



TSS
2022-3681

Sjöfartens påverkan av kriget i Ukraina

© Transportstyrelsen Avdelning Sjö- och luftfart
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSS 2022-3681
ISBN
Författare Erika Persson och Malin Ekeström
Månad År September 2022

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Innehåll

INNEHÅLL	3
1 INLEDNING	4
2 FARTYG OCH SJÖMÄN FAST I KRIGSZONEN.....	4
3 ...VILKET LEDER TILL GLOBAL MATKRIS	5
4 STOPP I RYSSLANDSTRAFIKEN	5
5 RYSKA FARTYG PORTAS.....	6
6 HÖGRE BRÄNSLEKOSTNADER.....	7
7 RYSKA OCH UKRAINSKA SJÖMÄN	8
8 KRAV PÅ ID-KONTROLL INNEBÄR ÖKADE KOSTNADER.....	9
9 AVSLUTANDE KOMMENTARER.....	9
REFERENSER.....	11

1 Inledning

Den 24 februari inledde Ryssland en fullskalig militär invasion av Ukraina, med ett mer konfliktfyllt och osäkert läge i omvärlden som följd. Kriget är främst en humanitär tragedi men har även fått andra konsekvenser, bland annat på sjöfarten. Men vad är det som händer och hur har sjöfarten påverkats av kriget?

I följande text ges en överblicksbild av hur sjöfarten har påverkats, med fokus på den svenska sjöfarten.

2 Fartyg och sjömän fast i krigszonen...

Den ryska invasionen fick omedelbara konsekvenser för de fartyg och de sjömän som befann sig i ukrainskt vatten när kriget bröt ut. Vid invasionens början var ett hundratal fartyg och 2 000 sjömän fast i ukrainska hamnar. Utöver risken att beskjutas, drabbades sjömännen med tiden av brist på mat, rent vatten, bränsle och andra förnödenheter. Sedan dess har majoriteten av sjömännen successivt kunnat lämna Ukraina (IMO, u.å.). Utifrån de uppgifter som Transportstyrelsen har tillgång till var inget av dessa fartyg svenskflaggade och inga sjömän med svensk behörighet blev fast i Ukrainas hamnar.

Även längre ut i Svarta havet finns i dag stora säkerhetsrisker med att bedriva sjötrafik. Sedan invasionens start har flera fartyg blivit attackerade, och i de västra delarna av Svarta havet finns flytande sjöminor. Ytterligare försvårande faktorer för sjöfarten i Svarta havet är att kriget innebär högre försäkringspremier för fartyg i området, och det är svårt att få tag på besättning som är beredda att ta de risker som arbetet skulle innebära (Allianz, 2022).

Enligt branschföreningen Svensk sjöfart¹ var det inga svenska rederier som bedrev linjetrafik i Svarta havet före invasionen. Det har dock förekommit tidigare att svenska rederier, även med svenskflaggade fartyg, har anlöpt hamnar i Svarta havet och/eller floder som går genom Rumänien och Bulgarien och som rinner ut i Svarta havet. Både tankfartyg och roro-fartyg har varit verksamma inom området tidigare.

Svensk sjöfarts uppfattning är vidare att det, sedan kriget bröt ut, inte har varit något svenskt rederi som har som trafikerat sträckan genom Bosporen².

¹ Enligt samtal med Svensk sjöfart den 5 september 2022.

² Bosporen är ett sund i Turkiet som tillsammans med Marmarasjön och Dardanellerna utgör Svarta havets förbindelse med Medelhavet.

3 ...vilket leder till global matkris

Ukraina är en av världens största exportörer av spannmål, och majoriteten av exporten lämnar landet sjövägen (Allianz, 2022). Under normala omständigheter har Ukraina goda förutsättningar för sjöfart med flera viktiga hamnstäder vid Svarta havet, såsom Odessa, Cherson, Mykolajiv och Iljitjovsk. Landet har också flera segelbara floder (UI, 2022). I och med kriget kapades möjligheten att få ut spannmål och jordbruksprodukter från landet. Detta har i sin tur orsakat höjda livsmedelspriser över hela världen och hotat att leda till både hunger och politisk instabilitet i utvecklingsländer (Yle, 2022).

