Rapport 2007:2

Det åländska sjöklustret

En studie i den ekonomiska tillväxtens entreprenöriella och institutionella förutsättningar

ÅSUB

De senaste rapporterna från ÅSUB

2005:1	Konjunkturläget våren 2005
2005:2	Konjunkturbedömning för den kommunala sektorn våren 2005
2005:3	Uppföljning av landskapsandelarna och kommunernas ekonomi 1998-2003
2005:4	Konjunkturläget hösten 2005
2005:5	Konjunkturbedömning för den kommunala sektorn hösten 2005
2005:6	Sub-National Insular Jurisdictions (SNIJs) as Configurations of Jurisdictional Powers and Economic Capacity – A study of Åland, The Faroe Islands and Greenland
2006:1	Företagsrådgivningen vid Ålands Handelskammare och Ålands Företagareförening – En utvärdering
2006:2	Det framtida utbildningsbehovet på Åland
2006:3	Konjunkturläget våren 2006
2006:4	Ekonomisk översikt för den kommunala sektorn våren 2006
2006:5	Kommunreform på Åland? En förstudie
2006:6	Konjunkturläget hösten 2006
2006:7	Ekonomisk översikt för den kommunala sektorn – hösten 2006
2006:8	Ålänningarnas partisympatier. Hösten 2006
2006:9	Förhandsbedömningar av Ålands EU-program 2007-2013. Regional konkurrenskraft och Landsbygdens utveckling.
2006:10	Att skapa sin försörjning i insulära regioner. Sex nordiska fallstudier.
2007:1	Konjunkturläget våren 2007

ISSN 1455–1977

Förord

I Norden finns tre, till sin konstitutionella status och sina politiska institutioner, unika regioner: Färöarna, Grönland och Åland. Dessa tre ö-territorier har nämligen olika grader av inre självstyrelse inklusive en egen lagstiftningsmakt. Med tanke på dagens intensiva diskussion kring hur ansvaret för tillväxt- och innovationspolitiken bäst skall fördelas mellan den centralstatliga och den regionala nivåns aktörer, är det förvånande att erfarenheterna av den form av mer kvalificerat eget politiskt ansvar som Nordens tre autonomier besitter hittills inte alls tycks ha beaktats.

Föreliggande rapport är därmed den första avrapporteringen från det veterligen första forskningsprojektet med det uttryckliga syftet att i ett bredare sammanhang utnyttja erfarenheterna från tre nordiska autonomierna med avseende på institutionellt handlingsutrymme och ekonomisk kapacitet. Projektets fokus och övergripande tema är fångat i dess titel: **"Regionalt ansvar eller statlig kraftsamling? Om de nordiska autonomier och innovativa kapacitet i regional utveckling"**. Denna rapport gäller en fallstudie av Åland, och då närmare bestämt den åländska maritima miljöns framgångar och utvecklingsproblem inom ramen för den speciella ansvarsfördelning mellan centralmakt och region som karaktäriserar den finsk-åländska autonomimodellen.

Den åländska fallstudien kommer att följas av motsvarande analyser av Färöarna och Grönland, två ö-samhällen som på ett i sammanhanget lärorikt sätt skiljer sig från Åland. Detta gäller såväl den mer "tillåtande" danska autonomimodellen, som de annorlunda förutsättningarna för den regionala ekonomin. För att också kunna dra slutsatser om relevanta policylärdomar för de "normala" nordiska regionerna, kommer inom ramen för projektet även att genomföras en fallstudie av Bornholm - en dansk ö-region med ungefär motsvarande befolkningsstorlek och ekonomiska skalförutsättningar som de tre studerade autonomierna.

På basen av de fyra fallstudierna kommer en avslutande (engelskspråkig) huvudrapport med fokus på, och fördjupningar av, de samlade lärdomarna för den regionala tillväxt- och innovationspolitiken i Norden att produceras. Projektet kommer att avslutas med en policykonferens i december 2008 med särskilt inbjudna forskare och policyansvariga inte bara från fallstudieregionerna, utan även från övriga nordiska regioner samt från ansvarig statlig nivå.

Forskningsprojektets huvudfinansiering kommer från det *nordiska ministerrådet* (NMR, närings- och regionalministrarna) i Köpenhamn. En mycket viktig partner är även regionalforskningsinstitutet *Nordregio* i Stockholm som ställer kvalificerade forskarresurser till projektets förfogande. Ett stort tack riktas till dessa två inom det nordiska regionalpolitiska samarbetet så centrala aktörer, utan vars insatser detta projekt sannolikt aldrig hade kommit till stånd.

Huvudansvaret för forskningsarbetet bakom och författandet av denna första projektfallstudie har åvilat ÅSUB-anknutne seniorforskaren *Agneta Karlsson*. I diskussioner och förberedelsearbetet har även en av Nordregios seniorforskare - *Daniel Rauhut* - deltagit. Rauhut kommer att spela en betydligt aktivare roll i de kvarvarande tre fallstudierna, och då inte minst Bornholmsstudien, liksom i arbetet med den avslutande och mer policyorienterade huvudrapporten.

Det övergripande ansvaret projektet i sin helhet åvilar undertecknad som även bidragit med synpunkter på och visst textunderlag till (gäller främst kapitel 5) föreliggande rapport.

Mariehamn i mars 2007

Bjarne Lindström
Direktör

Innehåll

1 Sammanfattning ... 7

2 Inledning ... 11

2.1 Bakgrund och drivande frågeställningar ... 11

2.2 Centrala analyskategorier och begrepp ... 13

3 Åland – projektets första fallstudie ... 15

3.1 Sjöfarten i fokus ... 15

3.2 Det maritima kunnandets roll ... 16

3.3 Fallstudiens syfte och metod ... 18

4 Självstyrt örike med svag ekonomisk regleringsmakt ... 20

4.1 Den historiska bakgrunden ... 20

4.2 Från separatism till självstyrelse ... 21

4.3 Klumpsumma - men ingen beskattningsrätt ... 22

4.4 EU-medlemskap med skatteundantag ... 24

5 En sjötransportbaserad handels- och serviceekonomi ... 26

5.1 Från självhushållning till modern marknadsekonomi ... 26

5.2 En växande serviceekonomi ... 28

5.3 Den åländska ekonomin i början av 2000-talet ... 30

5.4 De senaste årens utvecklingstrender ... 32

6 Den åländsk sjöfartens rötter och tidiga utveckling ... 35

6.1 Husbehovsseglationen (1200-talet till mitten av 1800-talet) ... 35

6.1.1 Regleringar och marknadsförutsättningar ... 36

6.1.2 Stockholm – en attraktiv marknad ... 37

6.1.3 Sjömanskunnandet ... 38

6.1.4 Ägarförhållanden och kollektiva engagemangsmönster ... 38

6.1.5 På väg emot fraktsjöfart ... 39

6.2 Bondeseglationen (mitten av 1800-talet till ca 1910) ... 40

6.2.1 Avregleringar och marknadsexpansion ... 41

6.2.2 Marknader och tonnage ... 42

6.2.3 Ägarförhållanden och engagemangsmönster ... 43

6.2.4 Frakterna och förtroendekapitalet ... 44

7 Den tidiga rederinäringens utveckling ... 46

7.1 Mariehamn och de professionella redarna ... 46

7.2 Fartygen och marknaderna ... 49

7.3 Ägarförhållanden och engagemangsmönster ... 51

7.4 Utbildningen ... 53

8 Den samtida kommersiella sjöfarten: frakter och färjor ... 55

8.1 Fraktsjöfarten efter andra världskriget ... 55

8.1.1 Samarbete och konkurrenskraft ... 56

8.1.2 Specialisering och utflaggning ... 57

8.2 Färjsjöfarten ... 59

8.2.1 Färjsjöfartens tidiga aktörer och mobiliseringen av kapital ... 60

8.2.2 Koncept och marknad ... 61

8.2.3 Samarbete inom marknadsföringen ... 61

8.3 Det maritima klustret ... 62

9 Kärnkompetens, innovativ kapacitet och affärsutveckling ... 64

9.1 Den maritima kärnkompetensen ... 65

9.2 Byggstenarna i den innovativa kapaciteten ... 65

9.2.1 Kosmopolitanism och innovation genom anpassad imitation ... 66

9.2.2 Inkrementalism – försiktighet i djärva investeringar ... 67

9.2.3 Engagemangsmönster: kollektiva ägandeformer och delade risker ... 67

9.2.4 Kunskapsdiffusion och en mångfald av aktörer ... 69

9.2.5 Decentralisering: redare-kaptener och uppbyggnaden av affärskompetens ... 70

9.2.6 Utbildningen ... 71

9.3 Idéer, kunskap och kapital ... 71

10 Den innovativa kapaciteten och de ekonomiska och institutionella aktörerna i dagens sjöfartsspel ... 73

10.1 Den åländska rederinäringen och sjöfartspolitiken ... 74

10.2 Entreprenörskapet och framtiden ... 76

10.3 Statligt eller regionalt ansvar? ... 77

Referenser ... 80

1 Sammanfattning

I denna text har den första av fyra fallstudier inom projektet *"Regionalt ansvar eller statlig kraftsamling – om de nordiska autonomiernas potential och innovativa kapacitet i regional utveckling"* avrapporterats. Projektet omfattar de tre ö-autonomierna Åland, Färöarna och Grönland samt den i administrativt och politiskt hänseende mer "normala" danska ö-regionen Bornholm. Dessa fyra öar detaljanalyseras i en första omgång i form av separata fallstudier och i en andra omgång jämförs de med avseende på sina ekonomiska och innovativa kapaciteter. Denna rapport omfattar den första fallstudien, Åland.

Projektets placering i forskning och politik

Forskningsprojektet speglar en central debatt inom det regionalekonomiska forsknings- och politikområdet. Huvudfrågan återfinns redan i projektets titel. Mer precist handlar projektet om att besvara frågan om vilka institutionella aktörer – på central respektive regional nivå – som är bäst lämpade att ha ansvaret för den politik som skall främja en regions innovationsförmåga och ekonomiska tillväxt. I motsättning till många andra bidrag till debatten tar detta projekt inte, i utgångsläget, någon entydig ställning i frågan. Istället är forskningsintresset riktat mot att förstå innovationskraftens betingelser och roll i de enskilda regionerna. Först när man analyserat dessa betingelser inom samtliga valda case-regioner kan mer generella policyrekommendationer göras.

I Norden finns det en liten grupp regioner med egna politiska institutioner vilka är av särskilt intresse i detta sammanhang, nämligen de tre autonoma ö-territorierna Åland, Färöarna och Grönland. Det faktum att dessa öar åtnjuter ett politiskt självstyre, i samtliga tre fall bestående av en säregen blandning av eget nationellt såväl som mera ordinärt regionalt ansvar, gör dem till ytterst relevanta studieobjekt. Genom att studera det faktiska samspelet mellan institutionella och ekonomiska processer inom dessa autonomier kan man skaffa sig en mer nyanserad bild av betingelserna för ekonomiskt nytänkande och tillväxt även inom mer "normala" nordiska regioner. För att säkra realistiska jämförelser till icke-autonoma nordiska regionerna har Bornholm tagits med i projektet som en fjärde case-region.

Åland och sjöfarten

Den första fallstudien, som avrapporteras i denna skrift, gäller Åland. Studiens mer precisa fokus har varit den åländska sjöfarten och dess historiska utveckling. I en exposé omfattande mer än sexhundra år diskuteras de moment av förnyelse och utveckling som, på ett avgörande sätt, skapat såväl förutsättningarna för branschens utveckling som dess kontinuerliga vitalisering. De med åländsk sjöfartshistoria

traditionellt förknippade epokerna – husbehovsseglationen, bondeseglationen, den tidiga rederinäringen och den fullskaliga kommersiella sjöfarten – analyseras således med avseende på den innovativa kapacitet de uppbringat. Ett av syftena med studien har varit att identifiera den innovativa kapacitetens centrala element och kännetecken över en längre tid. Den här utvecklingen kan också karaktäriseras som en process av lärande där olika praktiker sedimenterats och traderats mellan generationer av åländska sjöfartsaktörer. Med innovativ kapacitet förstås helt enkelt den ackumulerade förmåga som de signifikanta aktörerna har att förnya och förändra branschen. Frågan är också vem som är bärare av den innovativa kapaciteten samt vilken roll de institutionella aktörerna haft i olika innovationsförlopp.

Analysmodellen

Vid analysen av det dokumenterade materialet har en modell, hämtad från diversifieringsteorin inom strategiforskningen, använts. Denna modell, som ursprungligen är utvecklad för koncerner, kan med fördel också användas för att analysera det successiva förloppet av en enskild närings utveckling. Modellen utgår från förekomsten av en kärnkompetens som är unik för en region och som konstituerar basen för regionens långsiktigt varaktiga konkurrensfördelar. Kärnkompetensen är vidare den bas varur kompletterande affärsområden av olika slag utvecklas. Mellan kärnkompetensen och de konkreta affärerna återfinns det som vi i denna rapport kommit att benämna den innovativa kapaciteten.

Kärnkompetens och innovativ kapacitet

Den kärnkompetens som legat till grund för den åländska sjöfartens utveckling är, knappast överraskande, den maritima. Denna omfattar den nautiska, tekniska, logistik- och transportekonomiska kunskap som ackumulerats. Transformeringen av denna kompetens till framgångsrika affärer har gått via uppkomsten av en praxis som i sin tur speglar den innovativa kapacitet som Åland uppvisar. Detta handlar i korthet om hur man skapat och nyttjat idéer, kapital och kunskap. Mer precist har projektet identifierat följande huvudelement i den innovativa kapaciteten inom Ålands sjöfart: 1) kosmopolitanism och innovation genom anpassad imitation 2) inkrementalism, eller försiktighet i djärva satsningar 3) robusta engagemangsmönster i form av kollektiva ägandeformer och delade risker, 4) effektiv kunskapsdiffusion och en mångfald av aktörer, 5) decentraliserat affärsansvar mellan redare och kaptener och därmed snabb spridning av god affärskompetens samt 6) en behovsanpassad utbildning.

Utrymmet i denna sammanfattning medger inte att dessa viktiga element i den innovativa kapaciteten beskrivs i detalj, men det bör ändå framhållas att de sex huvudelementen – i intressanta kombinationer - skapat en stark utvecklingsförmåga inom en liten geografisk region med få naturliga förutsättningar för kapitaltung

affärsverksamhet. Att notera är också att den innovativa kapaciteten i allt väsentligt burits upp av branschens egna aktörer utan nämnvärda insatser av de politiska systemen, vare sig på central/nationell eller regional/självstyrelse nivå.

Sjöfarten - en fråga för riksmyndigheter eller självstyrelse?

Innovationsförmågan inom den åländska sjöfartsnäringen har således huvudsakligen framsprungit ur en kombination av maritimt kunnande och en framgångsrik innovativ praxis, starkt uppburen av ett levande entreprenörskap. Ett entreprenörskap som över tiden inneburit att ny teknik och nya fartygstyper tagits i bruk, nya marknader successivt upparbetats, nya tjänster och koncept utvecklats etcetera. I allt väsentligt har den innovativa kapaciteten vidare uppburits av mångfalden av entreprenörer.

I dag är situationen en annan. Rederinäringen har koncentrerats till ett litet antal för åländska förhållanden mycket stora företag, och de potentiella nya entreprenörerna är väl avlönade anställda - därmed utan särskilt påtagliga nyföretagarincitament - inom de etablerade rederierna. Rederinäringens tidigare så påtagliga vitaliteten kommer av *mångfalden aktörer som genom ständig konkurrens och samverkan stimulerar varandra till innovationer, förnyelse och utveckling.* Det är denna vitalitet som nu saknas och som borde eftersträvas av och återföras till branschen.

Inom politiken har ansvaret för de åländska sjöfartsfrågorna, med undantag av yrkesutbildningen, legat på den finska staten och dess myndigheter. Den åländska huvudstrategin har varit, och är alltfort, att söka påverka statens attityd så att sjöfartens utvecklingsproblem ges nödvändig politisk prioritet. Problemet med denna strategi är att positiva markeringar, även om de skrivs in som intentionsdeklarationer på olika nivåer av finländsk politik, alltför sällan ger några snabba konkreta resultat. Den åländska strategins effektivitet kan alltså ifrågasättas. Det är därför förvånande att inga mer genomgripande utvärderingar av den valda strategin görs, och att inga alternativa mål och strategier heller på allvar diskuterats.

Självstyrelsens begränsade inflytande över centrala ekonomisk-politiska frågor ligger sannolikt också bakom avsaknaden av en mer framåtsyftande debatt kring alternativa mål och strategier för sjöfartspolitiken. Dagens åländska näringspolitik består i huvudsak av utbetalningar av olika typer av stöd och bidrag, inte minst inom primärnäringarna. Det absolut viktigaste ekonomisk-politiska instrumentet, beskattningen, står helt utanför självstyrelsens kontroll.

Mot den här bakgrunden är det föga överraskande att önskemålen om att överföra beskattningsbehörigheten från den finska statsmakten (som i detta projekt alltså representerar den centrala nivån) till det åländska lagtinget (här den regionala nivån) i dag är en het politisk fråga. En klar brist i diskussionen är dock att den ekonomisk-

politiska potential som ligger i att ha skatteinstrumentet i sin hand inte är särskilt framträdande. Istället tenderar skatteinstrumentet på ett olyckligt sätt att reduceras till ett medel för att täcka kostnaderna för de offentliga utgifterna.

Helt klart är dock att den åländska ekonomin, trots problemen inom huvudnäringen, fortsättningsvis kännetecknas av en hög ekonomisk kapacitet, något som primärt beror på det egna näringslivets styrka. Graden av eget handlingsutrymme inom det ekonomisk-politiska området är däremot starkt begränsad. *Det råder alltså en bristande överensstämmelse mellan den ekonomiska potentialen hos det åländska näringslivet å ena sidan, och de egna politiska institutionernas handlingsutrymme och ekonomiska ansvar å den andra sidan.* Det politiska systemet intar därmed rollen av en ”junior partner” i den åländska ekonomins utveckling.

Ålands huvudnäring befinner sig i en situation där intresset för dess utveckling är begränsat på central statlig nivå, samtidigt som handlingsutrymmet för att skapa gynnsammare förutsättningar för dess framtida utveckling i realiteten saknas på den regionala självstyrelsenivån. Den halvhjärtade och jämfört med viktiga konkurrentländer ständigt eftersläpande statliga sjöfartspolitiken, gör att Ålands huvudnäring fastnar i en svårhanterlig ”stuck in the middle” position. Politiken är helt enkelt till sin grundläggande karaktär defensiv, och saknar därmed den offensiva och pro-aktiva linje som så väl skulle behövas.

Projektets övergripande frågeställning om statlig kraftsamling eller regionalt ansvar ställs alltså här på sin spets. I fallet Åland och sjöfarten är svaret på denna fråga också rätt entydigt. Ålands huvudnäring skulle sannolikt under senare år ha haft bättre förutsättningar för förnyelse och tillväxt om huvudansvaret för politiken legat i Mariehamn och inte i Helsingfors. Detta betyder dock inte att ett utökat regionalt beslutsansvar inom andra branscher och policyområden *per automatik* är önskvärt. Det är också viktigt att hålla i minnet att den åländska positionen i förhållande till den nationella finska politiken är mycket speciell och därför inte automatiskt kan överföras till andra nordiska regioner - inte heller till de två "systerautonomierna" Färöarna och Grönland. En annan viktig reservation i sammanhanget är det faktum att sjöfarten, genom sin geografiska mobilitet och stora inslag av internationell reglering, i policyhänseende inte alltid är riktigt jämförbar med andra mer "vanliga landnäringar".

2 Inledning

I föreliggande text avrapporteras den första av fyra fallstudier inom projektet *"Regionalt ansvar eller statlig kraftsamling? Om de nordiska autonomiernas potential och innovativa kapacitet i regional utveckling."* Projektet omfattar de fyra ö-ekonomierna Åland, Färöarna, Grönland och Bornholm. Dessa studeras i en första omgång som separata fall och i en andra omgång jämförs de med avseende på sina ekonomiska och innovativa kapaciteter. Nedan redovisas den första fallstudien, Åland.

2.1 Bakgrund och drivande frågeställningar

Detta projekt kan hänföras till det regionalekonomiska forsknings- och policyområdet. Det tar särskilt fasta på den innovationskraft som idag allmänt anses vara en av de mest vitala delarna av regional tillväxt och utveckling. Frågan om vari regional innovationskraft består samt vilka institutionella och ekonomiska aktörer som är bäst ägnade att bära och utveckla denna innovationskraft är – liksom de flesta frågor som berör regional utveckling – föremål för debatt. Den klassiska tudelningen i den regionalekonomiska debatten, vilken fångas i titeln på detta forskningsprojekt, märks också i fallet med den regionala innovationsförmågan. Avsikten är inte att här ytterligare cementera denna tudelning, utan istället att kartlägga de enskilda regionerna med utgångspunkt i deras specifika, kontextuella, förhållanden (se den övergripande projektformuleringen – Karlsson & Lindström, 2006). Ambitionen är alltså att närmare granska den ekonomiska och innovativa kapaciteten i var och en av dessa regioner, och att med denna kartläggning som utgångspunkt diskutera olika typer av policyinsatser. Det är med andra ord inte *a priori* givet vilken modell som i det enskilda fallet kan anses vara den bästa. Dock är det av central betydelse att fråga sig under vilka förhållanden den ena eller andra modellen är att föredra. Häri ligger det centrala syftet med detta projekt.

Forskningsarbetet syftar således till att kasta ytterligare ljus över den grundläggande frågan om vilken modell för regionalpolitiskt ansvarstagande och/eller vilken kombination av modellerna, *i den enskilda regionen*, som kan antas ge de bästa resultaten med hänsyn till regional innovationsförmåga? Skall den enskilda regionen ges ett utökat självbestämmande och därmed ett ökat ansvar för sin egen utveckling, eller är situationen sådan att en kraftfull statlig aktör är bättre lämpad att ansvara för den regionala utvecklingen? Och, i den utsträckning som en kombination av dessa modeller är att föredra, hur bör ansvaret mera konkret fördelas?

I Norden finns det en liten grupp regioner med egna politiska institutioner av särskilt intresse i detta sammanhang, nämligen de tre autonoma ö-territorierna Åland, Färöarna och Grönland. Det faktum att dessa öar åtnjuter politiskt självstyre, i samtliga tre fall bestående av en unik blandning av eget "nationellt" såväl som mera ordinärt regionalt ansvar, gör dem till ytterst intressanta studieobjekt. De är alltså idealiska ”real life laboratories” för att kartlägga och analysera här centrala frågeställningar. Genom att analysera samspelet mellan institutionella och ekonomiska processer inom dessa tre autonomier kan man skaffa sig en mer nyanserad bild av betingelserna för innovationsförmåga och tillväxt inom ramen för en - jämfört med de "vanliga" nordiska regionerna - avvikande politisk och institutionell kontext. För att ytterligare kunna problematisera de institutionella förhållandenas inflytande på innovationskraften inom dessa ö-regioner behövs dock också någon form av mera "normala" referensobjekt. Det finns alltså ett behov av jämföra dessa ”idealtypiska” fall med regioner utan formellt självstyre. En fjärde ö-region, Bornholm, har därför här tilldelats den rollen.

Syftet med projektet är intimt sammankopplat med behovet av kvalitativ (snarare än enbart kvantitativ) forskning. En forskning som då i varje enskilt fall bedrivs mer explorativt (induktivt). Ambitionen är således att kartlägga, kategorisera och utvärdera den ekonomiska och innovativa kapaciteten inom var och en av de utvalda ö-regionerna och att göra detta med en stark kontextuell betoning. Vad utmärker i varje enskilt fall den ekonomiska och innovativa kapaciteten, vilka kvaliteter (eller egenskaper) kan tillskrivas dessa kapaciteter? Under vilka förutsättningar har de utvecklats och/eller hämmats? Vilken beredskap (i termer av kompetens och resurser) har varje enskild region i innovativt hänseende? Vilken roll, i utvecklingen av en innovativ kapacitet, spelar de specifika institutionella förhållanden som utmärker autonoma regioner?

Såsom bör ha framgått av sättet att formulera dessa frågor, är den underliggande ansatsen i projektet ”förståelseorienterad”. Den följer därmed de forskningstraditioner som frilägger meningar i och innebörder av uppmärksammade fenomen - istället för att enbart mäta fenomenens förekomst. Förvisso är kvantitativa mätningar väsentliga inslag också i detta projekt, men ambitionen är ändå att nå bortom mätningarna och att problematisera de studerade fenomenens kontextuellt inbäddade drivkrafter och uttrycksformer. Detta innebär med andra ord att såväl ekonomisk som innovativ kapacitet – de centrala fenomenen i denna studie – uppmärksammas med hänsyn till sina inneboende kvaliteter och i syfte att ge dem en konceptuell bestämning, relevant för den enskilda regionala kontexten.

2.2 Centrala analyskategorier och begrepp

Den empiriska analysen bedrivs, såsom nämnts, explorativt och utan några *a priori* antaganden om vilken utvecklingsmodell som bäst är lämpad för den enskilda regionen. Detta innebär emellertid inte avsaknaden av analyskategorier och koncept för systematisering och strukturering av informationsinhämtandet. Med sådana analyskategorier följer automatiskt vissa föreställningar om institutionella och ekonomiska processer vilka naturligtvis måste preciseras och klargöras. Detta gäller framför allt kategorierna "ekonomisk kapacitet" och "innovativ kapacitet".

Med *ekonomisk kapacitet* avses i detta sammanhang ”de, inom en specifik region (eller annan rumsligt definierad enhet), signifikanta aktörernas förmåga att genom en såväl kreativ som effektiv resursanskaffning och resursanvändning avvärja externa hot och tillvarata externt uppkomna möjligheter till gagn för regionen”. Denna definition, som är en vidareutveckling av Baldacchino & Milne (2002) och som också använts i tidigare analyser av här uppmärksammade regioner (ÅSUB 2005), innehåller flera enskilda element som, var för sig, bör preciseras.

För det första skall nämnas att ekonomisk kapacitet är en analytisk kategori som används i projektet för att ”diagnostisera” en regions utvecklingsstatus (för liknande ansatser se t ex Cappellin, 2006). Man kan också säga att den används för att fånga den ackumulerade kunskap som en region härbärgerar vid en viss given tidpunkt när det gäller att hantera såväl tillfälliga exogena störningar som långsiktiga strategiska möjligheter. På detta sätt uppvisar de tankegångar som inryms i konceptet släktskap med de forskningstraditioner som konceptualiserar ekonomisk utveckling som ett inlärningsförlopp (jmf t ex Maskell et al, 1998). Ett successivt allt större kunnande om de ekonomiska, institutionella och politiska resurser som står till buds och hur dessa kan användas utgör, enligt detta synsätt, själva kärnan i den ekonomiska kapaciteten. Indikatorer på ekonomisk kapacitet får man genom sedvanliga data om en regions samlade BNP och BNP per capita jämfört med andra regioner som t ex varit föremål för liknande exogena störningar som den särskilt studerade regionen. I den utsträckning som en region uppvisar ett jämnare och/eller starkare tillväxtförlopp än andra jämförbara regioner indikeras en högre ekonomisk kapacitet inom denna region. Ekonomisk kapacitet kan således ses som ett, över kortare eller längre tidsförlopp, ackumulerat kunnande - kritiskt för en regions förmåga att förhålla sig till och hantera såväl hot som möjligheter.

