




LAGEN 154 BIL 10
Sjöfartsverket
KUNGLIGA TEKNISKA HÖGSKOLEN
KTH

Förstudie gällande godsflöden Mittnorden till och från Asien

Januari 2004



NORTH EAST CARGO LINK 

Rapport
2004-01-30

Export- och importvägar till asiatiska marknader. En förstudie inom ramen för projektet North East Cargo Link

Sverige

Innehållsförteckning	sida
Bakgrund	3-4
Aktörer 1	5
Aktörer 2	6-7
Nuläge	8
Ekonomi	9
Politiska styrmedel	10
Allmänbild av Asienmarknader	11
Slutsatser	12
Bilagor:	
1 Svensk handelsstatistik 2002, 2003	
2 Kartbild transportbidrag Nutek	
3 Länsstyrelsens beslut 2003-11-17 om förstudie	
4 Projektbeskrivning 2003-11-17	

Bakgrund

Inom Mittnorden finns ett relativt stort antal företag med skiftande storlek och produkter som exporterar till och/eller importerar från Asien.

Projektet North East Cargo Link (NECL) har under sin verksamhetstid erfarit vid kontakter med företag att det finns önskemål om en förbättrad logistik för framförallt export av förädlade trävaror till Asien.

Denna förstudie skall i första hand kartlägga

- Företag i Mittnordenområdet som exporterar respektive importerar gentemot Asien
- Vilka transportsystem företagen nyttjar för närvarande
- Ekonomi, kvalitet, leveranstider och miljö för nuvarande logistik
- Påverkan av politiska stödåtgärder vid val av transport
- Politiker och aktörers allmänna bild av dagens transportsystem.

Förstudien skall genomföras under tiden november 2003 - februari 2004. Med hänvisning till den relativt korta utredningstiden inriktas vårt arbete på i första hand en kartläggning av svenska företag. Därmed presenteras svensk handelstatistik med inriktning på en målgrupp med förväntad ökad andel export till Asien, nämligen sågverken.

Vår förhoppning är att förstudien kan komma att öka kunskapen om export- och importvolymers logistiska flöden mellan Mittnorden och de skilda länderna i Asien.

I ett långsiktigt perspektiv och eventuellt efter olika fördjupningsstudier inom vissa segment kan detta medföra att för vissa godsvolymer görs andra vägval och väljs andra transportslag än i dag.

Inledningsvis kan slutligen konstateras, att en väl utbyggd mittnordisk transportkorridor, som bland annat utgöres av regelbunden sjöförbindelse för rullande gods över Bottenhavet, skulle öka förutsättningarna för större godsvolymer mellan Mittnorden och asiatiska marknader.

I den fortsatta framställningen behandlas de studerade företagen med fördelning på två skilda målgruppgupper, aktörer 1 och aktörer 2 – beroende på storlek, karaktär samt logistikmönster för respektive transporter. I avsnittet nuläge redovisas företagens leveranssystem vad

avser val av transportslag, terminaler, färdväg etcetera. I avsnitt Ekonomi ges exempel på hur kostnadsbilden kan se ut för skilda transportvolymerna och andelen av varukostnaden. Därefter följer i avsnittet "Politiska styrmedel" i första hand en beskrivning av det svenska transportstödet och vilka konsekvenser det kan få på transportmönstret. I avsnittet ges en allmän bild över asiatiska marknader med några kommentarer till utvecklingen i ett par länder. I det avslutande avsnittet sammanfattas de överväganden som utredningsarbetet resulterar i avseende förutsättningar för vissa företag att i jämförelse med i dag finna nya vägar och transportsätt för produkter som avsetts på asiatiska marknader.

I bilaga (bilaga 1) presenteras svensk handelsstatistik, detta för att ge en bred bakgrundsbild av Sveriges import och export med fördelning på länder och varuslag. Den svenska produktionen av skogsråvara är som bekant betydande avseende främst framställning av cellulosa och sågade trävaror. Dessa produkter exporteras till stor del ut i världen och bidrar med ett ansevärt exportnetto för landet. Det är därför av intresse att utifrån bland annat handelsstatistik jämföra Sverige med andra länder med sikte på att få en uppfattning i vad mån svenska företag på grund av det geografiska läget med stora leveransavstånd är missgynnade. Den statistik vi kan nyttja är i första hand från år 2002. Vad avser statistik över export och import nyttjas januari – oktober 2003. Vi bedömer att de jämförelser med omvärlden som vi utför kan komma att öka förståelsen för "storheten" hos våra exporterande företag att som små aktörer slå sig in på en världsmarknad.

Aktörer 1

Inom Mittnorden har vi en betydande exportindustri. Flera av de större företagen har en egen logistikavdelning, vilken ombesörjer hela transportstrukturen av råvaror och färdigvara.

Många av dessa företag har egna system vad avser uttransport av sina färdigprodukter. Framförallt massa- och pappersindustrin har mycket länge skapat sina egna system med bil fartyg och järnväg. Företagen har ofta även egna terminaler på för dem strategiska orter, framför allt i Europa.

Det finns inga motiv för dessa företag att genomföra en omläggning vad avser godsflöde bland annat med hänsyn till tidigare stora kapitalinsatser i uppbyggnad av en egen infrastruktur. Företagen har ofta inhyrda resurser i form av fartyg och järnväg på långa avtal.

