

Den ålandsbaserade sjöfartens ekonomiska betydelse

En studie av klustereffekter och
framtidsscenarier



De senaste rapporterna från ÅSUB

- 2009:1 Ålänningarnas kultur- och fritidsvaror
- 2009:2 Mot den tredje generationens regionpolitik. Lärdomar från Nordens autonomier och perifera ö-regioner
- 2009:3 Turismens samhällsekonomiska betydelse för Åland 2008
- 2009:4 Konjunkturläget våren 2009
- 2009:5 Den åländska beskattningen. Ekonomiska effekter av alternativa framtidsscenarier 2010-2020
- 2009:6 Ekonomisk översikt för den kommunala sektorn våren 2009
- 2009:7 Behovet av finska i ålänningarnas vardagsliv. Den svenskspråkiga servicen inom offentlig sektor och handel
- 2009:8 Arbetsmarknadsbarometern 2009
- 2009:9 Ålänningarnas radiolyssnar- och TV-tittarvanor
- 2009:10 Konjunkturläget hösten 2009
- 2009:11 Ekonomisk översikt för den kommunala sektorn hösten 2009
- 2009:12 Regionala effekter av fast vägförbindelse till Föglö
- 2009:13 Vilka krav kan vi ställa på framtidens kommuner? Ett underlag för den fortsatta diskussionen om organiseringen av kommunsektorn på Åland
- 2009:14 Handelsintegration och välfärdsutveckling under EU-medlemskapet
- 2010:1 Konjunkturläget våren 2010
- 2010:2 Ekonomisk översikt för den kommunala sektorn våren 2010
- 2010:3 Arbetsmarknadsbarometern 2010
- 2010:4 Mariebad. En kundundersökning
- 2010:5 Ekonomisk översikt för den kommunala sektorn hösten 2010

Förord

Föreliggande studie av den åländska rederiverksamheten och dess roll i den omgivande samhällsekonomin består av två olika delar vilka var för sig mer än väl hade räckt till en egen – separat – forskningsrapport.

Studiens inledande del utgörs av den första heltäckande kartläggningen av all från Åland opererad kommersiell rederiverksamhet – oavsett ägare eller flagga. Fokus ligger alltså på det på Åland baserade sjöfartsklustret som helhet. Kartläggningen, som genomförts med hjälp av ett omfattande underlagsmaterial från samtliga berörda rederier plus vissa övriga branschrelaterade företag, ger en detaljerad bild av näringens utveckling, dagsaktuella omfattning och företagsstruktur, geografiska fördelning av marknader, upphandling och inköp samt ekonomiska och arbetsmarknadsmässiga genomslag inom och utanför Ålands gränser.

I studiens andra del får den bredare klusteransatsen lämna rum för en helt annan typ av specialiserad framtidsanalys. Här analyseras, med hjälp av ekonomiska modellverktyg och specialbearbetade nationalräkenskapsdata, effekterna på sjöfarten och den åländska makroekonomin av ett antal scenarier. Modellanalysens beroende av data från de formella nationalräkenskaperna, innebär att resultaten i strikt mening enbart gäller på Åland registrerade rederier och tonnage. Detta hindrar dock inte att de även har en vidare tillämpning. De konsekvenser för näringen och den omkringliggande samhällsekonomin som påvisas i de olika scenarierna skulle inte förändras på något mer väsentligt sätt om scenariernas underlagsdata kunnat vidgas till att omfatta klustret som helhet.

Projektet, som beställts och finansierats av Ålands landskapsregering, har haft stor nytta av den referensgrupp med företrädare för näringen och berörda beslutsfattare som knutits till forskningsarbetet. Gruppens ordförande har varit finansminister *Mats Perämaa* och dess sekreterare näringsavdelningens chef *Linnea Johansson*. Övriga medlemmar var Vikinglinjens VD *Mikael Backman*, sjöfackets ombudsman *Henrik Lagerberg*, Godby Shippings VD *Dan Mikkola* och Alandiabolagens VD *Leif Nordlund*. Till referensgruppens ordförande och medlemmar riktas ett stort tack för viktiga synpunkter på och inspel i forskningsarbetet. Detta gäller särskilt för valet och utformningen av de olika framtidsscenarierna.

Projektet första del, kartläggningen av klustret och dess tyngd inom och utanför Åland, hade inte varit möjlig att genomföra utan de generösa kunskapsbidragen (inkl. för projektet särskilt framtagna företagsdata) från de berörda rederierna och deras ledning.