I definitionen ovan talas det om ”de signifikanta aktörerna” utan att dessa närmare anges. Syftet med en så öppen kategori är att frigöra sig från på förhand givna antaganden om vilka (ekonomiska och institutionella) rollinnehavare som, de facto, ansvara(r)t för de strategiska och ekonomiska processerna inom en given region. Syftet

är att mer förutsättningslöst kartlägga vilka dessa aktörer är och deras sätt att axla sitt ansvar.

I definitionen refereras också till ”en såväl kreativ som effektiv resursanskaffning och resursanvändning”. Med resurser avses i detta fall såväl materiella (kapital, infrastruktur, fysiska tillgångar etc) som immateriella (kompetens, handlingsutrymme, socialt kapital, identitet, legitimitet etc) resurser. Vilka resurser som skall betraktas som väsentliga är beroende av tidsmässiga och rumsliga faktorer. I själva verket är ett av syftena med projektet att kartlägga olika förlopp av resursanskaffning och -användning utan på förhand givna föreställningar om de använda resursernas dignitet. Också i detta avseende är således projektet explorativt. I ett hänseende är dock projektet mer preciserat och detta gäller *resursen ”handlingsutrymme*”. Denna precisering måste självfallet relateras till projektets inriktning. De institutionella särdrag som de nordiska autonomierna uppvisar ger dem ett handlingsutrymme som kan ses som en, åtminstone latent, resurs. Frågan är givetvis hur denna resurs används i syfte att stärka den egna ekonomins förutsättningar.

Att tala om effektivitet i en resursanvändning är att referera till själva essensen i ekonomiskt handlande. Att tala om kreativitet är att referera till processer som knyter an till en av projektets grundfrågor, nämligen den om "innovativitet". Med detta skall här förstås förnyelse och omorientering med hänsyn till såväl resursanskaffning som resursanvändning inom för regionen vitala sektorer. Med *innovativ kapacitet* avser alltså förmågan till ekonomisk förnyelse – det kan handla om att ny teknik utvecklas och/eller tas i bruk, nya marknader skapas, nya produkter/tjänster utformas etc. Innovativ kapacitet, liksom den bredare kategorin ekonomisk kapacitet, är i detta sammanhang att betrakta som ett inlärningsförlopp (över kortare eller längre tid) snarare än som en absolut kompetens inom ramen för en viss kontext. Det intressanta är här att fånga utvecklingen av den innovativa kapaciteten, eller annorlunda, hur förmågan till förnyelse över tiden manifesteras inom en bestämd region. Existerar denna förmåga? Under vilka villkor har den manifesterat sig? Vilka signifikanta aktörer är, vid vilka tidpunkter, bärare av denna förmåga? På vilka sätt skulle denna förmåga kunna förstärkas?

Nyckelkategoriern ekonomisk och innovativ kapacitet (inkl institutionellt handlingsutrymme) utgör således det konceptuella fundamentet för detta arbete. De kommer att användas nedan i enlighet med ovan givna definitioner och preciseringar. I föreliggande text argumenteras inte ytterligare för relevansen av dessa kategorier. Inte heller ”positioneras” de i förhållande till annan konceptuell användning inom det här aktuella forskningsområdet. Detta sparas till projektets slutrapport där de fyra fallstudierna ”abstraheras” och jämförs.

3 Åland – projektets första fallstudie

Den första fallstudien omfattar alltså Åland och har genomförts under hösten och vintern 2006/2007. Ålands självstyrelse och dess utveckling samt Ålands ekonomiska status kommer att presenteras översiktligt i de två kapitel som följer på detta. Dessa kapitel är också avsedda att ge en allmän bild av den ekonomiska kapacitet som Åland kan sägas uppvisa och det inflytande som det institutionella systemet (självstyrelsen) har på den ekonomiska kapaciteten. Som torde ha framgått av texten ovan kan en mer precis bestämning av den ekonomiska kapaciteten inte göras oberoende av de kommande fallstudierna av Färöarna, Grönland och Bornholm. Bedömningen av den ekonomiska kapaciteten är ju beroende av de jämförelser som skall genomföras; komparationer som, så att säga, är den här valda forskningsmetodens själva essens. Vissa slutsatser kan emellertid redan här dras när det gäller det ekonomiska systemets status och det handlingsutrymme som nuvarande självstyrelsesystem erbjuder. Analysen möjliggör också en del preliminära slutsatser om rollfördelningen mellan de statliga och regionala aktörerna beträffande inflytande över och ansvar för centrala ekonomiska utvecklingsfrågor.

3.1 Sjöfarten i fokus

Analysen nedan av den innovativa kapaciteten inom den åländska ekonomin kommer att ha ett mycket specifikt fokus. Studien har nämligen centrerats kring sjöfart och rederiverksamhet. Motivet för att uppmärksamma denna näring i analysen sammanhänger naturligtvis med dess grundläggande betydelse för den åländska ekonomin. Över historiens gång har sjöfarten sålunda intagit en central plats i den framväxande serviceekonomi som Åland utgör. I både välfärds- och sysselsättningshänseende är den, och har under lång tid varit, en betydelsefull motor. Ännu i dag, och trots en ökad mångfald inom näringslivet, utgör sjöfarten själva navet i den åländska ekonomin. Sjöfarten står sålunda för omkring en tredjedel av Ålands samlade BNP och för drygt 15 % av den privata åländska sysselsättningen. Handel och hotellverksamheterna , vilka är beroende av turistströmmarna och inresandemängden till Åland, och på detta sätt lever i symbios med färjsjöfarten, sysselsätter dryga 20 % av den privat sysselsatta arbetskraften. Finanssektorn (främst bank- och försäkringar) - även denna en sektor med särskilda kopplingar till sjöfarten - står för ca 6 % av den privata sektorns sysselsättning. Den exportinriktade tillverkningsindustrin med sina starka beroenden av den transporteffektivitet som sjöfarten erbjuder, sysselsätter 15 % av den privat anställda åländska arbetsstyrkan (Statistisk Årsbok Åland, 2006 samt ÅSUBs databaser).

Det som också gör sjöfarten särskilt relevant att studera i detta sammanhang är dess historiskt förankrade position inom den åländska ekonomin. En framgångsrik bransch med den centrala betydelse den haft för ett helt samhälle under mycket lång tid härbärgerar med största sannolikhet innovativa förlopp vars inneboende kvaliteter är väsentliga att söka kartlägga – givet syftena med detta projekt. En kartläggning av rederinäringens historiska utveckling är sålunda en viktig källa till förståelsen av förnyelse och omorientering inom den åländska ekonomin. Den är därmed också ytterst viktig för våra insikter om den innovativa kapacitetens kontextbundna kvaliteter.

3.2 Det maritima kunnandets roll

Ålands läge i Östersjön har starkt präglat hela dess historia. Vad ålänningarnas relation till havet i grunden handlat om, vilket ofta också framförs i sjöfartsekonomiska sammanhang, är förmågan att vända en komparativ nackdel – geografisk och transportmässig isolering - till en över historien allt starkare komparativ fördel, nämligen ett konkurrenskraftigt maritimt kunnande.

I föreliggande rapport skall detta maritima kunnande och dess betydelse för den åländska ekonomin analyseras och diskuteras ur ett historiskt perspektiv. Frågan är: *Under vilka betingelser har det maritima kunnandet utvecklats? Hur förvaltas och vidareutvecklas detta för såväl den åländska sjöfarten som för det åländska samhället så betydelsefulla kunnande?*

Fokus för denna rapport är således sjöfartens utveckling och verksamhetsbetingelser under olika epoker. Sjöfartens utvecklingsförutsättningar har förändrats över tiden samtidigt som man ändå kunnat utnyttja samma grundläggande maritima kompetens, en kompetens som i sin tur varit en förutsättning för den innovativa kapacitet som hela tiden skapat nya utvecklingsmöjligheter för branschen. Det är i själva verket de olika uttrycksformer som denna innovationsförmåga tagit sig som gör det relevant att tala om olika "epoker" inom åländsk sjöfart. Frågan är alltså: *Hur hör det maritima kunnandet och innovativ kapacitet samman i den åländska sjöfartens utveckling? Hur har den innovativa kapaciteten manifesterat sig över tiden? Vilka resurser har varit kritiska i denna manifestation?*

Den åländska seglationen tar, grovt räknat, sin början redan under 1200-talet och fortgår i ”husbehovsseglationens” form fram till den yrkesmässiga fraktsjöfartens expansion i mitten av 1800-talet. Denna kan i sin tur delas in i perioden för ”bondeseglationen” (mitten av 1800-talet till ca 1910) och den delvis överlappande perioden för den moderna rederinäringens tillblivelse (slutet av 1800-talet till 1940). Därefter övertar den

fullskaliga kommersiella sjöfarten, som från slutet av 1950-talet får en stark gren i färjsjöfarten över Ålands hav och i norra Östersjön. De olika epokerna har utvecklats ur varandra och ackumulerat kompetenser och förhållningssätt som i kombination med exploateringen av rent tekniska landvinningar gjort Åland till en viktig aktör på den internationella sjöfartsarenan.

Vilka samband har då funnits mellan sjöfarten och det åländska samhället, och den åländska ekonomin i övrigt, under historiens gång? Helt översiktligt kan man säga att detta samband varierat i styrka över tiden. Harberg (1995) ger oss en typologi med vars hjälp vi kan börja problematisera detta. Enligt Harberg kan sjöfarten "då man behandlar den i anslutning till en viss region, antingen ses som ett medel till nytta för regionens egen handel, servicebehov etc, eller som en separat förvärvskälla, ett mål i sig själv och utan verksamhetsrelation till den trakt där den råkar vara mantalsskriven. Ålands sjöfart har under årens lopp tillhört vardera kategorin (sid. 9). Om man går tillbaka till husbehovsseglationen var sjöfarten förvisso av den första typen. Den växte fram för att tillgodose ålänningarnas behov av handel och kommunikation med omvärlden. Under 1800-talets mer expansiva skeden övergick den gradvis till att bli en fristående, internationell affärsverksamhet. Harberg betecknar den som en ”yrkesmässig, internationell transportverksamhet med minskande anknytning till hembygden” (sid. 8). Från och med slutet av 1950-talet och färjsjöfartens etablering har integrationsgraden åter ökat betydligt. De landsbaserade näringarna såsom t ex handel och turism är, såsom ovan framhållits, starkt beroende av den transportskapacitet som färjsjöfarten erbjuder och sjöfarten, i sin tur, är beroende av det serviceutbud som Åland, genom sitt landsbaserade näringsliv, kan erbjuda. I detta läge, då en stor del av det övriga åländska näringslivet och det åländska samhället, påverkas av sjöfarten blir också frågan om samspelet mellan de politiska och ekonomiska aktörerna av stort intresse: *Hur samspelar de ansvariga aktörerna för att upprätthålla den innovativa kapaciteten (nya företag och affärsområden) och vitaliteten inom åländsk sjöfart? Och vilka aktörer (på statlig respektive regional nivå) är bäst lämpade att ansvara för de institutionella förutsättningarna för en fortsatt konkurrenskraftig maritim kompetens - och därmed också för den innovativa kapacitetens fortlevnad och utveckling?*

De ovan diskuterade frågeställningarna har styrt forskningsarbetet bakom föreliggande rapport. Frågeställningarna bygger på varandra och inkorporerar på olika sätt fenomenet innovativ kapacitet. De relaterar också till projektets grundfrågor om rollfördelningen mellan olika (institutionella, politiska och ekonomiska) aktörer samt om deras inflytande på utveckling och upprätthållande av innovativ kapacitet.

3.3 Fallstudiens syfte och metod

Föreliggande studie har följande tre huvudsakliga syften, nämligen att:

- Kartlägga den innovativa kapacitet som den åländska sjöfartsnäringen utvecklat och att bidra till kunskapen om dess olika element. Denna kartläggning görs så att dess kontextuellt inbäddade praktiker friläggs i en deskription av centrala händelseförlopp.

- Diskutera denna innovativa kapacitet med hänsyn till dagens åländska samhällsekonomiska kontext. Hur kan den bevaras och utvecklas inom ramarna för de institutionella förhållanden som idag utmärker Åland?

- Skapa ett ”rikhaltigt” underlag för senare komparationer (med Färöarna, Grönland och Bornholm) och för mer systematiska, såväl kontextrelaterade som generella, jämförelser av innovativ kapacitet samt ett underlag för de policyrekommendationer som är slutrapportens primära syfte.

Den metodologiska ansatsen bakom studien är, som redan framgått ovan, ”förståelseinriktad”. Ambitionen är i första hand att förstå de bakomliggande processer och praktiker som genererat förnyelse och förändring i en bransch med en flera hundra år lång historia. Detta innebär i första hand att processer och praktiker måste kartläggas med tonvikt på de kontexter i vilka de utvecklats.

Den här ansatsen kräver med en traditionell fenomenologisk terminologi (se Creswell, 1998,) ”thick descriptions”. Med detta avses beskrivningar som söker fånga en mångfald element i givna händelseförlopp, och inte ”reducerar” materialet på basis av på förhand givna antaganden om vilka element som är de mest relevanta (vilket t ex är en förutsättning för en rent kvantitativ metod). Detta innebär också att en stor del av arbetet med studien gjorts genom själva kompositionen av texten. En ansats av denna karaktär påminner i mycket om den narrativa metod som inom dagens "postmoderna" samhällsforskning intar en viktig position (för en god inblick i denna metod, se t ex Boje, 2001). Föreliggande studie har dock mer en fenomenologisk än en postmodern grund. Dock skall tillfogas att viss inspiration i analysarbetet även har hämtats från den narrativa tekniken. Att analysera ett omfattande dokumentmaterial kräver, trots allt, att man ”ser skogen trots träden”.

I en fenomenologisk, och ren induktiv, tradition arbetar man med olika typer av "tematiseringar". Detta innebär att deskriptioner av ett händelseförlopp successivt abstraheras och att vissa kategorier, som kan inrymma mångfald och ”den rika

verkligheten”, formuleras. Dessa kategoriers inbördes förhållanden fastställs sedan i det som allmänt brukar kallas "modeller". I föreliggande sammanhang har iden om ”the plot” lånats från narrativ tradition. Grundtanken är att ett händelseförlopp kan liknas vid ett skådespel där olika aktörer har olika roller som spelas i en interaktiv process med ett visst utfall. Bakom hela skådespelet ligger så en ”plot” - alltså själva komplotten eller ”intrigen”. Som åskådare vid ett skådespel är man hela tiden upptagen med att förstå den underliggande intrigen. Som utforskare av ett historiskt drama har man samma fokus. I mycket har således arbetet med föreliggande text bestått i att förstå ”intrigen” bakom det händelseförlopp som beskriver den åländska sjöfartens utveckling under olika epoker. I slutet av rapporten kommer läsaren att kunna ta del av den underliggande logiken (the plot) bakom den förändring och förnyelse av den åländska sjöfartsbranschens som beskrivs.

Rent metodologiskt har en framträdande forskningstradition följts, nämligen den historiskt-biografiska metoden (Creswell, 2001). Det existerar idag ett omfattande historiskt dokumentärt material som den åländska sjöfarten. Även om detta material tillkommit mot bakgrund av andra syften än de som här föreligger, erbjuder det ändå så rikhaltiga data om centrala händelseförlopp att det med fördel här kan utnyttjas. Dokumentationen sträcker sig alltifrån generella historiska analyser med såväl kvantitativa som kvalitativa innehåll till biografier och personliga minnen. Mycket av materialet (se särkilt referenserna i kapitel 5) har ett högt vetenskapligt värde och har också tillkommit med rent vetenskapligt syfte. Läsaren kan fortlöpande ta del av hur dessa forskare tolkat den historiska processen. Denna text kan sålunda ses om en tolkning av denna tolkning (om sådana tolkningar av tolkningar kan man utförligt läsa i Schutz, 1967, 1970, 1976 – fenomenologins kanske främste företrädare). I dessa tolkningar av tolkningarna har successivt historiens ”plot” kunnat kartläggas.

De dokumentära studierna har kompletterats med samtal med företrädare för rederinäring, finanssektor och turism. Här har det dock mer rört sig om samtal kring teman som analyserats fram i det historiska materialet än regelrätta intervjuer. Grundmaterialet är historiskt och därför, med nödvändighet, sådant som dokumenterats i skriftliga källor.

Vid sidan av detta material har också tillgänglig statistik använts. Särskilt när det gäller dagsläget för sjöfarten – kring vilket många olika ståndpunkter, mer eller mindre politiskt laddade, finns – har det ansetts nödvändigt att lita till kvantifierbara data. ”Extrapoleringen” av dessa med avseende på framtiden är dock sist och slutligen en fråga om subjektiva tolkningar.

4 Självstyrt örike med svag ekonomisk regleringsmakt

Den åländska övärlden, bestående av omkring 6 500 öar och en befolkning på ca 27 000 personer, breder ut sig i norra Östersjön ungefär mitt mellan de svenska och finska fastlanden. Av dessa tusentals öar är ett sextiotal befolkade. Ålänningarna har alltid varit svenskspråkiga. Trots en under senare decennier rätt stor inflyttning har fortfarande (2005) 92 % av befolkningen svenska som sitt modersmål.

Över 90 % av ålänningarna finns på huvudön, fasta Åland, medan resterande knappa 10 % bebor det vidsträckta skärgårdsområdet öster om huvudön. Ålands ekonomiska, administrativa och politiska centrum utgörs av huvudstaden Mariehamn med ca 11 000 innevånare, alltså drygt 40 % av den totala befolkningen. Kommunstrukturen i övrigt är småskalig och uppsplittrad med sex skärgårdskommuner och nio landsbygdskommuner belägna på fasta Åland. Den minsta kommunen, skärgårdskommunen Sottunga, har bara ca 130 invånare (ÅSUB 2006).

Åland är Östersjöregionens enda demilitariserade och självstyrda territorium (Barros, 1968; Hannikainen & Horn, 1997). Den institutionella plattform som befäster Åland som ett svenskspråkigt självstyrt territorium är den åländska självstyrelselagen. Denna antogs av Finlands riksdag 1920, och två år senare av ålänningarna själva. På Åland accepterades självstyrelsen först efter att en bilateral överenskommelse mellan Sverige och Finland ingåtts och (som en direkt följd av denna) att den finska riksdagen antog en 'garantilag' (1922) i syfte att ytterligare förstärka språk- och kulturskyddet i den tidigare föreslagna lagen. Självstyrelselagen har sedan dess genomgått två större revisioner, daterade 1951 respektive 1991. Revideringarna nödvändiggjordes av den allmänna samhällsutvecklingen sedan autonomins sjösättning i början av 1920-talet samtidigt som de medförde vissa förstärkningar av nationalitetsskyddet (1951) och det åländska parlamentets budgetmakt (1991).

4.1 Den historiska bakgrunden

Upphovet till Ålands särställning återfinns i den dramatiska politiska utvecklingen i förbindelse med första världskriget, men är samtidigt djupt förborgad i en betydligt längre historisk process. Under mer än 600 år var Åland en del av det svenska riket. Förvaltningsmässigt i många fall knutet till det finländska fastlandet, var Åland och

ålänningarna ändå en naturlig del av det rikssvenska kulturområdet[1]. Efter 1808-1809 års krig mellan Sverige och Ryssland ändrades Ålands statsrättsliga ställning. I samband med fredsslutet i Fredrikshamn tvingades Sverige avträda Åland och Finland till Ryssland varvid Åland kom att bli en del av det (självstyrda) ryska storfurstendömet Finland.

Det nya ryska inflytandet på Åland blev tydligt redan under de första decennierna efter erövringen 1809 då den ryska militären påbörjade bygget av en fästning vid Bomarsund på östra sidan av huvudön. Bomarsunds fästning var en sjömilitär anläggning som syftade till att ge den ryska marinen en mer framträdande roll strax utanför den svenska huvudstaden och i inloppet till Bottenhavet. Efter dess fall och förstörelse (av brittiska och franska flottstyrkor) år 1854 fick Åland i samband med fredsavtalet i Paris 1856 status som ett internationellt demilitariserat område, något som även bekräftades genom en ratificering år 1922 av föregångaren till dagens Förenta Nationer (FN), alltså dåvarande Nationernas Förbund (NF).

Utvecklingen i Finland under första världskriget och den ryska revolutionen 1917 skapade betydande oro bland Ålands befolkning. Enligt Mynti (2002:106) nåddes ”(...) Åland av rapporter om arbetslöshet, politiska oroligheter, strejker och livsmedelsbrist på fastlandet. Vid denna tidpunkten föreföll också ett kommunistiskt uppror oundvikligt i Finland. Det instabila ekonomiska och politiska läget på fastlandet var en av direkta orsakerna till att det 1917 uppstod en separatistisk rörelse på Åland. Ålänningarna var också övertygade om att det inte skulle vara möjligt att bevara Åland svenskt som en del av ett självständigt Finland”.

4.2 Från separatism till självstyrelse

Den ”separatistiska” rörelse som refereras till i citatet understöddes av en klar majoritet av Ålands befolkning. Den arbetade aktivt - och så småningom också med ett växande stöd på det svenska fastlandet - för Ålands återförening med Sverige. Tvärt emot den åländska folkviljan - och därmed också i direkt konflikt med den vid denna tid lanserade principen om alla folks rätt till självbestämmande - beslutade det internationella

[1] Åland som en naturlig del av det 'egentliga' Sveriges kulturområde understryks av flera utifrån kommande besökare i den nya reseskildringsgenre som växte fram i slutet av 1700-talet. Då den engelske resenären Edward Daniel Clark på nyåret 1800 tog sig från Åland östra skärgård till Vartsala utanför Åbo noterade han att han gör sitt "inträde i Finland" och att han därmed också tar "ett slutligt farväl till Sverige" (Clarke 1823, 1987:67). Motsvarande konstateranden görs även av en rad andra internationella resenärer under 17- och 1800-talen (Wraxall 1775, Porter 1809). Gränsdragningen mellan Åland och Finland märks även bland de finländska resenärerna. Så sent som under 1870-talet gladde sig sålunda en grupp resenärer från Helsingfors på resa från Åland till Åbo av återseendet av den "för oss så kära finska naturen" då de lämnade Åland och äntligen "seglade in på Finlands område" (Nervander 1983:93).

samfundet (genom NF) ändå att Finland skulle få suveräniteten över Åland.

För att i någon mån tillgodose de åländska och svenska kraven beslöts att Åland istället skulle tillerkännas ett betydande mått av inre politiskt självbestämmande. Initiativet till självstyret kom dock inte från Nationernas Förbund (eller Åland). Finlands riksdag hade nämligen, när man såg vartåt vinden blåste på Åland, omdirigerat den s k Tulenheimo-kommittén (som då arbetade med de finska länsstyrelsernas organisation) till att utarbeta ett förslag till självstyrelse för de separatistiskt lagda öborna.

Det var därmed ett väl förberett Finland som 1921 kunde argumentera för och slutligen också erhålla gehör för sina territoriella krav. Men det var först sedan den s.k. Garantilagen tillkommit 1922 (jfr ovan) som ålänningarna accepterade erbjudandet om självstyrelse, ett erbjudande som man dock såg som en mager kompensation för den önskade återföreningen med Sverige. Lagen gav extra garantier för det svenska språket och kulturen på Åland. Begränsningar för inflyttade finländares rätt att äga fastigheter och att rösta i kommunal- och landstingsval[2] avsåg att stärka det svenska språkets ställning. Dessa garantier befästes ytterligare genom att kontrollen över deras efterlevande överläts till Nationernas Förbund.

Föga överraskande var det med oro som ålänningarna mottog beskedet om Nationernas Förbunds upplösning i samband med andra världskrigets utbrott 1939. På deras initiativ – och då inte minst i syfte att stärka nationalitetsskyddet och kompensera för förlusten av NF som självstyrelsens yttersta garant – föreslogs därför en genomgripande revision av självstyrelselagen. Efter långa förhandlingar och flera års beredning sjösattes också år 1951 en helt ny självstyrelselag. En av de viktigaste nyheterna var införandet av *hembygdsrätten*, alltså det åländska 'medborgarskap' som är en allmän förutsättning för deltagande i det politiska livet samt för markägande och för rätten att bedriva affärsverksamhet. Den senare rätten, benämnd *näringsrätten*, diskriminerar icke-ålänningar vad gäller möjligheten att, inom Ålands gränser, äga och driva företag.

4.3 Klumpsumma - men ingen beskattningsrätt

Till skillnad från flertalet av dagens med Åland jämförbara nordiska såväl som europeiska autonomier, har regleringen av ekonomin och beskattningen aldrig annat än inom vissa begränsade områden anförtrotts ålänningarna själva. I stort sett hela den lagstiftning som avgör förutsättningarna för den åländska ekonomin ligger i händerna på politiker och lagstiftare i Helsingfors. Utvecklingen efter självstyrelsens sjösättning i

[2] Landstinget var den officiella benämningen på Ålands lagstiftande församling ända fram till 1991 då man efter färöisk modell ändrade beteckningen till Lagting. Den färöiska systerautonomin Grönlands lagstiftande församling går fortfarande under beteckningen Landsting.

början av 1920-talet, och framför allt under decennierna efter 1951 års självstyrelselagsrevision, försvagade ytterligare självstyrelsens ekonomiska makt. I motsats till det ursprungliga uppsåtet (formulerat i Tulenheimo-kommitténs arbete, se Roslin 2006) att självstyrelsen skulle ansvara för sin egen ekonomi med full budgetfrihet och även ett betydande beskattningsansvar, försvann under mellankrigsdecennierna i stort sett all egen skattebehörighet samtidigt som den åländska lagstiftande församlingen även tappade sin budgetmakt på utgiftssidan. Det skattefinansiella utjämningssystemet mellan Åland och Finland utvecklades nämligen på ett sätt som i stort sett omöjliggjorde alla satsningar av självstyrelsemyndigheterna som inte överensstämde med motsvarande utgifter i den finska statsbudgeten.

Detta medförde ett gradvis ökande tryck från åländsk sida att reformera självstyrelselagen med avseende på autonomins ekonomiska beslutsmakt. Målet var att befria självstyrelsen "från den detaljerade bundenheten vid statshushållningen" (Tudeer, 1993:216) som ditintills gällt. Tillsammans med en del andra viktiga moderniseringsbehov ledde detta, efter nästan två decennier av utredande och förhandlingar, år 1991 till en ny självstyrelselag där autonomins egen budgetmakt utgjorde en central del av reformen.

Enligt 1991 års lag tilldelas den åländska autonomin ett årligt belopp ('klumpsumma') från den finska statskassan vilket man fritt, genom budgetprocessen i lagtinget, förfogar över. Överföringen kan ses som en återbetalning av de skatter samt avgifter som ålänningarna årligen betalar in till staten. Till grund för återbetalningen låg, och ligger fortfarande, den s k avräkningsgrunden vilken utgör 0,45 % av statens samlade inkomster (exkl. upplåning). Härtill kommer så en ytterligare s.k. 'skattegottgörelse' de år då de samlade direkta inkomstskatterna överstiger 0,50 % av dessa skatter i hela Finland.