Dessutom är många gånger transporten av godset beroende av andra faktorer, såväl avseende förhållanden inom den egna koncernen som beroenden av andra samarbetspartners inom dessa komplexa system.

Ytterligare svårigheter att byta transportsätt är att det krävs garanti i fråga om styrka och uthållighet som en ny transportoperatör inom segmentet måste garantera före ett eventuellt samarbete.

Om ett företag väljer en ny struktur på sina transporter helt eller delvis i form av annan leverantör av transporttjänster för sina varor bör hela strukturen vara helt klargjord och framförallt garantier på att systemet fungerar till fullo och ekonomin är sund.

Såvida ett upplägg med ett nytt logistiksystem inte förmår överlevnad kan man förutsätta att det gamla beprövade systemet kommer att fördyras väsentligt.

Det är en betydande mängd transportarbete som vid en övergång till nya färdvägar drabbas. Personella resurser måste omdisponeras. Maskinella resurser kan möjligen säljas och/eller finna ny marknad men med betydande svårigheter. Att efter en period försöka återskapa detta är svårt men framförallt kommer det att vara ekonomiskt betungande för alla berörda parter.

Allt detta sammantaget betyder att hos vissa företag stora komplexa transportsystem förmodligen kommer att upprätthållas med nuvarande lösningar inklusive nuvarande partners.

Dessa lösningar kan många gånger vid ett utdrag av en del i systemet förefalla mindre bra men vid en djupare analys med alla fakta och förutsättningar visa sig förträffliga i sin helhet och dessutom ge synergieffekter.

En riskfaktor kan vara att man måste byta huvudmarknad av någon anledning och därför helt eller delvis måste finna nya logistiklösningar. Med dagens struktur på handeln kan väl det hotet närmast ses som obefintligt.

Aktörer 2

Förutsättningarna för Aktörer 2 är sådana att de kan utgöra motiv för att söka finna nya transportvägar.

Många av företagen har en marknad i samma geografiska område men samarbetar inte i någon större utsträckning vad avser logistiklösningar. Dessa företag har inget eget logistiksystem. Företagen är små och medelstora.

Ibland dessa finns såväl företag som exporterar företag som importerar.

De största skälen för samarbete bör träförädlingsföretagen ha vilka verkar för en ökad export till framförallt asiatiska marknaden med en mängd olika produkter.

En uppfattning är att marknaden i Asien ökar väldigt snabbt men det är förmodligen en liten överdrift vad avser enbart produkter av trä.

Givetvis har Sverige en god kvalitetsstämpel på förädlade träprodukter men vi glömmer fort att vi är ett litet land vad avser produktionen såväl på sågade trävaror som cellulosa.

Vår största marknad för trävaror är Storbritannien. Till denna marknad levererade Sverige år 2002 2.653.000 m³. Dessa exportsiffror har i stort varit desamma under fem (5) år. År 1998 exporterade Sverige 2.528.000 m³ det vill säga en ökning med fem (5%) över en femårsperiod.

Tidigare var Tyskland en mycket stor köpare av svenska trävaror. Tyskland var fram till 1999 andra (2) största marknad med export år 1999 av 1.479.000 m³. År 1998 uppgick exporten till 1.575.000 m³ till Tyskland och 2002 begränsades den endast till 977.000 m³.

Sex i topp:	År 2002	År 1998
1) Storbritannien	2.653.000m ³	2.528.000m ³
2) Danmark	1.273.000m ³	1.300.000m ³
3) Tyskland	977.000m ³	1.575.000m ³
4) Holland	907.000m ³	1.066.000m ³
5) Japan	856.000m ³	291.000m ³
6) Norge	817.000m ³	731.000m ³

Japan som marknad har ökat från 291.000 m³ år 1998 till 856.000 m³ 2002. Såväl procentuellt såsom volymmässigt är Japan den starkast växande marknaden svensk träindustri har haft de senaste fem åren.

Sammantaget förefaller marknaden ha förflyttats till en del från Tyskland till Japan. Det innebär bland annat att den japanska och norska marknaden i dag är i volym i stort densamma.

Vid vårt arbete med att undersöka transportsträckningar har vi funnit att ett stort intresse finns bland en mängd medelstora aktörer på marknaden för nya lösningar visavi framförallt Asien. Många av dessa aktörer är inte lokaliserade i den Mittnordiska korridoren utan är spridda över hela Sverige och Norge samt förekommer även i en del mellaneuropeiska länder. Enligt vår uppfattning behöver detta inte vara en nackdel utan snarare en fördel vid lansering av en ny transportlösning via Finland och vidare mot Ryssland och de asiatiska marknaderna. Detta baseras på att volymerna blir i kvantitet mycket mera attraherande för företag vilka sysslar med logistiklösningar och därmed mera attraktiva.

Investeringar och uppbyggnad av vissa kontrollsystem, tullfrågor och andra så kallade missing links blir enklare att lösa med en större tyngd bakom frågorna och lösningar kommer förmodligen att behandlas mer seriöst och grundligt på hög nivå i systemen. Vid förhandskontakter med vissa bestämmande och beslutande organ visar dessa en viss återhållsamhet men samtidigt en nyfikenhet och intresse runt frågan.