Ett särskilt tack skall här också riktas till de ledande företrädare för rederierna på Åland som ställde upp för personliga intervjuer om sin syn på branschens och dess framtida utvecklingsmöjligheter. Detta gäller inte minst *Olof Widén*, VD för Rederierna i Finland, som varit en för utredningen viktig faktakälla när det gäller finsk sjöfartspolitik. För en lista med namn och positioner över samtliga intervjuade, se *Bilaga I* i slutet av rapporten.

Utredarna vill slutligen även rikta ett tack till *Maria Lindqvist*, som i sin egenskap som huvudansvarig för den våren 2010 avslutade statliga utredningen av den svenska sjöfartssektorn, bistått med värdefull information om svensk sjöfartsnäring och den dagsaktuella diskussionen om landets framtida sjöfartspolitik.

Inom ÅSUB har *undertecknad* varit huvudansvarig för projektets utformning och genomförande, liksom även författandet av föreliggande rapport.

Ekonom-statistiker *Jouko Kinnunen* har ansvarat för den modelltekniska konstruktionen av utredningens olika framtidsscenarier, liksom också de resultat som modellen genererat för de olika scenarierna. Kinnunen har även fungerat som medförfattare i de delar av rapporten där scenariorisultaten presenteras och analyseras närmare.

Utredare *Richard Palmer* har bistått utredningen med olika typer av branschdata samt kommentarer till och värdefulla inspel i arbetet med rapporten.

Mariehamn i oktober 2010

Bjarne Lindström
Direktör

Innehåll

Förord	3
Figurförteckning	7
Tabellförteckning	10
1. Sammanfattning	11
2. Executive Summary	20
3. Inledning	29
3.1 Bakgrund.....	29
3.2 Uppdrag och syfte	30
3.3 Tidigare studier av åländsk sjöfart.....	30
3.4 Underlagsmaterial, omfattning och metoder.....	31
3.5 Rapportens uppläggning	32
4. Åländsk sjöfart - en tillbakablick	34
4.1 En exportnäring växer fram	34
4.2 Utveckling efter andra världskriget.....	35
4.3 Den östersjöbaserade färjtrafikens genombrott och snabba expansion	36
4.4 Tillbakagång och utflaggningar inom fraktsjöfarten	37
4.5 EU-inträde med åländskt tax free-undantag.....	39
4.6 Rederinäringen vid ingången i det nya millenniet	40
4.7 Det största rederiklustret i norra Östersjön	42
5. Det maritima klustrets kärna – utvecklingen efter år 2000	46
5.1 Skärpt konkurrens och nya aktörer	46
5.2 Konsolidering och nya flaggalternativ	47
5.3 Verksamhetsnischer och marknadsutveckling.....	51
5.4 Den samlade marknadsvolymen och dess geografiska fördelning	54
5.5 Sysselsättningsutveckling och lönevolymer	56
5.6 Rederiernas inköp – omfattning och geografi.....	59
5.7 Dagens ålandsbaserade shipping - tre viktiga slutsatser	61
6. Sjöfarten och den omgivande ekonomin	64
6.1 Klustrets lokala arbetsmarknads- och inkomsteffekter.....	64
6.2 Effekterna på efterfrågan inom det åländska näringslivet	65

6.3	Sjöfartens olika ekonomiska effekter.....	66
6.4	De vidare 'omvärldseffekterna' - Finland vinnaren.....	68
6.5	Det åländska sjöklustrets storlek och samlade ekonomiska effekter	70
7.	Strukturutvecklingsscenarier för åländsk sjöfart	71
7.1	Från klusteransats till Ålandsfokuserad konsekvensanalys	71
7.2	Dynamiska modellscenarier som analysverktyg.....	71
7.3	Den underliggande databasen	73
7.4	Basscenario med trendmässig utveckling av dagens åländska sjöfart	74
7.5	Fem strukturutvecklingsscenarier för åländsk sjöfart	76
7.6	Ändrade marknadsförutsättningar	76
7.7	Ändrade policyförutsättningar	77
8.	Alternativa framtider för åländsk sjöfart?.....	82
8.1	Utvecklingen enligt basscenarioets antaganden	82
8.2	Scenarierna med växande efterfrågan	88
8.3	Scenarier med avskaffade sjölönesubventioner	93
8.4	Scenariot med avskaffat skatteundantag och tax-free.....	100
8.5	Scenariot med höjda bunkerkostnader	102
8.6	Scenariernas effekter på makroekonomi och arbetsmarknad	104
8.7	Effekter på den offentliga sektorns ekonomi	113
8.8	Variationer i scenarioutfallen mellan olika delar av ekonomin	118
9.	Sjöfartsklustret och den åländska ekonomin.....	123
9.1	Sjöfartens dubbla roll.....	123
9.2	Aktiv anpassning och strukturutveckling.....	124
9.3	Omstrukturering och successiv tillbakagång	126
9.4	Färjtrafikavveckling och strukturkris.....	126
	Bilaga I: Intervjuade branschföreträdare och sakkunniga.....	129
	Bilaga II: Scenarioantaganden och modellparametrar	130
	Referenser	147

