands syn på handel visar däremot fortsatt prov på klara inslag av realpolitiska överväganden. Enligt rysk uppfattning är internationell handel i första hand som ett nollsummespel: förhållandet mellan säljare och köpare är vanligtvis asymmetriskt i det att den ena parten vanligtvis är mer beroende av att en viss transaktion faktiskt kommer till stånd. Den andra parten har därigenom ett betydligt bättre förhandlingsläge, vilket kan komma att utnyttjas för politiska och ekonomiska påtryckningar inom andra områden. Med denna syn på handel, bygger Rysslands utrikeshandelsstrategi på att Ryssland alltid ska vara den som åtnjuter det bästa förhandlingsläget i alla handelsförbindelser med andra stater.¹

Rysslands realpolitiska grundsyn på handelspolitiken komplicerar bedömningen av dess roll som en fredsfrämjande faktor i rysk utrikespolitik. Inom EU hävdar de mer optimistiska länderna, exempelvis Tyskland och Italien, att Ryssland idag är så beroende av sina exportinkomster från handeln med EU:s medlemsländer att det knappast har något intresse av att äventyra dessa. Ett slående exempel på Rysslands exportberoende är ju att världsmarknadspriset på olja brukar användas såväl inom som utanför Ryssland som en bedömningsgrund för realismen i ambitionsnivån på den ryska statsbudgeten. Mer skeptiskt lagda EU-länder, primärt stater med tidigare politisk förankring i det forna östblocket, ser däremot en uppenbar risk i att Ryssland fortsatt uppfattar utrikeshandeln som ett realpolitiskt maktinstrument. Inte minst har Rysslands tidigare dispyter med Ukraina och

¹ Se exempelvis MalmLöf Tomas (2010): *Ryskt ekonomiskt inflytande i de baltiska staterna – säkerhetspolitiska konsekvenser*, FOI-R--3001-SE, Användarrapport, Juni 2010, samt för en teoretisk diskussion, Gilpin, R., (2001): *Global Political Economy – Understanding the International Economic Order*, ss. 81-82, Princeton University Press, Princeton.

Vitryssland, och även andra länder, över gasleveranser setts som oroande tecken, då Ryssland i dessa fall i stor utsträckning anses ha gett upp ekonomiska intäkter till förmån för att demonstrera politisk makt.²

Den uppenbara skillnaden i EU:s och Rysslands syn på handel och handelsförbindelsernas roll i utrikespolitiken innebär att det finns säkerhetspolitiska motiv till att följa utvecklingen av handelsförbindelserna mellan EU:s medlemsstater och Ryssland. Utifrån givna geografiska förutsättningar, är det vidare ur svensk synpunkt särskilt intressant att följa de ryska handelsflödena inom och genom det gemensamma närområdet, d.v.s. Östersjöregionen, och hur de kan påverka den regionala säkerhetspolitiska stabiliteten.

1.2 Syfte och avgränsningar

Föreliggande studie syftar till att beskriva mönstret för ryska handelsflöden in och ut ur Östersjön samt att diskutera vilken betydelse dessa flöden kan ha utifrån ett säkerhetspolitiskt perspektiv. Problemställningens kärna är Rysslands värdering av betydelsen av de handelsflöden i Östersjön där det självt figurerar som ursprungsland eller slutdestination liksom konsekvenserna av dessa flöden.

Tidsmässigt omfattar studien utvecklingen efter 1991, med tyngdpunkten förlagd till perioden 2011 och framåt mot 2030.

Avgränsningen mot just sjöfartsburen handel har gjorts utifrån Försvarsdepartementets riktlinjer för studien. Frågor kring exempelvis sjöfartssäkerhet och miljöproblem (*safety*-frågor) som i sig vore intressanta att studera omfattas därmed inte av studiens syfte och har lämnats därhän. Transportinfrastruktur som inte är direkt hamnrelaterad liksom Rysslands olje- och gasledningsnät behandlas enbart översiktligt i studien i den mån det har bedömts nödvändigt för att placera in den ryska sjöfartens utveckling i ett större sammanhang. Inte heller andra Östersjöländerns sjöburna handel studeras i någon större utsträckning.

1.3 Metod

Denna studie bygger på insamling, redovisning och analys av befintliga data över den nuvarande ryska sjötrafiken genom Östersjön samt av prognoser över den bedömda framtida utvecklingen. Ambitionsnivån har inte varit att ta fram något nytt statistiskt underlag, ej heller att göra någon egen kvalificerad framtidsprognos, utan att utgå från och nyttja befintligt material och diskutera detta utifrån säkerhetspolitiska bedömningsgrunder.

² Vissa bedömare menar att gaspolitiken mot Ukraina och Vitryssland bl.a. fördes i syfte att vinna marknadsandelar och intäkter på lång sikt.

De säkerhetspolitiska bedömningarna förutsätter en förståelse av det utvidgade säkerhetspolitiska begreppet omfattande även ekonomisk säkerhet. Den akademiska diskursen kring ekonomisk säkerhet förknippas vanligen med begreppen makt och resurser (*power and plenty*).³ I detta sammanhang avser maktbegreppet den enskilda statens möjligheter att utöva inflytande över andra stater och hävda de egna (ekonomiska) intressena. Resurser syftar i sin tur på statens möjligheter att uppnå målen för sin ekonomiska säkerhet genom tillgång till strategiska ekonomiska resurser, förmågan att omsätta dessa i tillgångar samt möjligheterna till avsättning för dessa tillgångar på olika marknader. Diskursen kring ekonomisk säkerhet brukar därvid vanligen förpassas till en internationell handelspolitisk arena. I föreliggande arbete uppfattas denna tolkning emellertid som alltför snäv, då konsekvenserna av olika ekonomiska aktörers agerande och deras hävdande av skilda, motstridiga ekonomiska intressen mycket väl kan tänkas spilla över på andra samhällsområden. Studiens grundläggande premiss är därför att ekonomiska aktörers agerande inte enbart anses kunna påverka staternas handelsförbindelser; de uppfattas även kunna påverka andra aspekter av nationell säkerhet.⁴

I och med detta har det ryska perspektivet på Östersjöns ekonomiska betydelse för rysk sjöfart, internationella handelsförbindelser och nationella ekonomi fått bilda utgångspunkt för efterföljande säkerhetspolitiska bedömningar. Det ekonomiska perspektivet lyfts fram i rapporten med hjälp av översiktliga jämförelser av statistiska data från alla hamnområden där Ryssland bedriver kommersiell hamnverksamhet. Bedömningen av värdet av Östersjöområdets fortsatta ekonomiska betydelse för Ryssland i absolut och relativ bemärkelse bygger likaledes på en motsvarande jämförelse av prognoser över de ryska hamnområdenas framtida godsomsättning och planerad kapacitetssuppleering.

Den relativa betydelsen av de olika hamnområdena diskuteras också i termer av de möjligheter och begränsningar som i det enskilda fallet följer av de tekniska och ekonomiska faktorer av generell natur som ligger till grund för modern kommersiell sjöfart. Detta har också vägts in i bedömningen över de olika hamnområdenas framtida roll i den ryska ekonomin.

Den sammanfattande diskussionen kring de ryska Östersjöhamnarnas säkerhetspolitiska betydelse förs såväl utifrån det statistiska underlaget som utifrån de generella bedömningar om de ryska hamnarnas framtidsutsikter som kan göras utifrån den internationella sjöfartens nuvarande villkor och utvecklingstrender. Centralt för analysen är begreppet *ekonomisk interdependens*, det vill säga ömse-

³ Collins, A., (red.), (2007): *Contemporary Security Studies*, Oxford University Press, s. 209. I denna text används något oegentligt termen *resurser* i stället för en lexikaliskt mer korrekt översättning av *plenty*, då det passar bättre in i sammanhanget.

⁴ Se t.ex. Gilpin, Robert (2001): *Global Political Economy – Understanding the International Economic Order*, Princetown University Press, Princetown, USA

sidiga beroendeförhållanden som en konsekvens av ekonomisk specialisering, och hur dess påverkan på mellanstatliga förhållanden skall tolkas utifrån ett liberalt och realistiskt perspektiv.

1.4 Teoretiska utgångspunkter för den säkerhetspolitiska diskussionen

Ett centralt tema inom vad som har kommit att kallas för internationell politisk ekonomi (*International political economy, IPE*), är den ständiga konflikten mellan växande ömsesidiga beroenden på det internationella ekonomiska planet och enskilda staters vilja att bevara sin ekonomiska och politiska autonomi. Det finns en utbredd oro för att enskilda länders politiska, ekonomiska och kulturella autonomi kan komma att ödeläggas av pågående ekonomisk globalisering och integration av nationella marknader. Där marknadens logik syftar till att lokalisera ekonomiska aktiviteter dit där de är som mest effektiva och lönsamma, syftar statens logik istället till att ta kontroll över den ekonomiska tillväxtprocessen och kapitalackumuleringen i syfte att öka det egna landets makt och ekonomiska välbefinnande.⁵

Spänningsfältet mellan å ena sidan fortsatt globalisering och penetration av nationella marknader och å andra sidan värnande om statlig suveränitet och integritet, inbegriper också en mycket viktig säkerhetspolitisk dimension. Den kontextuella fråga som är central för den säkerhetspolitiska dimensionen är huruvida ekonomisk interdependens ökar eller minskar risken för krig eller väpnade konflikter mellan stater. De liberala och realistiska skolbildningar som dominerar teoribildningen kring internationella relationer har därvidlag kommit upp med två diametralt motsatta svar på detta spörsmål. Enligt Copeland består den stora skillnaden mellan de båda i att liberala teoribildningar betonar nyttan av ett ekonomiskt utbyte, medan realistiska teorier mer ser till den ekonomiska relationens kostnader.⁶

Liberal interdependensteori utgår från att sannolikheten för väpnade konflikter minskar med ökad handel.⁷ Fredlig handel kan ge en beroende stat alla fördelar av att säkra tillgången till kritiska insatsvaror i ett annat land, utan de kostnader och risker som ett krig i syfte att uppnå samma mål skulle medföra. Ett stödjande argument för denna tes är att modern teknologi ökar såväl kostnader som risker

⁵ Gilpin, Robert (2001), ss. 80-82

⁶ Copeland, Dale C. (1996): 'Economic Interdependence and War: A Theory of Trade Expectations', *International Security*, Vol. 20, No. 4, Spring 1996, s. 5-41

⁷ Se vidare Keohane, R.O., and Nye, J.S. (2011, 4th ed.): *Power and Interdependence*, Pearson.

för eventuell krigföring, vilket ytterligare stärker handelsalternativet som det mest rationella handlingsalternativet.

Den realistiska skolbildningen framhåller istället att interdependensbegreppet även rymmer en konfliktskapande dimension som ökar sannolikheten för konflikter. Även om ekonomiska beroendeförhållanden mellan två stater som regel är reciproka, är de inte nödvändigtvis symmetriska. Stater som ser till sin egen säkerhet ogillar beroenden med tanke på risken för att tillgången till kritiska importvaror faller bort i händelse av en kris. Integrationen av nationella marknader påverkar även maktrelationerna mellan olika stater emedan ekonomisk makt baseras på förmågan att avbryta ekonomiska relationer. Därav följer att handel, investeringar och marknader inte är neutrala ekonomiska fenomen då de i sig inrymmer frön till någon form av maktrelation, vilken kan utnyttjas av en starkare part på en svagare parts bekostnad. Interdependens skapar sårbarhet, och asymmetrisk interdependens ökar därvid sannolikheten för att en mer beroende stat tar till militära medel för att säkra tillgången till insatsvaror i syfte att stärka sin nationella säkerhet.⁸ Ytterligare en nödvändig förutsättning är dock gynnsamma militära styrkeförhållanden som med stor sannolikhet kan garantera den beroende staten ett positivt resultat av en militär konflikt.

Som förklaringsmodeller till verkliga konflikter är såväl de liberala som realistiska interdependensteoriernas förklaringsstyrka högst skiftande. Med tanke på den stora betydelsen av de dåvarande handelsvolymerna mellan de viktigaste inblandande staterna, borde exempelvis inte första världskriget ha kunnat inträffa, enligt liberal interdependensteori. På motsvarande sätt är mellankrigstiden problematisk ur ett realistiskt perspektiv, i det att Tyskland och Japan sökte krig först under den senare delen av 1930-talet, d.v.s. vid en tidpunkt då deras beroende av andra stater – om än fortsatt betydande – likväl fallit tillbaka från de ännu högre nivåer som rådde under 1920-talet.

En orsak till det låga förklaringsvärdet som har förts fram är att båda teoribildningarna lider brist på dynamik: i båda fallen är utgångspunkten att det finns en kausal logik i beslutsprocesserna bakom valet mellan handel eller konflikt, och att den i sin tur bygger på rådande förhållanden.

En mer dynamisk modell som ökar förklaringsstyrkan hos båda perspektiven är att även ta hänsyn till förväntningarna kring framtida handelsmönster och beroenden. Förväntningar om en negativ nytta av framtida handelsförbindelser skulle alltså kunna utgöra en anledning till att en aktör väljer att med våld eller hot om våld tillskansa sig kontrollen över kritiska resurser, medan förväntningar om en

⁸ Som stor råvaruproducent är Rysslands säkerhetspolitiska intresse för sina handelsförbindelser dock inte så mycket knutet till att säkra tillgången till insatsråvaror som till avsättningssäkerheten för dess egen export, i synnerhet för exporten av energiråvara. Det är också i den senare rollen som Rysslands hamnar i Östersjön har sin största betydelse.

positiv nytta på motsvarande sätt skulle vara ett tillräckligt starkt skäl för att avstå från att söka konflikt.⁹

1.5 Disposition

Föreliggande studie består av tre huvudsakliga kapitel efter detta första inledande kapitel.

Det efterföljande andra kapitlet syftar till att visa på hur Ryssland orienterar sig i samspelet mellan rådande globala transportvillkor och de specifika förutsättningar som råder för sjöfarten över Östersjön. Främst är det geoeconomiska och transportekonomiska realiteter som diskuteras i kapitlet

Det tredje kapitlet syftar till att teckna en bild av Östersjöområdets betydelse för rysk sjöfart ur ett ryskt perspektiv genom en granskning av tillgänglig statistik över ryska handelsflöden och de framtidsprognoser över utvecklingen som har gjorts under senare år. De viktigaste källorna för detta har varit *Baltic Maritime Outlook 2006*, *Baltic Transport Outlook 2030*, *Baltic Port List* (2006 samt 2011), Eurostats handelsstatistik samt FGUP Rosmorports hamnutvecklingsstrategi till 2030.

I det avslutande kapitlet tolkas resultaten från studiens tidigare delområden utifrån den inledande teoretiska diskussionen kring ekonomisk interdependens och de skilda liberala och realistiska perspektiven på transnationella handelsförbindelsers säkerhetspolitiska betydelse. Syftet är att bredda diskussionen kring huruvida de ryskrelaterade handelstransporterna över Östersjön befrämjar eller destabiliserar den regionala säkerheten inom en säkerhetspolitisk tolkningsram. I detta kapitel tolkas också resultaten från tidigare kapitel genom att återknyta till studiens övergripande syfte.

Som stöd till de läsare som har behov av mer bakgrundsinformation, finns även tre bilagor inkluderade i rapporten. I den första av dessa görs en beskrivning av hamnväsendets transportgeografiska funktion och dimensionerande tekniska faktorer, liksom en genomgång av de viktigaste ryska hamnarna i Östersjöregionen. Bilaga två utgör en beskrivning över de vanligaste fartygstyperna som används i kommersiell lasttrafik och vilken typ av last de transporterar. Som sista bilaga medföljer även ett litet sjöfartslexikon som förklarar de tekniska begrepp som används i denna studie.

⁹ Copeland, Dale C. (1996)

2 Globala transportflöden och ryska transportförutsättningar

Sjöfarten är den viktigaste komponenten i det globala transportsystemet.¹⁰ Villkor och förutsättningar för sjöfarten fastslås därmed på en transportmarknad som till sin karaktär är global. Styrande parametrar tar sig exempelvis uttryck i form av geoekonomiska eller transportekonomiska realiteter, men även tekniska begränsningar är dimensionerande för vilka transportlösningar som är praktiskt genomförbara i verkligheten liksom deras lokalisering i det geografiska rummet.

Mot bakgrund av ovanstående, syftar detta kapitel till att visa på hur Ryssland orienterar sig i samspelet mellan rådande globala transportvillkor, de egna transportekonomiska förutsättningarna på hamnsidan och de specifika förutsättningar som föreligger för Östersjöfarten. Inledningsvis berörs Rysslands och Östersjöns roller i det globala transportsystemet. Detta avsnitt följs av ett avsnitt om Rysslands handelsflotta och ett annat om hur Ryssland har organiserat sin hamnverksamhet. I ett efterföljande avsnitt sätts de ryska Östersjöhamnarna in i ett ryskt transportgeografiskt perspektiv. Slutligen följer två avsnitt som analyserar konkurrenssituationen mellan Rysslands fyra hamnområden med tyngdpunkt på Östersjöhamnarna samt konkurrensen mellan ryska hamnar och andra länders hamnar i Östersjöregionen.

2.1 Ryssland och Östersjön i det globala transportsystemet

Det globala ekonomisk-geografiska landskapet kännetecknas i dag i stor utsträckning av lokala och regionala ekonomiers allt högre grad av specialisering och tillvaratagande av komparativa fördelar. En nödvändig förutsättning för att komma dit har varit utvecklingen av logistik- och transportväsendet, vilket i sig har medfört kraftigt fallande transportkostnader. Det sjunkande priset för transporter och det utrymme för skalfördelar och ekonomisk specialisering som det för med sig, är några av de viktigaste ekonomiska faktorer som har format nuvarande globala ekonomiska landskap med tillhörande handelsmönster.¹¹

¹⁰ Baserat på vikt motsvarade 2006 den sjöburna världsdelen av allt transporterat gods 90 procent. Luftburen frakt motsvarade 0,3 procent och marktransporter, inklusive fasta installationer som olje- och gasledningar, motsvarade 10 procent. Sett till det transporterade värdet var sjöfartens andel 70 procent, luftburen frakt 14 procent och marktransporter 16 procent (Källa: Kommerskollegium 2012).

¹¹ Frieden, Jeffrey A., Lake, David A. and Broz, J. Lawrence (2004): *International Political Economy – Perspectives on Global Power and Wealth*: London och New York: Routledge, ss 19-36.

De transportekonomiska realiteterna har i praktiken lett till en modal uppdelning mellan tillgängliga transportslag. Uppdelningen baseras på hur de olika transportslagens fasta och rörliga kostnader slår i förhållande till transportavstånd, lastvikter och -volymmer samt, i vissa fall, rådande tidsaspekter.

Grundläggande transportekonomiska principer kan dock förskjutas i endera riktningen på grund av externa faktorer, exempelvis i form av anpassning till faktiska geografiska förutsättningar. I andra fall kan politiska hänsyn, manifesterat som subsidier i form av ekonomiska bidrag eller skattelättnader, driva den modala uppdelningen mot ett visst transportslag.

I Ryssland har uppbyggnaden av transportinfrastrukturen kommit att präglas såväl av geografiska realiteter som av medveten politisk styrning. Dess inneslutning i den euroasiatiska landmassan och de extremt långa transportvägarna mellan olika produktions- och befolkningscentra är ett transportgeografiskt faktum som det inte går att bortse ifrån. Samtidigt kom mycket av transportarbetet under den sovjetiska perioden att styras mot järnväg från politiskt håll. Uppbyggnaden av den ryska järnvägsinfrastrukturen var därvidlag också resultatet av ett medvetet påverkansarbete från en stark järnvägslobby som ledde till ett ensidigt gynnande av järnvägen till förfång för utvecklingen av andra transportslag.¹²

På global nivå förändrades de transportekonomiska förutsättningarna för långväga transporter under den senare delen av 1950-talet, genom uppkomsten av containertrafiken. Containeriseringen av en allt större mängd varugrupper har sedan dess lett till en ökad grad av mekanisering och rationalisering av hamnverksamheten.¹³ Kostnaderna för sjöfartstransporter har därigenom fallit avsevärt sedan 1950-talet, även relativt andra transportslag. Denna utveckling utgör en icke obetydlig förutsättning för dagens ekonomiska specialisering. Den har exempelvis i mycket hög grad bidragit till att lägga grunden för de moderna produktionscentra som vuxit fram i Asien under de senaste decennierna.

Containeriseringen av lasttrafiken förutsätter emellertid såväl större hamnar som en i stora delar helt ny hamninfrastruktur, anpassad för containertrafik. I valet av lämplig transportmetod har containeriseringen bidragit till att faktorer som volym och transportfrekvens ger ett större utslag i en ekonomisk optimering av transportarbetet. Därmed har utvecklingen lett till att hamnar som inte klarat omställningen har förlorat i kommersiell betydelse, samtidigt som nya specialiserade containerhamnar har vuxit fram.

I jakten på sänkta transportkostnader har trenden på global nivå även varit att bygga större fartyg för att frakta allt större laster, vilket har begränsat urvalet av hamnar ytterligare. Inte minst av den anledningen har utvecklingen gått mot ett

¹² Brodin, Alf (2003), s. 25

¹³ World Bank (2009), ss. 176–177

fåtal större hamnar vilka var för sig fungerar som nav eller omlastningshamn för ett antal mindre och perifera hamnar i den närmaste regionala omgivningen.

Översatt till förhållandena i Östersjön, torde alla Östersjöhamnar i det avseendet primärt sett vara satelliter till hamnarna i Rotterdam och Antwerpen i stället för transportnav i sin egen kapacitet. Orsaken är att fartygsstorleken i Östersjön begränsas till djupgåendet 15,4 m i det danska sundet Stora Bält, vilket i princip är dimensionerande för all övrig Östersjötrafik. I Öresund kan inte fartyg med större djupgående än 9 m komma längre än till hamnarna i Köpenhamn eller Malmö. Detta innebär att de flesta tankerfartygen är av en fartygsstorlek om längd på ca 250 m och 110 000 dwt (Aframax-klass).¹⁴ Flertalet containerfartyg som trafikerar Östersjöområdet har en lastkapacitet på 500-1 000 TEU.¹⁵ I det första fallet motsvarar detta en fartygslängd på strax under 100 m och i det senare fallet 160-180 m.

2.2 Global lastkapacitet och Rysslands handelsflotta

Enligt statistik från UNCTAD uppgick den samlade lastkapaciteten hos världens handelsflotta i januari 2012 till 1,5 md dödviktston, förkortat *dwt*. Jämfört med förevarande år innebar detta en nettotillväxt på ca 9 procent. Antalet fartyg uppgick till 104 305; en ökning med 913 fartyg.¹⁶ Det ökade utbudet av lastkapacitet under pågående ekonomiska kris var en konsekvens av beställningar på nya fartyg som lades före den ekonomiska krisen. Globalt sett har detta bidragit till ett överutbud på marin transportkapacitet, särskilt vad gäller på torrbulks- och containerfartyg.¹⁷

Antalet fartyg med ryskt ägande uppgick i januari 2011 till 1 891 fartyg med en bruttodräktighet överstigande 100. Deras sammantagna lastkapacitet motsvarade knappt 20 mn dwt.¹⁸ Merparten av lastkapaciteten, 14 mn dwt eller 71 procent, var relaterad till ryskägda fartyg under utländsk flagg. Sammantaget var 263 ryska fartyg med en sammanlagd lastkapacitet på 13 mn dwt registrerade i något

¹⁴ BMO-2006, sid. 80; tillgänglig via http://tentea.ec.europa.eu/download/MoS/2006_baltic_maritime_outlook.pdf

¹⁵ Ett fartygs containrar mäts i så kallade *twenty foot equivalent unit* (TEU). Genom att containrar återfinns i en mängd olika format, brukar storleken räknas om till den standardiserade enheten TEU, d.v.s. den volym som en container på tjugo fot rymmer. se vidare Bilaga 3 för en närmare beskrivning av TEU och andra mått för att mäta storleken på fartyg.

¹⁶ UNCTAD: *Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980-2012*, [database], tillgänglig via <http://unctadstat.unctad.org/> [besökt maj 2012]

¹⁷ Ibid., s. xv

¹⁸ Ibid., tab. 2.5 s. 43

av de tjugo största öppna sjöfartsregistren. Av dessa var 109 fartyg registrerade i Liberia (10 mn dwt) och 48 fartyg på Cypern (2 mn dwt).¹⁹

Ryssland har sedan 2005 ett öppet sjöfartsregister, och ett fyrtiotal länder har fartyg registrerade under rysk flagg. I januari 2011 fanns 3 485 ryskägda och utlandsägda fartyg med en bruttodräktighet om minst 100 registrerade i det ryska sjöfartsregistret med en sammanlagd dödvikt på drygt 7 mn dwt.²⁰ Det rör sig därmed företrädesvis om relativt små fartyg.