Vid en utökad studie i dessa frågor finns förmodligen av vissa instanser ett stort intresse att medverka till att erhålla en så utförlig utredning som möjligt. Om denna utredning talar för det, kan förmodligen några pilotprov genomföras under senare hälften av år 2004.

Nuläge

Vi har valt att studera sågverksnäringen och deras leveranssystem mot Asien av den naturliga anledningen att det tidigt via intresseorganisationen NECLA (Noth East Cargo Link Alliance) signalerat om just detta. Dessutom är sågverken en stor part i det ekonomiska systemet runt skogsnäringen i vår region. Man kan ta för givet att dessa företag lever ett eget liv medan de i själva verket utgör en mycket viktig bricka i spelet runt skogsnäringen. Våra stora massa-, papper och skogsföretag har ett samspel med sågverken vad avser råvaruförsörjning med i många fall avancerade beräkningar vad avser råvarukostnader mm. Som ett exempel kan nämnas avsättning för sågverken av cellulosaflis till massa och pappersfabrikerna vilken är en betydande ekonomisk faktor för båda parter.

Sågverken i våra regioner levererar trävaror till Asien via i första hand två hamnar.

Gävle: Leveranser till Gävle hamn sker med lastbil och/eller järnväg från avsändande sågverk i Mellanorrländ. Varorna transporteras till Gävle med ordinära lastbärare i form av lastbil eller järnvägsvagn. I hamnområdet hanteras varan av entreprenörer vilka ”stuffar” d.v.s. lastar in varorna i 40 och 20 fots containere. Sågade trävaror lastas till största del i ”40” container för vidare transport. Fartygen vilka trafikerar Gävle är en form av underentreprenör åt de stora oceanrederierna. De fyller sina små fartyg i Gävle och fraktar detta gods ned till kontinenten. På plats i exempelvis Hamburg omlastas dessa containere på mycket stora fartyg för vidare destination till Asien. Det rederi vilken har den största marknaden i Gävle hamn är Team Lines vilken befraktar 3 gånger i veckan.

Göteborg: Leveranser till Göteborg sker med lastbil och/eller järnväg. Hanteringen är identisk med den i Gävle avseende stuffning mm. Många av aktörerna lever i villfarelsen att godset via Göteborg avgår direkt till destinationsorten i Asien med lägre kostnad som följd. I verkligheten är en stor del även i Göteborg feeder volymer med omlastning i Europahamn. En mycket stor och betydande aktör i Göteborg är Maersk Line. Detta företag har en stark ställning då det är ett oceanrederi och även besitter resurser i övrig utrustning, exempelvis containeruthyrning mm.

Ekonomi

Att från ett sågverk i Mellannorrland leverera en 40 fots container till en kund i Asien är i tidsperspektiv en operation på cirka 30 – 45 dagar beroende på destination. I stort sker nära nog 100 % av alla leveranser till Asien med fartyg.

Kostnaden för en leverans dörr till dörr med en ”40” fots container ligger i spannet **17.000** sek - **30.000** sek totalpris beroende på ort och tillgänglighet. Kringkostnader är ej medräknade. Vid en fyllnadsvolym av 50 m³ sågade trävaror ger detta ett pris per m³ på **340** till **480** sek. Kvaliteten på leveranserna är god och reklamationer på varan är vid framkomst till kund i Asien små. Dessa sjötransporter är miljömässigt mycket fördelaktiga tack vare att en stor mängd gods transporteras med låg energiförbrukning.

Om man gör en jämförelse med exportvärdet för Japan år 2002 för sågade trävaror på 1.924.266.000 sek och en levererad volym av 856.000 m³ blir snittpriset 2.248 sek per m³.

Transportpriset är som synes en stor andel av priset på varan (ca 20 procent) och i exemplet är Japan den dyraste destinationen. Företagen i Norrland har härvidlag en större börda i form av långa landtransporter ned till utskeppningshamn. Detta har statsmakterna försökt att motverka i form av transportstöd av olika skepnad vilket vi senare belyser i denna utredning.

Under förutsättning att det kommer till stånd en transportlösning som medger en tidsförkortning på exempelvis 12-14 dagar kan kapitalflödet ändras markant. Då de flesta affärer genomföres med bankgarantier och andra instrument på kapitalmarknaden kan man förmoda att betalningsströmmen till den svenska leverantören från en kund i Asien tar 5 – 6 veckor från sändning av varan. Kan man korta denna tid till hälften måste det få ett positivt genomslag i företagets ekonomi. Vidare kan hela leveranskedjan omstruktureras med lägre ledtider för alla inblandade aktörer som följd.

Politiska styrmedel

Svenska staten har ett stödsystem för företag vilka verkar inom Norrlands såväl inlands- som kustområden. Detta bidrag är ett transportkostnadsstöd baserat på export till andra marknader.

Bidraget är baserat efter företagets geografisk hemvist och utlastningsort.

Nivån på bidrag är enligt följande:

Transportavstånd i km Bidragssats i procent

Bidragsson	2	3	4	5
401 – 700km	15%	25%	30%	30%
701km -	15%	25%	30%	45%

Vid en översikt av transportstödet framträder att bidragsdelen förmodligen är en anseelig parameter när företagen väljer transportväg för sitt exportgods.