Enligt UNCTAD³ beror hälften av ökningen av globala matpriser på högre kostnader för sjötransporter. Det beror i sin tur dels på att maten behöver transporteras längre sträckor, dels på att kostnaderna för att bedriva sjöfart har ökat (Ship Technology, 2022).

Den 22 juli enades Ukraina, Ryssland, Turkiet och FN om ett avtal för att möjliggöra export av spannmål och konstgödsel från de tre största hamnarna i Ukraina (Odessa, Chornomorsk och Yuzhny) till Istanbul, så kallade spannmålskorridorer. Det första fartyget lämnade Odessa den 1 augusti. Fram till den 12 september har 122 fartyg lämnat landets hamnar och 144 fartyg har anlöpt (FN, 2022).

4 Stopp i Rysslandstrafiken

I det inledande skedet av kriget fanns inga juridiska hinder för rederier att bedriva trafik till och från ryska hamnar, och inte heller för ryska fartyg att trafikera hamnar inom EU, bortsett från de sanktioner som styrde vad de fick ha ombord. Relativt tidigt⁴ infördes förbud av export och import av ett antal varor, såsom varor eller teknologi inom området järn och stål, export av viss teknologi till oljesektorn samt varor och teknologi som bidrar till Rysslands militära och teknologiska utveckling. Dessa förbud har sedan utökats i takt med att nya sanktioner har beslutats (Regeringskansliet, 2022).

EU beslutade även att stänga av vissa ryska och belarusiska banker från det så kallade Swift-systemet. Swift är ett system som underlättar informationsutbytet mellan banker och andra finansinstitut. Avstängningen har medfört svårigheter att få igenom betalningar genom dessa banker (Europeiska rådet, 2022).

Osäkerhet relaterat till svårigheter att genomföra betalningar i kombination med det skärpta säkerhetsläget ledde till att vissa rederier ställde in sin trafik

³ The United Nations Conference on Trade and Development.

⁴ Den 23 februari, 25 februari 28, februari, 1-2 mars, 9 mars och 15 mars.

till Ryssland. Dessutom har sanktionerna relaterat till import och export sannolikt minskat efterfrågan på sjötrafik till och från ryska hamnar.

Sjötrafiken mellan ryska och svenska hamnar har varit relativt liten även före kriget, åtminstone sett till antalet anlöp. Sett över treårsperioden 2019-2021 stod direkta anlöp med fartyg från ryska hamnar för drygt 2 procent av antalet anlöp till svenska hamnar. Majoriteten av anlöp från ryska hamnar utgjordes av trafik från Sankt Petersburg.

Innan kriget var trafiken med svenskflaggade fartyg till och från Ryssland mycket begränsad. Enligt branschföreningen Svensk sjöfart förekom det dock att svenskkontrollerade fartyg med annan flagg trafikerade ryska hamnar. Främst handlade det om oljetransporter med tankfartyg.

5 Ryska fartyg portas

Inte förrän den 8 april infördes sanktioner som förbjuder hamnar inom EU att ta emot fartyg som är registrerade under rysk flagg. Före dess fanns det, enligt bransch- och arbetsgivarorganisationen Sveriges hamnar⁵, en stor osäkerhet bland de svenska hamnarna om hur de skulle hantera ryskflaggade och ryskkontrollerade fartyg. Före kriget var ryskflaggade fartyg relativt ovanliga i svenska hamnar. Under 2019-2021 utgjorde anlöp med ryskregistrerade fartyg drygt 0,7 procent av det totala antalet anlöp i svenska hamnar. Majoriteten av dessa kom från Sankt Petersburg, varav de flesta anlöpte Husum hamn.

En ytterligare försvårande faktor var att fackförbundet Svenska Hamnarbetarförbundet varslade om en blockad mot ryska fartyg, ryskt gods och sjötrafik till och från ryska hamnar som trädde i kraft den 28 mars. I juli förklarade Arbetsdomstolen att blockaden var olovlig (Vinge, 2022). Blockaden ledde till att vissa fartyg som anlöpte svenska hamnar inte blev lossade, vilket skapade problem i vissa hamnar. Enligt Sveriges hamnar handlade det dock endast om ett fåtal fartyg.

Sedan tydliggörandet av hur ryska fartyg ska hanteras menar Sveriges hamnar att hamnarnas situation har blivit lugnare.