Den stora andelen utlandsregistrerade fartyg ses som ett stort problem i Ryssland. Värdet av ryska maritima transportkontrakt uppskattades 2012 till 6 md USD, av vilket endast 5 procent faller under rysk domsaga, enligt Rysslands transportminister Igor Levitin.²¹ I samband med ett möte i Chakassien i november 2011 som egentligen var ägnat åt elenergi, fastslog premiärminister Putin att en prioriterad uppgift för den närmaste framtiden var att återföra strategiska delar av den ryska ekonomin från offshore-ekonomins skugga.²² Udden var dock inte enbart riktad mot aktörer inom energisektorn; Putin lät förstå att statliga företag inom andra sektorer också behövde se över sin affärsmodell inom detta område, och bland andra företag nämnde han även det statliga rederiet *Sovkomflot* (förkortning för *Sovremennj kommercheskij flot*).

Sovkomflot är Rysslands största rederiföretag och främst inriktat sig mot transport av olja och gas med tankarfartyg. Uppskattningsvis står Sovkomflot för runt en fjärdedel av Rysslands maritima export av olja och gas.²³ Dess moderna flotta (tankarfartygen har en genomsnittsalder på drygt 7 år) bestod våren 2012 av 157 fartyg vilka tillsammans hade en dödvikt på närmare 12 mn ton (att jämföra med UNCTAD:s statistik ovan), vilket placerar Sovkomflot bland världens fem största rederier för tankarfartyg. Ytterligare 15 fartyg med en sammantagen dödvikt på 1,6 mn ton håller på att byggas. Bland dessa märks Rysslands två första VLCC-tankarfartyg²⁴ med en dödvikt på 320 000 ton, vilka är tänkta att levereras under 2013.²⁵ Vad Sovkomflot företar sig får med andra ord en mycket stor inverkan på hela rederibranschen i Ryssland.

¹⁹ Ibid., annex IV s. 43 samt tab. 2.7 s. 47

²⁰ Ibid., tab. 2.7 s. 47

²¹ Popova, Nadezjda (2012): 'Ofsjor ili trikor?' , *Morskie vesti Rossii*, no. 6, 2012, tillgänglig via www.morvesti.ru/analytics/index.php?ELEMENT_ID=14232 [besökt juni 2012]

²² RBK (2011): 'Moody's ponizilo rejting "Sovkomflota" na fone zajavlenij V.Putina', RBK, 26 december [internet], tillgänglig via top.rbc.ru/economics/26/12/2011/631818.shtml

²³ Ibid.

²⁴ Förkortning för *Very Large Crude Carrier*, avser fartyg om minst 200 000 dwt.

²⁵ Sovkomflot (2012): *Sovkomflot segodnja* [hemsida, internet]. Tillgänglig via www.scf-group.com/pages.aspx?ln=RU&cid=373&cs=4 För en fullständig förteckning av Sovkomflots fartyg, se www.scf-group.com/pages.aspx?cs=4&cs2=1&cid=3&ln=EN

Skälet till Putins missnöje med Sovkomflot var att endast ett tiotal av dess torrbulkfartyg är registrerade i Ryssland medan övriga seglar under utländsk flagg. En orsak till att Sovkomflot gjort detta val är det ogynnsamma skatteläget för rederiverksamhet i Ryssland. Skapandet av ett eget öppet sjöfartsregister är en av de åtgärder som Ryssland har vidtagit för att locka tillbaka rederiverksamheten under rysk jurisdiktion. Hittills har resultatet dock uteblivit, mycket på grund av att förändringarna i den ryska lagstiftningen inte är tillräckligt långtgående i jämförelse med de åtgärder som vidtagits av andra länder i syfte att öka antalet fartygsregistreringar under rysk jurisdiktion. I fristående rysk media har det därför spekulerats i huruvida kreditvärderingsföretaget Moody's sänkning av Sovkomflot i slutet av december 2011 enbart var relaterat till Sovkomflots sämre resultat för det tredje kvartalet 2011, eller om Putins ultimativa uttalanden i Chakassien veckan innan också spelade roll för bedömningen.²⁶

2.3 De ryska hamnarnas industriella organisation

Den transportsektor som Ryssland kom att ära efter Sovjetimperiets fall, hade utvecklats för den sovjetiska kommandoekonomins planekonomiska förhållanden. Den icke-reformerade transportsektorn kännetecknades främst av sin vertikalt integrerade, centralistiska och monopolistiska struktur.

Sovjetiska kusthamnar var inte bara organiserade som offentligstyrda hamnmyndigheter med tillhörande serviceorgan; organisatoriskt sorterade även alla högsjöfartyg i den sovjetiska handelsflottan under någon av de enskilda hamnarna och trafikerade i första hand endast hemmahamnen.²⁷ I korthet led den sovjetiska transportsektorn – inklusive dess hamnar – av stelbenthet och stora effektivitetsproblem, vilket varken reformer eller stora investeringar inom rådande system förmådde att lösa.²⁸

Efter den sovjetiska upplösningen vidtogs flera steg för att effektivisera transportsektorn och även skapa större internationell konkurrenskraft. Sedan 1993 har de ryska hamnarna administrerats av en maritim myndighet eller hamnmyndighet. Myndigheten hyr i sin tur ut anläggningarna, till vad som under de första åren var bolagiserade stuveriföretag under fortsatt betydande statligt ägarinflytande, avseende den löpande verksamheten i hamnen. Av den del av stuveriföretagens aktiestock som staten sedermera avhände sig kontrollen över – motsva-

²⁶ RBK (2011)

²⁷ Holt, Jane (1993): *Transport Strategies for the Russian Federation*, The World Bank, Washington D.C., ss. 27, 123

²⁸ Brodin, Alf (2003), s. 35

rande 50-80 procent av aktiekapitalet – överfördes betydande delar initialt till företagens anställda, liksom till företagsledningarna. Med tiden kom kontrollen i många fall att alltmer att förskjutas från den statliga egendomsfonden och från de anställda till företagsledningen.²⁹ Enligt vad som går att utläsa från den officiella historieskrivningen för *JSC Sea Port of Saint Petersburg*, det största stuveriföretaget för torr bulklast i nordvästra Ryssland, ingår företaget idag i ett komplicerat nätverk av utlandsregistrerade företag och holdingbolag, vars främsta syfte och funktion vid sidan om diversifiering av verksamheten tycks vara att undvika beskattning och garantera de verkliga ägarna full anonymitet. Enligt vad som går att utläsa av den företagsinformation som finns tillgänglig på företagens hemsidor, ingår personal från de gamla bolagsledningarna fortsatt i ett flertal bolagsstyrelser i nätverket. Nätverken som helhet har även nära personkontakter med de centrala maktstrukturerna i Moskva.³⁰

Ett annat exempel på nutida ägarstruktur bakom de ryska hamnoperatörerna är *NCSP Group*, som utifrån lastomsättning är Rysslands största och Europas tredje största operatör. Det är bland annat verksamt i Novorossiysk, Primorsk och Baltijsk.³¹ Via egendomsfonden (*Rosimuchestvo*) och flera företag relaterade till det statliga järnvägsbolaget (*RZD*) kontrollerar staten drygt 25 procent av aktiekapitalet. *Novoport Holding Ltd.* är störste aktieägare med 50,1 procent. Kontrollen av Novoport Holding har i sin tur kommit att delas av statliga *Transneft*, med monopol på det ryska oljeledningsnätet, och av Ziavudin Magomedov via det privatägda holdingbolaget *Summa Group*. Summa Group har intressen såväl i hamnlogistik som i bygg och anläggning, olja och gas, kraftindustri, metall- och gruvindustri samt telekommunikation.³²

På den administrativa sidan sammanfördes i slutet av 2003 alla hamnadministrationer och all federal egendom som dessa förvaltade under det federala unitära företaget FGUP Rosmorport, vilket sedan 2004 lyder under Federala myndigheten för marina transporter och flodtrafik under Transportministeriet. Enligt ett administrativt beslut är FGUP Rosmorport ett naturligt monopol, och dess representanter återfinns inom statliga rådgivande organ liksom i ett antal kommersiella och icke-kommersiella organisationer och branschorgan. Som en konsekvens av

²⁹ Ibid., s. 36

³⁰ JSC Sea Port of Saint Petersburg: *History of the port*, [webb] tillgänglig via www.en.seaport.spb.ru/article/3/

³¹ Novorossiysk Commercial Sea Port, PJSC : NCSP Group [webb] tillgänglig via : www.nmtp.info/en/holding/about/ [Besökt november 2012]

³² Summa Group: Company Assets [webb] tillgänglig via www.summagroup.ru/about/assets/en/ [Besökt november 2012]

förändringarna hanteras tidslängden och övriga villkor i hamnarnas arrendeavtal med olika stuveriföretag enhetligt på central nivå.³³

2.4 Rysslands begränsade tillgång till egna hamnar

Trots sin stora landmassa och det faktum att Ryssland har hamnar i alla fyra väderstreck, är antalet hamnar relativt litet. I förekommande fall är deras användbarhet dessutom ofta begränsad på grund av såväl klimatologiska förhållanden som av de långa transportavstånden. I norr är det endast de större hamnarna i Murmansk och Archangelsk som har internationell status, och av dessa är det enbart Murmansk som kan hantera regelbunden trafik året runt.³⁴

I öster finns ett antal hamnar i anslutning till Stilla havet. På grund av gynnsammare isförhållanden och åtkomst till det ryska järnvägsnätet är det dock bara de tre sydligaste, Vladivostok, Vostotjnyj och Nachodka, som fungerar effektivt. Det största problemet för de ryska Stilla havshamnarna är emellertid att de ligger tusentals kilometer från sina kärnmarknader i centrala Sibirien och cirka två veckor bort från Moskva med ordinarie frakttåg – 9 300 km.³⁵

I syd har Ryssland två kvarvarande större hamnar i anslutning till Svarta havet, Novorossijsk, som fortsatt är den största hamnen av alla hamnar i före detta sovjetländer, samt Tuapse.³⁶ En begränsande faktor för trafiken på dessa hamnar och för framtida utveckling är beroendet av att passera Bosporen för att nå ut i Medelhavet och mer avlägsna marknader. Detta är emellertid en begränsande faktor även för övriga hamnar runt Svarta havet.

I väst har Rysslands tillgång till hamnar i Östersjön varit ett kritiskt geopolitiskt fundament genom historien³⁷. I samband med Sovjetunionens upplösning 1991 inskränktes större delen av Rysslands tidigare direkta tillgång till Östersjöns kustland av restaurationen av de baltiska staterna. De enda kvarvarande hamnarna av betydelse inom Rysslands gränser var främst S:t Petersburg längst inne i Finska viken samt i viss mån Kaliningrad i sydöst. Hamnkomplexet i S:t Petersburg är dock inget optimalt hamnområde. Närheten till staden S:t Petersburg innebär att tillgången till land för hamnutveckling och byggandet av landbase-rade transportleder är begränsat. Isförhållandena inne i Finska viken under vinterhalvåret är också en försvårande omständighet för att bedriva en effektiv han-

³³ Brodin, Alf (2003), s. 36

³⁴ Ibid., s. 22

³⁵ Ibid.

³⁶ Ibid.

³⁷ Ibid.

del. För Kaliningrads del påverkas hamnens konkurrenskraft och utvecklingsmöjligheter negativt av Kaliningrads ställning som exklav och beroendet av litauiska eller vitryska järnvägsförbindelser för att nå det ryska kärnlandet, liksom av det begränsade vattendjupet.

Det sovjetiska sönderfallet reducerade Rysslands hamnkapacitet med 53 procent, då endast sju av sammanlagt arton större hamnar med en godsomsättning över 6 mn ton hamnade under rysk kontroll. De viktigaste hamnarna som gick förlorade i Östersjön var Tallinn, Riga, Ventspils, Liepaja och Klaipeda. I Svarta havet hamnade Odessa och Mykolajiv under Ukrainas kontroll, medan de mindre hamnarna Batumi och Suchumi kom att omfattas av Georgien.³⁸

Den reducerade hamnkapaciteten visar dock inte på sönderfallets fulla konsekvenser, då den sovjetiska förkärleken för specialisering även medförde att det var specifika lasthanteringskapaciteter som gick förlorade. Tallinn var exempelvis den sovjetiska ekonomins primära hamn för hantering av spannmål, Riga var en av endast två sovjetiska hamnar med modern containerterminal och Ventspils var den största terminalen för sovjetisk oljeexport. Enligt Världsbankens sammanställning av officiell statistik för 1990, så passerade 63 procent av Rysslands marina handelsflöden genom vad som idag är ryska hamnar; större delen av återstoden hanterades av hamnar i de baltiska staterna och i Ukraina.³⁹

Som svar på förlusten av hamnkapacitet, har Ryssland prövat en dubbel strategi som har syftat till att försöka återta kontrollen över förlorade hamnar alternativt ersätta förlorad hamnkapacitet genom investeringar i befintliga ryska hamnar eller i nya hamnprojekt. I de baltiska staterna har första delen av Rysslands strategi varit märkbar främst i turerna kring privatiseringen av oljeraffinaderiet Mažeikiai och den tillhörande terminalanläggningen Būtingė och de misslyckade ryska försöken att ta över dessa anläggningar.⁴⁰

Den andra delen av den ryska strategin, uppbyggnad av egen inhemsk hamnkapacitet, har varit desto mer framgångsrik: Enligt ryska bedömningar var Rysslands befintliga hamnkapacitet 1991 i storleksordningen 170 mn ton.⁴¹ Fram till inledningen av 2011 hade den enligt Rosmorport vuxit till knappt 745 mn ton, varav drygt 280 mn ton var allokerat till Rysslands Östersjöhamnar.⁴²

³⁸ Holt, Jane (1993), s. 126

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Malmlof Tomas (2010): *Ryskt ekonomiskt inflytande i de baltiska staterna – säkerhetspolitiska konsekvenser*, FOI-R--3001-SE, Användarrapport, Juni 2010, ss. 80-84

⁴¹ Holt, Jane (1993), s. 134

⁴² FGUP Rosmorport (2011): *Strategija razvitija morskoy portovoj infrastruktury Rossii do 2030 g.* [Strategier för utvecklingen av den ryska marina hamninfrakturen till 2030], version 8 sept. [på nätet] Tillgänglig via www.rosmorport.ru/seastrategy.html [Besökt april 2012], s.117–126

Den ökade hamnkapaciteten i Östersjön baseras såväl på investeringar i befintliga hamnar som på byggandet av två nya hamnar i anslutning till Finska viken. Utbyggnaden av hamnen i Vysotsk är förknippad med Lukoils beslut 2002 att anlägga en exportterminal i hamnen och i samarbete med det ryska järnvägsbolaget bygga en järnvägsförbindelse fram till terminalen från det ryska stamnätet.⁴³ I S:t Petersburg har lokala påtryckningar lett till en fortsatt expansion av det befintliga hamnkomplexet, trots de geografiska nackdelar som är förknippade med detta.⁴⁴

Större delen av Rysslands utökade hamnkapacitet i Östersjön är däremot kopplat till byggandet av de nya hamnarna i Primorsk och Ust-Luga, vilket formellt beslutades av president Jeltsin 1997.⁴⁵ Oljehamnen i Primorsk är helt inriktad mot export och stod färdig att tas i drift 2001. Den har därefter byggts ut i etapper till att bli Rysslands största oljehamn, och hade 2011 en omsättning på närmare 78 mn ton. Anläggningen av oljehamnen i Primorsk har uppgivits kosta 2 md USD.⁴⁶

Ust-Luga planerades ursprungligen som en torrlasthamn i syfte att ta över hanteringen av torrlast från hamnarna de baltiska staterna, och i december 2001 invigdes den första kolterminalen av president Putin. De ryska ambitionerna för Ust-Luga har därefter ökat, och den ursprungliga terminalen hade fram till 2012 utökats med kajplatser för ro-ro-fartyg och järnvägsfärjor samt ytterligare kapacitet för hantering av containrar; fordon; ferrometaller samt tyngre konstruktioner och maskinutrustning; tekniskt svavel samt olja.⁴⁷

En förutsättning för att kunna bygga kapacitet för oljehantering i Primorsk och Ust-Luga har varit framdragningen av oljeledningar till båda hamnarna, vilket skedde parallellt med att de uppfördes. Två andra projekt som också bör nämnas i detta sammanhang är därför pipeline-systemen BTS-1 och BTS-2 (*Baltijskaja truboprovodnaja sistema*). BTS-1 har sin ändpunkt i oljehamnen i Primorsk och distribuerar olja från Timan-Petjora-regionen, västra Sibirien och Ural-Volga-regionen. Den byggdes mellan åren 1997-2001 och nådde full kapacitet 2006 med 75 mn ton olja per år.

BTS-2 har en projekterad kapacitet på 50 mn ton olja per år och förbinder Unetja i Brjansk-regionen och Andreapol i Tverskaja-regionen med hamnen i Ust-Luga.

⁴³ Brodin, Alf (2003), s. 109

⁴⁴ Ibid., s. 112

⁴⁵ Ibid., s. 105

⁴⁶ Cienski, Jan (2006): 'Baltic lessons for EU in dealing with a resurgent Russia', *Financial Times*, 24 november 2006. [online] Tillgänglig via www.ft.com [Besökt maj 2012]

⁴⁷ Kompanija Ust-Luga: *Terminals*, [företagshemsida] Tillgänglig via www.ust-luga.ru/activity/?s=terminals&lang=en [Besökt juni 2012]

Arbetet med att bygga ledningen inleddes 2009 och avslutades i mars 2012. Anläggningskostnaden för oljeledningen har uppskattats till 4 md USD.⁴⁸

Båda ledningarna kontrolleras av statligt ägda Transneft som distribuerar 93 procent av all olja som utvinns i Ryssland. Via Primorsk och Ust-Luga skeppas oljan vidare till i första hand europeiska konsumenter med Rotterdam som främsta omlastningshamn. Betydelsen av Primorsk och Ust-Luga framgår av att Ryssland under 2011 totalt exporterade 160 mn ton olja från sina fem oljehamnar i Primorsk, Ust-Luga, Novorossijsk, Tuapse och Nachodka.⁴⁹ BTS-1 och BTS-2 har byggts med det underliggande syftet att minska de transitrisker som från ryskt håll anses förknippade med Rysslands beroende av den gamla Druzjba-ledningen som byggdes upp under 1960- och 1970-talen. Druzjbans tre förgreningar möjliggjorde på sin tid transitering av rysk olja till europeiska nedströmsmarknader via Lettland och Litauen, Belarus-Polen samt Belarus-Ukraina. Den baltiska förgreningen togs ur drift etappvis 2003 och 2006, och av de återstående två förgreningarna är det i synnerhet transiteringen via Ukraina som från ryskt håll ses som en betydande transitrisk.⁵⁰

Utöver att minska transitriskerna finns det ur rysk synvinkel ett politiskt och ekonomiskt värde i att ha etablerade direktkontakter med västeuropeiska oljekonsumenter utan inblandning av mellanliggande transitländer. Vissa analytiker har dessutom pekat på att det skulle kunna finnas fler motiv till att Ryssland vill minska sitt beroende av Druzjba-ledningen. Om Ryssland tillät sig att underutnyttja Druzjba-ledningen till förmån för de egna oljeterminalerna runt Finska viken, skulle de nationellt ägda sektionerna genom berörda transitländer tappa en stor del av sitt nuvarande ekonomiska värde. Detta skulle möjligen kunna utnyttjas av Ryssland för att på sikt köpa upp alla sektioner och därvid vinna full kontroll över hela ledningsnätet. Sammantaget har Ryssland med hjälp av Druzjba, BTS-1 och BTS-2 även skaffat sig en överkapacitet för den egna oljeexporten i västlig riktning vilket innebär att man har möjlighet att manipulera exportflödena och spela ut såväl olika transitländer som oljekonsumenter mot varandra.⁵¹ Den strategiska betydelsen av färdigställandet av BTS-2 bekräftas också av Trans-

⁴⁸ Socor, Vladimir (2012): 'Russia completing Baltic Pipeline System construction, reducing Druzhba pipeline flow', *Eurasia Daily Monitor*, vol. 9 issue 39, 24 februari 2012. [online] Tillgänglig via www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnewsprocent5Btt_newsprocent5D=39055&tx_ttnewsprocent5BbackPidprocent5D=7&cHash=7a5cfb4f5d3ce3909b4d0a2ca2e5a267 [Besökt maj 2012]

⁴⁹ Orlov, Pavel (2012): 'Est alternativa, budet i "Druzjba"', *Trud*, 27 mars 2012. Tillgänglig via www.trud.ru/article/27-03-2012/274125_est_alternativa_budet_i_druzhba.html [Besökt maj 2012]

⁵⁰ Orlov, Pavel (2012): För en diskussion kring transiteringen av rysk olja genom de baltiska staterna, se exempelvis Malmöf, Tomas (2010), s. 75–84

⁵¹ Socor, Vladimir (2012)

nefts kommunikationschef, Igor Demin, som menar att man med denna kapacitet kan tillvinna sig stabilare avsättningspriser.⁵²

2.5 Konkurrens mellan ryska hamnar

En enskild hamn har vanligtvis mycket begränsad förmåga att påverka sin konkurrenssituation, i och med att den vanligen ingår som en länk i en längre transportkedja bestående av olika transportmedel. Den kan, förvisso, bidra till att stärka en viss transportkorridor där den utgör en av noderna genom att erbjuda pålitlig basservice i form av tillräckligt vattendjup, god tillgänglighet till kajer, passande utrustning samt effektiv lasthantering inklusive en hög generell servicenivå. På det hela taget är varje hamn likafullt beroende av andra aktörer i transportkedjan och dess samlade konkurrenskraft i termer av kvalitet och totalkostnader.

Utgående från Rysslands ekonomiska geografi, så är dess ekonomiska gravitationscentrum lokaliserat på relativt långt avstånd väster om södra Uralbergen. Denna relativt tätbefolkade och tungt industrialiserade del har alltid varit centrum för industriell produktion och jordbruk och ävenledes utgjort upphov till större delen av Rysslands utrikeshandel. Således är det främst denna del av Ryssland, liksom råvaruproducerande regioner längre österut, som genererar transportvolymerna för antingen import eller export och som därvidlag skapar behov av hamnkapacitet.⁵³

I fråga om potentiella avsättningsmarknader för Rysslands nuvarande exportprofilering mot främst torr och flytande bulk, så finns det en rysk potential för export såväl till Stillahavsregionen som till Europa. I ljuset av de enorma ryska transportavstånden från produktionscentra till närliggande handelsområden, är det i praktiken främst västerut som större delen av de ryska varuströmmarna går. Därmed faller det sig naturligt att det är hamnarna längs Rysslands södra och nordvästra gränser som är bäst lämpade för att tillgodose det ryska kärnlandets behov av maritima transporter.

Då såväl de ryska Östersjö- som Svartahavshamnarna har innanhavskaraktär med begränsad tillgång till öppet hav är ingen av dem ett optimalt hamnområde. Med avseende på vattendjupet, har Svarta havet viss fördel då större fartyg kan passera genom Bosporen jämfört med Stora Bält. Farleden är dock ytterst svårnavigerad. Med avseende på den faktiska godsomsättningen var den 2010 i princip

⁵² Orlov, Pavel (2012)

⁵³ Brodin, Alf (2003), s. 21, efter Popova, Y.I. (1974): 'The Transport Industry in the West and East Zones of the USSR' i *Soviet Geography: Review and Translations*; Vol. XV, no. 4, ss. 187-243, s. 191

lika stor för båda hamnområdena: Östersjöhamnarnas omsättning uppgick till 175 mn ton och för hamnarna i Svarta havet motsvarade den 176 mn ton. För hamnarna mot Ishavet- och Stilla havet var omsättningen samtidigt 50 mn ton respektive 111 mn ton.⁵⁴ Skillnaderna mellan Östersjö- och Svartahavshamnarna är således små, men i jämförelse med övriga hamnområden torde tillgången till hamnar i Östersjön och Svarta havet ur ett strategiskt och handelspolitiskt perspektiv ha högsta prioritet för den ryska statsmakten.

2.6 Rysk konkurrens med utländska hamnar

I Östersjön liksom i Svarta havet konkurrerar de ryska hamnarna med ett antal mellanstora hamnar i kringliggande länder. Huvudsakliga rivaler i Östersjön utgörs av baltiska och finska hamnar.