Den statliga återbetalningen ('klumpsumman' plus 'skattegottgörelsen') till autonomin har under senare år legat kring 200 miljoner euro. Om man räknar in samtliga statliga inkomster från och utgifter för Åland (inkl. statens egna aktiviteter som gränsbevakning, tull etc, en schablonmässig åländsk del av den statliga centralförvaltningen samt även det via den statliga budgeten förmedlade EU-stödet) ger detta en grovt uppskattad årlig nettoöverföring till Åland på i storleksordningen maximalt 20 - 30 miljoner euro (Eriksson & Turunen 2002). Utslaget per ålänning blir det samlade nettostödet från den

finska staten och EU därmed omkring 1 000 euro/år.[3]

Någon självständig beskattningsrätt – utöver regleringen av kommunalbeskattningen – äger Åland inte. Kärnan i självstyrelsen ligger istället inom den del av lagstiftningen och den offentliga förvaltningen som gäller kultur, språk och interna förhållanden inom social- och sjukvårdsväsende samt kommunal verksamhet och offentlig infrastruktur. De viktigaste områdena för den egna lagstiftningsbehörigheten gäller följaktligen områden som utbildning, kultur och bevarandet av historiska monument, hälsa och sjukvård, miljö, interna kommunikationer, kommunal administration, polisväsende, postväsende samt radio och TV. Den ekonomisk-politiska behörigheten är begränsad till ett rent näringsstöd och, i ännu mer begränsad utsträckning, visst jordbruksstöd. Inom i stort sett alla övriga policyområden, och då särskilt det som gäller ekonomisk reglering och skatter, ligger kontrollen i dagsläget i allt väsentligt hos den finska statsmakten: handelslagstiftning, förenings- och fartygsregister, folkbokföring, socialförsäkring, bank- och kreditväsende, alkohollagstiftning, arbetsavtal och samarbete inom företag, utrikesfrågor, civil- och straffrätt, domstolsväsende, tullar och skatter.

Möjligheterna att med hjälp av traditionellt näringsstöd bedriva viss egen ekonomisk politik räcker helt enkelt inte till för att ända på den grundläggande bilden av den åländska självstyrelsen som i första hand en form av *territoriellt förankrad kulturautonomi* (Hannum & Lillich 1981, Lindström 1997). Under senare år har därför beskattningsrätten, och därmed också ansvaret för självstyrelsebudgetens inkomstsida, blivit allt mer uppmärksammad i debatten om den framtida utvecklingen av den åländska autonomin (Roslin, 2006).

4.4 EU-medlemskap med skatteundantag

Autonomins slagsida mot kulturella och språkliga frågor ändrades inte av det åländska EU-medlemskapet 1995. Anslutningen skedde i enlighet med ett särskilt framförhandlat 'Ålandsprotokoll' (Jansson & Salminen 2001, Bilaga 5) där det fastslogs att det med hembygdsrätten och näringsrätten sammanhängande regelverket även fortsättningsvis skulle gälla på Åland. Av särskilt intresse i ett ekonomisk-politiskt sammanhang är att anslutningsprotokollet placerar Åland utanför EU:s reglering av de indirekta varuskatterna. År 1999 upphörde nämligen den skattefria försäljningen i samband med gränsöverskridande resor inom Unionen, ett beslut som Åland - genom att läggas

[3] En jämförelse med de två nordiska systerautonomierna Färöarna och Grönland ger vid handen att detta måste betraktas som en rätt så måttlig statlig utgiftsbelastning. Förutom egen beskattningsrätt och (därmed "befrielse" från alla statliga skattepålagor) erhåller nämligen de två danska autonomierna också rätt betydande årliga statliga överföringar. Sammantaget ger detta danska statliga utgifter per färöing och år på nästan 14 000 och per grönlänning ca 15 000 euro. Om man även skulle ta med Färöarnas och Grönland som kostnadsposter i den danska statens centralförvaltning stiger beloppen ytterligare något.

utanför Unionens skatteterritorium - undantogs från i syfte att säkra den färjberoende (se vidare nedan i denna rapport) åländska ekonomins överlevnad.

Eftersom Åland saknar lagstiftningsbehörighet rörande moms och annan indirekt varubeskattning, kan detta undantag dock inte utnyttjas av självstyrelsen för att bedriva en aktiv egen skattepolitik med avseende på den landbaserade ekonomin. Med tanke på Unionens bindande regelverk gällande i stort sett alla former av nationellt näringsstöd blir slutsatsen att det åländska EU-medlemskapet - trots inslag av positiv särbehandling - snarare minskat än ökat autonomins möjligheter till eget ekonomiskt ansvarstagande.

5 En sjötransportbaserad handels- och serviceekonomi[4]

Den nutida åländska ekonomin har, precis som omvärlden i övrigt, utvecklats ur ett agrarsamhälle där nära nog hela befolkningen - på ett eller annat sätt - fick sin utkomst från landsbygdens näringar. Enligt tillgängliga statistiska uppgifter och uppskattningar bör primärnäringarna i slutet av 1800-talet stått för över 70 procent av den aktiva befolkningens försörjning (ÅSUB 1999).

På ett par viktiga punkter skiljde sig emellertid den åländska ekonomin från de omkringliggande fastlandsekonomierna. Av naturliga skäl spelade fisket, där Åland långt in på 1900-talet stått för betydande export till de närbelägna konsumtionsmarknaderna i Stockholmsområdet och sydvästra Finland, en större roll än i de omgivande regionerna (Högnäs & Örjans, 1997). En ännu viktigare egenskap hos det sena 1800-talets åländska ekonomi var den så betydelsefulla handelssjöfarten. På grund av sin utsatta transportsituation hade ålänningarna genom århundradena gradvis byggt upp ett sjöfartskunnande som i mitten av 1800-talet började ge utdelning på den internationella fraktmarknaden.

Trots det marknadsorienterade sjöfartsinslaget bar den åländska ekonomin ändå en stark prägel av självhushållning där handel och sjöfart närmast fungerade som ett komplement till primärnäringarna. Som kommer att framgå senare i denna rapport har sjöfarten också utvecklats ur dessa näringars behov av fungerande sjötransporter.

5.1 Från självhushållning till modern marknadsekonomi

Efter det första världskriget skedde en allt snabbare omstrukturering av den åländska samhällsekonomin från en utpräglad agrarhushållning till ett marknadsorienterat tjänstesamhälle. Förstadierna till denna utveckling märks redan under 1910-talet då rederinäringen 'professionaliserades', internationaliserades och koncentrerades till Mariehamn. Under 1920-talets början påbörjades genom självstyrelsens tillkomst också uppbyggnaden av en modern förvaltningsapparat med säte i Mariehamn. Tyngdpunkten i expansionen efter 1930 låg inom näringar som internationell fraktsjöfart, handel, förvaltning och - så småningom - även en växande turism.

[4] Den första delen av detta kapitel bygger i rätt stor utsträckning på Lindström (2001: 179-183). Om annat ej anges, är de i kapitlet presenterade statistiska uppgifterna hämtade från de Ålands statistik- och utredningsbyrås (ÅSUB) databaser.

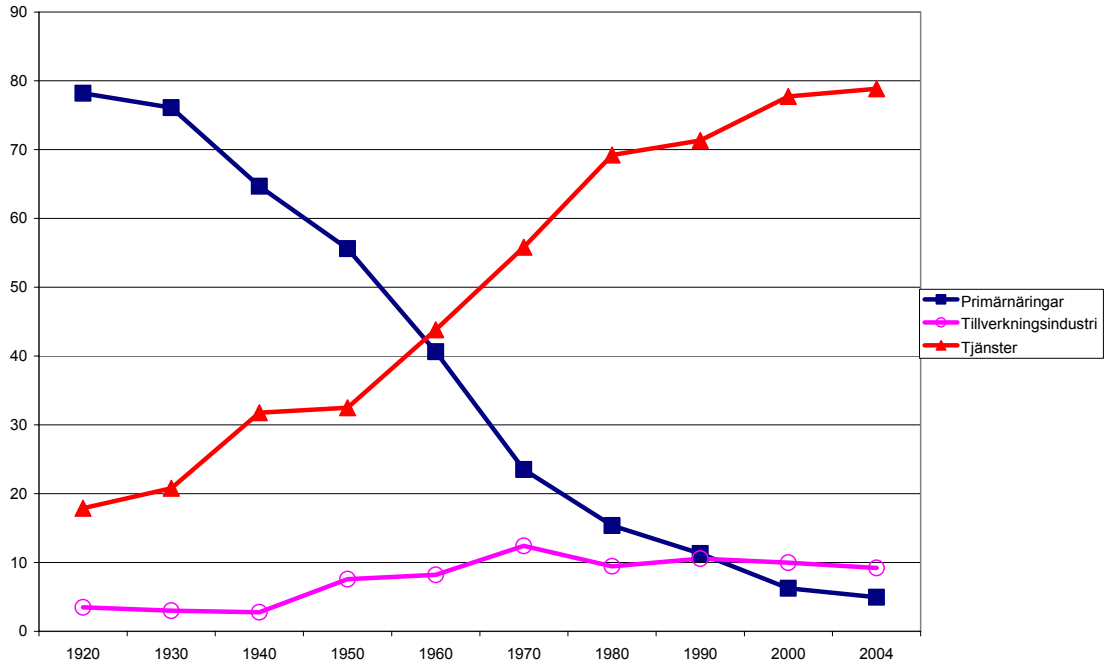
Mest påtaglig var dock utvecklingen inom sjöfarten. Efter segelfartygsepokens definitiva slut i samband med det andra världskrigets utbrott, skedde under efterkrigsdecennierna en expansion av den maskinfartygsdrivna åländska fraktsjöfarten. I början av 1960-talet tillkom dessutom ett nytt och mycket expansivt verksamhetsområde inom åländsk sjöfart: färjetrafiken på rutterna mellan Åland, Sverige och Finland. År 1959 startade nämligen åländska och svenska redare för första gången en modern bilfärjetrafik, ett trafikkoncept som därefter kommit att betyda så mycket för hela den åländska samhällsekonomin. Det nya med denna trafik var inte - som så ofta antas - möjligheten till taxfreeförsäljning, utan snarare sättet att organisera trafiken så att nytto- och nöjestrafik fördes samman i ett integrerat ro-ro-koncept med fasta tidtabeller. Detta, tillsammans med en gradvis växande skattefri ombordförsäljning, ledde fram till en helt ny effektivitet, volym och lönsamhet i trafiken mellan Sverige och Finland.

Med en allt mer utbyggd färjtrafik som en väl fungerande transportlänk och ekonomisk ryggrad, moderniserades den åländska ekonomin och växte till sig inom ett relativt brett spektrum av servicenäringar. Förutom en ökning av den offentliga sektorn, skedde expansionen av landekonomin framför allt inom handel och turism men också inom näringar som finansiella tjänster, försäkringsverksamhet, företagsservice, konsultverksamhet inom internationell shipping, transportlogistik etc. De täta färjförbindelserna gjorde det även möjligt att gradvis bygga ut och specialisera den lilla industrisektorn inom plast-, metall-, snickeri- och livsmedelsområdena. Den krympande jordbrukssektorn koncentrerades till högavkastande 'specialgrödor' såsom, sockerbetor, tomater, lök, sallad, industripotatis m.m.

Tillväxten inom sjöfart, handel och andra tjänster innebar att Åland under decennierna efter andra världskriget genomgick en snabb omvandling från en agrart dominerad landsbygdsekonomi (med maritima inslag) till en modern serviceekonomi. Tjänstenäringarna står i dag för omkring 70 % av sysselsättningen och mer än 80 % av förädlingsvärdet inom den åländska ekonomin. Produktionsstrukturen påminner därmed mer om en expansiv storstadsekonomi än om den problemtyngda glesbygdsekonomi (med starkt beroende av krympande primärnäringar och industri) som Ålands storlek och läge leder lätt tanken till. Den i omvärlden så typiska industriella fasen i den ekonomiska utvecklingen har för Ålands del bortfallit. Eller för att tala med Roslin (citerad i Tudeer 1993:172): "Åland förefaller i sin ekonomiska utveckling ha (...) klivit (direkt) ur det förindustriella agrarsamhället in i servicesamhället".

Omvandlingen av Åland till en av tjänster, service och handel dominerad ekonomi framgår av *figur 1* nedan:

Figur 1. Den ekonomiska strukturomvandlingen 1920 - 2004 (% av den totala sysselsättningen)



Av figuren framgår tydligt den traditionella tillverkningsindustriproduktionens blygsamma roll. Den svaga uppgång i industrisysselsättningen som kom igång under 1940-talet planade snart ut och stannade som mest på drygt 10 % av arbetsmarknaden. En annan sak som kan noteras är den redan under förkrigstiden (1920-40) förhållandevis stora servicesektorn med en sysselsättningsandel på upp emot 25-30 %. Som jämförelse kan nämnas att motsvarande sysselsättningsandel inom den finska ekonomin under samma tidsperiod var omkring 15 % (Statistikcentralen 1979). Huvudorsaken till den redan i början av det förre seklet rätt stora åländska tjänstesektorn, är det faktum att den för Åland så viktiga rederisysselsättningen (transporttjänster) ingår i statistiken över servicenäringarna.[5]

5.2 En växande serviceekonomi

Den ovan redovisade utvecklingen innebar inte bara en omstrukturering av produktionen. Den innebar också, särskilt under decennierna efter 1970, en snabb expansion av den åländska ekonomin. Mellan 1970 och 2004 växte sålunda arbetsmarknaden från ca 11 500 till över 15 000 arbetsplatser (inkl. ca 2 000 sjömän på åländskt ägda fartyg bosatta utanför Åland), en ökning med över 3 500 arbetsplatser

[5] Noteras bör här att den refererade statistiken gäller sysselsättningen bland de på Åland boende. Detta betyder att den redan i början av 1900-talet växande andelen av de åländska sjöarbetsplatserna som besattes av personal utanför Åland inte ingår i statistiken. Om hänsyn även tas till dessa, alltså samtliga av den åländska ekonomin skapade arbetsplatser, så skulle kurvan med tjänstesysselsättningens andel i figur 1 förskjutas ytterligare något uppåt.

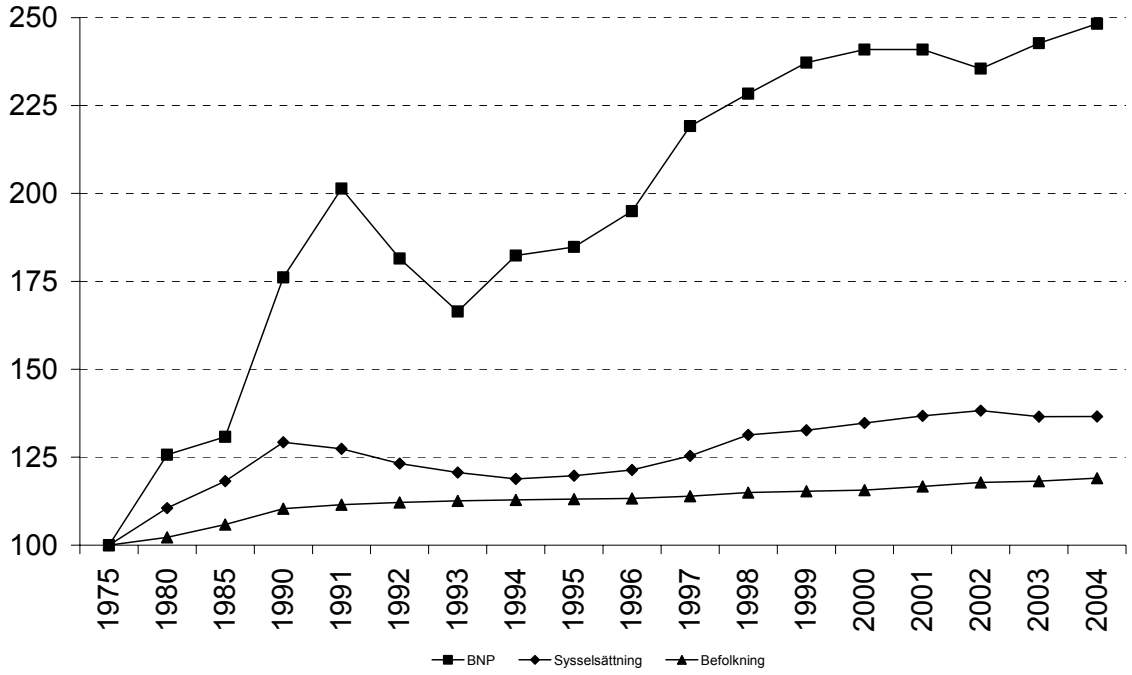
eller drygt 30 procent. Den expanderande arbetsmarknaden medförde en arbetsefterfrågan som, med undantag för något enstaka år, sedan början av 1980-talet hållit den öppna åländska arbetslösheten på nivåerna under 3 - 4 %.

Det långsiktigt växande behovet av arbetskraft har inte kunnat tillgodoses enbart med naturlig befolkningsökning och ökad förvärvsfrekvens på Åland. Expansionen har därför skapat en ökande efterfrågan på utomåländsk arbetskraft vilket också lett till inflyttning och stigande befolkningsnumerär. Under perioden från 1970 till och med 2005 ökade sålunda den på Åland bosatta befolkningen från 20 665 till 26 766, en ökning med över 6 000 personer eller hela 29 procent. En betydande del av befolkningstillväxten berodde på inflyttning till Åland. Under åren 1990 - 2005 flyttade över 9 700 personer till Åland och nettoinflyttningen stod under denna period för hela 66 procent av den totala befolkningstillväxten.

Expansionen gällde inte bara befolkning och arbetsmarknad, utan även produktionsvolymen inom ekonomin som helhet. Sett i ett längre konjunkturperspektiv har den åländska ekonomins tillväxtförmåga, med undantag för de internationella krisåren i början av 1990-talet och stagnationsåren efter millennieskiftet, varit betydande. Som framgår av *figur 2* nedan har ekonomins samlade produktionsvärde (BNP) mätt i fasta priser under de senaste tre decennierna mer än fördubblats (Ekonomiska Rådet, 1989, Statistisk årsbok för Åland, olika årgångar).[6]

[6] Stagnationen i samband med den internationella nedgången under åren kring millennieskiftet förbyttes 2003 i en fortsatt uppåtgående trend på nivån 2 - 3 procent per år (ÅSUB 2006b, 2007).

Figur 2. Den åländska ekonomins expansion: BNP-utveckling, sysselsättnings- och befolkningsutveckling. (1975=100)



5.3 Den åländska ekonomin i början av 2000-talet

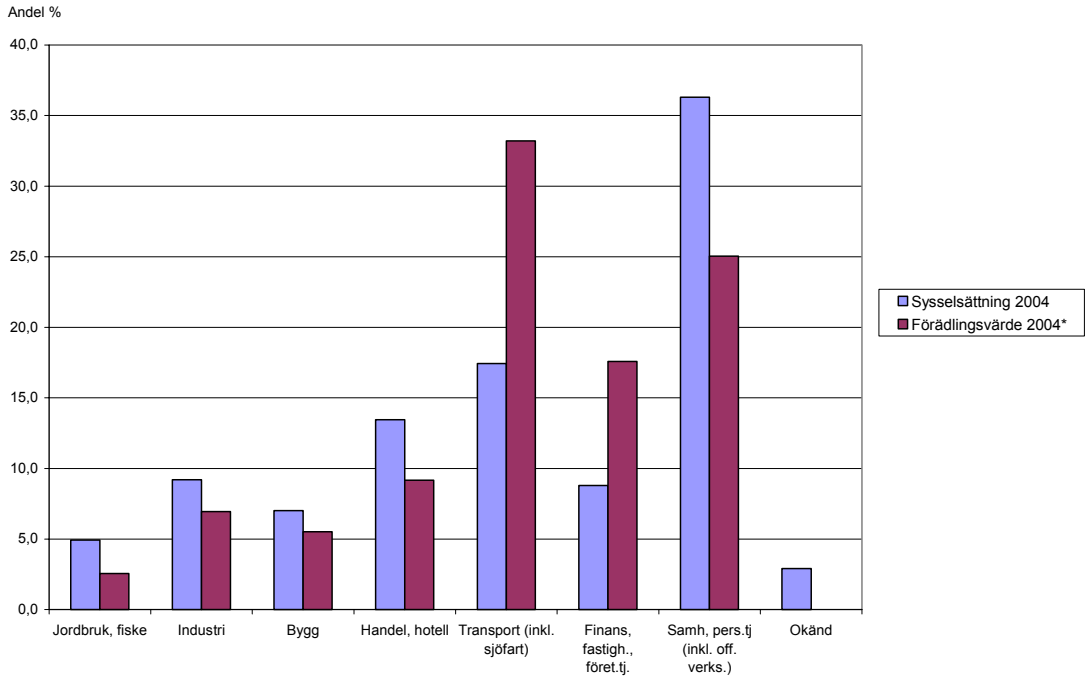
En mer detaljerad bild av de olika branschernas bidrag till den samlade ekonomin i början av det nya millenniet ges i figur 3. I figuren redovisas såväl de olika näringarnas sysselsättningsbidrag som deras andel av det samlade produktionsvärdet, alltså Åland bruttonationalprodukt (BNP). Bilden av dagens Åland som en av tjänstenäringar och service starkt dominerad ekonomi bekräftas. Inom områdena transporter och finansiella tjänster m.m. genereras nästan tre fjärdedelar av det privata näringslivets förädlingsvärde och mera än hälften av Ålands BNP. Notabelt är också dessa två branschers höga produktivitetsnivå vilket leder till att deras förädlingsvärdesandel betydligt överstiger deras sysselsättningsandel.[7] Sjöfarten, som står för över 90 % av den i figuren redovisade transportsektorns produktionsvärde, genererar upp emot 40 % av hela förädlingsvärdet inom den privata sektorn och drygt en tredjedel av det totala produktionsvärdet.

Även sett i ett vidare Östersjöperspektiv är den åländska sjöfarten en faktor att räkna med. Om man tar hänsyn till spridningseffekterna (inkl. inköp och sysselsättning utanför Åland) av rederiverksamheten uppgick sålunda den årliga bruttoomsättningen i början av det nya millenniet till omkring 1 miljard euro samtidigt som den totala

[7] Sjöfartens extremt stora BNP-andel jämfört med andelen sysselsatta förklaras dock delvis även av det faktum att den del av sjöfartsarbetsplatserna som vars innehavare är bosatta utanför Åland inte finns med i den åländska sysselsättningsstatistiken.

sysselsättningseffekten låg i storleksordningen 7 000 helårsarbetsplatser (ÅSUB 2002). Även om rederinäringen under senare har genomgått en negativ utveckling (se vidare nedan), står det ändå klart att sjöfarten fortsättningsvis är det verkliga tyngdpunktsområdet inom den åländska ekonomin. Rederinäringens förmåga att - trots stark internationell konkurrens och perioder av omstruktureringskriser - under så lång tid kunnat bibehålla sin dominerande position, är en klar indikation på var spetskompetensen inom det åländska näringslivet står att finna.

Figur 3. Den åländska ekonomins struktur. Andel av BNP och sysselsättning 2004.



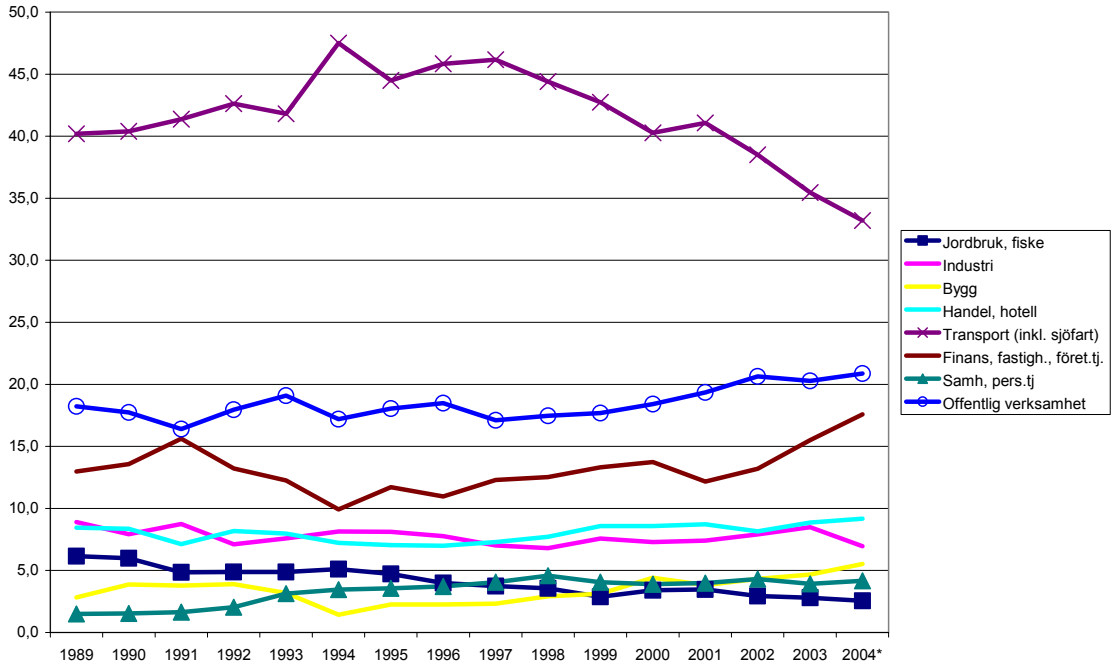
Av *figur 3* ovan framgår även att en del andra näringsgrenar har viss ekonomisk tyngd, inte minst sysselsättningsmässigt. Detta gäller framför allt den offentliga sektorn (inkl. kommunerna) som i dag väger tungt på den åländska arbetsmarknaden. Den offentliga verksamheten är emellertid svår att placera in i samma sammanhang som det privata näringslivet eftersom den inte genererar sina egna resurser utan är beroende av inkomster från övriga delar av den åländska ekonomin och, framför allt, utvecklingen av den finska ekonomin (se föregående kapitel).

Förutom de redan tidigare nämnda finansiella tjänsterna är handeln (inkl. turistintäkter) en rätt stor sysselsättningsgenerator, och även den lilla åländska tillverkningsindustrin och byggsektorn genererar värdefulla arbetstillfällen. Primärnäringarna är, trots sin blygsamma sysselsättningsandel och ringa ekonomiska avkastning, fortfarande viktiga för delar av glesbygden samt som råvaruproducenter för den åländska livsmedelsindustrin.