Figurförteckning

Figur 1. Inresande till Åland 1959-2009	37
Figur 2. De åländska, finska och svenska ekonomiernas branschstruktur 2000 (andel av BNP).....	45
Figur 3. Den åländska shippingsektorns huvudmarknader. Geografisk fördelning 2009	55
Figur 4. De anställdas bosättningsort. Den geografiska fördelningen 2009	57
Figur 5. Bruttolönernas geografiska fördelning 2009	58
Figur 6. Rederiernas inköp. Den geografiska fördelningen 2009	60
Figur 7. De åländska, finska och svenska ekonomiernas branschstruktur 2007 (andel av BNP).....	61
Figur 8. Basscenariots makroekonomiska utfall, procentuell tillväxt i 2007-års priser.....	82
Figur 9. Rederisektorns utveckling enligt basscenariots antaganden (2010 =100).....	84
Figur 10. Utvecklingen inom passagerarsjöfarten enligt basscenariot (2010=100).....	85
Figur 11. Utvecklingen inom fraktsjöfarten enligt basscenariot (2010=100)	85
Figur 12. Passagerarsjöfartens volymutveckling (milj. € fasta priser 2007-års priser).....	86
Figur 13. Fraktsjöfartens volymutveckling (milj. € fasta 2007-års priser)	86
Figur 14. Det landbaserade näringslivets utveckling enligt basscenariot (2010=100)	87
Figur 15. Utvecklingen av rederisektorns andel Ålands samlade ekonomi och sysselsättning.....	88
Figur 16. Intäktseffekter vid efterfrågan inom passagerarsjöfarten. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	89
Figur 17. Intäktseffekter vid höjd efterfrågan inom fraktsjöfartssektorn. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	89
Figur 18. Förädlingsvärdeeffekter av höjd efterfrågan inom passagerarsektorn. Årlig avvikelse från basscenariot (%)	91
Figur 19. Förädlingsvärdeeffekter av höjd efterfrågan inom fraktsjöfarten. Årlig avvikelse från basscenariot (%)	91
Figur 20. Sysselsättningseffekter av höjd efterfrågan inom passagerarsektorn. Årlig avvikelse från basscenariot (%)	92
Figur 21. Sysselsättningseffekter av höjd efterfrågan inom fraktsjöfarten. Årlig avvikelse från basscenariot (%)	92
Figur 22. Intäktsutvecklingen vid lönesubventionsbortfall med marknadsanpassning.	

	Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	94
Figur 23.	Förädlingsvärdeutvecklingen vid lönesubventionsbortfall med marknadsanpassning. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	95
Figur 24.	Sysselsättningsutvecklingen vid lönesubventionsbortfall med högre priser. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	95
Figur 25.	Intäktsutvecklingen vid lönesubventionsbortfall med lägre löner. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	96
Figur 26.	Förädlingsvärdeutvecklingen vid lönesubventionsbortfall med lägre löner. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	97
Figur 27.	Sysselsättningsutvecklingen vid lönesubventionsbortfall med lägre löner. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	97
Figur 28.	Intäktsutvecklingen vid lönesubventionsbortfall med utomnordisk ombordpersonal. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	98
Figur 29.	Förädlingsvärdeutvecklingen vid lönesubventionsbortfall med utomnordisk ombordpersonal. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	99
Figur 30.	Sysselsättningsutvecklingen vid lönesubventionsbortfall med utomnordisk ombordpersonal. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	99
Figur 31.	Intäktsutvecklingen vid avskaffat skatteundantag och tax free. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	101
Figur 32.	Förädlingsvärdeutvecklingen vid avskaffat skatteundantag och tax free. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	101
Figur 33.	Sysselsättningsutvecklingen vid avskaffat skatteundantag och tax free. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	102
Figur 34.	Intäktsutvecklingen vid höjda bunkerkostnader. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	103
Figur 35.	Förädlingsvärdeutvecklingen vid höjda bunkerkostnader. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	104
Figur 36.	Sysselsättningsutvecklingen vid höjda bunkerkostnader. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	104
Figur 37.	BNP-utvecklingen. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	105
Figur 38.	Nationalinkomsten. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	107
Figur 39.	De samlade exportintäkterna. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	108
Figur 40.	Investeringsutvecklingen. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	109
Figur 41.	Den privata konsumtionen. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	110