Till de baltiska hamnarnas konkurrensfördelar hör att de vid tiden för det sovjetiska sammanbrottet var djupt integrerade i den sovjetiska transportekonomin och att de i jämförelse med övriga sovjetiska hamnar hade förhållandevis modern utrustning. Till detta kan även läggas gynnsammare isförhållanden i förhållande till de ryska hamnarna långt inne i Finska viken. Det främsta skälet till uppkomsten av den ryska transittrafiken över Finland och de baltiska staterna är dock, som beskrivits ovan, den bristande hamnkapacitet som Ryssland hade 1991. Rysslands utrikeshandel har också växt i sådan takt efter 1991 att de investeringar som har gjorts inte har motsvarat det växande behovet av ny hamnkapacitet. I viss mån förstärks de ryska kapacitetsproblemen också av rådande strukturell inkompatibilitet mellan rysk import och export: samma fartyg eller containrar kan inte användas för transporter av såväl importerat som exporterat gods, varför de går tomma i endera riktningen.⁵⁵ Detta är visserligen inget unikt ryskt problem för bulkvaror; däremot är det mer problematiskt beträffande containeriserat gods.

Som en ögonblicksbild av den ryska transittrafiken genom Finland 2009, så transporterades gods med högt varuvärde österut med lastbil och i containrar från de finska hamnarna Hamina, Kotka och Helsingfors. Finland transiterade även en stor mängd personbilar genom hamnarna Hamina, Kotka och Hangö vilka gick som vägtransport och i en mindre mängd på järnväg. Västerut transiterades kemiska produkter, mineralgödsel och oljeprodukter på järnväg via Kotka och Hamina. Järnpellets från Kostamus transiterades via hamnen i Kokkola, och specialtransporter österut via Hamina och Kotka.⁵⁶ Enligt finsk tullstatistik uppgick transiteringen av gods till Ryssland via Finland till knappt 4 mn ton 2008, mot-

⁵⁴ FGUP Rosmorport (2011), ss. 117-126.

⁵⁵ Ruutikainen, Pentti, Tapaninen, Ulla (2009): 'Development of Russian Ports in the Gulf of Finland, *Publications from the Centre for Maritime Studies*, University of Turku, sid. 8

⁵⁶ Ibid., ss. 31-32

svarande ett ekonomiskt värde på 31 md euro. Transitflödet från Ryssland till Finland uppgick till drygt 4 mn ton.⁵⁷

Enligt den maritima nyhetsportalen Jūra, som marknadsför hamnen i Klaipėda, motsvarade Rysslands export och import 607 mn ton 2011, av vilket 104 mn ton transiterades via utländska hamnar i Östersjön och Svarta havet. I hamnarna i Riga och Tallinn var 70 procent av den omsatta lastvolymen rysk transit. Av stor betydelse var Rysslands export av kol till Kina, av vilket en stor del transiterades via hamnarna i Riga och Ventspils. Mineralgödsel var också en viktig produkt, och 2011 exporterades 8 mn ton via baltiska hamnar och ytterligare 3 mn ton via ukrainska hamnar.⁵⁸

Under förutsättning att Rysslands uppbyggnad av egen hamninfrastruktur hinner ikapp dess växande behov av maritima transporter, kommer konkurrensen mellan Rysslands egna hamnar och transithamnar i omgivande länder att hårdna. Det är dock en öppen fråga huruvida Ryssland kommer lyckas överföra mer av transittrafiken till de egna hamnarna då den etablerade bilden bland speditörer och andra aktörer inom transportsektorn är att konkurrenskraften hos ryska hamnar är fortsatt svag. Hanterings- och lagringskostnaderna betraktas generellt som höga, servicenivån är låg, och den underdimensionerade infrastrukturen kan inte hantera större lastvolymen. Till detta tillkommer föråldrade tullförfaranden som driver upp driftskostnaderna med föreskrifter som varierar beroende på hamn och typ av last.⁵⁹

Bilden bekräftas även av Världsbankens så kallade logistikindex, *Logistics Performance Index*, med vilket banken sedan 2007 jämför hur olika länders transportlogistik står sig i förhållande till varandra. LPI är ett aggregerat index bestående av sex olika komponenter, eller bedömningskriterier, för effektiviteten i tullklarering, kvalitet på handels- och transportinfrastruktur, snabbhet och kostnader för leverans, kompetens och kvalitet för logistiktjänster, övervakning och spårning av konossement (maritimt transportdokument) samt förekomst av förse-nade transporter. LPI bedöms utifrån en femgradig skala, där 1 respektive 5 är sämsta och bästa värde. Sedan mätningen infördes har Singapore alltid legat i topp, och 2012 uppmättes dess LPI till 4,13. På 155:e och sista plats hamnade Burundi med värdet 1,61.

⁵⁷ Ibid., ss. 26, 28

⁵⁸ Matutis, Vidmantas (2012a): 'Russian losses go to the ports of Eastern Baltic', *Jūra.lt*, 19 mars. Tillgänglig via www.jura24.lt/en/news/oversea/russian-losses-go-to-the-ports-of-eastern-baltic-416106 [Besökt juni 2012]

⁵⁹ King, Mike (2011): 'Forwarders slam Russian ports' *Lloyds's Loading List.com*, 3 juni, [internet] Tillgänglig via www.lloydsloadinglist.com [Besökt juni 2012]

Tabell 2.1 Sammanställning av Världsbankens LPI-index för länderna kring Östersjön 2012

	LPI		Tull		Infrastruktur		Kvalitet & kompetens		Leveranskostnader		Spårning		Försening	
	Rang	Index	Rang	Index	Rang	Index	Rang	Index	Rang	Index	Rang	Index	Rang	Index
Finland	3	4,05	2	3,98	6	4,12	1	4,14	4	3,85	1	4,14	15	4,10
Tyskland	4	4,03	6	3,87	1	4,26	4	4,09	11	3,67	7	4,05	2	4,32
Danmark	6	4,02	4	3,93	10	4,07	2	4,14	8	3,70	4	4,10	7	4,21
Sverige	13	3,85	12	3,68	5	4,13	12	3,90	29	3,39	17	3,82	5	4,26
Polen	30	3,43	28	3,30	42	3,10	32	3,30	22	3,47	37	3,32	19	4,04
Litauen	58	2,95	55	2,73	82	2,58	57	2,91	55	2,97	83	2,73	37	3,70
Estland	65	2,86	79	2,51	63	2,79	65	2,82	74	2,82	59	3,00	75	3,23
Lettland	76	2,78	56	2,71	86	2,52	93	2,64	84	2,72	64	2,97	90	3,08
Ryssland	95	2,68	138	2,04	97	2,45	92	2,65	106	2,59	79	2,76	94	3,02

Källa: Connecting to Compete – Trade Logistics in the Global Economy 2012, World Bank, sid. 36-38

Kommentar: Tabellen visar index såväl för LPI som för de sex olika delkomponenterna. Rang visar ländernas inbördes rankning i förhållande till alla länder som ingick i undersökningen, d.v.s. 155 länder.

Jämförelsen av LPI-index för alla länder runt Östersjön i tabell 2.1 visar på relativt stora skillnader. Finland hamnar i toppen med ett samlat indexvärde på 4,05 och Ryssland hamnar längst ner med värdet 2,68. I princip kan länderna delas in i tre olika grupper, där de nordiska länderna utgör en jämförelsevis homogen grupp, Polen och de baltiska staterna en annan och Ryssland en tredje grupp.

Med värdet 2,04 är den svagaste delkomponenten i Rysslands LPI relaterad till effektiviteten och ändamålsenligheten hos de egna tullklarerings- och gränshanteringsprocedurerna. Den starkaste delkomponenten var Rysslands förmåga att hålla uppsatta transporttider; värde 3,02. Endast en rysk delkomponent – kompetens och kvalitet för logistikjänster, värde 2,65 – överträffade med knapp marginal motsvarande indikator hos en annan Östersjöstat, i detta fall Litauen. Jämförelsen av Östersjöstaternas nuvarande LPI talar således inte till Rysslands fördel.

I avsaknad av reell konkurrensförmåga på hamnsidan kan Ryssland dock tänkas ta hjälp av styrmedel i form av riktade skatter och avgifter i syfte att styra över transittrafiken till ryska hamnar. Ryssland har även visat sig berett att ta till mer subtila åtgärder. Exempelvis efter flytten av den så kallade bronssoldaten från Tallinns centrum i april 2007, påbörjade Ryssland storskaliga reparationsarbetet av järnvägen på den östra ryska sidan av Narva. Detta stoppade effektivt alla järnvägstransporter, vilket kraftigt inskränkte Estlands betydelse som transitland.⁶⁰

⁶⁰ Malmlof Tomas (2010), ss. 77-78

Risken för Ryssland är emellertid att en kortsiktig konkurrenshöjande insats baserad på ekonomiska styrmedel eller andra åtgärder skulle kunna ge dess underpresterande transportlogistik ett långsiktigt negativt inflytande över de egna företagens kostnadsstruktur och produktionsförmåga. I förlängningen skulle detta troligen orsaka den ryska ekonomin större skada än uteblivna intäkter till den ryska statskassan till följd av nuvarande transittrafik. Även om den frågan inte studerats närmare i detta arbete, är det också troligt att Rysslands medlemskap i WTO i viss utsträckning numera begränsar den ryska handelsfriheten i detta hänseende.

2.7 Slutsatser

Marknadsvillkoren för transportsektorn sätts på en global marknad där Ryssland är en så pass liten aktör att dess inflytande är mycket begränsat. Den ryska handelsflottans lastkapacitet uppgår till cirka 20 mn dwt, vilket motsvarar 1,3 procent av den samlade lastkapaciteten hos världens handelsflotta. Vidare har Ryssland osedvanligt stora geoekonomiska nackdelar att hantera i form av långa transportavstånd mellan olika befolkningscentra liksom ringa tillgång till kustland som kan användas till hamnverksamhet.

De områden som har de bästa förutsättningarna för hamnverksamhet är Rysslands kustremsor i anslutning till Östersjön och Svarta havet. Karaktären av innanhav i båda fallen innebär dock att hamnarna i dessa områden alltid kommer vara perifera i förhållande till de stora transoceaniska transportflödena. Som regionala hamnar kan deras betydelse dock knappast överskattas.

I Östersjön har finska och baltiska hamnar hitintills kompenserat för den hamnkapacitet som Ryssland förlorade 1991. Rysslands ambitioner har dock hela tiden varit att återföra transittrafiken till ryska hamnar, främst genom en uppbyggnad av egen hamnkapacitet i Finska viken.

Organisatoriskt drivs Rysslands hamnar numera som så kallade *landlord ports*, vilket innebär att en hamnmyndighet står som hamnens juridiske ägare och att infrastrukturen, speciellt terminaler, hyrs ut till privata aktörer på långtidskontrakt. Modellen är vanligen förekommande i Europa och möjliggör fortsatt myndighetskontroll, koordinering och styrning kombinerat med privata aktörers effektivitet och flexibilitet.

Vad som i det ryska fallet möjligen stör bilden är de komplicerade mångsysslande företagsnätverk som hamnoperatörerna ofta ingår i. Här förekommer täta kopplingar till större råvaruproducenter liksom förgreningar till den politiska makten, vilket kan snedvrیدا spelreglerna till förfång för mindre resursstarka aktörer i Ryssland liksom till konkurrerande utländska hamnar.

3 Östersjöområdet betydelse för rysk sjöfart

Den maritima transportsektorns dynamik är generellt sett starkt kopplad till globala makroekonomiska förhållanden. Således driver förändringar i världsekonomin och handeln med varor också den sjöfartsbaserade handelns utveckling. Den globala finansiella krisen 2007 och fram till 2012 har i detta avseende gett ett mycket tydligt utslag i form av minskad efterfrågan av maritima transporter. På liknande sätt ledde den partiella stabilisering av ekonomin som kunde skönjas under 2010 till en viss återhämtning på global nivå för sjötransporterna.⁶¹ I detta hänseende utgör ryska hamnar inget undantag, utan den följer i stort de globala trenderna.

Med hänsyn taget till det ovannämnda, syftar detta kapitel till att teckna en bild av Östersjöområdets betydelse för rysk sjöfart. De frågeställningar som kapitlet söker besvara är dels hur lastflödena till och från Ryssland via Östersjön ser ut idag, dels deras prognosticerade utveckling fram till 2030. I det första avsnittet diskuteras de maritima handelsflödena mellan Ryssland och de nordeuropeiska EU-länderna. I det närmast efterföljande avsnittet kompletteras bilden med hjälp av en redovisning över tillgänglig godsomsättningsstatistik för de ryska Östersjöhamnarna. I det tredje avsnittet redovisas hur EU bedömer den framtida ryska hamnutvecklingen i Östersjön utifrån de två större framtidsstudier över Östersjöregionens framtida transportbehov som unionen låtit genomföra 2006 och 2011. I det fjärde avsnittet presenteras slutligen de ryska prognoser som arbetats fram inom ramen för den ryska hamnutvecklingsstrategi som antogs 2011.

3.1 Rysslands sjöburna handel med EU-länderna

Sammanställningar av tullstatistik från såväl importerande som exporterande land innebär att det går att få ett visst grepp över handelsflödet mellan två olika länder. Metodens främsta svaghet är att det är förhållandevis vanligt med stora diskrepanser i olika länders statistik, beroende på skillnader i insamlingsmetoder och redovisningspraxis. Komplexiteten ökar också markant med parallell användning av såväl olika transportslag (exempelvis sjöfart och järnväg) som olika transportvägar och transitering via tredje land.⁶² Så som antytts tidigare och som

⁶¹ UNCTAD (2011), ss. 7–8

⁶² Brodin (2003), ss. 40–42.

diskuteras mer ingående nedan innebär detta vissa problem för tolkningen av statistik för detta område.

Med dessa reservationer görs här ändå ett försök att teckna en bild av volymen av de ryska maritima handelsflödena in och ut ur Östersjön med hjälp av tillgänglig handelsstatistik från EU:s statistikorgan Eurostat. Data från Eurostat över handelsutbytet mellan enskilda EU-länder och Ryssland är naturligtvis inte samma sak som en kartläggning av de faktiska transportflödena till och från ryska Östersjöhamnar. Likväl torde Eurostats statistik kunna ses som en approximation av de verkliga förhållandena, givet följande tre generaliserande antaganden om karaktären på Rysslands handelsutbyte med omvärlden.

Det första antagandet är att den ryska handeln över Östersjön närmast uteslutande syftar till transporter mellan Ryssland och olika EU-länder och att transporter till och från andra länder via Östersjön kan försummas. I monetära värden dominerar Rysslands utrikeshandel av utbytet med EU, vars medlemsländer står för närmare hälften av den ryska utrikeshandeln. Kina, med en andel om 10 procent, kommer på andra plats, följt av Ukraina, Japan och USA.⁶³ Av de sistnämnda fyra länderna är det främst handelsflödet mellan Ryssland och USA som på rent intuitiva grunder åtminstone delvis kan förknippas med ryska hamnar i anslutning till Barents hav, Östersjön eller Svarta havet. På grund av att USA:s andel i den ryska utrikeshandelns värde 2011 endast motsvarade 3,7 procent, ses denna post som försumbar i den totala ryska sjöfartstrafiken på Östersjön. Om motsvarande resonemang tillämpas på övriga länder med vilka Ryssland har handelsförbindelser, skulle osäkerheten i bedömningen av transportflödena på Östersjön – med hänsyn till ländernas ekonomiska vikt i Eurostats sammanställning över rysk handelsstatistik – i monetära termer vara i storleksordningen tio procent.⁶⁴ Ytterligare en osäkerhetsfaktor är att en jämförelse av handelsutbytet mellan olika länder kan slå väldigt olika beroende på om jämförelsen görs i ekonomiska storheter eller i viktenheter. Orsaken till detta är naturligtvis att förädlingsvärdet per viktenhet kan se mycket olika ut beroenden på om handelsutbytet avser förädlade eller oförädlade varor. Någon uppskattning av hur detta påverkar antagandets rimlighet i endera riktningen har dock inte gjorts här, varför den vidare diskussionen utgår från att Rysslands handel med olika länder har samma innehåll.

⁶³ DG Trade (2012): *Russia*, Mars 2012. Tillgänglig via: trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113440.pdf

⁶⁴ Resonemanget bygger på antaganden om att exempelvis allt eventuellt maritimt handelsutbyte med Kina sker via Rysslands transportnoder i östra delen av landet, och att handelsutbytet med länder som USA, Kanada, Norge, Algeriet, Israel, Saudiarabien etc., sker via noderna i västra delen av Ryssland.

Ett andra antagande är att ryska sjöfartstransporter till och från olika EU-länder i första hand kan knytas till hamnarna i Barents hav, Östersjön eller Svarta havet snarare än till hamnarna i Stilla havet. Enligt den statistik som presenteras längre fram i detta arbete, är det vidare känt att omsättningen i de ryska hamnarna i Östersjön och Svarta havet var för sig är fyra gånger så stor som den för hamnarna i Murmansk och Archangelsk i Barents hav. Av den anledningen kan trafiken mellan hamnarna i norr och olika EU-länder bortses från.

Ett tredje och sista antagande är att de ryska handelsflödena över Svarta havet och Östersjön i första rummet går till hamnar i närliggande länder. Med andra ord förutsätts att det finns en tydlig nord-sydlig uppdelning mellan vilka länder som ryska hamnar i Östersjön och Svarta havet har handelsförbindelser med. Av detta och ovanstående antaganden följer att rysk handel via Östersjön i stort sett antas vara begränsade till tretton länder i nordvästra Europa. Åtta av dessa utgörs av Östersjöstaterna Sverige, Finland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tyskland och Danmark. Övriga länder med vilka de ryska Östersjöhamnarna har sjöfartsförbindelser är Nederländerna, Belgien, Frankrike, Storbritannien samt Irland. Även Norge borde ha ingått i urvalet, men har uteslutits på grund av att data för detta saknas.

En jämförelse mellan Eurostats handelsstatistik för de tretton EU-länder som har identifierats här med den del av den ryska godsomsättningsstatistiken som avser export, visar på en tämligen god överensstämmelse. Däremot visar motsvarande jämförelse över Rysslands maritima import från de utvalda länderna att handelsstatistiken bara har fångat upp cirka fjrtio procent av det faktiska inflödet till Rysslands Östersjöhamnar. Av den anledningen bör inte alltför långtgående slutsatser dras utifrån den analys av Rysslands sjöfartsburna import som görs här.

Tabell 3.1 visar en sammanställning av Eurostats statistik över handelsutbytet mellan Ryssland och de tretton länder som ingår i modellen. Transporter via olje- och gasledningar eller andra fasta installationer är ej medtagna. På övergripande nivå visar tabellen att de ryska Östersjöhamnarna har en mycket dominerande position i Rysslands handelsutbyte med EU-området: av Rysslands hela export till EU-området på 246 mn ton 2011, passerade 160 mn ton Östersjön. Importen från EU-området uppgick samtidigt till 28 mn ton, varav 9 mn ton nådde Ryssland via dess Östersjöhamnar. Således passerade inte mindre än 65 procent av Rysslands export till, och 31 procent av dess import från EU-området någon av de ryska hamnarna i Östersjön. Sett enbart till det sjöfartsburna handelsutbytet med EU, framstår betydelsen av de ryska Östersjöhamnarna som ännu viktigare: drygt 75 procent av Rysslands export och närmare 85 procent av dess import passerade de ryska Östersjöhamnarna under 2011.

En annan generell iakttagelse är de stora diskrepanserna mellan import- och exportflödena. Av det totala varuflödet mellan EU och Ryssland på 274 mn ton, uppgick den ryska importen till 28 mn ton, eller drygt 10 procent. För transpor-

terna över Östersjön var skillnaderna ännu mer framträdande: endast 5 procent av transportererna avsåg import av gods till Ryssland.

Tabell 3.1 Utvalda EU-länders handelsutbyte med Ryssland 2011, antal tusen ton

RAPPORTÖR	Import			Export		
	Båt	Järnväg	Väg	Båt	Järnväg	Väg
EU27	212 103	26 437	7 196	10 361	3 424	14 515
Östersjöländer	73 984	19 148	4 504	5 296	2 567	9 392
Danmark	3 264	–	42	502	0	144
Sverige	12 329	0	61	524	30	343
Finland	17 290	4 936	2 072	1 365	446	1 655
Estland	459	793	360	130	546	323
Lettland	153	835	128	16	510	359
Litauen	9 196	1 632	237	8	410	1 092
Polen	2 963	10 669	477	202	335	2 024
Tyskland	28 330	282	1 127	2 550	289	3 453
Övriga nordeuropeiska länder	86 405	41	623	3 469	105	2 121
Nederländerna	28 957	0	312	1 141	7	768
Belgien	12 275	39	233	666	19	729
Frankrike	22 555	3	78	454	77	615
Storbritannien	22 294	–	0	692	1	6
Irland	324	–	0	516	–	3

Källa: Eurostat: Extra EU27 Trade since 1999 by mode of transport (NSTR), table DS-022469, senast uppdaterad 2 mars 2012. Tillgänglig via

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database

Kommentar: Kolumnerna *import* och *export* avser statistiska uppgifter från rapporterande EU-länder. För data i tabellen syftar 0 på värden understigande 1 000 ton och streck att det inte finns något värde alls.

Fördelat på länder inom eller utanför Östersjöregionen, uppgick flödet till eller från andra Östersjöstater till knappt 47 procent av de totala ryska transportererna via Östersjön. Inom Östersjöregionen gick större delen av den ryska maritima exporten till Tyskland, Finland, Sverige och Litauen. Den viktigaste maritima importen kom från Tyskland och Finland, samt i mindre grad från Sverige, Danmark och Polen.

Utanför Östersjöregionen exporterades betydande mängder gods från de ryska Östersjöhamnarna till Nederländerna, Frankrike, Storbritannien och i viss mån Belgien. Den sjöfartsburna importen hade sitt ursprung främst i Nederländerna och till en mindre del i Storbritannien, Belgien, Irland och Frankrike.⁶⁵

⁶⁵ En stor del av denna handel utgörs troligen av transiterat gods.

Uppdelat på andra Östersjöstater och övriga nordeuropeiska stater, visar tabell 3.2 hur transportflödet fördelas per varuslag. Vissa varugrupper har uteslutits, varför totalsumman är en annan än i föregående tabell.

Tabell 3.2 Handelsflödet till och från ryska Östersjöhamnar 2011 enligt rapportens modell; enheter i tusental

RAPPORTÖR	Import			Export		
	Båt	Järnväg	Väg	Båt	Järnväg	Väg
Östersjöländer	72 568	18 619	4 388	4 776	2 349	7 740
Jordbruksprod, levande djur	1 824	1 890	1 624	389	17	1 387
Fasta mineralbränslen	15 804	8 594	43	0	49	4
Petroleumprodukter, varav	48 968	2 893	74	172	69	181
<i>Råolja</i>	<i>42 786</i>	<i>12</i>	<i>0</i>	<i>–</i>	<i>–</i>	<i>–</i>
<i>Gas</i>	<i>84</i>	<i>1 357</i>	<i>17</i>	<i>–</i>	<i>–</i>	<i>0</i>
Malm och metallskrot	357	970	40	36	46	3
Metallprodukter	1 719	703	620	1 231	91	227
Mineraler, byggmaterial	212	185	111	1 881	1 100	416
Konstgödsel	1 005	998	55	4	24	11
Kemiska produkter	714	1 588	363	233	463	1 746
Maskinutr, trp.utr, tillv. varor, div.	1 966	798	1 457	828	490	3 764
Övriga nordeuropeiska länder	83 121	41	577	2 889	103	1 672
Jordbruksprod, levande djur	821	–	54	750	0	452
Fasta mineralbränslen	17 375	39	45	8	–	0
Petroleumprodukter, varav	55 570	–	74	287	0	60
<i>Råolja</i>	<i>31 759</i>	<i>–</i>	<i>–</i>	<i>–</i>	<i>–</i>	<i>–</i>
<i>Gas</i>	<i>32</i>	<i>–</i>	<i>–</i>	<i>0</i>	<i>–</i>	<i>0</i>
Malm och metallskrot	1 941	–	14	26	–	2
Metallprodukter	3 948	–	230	265	0	31
Mineraler, byggmaterial	28	–	2	85	0	32
Konstgödsel	1 505	–	6	3	–	1
Kemiska produkter	1 605	3	78	840	37	513
Maskinutr, trp.utr, tillv. varor, div.	328	0	74	626	65	581

Källa: Eurostat: Extra EU27 Trade since 1999 by mode of transport (NSTR), tabell DS-022469, senast uppdaterad 2 mars 2012. Tillgänglig via

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database

Kommentar: I likhet med föregående tabell avser kolumnerna *import* och *export* statistiska uppgifter från rapporterade EU-länder. För data i tabellen syftar 0 på värden understigande 1 000 ton och streck att det inte finns något värde alls.