Med dessa kilometerbegränsningar kan det vara fördel att frakta varan lite längre för att tillgodogöra sig stödet för transporten. Nedan redovisas stödområden och zontillhörighet.

Stödområde för transportbidraget är Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län. Området indelas i följande transport bidrags zoner.

Zon 2: Västernorrlands län, med undantag av Edsele, Junsele, Ramsele och Ådalslidens församlingar i Sollefteå kommun samt f.d. Solbergs kyrkobokföringsdistrikt i Örnsköldsviks kommun.

Zon 3: Jämtlands län utom Strömsunds kommun.

Zon 4: av Västerbottens län; Nordmalings, Robertsfors, Skellefteå, Umeå och Vännäs kommuner
av Norrbottens län; Bodens, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner

Zon 5: av Jämtlands län; Strömsunds kommun
av Västernorrlands län: Edsele, Junsele, Ramsele och Ådalslidens församlingar i Sollefteå kommun samt f.d. Solbergs kyrkobokföringsdistrikt i Örnsköldsviks kommun.

av Västerbottens län: Bjurholms, Dorotea, Lycksele, Malå, Norsjö, Sorsele, Storumans, Vilhelmina, Vindelns och Åsele kommuner.

Norrbottens län; Arjeplogs, Arvidsjaur, Gällivare, Haparanda, Jokkmokks, Kalix, Kiruna, Pajala, Överkalix och Övertorneå kommuner.

Bilaga 2

Allmän bild av marknader i Asien

Den allmänna bilden av marknader i Asien för svenska aktörer bedöms vara positiv. Den tidigare tigerekonomin har tydligen svalnat och en mer anpassad ekonomisk struktur bedöms råda i de flesta länder i Asien.

Den starkast växande marknaden har som bekant Kina. Tillväxten i Kina ökar med mycket höga siffror internationellt sett. Många bedömare tror att den kinesiska marknaden inom kort är totalt större än den inom EU-gemenskapen.

Vid årsskiftet 2003 – 2004 ansågs Kinas ekonomi vara den fjärde (4) största i världen efter USA, Japan och Tyskland. Som kuriosum kan nämnas att som biltillverkare är Kina en av världens fjärde (4) biltillverkare. Det säljs så mycket fordon i Kina att diskussioner på ransonering av bränslet är ofta förekommande.

En mer framträdande negativ syn vad gäller dessa marknader och transporter är ständig rädsla för kriminalitet, korruption och på senare tid ohälsa och smittorisker.

Oaktat olika aktörers synpunkt är den positiva synen mera som en nödvändighet då alla tror att svensk industri och även offentligheten i framtiden måste närma sig denna marknad mer än idag på grund av dess stora ökande ekonomiska kraft vilken påverkar under alla förhållanden.

Sammantaget innebär det att de flesta ser denna marknad som en viktig part i det svenska och europeiska samhället.

Även i Asien föds visioner om infrastruktur, exempelvis järnvägens möjligheter.

En ide är att från Syd-Korea skapa en förbindelse via Kina och Transibiriska järnvägen till London. Visionen är att ett höghastighetståg för persontransport ska förbinda Asien med Europa på tre (3) dygn och för gods på 5 – 7 dygn. Mycket av denna planläggning är långt gånget och förmodligen påbörjas projektet i Kina på grund av det ansträngda läget mellan Nordkorea och Sydkorea.

Ett annat exempel på höghastighetståg för persontransporter kan tas från Kina. Kina är det första land i världen som vågat prova en fullskalig utbyggnad av trafik med magnetåg. Detta är en innovation från 1920-talet med patent från första hälften av 1930-talet. Själva tekniken och produkterna produceras i Tyskland via Transrapid. Kina invigde denna persontrafik under år 2002 mellan Shanghai och Pudong Airport. Sträckan är 30 kilometer och tar 7,5 minuter att resa i en hastighet av ca 430 kilometer/h.

Idag planeras i Japan och USA vissa banansträckningar med magnetåg. Vad avser godstrafik med denna teknik har vissa grupperingar planer på genomförande, bland annat i Ryssland.

Slutsatser

I samband med genomförande av denna utredning på uppdrag av NECL har vi funnit ett stort intresse för denna från en mängd olika företag och aktörer.

Dessa har i många fall funderat på att försöka finna en ny transportväg via Ryssland till Asien. Exportörer såväl som importörer anser säkerhet och kvalitet måste säkerställas vid transporter till och från dessa regioner.

Dagens transportsystem med fartyg är så utbyggda och smidiga att den större godsmängden till asiatiska marknader bedöms kvarstanna i dessa system. Vi har emellertid kommit fram till att en mindre del av den totala godsmängden med fördel kan överföras till järnvägstransport genom Ryssland. Detta gäller kanske i första hand våra mittnordiska produkter av massa, papper och sågade trävaror. Vidare är givetvis prisbilden en avgörande faktor.

Denna utredning bör kunna ligga till grund för en djupare analys av ämnet och där skapa en såväl bredare som mer specialiserad bild av sammanhang och möjligheter.