Figur 42. De samlade löneintäkterna, miljoner euro i 2007-års priser.....	110
Figur 43. Arbetslöshetens utveckling (%).....	112
Figur 44. Det externa flyttningsnettots utveckling.....	112
Figur 45. Den offentliga konsumtionen. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	114
Figur 46. Landskapsregeringens inkomster från skatter m.m., miljoner euro i 2007-års fasta priser (%)	115
Figur 47. Skattegottgörelsen, miljoner euro i 2007-års priser efter scenario och skatteår.....	116
Figur 48. Kommunernas inkomster. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	117
Figur 49. Statens utgifter. Årlig avvikelse från basscenariot (%)	117
Figur 50. Socialskyddsfondernas utgifter. Årlig avvikelse från basscenariot (%).....	118

Tabellförteckning

Tabell 1. Den åländskt ägda handelsflottan 1999/2000	42
Tabell 2. Den 'ålandsopererade' flottan i internationell kommersiell trafik 2009.....	50
Tabell 3. Shippingsektorns bruttointäkter och dess fördelning på olika marknader 2009	55
Tabell 4. Sysselsättningen inom den åländska shippingsektorn 2009	56
Tabell 5. Bruttolöner genererade inom den åländska shippingsektorn 2009	58
Tabell 6. Den åländska shippingsektorns bruttointköpsvolym (varor och tjänster exkl. fartygsinvesteringar) 2009	60
Tabell 7. Shippingverksamhetens olika typer av effekter på den åländska ekonomi 2009.....	68
Tabell 8. Det åländska sjöklustrets samlade "omvärldseffekter" 2009.....	70
Tabell 9. Scenarioutfall för olika delar av ekonomi och samhälle.....	119
Tabell 10. Scenarioutfall för olika makroekonomiska indikatorer	121

1. Sammanfattning

Sjöfarten är fortsättningsvis av stor betydelse för Åland

I rapportens *första del* kartläggs de senaste decenniernas utveckling inom den Ålandsbaserade maritima verksamheten samt branschens bredare ekonomiska och arbetsmarknadsmässiga roll. Analysen gäller hela 'sjöklustret' och omfattar därför *alla typer av kommersiell fartygsdrift som hanteras utgående från Åland, oavsett verksamhetens ägarstatus och det berörda tonnageets registertillhörighet (flaggstatus)*.