Tabellen visar att den ryska sjöburna handeln med andra Östersjöstater domineras stort av export av petroleum, företrädesvis råolja. Till andra Östersjöstater exporterade Ryssland 2011 knappt 49 mn ton petroleum, varav 42 mn ton råolja. Tyskland importerade 14 mn ton råolja, Finland 10 mn ton och Sverige 9 mn ton. Till övriga nordeuropeiska länder som ingår i modellen, exporterade Ryssland närmare 56 mn ton petroleumprodukter, varav knappt 32 mn ton råolja. Störst

mängd råolja exporterades till Nederländerna, 15 mn ton, därefter Frankrike, knappt 10 mn ton, Storbritannien, 4 mn ton samt Belgien, 3 mn ton.⁶⁶

En annan betydande post i de ryska Östersjöhamnarnas exportflöde var fasta mineralbränslen. Stora köpare var Storbritannien, 12 mn ton, Tyskland, 8 mn ton samt Finland, 5 mn ton. Även Polen importerade stora mängder fasta mineralbränslen från Ryssland, men större delen, 8 mn ton eller 87 procent, transporterades till Polen via järnväg.

Övriga större exportflöden till andra Östersjöstater bestod av maskinutrustning, jordbruksprodukter och metallprodukter.⁶⁷ I exporten till övriga nordeuropeiska stater hörde till de större posterna metallprodukter, malm och metallskrot, kemiska produkter och konstgödsel.

Rysslands import från övriga Östersjöstater bestod till stora delar av mineraler och byggmaterial, metallprodukter samt maskinutrustning. Från övriga nordeuropeiska länder importerades företrädesvis kemiska produkter, jordbruksprodukter och maskinutrustning. Som redan påpekats bör dock tilläggas att denna bild av importen via Östersjön är långt ifrån heltäckande. En jämförelse av den handelsstatistik från de tretton EU-länder som ligger till grund för skattningen med de uppgifter om godsomsättning som presenteras nedan, ger vid handen att skattningen bara har fångat upp runt fyrtio procent av det sjöfartsburna inflödet till Rysslands Östersjöhamnar.

3.2 Godsomsättning ryska Östersjöhamnar

Ett alternativt sätt att fånga den relativa betydelsen av olika hamnar i stället för att försöka kartlägga transportflödena, är att utgå från hamnstatistik över godsomsättningen (*cargo throughput*). Nackdelen med denna metod är att transportflödena från avsändare till mottagare inte kan följas och att det därmed inte heller är möjligt att skatta volymen av olika transportflöden. Godsomsättningen definieras som det totala antalet ton gods (i förekommande fall – antalet TEU) som lastas eller lossas under ett år. Vanligtvis grundar sig statistiken på de uppgifter

⁶⁶ Beträffande råolja, importerade EU27 totalt 160,6 mn ton råolja från Ryssland under 2011, varav 100 mn ton med båt, 12 mn ton via järnväg och 60 mn ton via pipeline. De tretton EU-länder som behandlas här importerade tillsammans 117 mn ton, varav 75 mn ton med båt, 12 mn ton via järnväg och 42 mn ton via pipeline. Källa: Eurostat, *Extra EU27 Trade since 1999 by mode of transport (NSTR)*, table DS-022469, senast uppdaterad 2 mars 2012. Tillgänglig via http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database

⁶⁷ Avseende spannmål hade Rysslands Östersjöhamnar en kapacitet att exportera 2 mn ton av landets totala kapacitet på 16 mn ton år 2010. Dock är Östersjöhamnarna av marginellt intresse då de ligger långt från Medelhavsländerna vilka är de största marknaderna för ryskt spannmål. (Källa: Yelena Vassilieva and Levin Flake (2011): "Overview of Russian Grain Port Capacity and Transportation". USDA Foreign Agriculture Service, GAIN Report Number: RS1149)

som stuveribolagen eller terminaloperatörerna rapporterar in till ansvarig myndighet. I vissa fall, exempelvis vid transitering av gods, kan godset komma att lastas om i flera steg. Datainsamlingsmetoderna är emellertid normalt sett utformade så att dubbelräkning av godsmängder undviks, liksom medräkning av emballagevikten (exempelvis containrar). Därvid skall godsomsättningen åtminstone teoretiskt avspegla den faktiska nettomängd gods som passerar hamnen.⁶⁸

Inom Östersjöregionen har Centret för maritima studier (CMS) vid Åbo universitet sedan 2006 givit ut *Baltic Port List*, BPL, med aggregerade data över godsomsättning och maritim trafik från närmare 200 hamnar i Östersjön och ett urval norska, danska och tyska hamnar i Nordsjön.⁶⁹

I första hand bygger data i BPL på sammanställda officiella uppgifter från nationella statistikmyndigheter. Då denna typ av data saknas för Ryssland, bygger BPL i detta fall på primära uppgifter från berörda hamnmyndigheter. Till viss del har de ryska hamnmyndigheterna själva tillgängliggjort sin statistik över internet. CMS har i viss mån korregerat de ryska uppgifterna och kompenserat för avvikelser från allmän praxis gällande redovisning av hamndata.

Enligt BPL-2006 hanterade hamnarna runt Östersjön 798 mn ton 2006.⁷⁰ BPL-2006 redovisar transportflödena över sex ryska hamnar eller hamnkomplex i Östersjöregionen. Fem av dessa återfinns runt Finska viken: Viborg, Vysotsk, Primorsk, S:t Petersburg samt Ust-Luga. I sydöstra delen av Östersjön tillkommer hamnområdet i Kaliningrad, bestående av Stadshamnen, Baltijsk och Svetlyj. Sammantaget omsatte de ryska Östersjöhamnarna 154 mn ton gods 2006, vilket motsvarade 19 procent av den totala godsomsättningen i Östersjöregionen.⁷¹ Den viktigaste ryska oljehamnen var Primorsk, från vilken 66 mn ton olja exporterades, följt av S:t Petersburg, 18 mn ton. Enligt vad som i övrigt framgår av tabell 3.3 var hamnkomplexet i S:t Petersburg Rysslands viktigaste Östersjöhamn med avseende på import, hantering av torr bulklast och övrig torrlast. I och med att en övervägande del av importen var containeriserad, var S:t Petersburg även viktigaste containerhamn med en hantering av 1 mn TEU.

⁶⁸ Detta är inte alltid fallet vilket föranleder viss försiktighet vid tolkning av denna statistik.

⁶⁹ Saurama, A., Holma, E., Tammi, K. (2008): *Baltic Port List 2006*, [pdf], University of Turku, Centre for Maritime Studies, tillgänglig via www.balticportlist.com/datafiles/userfiles/File/BalticPortList06.pdf Kriterierna för att tas upp i BPL är en omsättning på minst 50 000 ton och att en del av denna trafik är internationellt be-
tingad.

⁷⁰ Ibid., s. 14

⁷¹ Saurama, A. et al. (2008), s. 14

Tabell 3.3 Godsomsättning i ryska Östersjöhamnar 2006; enheter i tusental

	Viborg	Vysotsk	Primorsk	S:t Petersburg	Ust-Luga	Kaliningrad	Totalt
S:A OMSÄTTNING (kton)	1 253	13 811	66 078	54 230	3 766	15 226	154 364
Internationell trafik (kton)	1 214	13 259	66 078	54 056	3 746	15 155	153 508
Import	188	–	–	15 664	6	1 551	17 409
Export	1 026	13 259	66 078	37 889	3 740	13 604	135 596
Inrikes trafik (kton)	39	552	–	174	20	71	856
Internationell fraktrafik per godsslag (kton)							
Torr bulklast	1 122	4 089	–	11 388	3 746	4 188	24 533
Flytande bulklast	92	9 170	66 078	17 896	–	9 637	102 873
Övrig torr last	–	–	–	24 946	–	1 329	26 275
Antal transportenheter (tot)							
Containrar (tusen TEU)	0	–	–	1 450	–	154	1 605

Källa: Baltic Port List 2006, sid. 94–95.

Kommentar: För data i tabellen syftar 0 på värden understigande 1 000 ton och streck att det inte finns något värde alls. För statistiken över S:t S:t Petersburg omfattar posten *Internationell trafik* även transit, vilket inte ingår i posterna *Import* och *Export*. Godslagen för alla hamnar är definierade så att posten *Torr bulklast* omfattar jordbruksprodukter, livsmedel, djurfoder, fasta mineralbränslen, malm och metallskrot, obearbetade och bearbetade mineraler, byggmaterial, konstgödsel och torra kemikalier. Som torrbulk räknas även rundtimmer, fibermassa, torv, flis och pellets, liksom gods deklarerat som övrig torrbulk. Som *flytande bulk* räknas petroleumprodukter, flytande kemikalier liksom gods deklarerat som övrig flytande bulklast. *Övrig torr last* består av paketerat gods och övrigt gods som inte ingår i någon av de ovan nämnda klasserna. Hit räknas metallprodukter och maskindelar, transportutrustning, bearbetat gods samt övrigt. Trävaror som ej är rundtimmer räknas hit liksom pappersmassa och pappersprodukter, containeriserat gods, färjegods, annat gods i Ro-ro-enheter.

Den finansiella krisen fick en stor inverkan på den maritima transportsektorn i Östersjön efter första kvartalet 2008, när alla länder såg sina transportvolymerna falla. Under 2010 följdes nedgången i stället av en stark tillväxt. Enligt BPL-2011 uppgick den sammanlagda transportvolymen till närmare 809 mn ton 2010. Detta var 17 mn ton mindre, eller 2 procent lägre, än tidigare toppnotering från 2007. Sverige hade den största lasttrafiken, 180 mn ton, följt av Ryssland och Finland med respektive 177 mn ton och 110 mn ton.⁷² Jämfört med 2006, innebar detta för de ryska Östersjöhamnarnas del att godsomsättningen under perioden ökade med 15 procent eller 23 mn ton – vilket motsvarar en årlig tillväxtfaktor på 3,5 procent.

Större delen av lasttrafiken på Östersjön – 741 mn ton – utgjordes av internationell sjöfart. Här dominerade de ryska Östersjöhamnarna över övriga Östersjöham-

⁷² Holma, E., Heikkilä, A., Helminen, R., Kajander, S. (2011): *Baltic Port List 2011*, [pdf], University of Turku, Centre for Maritime Studies, ss. 7, 15

nar i kringliggande stater med en sammantagen godsomsättning på 175 mn ton.⁷³ Som framgår av tabell 3.4 nedan, behöll Primorsk sin ställning som viktigaste oljehamn.

Tabell 3.4 Godsomsättning i ryska Östersjöhamnar, 2010; enheter i tusental

	Viborg	Vysotsk	Primorsk	S:t Petersburg	Ust-Luga	Kaliningrad	Totalt
(kton)	1 101	14 843	77 640	58 048	11 776	13 809	177 217
Internationell trafik (kton)	1 053	14 321	77 640	57 785	11 269	13 245	175 313
Import	210	–	–	16 836	147	3 183	20 376
Export	843	14 321	77 640	40 949	10 534	10 032	154 319
Inrikes trafik (kton)	48	522	–	263	507	564	1 904
Internationell frakttrafik per godsslag (kton)							
Torr bulklast, varav	745	2 311	–	10 173	10 042	3 385	26 656
- jordbruksprodukter	16	–	–	142	–	981	1 139
- konstgödsel	545	–	–	6 073	–	382	7 000
- kol och koks	82	2 311	–	2 183	8 942	497	14 015
- metallskrot	15	–	–	1 686	–	137	1 838
- övrigt	87	–	–	89	1 100	1 388	2 664
Flytande bulklast, varav	92	12 010	77 640	16 157	–	7 345	113 244
- olja och oljeprodukter	2	12 010	77 640	16 117	–	7 073	112 842
- flytande kemikalier	53	–	–	–	–	32	85
- övrigt	37	–	–	40	–	240	317
Övrig torr last, varav	215	–	–	31 455	1 227	2 515	35 412
- metallvaror	68	–	–	6 161	750	1 247	8 226
- trävaror	9	–	–	223	238	9	479
- övrigt	138	–	–	25 071	239	1 259	26 707
(totalt)							
Containrar (tusen TEU)	–	–	–	1 931	–	231	2 162

Källa: Baltic Port List 2011, ss. 142–147.

Kommentar: För statistiken över Ust-Luga och Kaliningrad omfattar posten *Internationell trafik* även transit, vilket inte ingår i posterna *Import* och *Export*. För en närmare beskrivning av de olika varukategorierna, se vidare kommentar till tabell 3.3 ovan. För data i tabellen syftar 0 på värden understigande 1 000 ton och streck att det inte finns något värde alls.

Hanteringen av olja i S:t Petersburg minskade jämfört med 2006 samtidigt som den ökade i Vysotsk. Bortsett från oljeexporten över Primorsk, kvarstod hamnkomplexet i S:t Petersburg som Rysslands viktigaste Östersjöhamn för import och export av övriga godsslag. Samtidigt är det tydligt att hamnen i Ust-Luga, vars bygge påbörjades 1997, har börjat få en verklig tyngd bland de ryska Östersjöhamnarna. Fram till 2010 var det främst torrbulk i form av kol och koks som

⁷³ Ibid. (2011), s. 15

gav Ust-Luga dess allt större betydelse som exporthamn. Enligt ryska uppgifter närmast fördubblades Ust-Lugas omsättning till 23 mn ton 2011, vilket till större delen berodde på idrifttagandet av hamnens oljeterminal.⁷⁴

Enligt BPL-2011 har Primorsk och S:t Petersburg etablerat sig som några av de mest betydelsefulla hamnarna i Östersjön. Sett till total lastvolym var dessa båda Östersjöns största, följda av Göteborg (43 mn ton).⁷⁵ Även relaterat till internationell trafik eller uppdelat per godsslag återkommer Primorsk och S:t Petersburg i ett flertal tätpositioner, vilket framgår av Tabell 3.5.

Tabell 3.5 Östersjöns viktigaste hamnar i volym 2010; enheter i tusental

Hamn	Volym	Marknadsandel Östersjön	Hamn	Volym	Marknadsandel Östersjön
Export	kton	Procent	Övrig torr last	Ton	Procent
Primorsk	77 640	17	S:t Petersburg	31 455	13
S:t Petersburg	40 949	9	Göteborg	20 212	8
Riga	27 332	6	Lübeck	15 868	7
Import	kton	Procent	Flytande last	kton	Procent
Göteborg	21 713	8	Primorsk	77 640	26
S:t Petersburg	16 836	6	Tallinn	25 714	9
Rostock	10 832	4	Göteborg	20 072	7
Torr bulklast	kton	Procent	Containertrafik	tusen TEU	Procent
Riga	17 438	9	S:t Petersburg	1 931	26
Klaipeda	11 774	6	Göteborg	892	12
S:t Petersburg	10 173	5	Gdansk	509	7

Källa: Baltic Port List 2011, ss. 19–31.

Kommentar: Marknadsandel Östersjön är här definierad som andelen av den sammantagna lastvolymen för de hamnar som ligger öster om en tänkt linje från Skagen vid Jyllands norra spets i Danmark till den svensk-norska gränsen vid Svinesund.

⁷⁴ Portnews (2012:1): *Gruzooborot porta Ust-Luga v 2011 godu vyros potjti v 2 raza – do 22,73 mln tonn* [Ust-Lugas godsomsättning 2011 ökade nästan 2 gånger – till 22,73 mn ton], [på nätet] Tillgänglig via portnews.ru/news/74117/ [Besökt juni 2012] samt Portnews (2012:2): *Gruzooborot morskich portov Rossii za 2011 god vyros na 1,8 procent - do 535,4 mln tonn* [De ryska hamnarnas godsomsättning 2011 ökade med 1,8 procent - till 535,4 mn ton], [på nätet] Tillgänglig via portnews.ru/news/74210/ [Besökt juni 2012]

⁷⁵ Holma, E. et al. (2011), s. 19

3.3 EU:s prognoser över transportutvecklingen i Östersjöregionen

Inom ramarna för det europeiska transportsamarbetet, har EU låtit ta fram två större framtidsprognoser över godsflöden och transporter i Östersjöregionen. Syftet bakom dessa studier har varit att öka kunskapen om nuvarande flöden och troliga utvecklingstendenser. Den första av dessa, *Baltic Maritime Outlook 2006* (vidare BMO-2006), publicerades 2006 och sträcker sig fram till 2020. Den andra studien, *Baltic Transport Outlook 2011*, färdigställdes 2011 med en planeringshorisont fram till 2030.

BMO-2006 är ett planeringsunderlag särskilt framtaget för maritima transporter även om övriga transportslag ingår som variabler i analysen. I BTO-2030 är perspektivet bredare i det att ett större intresse ägnas åt land- och flygbaserade transporter, liksom att studien även omfattar framtidens interregionala passagerartrafik med olika transportslag. Vad båda studierna har gemensamt är emellertid att det är regionens EU-länder som är fokusområde. Ryssland behandlas mycket mer översiktligt som ett ingångsvärde till den djupare analysen över transportutvecklingen i EU-länderna.

BMO-2006 bygger i huvudsak på EU-ländernas handelsstatistik, vilket innebär att studien är behäftad med de metodologiska svagheter som diskuterats tidigare. Med denna reservation, uppgick Rysslands handel 2003 med EU-25 till 262 mn ton enligt BMO-2006 (att jämföra med ca 273 mn ton med EU-27 för 2011, enligt tabell 3.1), och fram till 2020 förväntades den öka till 470 mn ton.⁷⁶ Godsflödena över ryska Östersjöhamnar uppgick 2003 till 89 mn ton, samtidigt som ytterligare 81 mn ton transiterades via hamnar i Finland, Estland, Lettland, Litauen och Polen.⁷⁷ Givet samma proportionella fördelning mellan maritima och landbaserade transporter 2020 som 2003, skulle det maritima godsflödet med ryskt ursprung eller med Ryssland som slutdestination därmed öka till 305 mn ton år 2020. Andelen gods som skeppas via Rysslands egna hamnar runt Östersjön förväntades öka i prognosen, men BMO-2006 ger inte utrymme för några kvantitativa bedömningar på denna punkt. De redovisade resultaten av prognosen i BMO-2006 är i övrigt på en alltför aggregerad nivå för att det skall vara möjligt att utläsa godsflödenas sammansättning till och från ett enskilt land.

I BTO-2030 användes basåret 2010 som utgångspunkt i prognoserna över de framtida transportflödena. Fram till 2030 förväntades den internationella godsmängden i ryska Östersjöhamnar öka från 171,6 mn ton till 243,8 mn ton 2030.

⁷⁶ BMO-2006, s. 32; tillgänglig via http://tentea.ec.europa.eu/download/MoS/2006_baltic_maritime_outlook.pdf

⁷⁷ Ibid., s. 43

Den förväntade ökningen av godsmängden fördelar sig på 66 mn ton för hamnarna i anslutning till Leningrads Oblast och 6 mn ton till hamnarna i Kaliningrads Oblast.⁷⁸ Jämfört med BMO-2006 är framtidsscenariot i BTO-2030 således mycket mera nedtonat. Detta gäller även för prognoserna över övriga ingående länders transportutveckling. Den genomsnittliga årliga tillväxten för maritima transporter inom hela Östersjöregionen fram till 2030 har exempelvis uppskattats till 1,3 procent. Som jämförelse uppgick den faktiska tillväxten under perioden 1997–2008 till 3,25 procent. Prognoserna i BTO-2030 har därvidlag påverkats av den konjunkturella nedgång som sedan 2008 följde i finanskrisens spår.⁷⁹ En annan faktor som förklarar de stora skillnaderna mellan BMO-2006 och BTO-2030 är att de bygger på olika simuleringsmiljöer, varvid resultaten inte är helt jämförbara.⁸⁰

Rysslands transittrafik i Östersjöregionen diskuteras i BTO-2030 i kvalitativa termer. Inriktningen på Rysslands framtida oljeexport berörs också mest i kvalitativa termer. Bedömningen är dock att exporten till Asien fortsätter att öka, i viss utsträckning på bekostnad av oljeexporten via Östersjöregionen. Då Ryssland samtidigt bygger ut pipelines och infrastruktur i anslutning till de ryska oljehamnarna i Finska viken, bygger prognosen i BTO-2030 på att transiteringen av rysk olja över de baltiska staterna och Polen på sikt kommer att upphöra.⁸¹

⁷⁸ BTO-2030, s. 35

⁷⁹ Ibid., s. 13

⁸⁰ Simuleringsmiljön i BMO-2006 bygger på den så kallade EFM-STAN-modellen. STAN står för Strategic Transport Analysis och är en grafisk interaktiv mjukvara designad för nationella eller regionala multimodala transportanalyser. EFM står för European Freight model, och är alltså en modell i STAN:s mjukvarumiljö. EFM-STAN baseras på tre komponenter: matriser över handelsflöden på NUTS-2-nivå, centrala marina och landbaserade transportlänkar och förbindelser mellan dessa samt kostnadsfunktioner för de ingående länkarna och förbindelserna. Genom de ingående kostnadsfunktionerna möjliggör modellen en simulering av hela det europeiska transportsystemet i ett kostnadsoptimerat, med samma volymer, scenario. Se vidare exempelvis http://ec.europa.eu/transport/maritime/studies/doc/mos/2006_research_good_flows.pdf [besökt maj 2012].

Scenarierna i BTO-2030 bygger på den databaserade modellen TRANS-TOOLS – tools for transport forecasting and scenario testing som har blivit Kommissionens standardverktyg för transportanalyser. Se vidare <http://energy.jrc.ec.europa.eu/transtools/> samt www.isis-it.com/index.php?option=com_content&view=article&id=72&catid=39 för mer information. Inom ramen för BTO-2030 har en vidareutvecklad variant av modellen använts – BTO-2030 TRANS-TOOLS.

⁸¹ Ibid., s. 41

3.4 Ryska prognoser över den framtida hamnutvecklingen

Från ryskt håll initierade det ryska transportministeriet i maj 2010 utarbetandet av ett strategiskt utvecklingsprogram för Rysslands marina hamninfrastruktur som sträcker sig fram till 2030.⁸² Arbetet leddes av FGUP Rosmorport i samarbete med bland annat Presidentakademin (*Rossijskaja akademiya narodnogo khozyaistvo pri Presidente RF, RANKh*).

Ryska företrädare har uppgivit flera skäl till att man velat ta ett nytt samlat grepp vad gäller framtida utveckling och inriktning på den nationella hamninfrastrukturen. Ett första skäl har varit den tidigare bristen på egna uppdaterade analyser av potentiella transportflöden, transportkapaciteter och transportkostnader för att styra investeringarna mot de hamnar och den infrastruktur där det finns en tillväxtpotential. För det andra har den statliga planeringen av transportsektorn kännetecknats av bristande koordination. Enligt generaldirektören för Rosmorport, Igor Rusu, fanns det exempelvis 2011 mer än 10 federala målprogram och 15 strategiska branschprogram som transportsektorn hade att förhålla sig till. Enligt Rusu har detta resulterat i ineffektiv resursallokering av statliga medel, en globalt sett konkurrensmässigt svag hamninfrastruktur samt en suboptimal fördelning av hamnkapacitet vilken inte följt den regionala utvecklingen av efterfrågan på transporter.⁸³

Till grund för arbetet med att utveckla det strategiska utvecklingsprogrammet har såväl inhemska som utländska data utnyttjats. Prognoserna för det framtida ryska transportbehovet bygger på analyser av den globala ekonomiska utvecklingen och internationella handelsflöden från exempelvis Världsbanken, IMF, IUMI, UNCTAD, Drewry Maritime Research, DnB, BP, IEA, U.S. Energy Information Administration och World Shipping Council. Den makroekonomiska analysen har sedan brutits ner till konkreta prognoser och utvecklingsstrategier på hamnnivå under hänsynstagande till andra ryska strategiska utvecklings- och målprogram. Bland de program som nämns som viktigast hör energistrategin fram till 2030, strategin för järnvägstransporter till 2030, strategin för den metallurgiska industrin till 2030, transportstrategierna för 2020 och 2030 samt det federala målprogrammet för transportsystemutveckling 2010–2015 (förlängt till 2019).⁸⁴ Godsflödenas storlek har uppskattats utifrån befintlig rysk statistik över godsom-

⁸² FGUP Rosmorport (2011)

⁸³ Rusu, Igor (2011): *Presentation av "Strategier för utvecklingen av den ryska marina hamninfrastrukturen till 2030" vid sammanträdet för det marina rådet under guvernören i S:t Petersburg*, 14 april. Tillgänglig via www.rosmorport.ru/seastrategy.html [Besökt maj 2012]

⁸⁴ FGUP Rosmorport (2011), ss. 132–133

sättningen i de ryska hamnarna så som den har samlats in och sammanställts från stuveriföretagen i respektive hamn.