Januari 2004

Agne Sjöström
Logistiq Biz AB

Statistik avseende Sveriges Export och Import

EXPORT

Export till våra 30 största handelspartner i miljoner kronor
januari 2003 oktober 2004

Position	Land			Andel i % Förändring i %	
		2003	2002	2003	2003/2002
	TOTALT	613313	592350		4%
2003	2002				
1	1USA	78082	76095	11,5	3
2	2Tyskland	69524	66867	10,2	4
3	3Norge	57607	57569	8,5	0
4	4Storbritannien	53513	54708	7,9	-2
5	5Danmark	43618	41185	6,4	6
6	6Finland	39377	38553	5,8	2
7	7Nederländerna	33946	34458	5	-1
8	8Frankrike	33847	34007	5	0
9	9Belgien	30942	30475	4,5	2
10	10Italien	24350	22741	3,6	7
11	12Spanien	21150	15783	3,1	34
12	13Kina	14255	11304	2,1	26
13	11Japan	13239	16502	1,9	-20
14	14Polen	11270	10520	1,7	7
15	16Ryssland	9219	8889	1,4	4
16	17Kanada	8489	8020	1,2	6
17	15Schweiz	7815	8953	1,1	-13
18	18Australien	7657	7207	1,1	6
19	19Österrike	7163	6669	1,1	7
20	21Indien	5836	4833	0,9	21
21	30Turkiet	5008	3330	0,7	50
22	35Mexico	4857	2988	0,7	63
23	23Estland	4721	4235	0,7	11
24	20Saudiarabien	4546	4990	0,7	-9
25	39Iran	4012	2307	0,6	74
26	25Sydkorea	3999	4117	0,6	-3
27	24Singapore	3973	4140	0,6	-4
28	26Taiwan	3798	3575	0,6	6
29	34Grekland	3763	2992	0,6	26
30	22Brasilien	3737	4338	0,5	-14
	TOTALT ALL EXPORT	681598	658096		

Import

Import från våra 30 största handelspartner i miljoner kronor
januari 2003 oktober 2004

Position	Land	Andel i % Förändring i %			
		2003	2002	2003	2003/2002
	TOTALT	528524	508355	95,4	3%
2003	2002				
1	1Tyskland	103786	99769	18,7	4
2	2Danmark	50571	49433	9,1	2
3	4Norge	45316	40447	8,2	12
4	3Storbritannien	43334	46638	7,8	-7
5	5Nederländerna	37940	37759	6,8	0
6	7Finland	31278	28402	5,6	10
7	6Frankrike	29951	29736	5,4	1
8	9Belgien	23900	20876	4,3	14
9	8USA	22084	26164	4	-16
10	10Italien	19208	18555	3,5	4
11	12Polen	12565	10438	2,3	20
12	11Japan	12301	12136	2,2	1
13	13Kina	11773	9062	2,1	30
14	15Spanien	8866	8730	1,6	2
15	14Irland	8447	9020	1,5	-6
16	16Ryssland	8245	7655	1,5	8
17	19Österrike	7330	6243	1,3	17
18	17Schweiz	7270	7506	1,3	-3
19	18Hongkong	5953	6418	1,1	-7
20	20Estland	5568	5012	1	11
21	25Iran	4730	2836	0,9	67
22	22Sydkorea	4231	3572	0,8	18
23	23Tjeckien	3428	3217	0,6	7
24	27Turkiet	3373	2497	0,6	35
25	21Taiwan	3306	3689	0,6	-10
26	28Ungern	3198	2286	0,6	40
27	24Lettland	3171	3143	0,6	1
28	29Litauen	2791	2229	0,5	25
29	26Portugal	2596	2817	0,5	-8
30	30Kanada	2014	2070	0,4	-3
	TOTALT ALL IMPORT	554865	536615	100 %	

Följande statistik ger ett nettovärde mot respektive land

	Exportvärde	Netto	
Export lista			
1USA	78082		55998
2Tyskland	69524		-34262
3Norge	57607		12291
4Storbritannien	53513		10179
5Danmark	43618		-6953
6Finland	39377		8099
7Nederländerna	33946		-3994
8Frankrike	33847		3896
9Belgien	30942		7042
10Italien	24350		5142
11Spanien	21150		12284
12Kina	14255		2482
13Japan	13239		938
14Polen	11270		-1295
15Ryssland	9219		974
16Kanada	8489		6475
17Schweiz	7815		545
18Australien	7657	Saknas	
19Österrike	7163		-167
20Indien	5836		5836
21Turkiet	5008		1635
22Mexico	4857	Saknas	
23Estland	4721		-847
24Saudiarabien	4546		2532
25Iran	4012		-718
26Sydkorea	3999		-232
27Singapore	3973	Saknas	
28Taiwan	3798		492
29Grekland	3763	saknas	
30Brasilien	3737	Saknas	

Kina	14255
Japan	13239
Ryssland	9219
Indien	5836
Sydkorea	3999
Singapore	3973
Taiwan	3798
Totalt	54319