5.4 De senaste årens utvecklingstrender

Den ekonomiska utvecklingen under de senaste 10 - 15 åren kan indelas i två huvudsakliga faser. Först en mycket kraftig tillväxt under åren efter den internationella krisen i början av 1990-talet som kulminerade i slutet av 1998/99 (jfr figur 1). Därefter har utvecklingen präglats av stagnation och även viss nedgång, framför allt på grund av strukturella problem och minskad lönsamhet inom delar av den så viktiga rederinäringen (se vidare i nedan i denna rapport). Rederinäringens fortsättningsvis dominerande ekonomiska roll, men också dess sedan slutet av 1990-talet tydligt nedgångstrend, framgår av *figur 4* nedan:

Figur 4. Ålands BNP fördelat på olika branscher. Utvecklingen åren 1990-2002 (%)



Om man ser till de landbaserade delarna av den privata sektorn, slås man av den förhållandevis stabila situationen. Med undantag för en svag tendens till uppgångarna i de finansiella (m.m.) tjänsternas och handelns andel av produktionsvärdet, så kan inga mer påtagliga omstruktureringar eller tillväxt/tillbakagångsbranscher registreras under senare år. Inom ramen för den relativt stabila strukturen döljer sig dock en del dynamik. Inom tillverkningsindustrin har sålunda livsmedelsförädlingen genomgått en expansion och internationalisering. Den positiva livsmedelsindustriutvecklingen är dock nästan helt baserad på expansionen av en enda för åländska förhållanden mycket stor snacks- och livsmedelskoncern.[8]

[8] Företaget såldes 2005 till en internationellt verksam norsk livsmedelskoncern.

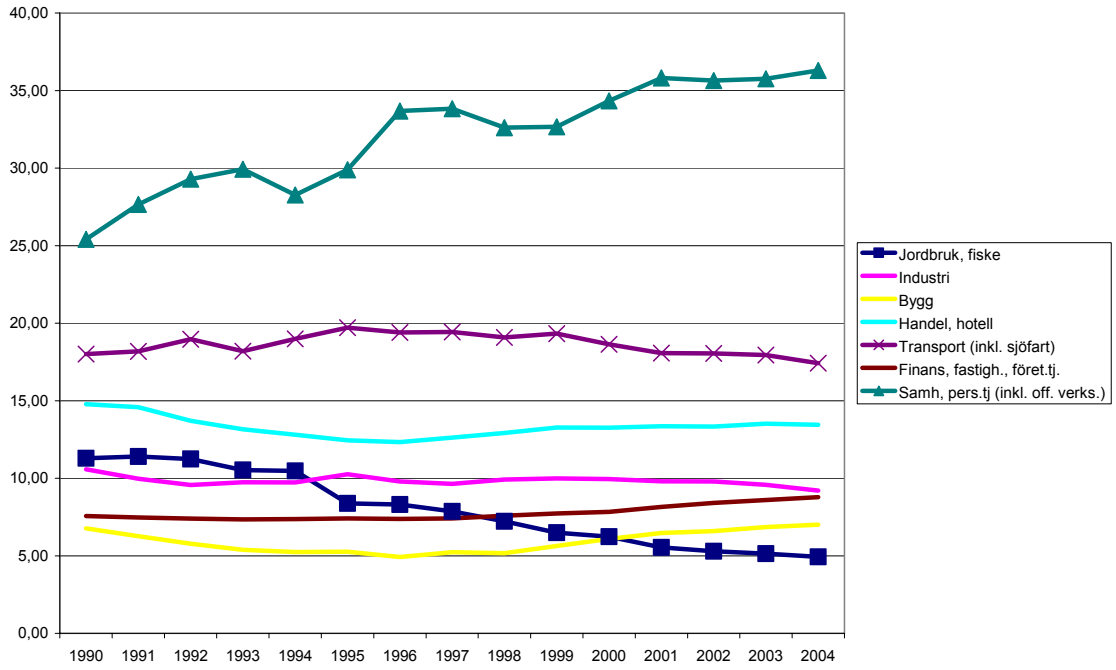
Ett annat intressant inslag i näringslivsdynamiken är en framgångsrik och expansiv utveckling av vissa typer av starkt 'nischade' bank- och (i viss mån) försäkringstjänster, samt den gradvisa framväxten av ett antal nya IT-företag med inriktning på framtagning av den typ av datasystem som efterfrågas inom framför allt rese- och nöjesbranschen (inkl. Internet -baserade spel) samt den finansiella sektorn (ÅSUB 2006, se även *figur 4*).

De idag sannolikt största struktur- och lönsamhetsproblemen inom det landbaserade åländska näringslivet finns inom primärnäringarna och turismen. Jordbrukets kräftgång har sålunda blivit blir allt tydligare, och den ekonomiska marginaliseringen som näringen på sikt ser ut att stå inför, kan även komma att få negativa konsekvenser för den åländska livsmedelsindustrin. Turistbranschen (exkl. färjrederiverksamheten) har under senare år brottats med vikande efterfrågan, dålig lönsamhet och föråldrade anläggningar.

Om man anlägger ett sysselsättningsperspektiv på senare års förändringar inom den åländska ekonomin blir dynamiken mer påtaglig. Av *figur 5* nedan framgår sålunda tydligt nedgången i primärnäringarnas och transportsektorns (dvs i huvudsak sjöfartens) andel av arbetsmarknaden. Nedgången har i viss mån, men inte alls fullt ut, kompenserats av en svag sysselsättningsuppgång inom handeln och finanssektorn.

Den tydligaste sysselsättningstillväxten finns inom sektorn samhälleliga och personliga tjänster. Under den redovisade perioden ökade denna sin arbetsmarknadsandel från 25 till mer än 35 %. Eftersom över 90 % av den här sysselsättningen hänför sig till offentligt finansierad verksamhet, så framstår den offentliga sektorn som den enda verkligt betydande tillväxtfaktorn inom dagens åländska arbetsmarknad. Detta bekräftas även av data över förädlingsvärdeutvecklingen där den offentliga verksamheten är den 'bransch' som, tillsammans med den finansiella sektorn, under åren efter millennieskiftet uppvisat någon mer påtaglig expansion (se figur 4).

Figur 5. Sysselsättningens fördelning på olika branscher 1990-2004 (%)



I mitten av det nya millenniets första decennium uppvisar den åländska ekonomin och arbetsmarknaden en allt tydligare slagsida mot offentligt finansierad verksamhet samtidigt som den sedan generationer tillbaka verkliga drivkraften bakom Ålands ekonomiska expansion, sjöfarten, inte längre genererar någon tillväxt. Strukturproblem och dålig lönsamhet karaktäriserar även primärnäringarna, den landbaserade turismen och delar av handeln och den privata tjänstesektorn. Någon krissituation med större konkurser och mer omfattande uppsägningar av arbetskraft har dock hittills inte varit aktuella. Arbetslösheten ligger också, trots en större arbetsplatsnedläggning inom färjnäringen under 2006, fortsättningsvis på en låg nivå (2-3 %). Positivt är också de tydliga indikationerna på en gravis ökande ekonomisk styrka och diversifiering inom de mer avancerade delarna av den privata tjänste- och IT-sektorn.

Denna beskrivning av den nuvarande situationen för åländsk ekonomi indikerar förvisso en viss tillbakagång för sjöfarten. I den utsträckning som denna tillbakagång grundar sig på en avtagande innovativitet inom branschen bör de frågor som ligger till grund för föreliggande rapport vara särskilt angelägna att besvara. Innan frågor av denna karaktär emellertid kan diskuteras är det av vikt att kartlägga de historiska förloppen och därvid särkilt fästa uppmärksamheten på den innovativa kapacitetens uttrycksformer under olika perioder.

6 Den åländsk sjöfartens rötter och tidiga utveckling

I inledningen till denna rapport framhölls att sjöfarten, alltsedan 1200-talet, spelat en avgörande roll för såväl kommunikationer som handel och ekonomisk utveckling av Åland. I föregående kapitel diskuterades sjöfartens roll i dagens åländska ekonomi. Nedan skall sjöfartens historiska utveckling belysas mer i detalj. Syftet är att via en beskrivning av de olika epoker som sjöfarten genomgått - husbehovsseglationen, bondeseglationen, den tidiga rederinäringen samt den fullskaliga kommersiella fraktsjöfarten och färjsjöfarten – skapa ett underlag för en analys av den innovativa kapacitet som skapat övergångarna mellan dessa epoker och som gjort att sjöfarten fortfarande intar en central plats i åländsk ekonomi.

Till grund för beskrivningen ligger vissa centrala verk som ingår i en relativt omfattande dokumentation av sjöfartens historiska utveckling (där naturligtvis de senare perioderna är bättre dokumenterade än de tidiga). En hel del av denna dokumentation är fartygstekniskt och nautiskt orienterad. Denna litteratur har granskats inför arbetet med denna rapport. Dock kommer texten nedan inte att ha ett tekniskt och nautiskt fokus. Istället är det de ekonomiska, marknads- och resursmässiga samt institutionella dimensionerna i utvecklingen som behandlas. Orsakerna till detta är uppenbara med tanke på projektets bakomliggande frågeställningar och syften. I grunden handlar det om att i beskrivningar av successiva händelseförlopp samt av mer dramatiska skeenden finna förklaringarna till att den åländska sjöfarten har kunnat utvecklas från en lokal transportfunktion till en internationellt konkurrenskraftig affär.

6.1 Husbehovsseglationen (1200-talet till mitten av 1800-talet)

De flesta sjöfarts- och handelshistoriska arbeten (se t ex Papp, 1971; Ramsdahl, 1987, Kåhre & Kåhre, 1988; Harberg, 1995) daterar husbehovsseglationen från medeltiden och fram till 1800-talets mitt. Husbehovsseglationen uppkom ur behovet av att komplettera lanthushållen med varor som inte kunde produceras lokalt. Speciellt viktigt var det att få tillgång till spannmål, salt och järn. Samtidigt uppkom, i bytesekonomins anda, en ”exporthandel” då de egna varuöverskotten byttes emot de varor som kunde fås på annan ort (Papp, 1971). Destinationerna för den åländska handeln var olika hamnar runt Östersjön. Reval, Stockholm och Åbo var således viktiga marknader för de åländska exportvarorna, till att börja med huvudsakligen ved och kalk, men senare också – enligt urkunder från 1500 och 1600-talen – torrfisk, saltad fisk, smör, ägg, nötkött, sälspäck, getskinn, hasselnötter, byte från vårjakterna (ådor, svärtor, allor) samt till och med aska (Ramsdahl,1987:179).

6.1.1 Regleringar och marknadsförutsättningar

Handeln var till att börja med fri men kom, successivt över århundradena, att alltmer regleras. Magnus Erikssons stadslag från 1360-talet markerade en för ålänningarna obehaglig politiskt-institutionell intervention eftersom lagen koncentrerade all handel till städerna och städernas borgare tilldelades det exklusiva privilegiet att bedriva utrikeshandel (s.k. stapelrättigheter). Därigenom stoppades möjligheterna för den åländska allmogen att handla med andra orter än Stockholm. Den av tradition bedrivna direkta handeln med t ex Reval fick sålunda ett abrupt slut.

Pålagor av nu nämnt slag var impopulära bland landsorts- och skärgårdsbefolkningarna men fick också betydande konsekvenser för utvecklingen: ”Detta innebar en sjöfart inom mycket snäva gränser och med starkt beskurna utvecklingsmöjligheter för både fartygsbestånd och sjömanskap. Städernas monopol kändes självfallet som ett opåkallat intrång i urgammal seglationsfrihet och den nya ordningen godtogs heller inte utan vidare av allmogen. Lagens arm var i Vasarnas tidevarv för svag för att kunna stävja överträdelser” (Kåhre & Kåhre, 1988:39). Med en modern vokabulär skulle man således kunna säga att centrala pålagor hämmade den regionala utvecklingen och reducerade incitamenten till såväl infrastrukturell utbyggnad som kompetensutveckling och kommersiell expansion. Med dessa konsekvenser i beaktande kan man kanske framhålla att det var en lycka för ålänningarna att man, mer eller mindre konsekvent, bröt mot lagarna om stapelrättigheter.

På 1600-talet fick dock ålänningarna åter rätt att segla med sina varor till alla sjöstäder i Finland, Estland och Ingermanland (Ramsdahl, 1987). Fortsättningsvis gällde emellertid att all export till den svenska sidan skulle gå via Stockholm. Åländska fiskare åtnjöt förvisso, fram till 1614, vissa privilegier såtillvida att de fritt tilläts segla till och sälja sina produkter i uppstäderna i Mälaren, men från och med detta år bortföll också detta privilegium.

Stadsprivilegiernas existens var ett gemensamt irritationsmoment för de åländska skärgårds- och landsbönderna samt för bönderna på den svenska och finska sidan eftersom dessa privilegier byggde in mellanhänder i försäljningsledet som både fördyrade produkterna för de slutliga kunderna och reducerade lönsamheten för säljarna. Ålänningarna opponerade sig bland annat i olika formella instanser mot förbudet av den av hävd tillåtna handeln med fisk inne i Mälaren.

Vid 1664 års riksdag behandlades ett besvär från åländska skärbönder där de påvisade de fördyringseffekter och lönsamhetsminskningar som det införda systemet ledde till. Stockholms borgare köpte upp säd från Mälarbygdens landbönder och sålde den vidare med, enligt ålänningarna, otillbörliga vinstpåslag. Själva ansåg de att de fick alldeles för

dåligt betalt för sin fisk. Då fri handel med de olika Mälarortena tilläts hade de kunnat byta till sig två och en halv tunna spannmål mot en tunna saltad strömming, medan det nya systemet gjorde dem till ”bettlare” såtillvida att de nu fick nöja sig med en och en halv tunna säd (Ramsdahl, 1987:185).

Också Papp (1971) har i sina källor funnit dokument från 1730-talet som skildrar de finländska landböndernas missnöje med att Åbo stads köpmän monopoliserade handeln med skärgårdsböndernas produkter. När "skärbönderna" anlände till marknaderna i Åbo ”tvingades, eller lockades (de) föryttra alla sina varor åt stadens köpmän, så att någon direkt handel inte kom till stånd mellan skärbönder och landbönder” (ibid.:93). Förekomsten av mellanhänder ledde också till att handeln mer och mer kom att försiggå med kontanta medel och att den av tradition bedrivna byteshandeln alltmer försvann. Praxis förefaller dock att ha växlat från ort till ort och dessutom ha varit varuberoende. Handeln med saltad strömming och säd (främst råg) verkar sålunda att under lång tid huvudsakligen ha varit en bytesaffär. På 1700-talet byttes t ex i Tavastland en halv tunna strömming mot en tunna säd. Motsvarande bytesförhållande i Roslagen var en tunna strömming mot två tunnor råg. En produkt som dock alltid såldes mot reda pengar var ved.

6.1.2 Stockholm – en attraktiv marknad

Stockholm var, till följd av existerande regleringar men också till följd av sin befolkningsexpansion, under de första århundradena av husbehovsseglationen den absolut viktigaste avsättningsmarknaden för åländska produkter och särskilt då ved. En extraordinär produkt var dessutom ”monteringsfärdiga hus” (Ramsdahl, 1987). Hus och andra byggnader timrades vanligtvis upp på det ställe där virket höggs för att sedan slutligt ”monteras” på den ort där huset skulle stå. Således skeppades flera nästan färdiga hus över Ålands hav som en speciell exportprodukt. Omfattningen av handeln med Stockholm var inte bara i relativa, utan också i absoluta, tal betydande. År 1624 antecknades t ex vid förtullningen vid Blockhusudden hela 297 åländska besök under en period på ca 7 månader (ibid.:179). Den intensiva seglationen med Stockholm gav, naturligt nog, upphov till ett missnöje bland de finska hamnstäderna (Papp, 1971), något som dock inte påverkade ålänningarnas seglations- och handelsvanor. Stockholm var helt enkelt en så attraktiv avsättningsmarknad för de produkter som bjöds ut av skärgårds- och landsbönderna att man inte var villig att ändra på sina seglationsvanor. Huvudstaden var dessutom en mycket bra plats för inköpen av de varor som man behövde ta med sig hem till Åland.

Ser man till de rent geografiska förhållandena ter det sig naturligt att tro att det huvudsakligen var de väståländska byarna som idkade seglation på Stockholm. Så var dock inte fallet. En förteckning över de "strömpengar" som på hösten 1558 betalades vid infarten till Stockholm ger sålunda vid handen att Kumlinge och Föglö, vilka är belägna i Ålands östra skärgård, bedrev den mest intensiva seglationen på Stockholm (Ramsdahl, 1988). Uppenbarligen var det marknadens attraktivitet, snarare än distansen, som avgjorde seglationsmönstren.

6.1.3 Sjömanskunnandet

Husbehovsseglationen, likaväl som fiskandet i de åländska vattnen, var självfallet av stor betydelse också för sjömanskunnandets utveckling. Papp (1971:89) citerar lanthushållaren Pehr Adrian Gadd i en skrift utgiven 1783: ”Skärbondens näring med havsfisket gör honom redan ifrån barnaåren kunnig och övad att hantera styr och segel, igenom seglationen vinner han ännu större fullkomlighet häruti, varigenom alltså ock i detta landets vidlyftiga skärgård tilldanas en myckenhet skickliga sjömän”.

De nautiska färdigheterna utvecklades genom praktisk erfarenhet och förfinades genom att nya seglationsleder prövades och skutbeståndet, i takt med handelns expansion, blev mer differentierat. De historiska källorna visar att vissa skutskeppare seglade betydligt mer ofta än andra. Någon särskild från bonde- eller fiskartillvaron frikopplad sjömansprofession kan man dock fortfarande inte tala om. Kåhre & Kåhre (1988:40) framhåller sålunda att ”(...) leveranserna av ved, hö och kalk synes ha gett levebröd åt en och annan yrkesskeppare, men husbehovsseglationen, så typisk för Åland ända fram till mitten av 1800-talet, hade inte behov av män med sjöfarten som yrke. Resan till Stockholm blev en självfallen del av lantmannens eller fiskarens näringsfång, den ena kunde vara lika god skeppare som den andra. Inom sina trånga gränser blev husbehovsseglationen en varmanssyssla och vanan att vistas på sjön fortlevde oberoende av all restriktiv sysselsättning”. Den här odramatiska inställningen till sjömanskunnandet skapade naturligtvis de bästa förutsättningarna för dess spridande. Gårdarnas folk, också kvinnorna, kunde fungera som besättningar på resorna till och från avsättningshamnarna. Dessutom förekom, redan tidigt, att passagerare följde med s a s för nöjes skull. Dagens passagerarfärjor följer således ett resandemönster som etablerats för många hundra år sedan.

6.1.4 Ägarförhållanden och kollektiva engagemangsmönster

Att hålla sig med en skuta, speciellt om den var byggd för att ta större laster, var en kostsam och inte helt riskfri affär. Beroendet av väl fungerande transporter för en lönsam handel gjorde att skutorna tilldelades ett - åtminstone relativt sett - högt värde i samband med olika juridiska förrättningar. År 1709 hade en ny skuta tagits upp i en

bouppteckning i Hammarland till 600 daler, medan hus och jord togs upp till enbart 162 daler (Ramsdahl, 1987:196). En stor nybyggd skuta från Geta som förliste år 1681 hade likaledes värderats högt, till 1200 daler (ibid.). För att möjliggöra finansieringen av särskilt de större skutorna gick man ofta samman i s.k. ”skutelag”. Ramsdahl (ibid.) har i källor från 1600-talets slut funnit åtskilliga referenser till sådana lag med huvudsakligen två delägare. I större skutor kunde också fler delägare förekomma. Att notera är att skutan vanligtvis nyttjades turvis och således var förbehållen den enskilda ägaren enbart för vissa resor. Samtidigt uppkom för de större skutorna en fraktmarknad. Ramsdahl (ibid.) berättar om ett ting i Saltvik 1693 där de bönder som inte var skutägare klagar över att skepparna stegrat frakterna till en otillbörligt hög nivå. De förstnämnda ansåg att det räckte med att en fjärdedel av fraktens värde togs ut som betalning för transporten medan skepparna krävde en tredjedel. Skepparna motiverade prisstegringen med de investerings- och driftskostnader som de hade samt den risk de löpte och ansåg att det ju faktiskt stod var och en fritt att välja om man vill nyttja deras tjänster.

Mot slutet av husbehovseglation, en bit in på 1800-talet, hade de allra flesta hemman på Åland del i en skuta. Den som förde befäl under en seglats var vanligtvis den delägare som stod för den största delen av lasten eller någon ur delägarnas hushåll med god nautisk kunskap. Som besättning medföljde representanter för lastägarna. Hierarkin ombord var enkel: ”Social rangskillnad fanns knappast ombord – annat än mellan husbonde och dräng – och någon speciell skepparmyndighet, som skulle ha vägt mer än husbondeauktoriteten i andra frågor än de rent nautiska, var det nog inte tal om” (Kåhre & Kåhre, 1988:56).

När det gäller utvecklingen av fartygsbeståndet, och särskilt då de successivt större enheterna, var incitamenten nära kopplade både till marknadsefterfrågan och till tillgången på de produkter som efterfrågades. Vedskutorna byggdes sålunda framför allt - men inte uteslutande - på de delar av Åland som hade gott om skog och ”vedproduktion”. Skutbyggnadskonsten var därmed närmare knuten till affärsmöjligheterna än till utvecklingen av själva hantverket i sig.

6.1.5 På väg emot fraktsjöfart

År 1809 ändrades grundförutsättningarna för den åländska husbehovsseglationen. I 1808-09 års krig förlorade Sverige först Åland och därefter Finland till Ryssland. Krigsåren var tunga för Ålands del. Krigets följeslagare - epidemier och skövlingar – uppträdde särskilt i skärgården. Rekvistitionerna till den svenska flottan av åländska fartyg drabbade också tungt (Lindholm, 2006).

Den åländska husbehovsseglationen blev efter fredsåret svårare då den nu plötsligt blev klassad som utrikesfart. Enligt Kåhre & Kåhre (1988) blev därmed färderna över Ålands hav inte längre så bekymmerslösa och lustbetonade som tidigare. Förvisso tilldelades ålänningarna så småningom av såväl ryska som svenska myndigheter vissa lättnader för exporten till Sverige men nya seglationsmönster var ändå, till följd av de nya politiska och institutionella förhållandena, i antågande. Från början av 1830-talet syns detta tydligt i seglationsstatistiken. År 1822 görs enligt Kåhre & Kåhre (ibid.) ännu 450 seglatser till Sverige, år 1840 är antalet nere i blott 50. Samma författare har kartlagt de i Finström och Geta hemmahörande jakternas verksamhet år 1848 och konstaterar att dessa då gjorde 70 resor. 58 av dem var till Åbo med ved, två till Nådendal med strömming, tre till Reval med strömming, en till Stockholm och en till Helsingfors med strömming, en till Bomarsund med ved, en till Österbotten med passagerare, en från Österbotten till Åbo med trävirke och en med skeppsvirke från Björneborg till Åbo (ibid.:58).

Den plötsliga brytningen med den sedan århundraden tillbaka etablerade Stockholmsseglationen betydde, även om nya marknader upparbetades, såväl ekonomiska som ”emotionella” förluster för Ålands del samtidigt som den markerade övergången till en ny tid. Husbehovsseglationen försvann inte över en natt utan fortgick i olika, mer eller mindre blygsamma, former ännu ett antal årtionden. Den efterlämnade dock ett stort kunnande i såväl maritimt som kommersiellt hänseende som ingalunda gick förlorat. Kåhre & Kåhre (1988:59) konstaterar sålunda att ”det väsentliga i händelseförloppet var att sjöfarten inte upphörde att finnas till utan fortlevde i annan tidsenligare och livskraftigare gestalt. Den utvecklades till yrkesmässig fraktfart”.

6.2 Bondeseglationen (mitten av 1800-talet till ca 1910)

Husbehovsseglationens övergång i fraktsjöfart var helt logisk mot bakgrund av såväl de ändrade marknadsförutsättningarna som en naturlig önskan att fortsätta exploatera det seglationskunnande och den galeasflotta som fanns. Ålänningarna satt med andra ord på såväl en viktig kompetens som på en fartygskapacitet som kunde exploateras i uppbyggnaden av en ny och potentiellt lukrativ fraktsjöfart. Kåhre & Kåhre (1988:61) har beskrivit situationen som så att det uppkom en lyckosam ”växelverkan mellan tvånget att göra skutorna lönsamma och insikten om att de behövde byggas större, säkrare och lastvärdigare för att stå sig i konkurrensen”. Det kommersiella imperativet och den maritima kompetensen korsbefruktade helt enkelt varandra under övergången till en ny sjöfartsera: ”Kustseglationen på Bottenhavet, Ålands hav och Finska viken idkades självfallet liksom tidigare med galeaser, jakter och sumpar, men hade skilt sig från traditionell husbehovsseglation däruti att skepparen var en självlärd yrkesman, som befraktade sin skuta och hade fraktfarten till näringsfång” (Kåhre & Kåhre,1988:106).

Bakgrunden till användningen av begreppet ”bondeseglationen” är att ”de flesta skeppare var redare och bönder, vanligtvis självlärda både nautiskt och kommersiellt” (Harberg 1995:10). Termen är sedan längre allmänt vedertagen på Åland. Papp (1971) har dock i sitt verk om den åländska allmogeseglationen 1800 - 1940 valt att inte använda denna term. Hans förklaring är att det vore felaktigt att "associera till bonde i motsats till ej jordägande (torpare, inhysehjon osv). Skälet är härtill att på Åland den ej besuttna allmogen i hög grad aktivt deltagit i denna sjöfart” (sid.6). Istället för termen bondseglation använder Papp därför termen fraktsjöfart. I denna rapport används termen fraktsjöfart som samlad beteckning för såväl bondeseglationen som senare rederinäring. Å andra sidan görs nedan en åtskillnad mellan bondesaglationen och den tidiga rederinäringen. Detta för att tydligare lyfta fram de olika verksamhetslogiker som utmärkte dem.

6.2.1 Avregleringar och marknadsexpansion

Liksom under husbehovsseglationen spelade de institutionella förhållandena en stor roll för bondeseglationens utveckling, även om det med hänsyn till den senare perioden handlar om avregleringar snarare än regulativa åtstramningar. En viktig institutionell förändring skedde år 1830 då, genom en kejserlig rysk förordning, städernas monopol på merkantil verksamhet upphörde. Det blev nu möjligt för allmogen i Finland att idka handel och seglation på en geografiskt betydligt bredare marknad än tidigare. År 1846 var ett annat märkesår då den s.k. seglationsfrihetsförordningen - som innebar att sjöfarten nu också kunde sträcka sig till Nordsjön - utfärdades. Slutligen, år 1856, tilläts allmogeskutorna att utan begränsningar tas i bruk för utrikeshandel (Lindholm, 2006).

En period som i det åländska samhällets historia, på många sätt, måste betecknas som extraordinär, nämligen byggnationen av Bomarsunds fästning, kom aldrig att innebära något egentligt marknadsuppsving för den åländska fraktsjöfarten. Byggarna föredrog att transportera material och förnödenheter på andra kölar än de åländska. Däremot innebar Krimkriget, för Ålands del åren 1854 - 55, att huvuddelen av all sjöfart upphörde. Efter freden år 1856 började den åländska fraktsjöfartens verkliga blomstringstid.