Utifrån de två scenarier som utvecklas närmare i det strategiska utvecklingsprogrammet – en konservativ samt en måttligt optimistisk – förväntas hanteringen i Rysslands kusthamnar 2030 enligt tabell 3.6 nedan ha ökat till mellan 800 och 1 300 mn ton per år. Att notera för Östersjöhamnarna är att för 2020 så sammanfaller den måttligt optimistiska prognosen – 298 mn ton – tämligen väl med motsvarande prognos för BMO-2006, som enligt diskussionen ovan uppskattades till 305 mn ton. I övrigt förväntas störst tillväxt i det södra hamnområdet. Orsaken till detta är ett förväntat ökat handelsutbyte mellan den europeiska delen av Ryssland och de asiatiska länderna i Stillahavsregionen. I första hand är det i detta fall containertrafiken som förutsätts öka.⁸⁵

Tabell 3.6 Sammanställning över ryska prognoser över framtida lastomsättning

	Prognos transporter mn ton per år					
	2015		2020		2030	
	Lägst	Högst	Lägst	Högst	Lägst	Högst
Omlastning mn ton	576	666	640	863	808	1 287
<i>varav torrlast</i>	<i>250</i>	<i>281</i>	<i>301</i>	<i>384</i>	<i>451</i>	<i>764</i>
<i>varav flytande last</i>	<i>326</i>	<i>385</i>	<i>339</i>	<i>479</i>	<i>356</i>	<i>523</i>
Nordvästra bassängen	188	229	201	298	237	400
<i>varav torrlast</i>	<i>74</i>	<i>84</i>	<i>86</i>	<i>113</i>	<i>120</i>	<i>214</i>
<i>varav flytande last</i>	<i>114</i>	<i>145</i>	<i>115</i>	<i>184</i>	<i>116</i>	<i>186</i>
Norra bassängen	57	66	68	94	80	121
<i>varav torrlast</i>	<i>22</i>	<i>24</i>	<i>26</i>	<i>31</i>	<i>37</i>	<i>55</i>
<i>varav flytande last</i>	<i>35</i>	<i>41</i>	<i>42</i>	<i>63</i>	<i>43</i>	<i>65</i>
Södra bassängen	199	227	222	293	293	474
<i>varav torrlast</i>	<i>79</i>	<i>89</i>	<i>99</i>	<i>129</i>	<i>161</i>	<i>293</i>
<i>varav flytande last</i>	<i>120</i>	<i>138</i>	<i>123</i>	<i>163</i>	<i>132</i>	<i>181</i>
Fjärran östern-bassängen	131	144	148	179	197	292
<i>varav torrlast</i>	<i>75</i>	<i>84</i>	<i>90</i>	<i>110</i>	<i>133</i>	<i>202</i>
<i>varav flytande last</i>	<i>56</i>	<i>60</i>	<i>59</i>	<i>69</i>	<i>64</i>	<i>90</i>

Källa: Rosmorport (2011), appendix 1, tabell 19 och 24, sid. 167–170; 187–190.

Kommentar: Sammanställningen avser det strategiska utvecklingsprogrammets konservativa och måttligt optimistiska prognoser fördelade över Rysslands fyra hamnområden. Nordvästra bassängen avser Östersjön, norra bassängen Rysslands norra kuststräcka, södra bassängen Svarta havet och Fjärran östern-bassängen kuststräckan mot Stilla havet.

Mot denna bakgrund har det övergripande målet för det federala utvecklingsprogrammet för Rysslands hamnar fastslagits som skapandet av en internationellt konkurrenskraftig hamninfrastruktur med tillhörande tjänster som kan motsvara den ryska ekonomins behov såväl på kort som på medellång och lång sikt.⁸⁶ En uttalad förutsättning för att strategin ska kunna fullföljas är att man tar till vara

⁸⁵ Ibid. ss. 10–11

⁸⁶ FGUP Rosmorport (2011), s. 87

den samlade internationella kunskapen och beprövade erfarenheten kring utveckling av hamninfrastruktur i det fortsatta arbetet. Således är det förmodligen ingen tillfällighet att även ett nederländskt konsultbolag har medverkat i utvecklingen av programmet.

Utvecklingsprogrammets övergripande mål har operationaliserats i ett antal sektoriella målsättningar beträffande hamnkapaciteter, ekonomisk effektivitet, internationell konkurrenskraft, säkerhetsaspekter samt sociala hänsyn och miljöhänsyn.⁸⁷ Som en prioriterad indikator på de ryska hamnarnas växande internationella konkurrenskraft, stipulerar utvecklingsprogrammet att 2030 skall inga frakter med Ryssland som ursprungs- eller destinationsland skeppas via utländska hamnar. Redan 2015 är målsättningen att inte mer än 15 procent av de ryska sjötransporterna skall gå över hamnar i utlandet. De länder som enligt utvecklingsprogrammet främst berörs av dessa målsättningar är angränsande länder i anslutning till Östersjön och Svarta havet, d.v.s. Finland, Estland, Lettland, Litauen och Ukraina. I dagsläget varierar det Rysslandsrelaterade transportflödet över icke-ryska hamnar i dessa vatten till mellan 15 och 20 procent av det totala ryska fraktflödet för samma hav. För enskilda godsslag, exempelvis konstgödsel och malm, så går ungefär hälften av transportflödena över de baltiska staterna eller Ukraina.⁸⁸ Denna bild stämmer väl överens med den som tecknades utifrån finska och baltiska källor i föregående kapitel.

En annan indikator som förs fram som en värdemätare på de ryska hamnarnas internationella konkurrenskraft är att den utländska frakten, som andel av den totala godsomsättningen, som transiteras över ryska hamnar ska öka till 10 procent 2015 och till 20 procent 2030. Denna indikator är emellertid av en lägre prioriteringsordning än hemtagningen av ryska transitflöden.⁸⁹

Det strategiska utvecklingsprogrammet för hamninfrastrukturen slår fast att givet det måttligt optimistiska scenariot, så bör den sammantagna kapaciteten för Rysslands fyra hamnområden byggas ut från 740 mn ton (2011 års siffror) till närmare 1 600 mn ton fram till 2030. Fördelningen mellan de olika hamnområdena enligt det mer positiva scenariot framgår av tabell 3.7. Med utgångspunkt i de förväntade faktiska transportbehoven, eftersträvas en överkapacitet runt 20 procent. Utifrån internationell praxis och erfarenhet bedöms denna som nödvändig i syfte att skapa större operativ flexibilitet och bättre förutsättningar att hantera produktionstoppar.

⁸⁷ Ibid. ss. 87–98

⁸⁸ Ibid., s. 11

⁸⁹ FGUP Rosmorport (2011), s. 93

Tabell 3.7 Sammanställning över ryska prognoser över det uppskattade behovet av framtida hamnutbyggnad.

	Rosmorport Strategi 2030					
	Lastkapacitet mn ton per år				Fördeln. proc.	
	2011	2015	2020	2030	2011	2030
Total lastkapacitet	744,6	1 083,6	1 311,5	1 566,5	100	100
<i>varav torrlast</i>	<i>328,6</i>	<i>494,1</i>	<i>691,3</i>	<i>946,3</i>	<i>44</i>	<i>60</i>
<i>varav flytande last</i>	<i>416,0</i>	<i>589,5</i>	<i>620,2</i>	<i>620,2</i>	<i>56</i>	<i>40</i>
Nordvästra bassängen	283,2	425,1	471,3	536,3	38	34
<i>varav torrlast</i>	<i>129,3</i>	<i>192,2</i>	<i>238,4</i>	<i>303,4</i>	<i>46</i>	<i>57</i>
<i>varav flytande last</i>	<i>153,9</i>	<i>232,9</i>	<i>232,9</i>	<i>232,9</i>	<i>54</i>	<i>43</i>
Norra bassängen	72,0	104,5	135,2	135,2	10	9
<i>varav torrlast</i>	<i>36,1</i>	<i>61,1</i>	<i>61,1</i>	<i>61,1</i>	<i>50</i>	<i>45</i>
<i>varav flytande last</i>	<i>35,9</i>	<i>43,4</i>	<i>74,1</i>	<i>74,1</i>	<i>50</i>	<i>55</i>
Södra bassängen	225,7	301,3	383,3	543,3	30	35
<i>varav torrlast</i>	<i>67,0</i>	<i>90,6</i>	<i>172,6</i>	<i>332,6</i>	<i>30</i>	<i>61</i>
<i>varav flytande last</i>	<i>158,7</i>	<i>210,7</i>	<i>210,7</i>	<i>210,7</i>	<i>70</i>	<i>39</i>
Fjärran östern-bassängen	163,7	252,7	321,7	351,7	22	22
<i>varav torrlast</i>	<i>96,2</i>	<i>150,2</i>	<i>219,2</i>	<i>249,2</i>	<i>59</i>	<i>71</i>
<i>varav flytande last</i>	<i>67,5</i>	<i>102,5</i>	<i>102,5</i>	<i>102,5</i>	<i>41</i>	<i>29</i>

Källa: Rosmorport (2011), ss. 117–126.

Kommentar: Sammanställningen avser det uppskattade behovet av framtida hamnutbyggnad givet prognoserna i det måttligt optimistiska scenariot. Tabellen visar total lastkapacitet samt fördelning på respektive hamnområde.

Enligt utvecklingsprogrammet skall alla fyra hamnområden byggas ut, såväl vad gäller torrlast som flytande last. Relativt sett skulle en full utbyggnad av hamnkapaciteten därvid föra med sig vissa, inte helt obetydliga, omfördelningar mellan hamnområdena. Den relativa betydelsen av flytande last minskar i alla hamnområden förutom i det nordligaste, där en ökad hantering av olja förutses. En växande andel containertrafik kommer i övrigt att utgöra ett allt större inslag i torrlasttrafiken. Som framgår av tabell 3.7 är omfördelningen som störst i det södra hamnområdet där andelen torrlastkapacitet ökar med 31 procentenheter. Re-allokeringen av lastkapaciteten mellan de olika hamnområdena innebär vidare att Svartahavshamnarnas relativa lastkapacitet ökar med fem procentenheter samtidigt som lastkapaciteten i Östersjöhamnarna och Norraishavshamnarna minskar med fyra respektive en procentenhet. Det är tidigast under perioden 2020-2030 som lastkapaciteten i Svartahavshamnarna för första gången kommer överträffa Östersjöhamnarnas kapacitet.

Ryssland ser en viss risk för att andra stater kommer ha ett intresse av att motarbeta dess ambitioner inom transportområdet. För Östersjön nämns de baltiska staterna som ovänligt inställda stater och för Svarta havet Turkiet. I syfte att balansera dessa risker förs ett resonemang i strategin kring en etappvis diversifiering och utveckling av infrastrukturen ”möjliggörande export- och importtrans-

porter i nordlig, fjärranöstlig och kaspisk riktning”.⁹⁰ Relaterat till den bortre gränsen för utvecklingsprogrammets planeringshorisont – 2030 – kommer den uppbyggda hamnkapaciteten i Östersjön och Svarta havet emellertid fortsatt svara för närmare 70 procent av Rysslands samlade lastkapacitet.

För en närmare analys av förhållandena i Östersjön, visar prognoserna i utvecklingsprogrammet enligt tabell 3.6 att godsomsättningen, beroende på scenario, kommer att öka till 240–400 mn ton fram till 2030. Jämfört med faktiska siffror för 2010 innebär detta att godsomsättningen kommer att växa 1,3–2,3 gånger. I perspektiv kan nämnas att den ryska omsättningen i Östersjön ökade 3,7 gånger under perioden 2000–2010.⁹¹

Enligt de ryska prognoserna kommer Östersjöhamnarna även fortsättningsvis ha störst betydelse som exporthamnar. Jämfört med 2010 kommer exporten enligt det måttligt optimistiska scenariot att öka från 154 mn ton till 332 mn ton fram till 2030 enligt tabell 3.8.

Tabell 3.8 Ryska prognoser för transportefterfrågan för de egna hamnarna i anslutning till Östersjön

Omsättning mn ton nordvästra	Export		Import		Cabotage		Transit		Sammanlagt	
	2015	2030	2015	2030	2015	2030	2015	2030	2015	2030
Sammanlagt, varav	195,64	332,39	30,51	63,81	2,15	2,69	0,67	0,90	229	400
- torrlast	51,72	147,81	30,29	63,36	1,42	1,91	0,64	0,87	84	214
- torr bulklast	26,76	72,96	4,47	8,70	0,16	0,22	0,64	0,87	32	83
- styckegods	12,13	17,92	5,56	7,93	0,12	0,11	0,00	0,00	18	26
- containertrafik	11,93	52,48	19,74	45,42	0,02	0,05	0,00	0,00	32	98
- flytande last	143,92	184,58	0,22	0,45	0,72	0,78	0,03	0,03	145	186
- olja	94,69	122,93	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	95	123
- oljeprodukter	48,86	59,87	0,00	0,00	0,72	0,78	0,03	0,03	50	61

Källa: Rosmorport (2011), appendix 1, tabell 19–23, ss. 167–180.

Kommentar: Sammanställningen bygger på den måttligt optimistiska prognosen över transportefterfrågan i det strategiska utvecklingsprogrammet. Det urval av varugrupper som redovisas här har gjorts med hänsyn till deras förväntade relativt stora andel av varusammansättningen 2030.

Fördelat på varuslag är det exporten av olja och i viss mån oljeprodukter liksom containertrafik och torrbulk som förväntas öka mest. Under samma period förväntas däremot importen att öka från 20 mn ton till 64 mn ton, vilket utgör en snabbare ökningstakt än för export. Containertrafiken kommer härvidlag att stå för den största ökningen; ca 26 mn ton. Fram till 2030 är tanken att det nordvästra hamnområdet ska vara den främsta exportvägen för Rysslands export av

⁹⁰ FGUP Rosmorport (2011), s. 8

⁹¹ Lavrishchev, Andrej (2011): *Materialy prezentatsii "Ob itogakh raboty po razrabotke Strategii razvitiya morskoy portovoy infrastruktury Rossi do 2030 goda"* [Material till presentationen "Om resultatet av utarbetandet av Strategier för utvecklingen av den ryska marina hamninfrastrukturen till 2030"], sid. 7, 1 juli. Tillgänglig via www.rosmorport.ru/statementsmanagement.html?id=120 [Besökt maj 2010]

kolväten och mineralgödsel liksom det största ryska hamnområdet med avseende på omsättningen av kylvaror och containervaror.

Relaterat till prognoserna i det måttligt optimistiska scenariot, bör kapaciteten för Östersjöhamnarna i enlighet med tabell 3.7 byggas ut till 536 mn ton fram till 2030, fördelat på 303 mn ton torrlastkapacitet och 233 ton lastkapacitet för flytande last. För att möta kommande behov för transporter av torrbulk krävs i ett kort till medellångt perspektiv (2015-2020) en vidareutveckling av befintliga terminaler i Ust-Luga liksom en utbyggnad av hamnen i Vysotsk. I ett längre perspektiv (2030) fordras att nya terminaler för torrbulk uppförs i Ust-Luga.⁹²

Gällande styckegods är utvecklingsprogrammets bedömning att någon ytterligare kapacitetsuppbyggnad än vad som redan är planerad i Ust-Luga inte är aktuell. Programmet förutsätter en måttlig ökning av behovet som i viss mån modereras av att en del styckegods framledes kommer föras över på containertrafiken.⁹³ För att hantera den förväntade kraftigt växande containertrafiken krävs i ett medellångt till långt perspektiv (2020-2030) ytterligare utbyggnad av hamnarna i S:t Petersburg och i Ust-Luga. Avseende Stora hamnen i S:t Petersburg planeras en kapacitetsökning till 7 mn TEU och för hamnen i Ust-Luga till 3 mn TEU.⁹⁴ Slutligen, i syfte att hantera det ökande behovet av flytande laster – närmast uteslutande olja och oljeprodukter – krävs i ett kort till medellångt perspektiv en vidareutveckling av befintlig infrastruktur i Ust-Luga. I ett längre perspektiv förutses ingen ytterligare modernisering eller byggnation som nödvändig.⁹⁵

Vid sidan av ovan nämnda åtgärder som är direkt relaterade till hamnarna i det nordvästra området, krävs även en modernisering av järnvägsförbindelserna i anslutning till hamnarna i Primorsk och Vysotsk.⁹⁶ Trots detta är det tydligt att det främst är hamnen i Ust-Luga som Ryssland har för avsikt att satsa på. Fullt utbyggd 2025 kommer den att ha en kapacitet på 191 mn ton per år. Detta kan jämföras med den faktiska omsättningen 2010 som uppgick till 11,8 mn ton.⁹⁷

Till de hamnar i Östersjön som i det strategiska utvecklingsprogrammet utpekats som strategiskt viktiga ur ett federalt perspektiv är Stora hamnen i S:t Petersburg (med visst undantag för den ovan nämnda utbyggnaden av containerkapacitet) liksom Kaliningrad och Baltijsk i Kaliningrads län. Stora hamnen i S:t Petersburg har ännu visst utrymme kvar som tillåter viss expansion, även om det interna och

⁹² FGUP Rosmorport (2011), ss. 128–129

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴ *Ibid.*

⁹⁵ *Ibid.*

⁹⁶ Lavrishchev, Andrej (2011), s. 9

⁹⁷ *Ibid.*, s. 17

externa transportsystemet sätter emellertid gränser för ytterligare utvidgning i stor skala.⁹⁸

Kaliningrads hamn, som vid sidan om hamnen i direkt anslutning till staden Kaliningrad organisatoriskt även omfattar Baltijsk och Svetlyj, bedöms i utvecklingsprogrammet inte som den mest strategiska lokaliseringen mot bakgrund av var produktion och konsumenter finns. Däremot lämnar programmet öppet för att hamnkomplexet även fortsättningsvis kommer att spela en viktig roll ur ett regionalt perspektiv.⁹⁹ Positiva faktorer som lyfts fram regionalt och som talar för en vidareutveckling av Kaliningrads hamnkomplex är främst att det är Rysslands västligaste hamn och att isförhållandena i södra delen av Östersjön är avsevärt mycket gynnsammare än i Finska viken. Det finns även en rad privata rederiföretag som är beredda att investera i hamnkomplexets fortsatta utveckling. Ryska experter har pekat på möjligheterna att bygga ut hamnkapaciteten till 40 mn ton, att jämföras med maximal godsomsättning på 15 mn ton åren före den ekonomiska krisen 2007.¹⁰⁰

Icke desto mindre talar speciellt två omständigheter emot att Kaliningrads hamnkomplex skulle kunna utvecklas till en strategiskt betydelsefull hamn i den bemärkelsen som det strategiska utvecklingsprogrammet lägger i begreppet. Rent tekniskt begränsas komplexet av ett otillräckligt vattendjup på 8,0–9,4 m, vilket gör hamnen svårtillgänglig för fartyg större än 10 000 dwt.¹⁰¹ I syfte att betjäna specifikt företagsanknutna terminaler har privata företag i åtminstone två fall muddrat delar av hamnkanalen. Därvid kan fartyg om 15 000–18 000 dwt hantearas i det första fallet och upp till 30 000 dwt i det andra. I dessa fall har muddringen inte erbjudit några större tekniska svårigheter då havsbotten till större delen består av sand. Närmare själva Kaliningrad övergår sanden däremot till lerbotten, vilket medför större tekniska svårigheter och en avsevärd fördyrning av tänkbara muddringsprojekt.¹⁰² Ett annat problem är att hamnens inseglingsled måste stängas vid vindhastigheter över 18 sekundmeter.¹⁰³

⁹⁸ FGUP Rosmorport (2011), s. 110

⁹⁹ Ibid., s. 127

¹⁰⁰ Interfax (2012): Kapitan morskogo porta Kaliningrad V. Beljajev: "V blizjajsjeje vremja port polutjit investitsionnuju podderzjku ot gosudarstva i tjastrich kompanij", (översättning?) *Interfax* 9 april [online] Tillgänglig via: www.interfax-russia.ru/NorthWest/exclusives.asp?id=306011 [Besökt maj 2012]

¹⁰¹ Sjonova, Anna (2011): Baltijskij farvater: Rossijskoj transportnoj sisteme nuzjny porty kak v Ust-Luge, tak i v Kaliningrade, *Rossijskaja Gazeta* 14 september [online] Tillgänglig via www.rg.ru/2011/09/14/reg-szapad/port.html

¹⁰² Interfax (2012)

¹⁰³ Sjonova, Anna, (2011)

Vid sidan om de tekniska svårigheterna, talar behovet av transitering via de litauiska och vitryska järnvägsnäten för att nå Rysslands centrala produktionscentra emot Kaliningrad som strategisk hamn. Enligt ryska lastägare var transporttarifferna genom Litauen 2011 upp till fem gånger dyrare per kilometer än genom Ryssland.¹⁰⁴ I Vitryssland var tarifferna vid samma tidpunkt tre gånger högre än i Ryssland, enligt samma källa. Den litauiska invändningen är att dess järnvägstariffer låg stilla under 2010, och att det även har infört vissa transportrabatter för ett tjugotal godsslag med Kaliningrad som destination. Enligt Vitryssland har Ryssland självt höjt sina transporttariffer med nio respektive åtta procent under 2010 och 2011, varvid det inte skulle finnas någon mening i en ensidig vitrysk sänkning av transporttarifferna.¹⁰⁵

3.5 Slutsatser

Den övergripande slutsatsen från kapitlet är att Östersjön idag är Rysslands absolut viktigaste hamnområde för det maritima handelsutbytet med utlandet, och att inga större förändringar i detta hänseende är att vänta fram till 2030.

Enligt rapportens uppskattningar går inte mindre än 65 procent av Rysslands export till EU-området och 31 procent av dess import därifrån via Östersjön. Med hänsyn taget enbart till sjöfartsburna transporter, är motsvarande siffror hela 75 procent respektive 85 procent. Beträffande handelsutbytets innehåll, så domineras den helt av den ryska exporten av råolja. Enligt Eurostats handelsstatistik för 2011 var det enbart 5 procent av transportflödet mellan EU och Ryssland via Östersjön som avsåg import av gods till Ryssland. Knappt hälften av denna del av Rysslands export gick till andra Östersjöstater medan resten i stort exporterades till övriga nordeuropeiska EU-stater.

Jämfört med de två större prognoser över transportutvecklingen inom Östersjöregionen som har tagits fram i EU:s regi, är den ryska hamnstrategin från 2011 mer försiktig i sin prognos fram till 2020 och mycket mer positiv fram till 2030. Enligt hamnstrategin kommer lastomsättningen i de ryska Östersjöhamnarna att ligga i spannet 240–400 mn ton per år 2030. Det ryska scenariot bygger i detta fall också på att transittrafiken över utländska hamnar kommer att ha upphört helt fram till 2030.

För att möta den förväntade ökande efterfrågan på hamntjänster, räknar Ryssland med att bygga ut nuvarande kapacitet på 740 mn ton till närmare 1 600 mn ton fram till 2030. Givet att planerna genomförs fullt ut, kommer den relativa betydelsen av östersjöhamnarna därvid att minska något till förmån för Svarta havs-

¹⁰⁴ *Ibid.*

¹⁰⁵ *Ibid.*

hamnarna. Trots detta kommer Östersjöhamnarnas lastkapacitet att stå för motsvarande en tredjedel av de ryska hamnarnas samlade lastkapacitet. Sett till den bedömda framtida efterfrågan, bygger den ryska strategin på att de egna hamnarna i Östersjöregionen ska vara den främsta exportvägen för Rysslands export av kolväten och mineralgödsel liksom det största ryska hamnområdet med avseende på omsättningen av kylvaror och containervaror. Det stora inslaget av fortsatt och utökad oljeexport är vid sidan om en förväntad efterfrågan på containertrafik i båda riktningarna det mest påfallande inslaget i den ryska hamnstrategin.

4 Tolkning och slutsatser

Analysen i detta kapitel återknyter till studiens övergripande syfte. I inledningen preciserades detta till att beskriva mönstret för ryska handelsflöden in och ut ur Östersjön samt att diskutera vilken betydelse dessa flöden kan ha utifrån ett säkerhetspolitiskt perspektiv. Problemställningens kärna är den ryska värderingen av Östersjöhandelns betydelse för den egna sjöfarten, och vilka konsekvenser detta förhållningssätt får såväl för Ryssland som för övriga stater i dess närmaste omgivning.

4.1 De ryska Östersjöhamnarnas ekonomiska betydelse i globalt och regionalt perspektiv

I kontrast till den blygsamma sovjetiska utrikeshandeln, har Ryssland idag kommit att integreras alltmer i världshandeln. Den handelsstatistik och de framtidsprognoser som har diskuterats tidigare i denna rapport visar på en mycket större dynamik än tidigare. Den internationella lågkonjunkturen bedöms enbart ha en temporär påverkan på handelsutbytet och förväntas växa ytterligare såväl i de prognoser som har gjorts av EU som i den ryska hamnstrategin fram till 2030.