**Värdet av export valda delar
av Asiatisk marknad.**

Sveriges export av varor enligt SITC rev3 i Miljoner kronor

Varuområde	Värde baseras på export januari oktober 2003			
	Värde	Värde	Plus minus	Förändring
	2003	2002	i % 2003	värde 2002/2003
TOTALT	681598	658096	100	23502
Skogsvaror	92580	92930	0	-350
Trävaror	18758	18897	-1	-139
Pappersmassa	11384	12147	-6	-763
Papper	56588	56041	1	547
Mineralvaror	57856	56969	2	887
järnmalm	3460	3254	6	206
järn och stål	35093	33550	5	1543
Övriga metaller	9774	10332	-5	-558
Kemivaror	87889	79901	10	7988
Grundämnen	8053	8121	-1	-68
Läkemedel	44414	36698	21	7716
Plaster	14215	14159	0	56
Energiråvaror	22372	19117	17	3255
Oljeprodukter	20301	16906	20	3395
Verkstadsvaror	343237	332724	3	10513
Metallarbeten	20556	20597	0	-41
Maskiner	105884	104392	1	1492
Elektrovaror telekom	96746	97600	-1	-854
Vägfordon	94489	81782	16	12707
Personbilar	43328	34201	27	9127
Lastbilar	10101	9356	8	745
Delar tillbehör	29868	29406	2	462

Övriga transportmedel	7019	9344	-25	-2325
Instrument optik	18543	19006	-2	-463
Övriga varor	77665	76455	2	1210
Livsmedel	23244	22275	4	969
Tekovaror	14737	14275	3	462
Möbler	10113	10496	-4	-383

Sveriges import av varor enligt SITC rev3 i Miljoner kronor

Varuområde	Värde baseras på import januari oktober 2003			Förändring värde 2002/2003
	Värde 2003	Värde 2002	Plus minus i % 2003	
TOTALT	554865	536615	100	18250
Skogsvaror	19604	18893		711
Mineralvaror	45369	44291		1078
järn och stål	21726	19493		2233
Övriga metaller	9774	10332		-558
Malmer skrot	4976	5942		-966
Kemivaror	69354	66318		3036
Grundämnen	14449	12621		1828
Läkemedel	15363	15253		110
Plaster	14394	14138		256
Gummi gummivara	8169	7617		552
Energiråvaror	53171	44093		9078
Råolja	29398	26793		2605
Oljeprodukter	13588	11994		1594
Verkstadsvaror	251351	248981		2370
Metallarbeten	16085	15766		319
Maskiner	62991	64026		-1035
Elektrovaror telekom	87610	90145		-2535
Vägfordon	60504	53118		7386
Personbilar	24866	20360		4506
Delar tillbehör	26278	23731		2547
Övriga transportmedel	7689	8268		-579
Instrument optik	16472	17658		-1186
Övriga varor	116015	114040		1975
Livsmedel	44606	42857		1749

Tekovaror	32306	32490	-184
Möbler	9648	9343	305

En jämförelse mellan produktgrupper värde Export / import Nettovärde.
All Export och import av varor januari oktober 2004 i miljoner kronor

	Export	Import	Netto
Skogsvaror	92580	19604	72976
Mineralvaror	57856	45369	12487
Kemivaror	87889	69354	18535
Energiråvaror	22372	53171	-30799
Verkstadsvaror	343237	251351	91886
Vägfordon	94489	60504	33985
Övriga transportmedel	7019	7689	-670
Övriga varor	77665	116015	-38350

Övriga data av intresse marknad världsdelar

Statistik januari - oktober 2003

Export och import i miljoner kronor på varor.

	Export	Import	Värde
Europa	487827	468507	19320
Eu länder	370215	369900	315
Emu12	271617	275994	-4377
Övriga Europa	117612	98607	19005
Blivande 10	30608	32553	-1945
Afrika	11350	1732	
Amerika	100104	30594	
Nordamerika	86680	24103	
Central o syd A	13424	6491	
Asien	73204	52482	
Mellanöstern	15738	5819	
Övriga Asien	57466	46663	