Sjöfartens utveckling och expansion under tiden från och med 1860-talet var, som tidigare nämnts, nära kopplad till institutionella förhållanden. Lättnader i olika seglations- och handelsregleringar hade en stor inverkan på marknadsutvecklingen. Denna skapade i sin tur starka incitament för att stärka transportkompetensen genom införskaffandet av nya fartygstyper och genom etableringen av nya trader. Kåhre & Kåhre (1988) framhåller att de åländska skepparna på 1860- och 1870-talen ”säkrast

träffades" i Piteå, Skellefteå, Köpenhamn och Lübeck. Många av de åländska befraktarna hade "nischat in sig" på ved- och virkestransporter från norra Sverige till industristäderna i södra Östersjön. Industrialiseringen i Europa ledde till en kraftigt ökad efterfrågan på virke. Samtidigt ökade utbudet genom att de produktionstekniska förutsättningarna förbättrades, först genom vattensågarnas förbättrade kapacitet och sedan genom införandet av ångsågar. Då importtullarna på trävaror till England helt avskaffades år 1866 innebar detta att "de norrländska skogsreserverna fullt ut kunde nyttjas" (Papp, 1971:171). Också i Frankrike liberaliserades införseln av träprodukter år 1865 och år 1870 kom hela 40 % av trävaruimporten i Frankrike från Sverige. Också Finland-Ryssland stärkte betydligt under senare delen av 1800-talet sin ställning som exportörer av virkesprodukter. Allt detta medförde ett starkt stigande behov av sjöburen fraktkapacitet.

Från och med 1860-talet var den åländska fraktflottan i huvudsak sysselsatt med transporter av trä och virke till de tyska Östersjöhamnarna samt England från Norrland, senare också Västerbotten, i Sverige samt mer begränsat även från Finland. Från och med slutet av 1860-talet dominerade Englandsfarten. År 1872 fördes ca 150 trälaster – 120 från svenska hamnar och ca 30 från finländska – till England (Papp 1971). Under 1870-talet påbörjades också en begränsad, men mycket inkomstbringande, seglation på ryska hamnar och då särskilt Arkangelsk. År 1865 gjordes vidare den första åländska transatlantiska seglingen och 1881- 82 den första världsomseglingen.

6.2.2 Marknader och tonnage

Frakterna och fraktpriserna genomlevde betydande konjunktursvängningar under hela bondeseglationsperioden. Från slutet av 1850-talet och fram till 1880-talet var den åländska sjöfarten dock genomgående mycket lönsam. Som Papp (1971) påvisar tog sig högkonjunkturerna tydligast uttryck i ett rätt omfattande fartygsbyggande. Så länge seglationen huvudsakligen leddes av allmogen, byggdes de nya skutorna ofta hemma på Åland. En god del av den expansion som skedde under åren fram till första världskriget gjordes emellertid genom införskaffandet av andrahands tonnage. Ångsjöfartens inträde påverkade inte ålänningarnas inställning till segelsjöfarten. Denna "konservatism" visade sig lönsam i den konjunkturnedgång som följde från och med slutet av 1870-talet och, med vissa undantag, under tiden fram till första världskrigets utbrott då de allmänna förutsättningarna för sjöfarten drastiskt ändrades.

Den åländska flottan expanderade kraftigt under sin guldålder från 1860-talet och fram till slutet av 1870-talet. Harberg (1995) erbjuder en del intressanta uppgifter. År 1860 bestod den åländska flottan av 68 enheter som omfattade 11 000 nrt. År 1875 bestod den av 172 enheter omfattande 42 000 nrt. Och under perioden 1871-75 byggdes på

Åland 11 barkskepp, 13 skonertskepp, en brigg, 4 skonertar och en större galeas. Under samma tid byggdes för ålänningarnas räkning i Österbotten 3 barkskepp, 10 skonertskepp, en brigg samt 12 skonertar och galeaser. Andrahands tonnaget märks särskilt efter år 1875. Orsaken till att detta gör sitt inträde i den åländska flottan var dels en inhemsk brist på virke, och dels att ett stort utbud av ledigt andrahandstonnage tillkom i Storbritannien då de brittiska redarna lade om sin fartygsdrift till större segelfartyg och ångfartyg av järn och stål (ibid.:10). Papp (1971) anger att under perioden 1880 - 1914, alltså under år då fraktpriserna var i sjunkande och bondeseglationen var i avtagande, så inköptes sammanlagt 200 andrahands träskutor omfattande 90 000 nrt. De var billiga i inköp, men oftast gamla och slitna. Som Papp (1971) uttrycker det var ”seglationen tämligen hasardartad”. Kåhres & Kåhres (1988) statistisk ger vid handen att förlisningar inte var ovanliga. Försäkringar var, både när det gällde fartyg och last, mer sällsynta. Att segla dessa skutor krävde med andra ord ett betydande sjömanskunnande. Förvisso resonerade redarna enligt en sund ekonomisk logik och anpassade sina driftskostnader efter de låga fraktpriserna, men troligen hade man inte lyckats särskilt väl utan den mycket professionella sjömanskompetens som fanns ombord.

Andrahandstonnaget påverkade emellertid också seglationens inriktning. Papp (1971) uttrycker det som så att detta tonnages själva karaktär gjorde att det ofta degraderades från Nordsjöfart till Östersjöfart. Från 1890-talet och fram till första världskriget märks således i seglationsstatistiken en stor uppgång för just kusttrafiken på Östersjön.

6.2.3 Ägarförhållanden och engagemangsmönster

Forskarparet Kåhre karaktäriserar poängfullt bondeseglationsperioden så att husbehovsseglationens förhållande mellan land och hav i stort behölls. Bonden var förvisso yrkesskeppare ombord, men i land var han fortfarande herre på ett jordbruk. Fartygens delägare var bönder: ”Hemmanen provianterade ut fartygen. Under sommaren var drängen sjöman, halade brassar, bärgade segel och såg sig om i Piteå och Sutton Bridge, Lübeck och LeHavre. Om vintern var sjömannen dräng hemma, högg timmer, främst för nybyggen av fartyg, och körde ved, rived, bryggved, brännved och sjöved, det sistnämnda beteckningen på exportveden, som kördes ut till lastageplatserna vid lämpliga stränder” (Kåhre & Kåhre 1988:236). Med andra ord kan man säga att hemmana bedrev en integrerad affärsverksamhet där sjöfarten, under gynnsamma förhållanden, blev den kassako som ”subventionerade” jordbruket som ofta var hårt beskattat och led av stora lönsamhetsproblem.

I förbindelse med husbehovsseglationen nämndes de skutelag som bildades för att finansiera skutornas byggande och drift. Under bondeseglationen förfinades dessa kollektiva ägandeformer samtidigt som de med tiden blev alltmer komplexa. Under husbehovsseglationens tid var ju ägandet och arbetsinsatserna ombord på skutan närmast identiska. Med fraktseglationen, och med byggnationen av allt större fartyg, skedde en förändring i ägarstrukturerna och ett steg i riktning emot en egentlig rederinäring togs. Till att börja med (och upp till 1840- och 50-talen) förblev dock partsuppdelningen i fraktseglarna relativt enkel med en uppdelning i sjättedelar, åttondelar, sextondelar samt trettiotvåondelar (Papp, 1971). Samtidigt började de enskilda bönderna fördela sina andelar mellan flera olika fartyg. Komplexiteten i de nya ägarstrukturer som utvecklades var betydande: ”På 1860- och 1870-talen började små andelar som 1/80, 11/108 och 29/392 att förekomma. Dessutom tog man decimalparter i bruk, 1/10, 1720, 1/40, och 1/100. Den mer komplicerade andelsuppdelningen, med ett stort antal parter, blev vanlig i och med att de stora skeppen och andrahandstonnaget kom till” (ibid.:54)

Spridningen av ägandet var inte enbart att relatera till behovet av kapital i samband med fartygsinvesteringar. Samtidigt fanns ett mycket påtagligt behov av att sprida riskerna. Sjöfartsnäringen är, till sin natur, förbunden med stora risker och fartygen var - särskilt efter det att andrahandtonnaget gjorde sitt intåg – många gånger av bristfällig kvalitet. I takt med att frakterna blev mer omfattande och frekventa och seglationsdistanserna större stegrades också behovet av att inte "lägga alla ägg i samma korg”. De egentliga bonderederierna växte, som Kåhre & Kåhre (1988) uttrycker det ”på bredden”, genom att andelarna blev flera och mindre.

6.2.4 Frakterna och förtroendekapitalet

Den kommersialisering som skedde i förbindelse med fraktsjöfartens utveckling ledde också till att nya aktörer gjorde sitt inträde i branschen. Kåhre & Kåhre (1988:189) förmedlar en korresepondentbetraktelse från "Åbo Posten" år 1874: ”Mäklaragenter från Hull, Stockholm, Gävle och Åbo kringresa för närvarande Åland och bocka sig för vederbörande för att få befrakta fartygen för sommaren. Det är på Åland vanligt, att fartygens befälhavare, även på hemmaorten, uppgöra fraktslut”. Vad vi kan utläsa ur denna observation är tillkomsten av ett viktigt mellanled i sjöfartens utveckling - skeppsmäklare och befraktningsagenter - vars funktion med tiden väsentligt skulle komma att effektivisera fartygsbefraktningen. Att dessa ”bocka sig” för redare och befälhavare säger väl något om konjunkturerna i mitten av 1870-talet. Men oberoende av konjunktur utvecklades mellan mäklare och redare ofta nära relationer, till gagn för båda parter, men kanske särskilt för de åländska redarna som utan dessa mellanhänder skulle ha lidit mer av Ålands småskalighet och geografiskt isolerade läge.

Förtroendekapitalet gav förvisso redan under denna tid en betydande avkastning. De åländska redarna har också i senare tider bemödat sig om att ackumulera detta kapital (se biografin över Algot Johansson av Svensson, 1997).

Att notera är också den roll som befälhavarna spelade vid fraktslut. I princip var det dessa, och inte redarna, som stod för fraktsluten under pågående seglationssäsonger. Detta var naturligtvis en praktisk fråga, men också ett uttryck för de förtroendeförhållanden som rådde mellan de åländska redarna och deras befälhavare. Förvisso var det så att det var befälhavarna som hade kunskap om såväl affärskutymer som hamnar, men likväl lämnade redarna faktiskt på detta sätt i från sig en central beslutanderätt. Med denna ”decentrala” beslutsstruktur uppkom rika möjligheter för skepparna att lära sig de kommersiella spelreglerna, grunderna i transportekonomi och logistik samt byggande av viktiga personliga nätverk. Det fanns också redan vid denna tidpunkt ett provisionssystem, s.k. kaplake, (procent på bruttofrakten) som syftade till att stimulerade skepparna till att göra goda affärer på redarnas vägnar. Det är därför inte heller förvånande att det bland de åländska redarna fanns påfallande många med sjöbefälsbakgrund. De hade alltså inte bara nautiska kunskaper med i bagaget utan också mer eller mindre omfattande internationell affärskompetens.

God driftsekonomi, förmåga att ta risker samt sjömanskapets höga kompetensnivå framstår alltså som de huvudsakliga förklaringarna till den åländska fraktsjöfartens framgång och förmåga att överleva i varierande konjunkturer. Med dessa speciella verksamhetsförutsättningar kom emellertid också allmogens engagemang i sjöfarten att avta. Verksamhetsförutsättningarna krävde helt enkelt professionella redare som ägnade huvuddelen av sin tid åt att hantera och att exploatera dem. Första världskrigets utbrott markerade också i mångt och mycket slutet för den traditionella, sockenbaserade, åländska allmogeseglationen.

7 Den tidiga rederinäringens utveckling

Den storskaliga segelsjöfarten både utvecklades ur och levde parallellt med bondeseglationen fram till första världskriget. Dock upphör bondeseglationen praktiskt taget helt från och med 1914. Såsom ovan framhölls krävde en oceangående året runt seglation en annan managementkompetens och ett annat administrativt fokus än den säsongsbaserade Östersjö- och Nordsjöfarten. Det var dessa krav som skapade Ålands moderna rederinäring.

I historiska verk och krönikor behandlas perioden från slutet av 1800-talet med ett ökat mått av personfokusering. De enskilda redarna och deras bidrag till branschens utveckling uppmärksammas på ett nytt sätt. Ett viktigt led i etableringen av en storskalig och fullt marknadsmässig rederibransch var tillkomsten och expansionen av Ålands första stad Mariehamn. Det handlar naturligtvis inte enbart om stadsprivilegierna i sig utan främst om det kommersiella och politiska centrum som så småningom etablerades. Rederibranschens och stadens expansion går s a s hand i hand.

7.1 Mariehamn och de professionella redarna

År 1861 fick Mariehamn sina stadsrättigheter, men det skulle komma att dröja ett antal årtionden innan den nya staden kom att spela den centrala roll som den senare kom att inta. Mariehamns utveckling och sjöfartens kommersialisering följs dock, såsom ovan nämnts, på ett signifikant sätt åt. Redan under den tid som dominerades av bonderederierna etablerade sig Nikolaj Sittkoff som den förste ”moderne” redaren i Mariehamn. Han bedrev en diversifierad verksamhet och var samtidigt handelsman och mäklare m.m. Successivt byggde han upp en flotta av fartyg i vilka han själv ägde huvudparten. Han tog på olika sätt aktivt del i Mariehamns utveckling och var vid sin död, år 1887, Mariehamns mest bemärkta person. Hans flotta omfattade totalt hela 16 fartyg.

Den ledande redaren i Mariehamn efter Sittkoffs död blev Robert Mattsson. Vid sekelskiftet ägde han 17 fartyg och var inte enbart Ålands utan även det ryska storfurstendömet Finlands största redare (Kåhre & Kåhre, 1988). Robert Mattsson bedrev, liksom Sittkoff, en diversifierad affärsrörelse men var samtidigt en fokuserad redare. Han satte på ett tydligt sätt agendan för den åländska rederiverksamhetens uppbyggnad genom sitt systematiska satsande på billigt andrahandstonnage, uppköpt på den internationella marknaden under konjunkturnedgångar. Till detta krävs en kosmopolitisk hållning, ett internationellt kontaktnät och god marknadskännedom samt,

inte minst, ett upparbetat kapital som möjliggör affär enligt principen ”good timing”. Successivt och enligt inkrementalistiska principer uppgraderades hans flotta. Träskutorna ersattes efter handen med fartyg av järn och stål. Första världskriget, med sina extraordinära fraktpriser, innebar för Mattssons del en period av betydande intjäning och grunden lades för en omfattande privatförmögenhet som senare satsades i en mängd olika verksamheter.

Mariehamns status som Ålands centralort var dock ingalunda given för alla av den moderna rederinäringens tidiga företrädare. Ta t ex Kortex Olofsson och Mathias Lundquist som drev sina rederier från den lilla skärgårdssocknen Vårdö. Principerna för uppbyggnaden av deras rederier var dock desamma som för Mariehamnsredarna. Mathias Lundquist följde i samma spår som svågrarna Robert Mattsson och August Troberg och skapade en solid rederinäring som genom sonen, Hugo Lundquist, så småningom flyttades till Mariehamn.

Listan av prominenta personer inom den tidiga åländska rederinäringen kan göras lång. Dock torde en sådan lista ligga utanför syftet med denna studie. Det som är intressant i sammanhanget är den ”lockelse” Mariehamn utövade på en växande ström av inflyttare och den koppling till rederinäringen som denna inflyttning hade. Successivt frigjordes sjöfarten från jordbruket och koncentrerades inte bara till Mariehamn utan också i händerna på ett mindre antal storredare (som dessutom, genom ingifte, var släkt med varandra). Kåhre & Kåhre (1988:397) ger följande bild av den åländska sjöfarten under den här perioden: ”Vid första världskrigets utbrott 1914 dirigerade svågrarna Robert Mattsson, August Troberg och Mathias Lundquist 60 % av Ålands segelfartygstonnage. Folk på landsbygden ägde visserligen fartygsandelar, i synnerhet i Trobergs fartyg, men det är tydligt att den yrkesmässiga, av jordbruket och allmogen oavhängiga och i Mariehamn lokaliserade rederirörelsen, tagit överhanden”.

Rederibranschens utveckling skulle således från och med 1900-talets första decennier ske genom en geografisk förtätning och genom de första embryonala stadierna av det som senare skulle konstituera sig som ett starkt maritimt kluster (Lindström, 2002). Naturligtvis var det inte enbart personer med redarambitioner som flyttade till Mariehamn. Också sjöfolk i allmänhet upptäckte fördelarna med att befinna sig i närheten av ”marknaden”. Härigenom frigjorde också de sig från landsbygden och primärnäringarna. En professionalisering av sjömansyrket skedde alltså, något som också backades upp av att man startade en högre nautisk utbildning i Mariehamn (Högre Navigationsskolan). Mariehamn blev, skulle man kunna säga, ett sjöfartens affärs- och kompetenscentrum med en inneboende "förtätningslogik" som bidrog till en gynnsam expansion av branschen. Klusterkonstruktionen fick också starkare konturer genom nya företag inom finans- och försäkringssektorn. 1919 grundades det som idag är

Ålandsbanken och 1938 tillkom det första åländska assuransbolaget Redarnas Ömsesidiga. Dessa levde i nära symbios, och utgick också ur, rederinäringen.

Mellankrigsåren skulle komma att utveckla nya storredare av vilka Gustaf Eriksson är den mest kända. I likhet med Mathias Lundquist, Robert Mattsson och August Troberg var han utbildad sjökapten och i likhet med andra sjökaptener som representerade redarna ”ute på fältet”, hade han fått rika möjligheter att i praktiken utveckla sitt internationella affärskunnande.

Internationellt är Gustaf Eriksson mest känd för att han så envist höll fast vid segelfartygen också efter det att branschen i övrigt övergått till maskindrift. Med sin flotta av djupvattenseglare blev han världen största, och sista, segelfartygsredare. Orsakerna till hans stora framgångar blir i många framställningar väl romantiserade. Själv uttalade han dock en estetisk böjelse för segelfartygen: ”ett skepp under segel äger en skönhet som ingen lyxångare kan uppnå - och mer än så segelfartyget är ett konstrikt instrument, ångtrampen ett nyttigt verktyg” (Kåhre & Kåhre, ibid.:623). Estetiken spelar ju en viktig roll för många entreprenörer, men lika viktigt i Gustaf Erikssons fall var att han var skicklig på att köpa och sälja begagnade (second hand) fartyg samt på att effektivt utnyttja efterkrigstidens ”fraktprisboom”. Till skillnad från många andra redare med second hand tonnage i sin flotta, var Gustaf Eriksson mycket mån om dess underhåll. Gustaf Eriksson var måhända inte en av innovatörerna i den åländska rederinäringen, men han samlade ett kapital och en know-how som senare skulle komma att nyttjas i för näringen innovativa projekt. Det kan för övrigt nämnas att Gustaf Eriksson också hade intressen i maskindrivna fartyg.

Den moderna rederinäringens utveckling hade alltså Mariehamn som sitt nav. Den bars upp av redare som kunde integrera olika typer av kritisk kunskap: praktiskt maritimt kunnande, internationell affärskompetens samt managementförmåga. Näringen främjades även av en mängd av de positiva egenskaper och ekonomiska externaliteter som brukar karaktärisera framgångsrika klusterbildningar (se vidare nedan samt Lindström, 2002).

År 1939 var Mariehamn en pulserande, internationell sjöfartsstad, dock utan de vardagliga inslag av hamnverksamhet och transporter som brukar förknippas med viktigare sjöfartsstäder. Orsakerna till detta framgår av Tudeer (1993:89): ”Mariehamn var vid krigsutbrottet 1939 Finlands näststörsta sjöfartsstad. Fartygen hade i regel inga frakter att lasta eller lossa i Mariehamn. Däremot kunde de besöka hemhamnen för uppläggning eller mindre reparationer. Men större delen av den mäktiga handelsflottan var osynlig för mariehamnarna ute på de sju haven.”

7.2 Fartygen och marknaderna

Från och med 1880-talet utvecklades djuphavsseglationen, först med träskutor men senare med järn- och stålfartyg. Med den kapitalbindning som de större fartygen innebar följde självfallet ett krav på att de befraktades även vintertid. Pitchpinevirke, som lastades i Mexikanska Golfen för olika europeiska hamnstäder var en vanlig åländsk last. Papp (1971) framhåller att ett flertal av de stora barkskepp som av åländska redare inköptes från Nordamerika var konstruerade för just denna typ av transport. Med ökad storlek på och kostnad för inköpen och driften av fartygen följde också en strävan efter att befrakta dem för varje resa. Till att börja med synes detta ha varit svårt, men efter handen utvecklades kombinerade trader som ledde till ett allt bättre kapacitetsutnyttjande. Särskilt för järn- och stålfartygen ser vi hur ett välutvecklat befraktnings- och logistiksystem växer fram. Papp (ibid.: 165-186) ger oss, åter, en god illustration till detta: ”Järn,- och stålfartygen förde vete och yarrahträ från Australien till Europa, kol från Newcastle i Nya Syd Wales till Chile, salpeter därifrån till Europa, timmer från Puget (USA) till England, trä från Nordeuropa till Sydafrika och Australien, logwood från Västindien. Ibland lyckades de få en styckegodslast över världshaven”.

En ömsesidig samverkan fanns således mellan kapacitetsförbättringar och intjäningsmöjligheter – ju bättre fartyg desto större befraktningsmarknad och omvänt ju bättre befraktningsmarknad desto större incitament att införskaffa fartyg med större kapacitet. Tiden från århundradeskiftet och fram till första världskriget kännetecknades därför av en expansion av fartygsbeståndet av järn och stål. År 1900 var totalantalet stålfartyg 8, omfattande ett tonnage på 11 000 nrt. År 1914 var antalet uppe i 26 fartyg, omfattande 42 000 nrt (Papp, ibid.:185).

Vid första världskrigets utbrott fanns alltså en väl differentierad åländsk segelfartygsflotta - alltifrån kustseglande småskutor till oceangående järn- och stålskepp. Variationen i tonnaget gjorde att olika marknader (geografiska likaväl som tjänste/produktmässiga) på ett effektivt sätt kunde bearbetas och penetreras. Kåhre & Kåhre (1988:260) ger en samlad bild av segelfartygsbeståndet år 1914 vilken också befäster vår bild av differentieringsgraden: 27 järn- eller stålfartyg (en mer än enligt Papps statistik, se ovan), 22 barkskepp av trä, 16 skonertskepp, 5 tremastade slätskonare, 4 skonertar och 2 briggar.

Tonnagets sammansättning och anpassning efter både marknadsförutsättningar och kapacitetsutbud skapade i sig en egen ”business”. Köp och försäljning av fartyg representerar en integrerad del av sjöfartens affärsvillkor och intjäningsmöjligheter, vilket också de åländska redarna kom att ta fasta på. Att ta del av Kåhres & Kåhres beskrivningar av affärsverksamheten under bondeseglationsepoken och under perioden

för den tidiga rederinäringen, är att samtidigt också ta del av ett internationellt förtätat marknadssystem med högt drivet verksamhetstempo.

Uppgraderingen av den åländska flottan, om man ser den som ett uttryck för övergången från trä- till järn och stålfartyg, var dock en kapacitetsuppgradering med tveksamhet. Kåhre & Kåhre (ibid.:300) redogör för de reella förhållandena: ”Statistik över tonnagets och fartygsantalets förändringar åren 1880 -1917 ger en betydligt förskönad bild av det åländska skutbeståndet under denna period. Flottan åldrades, tonnagets tillväxt var en glädjande företeelse, men betydelsen därav upphävdes av att sorgligt nog den tilltagande ålderdomsskröpligheten minskade flottans totalvärde. Då gamla, ofta uttjänta, fartyg köptes medan de kvarlevande veteranerna år för år föråldrades, kunde flottans värdeminskning inte hejdas genom att fartygens totaltonnage ökades med ett par tiotal procent.” Några exakta uppgifter om värdeminskningen har författarna inte, men redan antalet förlisningar som omtalas i deras bok visar på det sorgliga tillstånd som delar av den åländska flottan befann sig i. Ett uttalande tidigare i deras arbete (ibid.:279) speglar den process skutorna genomgick: ”Några av dessa skutor som i sin ungdom hade varit sin hembygds stolthet, hade på ålderdomen förfallit till läckande, flytande likkistor, de hade vandrat ur hand i hand, deras delar hade ropats ut på auktioner och sålts för en spottstyver, de hade degraderats till samma klass som det inköpta secondhandtonnagets träholkar”. Vokabulären är avslöjande, ”flytande likkistor” och ”träholkar” ger knappast intrycket av kvalitet. Det ligger nära till hands att upprepa en tidigare konklusion nämligen att seglationskompetensen, till betydande del, uppvägde fartygens tillstånd.

Det första världskriget skulle dock komma att gå hårt åt den åländska flottan. År 1914, vid krigets utbrott, fanns en flotta bestående av ett 60-tal fartyg omfattande ca 64 000 nrt. 1918 räknade den åländska flottan 29 fartyg om 23 000 nrt. Särskilt det oinskränkta tyska u-båtskriget 1917 hade fått ödesdigra konsekvenser även för det åländska tonnaget.

Mellankrigstiden representerade för Ålands del en successiv övergång till maskindriva fartyg. Mellan 1929 och 1938 införskaffades totalt 44 enheter som väsentligt kom att utöka lastkapaciteten för de åländska rederierna (Harberg 1995:124). Lundquistrederierna var i detta hänseende banbrytarna och innovatörerna. Algot Johanssons successivt växande Sallyrederi hade samman maskinfartygsinriktning. Som ovan nämnts skedde en parallell utveckling av de etablerade segelfartygsrederierna genom Gustaf Erikssons investeringar i de sista stora djuphavsseglarna. Hans frekventa handel med successivt allt bättre utrustade segelfartyg representerar en unik moderniseringshistoria parallell med en ”artfrämmande” teknisk utveckling. Så sent som 1935 inköpte han Moshulu som emellertid också representerar den sista stora transaktionen inom den storskaliga segelsjöfartens epok. Andra världskrigets utbrott

innebar ohjälpligt denna epoks definitiva slut.

Sammantaget fanns vid krigsutbrottet en differentierad fartygsflotta koncentrerad till vissa rederier. Fördelningen framgår av *tabell 1* nedan:

Tabell 1. Fartygsflottans fördelning på fartygstyper och rederier år 1939.
(Källa: Tudeer, 1993*)*

Redare	Antal fartyg	Totalt, dwt
Arthur Andersson	5 ÅF (ångfartyg)	13 300
Arthur Eriksson	2 ÅF	4 950
Gustaf Eriksson	3 MF (motorfartyg)	2 750
Gustaf Eriksson	4 ÅF	14 750
Gustaf Eriksson	12 SF (segelfartyg)	42 650
Algot Johansson	5 ÅF	15 950
Arthur Karlsson (Lundquist)	6 ÅF	19 710
Erik Nylund	2 ÅF	9 850
Erik Nylund	1 MF	550
Anders Öström	1 ÅF	2 440
SUMMA	*41 fartyg*	*126 720*

7.3 Ägarförhållanden och engagemangsmönster

Också då den kommersiella sjöfarten utvecklades och de moderna rederierna etablerades fortsatte ägaruppdelningen av fartygen som förut. I själva verket uppkom bland redarna ett komplext korsägande av betydande omfattning. Partsrederierna - där varje fartyg utgjorde ett separat bolag och ägandet, likaväl som ansvaret, var fördelat på fartygslotter och där en och samma ägare kunde äga en eller flera lotter - var dominerande organiseringsform ända fram till 1930-talet. Fartygslotterna bildade basen för ägarnas ekonomiska ansvar och för riskspridningen. Det specifika för partsrederierna är således att det föreligger en personlig risk i engagemanget, men samtidigt sker det - i takt med lottfördelningen - en riskspridning. Som sådana var de sinnrika konstruktioner innan det moderna aktiebolagets tillkomst.