Moderniseringen av befintliga och uppbyggnaden av helt nya hamnar sedan 1991 visar vidare på en imponerande kapacitetsuppbyggnad. Sett till godsomsättningens volym, hör såväl Primorsk som S:t Petersburgs Stora hamn numera till Östersjöregionens viktigaste hamnar.

Transportekonomiska och geografiska realiteter sätter likafullt relativt snäva gränser för de ryska hamnarnas möjligheter att uppnå en framtida mer betydelsefull ur ett globalt transportperspektiv. Utöver nationell betydelse är författarnas bedömning utifrån de data som presenterats här att de ryska Östersjöhamnarna på sin höjd kan få ett visst regionalt värde, i första hand som satelliter till de största europeiska omlastningshamnarna, exempelvis nederländska Rotterdam eller belgiska Antwerpen. Motsvarande resonemang kan även föras kring utvecklingen av hamnarna i Norra ishavet och Svarta havet. Även framgent kommer de ryska hamnarnas viktigaste funktion och främsta uppgift således vara att tillgodose den ryska ekonomins nuvarande och framtida behov av sjöfartsburna transporter.

Organisatoriskt har de ryska hamnarna sedan 1991 rört sig mot en styrningsmodell baserad på offentligt ägande av hamninfrastruktur och privata utförare som äger och driver sin egen superstruktur. Därmed är det fortsatt staten som styr den strategiska hamnutvecklingen och utövar kontroll och tillsyn, samtidigt som den privata näringsverksamheten ges ett mycket stort spelrum att utveckla själva hamnverksamheten. Ryssland har därmed närmat sig en modell som är vida spridd i många andra länder. Den statliga styrningen tillåter att hamnarna även

fortsatt kan hanteras som en nationell strategisk resurs, samtidigt som deras verksamhet effektiviseras av det privata näringslivets flexibilitet. Det privata näringslivet uppfattas därigenom som en viktig resurs för att hamnarna ska kunna vara konkurrenskraftiga och kunna behålla sin strategiska betydelse på längre sikt.

Icke desto mindre visar bland annat Världsbankens logistikindex på att Ryssland fortfarande har mycket kvar att göra för att stärka den egna transportinfrastrukturens konkurrenskraft. I kombination med kvarvarande underskott på egen hamnkapacitet och relativt väl utbyggda väg- och järnvägsnät till angränsande länder, har de ryska hamnarnas bristande konkurrenskraft skapat en omfattande transiteringstrafik av ryska handelsflöden i Östersjö- och Svarta havsregionerna genom Finland, de baltiska staterna och Ukraina.

Bortsett från att stängningen av den baltiska grenen av Druzjba-ledningen – officiellt av tekniska skäl – i grunden har förändrat förutsättningarna för den baltiska transiteringen av rysk olja, lär den vidare utvecklingen av Rysslands hamnar i Östersjön därmed inte få någon större regional ekonomisk betydelse i ett kortare perspektiv. Såvida Ryssland lyckas med att stärka de egna hamnarnas attraktionsförmåga och samtidigt gör framsteg med att investera ikapp nuvarande bristande hamnkapacitet, är de regionala utvecklingslinjerna i ett längre tidsperspektiv emellertid mycket mer osäkra.

4.2 Ryskt perspektiv på Östersjöhamnarnas betydelse utifrån nuvarande handelsmönster

En jämförelse med data över godsomsättningen från Rysslands hamnar visar att Östersjöhamnarna tillsammans med hamnarna i Svarta havet är de strategiskt viktigaste ur ett ryskt perspektiv. Deras främsta konkurrensmässiga fördel visavi övriga hamnområden är den relativa närheten till Rysslands ekonomiska kärnland väster om södra delen av Uralbergen. Var för sig uppgick godsomsättningen 2010 i dessa hamnområden till ca 175 mn ton. Det innebär att godsomsättningen i respektive hamnområden var cirka 15 mn ton större än för Norra ishavet och Stilla havet tillsammans, fastän dessa hamnar är direkt oceanförbundna.

Beträffande handelsflödet över de ryska Östersjöhamnarna präglas det i hög utsträckning av det faktum att EU är Rysslands viktigaste handelspartner. Enligt rapportens skattningar kan, med en relativt hög grad av osäkerhet, knappt hälften av Rysslands export från hamnarna i Finska viken och från Kaliningrad knytas till övriga Östersjöstater. Sammantaget går runt 90 procent av detta varuflöde till fyra länder: Tyskland, Finland, Sverige och Litauen. Utanför Östersjöregionen går den återstående dryga halva delen av exporten från Östersjöhamnarna främst till Nederländerna, Frankrike, Storbritannien och Belgien, då troligtvis för omlastning och vidare frakt till andra slutdestinationer.

Som redovisats i rapporten består större delen av den fartygsbaserade Östersjöexporten av råolja. Fasta mineralbränslen utgör en betydligt mindre, men likväl betydande post, och sammantaget står export av energiråvara för närmare nio tiondelar av den ryska exporten via Östersjön. Därutöver exporterar Ryssland maskinutrustning, jordbruksprodukter och metallprodukter till övriga Östersjöstater och metallprodukter, malm och metallskrot, kemiska produkter och konstgödsel till resterande länder i rapportens flödesskattning. Bilden av Rysslands beroende av råvaruexport – främst export av energiråvara – återspeglas således mycket starkt i exportflödena över dess Östersjöhamnar.

Rysslands import till Östersjöhamnarna från de tretton EU-länder som ingår i rapportens skattning motsvarar bara en tiondel av motsvarande exportvolym. Den består till större delen av mineraler och byggmaterial, metallprodukter, maskinutrustning, kemiska produkter och jordbruksprodukter. De viktigaste ursprungsländerna är i detta fall Tyskland, Finland, och Nederländerna. Det bör dock återigen påpekas att skattningen av importflödet till Rysslands Östersjöhamnar är behäftad med mycket stora osäkerheter, då den bara har fångat upp cirka fyrtio procent av det faktiska inflödet såsom det har redovisats av enbart en av sidorna i handelsutbytet.

Oaktat redovisade osäkerheter, framstår den geoeconomiska betydelsen av Rysslands Östersjöhamnar som mycket viktig för Rysslands råvarubaserade ekonomi. Att den geografiska lokaliseringen setts som fördelaktig i jämförelse med övriga alternativ, framgår inte minst av att en så stor del av Rysslands hittillsvarande investeringar i ny och befintlig hamninfrastruktur efter 1991 har koncentrerats till Östersjöregionen. Till detta skall även läggas framdragningen av de båda oljeledningarna BTS-1 och BTS-2 till båda sidor om Finska viken. Det är också som omlastningspunkter för rysk export, främst av energiråvara, som de ryska Östersjöhamnarna har störst betydelse. Enligt rysk statistik exporterades 76 mn ton råolja från det västra hamnområdet och 45 mn ton från det södra hamnområdet 2010, vilket utgjorde 85 procent av det årets sjöfartsburna export av rysk råolja.¹⁰⁶ Exporten av råolja till de tretton länder som ingår i rapportens skattningar av 2011 års ryska handelsflöden över Östersjön var sammanlagt 75 mn ton (enligt tabell 3.2) vilket motsvarade tre fjärdedelar av den totala ryska exporten av råolja till EU-området samma år. Vad som sker på transportsidan i den ryska delen av Östersjöregionen kan därför med stor sannolikhet komma att få stor inverkan på Rysslands offentliga ekonomi, beroende som den för närvarande är av exportintäkter från den egna energisektorn.

¹⁰⁶ FGUP Rosmorport (2011), s. 174

4.3 Kommentarer till Rysslands strategiska plan för hamnutveckling

Det federala strategiska utvecklingsprogrammet för Rysslands maritima hamninfrastruktur från 2011 kan lika mycket ses som en legitimering *ex post* av tidigare fattade beslut och genomförda investeringsprogram, som en ny plattform för den fortsatta strategiska inriktningen fram till 2030. Det övergripande målet är en internationellt konkurrenskraftig hamninfrastruktur med tillhörande hamntjänster som kan fylla den ryska ekonomins kortsiktiga och långsiktiga behov av sjöburna transporter.

Ett par invändningar som kan resas mot utvecklingsprogrammet är att dess tidsramar är orealistiska och förhoppningarna om ett allt större ansvarstagande från näringslivet i fråga om programfinansiering ger uttryck för en naiv eller statskapitalistisk inställning. Motsvarande invändningar skulle dock i hög utsträckning kunna resas mot exempelvis EU:s TEN-T program.

Som diskuterades inledningsvis i detta kapitel, har Ryssland också under de senaste tjugo åren bevisat att det hitintills förmått mobilisera resurser inte bara för att få till stånd en reell kapacitetsökning i befintliga hamnar utan även för att från grunden bygga upp helt nya hamnanläggningar och ansluta dessa till övrig transportinfrastruktur, om än med vissa förseningar. Samtidigt har förändringarna av hamnarnas organisation och styrning skapat ett skikt av privata hamnaktörer med egna intressen i den fortsatta utvecklingen av den eller de hamnar i vilken de bedriver sin verksamhet. Detta har i sin tur skapat incitament för olika former av offentlig-privat samverkan för att finansiera en vidare hamnutveckling. Inom Östersjöregionen har såväl hamnen i Primorsk som Ust-Luga till stor del byggts med privat kapital, och exempelvis i Kaliningrad har flera privata aktörer även tagit initiativ till en vidareutveckling av den befintliga hamninfrastrukturen i form av egna muddringsarbeten. Att utvecklingsprogrammen har skapats och i stort sett efterföljts kan förmodas ha varit en viktig faktor i det offentligt-privata samarbetet. Sådana samarbeten är i sig inte ovanliga avseende hamnutveckling och sker ofta i liknande uppdelning som uttrycks i den strategiska planen. Det är snarare tidsförhållandet 20 år som kan anses mer anmärkningsvärt och väcker frågor kring hur den ryska statsapparaten anser sig kunna styra privata aktörer.

En av de mer långlivade ambitionerna inom rysk hamnpolitik är att den femtedel av den ryska sjöfartstrafiken som fortsatt transiteras via utländska hamnar istället förs över till ryska hamnar. I det strategiska utvecklingsprogrammet är det också en prioriterad målsättning att transiteringen över utländska hamnar helt upphör fram till 2030. De länder vars hamnar i första hand berörs av detta är Finland, Estland, Lettland, Litauen och Ukraina. En annan målsättning, ehuru mindre prioriterad, är att den låga andelen utländskt gods som transiteras via ryska hamnar framledes skall öka. Ryssland planerar därför att fortsätta bygga ut sin hamnkapacitet, skapa större ekonomisk effektivitet och i övrigt förbättra de egna ham-

narnas konkurrenskraft. Det är således viktigt att beakta när man ser på ryska beräkningar av förväntade handelsflöden att delar av den ökning som antas ske grundas på förflyttning från nuvarande transithamnar till ryska hamnar och behöver alltså inte utgöra reella handelsökningar.

Vad som också går att konstatera är att den statligt utformade utvecklingsstrategin inte tycks ta några större hänsyn till transport- och tillverkningsföretagens egna transportstrategier. Vad som ur företagsekonomisk synvinkel kan tänkas vara optimala transportflödesscheman utifrån exempelvis industriella tillverkningscykler och faktisk lokalisering av produktionscentra eller avsättningsmarknader – och som i förekommande fall skulle kunna tänkas omfatta transitering via utländska hamnar – har inte lämnat något avtryck alls i utvecklingsprogrammet.

Ytterligare en övergripande reflexion kring hamnstrategin är att planeringen för den framtida hamnkapaciteten inte heller påverkats av att de baltiska staterna och Turkiet pekas ut som aktörer vilka kan tänkas aktivt vilja motverka de ryska utvecklingsplanerna. En storskalig utbyggnad är att förvänta i alla hamnområden, men den proportionellt sett stora betydelsen av hamnarna i Östersjön och Svarta havet i förhållande till övriga ryska hamnar består. Att denna identifierade risk ignoreras i planeringen för den framtida hamninfrastrukturen, kan tyda på att den anses ligga inom acceptabla gränser: sannolikheten för att de baltiska staterna eller Turkiet faktiskt skulle lyckas försvåra genomförandet av de ryska planerna kanske bedöms som mindre trolig, eller, om situationen verkligen uppstod, så skulle Ryssland ha förmåga att motverka eller minimera effekterna av detta.

I själva verket förefaller Ryssland inte ha så många andra val än att förlägga huvuddelen av hamnverksamheten till Östersjön och Svarta havet. En större överföring av hamnkapacitet till Norra ishavet eller Stilla havet skulle inte bidra till den signifikanta förbättring av de ryska hamnarnas konkurrenskraft som Ryssland eftersträvar. Med en sådan strategi skulle tillräckliga hänsyn inte tas till nuvarande och sannolik framtida lokalisering av produktions- och befolkningscentra och till de långa landburna transportvägarna mellan de olika hamnområdena. Denna senare förklaring till Rysslands planering för den framtida hamninfrastrukturens lokalisering, inskräpper ytterligare den strategiska betydelsen av de ryska hamnarna vid Östersjön och Svarta havet.

Enligt det strategiska hamnutvecklingsprogrammet kommer Östersjöhamnarna sålunda även framledes att stå för merparten av Rysslands fartygsburna oljeexport till omvärlden. Lastkapaciteten för flytande last bör enligt programmets bedömningar byggas ut till 233 mn ton fram till 2020 samtidigt som exporten av råolja kommer att stabiliseras runt 123 mn ton enligt programmets måttligt optimistiska scenario. Förändringarna fram till 2020 bygger i första hand på den vidare utvecklingen av hamnen i Ust-Luga.

I hamnarna vid Svarta havet planeras för en kapacitetsökning för flytande last till närmare 211 mn ton redan 2015. Det är dock först 2030 som oljehantering i dessa hamnar bedöms kunna uppgå till samma volym som i Östersjöhamnarna. Till skillnad från oljehantering i de ryska Östersjöhamnarna är det dock bara hälften av de oljevolymerna som hanteras i Svartahavshamnarna som förväntas gå på export; den återstående delen avser hantering av andra länders transitering av olja över ryska hamnar.

Den prognosticerade godsomsättningsökningen via Svarta havet baseras i övrigt till stor del på en förväntad ökning av containertrafiken mellan Ryssland och de asiatiska länderna i Stilla-havsregionen. Utifrån rapportens tidigare diskussioner kring sjöfartens skalekonomi och de begränsande vattendjupen i Svarta havet och Östersjön, kan vissa frågetecken möjligen resas för den långsiktiga lönsamheten i en direkt förbindelse. Ett alternativ för en ökad containertrafik mellan Svarta havet och asiatiska Stilla-havsregionen skulle i så fall kunna vara indirekt trafik via de större hamnarna i Medelhavet såsom Valencia i Spanien, Gioia Tauro i Italien eller andra liknande hamnar. Hamnstrategin lämnar emellertid inga besked om huruvida det är detta som avses; att döma av strategin avseende flytande last där man inte förutser transiteringsbehov, är det rimligt att anta att samma strategi borde gälla för containertrafik.

Väl att märka planeras containerkapaciteten även att byggas ut i Östersjöhamnarna, i första hand hamnen i Ust-Luga samt Stora hamnen i S:t Petersburg. Således kommer detta hamnområde 2030 att fortsatt stå för den största andelen containertrafik av alla ryska hamnområden: 98 mn ton att jämföras med 39 mn ton för Svarta havet, 41 mn ton för Stilla havet och 5 mn ton för Norra ishavet.¹⁰⁷ Givet att containertrafiken mellan Ryssland och Stilla-havsregionen faktiskt kommer att öka, kan det därmed inte helt uteslutas att en del av trafiken istället kommer gå över Östersjön med eventuell omlastning till mindre fartyg i Rotterdam eller Antwerpen. En utestående fråga rör i vilken utsträckning containrar kan fraktas via befintlig järnvägsinfrastruktur från Stilla-havshamnarna i öst till de befolknings- och produktionsstättarna västra delarna av landet och huruvida Ryssland ser detta som önskvärt.

4.4 Finska och baltiska ambitioner och bedömningar i ljuset av rysk hamnplanering

Tillgången till egna hamnar har varit en mycket viktig drivkraft för rysk expansion genom historien. Som tidigare framkommit i denna rapport, har ryska före-

¹⁰⁷ FGUP Rosmorport (2011), s. 169

trädare sedan 1991 inte heller gjort någon större hemlighet av att en av den ryska sjöfartspolitikens allra viktigaste inriktningar är att bli helt oberoende av utländsk transitering av ryska maritima godsflöden. Enligt det strategiska hamnutvecklingsprogrammets målsättningar, skall därför nuvarande handelsflöden och omlastningar i finska, baltiska och ukrainska hamnar i sin helhet överföras till ryska hamnar förlagda i första hand i Östersjön men även till hamnarna i Svarta havet.

Hur påverkas då berörda hamnstater runt Östersjön av de ryska planerna och hur förhåller de sig till dessa? Från finsk horisont uppges att det är de ryska Östersjöhamnarna och de baltiska hamnarna som främst konkurrerar med Finland om andelar i Rysslands utrikeshandel. Den starkaste konkurrensen återfinns inom containersegmentet, där de ryska konkurrenterna är S:t Petersburg och Kaliningrad och framledes också Ust-Luga. Möjligen kan även Viborg ses som en möjlig, framtida konkurrent, även om det förefaller mindre troligt på grund av sämre geografiska förutsättningar.¹⁰⁸ Den finska hamnverksamheten är emellertid relativt väl diversifierad, och ingen hamn är, eller har någonsin varit, uteslutande beroende av transitering av ryskt gods. Den största transitvolymen 2008 registrerades i Kotka och motsvarade 40 procent av hamnens totala omsättning. Hamnen i Helsingfors har å andra sidan utvecklats till att närmast uteslutande hantera finsk export och import.¹⁰⁹

Enligt bedömningar från Centret för maritima studier vid Åbo universitet, kommer de ryska kapacitetsproblemen att bestå under en överblickbar framtid då ryska investeringar inte är tillräckliga för att tillgodose utrikeshandelns växande behov. Detta understryks inte minst av rådande strukturella inkompatibilitet mellan den ryska utrikeshandelns export- och importflöden. Rysslands export kan bara utnyttja en mindre del av de containrar som används för import. Sett i detta ljus, anser det finska centret att transittrafiken över Finland med stor sannolikhet på sikt kommer att minska som andel av Rysslands totala utrikeshandel. I ett Östersjöperspektiv bedöms emellertid de finska hamnarnas möjlighet att behålla nuvarande transitvolymen som tämligen god. Förutsättningen är dock en kontinuerlig utveckling av transitedjan och ständig anpassning till den konstant föränderliga ryska marknadsmiljön.¹¹⁰

Den baltiska bilden av transittrafikens framtid är mera blandad. I Estland och Lettland motsvarade transiten av ryska varor 80 procent av hamnarnas godsomsättning 2009, och i Litauen 40 procent.¹¹¹ De lettiska hamnarna har senaste åren

¹⁰⁸ Ruutikainen, Pentti, Tapaninen, Ulla (2009), s. 50.

¹⁰⁹ *Ibid.*, s. 30

¹¹⁰ *Ibid.*, ss. 50-51.

¹¹¹ Matutis, Vidmantas (2010): 'Will there be no Russian cargo left in the Baltic countries?', *Jūra.lt*, 5 april. Tillgänglig via www.jura24.lt/en/news/port/will-there-be-no-russian-cargo-left-in-the-baltic-countries-271246 [Besökt juni 2012]

stått för 18-20 procent av Lettlands BNP.¹¹² Alla tre stater har även tidigare erfarenhet av minskande transittrafik, vilket då ofta har haft förmodat politiska snarare än ekonomiska orsaker.¹¹³

EU:s tidigare transportkommissionär, Siim Kallas, själv från Estland, gick 2010 ut och rekommenderade Estland att snarast byta den nuvarande ryska rälsbredden på 1520 mm till den Europa-standardiserade rälsbredden 1435 mm då han menade att den ryska transittrafiken skulle upphöra inom de närmaste fem åren. Emedan den gemensamma rälsbredden är ett av de viktigaste incitamenten för nuvarande transittrafik, ansåg Kallas kritiker att ett rälsbyte förmodligen skulle påskynda avvecklingen av transittrafiken i onödan.¹¹⁴ Ingen tycktes dock ha en annan uppfattning än Kallas att transittrafikens dagar var räknade.

Den bild som kom fram i samband med en studieresa 2011, var att Estland anser sig kunna hantera en avveckling av transittrafiken och att dess betydelse för estnisk ekonomi i vilket fall var i avtagande. Frågan var dock huruvida utvecklingen verkligen kommer att gå dithän: liksom i Ryssland är estniska hamnar offentligt ägda med privat drift av hamnoperationerna. Många av de större stuveribolagen har ryskt ursprung, och dessa har investerat stora belopp i de estniska hamnarnas superstruktur. Detta ses från estniskt håll som en viss garanti för fortsatt rysk transit.

För Lettlands del menar experter att den viktigaste transitvaran, ryskt kol och koks till Kina, kommer att försvinna inom en tioårsperiod i takt med att naturgas kommer att ersätta kolförbrukningen. Det ses även som troligt att transiteringen av olja helt kommer upphöra inom samma tidsrymd parallellt med att utskeppningen av olja via Ust-Luga ökar.¹¹⁵

I ett kort tidsperspektiv är situationen dock inte sämre än att transiteringen över Baltikum har ökat. Enligt Litauen-baserade sjöfartsportalen *Jūra*, växte det sjöfartsburna ryska transportflödet genom Estland, Lettland, Litauen och Ukraina med närmare 8 procent 2011. En av orsakerna var just att den ryska kapacitetsuppbyggnaden på hamnsidan ännu inte motsvarar efterfrågan på transporter.¹¹⁶ Det finns i Baltikum även en bild av att de ryska hamnarna inte är vana vid att arbeta i en konkurrensutsatt miljö. Ett av Ust-Lugas problem enligt baltisk uppfattning är att dess hamn inte kan konkurrera med de baltiska hamnarna i fråga

¹¹² Matutis, Vidmantas (2012b): 'Sad Perspectives on the Baltic Transit', *Jūra.lt*, 5 april. Tillgänglig via www.jura24.lt/en/news/oversea/sad-perspectives-on-the-baltic-transit-421823 [Besökt juni 2012]

¹¹³ Se vidare MalmLöf, Tomas (2010)

¹¹⁴ Matutis, Vidmantas (2010)

¹¹⁵ Matutis, Vidmantas (2012b)

¹¹⁶ Matutis, Vidmantas (2012a)

om flexibilitet. Detta är också en av de baltiska hamnarnas fortsatt viktigaste konkurrensfördelar.¹¹⁷

4.5 Det säkerhetspolitiska perspektivet

För att återknyta till den teoretiska diskussionen i inledningen till rapporten kring de politiska implikationerna av ekonomisk interdependens, är det tydligt att det inom Östersjöregionen finns en relativt skarp skiljelinje mellan Ryssland, å ena sidan, och Tyskland, Danmark, Sverige, Finland, Estland, Lettland, Litauen och Polen å den andra.

Även om de har fundamentalt olika historisk-politiska relationer till Ryssland, så delar Rysslands åtta Östersjögrannar som EU-medlemmar i stort unionens liberala grundsyn på handel och gemensamma marknader såsom medel för att binda folk och länder samman i freds- och stabilitetsbefrämjande gemenskaper. Inom oktetten råder en samsyn kring ekonomisk konvergens och interregionalt handelsutbyte som effektiva verktyg för säkerställande och utveckling av interregional stabilitet och sammanhållning. Inte minst inom ramen för EU-samarbetet har de åtta staterna aktivt verkat för att förbättra transportinfrastrukturen i Östersjöområdet och undanröja kvarvarande administrativa hinder för en effektivare intraregional handel. Ytligt sett syftar dessa åtgärder i första hand till att förbättra den egna regionens (och det egna landets) konkurrenskraft och skapa ekonomisk tillväxt. På ett djupare plan går det dock att tolka de gemensamma ansträngningarna som att de likaledes inbegriper en freds- och stabilitetsdividend, vars värde inte fångas upp av en strikt nyttokalkyl.