Ryska fartyg kan dock beviljas undantag från sanktionen⁶ (Europeiska rådet, 2022). Om och när ett fartyg ska beviljas undantag från förbudet att anlöpa svenska hamnar är det Kommerskollegium som ansvarar för. Dock är det hamnarna som i praktiken har ansvaret att neka tillträde till hamnen

⁵ Enligt samtal med Sveriges hamnar den 5 september 2022.

⁶ De som transporterar energi, läkemedel, medicinska produkter, jordbruksprodukter och livsmedel, humanitärt bistånd, kärnbränsle och andra varor som är nödvändiga för att civil kärnteknisk kapacitet ska fungera. Fartyg som är i behov av assistans eller söker skydd är också undantagna från förbudet. Förbudet omfattar även de fartyg som försöker undgå sanktionerna genom att exempelvis flagga ut fartyget.

(Svenskt Näringsliv, 2022). Kommerskollegium⁷ har fram till den 6 september bifallit en ansökan från ett svenskt företag vars fartyg var registrerat under rysk flagg. Transporten gällde lossande av last med aluminiumtackor.

6 Högre bränslekostnader

Bränslepriserna har stor påverkan på sjöfarten eftersom kostnaderna för bunker utgör en betydande del av rederiernas totala kostnader. Rysslands invasion av Ukraina och de tillhörande sanktionerna⁸ ledde till att oljepriset sköt i höjden, vilket ledde till ökade bränslekostnader för rederierna. Priset på fartygsbränsle har sedan dess fallit tillbaka, men ligger fortfarande på en hög nivå, sett ur ett tvåårsperspektiv (se bild 1).

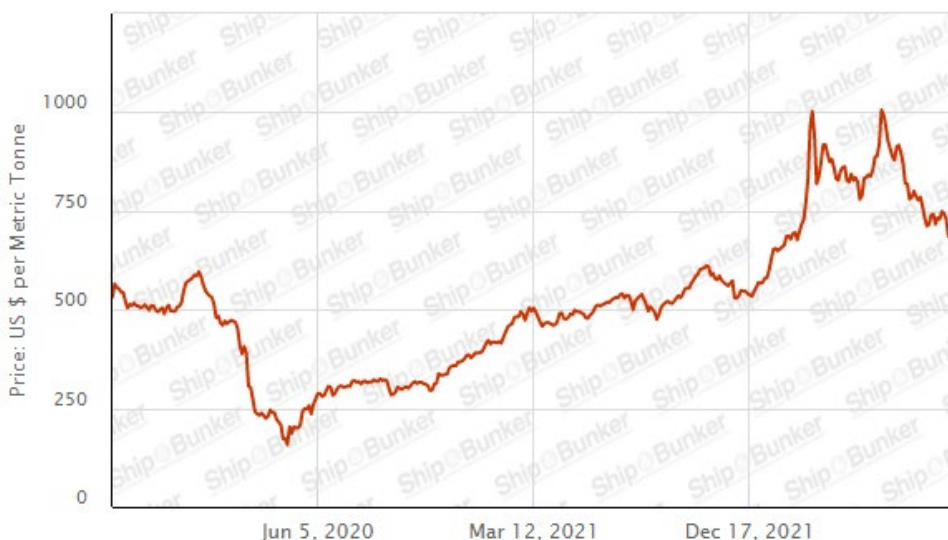


Bild 1. Utvecklingen på fartygsbränsle (VLSFO) mellan 13 september 2019 och 13 september 2022
Källa: Ship & Bunker (2022)

Den kraftiga ökningen av bränslepriserna har påverkat olika typer av sjöfart olika mycket. Inom trampsjöfarten står ofta köparna för bränslekostnaderna, medan det inom linjesjöfarten är rederierna som betalar för bunkring. RoPax- och containersegmentet, som ofta verkar inom linjesjöfarten, har påverkats mycket av de höjda bränslepriserna. Dock har containerraterna

⁷ Enligt mejlkonversation med Kommerskollegium den 6 september 2022.

⁸ De sanktioner som beslutades den 3 juni innefattade bland annat ett importförbud mot råolja och petroleumprodukter från Ryssland med en utfasningsperiod på 6-8 månader och ett temporärt undantag för olja som levereras via rörledning (Regeringskansliet, 2022).

varit så pass höga att det i princip har jämnat ut sig, men nu börjar priserna sjunka igen.