Den transparens och det kontaktnät som partskonstruktionen byggde på främjade ett kunskapsutbyte som ledde till att rederinäringens kärnkompetens samt dess tilläggskompetenser (affärskunnande) kunde spridas. Man lärde av varandra och kunde

därmed bygga upp en betydande marknadskunskap i allt vidare kretsar. Naturligtvis konkurrerade man också med varandra, men den internationella marknad man vände sig till var tillräckligt stor för att gemensamma fördelar ändå skulle kunna uppnås. Det som partsrederierna åstadkom var helt enkelt en ”organiskt” växande rederibransch som ”räckte till” för en betydande grupp av aktörer. Den internationella konkurrenskraft som branschen utvecklade är förvånande – givet Ålands storlek och geografiska läge. Styrkan låg i att var och en av aktörerna inte behövde ”uppfinna hjulet på nytt” utan kunde inhämta expertis av varandra. Det uppkom en ”win-win” situation som befrämjade hela branschens utveckling och som skapade grogrunden för en effektiv diffusion av innovativa åtgärder.

Också efter det att aktiebolagsformen gjorde sitt inträde i näringen fortlevde "ask-i-ask ägandet". Dock blev ägarkoncentrationerna mer markanta genom tillkomsten av typiska ägarfamiljer. Detta var dynastiernas tid där kapital och kunnande mer och mer samlades hos de enskilda redarfamiljerna.

Kapitalanskaffningen var dock fortfarande en fråga om att ”mobilisera kontakter” särskilt för nya aktörer i branschen. Algot Johansson, den vid sidan av Gustaf Eriksson kanske mest kände åländska redaren under 1900-talet, är ett lysande exempel på förmågan att attrahera kapital i en vidare krets av åländska medborgare. År 1935 grundade han rederiet Ab Havnia, namngivet efter hans första fartyg (Havnia uppgick senare i det som skulle komma att bli navet i Algot Johanssons rederirörelse, Sallyrederiet). Grundkapitalet för denna verksamhet hade han samlat i USA där han vistats en tid. Med detta kapital som grund startade han en sko- och möbelaffär i Mariehamn (jmf Nikolaj Sittkoff och Robert Mattson ovan). Hans ambitioner var dock att starta ett rederi och till detta behövde han kapitaltillskott.

I Svenssons (1998:44) dokumentär om Algot Johansson berättas följande: ”Algot värvade medaktionärer också bland besökare i skoaffären. Lars Matsson har ett starkt minne av Algot när han på 1930-talet följde med sin far, Gustav Adolf Matsson i Eckerö, Överby till Mariehamn. Bonden ville tala med sin gode vän i affären. I lille Lars ögon var Algot stor, ja jättestor, och han var klädd i blå butiksrock. – Jag skall starta ett rederi. Ska du inte komma med?”. Berättelsen speglar det naturliga och odramatiska för ålänningarna i att ge sig in i en kapitaltung och riskfylld bransch och påminner i stora drag om den som Kåhre & Kåhre (1971) berättar om ett julkalas på Kumlinge ett antal årtionden tidigare där frågan till församlingens klockare, när han anlände till kalaset, var om han skulle vara med och starta ett rederi. Varje ålänning var en potentiell medaktionär, det gällde bara att mobilisera honom eller henne för det enskilda företaget.

Åland hade, före den moderna rederinäringens blomstring, inte haft några regelrätta kapitalanhopningar eller kapitalister men man hade starka kollektiva äganden vilka mobiliserade det nödvändiga kapitalet också för tunga investeringar. Med den moderna rederinäringen koncentrerades kapitalet, men fortfarande var sjöfarten – och är så än idag – ett attraktivt placeringsalternativ för den åländska befolkningen i allmänhet.

7.4 Utbildningen

Sjömansyrkena är till sin natur internationella samt fokuserade på säkerhet både för personer och laster. Internationella standards för säkerhet och professionalism till sjöss utvecklades tidigt och certifiering och utbildning sågs som en naturlig del av upprätthållandet av den nödvändiga säkerheten inom sjöfarten. I 1873 års sjölag kodifierades för första gången, för Ålands del, kraven på utbildning för framförandet av fartygen.

Inom sjöfartens egna led insåg man naturligtvis också att professionellt sjöfolk var en del av konkurrensförmågan och kampen om de duktiga kaptenerna och styrmännen i det tidiga Mariehamn var en kamp om konkurrensfördelar. Som redan framgått ovan var andrahandstonnagets standard sådan att det helt enkelt krävdes kvalificerade sjömän som, genom sin professionalism och sitt omdöme, kunde kompensera för ibland mycket låga fartygsprestanda.

Den första navigationsutbildningen startade som en integrerad del av folkskolan redan år 1854 efter flera års kamp från den åländske folkbildaren, prosten Frans Petter von Knorrings, sida. Av 72 elever i Godby detta år valde 9 att frivilligt läsa navigationslära. Genomgången utbildning gav eleverna rätt att sedan fortsätta vid navigationsskolorna i Åbo, Vasa och Helsingfors för understyrmansexamen (Harberg, 1995). Sedan Mariehamn grundades flyttades utbildningen till staden 1867. År 1874 utvecklades utbildningen till en regelrätt navigationsskola med separata program för kofferdiskeppare, styrmän och sjökaptener. Utbildningarna betraktades som mycket attraktiva och under åren fram till sekelskiftet antogs nära 800 elever. Bland dessa fanns de tidigare nämnda storredarna Mathias Lundquist d y, Robert Mattsson, August Troberg och Gustaf Eriksson.

År 1924 fick skolan status av Högre Navigationsskola och dess elevantal ökade år från år. Under perioden fram till 1936 inskrevs 824 elever med ett medeltal per år på 59 (ibid.). Maskinmästarutbildning startades år 1935, en utbildning som från början hade en hög efterfrågan. Redan detta år kom 35 elevanmälningar. Utbildningens formella namn var ”Maskintekniska Avdelningen vid Högre Navigationsskolan i Mariehamn” och den kom tidigt att få ett gott rykte också utanför Ålands gränser. Några decennier

framåt i tiden, år 1968 , blev denna avdelning en självständig skola – Åland Tekniska Skola, med ett ytterligare differentierat programutbud och med förstärkt kompetensbas.

Utbildningarna vid Sjöfartsläroverket attraherade inte enbart ålänningar, utan kom att bli allt viktigare för hela den svenskspråkiga befolkningen i Finland (även om konkurrerande utbildningar också existerade, bl a i Åbo). Med en modern vokabulär kan man säga att utbildningarna hade ett starkt ”brand” som var nära sammankopplat med det kvalificerade sjöfartskunnande som generellt utmärkte det åländska samhället. Detta innebar också att de åländska sjömännen blev efterfrågade på den internationella marknaden. Det var inte längre enbart rederinäringen som opererade på en internationell marknad, också de åländska sjömännen gjorde det. De formella utbildningarna gav därmed ytterligare tyngd åt den åländska sjöfartsnäringen vars konkurrensförmåga successivt kom att inkorporera allt mer av kvalificerat maritimt kunnande.

8 Den samtida kommersiella sjöfarten: frakter och färjor

Andra världskriget satte definitivt stopp för segelsjöfarten. Efter 1945 var det maskindrivna ång- och motorfartyg som gällde. De rederier som fanns före världskriget var dock fortfarande de centrala aktörerna. Men även nya tillkom. Efterkrigstiden var ett expansivt skede för Ålands sjöfart även om konjunktursvackor av olika omfattning inträffade. 1980-talets internationella sjöfartskris kom dock att få dramatiska återverkningar också inom den åländska rederinäringen. ”Tunga” rederier ombildades och försvann. En för det åländska samhället mycket svårhanterlig strukturomvandling hade skett om inte färjsjöfarten hade funnits. Denna, tillsammans med den internationella efterfrågan på åländska sjömän, gjorde att de negativa sysselsättningseffekterna inte blev på omfattande som de kunde ha blivit. Sjöfartsnäringens utveckling från och med andra världskriget speglar mycket tydligt den storskaliga internationella business den utvecklats till - på både gott och ont. Ur en positiv synvinkel kan framhållas den marknadsexpansion som följer av en medveten internationalisering. Ur en mer negativ synvinkel kan man konstatera att de globala konjunktursvackorna blivit allt mer påtagliga och att förändringar - geografiskt fjärran från ”headquarters” – nu också måste tas med i de strategiska övervägandena i Mariehamn.

8.1 Fraktsjöfarten efter andra världskriget

Andra världskriget hade gått hårt åt den åländska fartygsflottan. Tudeer (1993:132) skildrar tillståndet efter kriget: ” (...) dess krigsförluster var inte mindre än 58 % i brt räknat. 35 fartyg om inalles 68 000 brt gick förlorade, inräknat några beslagtagna enheter som senare återbördades. Beståndet uppgick 1946 till 60 fartyg på 53 900 brt. (...) Ålands ångfartygsflotta hade under 1930-talet genom inköp av secondhand-tonnage ökat till 43 enheter på 79 900 brt. År 1946 fanns bara 20 enheter på 37 200 brt, därav ett par nyinköpta fartyg”.

Dessa siffror talar sitt tydliga språk. Tudeer kan emellertid också konstatera att tiden omedelbart efter kriget kom att innebära ett uppsving för den kvarvarande flottan som bl a befraktade ”den obetalda skadeståndexporten till Sovjetunionen” från Finland. Finland hade i samband med freden tvingats till ett betydande krigsskadestånd (för krigsalliansen med Tyskland) till främst Sovjetunionen. Bland annat var man tvungna att avyttra 104 fartyg till Sovjet. Åland var undantaget denna avyttring. Dessutom nödgades Finland betala en stor del av krigsskadeståndet i varor som alltså skulle skeppas till Sovjet. Detta innebar många frakter för den åländska flottan. Innan den

internationella sjöfarten stabiliserats så pass mycket att nya investeringar mer riskfritt kunde göras uppkom alltså en temporär finsk-sovjetisk transportmarknad som kunde hålla de åländska rederierna gående.

En av de stora förändringarna i fraktsjöfartens utveckling kom dock med introduktionen av ny teknik. Ånga var länge den dominerande driftstekniken i de nya fartygen, men med dieselmotorerna, som år 1958 passerade ångmaskinerna i den åländska handelsflottan, kom en kapacitetsförbättring som var påtaglig. Harberg (1995:15) förklarar skillnaderna mellan de två teknologierna: ”Fördelarna med dieselmotorerna var bättre utnyttjande av bränsleenergin, den tog mindre plats och var lättare i vikt, krävde mindre bunkerkapacitet och den kunde startas upp när som helst. Av nackdelarna kan nämnas dyrare byggnadskostnader, dyrare i underhåll, begränsad effekt per cylinder och därmed gränser för användning i stora och snabba fartyg samt att den inte var så driftsäker som trippelångmaskinen, som var utvecklad nästan till fullkomlighet. Slutligen ställdes krav på teoretiska kunskaper av motormaskinmästare”. Detta citat gäller alltså övergångstiden då den ena driftsformen ersatte den andra. Efter detta har teknikutvecklingen varit snabb och en jämförelse mellan 1958 års teknik och dagens är knappast möjlig att göra (utan de många successiva mellanstegen i utvecklingen)

8.1.1 Samarbete och konkurrenskraft

Efterkrigstiden innebar en maktkonsolidering inom åländsk sjöfart såtillvida att de enskilda rederierna nu framstod som de absolut viktigaste aktörerna inom branschen. Detta innebar också en upptrappad konkurrens dem emellan. Men det historiskt etablerade mönstret kring samarbeten i viktiga strategiska frågor fortsatte, omän i nya former. Ett intressant case utgör United Owners´ långvariga samarbete mellan åren 1954-1983 (från 1972 i form av aktiebolaget United Lines Ab). Om detta samseglingsprojekt skriver Harberg (ibid: 151): ”Det nu relaterade samseglingsprojektet var utan tvivel av stor betydelse för Ålands rederinäring genom de krav på fartyg, organisation och personalstandard som det medförde och relativt raskt förde näringen framåt mot tidsenlig sjöfart.”

Bakgrunden till detta samarbete mellan Firma Gustaf Eriksson, Rederiaktiebolaget Asta och Lundqvist Rederierna Ab kan ses som ett kraftfullt strategiskt utspel i syfte att skaffa mer långsiktiga kontrakt och linjefart i anslutning till den växande finska exportindustrin (huvudsakligen trävaru,- och träförädlingsprodukter). Den dominerande delen av den åländska sjöfarten hade ditintills varit s k trampfart dvs befraktning per resa – ett betydligt osäkrare och administrativt mer kostsamt system.

Den finska exportindustrin hade emellertid visat sig kallsinnig till de åländska rederierna och diskriminerat dem till fördel för t ex västtyska och holländska transportörer. Ett till synes avgörande element i United Owners' strategi var dock inte att bearbeta den finländska industrin direkt utan att gå via utländska befraktare. Orsakerna finns beskrivna av Harberg (ibid:151): ”I de fall då finländska exportprodukter såldes cif eller cf, alltså då de inhemska exportörerna handhaft befraktningarna, förekom inte några kontrakt av skeppningar på åländska kölar. Av allt att döma var de åländska rederiernas möjligheter att konkurrera om skeppningen från Finland större då befraktningarna avgjordes i utlandet än i hemlandet”.

De åländska rederiernas kreativa agerande vände således ännu en gång en konkurrensnackdel till en fördel. Hade man varit föremål för en gynnsam finländsk attityd hade möjligen incitamenten till en standard- och kvalitetshöjning av det slag som nämns i Harbergs uttalande ovan inte på samma sätt varit för handen. Genom att konkurrensutsätta sig själva på den europeiska marknaden ”tvingades” de samseglande rederierna till kvalitets-, säkerhets-, kapacitets- och serviceförbättringar som över tiden ytterligare stärkte deras konkurrensposition och gjorde dem väl rustade för den kontrakts- och linjefart som växte fram. Förutsättningarna för att genomföra nämnda strategiska utspel låg naturligtvis i själva samarbetet, dels så att samarbetet stärkte rederiernas konkurrensposition och förmåga till att ta hem bra kontrakt dels genom en kostnads- och riskspridning.

8.1.2 Specialisering och utflaggning

Från och med 1960-talet har, förutom färjsjöfartens tillkomst (behandlas separat nedan), vissa strukturella förändringar skett i fraktsjöfarten. Tudeer (1993:174) fångar dessa förändringar: ”Den åländska sjöfartsnäringen gick in i 1960-talet med en på många sätt ny struktur. Mariehamns handelsflotta bestod nu av 15 ångfartyg och 53 motorfartyg. Småningom skedde en total omläggning till motordrift och övergång till specialfartyg, framförallt tankers (Johansson, Lundqvist) och kylfartyg (Eriksson). Senare dominerade de allt större passagerar- och bilfärjorna, vartefter som de flesta utlandsbefraktade last- och tankfartygen flaggades ut”. Beskrivningen fångar flera viktiga förskjutningar i branschens utveckling dels handelsflottans specialisering (tankers och kylfartyg), dels passagerarfärjornas tillkomst och expansion samt utflaggningen.

År 1960 fanns 64 fartyg omfattande 268 032 dwt registrerade i Ålands Redarförening. År 1975 var 76 fartyg omfattande 1 023 900 dwt upptagna i samma register. År 1985 var motsvarande siffror ner på 36 samt 563 156 för att 1990 uppgå till blott 12 respektive 44 465 (enl Harberg, 1993:175). Orsakerna till dessa dramatiska förändringar från och med de första åren av 1980-talet sammanhänger med den då internationella

sjöfartskrisen som fick stora återverkningar också på Åland. Eriksson-rederiet ombildades i sjöfartskrisens spår. Sally rederiet (som på 1960-talet stått för 60 % av det åländska tonnaget) upphörde 1983 såsom familjeföretag – inte enbart till följd av den internationella krisen men också på grund av en del missriktade satsningar i Västindien och på Engelska Kanalen.

En företeelse som också starkt präglat den samtida sjöfarten är, som nämnts, utflaggningen. För att illustrera omfattningen av denna verksamhet kan nämnas att 1989 hade åländska rederier intressen i fyrtio utlandsregistrerade företag på tillsammans 1 215 000 brt (jämfört med 24 inhemskt registrerade omfattande 237 722 brt) (Harberg, 1995). Omfattningen av den utflaggade verksamheten efter 1990 är inte helt lätt att jämföra med den tidigare då vissa rederier inte längre inkluderas i statistiken, men tillgänglig statistik talar ändå om åländska intressen i 14 utflaggade fartyg omfattande 478 524 brt (Statistisk Årsbok för Åland, 2006). Utflaggningen hör intimt samman med utvecklingen på bemanningssidan – lönekostnaderna och de sociala avgifterna, bemanningskraven (besättningarnas storlek) och avtalen om besättningarnas ledigheter – vilka lett till betydande konkurrensnackdelar för finskregistrerade fartyg.

Löneutvecklingen inom sjöfarten visar, i jämförelse med andra branscher, närmast spektakulära inslag. Enligt Finlands Rederförenings lönestatistik åren 1970-1990 (återgiven i Harberg, 1995:196) för den finländska och åländska handelsflottan ökade de totala lönekostnaderna per arbetsplats med 1500 indexenheter (1970 index = 100) medan levnadskostnadsindex ökade med drygt 500 enheter. Till lönekostnaderna skall även räknas alla de tillägg som över årens lopp och genom kollektivavtalen kommit sjömännen till del. För illustrationens skull skall den lista av tillägg som presenteras i Harberg (ibid; 194-5) tas upp: ”ålderstillägg, övertidsersättning, semesterersättning, helgdagsersättning, oceantillägg, oljetrasporttillägg, stopptörnersättning, beredskapsersättning, kost och logi under semester etc. ledighet, uniformstillägg, lasthanteringsersättning och ersättning för lasthanteringsövervakning, storfartygstillägg, ekonomipersonalens betjäningsarvoden, allmäntjänsttillägg, automationstillägg, brandchefstillägg, klassificeringstillägg, inspektionstillägg för brandsläckare, flytgastillägg, vaktskiftsarbetstillägg, underhållstillägg, förebyggande underhållstillägg, befälhavares lotsningsersättning, linjelotskompetenstillägg, radiotelefonistskötartillägg samt radiotelegrafists radioövervakningstillägg”.

Förutom att alla dessa lönekostnadstillägg representerar tunga kostnader för rederierna så kan man väl också tillägga att själva löneadministrationen inom rederierna är en komplex och administrativt krävande funktion. Harberg redovisar förövrigt också en intressant jämförelse mellan lönenivåerna inom sjöfarten och inom annan verksamhet på Åland under början av 1980-talet. År 1983 var medelinkomsten för alla åländska

sjömän 85 500 mark. För övriga ålänningar, sysselsatta i olika landbaserade branscher, var medelinkomsten samma år 40 600 mark.

Utflaggning har för de åländska - driftsekonomiskt orienterade och sedan länge internationellt verksamma - rederierna av naturliga skäl blivit ett strategiskt viktigt alternativ som ökat det fysiska avståndet till ”headquarters” (se Harberg, 1995).

8.2 Färjsjöfarten

Som ovan konstaterats utgör etableringen och expansionen av färjsjöfarten på Östersjön en av de viktigaste milstolparna i den moderna åländska sjöfartens utveckling. I likhet med många andra nyetableringar inom åländsk sjöfart representerar emellertid också denna en ”renässans” för vissa äldre maritima traditioner. Vi kunde t ex konstatera ovan att redan under husbehovseglationen fungerade de åländska skutorna som kombinerade transport- och nöjesfarkoster. De förde de åländska exportprodukterna till sina avsättningsmarknader men hade samtidigt ”nöjesresenärer” ombord. Förvisso erbjöd inte skutorna de nöjen som dagens passagerarfartyg kan erbjuda, men avsikten bland resenärerna var ändå att ta del av det brusande ”marknadsliv” som främst fanns i Stockholm. På motsvarande sätt kan man - då man tar del av de åländska färjpionjärernas berättelser om etableringsperioden - konstatera att det var den urgamla postleden från Sverige via Åland till Finland som fungerade som inspirationskälla till ruttbestämningen (Svensson, 1986; Dreijer, 1984; Eliasson, 2005). Vad man gjorde var helt enkelt att blåsa liv i historien och att återuppväcka naturliga preferensmönster i "när-resandet".

Historien kring etableringsfasen av färjsjöfartens utveckling har berättats många gånger och varit föremål för en mängd biografier. Utvecklingen saknade inte heller dramatiska inslag eller kraftfulla aktörer. För det åländska samhällets del innebar passagerarfärjornas utveckling att sjöfarten åter knöts närmare hembygden (jmf Harberg, 1995). Färjornas ankomster och avgångar från Mariehamn och Eckerö på Åland gjorde dessa orter till ”sjöfartsstäder” på ett helt annat sätt än när det gällde handelsfartygen vars besök i hemmahamnarna inträffade ytterst sporadiskt.

Sjöfarten blev emellertid inte bara mer synlig i vardagslivet utan också högst påtaglig i den landbaserade åländska ekonomin. Tidigare i denna rapport har vi redogjort för sjöfartens stora andel av den åländska ekonomin och dess samspel med kringnäringar som hotell, turism, handel, bank- och försäkringar, konsultverksamhet m m. Sedan 1960-talet har färjsjöfarten varit motorn i det åländska näringslivet och en starkt bidragande orsak till den internationellt höga välfärdsnivå som Åland kan uppvisa. Utvecklingen sedan startåren har varit lavinartad men också tidvis turbulent (konkurser,

företagsombildningar och tuffa konkurrentutspel). I stort upprepas dock ett entreprenöriellt framgångsmönster som har djupa rötter i den åländska sjöfartens historia. Det kan finnas skäl att se litet närmare på detta.

8.2.1 Färjsjöfartens tidiga aktörer och mobiliseringen av kapital

I sina memoarer skriver en av den åländska kulturens märkespersoner, professor Matts Dreijer (1984:261): ”Ibland erinrar man sig den gamla goda tiden då det var minst sagt besvärligt att färdas över Åland hav. Tre gånger i veckan vek turbåtarna på rutten Åbo-Stockholm om natten in i Mariehamn. Vid storm och dimma kunde det bli många och långa timmars vistelse i den trånga och inte särskilt hemtrevliga väntsalen i gamla packhuset i Västerhamn. Först 1959, sedan bilfärjetrafiken hade kommit igång, började de stora turbåtarna gå in till staden alla dagar”. Vad Dreijer här syftar på är de ”nattbåtar” som på rutten Åbo-Stockholm vek in till Mariehamn för att ”plocka upp” passagerare till och från Åland. Trots en modern handelsflotta vid 50-talets slut var således passagerartrafiken allt annat än bekväm för Ålands del.

Ute i Europa fanns bilbärande färjtrafik och två av de åländska pionjärerna, dåvarande sjökaptenerna Gunnar Eklund och Henning Rundberg, såg möjligheterna att kombinera passagerar- och biltransporter i ett och samma koncept också i trafiken över Ålands hav. I likhet med så många entreprenörer före dem gällde det att mobilisera kapital för detta företag. Ett potentiellt objekt – naturligtvis var det frågan om secondhand tonnage! - hade de redan funnit i England, kanalfärjan Dinard. Mobiliseringen av kapital kunde framgångsrikt göras sedan Algot Johansson kommit med i bilden. På vanligt sätt mobiliserade han via sina nätverk och lyckades engagera en bredare åländsk allmänhet i detta projekt.

Affären skulle visa sig lysande. Först köpte man fartyget av en oengagerad säljare, den engelska staten, sedan fick man ett marknadsgehör som man knappast hade kunnat vänta sig. Redan första sommaren och hösten (inledningsvis var trafiken säsongsbaserad) tjänade hon in – under namnet s/s Viking – närmare 90 miljoner mark netto (i dåtida penningvärde). Vikingrederiet skulle senare inkorporeras med Sallyrederiet och Gunnar Eklund etablera sig på nytt i en ny ägarkonstellation med Lundquistrederierna som ekonomisk garant. Det för åländsk färjtrafik så framgångsrika A/B SF-Line bildades och den åländskt ägda färjsjöfarten expanderade. Dels tillkom längre rutter – till att börja med från Nådendal i Finland via Åland till Kapellskär i Sverige, senare Åbo-Helsingfors och Stockholm-Helsingfors - dels ökade kapaciteterna kontinuerligt och kom snart att inkludera även tung långtradartrafik mellan Finland och Sverige. Trots att flera konkurrenter samtidigt tillkom var marknaden ändå tillräckligt starkt i tillväxt att ”räcka till” för alla aktörer, förutom för Vikinglinjen, även Slite,

Rospiggen och Birka Line på ålandstrafiken samt på finlandstrafiken Silja Line. Efter hand – och i takt med en mättnad av den upparbetade marknaden – skulle konkurrensen dock komma att tillta.

Färjkonceptet innehåller flera olika element som i lycklig kombination skapat marknadstillväxt och betydande lönsamhet för de berörda aktörerna.

8.2.2 Koncept och marknad

Det koncept färjrederierna successivt utvecklade var en kombination av nöjes ,- och nyttotrafik. Utvecklingen inom ramarna för detta koncept innebar en kontinuerlig uppgradering av fartygsflottorna och allt fler ”aktiviteter” ombord på färjorna. Marknaden var således inte enbart för nöjesresenärer, utan rederierna kom också att skapa ett effektivt transportalternativ för tung trafik över Östersjön. Samhällsutvecklingen i Finland och Sverige stödde de gjorda satsningarna. Från Finland till Sverige skedde från och med 1960-talet en betydande arbetskraftsutvandring. Rötterna med moderlandet bibehölls dock i stor utsträckning och behovet av resor mellan de två länderna steg därför mycket snabbt. För färjrederierna åstadkoms i samband med detta en naturlig marknadsexpansion. Semesterlagstiftningen i de båda länderna ändrades och semesterresandet blev en naturlig del av livsstilen. Färjorna blev en del av det nya semesterresandet. Biltrafiken utvecklades och den allmänna välfärdsutvecklingen gjorde att ”bilsemestrar” också blev en naturlig del av fritiden. Dessutom motiverades passagerarströmmarna av taxfreeförsäljningen ombord vilken tidigt kom att stå för färjornas merförsäljning.

Flera lyckliga omständigheter i den allmänna samhällsutvecklingen kunde således exploateras genom anpassade koncept vilka kontinuerligt också utvecklades i takt med att resvanan steg bland passagerarna och deras preferenser ”uppgraderas”. Efter hand övergavs också andrahandstonnaget och nybyggen, specialanpassade för de olika rutterna, kom till.