I motsats till EU:s medlemsstater, är Rysslands grundsyn på utrikesekonomiska relationer av mer realpolitiskt slag.¹¹⁸ Jämfört med det liberala paradigmet, betonar rysk politik i första hand de utrikesekonomiska relationernas potentiella kostnader istället för deras anförda nyttor. Ryssland söker i hög utsträckning skydda sina egna marknader och strategiska företag från utländskt inflytande, samtidigt som det inte drar sig för att utnyttja andra länders liberala och marknadsinriktade lagstiftning till att skaffa sig inflytande över strategiska företag och resurser i utlandet. I synnerhet har Ryssland varit mycket framgångsrikt i att skapa och upprätthålla asymmetriska ekonomiska relationer till sin egen fördel gentemot tidigare östeuropeiska stater. Denna politik har främst materialiserats på energisidan där Ryssland har demonstrerat sin politiska styrka på bekostnad av ekonomiska vinster.

¹¹⁷ Matutis, Vidmantas (2012c): 'Baltic ports more accustomed working in competition', *Jūra.lt*, 9 maj. Tillgänglig via www.jura24.lt/en/news/marine-business/baltic-ports-are-more-accustomed-working-in-competition-425500 [Besökt juni 2012]

¹¹⁸ Malmlöf (2010), ss. 53-57.

Som redan nämnts har tillgången till hamnar i Östersjön ur rysk synvinkel varit ett bestående geopolitiskt fundament genom historien. Inte heller efter 1991 kan ekonomisk rationalitet fullt ut förklara Rysslands satsningar på ny hamn- och transportinfrastruktur. Ett utökat samarbete med närliggande hamnar i angränsande länder skulle förmodligen även fortsatt kunna täcka en betydande del av det ryska behovet av utökad hamnkapacitet till en betydligt lägre kostnad, och samtidigt bidra till att upprätthålla en hälsosam konkurrens mellan ryska, finska och baltiska hamnar.

Ambitionen att helt eliminera transittrafiken till 2030, skulle kunna tyda på att de ryska makthavarna även fortsatt uppfattar det privata näringslivet som helt underordnat statens intressen och ambitioner. Målsättningen kan möjligen passa den till större delen statligt styrda oljeindustrin genom de satsningar som gjorts på att bygga ihop dess produktions- och transportinfrastruktur med relevanta utskippningshamnar. I relation till produktionsinriktade företag inom andra sektorer framstår strategin dock som mer problematisk. Genom den nationella utbyggnaden sänder Ryssland därmed en signal om att frågan om rysk hamnkapacitet i Östersjön är fortsatt politiserad. Betraktat ur ett längre historiskt perspektiv, är det därmed rapportförfattarnas uppfattning att den ryska transportinfrastrukturens geopolitiska betydelse därmed snarare har ökat än minskat efter 1991.

Mot detta resonemang skulle kunna framföras att Ryssland konkurrerar om hamnar och godsflöden på samma villkor och med samma förutsättningar som andra länder. De ryska motiven skulle därmed vara rent ekonomiska: Genom att attrahera fler och större transportflöden kan en vinnande hamn tillskansa sig stora ekonomiska vinster, inte minst i form av tillkomsten av industriella kluster med nya företagsetableringar. I det ryska exemplet faller dock en del av denna motargumentation på att den handel som hittills har transiterats över grannländernas hamnar i Östersjön knappast kan förknippas med strategiska företagsetableringar och teknikutveckling utan snarare berör färdiga produkter från Asien eller export av ryska råvaror med låg förädlingsgrad och lågt kunskapsinnehåll.

I samarbetet med övriga Östersjöstater i olika frågor av regional betydelse har Ryssland undvikit ett alltför långtgående engagemang som skulle kunna äventyra dess handlingsfrihet inom transportområdet såväl i ett kortare som längre tidsperspektiv. Samtidigt som Ryssland samarbetar kring frågor om exempelvis miljö och sjösäkerhet, har det varit relativt ointresserat av EU:s och övriga Östersjöstaters ansträngningar för att undanröja flaskhalsar och koppla ihop de nationella transportinfrastruktursystemen runt Östersjön till ett väl sammanhängande regionalt logistiskt system. Ryssland utnyttjade exempelvis inte möjligheten att delta i utarbetandet av BTO-2030, trots att framtagandet av en nationell hamnutvecklingsstrategi tidsmässigt sammanföll med detta.

I uppfattningarna kring den bredare politiska betydelsen av internationella handelsförbindelser är intressegemenskapen därvidlag svag mellan Ryssland och

övriga Östersjöstater. Ur EU:s perspektiv är det komplexa förhållandet till Ryssland ett problem, inte minst därför att det även påverkar medlemsstaternas interna sammanhållning.

De mer optimistiskt inställda medlemsstaterna, exempelvis Tyskland och Italien, hävdar att Ryssland idag är så beroende av sina exportinkomster från handeln med EU:s medlemsländer att det knappast har något intresse av att äventyra dessa. Vidare utgör energiråvaror och metaller runt 80 procent av det totala exportvärdet, vilket innebär att Ryssland alltså är känsligt för stora prisfluktuationer i ett begränsat antal varor. Enligt Världsbanken måste Ryssland i högre grad föra en politik för att skydda sig mot stora prisändringar på olja (s.k. *non-oil fiscal balance*) och använda oljeintäkter för att bygga upp landets valutareserv som de senaste åren har minskat kraftigt.¹¹⁹ För närvarande finns det således ett ömsesidigt beroende som kan ha en dämpande effekt på Rysslands möjligheter att utnyttja sina handelsförbindelser som ett säkerhetspolitiskt instrument.

Uti från egna erfarenheter – inte minst på energisidan – är flera av EU:s medlemsländer med tidigare politisk förankring i det forna östblocket däremot mycket skeptiskt inställda till möjligheterna att skapa ett fördjupat och förtroendefullt samarbete med Ryssland. Denna mer försiktiga linje har fått ett växande stöd inte minst inom den gemensamma energipolitiken, där ett minskat beroende av rysk energiråvara och ökad diversifiering numera är uttalade energipolitiska EU-mål i syfte att stärka medlemsstaternas gemensamma energisäkerhet på tillförselsidan.

De skilda uppfattningarna om Ryssland splittrar inte minst gruppen EU-stater i Östersjöregionen, där Tyskland är det land som är mest positivt inställd till Ryssland och Litauen det mest negativa. Debatten i de olika Östersjöländerna kring betydelsen av Nord Stream, dvs. den rysk-tyska gasledningen från Viborg till Lubmin (Greifswald), är ett mycket tydligt exempel på när de olika nationella bedömningarna av att ha nära handelsrelationer med Ryssland många gånger landade i helt olika slutsatser beträffande ekonomisk nytta och eventuella säkerhetspolitiska kostnader.

Vad anbelangar Rysslands pågående uppbyggnad av ny hamnkapacitet i Östersjön, har övriga Östersjöstater dock främst uppmärksammat frågor av exempelvis miljö- eller sjösäkerhetskaraktär. Finland och de baltiska staterna har därutöver haft anledning att se närmare på hur transittrafiken över deras länder kommer att påverkas liksom följderna av detta. Även här har det egna förhållningssättet emellertid främst utgått från ekonomiska, icke-politiserade premisser: EU-staternas inställning är alltså att det i första hand är upp till branschens aktörer att skapa internationellt konkurrenskraftiga logistiska helhetslösningar, även om

¹¹⁹ World Bank (2012): Russian Economic Report, No 27, April 2012 - Moderating Risks, Bolstering Growth. Tillgänglig från <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/rer-27-march2012-eng.pdf>

statsmakten sannolikt skulle inta en välvilligt stödjande position utan att för den skull äventyra EU:s konkurrensregler. Rapportförfattarnas uppfattning är således att Finlands och de baltiska staternas inställning troligtvis är alltför pragmatisk för att de under normala omständigheter skulle låta en minskning av den ryska transittrafiken gå ut över de mellanstatliga relationerna med Ryssland. Följaktligen har den ryska kapacitetsuppbyggnaden, till skillnad från de tidigare försöken att ta över baltisk hamninfrastruktur, ännu inte ansetts påverka den regionala säkerhetspolitiska stabiliteten.

Hur framtiden kommer att te sig är däremot mera ovisst. Betraktat som ett realpolitiskt maktinstrument i Rysslands utrikespolitiska verktygslåda, så skulle Ryssland exempelvis kunna dra fördel av den handlingsfrihet som följer av en mer gynnsam balans mellan egen hamnkapacitet och efterfrågan på sjöfartsburna transporter. Med hjälp av oljehamnarna i Primorsk och Ust-Luga, i kombination med BTS-1, BTS-2 och eventuellt ytterligare pipelines, har Rysslands indirekta kontroll över Druzba-ledningen genom angränsande länder ökat. Potentiellt skulle Ryssland kunna utnyttja detta till att manipulera oljeexporten i västlig riktning och spela ut olika transitländer och oljekonsumenter mot varandra.

Så länge transittrafiken genom Finland och Baltikum består skulle Ryssland vidare kunna manipulera transitvolymerna i syfte att uppnå finska eller baltiska eftergifter. I synnerhet de baltiska staterna är fortsatt känsliga för plötsliga förändringar av transitvolymerna beroende på att en så stor andel av nuvarande godsomsättning i baltiska hamnar genereras av rysk transit. Även om ett antal stuveribolag och andra operatörer med ryskt ursprung är representerade i de baltiska hamnarna och även har investerat i dessa är det ingen garanti för att den ryska statsmakten inte skulle vara beredd att offra dessa i syfte att nå sina utrikespolitiska mål.

En annan fråga av vikt är graden av Rysslands politisering eller säkerhetisering av betydelsen av egna hamnar i Östersjön och hur långt det är berett att gå för att säkra denna tillgång. Vilka ekonomiska, politiska och eventuellt militära instrument är Ryssland berett att ta till för att skydda de egna hamnarna och deras transportflöden? Skulle skyddet av de egna hamnarna kunna tas som intäkt för att motivera en militär uppladdning i området som på sikt skulle kunna utgöra ett militärt hot mot omgivande stater?

Svaren på dessa frågor ligger delvis i de förväntningar som Ryssland har kring de egna handelsflödenas utveckling och framtida betydelse. Enligt de ryska bedömningarna kommer Östersjöhamnarna även framledes ha störst betydelse som exporthamnar, främst av energiråvara, varför deras utveckling kommer att ha stor betydelse för Rysslands fortsatta makroekonomiska utveckling. Det är vidare känt att Ryssland vill exportera olja i österled i syfte att sätta ökad press på konsumentländerna inom EU, samtidigt som oljeexporten via Östersjöhamnarna förväntas växa. EU:s strategi för energiförsörjning och -säkerhet, å andra sidan,

bygger på en minskad energianvändning fram till 2020 samt diversifiering av energiflödena bland annat i syfte att minska beroendet av rysk energiråvara.¹²⁰

Ytterligare en faktor som kan komma att påverka transporterna via Östersjön är implementeringen av EU:s svaveldirektiv 2015, som innebär att svavelhalten i fartygsbränsle som mest får vara 0,1 procent mot dagens tillåtna 1,5 procent. Direktivet bygger på en internationell överenskommelse inom ramen för sjöfartsorganisationen IMO, närmare bestämt *MARPOL Annex VI*, som reglerar luftföröringar från fartyg, vilken även Ryssland förbundit sig att följa. Teoretiskt är redan *MARPOL Annex VI* bindande, men till skillnad från EU har IMO inga sanktionsinstrument att ta till mot stater som inte lever upp till konventionen. Denna asymmetri har skapat viss osäkerhet kring huruvida Ryssland verkligen kommer att leva upp till sina internationella åtaganden inom detta område eller inte. Om Ryssland skulle välja att inte göra detta, innebär detta att Ryssland skulle få en otillbörlig konkurrensfördel visavi övriga Östersjöstater efter 2015. Frågan är då hur EU skulle hantera en sådan situation, och vilka konsekvenser detta skulle få för rysk fartygsburen export till EU-området.

En annan aspekt av *MARPOL Annex VI* och EU:s svaveldirektiv är att de eventuellt skulle öppna upp en marknad för LNG som fartygsbränsle inom Östersjöregionen, då LNG är ett av de alternativ som skulle kunna ersätta dagens fartygsbränsle. Gazprom skulle i detta fall kunna ligga väl till för att fylla detta behov. Närmast till hands är att gasen skulle komma från Sjtokmanskoje-fältet i Barents hav, om detta projekt återigen aktiveras. Enligt tidigare projektplaner planerades distributionen att ske såväl via traditionella gasledningar som genom LNG.

4.6 Avslutande reflexioner

Rysslands övergripande hamnstrategi syftar till att skapa den hamnkapacitet det anser sig behöva för att möta det egna behovet av maritima transporter. Av geoeconomiska och transportgeografiska skäl har en betydande del av rysk hamnkapacitet hitintills förlagts till Östersjön och Svarta havet. I stort kommer denna utveckling att fortsätta, då Ryssland inte har några andra egentliga alternativ. Med tanke på den kapacitetsuppbyggnad som nu sker är det också tydligt att Ryssland i första hand ser sig fortsatt exportera råvaror, i synnerhet råolja, istället för mer förädlade varor.

¹²⁰ Se exempelvis EU Kommissionen: *Meddelande från Kommissionen om trygg energiförsörjning och internationellt samarbete – "EU:s energipolitik: Samarbete med partner utanför våra gränser"*, Bryssel 2011, KOM(2011) 539 slutlig; samt Rosner, Kevin (2009): 'The European Union: On Energy, Disunity', in Luft, Gal and Korin, Anne (eds.) (2009): *Energy Security Challenges for the 21st Century – A Reference Handbook*, ABC Clío, Oxford, England

Övriga Östersjöstater har hitintills valt att avstå från att politisera denna utveckling. Den ryska utbyggnaden av hamnkapacitet i Östersjön hanteras på samma grunder som den pågående kapacitetsuppbyggnaden i övriga stater. Därmed är det främst konsekvenser för miljö och sjösäkerhet som diskuteras i olika bilaterala och multilaterala forum.

Denna rapport har försökt peka på att det inte är uteslutet att frågan om egen hamnkapacitet ur ett ryskt perspektiv är såväl politiserad som säkerhetiserad. Ryssland har visserligen valt en gängse styrningsmodell för sin hamnverksamhet baserad på offentlig-privat samverkan, men samtidigt upprätthåller statsmakten mycket nära kontakter med de största privata företagen som är inblandade i hamnverksamheten genom komplicerade nätverk. Hemtagningen av nuvarande transittrafik, om den lyckas, återskapar också just den form av handlingsfrihet för handelspolitiken som i andra sammanhang möjliggjort för Ryssland att utnyttja sina handelsrelationer som utrikespolitiskt maktinstrument.

Med andra ord finns det en rad frågor som skulle kunna skapa framtida spänningar mellan Ryssland och EU och nya mönster för ekonomiskt utbyte, vilket i sin förlängning även kan påverka det politiska klimatet i Östersjöregionen. För svenskt vidkommande torde det därmed finnas ett intresse av att vidare följa utvecklingen.

Bilaga 1: Hamnar

I världen finns det ungefär 4600 kommersiella hamnar men endast en liten andel av dessa, ca 100 stycken, hanterar betydande trafik avseende den globala sjöburna handeln.¹²¹ I den baltiska sjöregionen finns det ca 250 hamnar men även här är det bara några som hanterar större flöden. I termer av fraktade varor var de tre största hamnarna i regionen 2009 Primorsk, S:t Petersburg och Göteborg.¹²²

Något förenklat kan det sägas att en hamns primära uppgift är att förse kunder med tjänster avseende frakt (lagerhållning, omlastning, etc.) och avseende fartyg (pirer, tankning, reparationer och underhåll, etc.). Det är missledande att betrakta hamnar endast som relaterad till sjötransport då de oftast också fungerar som en terminal (utgångs- eller slutpunkt) för landtransport. Det krävs olika beskafterheter i form av infrastruktur och teknik för olika typer av hamnoperationer. Historiskt sett tog lastning och lossning av fartyg dagar och ibland veckor vilket idag vore närmast otänkbart. Teknikutveckling och framförallt containeriseringen av transporter har lett till att hamnar idag utformas fundamentalt annorlunda både avseende hur de planeras och var de placeras. Övergripande kan dessa förändringar beskrivas som att mer resurser läggs på att öka hamnens kapacitet att lasta, och lossa varor. Om det är containrar som hanteras så har själva terminalverksamheten kommit att kräva mer utrymme och kapital.¹²³ Några faktorer är grundläggande för vilken kapacitet en hamn kan ha och de beskrivs kort nedan.¹²⁴

Den maritima tillgängligheten avseende kapacitet att ta emot fartyg är central. En viktig faktor är skillnaden mellan hög- och lågvatten där vanliga operationer inte kan ske vid platser som har mer än tre meters skillnad. Kanal- och kajdjup är centrala dimensionerande faktorer, 70 procent av världens hamnar har ett djup som är mindre än 10 m och kan därför inte hantera moderna fartyg som är längre än ca 200 m. Att bredda kanaler och muddra botten för att utöka djup är kostsamma projekt som dessutom ofta har en negativ miljöpåverkan.

Det maritima gränssnittet indikerar det utrymme som kan stödja maritim tillgänglighet, d.v.s. hur mycket kust som har god maritim tillgänglighet. Hamnar byggs idag på platser vars geografiska läge tillåter dem att expandera vid behov av att hantera ökade volymer gods och fartyg. I brist på tillräcklig maritim tillgänglighet har många större hamnar tvingats expandera via artificiell utbyggnad av den maritima tillgängligheten, men detta är väldigt dyra projekt.

¹²¹ Rodrigue, J-P, Comtois, C. and Slack, B. (2009), *The Geography of Transport Systems*, Second Edition, New York: Routledge ss.164-171

¹²² BTO 2030:1 s. 32

¹²³ Rodrigue et al. (2009), ss. 164-165.

¹²⁴ Ibid., ss. 164-171.

Infrastruktur och superstruktur är mycket viktiga attribut för att en hamn ska kunna fungera effektivt. Exempel på dessa är lastkajer, dockor, hamnbassänger, lagringsutrymmen, och utrustning som kranar och annan lastutrustning såsom truckar – alla dessa beskaftenheter och utrustning är kapitalintensiv men även landintensiv vilket inte minst gäller containerhantering.

Landtillgänglighet är en ytterligare viktig faktor för moderna hamnar. Land behövs för att säkerställa tillväxtkapacitet avseende hamnprocedurer men även för att kunna utveckla industriella kluster som ofta vill dra nytta av att vara placerade nära transportnoder. Transportvägar till och från hamnen är också avgörande och inte minst hamnar placerade i eller nära storstäder behöver ofta investera i denna typ av infrastruktur för att undvika trafikstockningar i städerna. Dessutom är det vanligt att städer och hamnar vill åt samma landtillgångar vilket pressar priser uppåt och gör hamnoperationer dyrare.

Det finns olika typer av hamnar med olika grad av specialisering för olika typer av varor och fartyg. Världens största hamnar kan delas in i monofunktionella hamnar som är specialkonstruerade för en typ av vara (vanligtvis torr- eller flytande bulk) och oftast är exportinriktade, samt mångfunktionella hamnar som har en varietet av specialbyggda pirer och andra tjänster och kan hantera de flesta typer av gods. Framförallt har expansionen av containerfrakt ställt nya krav på hamnar avseende infrastruktur och tjänster då hantering av containrar kräver relativt mycket utrymme och resurser i form av kranar och lagringsutrymmen liksom infrastruktur för vidare transport på vattenkanaler, järnväg eller väg. Men även bulk kräver olika typer av infrastruktur och i tabell B.1 och B.2 illustreras några av de tekniska specifikationer som krävs för hantering av olika typer av bulkgoods.

Tabell B.1: Teknik för omlastning av flytande varor

Flytande varor			
Varukategori	Exempel på varor	Maritim omlastning	Landdistribution
Normalt tryck och temperatur	Råolja, de flesta oljeprodukter, vin, kol-uppslamning	Pumpar, pipeline	Pipeline, järnväg, lastbil
Särskilt tryck och temperatur	Flytande gaser, tunga oljor, latex, bitumen/asfalt, vegetabiliska oljor	Pumpar, temperaturkontrollerade pipelines	Temperaturkontrollerade pipelines

Källa: Rodrigue and Browne (2007)

Tabell B.2: Teknik för omlastning av torrvaror

Torrvaror			
Varukategori	Exempel på varor	Maritim omlastning	Landdistribution
Reguljära/flödande	Säd, socker, pulver (aluminium, cement)	Pneumatisk/upsugning, transportband, gripskopor	Pipelines, rullband, pråm, järnväg, lastbil
Irreguljära	Kol, järnmalm, icke-järnhaltiga malmer, fosfat, sten	Transportband, gripskopor	Rullband, pråm, järnväg, lastbil
Neo-bulk	Skogsprodukter, stålprodukter, skrotbalar	Kranar, på- och avrullning	Pråm, järnväg, lastbil
Enheter på hjul	Bilar, lastbilar, järnvägsagnar	På- och avrullning	Järnväg, lastbil
Fryst och kyld last	Kött, frukt, mjölkprodukter	Kranar	Järnväg, lastbil

Källa: Rodrigue and Browne (2007)

Ryska Östersjöhamnar

Det finns sex ryska Östersjöhamnar av betydelse för landets handel (godsomsättning i mn ton inom parantes 2010): Vysotsk (15), Viborg (< 10), Primorsk (78), S:t Petersburg 58), Kronstadt (< 10), Ust-Luga (12) och Kaliningrad (14) och av dessa är S:t Petersburg och Primorsk de viktigaste.¹²⁵ Den sistnämnda har framförallt en betydande oljekapacitet och som kan ta emot fartyg på upp till 150 000 dwt.¹²⁶ Totalt hanterade Östersjöhamnarna 177 mn ton varav export utgjorde 87 procent. Importen går framförallt genom S:t Petersburg och till viss del genom Kaliningrad, de andra hamnarna har endast export.

Hamnen i **Primorsk** ligger 60 km söder om Viborg. Primorsk är Östersjöns största hamn avseende mängd gods, som i Primorsk består av flytande bulk (råolja och oljeprodukter). Hamnen är helt beroende av oljeledningen BTS-1 och det finns rapporter som säger att en andra pipeline kommer att förse hamnen med olja och ge den en ungefärlig kapacitet på 150 mn ton per år. Det finns också planer på att bygga en kondenseringsfabrik för gas och ytterligare kapacitet till ca 200 mn ton per år, främst för oljeprodukter, till år 2015. Hamnen växer alltså väldigt snabbt och ryska staten investerar flitigt i Primorsk. En av hamnens fördelar är dess vattenkanal om 15 meters djup som till skillnad från S:t Petersburg

¹²⁵ BMO-2006, sid. 59; och BPL (2011), s. 19

¹²⁶ Wentzel, A-K. (2004): "Risken för oljespill i Östersjön ökar" i *Forskning och Framsteg* nedladdad från <http://fof.se/tidning/2004/3/risken-for-oljespill-i-ostersjon-okar>; och BPL (2011): s. 21

och Ust-Luga inte behöver muddras med jämna mellanrum. Det finns ytterligare planer på att fördjupa vattenkanalen för att kunna ta emot tankfartyg med en kapacitet på 200 000 dwt.¹²⁷

Hamnen i **S:t Petersburg** är den andra största Östersjöhamnen och Rysslands främsta knutpunkt mot väster. Denna hamn har en väl utvecklad containerkapacitet och en av dess största fördelar är den geografiska placeringen vid en stor stad och närhet till kunder. Den geografiska placeringen har också nackdelar i form av otillräcklig infrastruktur och marktransport från hamnen till staden S:t Petersburg tar många gånger lång tid som följd av trafikstockningar. Andra nackdelar är bristande utrymme i hamnen liksom i sjökanalen, som måste muddras regelbundet, vilket begränsar storleken på fartyg som kan passera och endast medger trafik i en riktning i taget.¹²⁸

Hamnen i **Vysotsk** ligger ca 160 km från S:t Petersburg och hanterar endast utgående gods och då främst flytande bulk.