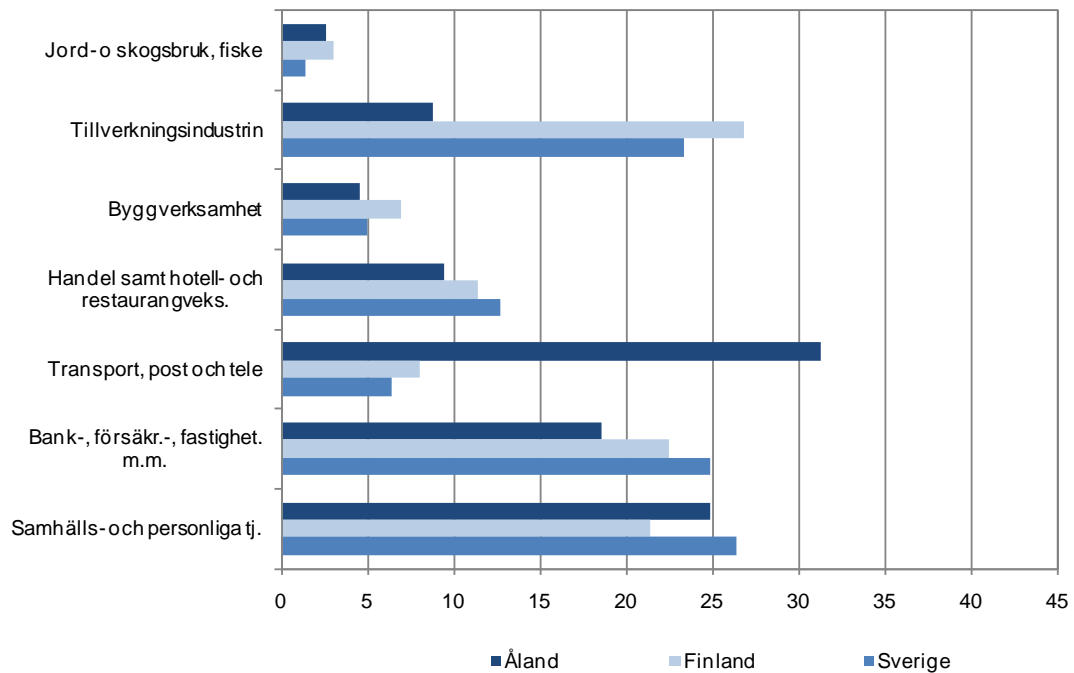
Kartläggningen visar att den på Åland baserade kommersiella sjöfarten sysselsätter - inom och utanför Åland - ca 6 100 ombord- och landanställda med en årlig bruttolönevolym på 243 miljoner euro. Härtill kommer så kapitalinkomster på 30 - 35 miljoner euro - en sammanlagd utbetalning till de berörda hushållen under ett enda år (2009) på i storleksordningen 275 miljoner euro. Rederisektorns samlade bruttoförsäljning uppgick samma år till i storleksordningen 870 miljoner euro.

Jämfört med den samlade åländska arbetsmarknaden och ekonomin är detta mycket stora belopp. Det totala antalet sysselsatta ålänningar uppgår till ca 13 600 personer (2007). Omsättningen inom den åländska ekonomin som helhet (inkl. offentlig sektor) uppgick 2008 till ca 2,8 miljarder euro och det samlade förädlingsvärdet (BNP) uppgick samma år till drygt en miljard euro.

Det står därmed klart att internationell shipping är av stor betydelse för utvecklingen av den åländska ekonomin. Av de totalt omkring 6 100 anställda är nästan 1 500 bosatta på Åland, och av sektorns totala bruttolöneutbetalningar går omkring 60 miljoner till Åland (2009). Det här betyder att rederiarbetsplatserna står för ca 11 procent av ålänningarnas sysselsättning och ca 13 procent av deras samlade löneinkomster (nästan 20 procent av den privata sektorns lönekaka). Härtill kommer så utbetalade vinster på ca 30 miljoner och löpande årliga inköp av varor och tjänster hos åländska företag på i storleksordningen 115 - 120 miljoner euro.

Den åländska transportsektorns (där shippingen står för över 90 %) stora tyngd inom den åländska ekonomin jämfört med motsvarande sektorer i Finland och Sverige (2007) framgår av diagrammet nedan:

Sjötransporternas andel av BNP inom den åländska ekonomin jämfört med Sverige och Finland



Ett perspektiv på den åländska sjöfartens storlek och ekonomiska betydelse ges av det faktum att hela den svenska rederinäringen under svensk flagg år 2009 sysselsatte någonstans mellan 12 000 och 18 000 ombordanställda. Samma år genererade det tonnage som ägdes eller på annat sätt opererades från Åland nästan 5 000 ombordarbetsplatser, varav drygt 3 600 inom färjtrafiken och drygt 1 300 inom fraktsjöfarten.

Den på Åland baserade maritima sektorn är därmed norra Östersjöns enskilt största rederikluster med positiva ekonomiska effekter, inte bara inom utan också utanför Åland. Merparten av de genererade arbetsplatserna går till personer bosatta utanför Åland. Detsamma gäller i ännu högre grad de löpande inköp av varor och tjänster som görs av åländsk sjöfart, vilka till största delen sker utanför Åland. Marknaderna domineras likaså av efterfrågan utanför Åland. Näst intill 100 procent av intjäningen kan ur den åländska ekonomins synpunkt betraktas som en ren exportintäkt.