8.2.3 Samarbete inom marknadsföringen

Tidigare i rapporten har läsaren kunnat ta del av beskrivningar av olika typen av samarbeten mellan konkurrerande verksamheter inom Åland. Sådana samarbeten återfinns också inom färjbranschen. Ett betydelsefullt samarbete, med ytterst påtagliga vinster inte bara för de ingående rederierna utan även för hela det åländska samhället, påbörjades således 1966 då de tre rederierna Rederiaktiebolaget Sally, Ålandsfärjan Ab (senare SF Line) samt Rederi Ab Slite bildade ett gemensamt marknadsföringsbolag, Vikinglinjen Ab. Detta bolag hade som syfte att – genom samarbete - skapa konkurrensstyrka relativt det snabbt växande, och kapitalstarka, samseglingsbolaget

Silja Line på Östersjön. Samarbetet ingicks mellan tre pionjärrederier vilka enskilt var för små för att uppnå en betryggande marknadsandel och kostnadseffektivitet i marknadsföringen och vars interna konkurrens, på sikt, hade kunnat slå ut dem allesamman. Genom att samordna turlistor, bokningar och marknadsbearbetning skapades förutsättningarna för en effektivare och mer ändamålsenlig marknadsuppbyggnad och marknadspenetrering. Kostnaderna för att utveckla den nödvändiga marknadsföringskompetensen och för att kunna nå ut till, och profilera sig på, en massmarknad (helt olik den marknad som traditionell rederiverksamhet arbetar på) kunde delas av de samarbetande parterna.

Kombinationen av samarbete och konkurrens inom ramarna för det gemensamma bolaget ledde till ett successivt alltmer sofistikerat kapacitets- och serviceutbud då passagerarfärjorna inte längre enbart fungerade som transportmedel utan även som avancerade kryssnings- och nöjesarenor. Då priserna på resor drastiskt sänktes skapades ett helt nytt marknadskoncept - Vikinglinjen blev ett ”folkets” rederi. Volymer och stordriftsfördelar, vilka möjliggjorde en prissättning som attraherade nya marknadssegment, kombinerade med en allt starkare varumärkeslojalitet (förvisso också hos konkurrenten Silja Line) blev nyckeln till framgång. Från sin begynnelse, med några tiotusen passagerare per år, ökade antalet lavinartat fram till den ekonomiska krisen i Finland 1992 och uppgick strax dessförinnan till 4,5 miljoner per år. Antalet personbilar hade samma lutning på expansionskurvan. Vid sidan härav och i takt med att fartygen ökade i storlek och kapacitet, växte också den tunga transportmarknaden. Färjrutterna mellan Sverige och Finland blev helt enkelt viktiga varutransportleder. Viking Line Ab existerar idag som ett integrerat bolag då SF Line och Viking Line fusionerats. Borta är de tidigare samarbetsparterna Sally och Slite vilka till följd av ekonomiska motgångar upphört som självständiga bolag.

Vikinglinjen står idag inför en ny konkurrenssituation genom Tallinks inträde på marknaden samt dess uppköp av Silja Line. Situationen med överkapacitet och en alltmer mättad marknad är den som aktörerna och konkurrenterna Viking line, Eckerölinjen, Birka Line och Tallink nu har att tackla.

8.3 Det maritima klustret

I en särskild utredning, avrapporterad 2002 (ÅSUB 2002), beskrivs det åländska sjöklustrets omfattning och kännetecken vid millennieskiftet. De viktigaste särdragen för detta kluster är följande:

- Det är störst i sitt slag i norra Östersjön: ”Med sina sammanlagt över 670 miljoner euro i årlig bruttoförsäljning (inkl. utflaggad försäljning) motsvarar den

åländska rederisektorn inte mindre än 12 % av samma sektors totala omslutning i Tyskland och närmare 5 % av hela det stora och mångfacetterade holländska klustret. Ombord på de åländska fartygen och inom rederikontoren sysselsättes (inkl. verksamhet under främmande flagg) omkring 4 000 personer, vilka skall jämföras med det faktum att antalet anställda inom den hemmaflaggade rederisektorn i Sverige år 1999 uppgick till knappt 8 000" (Ibid.:11)

- Det har en osedvanligt stark fokus på rederierna. Medan mångfalden andra europeiska sjökluster är diversifierade, och även inkluderar flera landbaserade näringar, är det åländska således starkt fokuserat på kärnverksamheten – rederierna. Förvisso har också på Åland funnits, och finns, t ex varv (Algot varv, Lun-Mek) men dessa har spelat en underordnad roll och egentligen aldrig vuxit i paritet med kärnnäringen.

- Dess starka ekonomiska dominans. Detta har berörts på flera ställen i rapporten, men det finns skäl att åter fästa uppmärksamheten på den. På olika håll inom främst den åländska politiken har det under de senaste 10-15 åren framförts synpunkter på att en ökad diversifiering av den åländska ekonomin är att prioritera i den ekonomiska politiken. Beroendet av sjöfarten har helt enkelt ansetts göra den åländska ekonomin alltför sårbar i lägen av strukturomvandlingstryck. Den åländska ekonomin genomgår förvisso också en diversifiering vilket läsaren kan utläsa ur kapitel 4 ovan, men fortsättningsvis gäller att sjöfarten – såsom underliggande motor i åländsk ekonomi – fortfarande är en central kraft i utvecklingen.

9 Kärnkompetens, innovativ kapacitet och affärsutveckling

I kapitlen 6 - 8 ovan redovisas en relativt omfattande (om än översiktlig) beskrivning av sjöfartens utveckling under 600 år. Läsaren har kunnat ta del av olika innovationsförlopp där nya aktörer tillkommit, ny teknik och nya fartygstyper utvecklats, geografiskt allt mer avlägsna marknader vunnits, successivt mer differentierade och sofistikerade koncept och tjänster erbjudits marknaderna etc. I hela denna förtätade utveckling, vari ligger ”the plot”, skådespelets intrig? Hur kan vi egentligen förklara denna (framgångs-) historia?

Den första iakttagelsen är hur slående det är att en viss grundläggande kompetens, förvisso utvecklad och förfinad under sjöfartens månghundraåriga historia men ändå med vissa bibehållna grundkaraktäristika, hela tiden går igen. Alltså att utvecklingen vilar på en viss grundläggande baskunskap som sedan över tiden manifesterar sig på en mångfald olika sätt. Så långt i analysen, och på jakt efter en mer specifik förklaringsmodell, kan man se relevansen i att inkorporera en modell som ursprungligen utvecklats för företag, men senare också kommit att få inflytande på studiet av hela regioner. Denna modell vars upphovsmän bl a är strategiforskarna Prahalad & Hamel (i de Witt & Meyer, 1998) handlar om diversifieringsprocesser i stora koncerner. Inom strategiforskningen har således graden av diversitet inom en koncerns affärsportfölj alltid varit ett uppmärksammat tema. Uppkomsten av de stora konglomeraten på 1950 och 1960-talen och deras tillbakagång under 1980 och 1990-talen gjorde att detta tema kom i fokus. Vad dessa forskare bl a kom fram till var att en "relaterad diversifiering", eller en diversifiering som baserar sig på en stark kärnkompetens, är den mest framgångsrika formen för utveckling av nya affärsområden inom en koncern.

Överför man Prahalads & Hamels tankegångar till det här aktuella projektet skulle man kunna säga att till grund för sjöfartens utveckling ligger en viss maritim kärnkompetens som till att börja med (och om man går långt tillbaka i historien) handlade om navigation och fartygsteknik, men som senare också kommit att inkorporera element som inkluderar logistik och transportekonomi. Denna kärnkompetens, djupt grundad i det åländska samhället och traderad mellan olika generationer, har legat till grund för den kommersiella sjöfart som successivt byggts upp och diversifierats (både över tid och geografiskt). Mellan kärnkompetensen och affärsverksamheterna har vi emellertid ett antal centrala processer som handlar om innovation och utveckling. Förmågan att omvandla kärnkompetensen till lukrativ business har alltså gått via innovativ kapacitet.

Metaforiskt skulle man kunna återge hela denna förklaringsmodellen som ett träd: kärnkompetensen är rötterna, den innovativa kapaciteten stammen och trädgrenarna är de olika affärsverksamheter som framsprungit över tiden gång. Om man betraktar hela grenverket vid en viss given tidpunkt finner man så hela det åländska sjöklustret. Vissa grenar har över tiden bortfallit, andra har kommit till, men rotsystemet har förblivit detsamma. Stammen har vuxit, som ett resultat av att den innovativa kapaciteten förstärkts.

9.1 Den maritima kärnkompetensen

Sjöfarten har genomgått ett flertal dramatiska förändringar initierade av nya institutionella förhållanden, tekniska landvinningar och marknadsvillkor. Rent tekniskt kan man säga att segelfartygen ersattes med ångfartyg som i sin tur ersattes med motorfartyg. Marknadens successivt förändrade krav på kapacitet, transporteffektivitet och leveranssäkerhet har lett till en alltmer sofistikerad servicenivå, differentiering i tjänsteutbudet samt, under senare tid, ett mer utpräglat nischtänkande. Samtidigt torde det alltså stå klart att ett visst grundläggande kunnande, om än förfinat och utvecklat över tidens gång, alltid bildat själva basen för sjöfartsnäringens utveckling. Vad som här avses är det som ovan benämnts den *maritima kärnkompetensen*. Till denna kärnkompetens räknas de nautiska, tekniska, transport-, och logistikrelaterade kunskaperna. Denna kärnkompetens har, kan man säga, bildat basen för ett entreprenöriellt handlande som manifesterat en betydande innovativ kapacitet inom den åländska sjöfartsnäringen, samt i näringar som framsprungit ur eller levt i symbios med den.

Paradoxalt nog kan man säga att den här innovativa kapaciteten synes vara baserad på väl beprövade handlingsmönster. Resurser tas i bruk på nya sätt, men bakom finns ändå vissa lärdomar som ackumulerats över tidens gång och som traderats i form av djupt liggande folkliga såväl som mera branschbundna ”traditioner”. Innovativ kapacitet blir med denna syn en applikation av gamla lärdomar i nya sammanhang. Vilka ”lärdomselement” i den innovativa kapaciteten framstår som de mest väsentliga när det gäller att förklara sjöfartens kontinuerliga utveckling? I det följande görs ett försök att analysera dem. Låt oss kalla dem byggstenarna i förmågan till förnyelse och omorientering, alltså byggstenarna i den innovativa kapaciteten.

9.2 Byggstenarna i den innovativa kapaciteten

Nedan presenteras således de byggstenar som antas konstituera den innovativa kapaciteten i den åländska sjöfartens utveckling. Presentationen bygger på en självständig analys, men avviker från gängse analyser av detta slag genom att den också

inkorporerar vissa referenser till andra författare. Detta har gjorts medvetet i syfte att stärka ett resonemang eller en tankelogik och således inte med avsikten att ”föra in ytterligare information”, som således bättre passar i beskrivningarna i ovanstående delar av rapporten.

9.2.1 Kosmopolitanism och innovation genom anpassad imitation

Det ligger i sjöfartens natur att befrämja ett kosmopolitiskt, utåtblickande och förändringsorienterat förhållningssätt. Palmberg (2006:1) framhåller i sin utredning över den svenska sjöfarten att denna "förutom att stimulera ekonomiska kringaktiviteter i form av näringsgrenskluster har (...) medfört ett kulturellt utbyte som drivit samhällsutvecklingen framåt. Denna kulturella vinst har i förlängningen bidragit till en lång moderniseringsprocess av den svenska ekonomin och framväxten av den svenska välfärdsstaten”. Förvisso kan paralleller dras till Ålands utveckling. Man kan hävda att hela den internationalism som är sjöfartens kärna både föder och kräver en kosmopolitansim hos sina företrädare och, i motsats till mera lokalt orienterade värv, skapar naturliga förutsättningar för att inhämta nya intryck och för att låta sig inspireras av nya trender på andra håll i världen. Möjligen är det just så att kosmopolitanismen är det lilla samhällets viktigaste innovationsbas. I avsaknad av mer betydande inhemsk innovationskapacitet (pga sin litenhet), blir istället utblicken och förmågan att imitera, det som skapar dynamik och utveckling.

Som strateger och beslutsfattare har både de tidiga och de senare åländska redarna, med Harbergs (1995) ord, uppvisat en god förmåga ”att utnyttja tidens möjligheter”. Denna förmåga kräver god kunskap om vad som rör sig i tiden samt naturligtvis också en betydande entreprenöriell kraft. Återkommande i biografier och andra historiska texter är berättelser om hur åländska sjöman – på resor över hela jordklotet – iakttagit ”hur andra gör”, reflekterat över möjligheterna av att göra detsamma, mobiliserat kapital på hemmaplan och etablerat nya affärer. Sjöfartsrådet Gunnar Eklund, en av pionjärerna inom färjsjöfarten hade sålunda som sjökapten iakttagit den expanderande färjtrafiken över Engelska Kanalen och såg de möjligheter som låg i denna sjöfart också på Östersjön; möjligheter som sedan framgångsrikt kunde exploateras i ljuset av bilismens expansion, ökade semesterledigheter samt den finländska arbetskraftsutvandringen till Sverige. Inspirationen kom således utifrån men anpassades efter de förhållanden som gällde i Östersjön.

I en senare rapport i detta projekt kommer läsaren att kunna ta del av den ekonomiska utvecklingen på Färöarna. Utan att gå händelserna i förväg kan ändå återges ett citat av den nuvarande ”riksbankschefen”, alltså chefen för Landbanken på Färöarna: ”Vår viktigaste import är importen av idéer”. Detta sagt av en företrädare för ett samhälle

som importerar över 90 % av sin varukonsumtion.

9.2.2 Inkrementalism – försiktighet i djärva investeringar

Ett annat väsentligt historiskt drag i den åländska sjöfarten är den stegvisa, inkrementella, expansionen. Kärnfullt illustreras detta av Kåhre & Kåhre (1988) i deras beskrivning av den tidiga fraktsjöfartens investeringsstrategier: ”Sk. Reinhold av Lemland sägs ha fött sk Linnea som i sin tur födde sk. Lenni” (s. 171). Under olika epoker är strategin densamma, verksamheten startar i blygsam skala, med spritt ägande och delade risker som bas. Från och med slutet av 1800-talet är det för Åland så vanliga andrahandstonnagets logik som bildar basen för affärsverksamheterna. Andrahandstonnage som köpts billigt på den internationella marknaden utgör baskapaciteten i en nyuppstartad verksamhet. En god del av verksamhetsöverskottet reinvesteras.

Genom låga kapitalkostnader, samt god driftsekonomi i övrigt, byggs successivt en allt stabilare grund för offensiva, och mer kapitaltunga, investeringar. Med bevarandet av god soliditet, och därmed kontroll över verksamheten, förskjuts tyngdpunkten mot alltmer sofistikerade konkurrensstrategier och mer expansiva marknadssatsningar med tydligare innovativa inslag. Man kan också ge exempel på misslyckanden i branschen när avsteg från kända mönster gjorts. Mest känt är det så framgångsrika Sally-rederiets svanesång i början av 1980-talet vilket var resultatet av flera parallella offensiva satsningar (Västindien, Engelska kanalen samt Kvarken); satsningar som när de skulle realiseras, stötte på större motstånd och ekonomiska problem än förväntat. Samtidigt uppkom den internationella sjöfartskrisen vilken hade som följd att bankinspektionerna världen över skärpte kraven för banker med sjöfartskreditgivning. I en svår likvid situation drabbades Sally-rederiet av bankernas kreditindrivning. Man sattes helt enkelt under en tvångssanering och Sallys verksamhet upphörde.

9.2.3 Engagemangsmönster: kollektiva ägandeformer och delade risker

Till sjöfartens speciella verksamhetsförutsättningar hör tunga investerings- och kapitalbehov samt uppenbara risker. Ålands sjöfartshistoria visar hur en region utan, åtminstone initialt, framträdande kapitalägare ändå genom kreativt samarbete lyckats mobilisera de resurser som behövts för att successivt utveckla seglationen och de därmed sammanhängande affärsmöjligheterna. De åländska sjöfartsentreprenörerna har med andra ord hittat lösningen på problemen med kapitalanskaffning i kollektiva engagemangsmönster. Förutom att tillgodose kapital- och övriga resursbehov har dessa engagemangsmönster även reducerat riskerna vid haverier och felsatsningar.

Harberg (1995:138) beskriver den historiska fortlevnaden av dessa engagemangsmönster såsom en fråga om den positiva ”spänningen” mellan individ och grupp: ”Speciellt den tidiga åländska sjöfarten var en näring där såväl individen som grupper hade central betydelse. Detta gällde såväl tekniskt utförande som resursprestationer och risktagande (...) Att äga del i fartyg var under lång tid ett mycket aktuellt begrepp, liksom också de olika slag av prestationer som var förbundna med fartygen och seglationen. I väsentliga delar fortsatte husbehovsseglationens engagemangsmönster in i bondeseglationsepoken, dock med tillägget och tillkomsten av mera yrkesmässiga huvudredare och sjömän”. Samspelet mellan individ och grupp avser naturligtvis här det ömsesidiga beroendet mellan den enskilde och gruppen; ett beroende som utfallit till gagn för såväl individen som kollektivet (vad man idag skulle kalla en ”win-win situation”). ”Att äga del i ett fartyg” var oftast en god affär och ålänningarnas investeringsvilja var, under fraktsjöfartens utveckling, betydande. Kåhre & Kåhre (1988) nämner som exempel att Sparbanken i Saltvik som startat 1856, i början av 1859, inte hade fler än 91 deponenter och 720 rubel i utlåning, medan skeppet Lemland samma år seglade in 2000 rubel.

Spridningen av risker och ansvar var av central betydelse för rederiverksamheternas överlevnad före tillkomsten av de moderna försäkringssystemen. De åländska redarna var emellertid också efter att dessa system införts, ”av tradition” enligt Svensson (1998), obenägna att teckna försäkringar. Tydligen såg man tecknandet av andelar i många fartyg som en tillräcklig riskgaranti. Det dröjde ju också ända fram till 1938 innan Redarnas Ömsesidiga bildades med syftet att försäkra den åländska handelsflottan.

Övergången från segelfartyg till ångdrivna skepp ledde dock till att partsrederierna ersattes med aktiebolag som sedan dess varit den åländska sjöfartens dominerande ägarform. Förvisso manifesterar också aktiebolaget den ”individ och grupp” orientering som Harberg ovan gav uttryck för. Det delade ägandet och risktagandet kombinerat med ett professionellt – och tydligt – redar/managementansvar utmärker ännu i dag sjöfarten.

Det som dock förefaller vara en drivkraft i den åländska rederibranschen är skapandet av s.k. win-win situationer såväl för individ som för grupp. I unika organisatoriska konstellationer har rederierna upprätthållit en delikat balans mellan att vara självständiga aktörer/konkurrenter och samarbetspartners. Konkurrensen skärper å sin sida innovations- och differentieringsförmågan, medan samarbetet möjliggör starkare konkurrenspositioner utåt. De individuella samarbetena har naturligt nog inte varit fria från friktion, opportunism och inbördes maktspel, men som konstruktioner har de varit framgångsrika - särskilt under perioder av mer genomgripande branschförändringar.

Vid studiet av den åländska sjöfartens konkurrenskraft kan man heller inte bortse ifrån de rederisamarbeten som etablerats i sen tid. Samarbeten som s a s naturligt speglar tidigare etablerade branschtraditioner (om än i ny tappning) och där, med Harbergs tänkesätt, det enskilda rederiet kan ses som individen och samarbetet som gruppen. Ett tydligt exempel på detta är det tidigare nämnda United Owners, ett annat samarbetet i Vikinglinjen.

9.2.4 Kunskapsdiffusion och en mångfald av aktörer

Engagemangsmönstren i sjöfartsprojekten åstadkom inte bara kapital och nödvändig riskspridning utan ledde också till en betydande kunskapsdiffusion. Dels spreds kärnkompetensen och dels byggdes det upp ny kunskap om investeringsmöjligheter och affärsutveckling, något som var helt fundamentalt för att kärnkompetensen skulle kunna nyttjas i nya företag. Själva ägandeformerna och det breda engagemanget i sjöfartens utveckling skapade en transparens som befrämjade spridningen av kunskapen. Över tiden tillkom inte bara ett antal företag, utan en hel bransch som i takt med sin internationalisering och marknadsexpansion kom att sysselsätta en stor del av Ålands arbetstagare. Inom den åländska rederinäringen fanns en mångfald entreprenörer. Just mångfalden skapade den dynamik och utvecklingstakt som gjorde att näringen under ett omfattande tidsspann – naturligt – upprätthöll sin vitalitet.

Det lilla samhällets sociala mekanismer, tillit och identitet, torde ha spelat en avgörande roll för öppenheten i informationsdelandet och för spridningen av de så viktiga specialkunskaperna. Läsaren har tidigare i denna rapport kunnat ta del av flera exempel på hur de lokala nätverken fungerat i detta hänseende under olika historiska epoker. I takt med samhällets modernisering har det skett en professionalisering av de sociala kontakterna och därmed också en viss slutenhet, men samarbetena över företagsgränserna är inte ett främmande element, inte ens under relativt hårda konkurrensbetingelser.

Kunskapsdiffusionen kan också, i samspel med avsaknaden av alltför starka segregeringsmekanismer i det åländska samhället i övrigt, ses som en av förklaringarna till det välstånd som Åland uppvisar idag. Sjöfarten bröt således in i bondekulturen, som i jämförbara regioner hade tydliga klasstrukturer, också inom familjer och släkter. Den äldste sonen fick ärva gården medan de andra sönerna fick söka sin utkomst på annat håll. På Åland, däremot, var det vanligt att bonderedarna såg till att de söner i familjen som inte var de förstfödda försågs med egen skuta, och därigenom undslapp en socialt och utkomstmässigt degraderad position i samhället. Dessa ”andra”, ”tredje” och ”fjärde söner” gavs utvecklingsmöjligheter både med hänsyn till kompetens och till inkomst, något som påverkade såväl samhällsstrukturen som välfärdsfördelningen.

Om man dessutom ser till partsrederierna så köptes partslotterna utan den maktdramatik som brukar försiggå i en stor mängd affärer. Det var inte ovanligt ute i byarna att också gårdarnas tjänstefolk satsade pengar i fartygslotter. Med denna satsning följde också inblickar i avräkningssystemen och den allmänna kunskap som intresserade investerare skaffar sig.

I detta sammanhang skall också kvinnans ställning beröras. I Gyrid Högmans historik ”Den åländska kvinnans historia" (1990) nämns flera kvinnor, både med lägre tjänsteställningar och bonddöttrar (bland annat Gustaf Erikssons egen mor) som var drivna placerare i fartygslotter. Investerandet var således inte förbehållet enbart männen och ”business” var därmed inte en exklusivt manlig värld. Möjligen är detta en sanning med modifikation, men man skall ändå minnas att vi här avser förhållanden under slutet av 1800-talet och kretsar som förvisso i övrigt måste karaktäriseras som ”konservativa”. Kvinnornas engagemang i sjöfartens affärsverksamhet var också säkerligen betingat av praktiska skäl – männen befann sig ute på skutorna och ”delegerade” en del av besluten till fruarna, men kvar står ändå att deras engagemang främjade en kunskapsdiffusion också utanför de traditionella manliga kretsarna.

9.2.5 Decentralisering: redare-kaptener och uppbyggnaden av affärskompetens

Går man tillbaka till tidigare kapitel i denna rapport ser man att ett flertal av de redare som etablerade sig i Mariehamn och på landsbygden även tjänstgjort som kaptener. Som sådana hade de ofta ett kombinerat nautiskt och affärsmässigt ansvar. Med den oceangående farten och med de växande kraven på laster för varje resa blev det kaptenens ansvar både att se till fartyget och till befraktningen. I detta låg naturligtvis både rika källor till kunskap om affärsförutsättningarna inom rederibranschen och stora möjligheter till att bygga egna internationella nätverk. Gången från kapten till redare blir under dessa betingelser, om inte självklar så ändå fullt möjlig. I de decentrala strukturerna låg således inlärningsförutsättningar som befrämjade framväxten av branschen som sådan.

Den moderna rederinäringens strukturer ser annorlunda ut. I dag återfinns en rollfördelning mellan ”land och hav” som inte alls ger samma förutsättningar för ett integrerat lärande som under tidigare sjöfartsepoker. Å andra sidan finns i dag utbildningsinstitutioner som kan tillgodose behovet av kunskap inom inte bara det nautiska området utan även ekonomi och rederimanagement. Inom Åland saknas dock fortfarande mer avancerade utbildningsprogram av detta slag, något som kan ses som hämmande för rederinäringens långsiktiga utvecklingsförutsättningar och vitalitet.

9.2.6 Utbildningen

Den åländska rederinäringens framväxt och dess kontinuerliga förnyelse har varit starkt beroende av tillgången på kvalificerad arbetskraft. Under lång tid skapade vardagen de nödvändiga lärotillfällena. Efter handen kom utbildningskraven att bli mer markanta. Detta gällde först däckspersonal och befäl, senare också maskinpersonalen. Som ovan framgått var övergången från ånga till dieselmotorer, vilket representerar ett centralt innovationsförlopp för rederierna, starkt beroende av utbildad maskinarbetskraft. De formella utbildningar som Åland erbjudit alltsedan mitten av 1800-talet och som fått en successivt högre kvalificeringsnivå – särskilt efter det att Åland erhöll sin självstyrelse och själv tog hand om utbildningsfrågorna – har utgjort en integrerad del av den faktiska utvecklingen.

Under senare tid har intresset för sjömansutbildningarna dock avtagit och de befintliga rederierna uttrycker situationen som problematisk. För att kunna hålla en hög utvecklingstakt, och successivt införa de förändringar som modern teknologi erbjuder, behövs kvalificerat sjöfolk. Att stärka utbildningarnas attraktivitet framstår således som mycket angeläget.

9.3 Idéer, kunskap och kapital

I detta kapitel har den innovativa kapacitetens byggstenar dvs själva grundförutsättningarna för förnyelse och utveckling inom sjöfartssektorn diskuteras. Sammantagna kan man säga att dessa grundförutsättningar handlar om idéer, kapital och kunskap. Kosmopolitanismen och idéimporten har ansetts som en av de mest väsentliga faktorerna. Idéer utan resursuppbackning låter sig dock inte realiseras. I Ålands fall, och särskilt när det gäller den typ av tunga investeringar som sjöfarten kräver, är tillgången till kapital A och O. I det åländska fallet har kapital byggts upp genom sinnrika ägandeformer och genom inkrementella utvecklingsstrategier. På detta sätt har kapital kommit såväl utifrån som inifrån och successivt har verksamheterna blivit självbärande och kunnat realisera genomförandet av sina egna förändringsbehov och utvecklingsmöjligheter.

Lika väsentlig för branschens utveckling har den kunskapsdiffusion som skett varit. Bredd i engagemang och djup i kunskap hos många potentiella idébärare är befrämjande för innovation och utveckling. I dagens kreativa tankesmedjor och miljöer betonas perspektivrikedom och bredd i erfarenheter. Sjöfartens utveckling var ett ”real life” exempel på hur perspektivrikedom och erfarenheter – oberoende av alltför strikta klassgränser och hierarkiska strukturer – kunde nyttjas till fromma för utvecklingen. I sjöfartens utveckling kunde alla engageras. Till detta kommer den formella utbildning

som vid sidan av det erfarenhetsbaserade lärandet spelat en central roll för den kompetensplattform som är grunden för utveckling.

Frågan är då var Ålands sjöfart står idag och vilka utmaningar som väntar.