Färjetrafiken drabbas också hårt av ökade bränslepriser. Dels har rederier svårt att föra över den extra kostnaden på passagerare, dels är de fortfarande påverkade av pandemins följder.

7 Ryska och ukrainska sjömän

Ryssar och ukrainare utgör en förhållandevis stor del av världens sjöpersonal. Tillsammans representerar de nära 15 procent av den globala arbetsstyrkan. 10,5 procent av de ombordanställda är ryska och 4 procent är ukrainska medborgare (ICS och Bimco, 2021).

Kriget i Ukraina har medfört att en del av dessa har lämnat sitt arbete. Av- och påmönstring blev snabbt ett problem, vilket gjorde det svårt för vissa rederier att upprätthålla verksamheten. Särskilt ryska medborgare har dels haft svårt att få visum i det land där de skulle mönstra på eller av i, dels haft svårt att hitta flygförbindelser till mönstringsstället. Enligt Svensk sjöfart innehar många av de ryska och ukrainska medborgarna dessutom en befälsbefattning. Den relativt långa utbildningen som krävs för att nå en befälsbefattning har inneburit svårigheter med att hitta ersättare vid bortfall. Ryska sjömän har i vissa fall också påverkats negativt av svårigheter med att få sina löner utbetalda som en följd av att vissa banker i Ryssland och Belarus har stängts av från Swift-systemet.

Det är heller inte ovanligt att både ryssar och ukrainare tjänstgör ombord på samma fartyg. Invasionen riskerar att skapa konflikter inom besättningen, vilket påverkar den sociala arbetsmiljön negativt.

Enligt Transportstyrelsens uppgifter är det endast ett fåtal av sjöpersonalen ombord på svenskflaggade fartyg som kommer från Ryssland eller Ukraina. Annat är det ombord på visst svenskkontrollerat tonnage, det vill säga fartyg som ägs eller opereras av svenska redare men som är registrerat i ett annat land. Enligt Svensk sjöfart finns det betydligt fler ryssar och ukrainare ombord på sådana fartyg, uppskattningsvis någonstans mellan 500 och 1000 stycken.

8 Krav på ID-kontroll innebär ökade kostnader

Utöver sanktionerna har andra åtgärder vidtagits av stater för att hantera krigets konsekvenser. I Sverige har regeringen utökat det redan befintliga kravet på ID-kontroll ombord på passagerarfartyg⁹.

Tidigare fanns en skyldighet att kontrollera giltig identitetshandling, om det fanns skäl att anta att uppgifter som lämnats utan att styrkas med identitetshandling kunde vara oriktiga. Den 28 mars 2022 trädde en ändring av bestämmelsen i kraft. Den innebär att skyldigheten att kontrollera giltig identitetshandling med fotografi gjordes obligatorisk. Lättnaden för personer under 18 år behölls dock.

Detta har medfört ökade kostnader för rederierna som exempelvis har behövt hyra in vakter för att kontrollera identiteter. Detta har främst drabbat linjer med stora passagerarflöden. Det har varit tidskrävande att genomföra kontrollerna, vilket har inneburit att det har tagit längre tid mellan byten och bitvis skapat irritation bland de som reser.

9 Avslutande kommentarer

Först och främst är det sjötrafiken i Svarta havet som har påverkats av kriget. Utöver de omedelbara konsekvenserna som striderna har inneburit, har kriget lagt ytterligare en börda på den globala sjöfarten, som fortfarande inte har återhämtat sig efter pandemin. Pandemin orsakade stora störningar i de globala logistikkedjorna, inte minst inom sjöfarten. Stängningar av hamnar och transporthubbar för att kontrollera smittspridningen ledde till förseningar, trängsel, och brist på kapacitet där den behövdes. Stängda gränser och karantänsregler skapade stora problem med besättningsbyten och bemanning. Kriget har spätt på redan befintliga utmaningar, inte minst kapacitetsbrist och problem med bemanning på vissa håll.