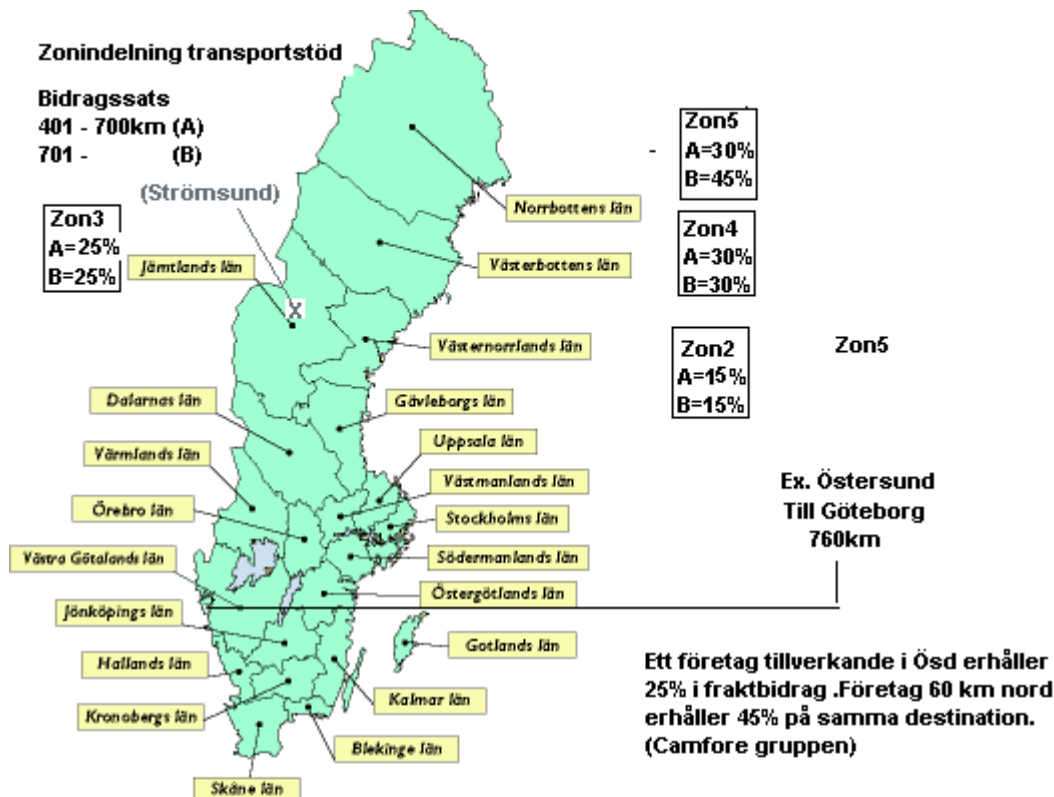
Internationella siffror 2001 Sveriges position.
 Produktion kontra exportdel globalt
 Produktion av skogsprodukter Export av skogsprodukter

Sågade barrträvaror		Export sågade barrträvaror	
USA	22%	Kanada	39%
Kanada	17%	Sverige	12%
Ryssland	6%	Finland	9%
Sverige	6%	Ryssland	8%
Japan	6%	Österrike	7%
Övriga	41%	övriga	25%
Pappersmassa		Export Pappersmassa	
USA	29%	Kanada	29%
Kanada	13%	USA	15%
Kina	10%	Brasilien	9%
Finland	6%	Sverige	8%
Sverige	6%	Chile	6%
Övriga	36%	Övriga	33%
Papper och papp		Export Papper och papp	
USA	25%	Kanada	15%
Kina	12%	Finland	12%
Japan	10%	USA	9%
Kanada	6%	Sverige	9%
Sverige	3%	Tyskland	9%
Övriga	44%	Övriga	46%

Specifikt för basnäringen vår region skogsprodukter!

Zonindelning transportstöd

Bidragssats
401 - 700km (A)
701 - (B)



Zon 2 Västernorrlands län med undantag av Edsele, Junsele, Ramsele, och Ådalslidens församlingar i Sollefteå kommun samt f.d. Solbergs kyrkobokföringsdistrikt i Örnsköldviks kommun

Zon 3 Jämtlands län Undantagen Strömsund kommun

Zon 4 ingår Västerbotten: Nordmaling, Robertsfors, Skellefteå, Umeå och Vännäs kommuner. Norrbottens län: Boden, Luleå, Piteå och Ålvsbyns kommuner.

Zon 5 Jämtlands län: Strömsund kommun
Västernorrland: Undantagna ovan från zon 2.
Västerbotten: Bjurholms, Dorotea, Lycksele, Malå, Norsjö, Sorsele, Storuman, Vilhelmina, Vindelns, och Åsele kommuner.
Norrbotten: Arjeplog, Arvidsjaur, Gällivare, Haparanda, Jokkmokks, Kalix, Kiruna, Pajala, Övertorneå och Övertorneå kommuner.

Länsstyrelsen
Västernorrlands län
Projekt North East cargo Link

BESLUT
2003-11-17

303-13648-02

Länsstyrelsen i Västernorrlands län
Att: North East Cargo Link
871 86 Härnösand

Export- och importvägar till asiatiska marknader. En förstudie inom ramen för projektet North East Cargo Link (NECL)

Beslut

Länsstyrelsen beviljar 200 000 kronor för att genomföra en förstudie i syfte att kartlägga vilka transportsystem som föreligger för handelsförbindelser mellan näringslivet i Mittnorden och skilda länder i Asien. De stödgrundande insatserna för projektet uppgår till 200 000 kronor.

Förstudien skall utformas i enlighet med bifogade projektbeskrivning.

Beslutade medel för NECL som ett projekt inom Interreg III B:s Östersjöprogram ianspråkats (WP 2).

Länsstyrelsens beslut kan inte överklagas.

I detta ärende har chefen för länsstyrelsens näringslivsavdelning, avdelningschef Kurt Johansson beslutat efter föredragning av avdelningsdirektör Christer Troselius, projektkoordinator för NECL.

Kurt Johansson

Christer Troselius

Länsstyrelsen i Västernorrlands län
Projektet North East Cargo Link
Christer Troselius

PROJEKTBEKRIVNING
2003-11-17

303-13648-02

Export- och importvägar till asiatiska marknader. En förstudie inom ramen för projektet North East Cargo Link (NECL)

Bakgrund

En uppgift för NECL är att främja regionens näringsliv genom att bidra till att nya, snabba och säkra öst-västliga transportsystem i båda riktningarna utvecklas. Detta avser inte bara godsleder och infrastruktur inom Mittnorden utan även anknypningar till geografiska områden såväl västerut som österut med för företagen ofta avlägsna avsättningsmarknader. För ett betydande antal företag i Mittnorden utgör Asien en växande marknad, vilket gäller såväl varor som tjänster. I första hand bedriver idag träförädlingsföretagen en starkt ökande export till asiatiska länder. Företagen utnyttjar för närvarande skilda transportlösningar, varav sjöfart dominerar.