10 Den innovativa kapaciteten och de ekonomiska och institutionella aktörerna i dagens sjöfartsspel

När man ser tillbaka på de händelseförlopp som ligger bakom sjöfartens successiva utveckling och modernisering så ser man att detta i allt väsentligt varit en process som branschen själv har omhändertagit. Avsaknaden av institutionella aktörer är – om man bortser från den sjöfartsrelaterade utbildningen – påtaglig. Ännu mer tydligt blir detta om man betänker det åländska samhällets begränsade storlek och dess, i utgångsläget, resursmässiga begränsningar. Särskilt det kapital som behövts för de tunga investeringar som ger sjöfarten den nödvändiga kapaciteten har, trots Ålands litenhet, kunnat uppbådas under historiens gång. Det kollektiva ägande, som praktiskt taget skapade branschen, har bildat plattformen för den intjäning som sedan möjliggjort också mycket stora investeringar med internt genererade medel. Den åländska sjöfartsnäringens framgångshistoria har också bildat basen för tillgången till främmande kapital, i form av internationella krediter, som behövts vid stora satsningar. Redan på 1800-talet skapades därmed det ”brand”, eller det rykte, som gjort att tillgången till externt kapital sällan varit någon större begränsningsfaktor i näringens utveckling. Samtidigt skall framhållas den mycket höga soliditet som de ledande aktörerna inom den åländska rederibranschen ännu idag uppvisar och som stärker de åländska rederiernas självständiga ställning i branschen överlag.

Ser man på den historiska utvecklingen av branschen kan man lätt konstatera att institutionella förändringar ofta medfört utvecklingsmässiga hinder som dämpat den naturliga utvecklingen av näringen. Redan under medeltiden tillkom sålunda monopol och andra regleringar vilka hämmade seglationens omfattning och därmed också incitamenten till kapacitetsförbättringar. Då Åland på 1800-talet kom att tillhöra Ryssland ändrades i ett slag förutsättningarna för den urgamla handel man alltid bedrivit med det svenska fastlandet i allmänhet och Stockholm i synnerhet. Å andra sidan kan man också säga att de ändrade förutsättningarna gav incitament till etableringen av en ny typ av kommersiell sjöfart. I den åländska rederinäringens historia har institutionella förändringar ofta lett till såväl negativa som positiva effekter. De framträder först som hinder, men också som utmaningar, vilka sedan stimulerar branschen till nytänkande och alternativa lösningar.

I dagsläget hör sjöfarten till de internationellt sett mest reglerade branscherna (jmf Harberg, 1995). Trots detta har en betydande innovativ kapacitet kunnat utvecklas. Den stora frågan är dock om branschens innovativa kapacitet är tillräcklig för att klara dagens och morgondagens utmaningar eller om den, genom institutionella insatser,

borde stärkas inför framtiden.

10.1 Den åländska rederinäringen och sjöfartspolitiken

I kapitel 5 beskrevs sjöfartens ställning i förhållande till den åländska ekonomin i stort. Där konstaterades bl a att den åländska ekonomin sedan mitten av det nya millenniets första decennium uppvisat en slagsida mot offentligt finansierad verksamhet samtidigt som den sedan generationer tillbaka verkliga drivkraften bakom Ålands ekonomiska expansion, sjöfarten, inte längre genererar någon mer påtaglig tillväxt. Den lönsamhet som branschen trots allt uppvisar, och den är inte obetydlig, baserar sig dock huvudsakligen på produktivitetsvinster, medan innovationseffekterna är begränsade. Sedd ur det kortsiktiga perspektivet har vi således att göra med en fortsättningsvis, och för de ingående aktörerna, attraktiv bransch. Sedd ur det långsiktiga perspektivet kan emellertid tecknen på ekonomisk tillbakagång, avtagande innovationskraft och nytänkande ses som bekymmersamma.

Antalet nya företag inom branschen är närmst obefintligt. Inga nya etableringar av betydelse har skett sedan 1970-talet. Den utflaggning som skett alltsedan 1980-talet har därmed inte kompenserats av nystartade rederiföretag. Utflaggningen har i och för sig varit naturlig ur ett driftsekonomiskt perspektiv. Ur ett samhällsperspektiv är den mer problematisk. Urholkningen av en kärnkompetens som bildar plattformen för stora delar av den åländska ekonomin är självfallet bekymmersam. Med det nuvarande begränsade handlingsutrymme som självstyrelsen har i ekonomisk-politiskt hänseende finns dock få möjligheter att agera på ett kraftfullt sätt.

Det är väl känt att sjöfarten inte är ett av de mest prioriterade områdena inom finländsk näringspolitik. Huvudintresset är här snarare riktat mot modern IT-teknologi och traditionell skogs-, pappers- och massaindustri. Sjöfarten reduceras därmed till en transportfunktion för främst den tunga exportindustrin. Denna transportfunktion kan lika väl omhänderhas av utländska rederier i den utsträckning som dessa billigare och effektivare kan ombesörja funktionen. Detta är den finländska näringsekonomiska logiken. För Ålands samhällsekonomi opererar dock en helt annan logik.

I det sjöfartspolitiska program som den dåvarande åländska regeringen antog 1999 formulerades ett antal målsättningar för sjöfarten på Åland. Här framhölls som politikens främsta mål att "Finland anpassar sin sjöfartspolitik till övriga EU-stater så att fartyg under finsk och åländsk flagga kan konkurrera på likartade villkor inom unionen" (s. 7). I denna målsättning refereras till EUs sjöfartspolitik (kärnfullt formulerad i dess *Guidelines for Maritime Transports*, avsedd för medlemsländerna) och det önskvärda i att Finland agerar i enlighet med denna. Av målsättningen framgår att de åländska

självstyrelsemyndigheternas sjöfartspolitiska mission i huvudsak är inskränkt till att söka påverka den finska politiken i önskvärd riktning. I efterhand kan man konstatera att de ansvariga åländska politikerna, i flera olika sammanhang, också systematiskt agerat för att detta skall realiseras. Responsen på insatserna har dock varit blandad och den finska sjöfartspolitiken släpar fortfarande efter i utvecklingen jämfört med flera av konkurrentländerna inom EU.

Motståndet mot den s.k. tonnagebeskattningen, vilken sålunda måste ses som ett centralt ekonomisk-politiskt instrument för att stimulera entreprenörskap och nyförtagande inom sjöfarten, är här signifikativt. Rederierna beskattas, enligt denna förmånliga skatteform, på basis av en ”teoretisk vinst” beräknad på tonnagets omfattning. Till skillnad från Finland, har flertalet större sjöfartsländer inom EU sedan länge infört den här beskattningsformen och därigenom kunnat upprätthålla entreprenörsandan inom sina sjöfartsnäringar (se Sjöfartsprogrammet, 1999). I ett läge där utflaggningen är ett strategiskt måste för fraktsjöfarten och entreprenörsandan är kraftigt reducerad är tonnagebeskattningen ytterst viktig för att den innovativa kapaciteten på sikt skall kunna bevaras inom åländsk sjöfart.

I det ovannämnda sjöfartspolitiska programmet för Åland fastställs emellertid också målet att "Åland skall beredas handlingsutrymme i sjöfartsfrågor". Den dåvarande landskapsregeringen avsåg därför att "på basen av genomförda utredningar om fartygsregister, avtalsfrågor samt ekonomiska utfall, överlägga med regeringen om behörighetsöverföringar inom de områden som omfattas av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjöfarten bland annat följande: beskattning, arbetsrättslig lagstiftning, investeringsstöd och omstruktureringsstöd” (ibid.: 8). Det dåvarande regeringskollegiet gav sålunda uttryck för en tydlig vilja att stärka det egna handlingsutrymmet till gagn för sjöfarten och dess framtid. Detta har dock inte skett. Orsakerna härtill ligger utanför syftet med föreliggande rapport, men helt klart är att den problembild som programmet förmedlade kvarstår och att innovationsproblematiken (särkilt i termer av nystartade rederier) inte löst sig av sig själv.

I den nu pågående debatten om ett överförande av skattebehörigheten från Finland till Åland (se vidare nedan) förs dock sällan de förbättringar för sjöfartspolitiken som detta skulle möjliggöra fram. Många gånger framförs istället synpunkten att rederinäringen kräver för mycket, rent samhällsekonomiskt, för att Åland med självständig beskattningsrätt skall kunna tillgodose sådana krav. Såsom påvisats på annat håll (Karlsson, 2007) stämmer detta knappast överens med verkligheten. Istället skulle Åland i så fall skaffa sig ett verkligt betydelsefullt ekonomisk-politiskt instrument som, rätt använt, skulle stimulera nödvändiga innovationsprocesser och nyetableringar inom näringen - till gagn för den åländska samhällsekonomin som helhet.

10.2 Entreprenörskapet och framtiden

Vilka är då de primära orsakerna till det tynande entreprenörskapet inom rederinäringen, varför väljer inte flera åländska sjökaptener och maskinmästare (i god åländsk tradition) att ”starta eget”? Den främsta orsaken ligger sannolikt i de höga arbetskraftskostnaderna. Även om det i dag föreligger ett s.k. "restitutionssystem" inom Finland där rederierna genom ett system av återbetalning av delar av sjömännens skatter och sociala avgifter kompenseras för de höga kostnaderna, kvarstår ändå den internationellt sett mycket höga (netto-)arbetskraftskostnaden som en tung faktor i sammanhanget.

En annan orsak står möjligen att finna i att de privata incitamenten för att etablera nya företag inte finns. Det relativa löneläget och arbetsinsatsens omfattning för befälspersoner är sådan(t) att det knappast är av nöden att starta nya verksamheter. Ovälkomna omstruktureringar inom branschen på hemmaplan kan dessutom, för den enskilde personen, kompenseras av utomlandsanställningar. Utbildade åländska sjöman är en internationellt sett knapp, och därmed efterfrågad, resurs. För att starta upp nya rederier krävs betydande ekonomiska incitament, och här skulle skatteinstrumentet kunna fylla en viktig funktion (jmf beskattningen av fiskeriet på Färöarna och kommande rapport om Färöarna). Här skulle man således med ekonomisk-politiska medel kunna stärka incitamenten till nyetableringar (jmf argumentation inom EU, EUs konkurrensrapporter 2005 och 2006). Skatteinstrumentet skulle således kunna användas för att göra det betydligt mer attraktivt att starta nya åländska rederier.

En tredje orsak kan vara att man upplever att de utvecklingsbara och expansiva marknaderna saknas. Färjbranschen är i dag en mogen bransch som dessutom kännetecknas av en mycket hård och därtill snabbt växande konkurrens. Omstruktureringar och rationaliseringar, snarare än nyföretagande, är alltså av nöden. Situationen är dock, om man får tro på EUs prognoser för de sjöburna transporterna inom Unionen, annorlunda för fraktsjöfarten och särskilt då för det mer småskaliga och kustnära "short sea shipping" tonnaget. Medan den oceangående sjöfarten rationaliseras genom tillkomsten av allt större tonnage koncentreras den samtidigt till ett fåtal hamnar i Europa. Den vidare befraktningen till många europeiska hamnarna måste dock – för att fungera effektivt - ombesörjas av en mångfald mindre aktörer. Det är här som den åländska kärnkompetensen skulle kunna exploateras på ett affärsmässigt framgångsrikt sätt. Kunnandet finns och kapitalet har knappast varit hämmande för åländsk rederiverksamhet. Nya företag har för det mesta tillkommit genom att de befintliga aktörerna i branschen backat upp med kapital – inte av ”solidaritet” utan med affärsmässiga mål för ögonen. Förutsättningen för att man skall satsa pengar är naturligtvis att det finns affärsprojekt att satsa i. Åter kan vi konstatera att entreprenörskapet är något av en bristvara.

En fjärde förklaring kan ligga i kunskap och utbildning. Såsom vi sett i denna rapport har de åländska sjökaptenerna tidigare, genom det som med en nutida term kan kallas ”empowerment”, givits rika tillfällen till att utveckla också sitt internationella affärskunnande. Sådana tillfällen är idag betydligt mer begränsade. Modern kommunikationsteknologi gör att det inte är kaptenerna ute på fältet som skall ro i land en affär. Dessutom är dagens rederimanagement förbunden med en mångfald kompetenser som inte enbart kan läras ut ombord på ett fartyg. Redan det sjöfartspolitiska programmet 1999 slog fast ett stort utbildningsbehov i detta hänseende. Fortfarande saknar dock Åland ett kvalificerat utbildningsprogram för rederimanagement som varvar teori och praktik inom rederinäringen. De sedan länge så prioriterade utbildningsfrågorna inom åländsk självstyrelseförvaltning borde således kraftfullt – och i syfte att upprätthålla kärnkompetens och innovativ kapacitet inom sjöfartsnäringen – inkorporera resonemang av detta slag.

10.3 Statligt eller regionalt ansvar?

Som bör ha framgått av framställningen ovan har innovationsförmågan inom den åländska sjöfartsnäringen huvudsakligen framsprungit ur en kombination av maritimt kunnande och entreprenörskap. Ett entreprenörskap som över tiden inneburit att ny teknik och nya fartygstyper tagits i bruk, nya marknader successivt upparbetats, nya tjänster och koncept utvecklats etc. I allt väsentligt har den innovativa kapaciteten uppburits av mångfalden av entreprenörer.

I dag är situationen en annan. Rederinäringen har koncentrerats till ett litet antal, för åländska förhållanden mycket stora, företag och de potentiella nya entreprenörerna är välavlönade anställda - utan särskilt påtagliga nyföretagarincitament - inom de etablerade rederierna. Med detta inte sagt att den åländska rederinäringen helt skulle ha stagnerat. Konkurrensen kräver ständiga produkt- och marknadsanpassningar, uppgradering av fartygen och en kontinuerlig kompetensuppbyggnad. Men den påtagliga vitaliteten kommer av *mångfalden aktörer som genom ständig konkurrens och samverkan stimulerar varandra till innovationer, förnyelse och utveckling*. Det är denna vitalitet som nu saknas och som borde eftersträvas av och återföras till branschen.

Inom politiken har ansvaret för de åländska sjöfartsfrågorna, med undantag av yrkesutbildningen, legat på den finska staten och dess myndigheter. Den åländska huvudstrategin har varit, och är alltfort, att söka påverka statens attityd så att sjöfartens utvecklingsproblem ges nödvändig politisk prioritet. Problemet med denna strategi är att positiva markeringar, även om de skrivs in som intentionsdeklarationer på olika nivåer inom den statliga politiken, alltför sällan ger några snabba konkreta resultat. Den

åländska strategins effektivitet kan alltså ifrågasättas. Det är därför förvånande att inga mer genomgripande utvärderingar av den valda strategin görs, och att inga alternativa mål och strategier heller på allvar diskuterats.

Självstyrelsens begränsade inflytande över centrala ekonomisk-politiska frågor ligger sannolikt också bakom avsaknaden av en mer framåtsyftande debatt kring alternativa mål och strategier för sjöfartspolitiken. Dagens åländska näringspolitik består i huvudsak av utbetalningar av olika typer av stöd och bidrag, inte minst inom primärnäringarna. Det absolut viktigaste ekonomisk-politiska instrumentet, beskattningen, står helt utanför självstyrelsens kontroll.

Mot den här bakgrunden är det föga överraskande att önskemålen om att överföra beskattningsbehörigheten från den finska statsmakten (som i detta projekt alltså representerar den centrala nivån) till det åländska lagtinget (här den regionala nivån) i dag är en het politisk fråga. Flertalet av de åländska lagtingspartierna är för en överföring av hela eller delar av den statliga beskattningsrätten till Åland. En klar brist är dock att den *ekonomisk-politiska potential* som ligger i att ha skatteinstrumentet i sin hand så sällan lyfts fram i debatten. Istället tenderar skatteinstrumentet, på ett olyckligt sätt, att reduceras till ett medel för att täcka kostnaderna för de offentliga utgifterna.

Helt klart är dock att den åländska ekonomin, trots problemen inom huvudnäringen, fortsättningsvis kännetecknas av en förhållandevis hög ekonomisk kapacitet (jämför BNP/capita med andra likartade ekonomier, se t ex Nordisk Statistik Årsbok, 2006 och ÅSUB 2007), något som primärt beror på det egna näringslivets styrka. Graden av eget handlingsutrymme inom det ekonomisk-politiska området är däremot starkt begränsad. *Det råder alltså en bristande överensstämmelse mellan den ekonomiska potentialen hos det åländska näringslivet å ena sidan, och de egna politiska institutionernas handlingsutrymme och ekonomiska ansvar å den andra sidan.* Det politiska systemet intar därmed rollen av en ”junior partner” (för aktuell terminologi, jmf Sejerstedt, 1997) i den åländska ekonomins utveckling.

Ålands huvudnäring befinner sig alltså i en situation där intresset för dess utveckling är begränsat på central statlig nivå, samtidigt som handlingsutrymmet för att skapa gynnsammare förutsättningar för dess framtida utveckling i realiteten saknas på regional nivå. Som vi sett av genomgången av den åländska sjöfartens framväxt och utveckling har detta inte med nödvändighet alltid varit något avgörande problem (se även Lindström 2001:188), näringen har klarat sig på egen hand - och också från tid till annan mer eller mindre påtagit sig något av huvudansvaret för sysselsättningsfrågorna i åländsk politik. Men i dagsläget, då EUs medlemsländer (med stöd av EU-kommissionen) vidtar kraftfulla åtgärder för att höja konkurrensförmågan för sina, med

åländsk sjöfart konkurrerande, rederier har nackdelarna med denna modell för ansvarsfördelningen mellan centralstat (Finland) och region (Åland) blivit allt tydligare. Den halvhjärtade, och jämfört med viktiga konkurrentländer ständigt eftersläpande, statliga sjöfartspolitiken, gör att Ålands huvudnäring fastnar i en svårhanterlig ”stuck in the middle” position. Politiken är helt enkelt till sin grundläggande karaktär defensiv, och saknar därmed den offensiva och pro-aktiva linje som så väl skulle behövas. Man tappar tempot i utvecklingen av branschen på grund av bristande vilja att fullt ut anpassa den nationella politiken till de möjligheter som EUs regelverk i dag faktiskt ger.

Projektets övergripande frågeställning - ”statlig kraftsamling eller regionalt ansvar” - ställs alltså här på sin spets. I fallet Åland och sjöfarten är svaret på denna fråga också rätt så entydigt. Ålands huvudnäring skulle sannolikt under senare år ha haft bättre förutsättningar för förnyelse och tillväxt om huvudansvaret för politiken legat i Mariehamn och inte i Helsingfors. Detta betyder dock inte att ett utökat regionalt beslutsansvar inom andra branscher och policyområden *per automatik* är önskvärt. Det är också viktigt att hålla i minnet att den åländska positionen i förhållande till den nationella finska politiken är mycket speciell och därför inte automatiskt kan överföras till andra nordiska regioner - inte heller till de två "systerautonomierna" Färöarna och Grönland. En annan viktig reservation i sammanhanget är det faktum att sjöfarten, genom sin geografiska mobilitet och stora inslag av internationell reglering, i policyhänseende inte alltid är riktigt jämförbar med andra mer "vanliga landnäringar".

Oavsett dessa viktiga modifieringar kvarstår dock en tydig *policyrekommendation*. De åländska självstyrelsemyndigheterna bör se över sitt ekonomisk-politiska handlingsutrymme och aktivt fråga sig vad man genom ett ökat politiskt och lagstiftningsmässigt ansvar för den egna huvudnäringen skulle kunna göra för att stärka dess kreativitet, förnyelseförmåga och entreprenöriella mångfald - och därmed sannolikt också hela den åländska ekonomins innovativa kapacitet och långsiktiga utvecklingskraft.

Referenser

Baldacchino, G & Milne, D (eds) (2000): *Lessons from the Political Economy of Small Islands.* London, MacMillan Press

Barros, J (1968): *The Åland Island Question: Its Settlement by the League of Nations*. New Haven, Yale University Press

Boje, D M (2001): *Narrative Methods for Organizational and Communication Research.* London, Sage Publications

Cappelin, R (2006): *Regional Governance in the Knowledge Economy: Policy Strategies and Policy-Making Models.* Paper prepared for EU-FP6, Bruxelles

Clarke, D E (1823, sv. utg. 1987): *En resa på Åland vintern 1799.* Mariehamn, Åland litteraturförening

Creswell, J W (1998): *Qualitative Inquiry and Research Design. Choosing among five Traditions.* London, Sage Publications

Dreijer, M (1984): *Genom livets snårskog.* Ekenäs, Söderström & Co Förlags Ab

Eliasson, T A (2005): *Viking Line i backspegeln*. Mariehamn, Mariehamns Tryckeri

Ekonomiska rådet (1989): *Regionalräkenskaper för Åland 1975-1978*. Mariehamn, Ålands landskapsstyrelse

Eriksson, D & Turunen, J (2002): *Det skattefinansiella utjämningssystemet mellan landskapet Åland och staten: 1990-talets erfarenheter*. Helsingfors och Mariehamn, Finansministeriet och Ålands landskapsstyrelse

EU/Enterprice and Industry Publications (2004, 2005): *European Competitiveness Report*. Bruxelles, European Commission

Hannum, H & Lillich, B (1981): "The Concept of Autonomy in International Law." Ingår i Dinstein, Y (ed.): *Models of Autonomy*. London, Transaction Books

Hannikainen, L & Horn, F (eds.) (1997): *Autonomy and Demilitarization in*

International Law: The Åland Islands in a Changing Europe. The Hauge, Kluwer Law International

Harberg, J (1995): *Åländsk sjöfart med maskindrivna fartyg*. Mariheman, Skriftserien för Ålands Nautical Club & Mariehamns Tryckeri Ab

Högman, G (1990): *Den åländska kvinnans historia*. Mariehamn, Ålands Kulturstiftelse & Mariehamns Tryckeri Ab

Högnäs, P-O & Örjans, J (1997): *Med folk och fisk över Ålands hav*. Mariehamn, Ålandstryckeriet

Justitieministeriet (1994): *Åländska skattegruppens betänkande*. Helsingfors, Justitieministeriets lagberedningsavdelning

Karlsson, A (2007, kommande): Om den åländska ekonomin - dess utmaningar och det ekonomisk-politiska handlingsutrymmet. I Jansson, H (red): *Vitbok för utveckling av Ålands självbestämmanderätt*. Mariehamn

Kåhre, G & Kåhre, K (1988): *Den åländska segelsjöfartens historia*. Mariehamn, Skriftserie för Ålands Nautical Club & Mariehamns Tryckeri Ab

Lindholm, M (2006): Den åländska sjöfarten under perioden 1809-1856. I *Åländsk Odling, Årsbok 2004-2005.* Mariehamn, Museibyrån

Lindström, B (1997): "Aaland's Autonomy - A Compromise Made in Finland." Ingår i Lyck, L (ed.): *Socio-Economic Developments in Greenland and other Small Nordic Jurisdictions.* Copenhagen, New Social Science Monograph.

Lindström, B (2001): "Klarar Åland större ekonomiskt självbestämmande?" Ingår i Jansson, H & Salminen, J (red.): *Den andra Ålandsfrågan. Autonomi eller självständighet?* Mariehamn, Julius Sundbloms minnesstiftelse

Maskell, P et al (1998, eds): *Competitiveness, Localised Learning and Regional Development.* London & New York, Routledge

Myntti, K (2001): "Den åländska modellen - bakgrund och särdrag." Ingår i Jansson, H & Salminen, J (red.): *Den andra Ålandsfrågan. Autonomi eller självständighet?* Mariehamn, Julius Sundbloms minnesstiftelse

Nervander, E (1872, ny utg. 1983): *Sommarresor på Åland.* Mariehamn, Ålands litteratursällskap

Palmberg, J et al (2006): *Den svenska sjöfartsnäringens ekonomiska och geografiska nätverk och kluster.* Internationella Handelshögskolan, Högskolan i Jönköping

Papp, D (1971): *Åländsk allmogeseglation*. Stockholm, Rapport 1 Sjöhistoriska Museet

Porter, W K (1809, sv. utg. 1992): "Resa på Åland i december 1807-januari 1808." Ingår i Lundberg-Kelly, G (red.): *Isbarriärer och kala klippor*. Mariehamn, Ålands litteraturförening

Prahalad, C K & Hamel, G (1998): The Core Competence of the Corporation. I de Wit, B & Meyer, R (eds): *Strategy: Process, Content, Context.* London, International Thomson Business Press

Ramsdahl, C (1987): *Det åländska folkets historia II:1. Under Gustav Vasa och hans söner samt stormaktstiden.* Mariehamn, Ålands Kulturstiftelse

Roslin, B (2006): *Europeiskt självstyre i omvandling.* Helsingfors, Statsrådets kansli. Publikationsserie 11/2006

Schutz, A (1967): *Collected Papers 1*. The Hague, Martinus Nijoff.

Schutz, A (1970): *On Phenomenology and Social Relations*. Chicago and London, The University of Chicago Press

Schutz, A (1976): *The Phenomenology of the Social World*. London, Heinemann Educational Books

Sejerstedt, F (1997): Lederskap og demokratisk kapitalisme. I Bykjeflot, H (ed): *Fra string til ledelse.* Bergen, Fagbokforlaget

Statistikcentralen (1979): *Befolkning efter näringsgren åren 1880-1975.* Helsingfors, Statistiska meddelanden N:o 63.

Statistisk årsbok för Åland (olika årgångar) Mariehamn: ÅSUB

Svensson, H (1986): *En man och hans linje. Gunnar Eklund och färjtrafiken Sverige-Åland-Finland*. Mariehamn, Mariehamns Tryckeri Ab

Svensson, H (1998): *Algot – en obändig ålänning*. Mariehamn, Mariehamns Tryckeri Ab

Tudeer, E (1993): *Det åländska folkets historia 1920-1990.* Mariehamn, Ålands kulturstiftelse

Wraxall (1775, sv. utg. 1992): "Resa på Åland i juni 1774." Ingår i Lundberg-Kelly, G (red.): *Isbarriärer och kala klippor*. Mariehamn, Ålands litteraturförening

Ålands Landskapsregering (1999): *Sjöfartspolitiskat program för Åland*. Mariehamn, Ålands Landskapsregering

ÅSUB (1996): *Nationalräkenskapsdata för Åland 1989-1993*. Mariehamn, Mariehamns Tryckeri

ÅSUB (1997): *Nationalräkenskapsdata för Åland 1993-1995*. Mariehamn, Mariehamns Tryckeri

ÅSUB (1999): *Befolkningen 1749-1999. Ålands befolkningsstatistik 250 år.* Mariehamn, Statistikmeddelande 1999:8

ÅSUB (2002): *Det åländska rederiklustret. En förstudie.* Mariehamn, Rapport 2002:1

ÅSUB (2005): *Sub-National Insular Jurisdictions (SNIJs) as Configurations of Jurisdictional Powers and Economic Capacity. A Study of Åland, The Faroe Islands and Greenland.* Mariehamn, ÅSUB R 2005:6

ÅSUB (2006a): *Befolkningen 2005.* Mariehamn, Statistikmeddelande 2006:6

ÅSUB (2006b): *Konjunkturläget - Hösten 2006*. Mariehamn, Rapport 2006:6.

ÅSUB (2007): *Konjunkturläget - Våren 2007*. Mariehamn, Rapport 2007:1