Ust-Luga började konstrueras 1997 och ligger ca 119 km sydväst om S:t Petersburg. Målsättningen har varit att göra Ust-Luga till en mångfunktionell hamn med kapacitet att hantera alla typer av varor. När hamnen är helt färdigställd beräknas den ha Östersjöns största container- (3 mn TEU) och fordonskapacitet (360 000 bilar). Hamnen är redan kopplad till BTS-2, och det finns planer på att konstruera kapacitet för kemikaliehantering samt ett oljeraffinaderi på hamnområdet. Ryska transportministeriets målsättning är att Ust-Luga år 2015 ska ha en kapacitet om 120 mn ton både avseende import- och exportkapacitet. Den smala kanalen till hamnen samt bristande landinfrastruktur till hamnen och den nya staden Ust-Luga (30 000 invånare 2008) utgör begränsningar för utvecklingen av hamnen.¹²⁹

Viborgs hamn och stad ligger på samma geografiska plats och hamnen hanterar i första hand torrbulk. Den har ingen kapacitet att hantera containertrafik men det finns planer på att utveckla hamnen till en modern containerhamn. Målsättningen är att nå en kapacitet om 140 000 TEU och att hamnen ska vara en hubb för handel med skogsprodukter.¹³⁰

Hamnen i **Kaliningrad** har både import- och exportkapacitet såväl som kapacitet att hantera containrar. Denna hamn förutses enligt finska bedömningar kunna ta över en del av den östbundna transittrafik som idag passerar genom Finland. Hamnen har goda transportförbindelser via järnväg men ligger en aning avsidet i förhållande till Moskva. Behovet av transitering via de litauiska och vitryska

¹²⁷ Ruutikainen P. och Tapaninen, U. (2009), s. 38

¹²⁸ Ibid., s. 39

¹²⁹ Ibid., ss. 40-41

¹³⁰ Ibid., ss. 41-42

järnvägsnäten för att nå det ryska kärnlandet ses till viss del som ett politiskt och ekonomiskt problem. Dessutom konkurrerar militära intressen om samma land som hamnen skulle behöva göra anspråk på för en naturlig expansion.¹³¹

Merparten av rysk Östersjöhamnskapacitet är alltså lokaliserad till Finska viken där farvattnet fryser årligen och sjötransporter till och från hamnarna är beroende av isbrytarassistans från åtminstone december till mars varje år. Isbrytningen sker i de ryska farvattnen med statsägda eller av staten chartrade isbrytare. Ofta är isen så tjock att kärnkraftsdrivna isbrytare från Arktis måste kallas in.¹³² För att få tillgång till ryska hamnar under isbrytarsäsongen måste fartyg vara godkända av en licensierad institution samt släpps som regel inte fartyg äldre än 20 år in under isbrytarsäsongen.¹³³ Isbrytarservice är avgiftsbelagd. Förutom problematiska isförhållanden lider Ryssland av otillräcklig hamnkapacitet framförallt avseende containerhantering. Därutöver kräver farleder och inlopp många gånger konstant underhåll genom muddring.¹³⁴

¹³¹ Ruutikainen P. och Tapaninen, U. (2009), s. 42

¹³² Baltic Icebreaking Management, BIM, (2011): Baltic Sea Icebreaking Report 2010-2011, ss. 21-24. Tillgänglig via http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/baltice/BIM_Joint_Annual_2010_2011.pdf

¹³³ BIM (2011), s. 27

¹³⁴ Ruutikainen P. och Tapaninen, U. (2009), ss. 43-44

Bilaga 2: Fartygstyper och sjöburen last

Många olika typer av gods fraktas över haven och för vissa av dessa typer finns det specialbyggda fartyg medan andra fartyg har kapacitet att frakta olika typer av gods. Nedan görs en översikt över de vanligaste typerna av fartyg, såsom de beskrivs i Sjöfartens Bok 2009.¹³⁵

Tankfartyg

Råoljetanker: Längd 250-380 m. Fart 12-16 knop. De större fartygen delas vanligen in i fyra storlekklasser:

- Aframax: upp till 120 000 dwt. AFRA står för *Average Freight Rate Assessment* och är en typ som är byggd efter beräkningar på optimal storlek för tankfartyg. Dessa fartyg utnyttjas framförallt på kortare distanser såsom Västafrika-USA och Nordsjön-Europa.
- Suezmax: upp till 160 000 dwt. Suezmax-fartygen är de största fartygen som kan passera Suezkanalen.
- VLCC: fartyg över 200 000 dwt. VLCC står för *Very Large Crude Carrier*. Totalt finns cirka 400 sådana här fartyg som främst opererar mellan Persika viken och Nordamerika, Europa och Japan.
- ULCC: fartyg över 350 000 dwt. ULCC står för *Ultra Large Crude Carrier*.

Gasttankfartyg: Det finns två olika typer av gasttankfartyg: LPG (*Liquid Petroleum Gas*) och LNG (*Liquefied Natural Gas*). Gasen transporteras i vätskeform och är antingen kondenserad med hjälp av tryck eller nedkyld. LPG-gas måste kylas till -50°C och LNG-gas måste kylas till -160°C.

Produkttankfartyg: Dessa fartyg fraktar färdigraffinerade produkter såsom bensen och diesel transporteras i produkttankfartyg. Dessa har oftast många olika tankar och kan därför transportera flera olika produkttyper samtidigt. Dessutom finns tankfartyg som transporterar livsmedel, såsom vin och margarin.

Container- /Ro-Ro- / Linjefartyg

Oceangående Containerfartyg: Stommen i hela världshandeln är en flotta av stora containerfartyg som trafikerar olika handelsrutter världen runt. Den större delen av alla varor som transporteras på haven fraktas i TEU. De största ocean-

¹³⁵ Sjöfartens bok 2009 (2008), ss. 16-20.

gående containerfartygen transporterar upp till 14 000 TEU (ungefär motsvarande Malackamax) och de senaste åren har denna typ av fartyg blivit mer vanligt förekommande trots att de endast trafikerar ett fåtal hamnar, så kallade bashamnar. Fartygen håller dock på att bli ännu större och Maersk har till exempel beställt nya containerfartyg med kapacitet att frakta 18 000 TEU.¹³⁶

Feederfartyg: För att förbinda mindre hamnar med de större bashamnarna används så kallade matarfartyg eller *feederfartyg*. Dessa fartyg en lastkapacitet på upp till 1000 TEU.

Ro-ro-fartyg: Ro-ro-fartyg (Roll On Roll Off) används främst för att frakta last som antingen körs ombord själv, som lastbilstrailers, eller är lastad på hjulburna lastbärare. I de större ro-ro-fartygen, som går i transocean trafik, är ro-ro-konceptet ofta kombinerat med att fartyget även kan lasta containrar.

Biltransportfartyg: Transporter av fabriksnya person- och lastbilar är en särskild nisch inom ro-ro- eller linjesjöfarten. Inom Europa används fartyg med kapacitet för ca 1000 personbilar medan de största fartygen har kapacitet upp till 8000 bilar fast då vanligtvis samfraktar annan ro-ro-last.

Bulkfartyg

Vid transporter av stora mängder gods av samma sort som kan transporteras oförpackat använder man torrlastfartyg. I torrlastfartyg placeras lasten direkt i lastrum i skrovet. Lastning och lossning kan ske med fartygens egna kranar eller kranar som står på kajen. För vissa speciella laster finns andra sätt att lasta och lossa, vissa fartyg som fraktar cement använder exempelvis tryckluft för att blåsa ombord eller iland lasten. Typiska laster för torrlastfartyg är kol, malm, spannmål och timmer.

Det finns ett stort antal bulkfartyg i storleksklassen 65 000–85 000 dwt, som är anpassade efter att kunna passera Panamakanalen, men även mindre och större bulkfartyg trafikerar världshaven. Världens största torrbulklastfartyg uppmäter 365 000 dwt. Det finns även så kallade OBO-fartyg (*oil, bulk, ore*) som klarar kombinationer av laster.

Coaster: Mindre bulkfartyg som används för transport längs kuster och för Europasjöfart. Dessa fartyg är ibland utrustade med egen lastningsutrustning.

¹³⁶ Colliers International (2012): European Industrial & Logistics: Growing Global Linkages. White Paper, June 2012. [Hämtad augusti 2012 från]: http://www.colliers.se/admin/UploadFile.aspx?path=/UserUploadFiles/Industrial_and_Logistics_analys_2.pdf

Kylfartyg: Dessa fartyg har isolerade eller klädda lastrum och är snabba för att korta transporttider. Lasten stuvats i lådor och kartonger eller fraktas hängande. Fartygen har också kapacitet att frakta varor som inte kräver nedkylning.

Skogsproduktfartyg: Förädlade pappersprodukter, exempelvis pappersrullar, transporteras oftast i ro-ro-fartyg. Produkterna lastas i väderskyddade öppningar för att sedan stuvats på fartygen.

Arbets- och Specialfartyg

Det finns en mängd olika arbetsfartyg såsom **hamnbogserare** (används för att hjälpa större fartyg i hamnar och trängre farvatten såväl under gång som vid ankomst och avgång, till och från kaj) och **isbrytare**.

Bilaga 3: Litet sjöfartslexikon

Bilagan bygger i sin helhet på Bågenholm, Gösta (2006): *Sjöfartslexikon, ord-bok, nya ord och begrepp, reglementen, lasthantering och nöd*. Skärhamn: Båtdokgruppen

Agent: (eng. [*port*] *agent*) är fartygets representant i främmande hamn och fungerar vanligen som en skeppsmäklare. I agentens tjänsteutbud ingår bl.a. befraktning, klarering, linjeagentur och spedition.

Bulk, bulklast, massgoods: (eng. *bulk*) är produkter med likartad konsistens i lös eller våt vikt. Bulk indelas i tre huvudgrupper: *torrbulk* där de största bulklasterna är bauxit, fosfat, järnmalm, kol och spannmål; *flytande bulk* eller våt bulk där råolja dominerar; samt *specialbulk* där bilar, prefabricerade hus liksom kylda eller frysta livsmedel utgör en större del.

Cabotage: innebär att ett rederi, en speditör eller ett flygbolag med säte i ett land tillåts åta sig transportuppdrag i inrikestrafik i ett annat land.

Container: är en till måttet standardiserad låda eller behållare där lasten stuvats. Man skiljer mellan TEU (20-fots-containers) och FEU (40-fots-containers).

Displacement: (eng. *displacement*) är fartygets vikt eller exaktare, hur mycket vatten ett sjösatt fartyg tränger undan. Örlogsfartygens storlekar (fullt rustade men utan bunker) brukar anges i displacement medan handelsfartyg oftare mäts i ton.

Dräktighet: (eng. *tonnage*) är ett enhetslöst jämförelsetal för att ange ett fartygs storlek. Bruttodräktigheten baseras på fartygets totala inneslutna volym. Nettodräktigheten baseras på lastutrymmenas volym. I beräkningen tas även hänsyn till passagerarkapaciteten.

Dödvikt: (eng. *dead weight* där ”död” är härlett från engelskans *deduced*) är skillnaden i displacement då ett fartyg är fullt nedlastat till sommarlastvattenlinjen och då fartyget är tomt så när som på vikten av bunker förråd, proviant besättning och besättningens tillhörigheter. Härav följer att dödvikten är något mindre än fartygets tillåtna lastförmåga i alla andra vatten där sommarlastvattenlinjen gäller som högsta nedlastning. Detta oaktat brukar dödvikten anges som ett grovt mått på fartygs lastförmåga.

Dödviktston (dwt): (eng. *dead weight tonnage*) är de metriska ton som ligger till grund för beräkningen av dödvikten.

Farled: (eng. *fairway*) är en sträcka i havet där fartyg ofta passerar. Lederna är ofta naturliga sträckningar mellan girpunkter eller sträckningar i separationer.

Farledsavgift: (eng. *traffic dues*) är den avgift ett fartyg får betala för att bruka en farled. Avgiften baseras bl.a. på fartygets storlek och dess godsslag.

Hamnavgift: (eng. *port dues*) är en fiskal eller privat avgift som ett fartyg får betala och som utgör en del av det besökande fartygets totala hamnkostnader.

Infrastruktur: avser t.ex. väg, järnväg, kajer och uppställningsytor som alla är nödvändiga för hamndrift. Jämför med *superstruktur* nedan.

Superstruktur: syftar t.ex. på ytinфраstruktur, byggnader, rörlig och fast utrustning såsom kranar och rullband vilka är nödvändiga för att tillhandahålla olika hamntjänster. Jämför med *infrastruktur* ovan.

Källförteckning

- Baltic Icebreaking Management, BIM, (2011): Baltic Sea Icebreaking Report 2010-2011. Sid 21-24. Tillgänglig via http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/baltice/BIM_Joint_Annual_2010_2011.pdf
- Barnard, Bruce (2012): "Eurogate Inaugurate Germany's first Deep-Water Container Terminal" in *The Journal of Commerce*. Tillgänglig via http://www.joc.com/port-news/eurogate-inaugurates-germany%E2%80%99s-first-deep-water-container-port_20120921.html [besökt i november 2012]
- BMO-2006, tillgänglig via http://tentec.europa.eu/download/MoS/2006_baltic_maritime_outlook.pdf
- Brodin, Alf (2003): *Baltic Sea Ports and Russian Foreign Trade*, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet
- Bågenholm, Gösta (2006): *Sjöfartslexikon, ordbok, nya ord och begrepp, reglementen, lasthantering och nöd*. Skärhamn: Båtdokgruppen Collins, A., (red.), (2007): *Contemporary Security Studies*, Oxford University Press
- Ciensi, Jan (2006): 'Baltic lessons for EU in dealing with a resurgent Russia', *Financial Times*, 24 november 2006. [online] Tillgänglig via www.ft.com [Besökt maj 2012]
- Colliers International (2012): European Industrial & Logistics: Growing Global Linkages. White Paper, June 2012. [Hämtad augusti 2012 från]: http://www.colliers.se/admin/UploadFile.aspx?path=/UserUploadFiles/Industrial_and_Logistics_analys_2.pdf
- Copeland, Dale C. (1996): 'Economic Interdependence and War: A Theory of Trade Expectations', *International Security*, Vol. 20, No. 4, Spring 1996
- DG Trade (2012): *Russia, Mars 2012*. Tillgänglig via: trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113440.pdf
- EU Kommissionen: *Meddelande från Kommissionen om trygg energiförsörjning och internationellt samarbete – "EU:s energipolitik: Samarbete med partner utanför våra gränser"*, Bryssel 2011, KOM(2011) 539 slutlig
- FGUP Rosmorport (2011): *Strategija razvitija morskoy portovoy infrastruktury Rossii do 2030 g.* [Strategier för utvecklingen av den ryska marina hamninfrastrukturen till 2030], version 8 sept. [på nätet] Tillgänglig via www.rosmorport.ru/seastrategy.html [Besökt april 2012]
- Frieden A., Jeffrey och Lake a. (2004), *David International Political Economy – Perspectives on Global Power and Wealth*: London och New York: Routledge

- Gilpin, Robert (2001): *Global Political Economy – Understanding the International Economic Order*, Princetown University Press, Princetown, ISBN 0-691-08677-X
- Holma, E., Heikkilä, A., Helminen, R., Kajander, S. (2011): *Baltic Port List 2011*, [pdf], University of Turku, Centre for Maritime Studies
- Holt, Jane (1993): *Transport Strategies for the Russian Federation*, The World Bank, Washington D.C.
- Interfax (2012): Kapitan morskogo porta Kaliningrad V. Beljajev: "V blizajsjeje vremja port polutjit investitsionnuju podderzku ot gosudarstva i tjasnich kompanij", (översättning?) *Interfax* 9 april [online] Tillgänglig via: www.interfax-russia.ru/NorthWest/exclusives.asp?id=306011 [Besökt maj 2012]
- JSC Sea Port of Saint Petersburg: *History of the port*, [webb] tillgänglig via www.en.seaport.spb.ru/article/3/
- King, Mike (2011): 'Forwarders slam Russian ports' *Lloyds's Loading List.com*, 3 juni, [internet] Tillgänglig via www.lloydsloadinglist.com [Besökt juni 2012]
- Kommerskollegium (2012): *Handel transporter och konsumtion. Hur påverkas klimatet?* Kommerskollegium, Rapport 2012:3
- Kompanija Ust-Luga: *Terminals*, [företagshemsida] Tillgänglig via www.ust-luga.ru/activity/?s=terminals&lang=en [Besökt juni 2012]
- Lavrishchev, Andrej (2011): *Materialy prezentatsii "Ob itogakh raboty po razrabotke Strategii razvitija morskoy portovoy infrastruktury Rossi do 2030 goda"* [Material till presentationen "Om resultatet av utarbetandet av Strategier för utvecklingen av den ryska marina hamninfrastrukturen till 2030"], sid. 7, 1 juli. Tillgänglig via www.rosmorport.ru/statementsmanagement.html?id=120 [Besökt maj 2010]
- Malmlöf Tomas (2010): *Ryskt ekonomiskt inflytande i de baltiska staterna – säkerhetspolitiska konsekvenser*, FOI-R--3001-SE, Användarrapport, Juni 2010
- Matutis, Vidmantas (2010): 'Will there be no Russian cargo left in the Baltic countries?', *Jūra.lt*, 5 april. Tillgänglig via www.jura24.lt/en/news/port/will-there-be-no-russian-cargo-left-in-the-baltic-countries-271246 [Besökt juni 2012]
- Matutis, Vidmantas (2012a): 'Russian losses go to the ports of Eastern Baltic', *Jūra.lt*, 19 mars. Tillgänglig via www.jura24.lt/en/news/oversea/russian-losses-go-to-the-ports-of-eastern-baltic-416106 [Besökt juni 2012]
- Matutis, Vidmantas (2012b): 'Sad Perspectives on the Baltic Transit', *Jūra.lt*, 5 april. Tillgänglig via www.jura24.lt/en/news/oversea/sad-perspectives-on-the-baltic-transit-421823 [Besökt juni 2012]
- Matutis, Vidmantas (2012c): 'Baltic ports more accustomed working in competition', *Jūra.lt*, 9 maj. Tillgänglig via www.jura24.lt/en/news/marine-business/baltic-ports-are-more-accustomed-working-in-competition-425500 [Besökt juni 2012]

- Nadezjda (2012): 'Ofsjor ili trikolor?', *Morskie vesti Rossii*, no. 6, 2012, tillgänglig via www.morvesti.ru/analytics/index.php?ELEMENT_ID=14232 [besökt juni 2012]
- Novorossiysk Commercial Sea Port, PJSC: NCSP Group [webb] tillgänglig via: www.nmtp.info/en/holding/about/ [Besökt november 2012]
- Orlov, Pavel (2012): 'Est alternativa, budet i "Druzjba"', *Trud*, 27 mars 2012. Tillgänglig via www.trud.ru/article/27-03-2012/274125_est_alternativa_budet_i_druzhba.html [Besökt maj 2012]
- Popova, Y.I. (1974): 'The Transport Industry in the West and East Zones of the USSR' i *Soviet Geography: Review and Translations*; Vol. XV, no. 4, ss. 187-243
- Portnews (2012:1): *Gruzooborot porta Ust-Luga v 2011 godu vyros potjti v 2 raza – do 22,73 mln tonn [Ust-Lugas godsomsättning 2011 ökade nästan 2 gånger – till 22,73 mn ton]*, [på nätet] Tillgänglig via portnews.ru/news/74117/ [Besökt juni 2012]
- Portnews (2012:2): *Gruzooborot morskich portov Rossii za 2011 god vyros na 1,8 procent - do 535,4 mln tonn [De ryska hamnarnas godsomsättning 2011 ökade med 1,8 procent - till 535,4 mn ton]*, [på nätet] Tillgänglig via portnews.ru/news/74210/ [Besökt juni 2012]
- Rodrigue, J-P, Comtois, C. and Slack, B. (2009), *The Geography of Transport Systems*, Second Edition, New York: Routledge ss.164-171
- Rosner, Kevin (2009): 'The European Union: On Energy, Disunity', in Luft, Gal and Korin, Anne (eds.) (2009): *Energy Security Challenges for the 21st Century – A Reference Handbook*, ABC Clío, Oxford, England
- RBK (2011): 'Moody's ponizilo rejting "Sovkomflota" na fone zajavlenij V.Putina', *RBK*, 26 december [internet], tillgänglig via top.rbc.ru/economics/26/12/2011/631818.shtml
- Rusu, Igor (2011): *Presentation av "Strategier för utvecklingen av den ryska marina hamninfrastrukturen till 2030" vid sammanträdet för det marina rådet under guvernören i S:t Petersburg*, 14 april. Tillgänglig via www.rosморпорт.ru/seastrategy.html [Besökt maj 2012]
- Ruutikainen, Pentti, Tapaninen, Ulla (2009): 'Development of Russian Ports in the Gulf of Finland', *Publications from the Centre for Maritime Studies*, University of Turku
- Saurama, A., Holma, E., Tammi, K. (2008): *Baltic Port List 2006*, [pdf], University of Turku, Centre for Maritime Studies, tillgänglig via www.balticportlist.com/datafiles/userfiles/File/BalticPortList06.pdf
- Sjonova, Anna (2011): Baltijskij farvater: Rossijskoj transportnoj sisteme nuzjny porty kak v Ust-Luge, tak i v Kaliningrade, *Rossijskaja Gazeta* 14 september [online] Tillgänglig via www.rg.ru/2011/09/14/req-szapad/port.html

Sjöfartens bok 2009 (2008)

Socor, Vladimir (2012): 'Russia completing Baltic Pipeline System construction, reducing Druzhba pipeline flow', *Eurasia Daily Monitor*, vol. 9 issue 39, 24 februari 2012. [online] Tillgänglig via www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnewsprocent5Btt_newsprocent5D=39055&tx_ttnewsprocent5BbackPidprocent5D=7&cHash=7a5cfb4f5d3ce3909b4d0a2ca2e5a267 [Besökt maj 2012]

Sovkomflot (2012): *Sovkomflot segodnja* [hemsida, internet]. Tillgänglig via www.scf-group.com/pages.aspx?ln=RU&cid=373&cs=4 För en fullständig förteckning av Sovkomflots fartyg, se www.scf-group.com/pages.aspx?cs=4&cs2=1&cid=3&ln=EN

Summa Group: Company Assets [webb] tillgänglig via www.summagroup.ru/about/assets/en/ [Besökt november 2012]

UNCTAD (2011): *Review of Maritime Transport 2011*. Geneve: UNCTAD

UNCTAD: *Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980-2012*, [database], tillgänglig via <http://unctadstat.unctad.org/> [besökt maj 2012]

Wentzel, A-K. (2004): "Risken för oljespill i Östersjön ökar" i *Forskning och Framsteg* nedladdad från <http://fof.se/tidning/2004/3/risken-for-oljespill-i-ostersjon-okar>

World Bank (2003): *Port Reform Toolkit – Effective Decision Support for Policy-makers*, ISBN 0-8213-5046-3

World Bank (2009): *World Development Report – Reshaping Economic Geography*, World Bank, Washington D.C.

World Bank (2012): Russian Economic Report, No 27, April 2012 - Moderating Risks, Bolstering Growth. Tillgänglig från <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/rer-27-march2012-eng.pdf>

Yelena Vassilieva and Levin Flake (2011): "Overview of Russian Grain Port Capacity and Transportation". USDA Foreign Agriculture Service, GAIN Report Number: RS1149)

Rapporter om Ryssland och dess grannar (urval)

Franke, Ulrik; Vendil Pallin, Carolina. *Russian Politics and the Internet in 2012*, FOI-R—3590—SE, December 2012.

Ljung, Bo; Malmlöf, Tomas; Neretnieks, Karlis; Winnerstig, Mike. *The Security and Defensibility of the Baltic States: A Comprehensive Analysis of a Security Complex in the Making*, FOI-R—3471—SE, December 2012.

Carlsson, Märta. *The Structure of Power – an Insight into the Russian Ministry of Defence*, FOI-R—3571—SE, November 2012

Hyodo, Shinji; Vendil Pallin, Carolina (ed.). *Neighbourhood Watch: Japanese and Swedish perspectives on Russian security*, FOI-R--3519--SE, October 2012.

Roffey, Roger. *The Russian Demographic and Health Situation: Consequences and policy dilemmas*, FOI-R--3396--SE, April 2012.

Vendil Pallin, Carolina (red.). *Rysk militär förmåga i ett tioårsperspektiv – 2011*, FOI-R--3404--SE, mars 2012.

Westerlund, Fredrik. *Russian Nanotechnology R&D: Thinking Big About Small Scale Science*, FOI-R--3197--SE, June 2011.

Oxenstierna, Susanne. *Russia's Nuclear Energy Expansion*, FOI-R--3049--SE, December 2010.

Ljung, Bo; Malmlöf, Tomas; Neretnieks, Karlis. *Baltisk säkerhet: Handlingsfrihet och försvarsbarhet*, FOI-R—3018—SE, augusti 2010.

Hedenskog, Jakob. *Naval Strategies in the Black Sea Region*, FOI-R--2881--SE, August 2010.

Malmlöf, Tomas. *Ryskt ekonomiskt inflytande i de baltiska staterna – säkerhetspolitiska konsekvenser*, FOI-R-3001—SE, juni 2010.

Bergstrand, Bengt-Göran. *Economic and Military Expenditure Trends since 1990 for the Russian Federation and for EU and NATO*, FOI Memo 3202, May 2010.

De senaste rapporterna och andra publikationer går att ladda ner från RUFSP-projektets hemsida: <http://www.foi.se/ryssland>. Rapporter kan också beställas från Christina Engström, email: chreng@foi.se.