Dessutom har Rysslands agerande inneburit att de internationella samarbetsorganen, såsom IMO, har behövt omprioritera och fokusera på akuta frågor, exempelvis spannmålskorridorerna. Vidare har arbetet inom

⁹ Sedan tidigare finns ett EU-krav (Rådets direktiv 98/41/EG av den 18 juni 1998 om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater.) på att registrera alla som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar inom EU. Syftet är att höja sjösäkerheten och öka möjligheterna att rädda passagerare och besättning ombord samt att säkerställa att sjöräddningsarbetet och de vidare efterverkningarna av en olycka kan hanteras effektivare. Erfarenheter har visat att en effektiv sjöräddningsinsats kräver tillgång till tillförlitliga uppgifter om personerna ombord.

Östersjösamarbetet HELCOM¹⁰ avbrutits på grund av kriget samtidigt som Ryssland har suspenderats från Paris MoU¹¹.

Trots att svenska rederier inte har någon utbredd verksamhet i Svarta havet, har de påverkats indirekt av kriget, bland annat genom de sanktioner som har beslutats och problem med bemanning.

¹⁰ The Baltic Marine Environment Protection Commission, också känt som Helsinki Commission.

¹¹ Paris MoU är en mellanstatlig överenskommelse om att genomföra hamnstatskontroller på utländska fartyg som anlöper nationella hamnar.

Referenser

Allianz (2022). *Impact of Ukraine war on global shipping*. Tillgänglig:
<https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/expert-risk-articles/shipping-safety-22-ukraine-war.html> (2022-09-13)

Europeiska rådet (2022). *EU:s sanktioner mot Ryssland – så fungerar de*. Tillgänglig:
<https://www.consilium.europa.eu/sv/policies/sanctions/restrictive-measures-against-russia-over-ukraine/sanctions-against-russia-explained/> (2022-08-30)

FN (2022). *Black Sea Grain Initiative*. Tillgänglig:
<https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/updates> (2022-09-14)

ICS och Bimco (2021). *Russian and Ukrainian seafarers make up 14,5 % of the global shipping workforce, according to ICS*. Tillgänglig:
<https://www.ics-shipping.org/press-release/russian-and-ukrainian-seafarers-make-up-14-5-of-global-shipping-workforce-according-to-ics/> (2022-09-13)

IMO (u.å). *Maritime Security and Safety in the Black Sea and Sea of Azov*. Tillgänglig:
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/MaritimeSecurityandSafetyintheBlackSeaandSeaofAzov.aspx> (2022-09-13)

Regeringskansliet (2022). *Sammanställning av sanktioner mot Ryssland i samband med invasionen av Ukraina*. Tillgänglig:
<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/rysslands-invasion-av-ukraina/sammanstallning-av-sanktioner-mot-ryssland/> (2022-09-08)

Ship Technology (2022). *The Russia-Ukraine conflict's global impact on maritime trade*. Tillgänglig: <https://www.ship-technology.com/analysis/the-russia-ukraine-conflicts-global-impact-on-maritime-trade/> (2022-09-13)

Ship & Bunker (2022). *Rotterdam Bunker Prices*. Tillgänglig:
<https://shipandbunker.com/prices/emea/nwe/nl-rtm-rotterdam#VLSFO> (2022-09-14)

Svenskt Näringsliv (2022). *Så påverkas svenska företag av Ukrainakriget – uppdatering varje vecka*. Tillgänglig:
https://www.svensktnaringsliv.se/sakomraden/sakerhet-och-risk/sa-paverkas-svenska-foretag-av-ukrainakriget-uppdatering-varje-ve_1182600.html (2022-09-08)

UI (2022). *Ukraina – Ekonomisk översikt*. Tillgänglig:
<https://www.ui.se/landguiden/lander-och-omraden/europa/ukraina/oversikt/> (2022-08-30)

Vinge (2022). *Svenska Hamnarbetarförbundets varsel om blockad mot fartyg med rysk anknytning har förklarats olovlig i beslut från Arbetsdomstolen AD 2022 nr 33*. Tillgänglig: <https://www.vinge.se/nyheter/svenska-hamnarbetarforbundets-varsel-om-blockad-mot-fartyg-med-rysk-anknytning-har-forklarats-olovlig-i-beslut-fran-arbetsdomstolen-ad-2022-nr-33/> (2022-09-14)

Yle (2022). *Spannmålexporten från Ukraina i gång: Första lasten har lämnat Odessa*. Tillgänglig: <https://svenska.yle.fi/a/7-10019186> (2022-09-08)