Generellt gäller att de mycket stora avstånden till marknader i Asien medför att transportererna får en relativt stor betydelse för företagen avseende ekonomi, kvalitet och leveranstider. Mot den bakgrunden är det angeläget att förutsättningar för alternativa transportlösningar prövas i så stor utsträckning som möjligt.

Möjligheterna till detta begränsas dock i hög grad av i tänkbara transportstråk brister i infrastruktur, avsaknad av samordning mellan olika transportslag, gränsrestriktioner samt kulturella skillnader mellan länder och administrativa och politiska hinder.

För närvarande bedöms därutöver samarbete mellan företag såväl inom länderna som över nationsgränserna i Mittnorden förekomma endast i liten omfattning.

Framförallt för skogsnäringen i Finland, Sverige och Norge är exporten en helt avgörande intäktskälla. Med hänsyn till den starka konkurrensen från andra länders skogsindustri är transportkostnaderna för denna bransch av särskilt stor betydelse då avsättningsmarknaderna är så avlägsna såsom de asiatiska. En samordning över nationsgränserna i Mittnorden och eventuellt ytterligare aktörer i första hand i Ryssland kan möjligen ge samordningsvinster och synergieffekter, bland annat avseende returtransporter.

Syfte

Förstudien skall så långt som möjligt kartlägga vilka transportsystem företagen i Mittnorden i dag nyttjar vid handelsförbindelser med skilda länder i Asien. Denna kartläggning skall läggas till grund för dels en bedömning av möjligheter till alternativa transportlösningar, dels huruvida det finns förutsättningar att vidta åtgärder i syfte att få till stånd ökade gränsöverskridande samtransporter till gemensamma marknader i Asien. Kartläggningen, exempelvis avseende brister i nuvarande transportinfrastruktur som försvårar handelsutbytet, begränsas emellertid geografiskt till de mittnordiska länderna och de västra delarna av Ryssland. Den Transsibiriska järnvägen i dess fulla utsträckning fram till Vladivostok i öster vid Japanska sjön är självklart av intresse för projektets syften.

Projektets huvudsakliga innehåll och inriktning

I förstudien skall i tillämpliga delar ingå bland annat kartläggning av

- Vilka företag i Mittnordenområdet som idag har export och import gentemot länder i Asien
- Vilka transportsystem företagen för närvarande utnyttjar
- Ekonomi, kvalitet, leveranstider och miljö avseende dagens system
- Eventuell påverkan av politiska stödmedel vid val av transportväg
- Aktörer och politikernas allmänna bild av dagens system och förväntningar vad gäller asienmarknaden.

Projektets tidsplan

Projektet påbörjas medio november 2003 och pågår till och med januari 2004.

Förväntade effekter

Förstudien förväntas öka kunskapen om och förståelsen för export- och importvolymers logistiska flöden mellan Mittnorden och skilda länder i Asien. I ett långsiktigt perspektiv och eventuellt efter skilda fördjupningsstudier inom vissa segment kan detta leda till en ökad efterfrågan på transporttjänster med alternativa vägval. Motivbilden för infrastrukturåtgärder i den eftersträlvade mittnordiska transportkorridoren som avlägsnar flaskhalsar och andra brister stärks därmed. Potentialer för ytterligare efterfrågan på transporttjänster bidrar inte minst till att en omstart av en godsfärjelinje över Bottenhavet mellan Västernorrland i Sverige och Österbotten i Finland kommer till stånd.

Kostnader och finansiering

Projektets kostnader fördelas enligt följande (belopp i kronor)

Externa utredningstjänster för materialinhämtning, företagskontakter med såväl transportoperatörer som tillverkningsindustri, sammanställning, analys, slutsatser, rapportering	160 000
Egna personalinsatser	25 000
Omkostnader (resor, logi, förbrukningsmaterial)	15 000
Summa	200 000

Samtliga kostnader är stödgrundande

Finansieringen sker med beslutade medel för projektet NECL inom ramen för Interreg III B:s Östersjöprogram.

Utbetalningar

Länsstyrelsen (i egenskap att Lead partner för NECL) gör utbetalningar i delbelopp med 50 procent 2003-12-15 och resterande 50 procent 2004-01-31.

Länsstyrelsens kontaktperson

Länsstyrelsens kontaktperson är Christer Troselius, som nås på telefon 0611/34 90 73.

Rapportering

Aktiviteter som genomförts och erfarenheter som vunnits, redovisas kontinuerligt till länsstyrelsens kontaktperson. Innan slututbetalning görs skall skriftlig slutrapport föreligga. I denna skall redovisas komplett information om vilka mål, resultat och effekter som uppnåtts, de samlade erfarenheterna, fullständig ekonomisk redovisning samt hur den fortsatta verksamheten kommer att bedrivas.