Åländsk sjöfart har under senare år blivit allt mer internationaliserad även på andra sätt. En indikation är här det växande antalet fartyg med åländskt managementansvar samt tillkomsten av tonnage ägt av utomstående redare där driftansvaret anförtrots den kompetens inom branschen som finns i Mariehamn. Samtidigt har också användning av alternativa flaggstater blivit allt vanligare. Detta gäller även passagerarflottan som idag har nästan hälften av sitt tonnage placerat i svenskt register.

Nedgången i det hemmaregistrerade tonnaget kompenseras dock till stora delar av den höga aktiviteten inom näringen som helhet och de omfattande ekonomiska

spridningseffekter detta ger. Det är också viktigt att understryka det faktum att de svenskregistrerade passagerarfartygen fortsättningsvis ägs och kontrolleras av de åländska rederierna och den shippingkompetens som dessa besitter. *Utvecklingen mot användningen av flera olika flaggor i verksamheten kan därför ses som en strategi för att med bibehållen lönsamhet behålla och utveckla användningen av åländskt sjöfartskunnande i en allt mer internationaliserad och kostnadsmässigt komplex miljö.*

Positiva spridningseffekter inom och utanför Åland

Den maritima sektorns bredare samhällsekonomiska roll kan beskrivas och mätas utgående från tre olika typer av effekter. Den första handlar om dess direkta eller *primära aktivitetseffekter* (jobb, löner, vinster, inköp), den andra handlar om dess indirekta eller *sekundära spridningseffekter* (genererad tillväxt inom övriga delar av ekonomin) och den tredje gäller dess kvalitetsmässiga eller *tertiära förnyelseeffekter* (ökat utbud av kvalificerade jobb och verksamheter inom ekonomin).

De samlade aktivitets-, spridnings- och förnyelseeffekterna av sjöfarten på *den åländska ekonomin* redovisas nedan:

Shippingverksamhetens olika typer av effekter på den åländska ekonomi 2009

<i>Sjöfartens effekter</i>	<i>Primära aktivitetseffekter</i>	<i>Sekundära spridningseffekter</i>	<i>Tertiära förnyelseeffekter</i>
<i>Hushåll</i>	Löne- och kapitalinkomster utbetalda inom klustret: ca 90 milj. €	Ökade hushållsinkomster för Åland som helhet: ca 35 milj. €	Breddade yrkes- och karriärmöjligheter
<i>Näringsliv</i>	Inköp hos övrigt näringsliv: ca 115 milj. €	Indirekt genererad omsättning för näringslivet som helhet: ca 55 milj. €	Kunskapsintensiv produktion
<i>Samlade effekter</i>	Ca 205 milj. €	Ca 90 milj. €	Etablering och tillväxt på nya marknader

Den ålandsbaserade sjöfartens ekonomiska och sysselsättningsmässiga effekter kan inte avgränsas till Åland. Med en samlad sysselsättning – direkt (ca 6 100) såväl som indirekt (ca 4 300) genererad - på omkring 10 400 arbetsplatser, är de positiva effekterna påtagliga även i omvärlden. På samma sätt som inom den egna åländska ekonomin, genereras därtill viktiga kvalitativa utvecklings- och förnyelseeffekter inom övriga berörda ekonomier, något som i sin förlängning stärker deras konkurrenskraft och framtida utvecklingspotential inom den maritimt relaterade delen av deras näringsliv.

Nedan redovisas de samlade kvantitativa och kvalitativa effekterna av det åländska sjöklustrets verksamhet på *hela den omgivande ekonomin* - inom såväl som utanför Åland:

Det åländska sjöklustrets samlade "omvärldseffekter" 2009

<i>Klustereffekter</i>	<i>Primära aktivitetseffekter</i>	<i>Sekundära spridningseffekter</i>	<i>Tertiära förnyelseeffekter</i>
<i>Hushåll</i>	Löne- och kapitalinkomster utbetalda inom klustret: ca 275 milj. €	Ökade hushållsinkomster: ca 110 milj. €	Efterfrågan på specialiserad maritim yrkeskompetens med karriärmöjligheter
<i>Näringsliv</i>	Inköp hos övrigt näringsliv: ca 590 milj. €	Indirekt genererad omsättning: ca 270 milj. €	Ökade möjligheter till specialisering inom maritimt relaterade branscher och logistikverksamhet
<i>Samlade effekter</i>	Ca 865 milj. €	Ca 380 milj. €	Förstärkning av maritima klustereffekter och relaterade näringar

De positiva spridningseffekterna utanför Åland gäller inte minst den finska ekonomin och arbetsmarknaden. Med över 50 procent av klustrets sysselsatta arbetskraft, 55 procent av de utbetalade bruttolönerna och upp emot 40 procent av de löpande inköpen, så är *det Finland som - i absoluta tal räknat - är den största vinnaren på den åländska sjöfartskompetensen.*

Shippingverksamhetens positiva betydelse för den finska ekonomin befästs ytterligare av det faktum att Finland är ett av de länder vars varvsindustri gynnas av den efterfrågan på nybyggande och de större fartygsreparationer som den åländska shippingen genererar.

Ekonomisk modellanalys av alternativa framtider för åländsk sjöfart

I *rapportens andra del* analyseras med hjälp av en dynamisk jämviktsmodell det ekonomiska utfallet av olika framtidsscenarioer för den åländska sjöfarten med avseende på dess olika delar samt effekterna på det bredare åländska samhället. Dataunderlaget och modellens konstruktion förutsätter att analysen avgränsas till *de åländska rederierna och det hemmaregistrerade tonnage* – till skillnad från den bredare klusterkartläggningen i rapportens första del.

Den använda modellansatsen förutsätter att de olika utvecklingsscenarioer för den åländska rederisektorn som konstrueras och analyseras närmare kan jämföras med ett s.k. bas- eller trendscenario. Basscenariot fungerar som ett 'referensutfall' mot vilket effekten av de av utredarna inducerade förändringarna i sjöfartens marknadsmässiga och institutionella förutsättningar jämförs.

Strukturutvecklingsscenarioer för åländsk sjöfart

Fem alternativa scenarier för det kommande decenniets utveckling inom den åländska flottan i internationell trafik har konstruerats:

- Kraftigt växande passagerarmängder i Östersjön
- Stark tillväxt i efterfrågan på sjötransporter av gods
- Det av EU sanktionerade systemet med stöd för bemanningskostnader försvinner
- Kraftigt stigande kostnader för fartygsbunker (IMO-beslut om dyrare)

lågsvavliga bränslen)

- Skatteundantaget och därmed också tax-free ombordförsäljningen försvinner

De fem av utredningen konstruerade scenarierna täcker som synes in antaganden om såväl större förändringar i rederiernas marknadsförutsättningar som i den politik som reglerar deras grundläggande verksamhetsbetingelser. Ett av scenarierna - avskaffande av bemanningsstöden (restitution av skatter och sociala avgifter) - är utformat i tre olika varianter; ett där den lönekostnadshöjning som detta innebär tas via marknaden med högre priser, ett där de ombordanställda går med på en motsvarande sänkning av sina löner och ett där anpassningen sker genom att de ombordanställda sägs upp och ersätts med billigare utomnordisk sjöpersonal.

Scenarioresultat för näringsliv, hushåll och offentlig sektor

De resultat som redovisas nedan bygger på en sammanvägning av olika indikatorer för rederinäringen, näringslivet i övrigt, de åländska hushållen samt den offentliga sektorn.

Som framgår av sammanställningen i tabellen nedan visar resultaten att *de två marknadsutvecklingsscenarierna (A och B) genomgående ger den mest positiva utvecklingen. Deras negativa motpoler är scenarierna med avskaffad skattefri ombordförsäljning (G) och kraftigt stegrade bunkerpriser (F).*

Scenarioutfall för olika delar av ekonomi och samhälle

	Färjsektorn	Fraktsektorn	Landnäringar	Hushåll	LR	Kommuner
Marknadstillväxt, passagerarsjöfart (A)	+++	++	++	++	+	++
Marknadstillväxt, fraktsjöfart (B)	+	+++	+	++	+	+
Lönesubventionerna bort – högre priser, samma löner o. personal (C)	--	--	--	--	-	-
Lönesubventionerna bort – lägre löner o. samma personal (D)	-	-	-	+	(+/-)	(+/-)
Lönesubventionerna bort – lägre löner o. utomnordisk pers (E)	++	+	(+/-)	--	-	---
Högre bunkerkostnader (F)	--	(+/-)	--	--	-	--
Tax free försäljningen avskaffas (G)	----	-	---	----	--	---

Teckenförklaring: Starkt positivt +++, positivt ++, svagt positivt +. Extremt negativt ---, starkt negativt --, negativt -, svagt negativt -, neutralt (+/-)

Scenarierna med avskaffade lönesubsidier ger ett mer blandat resultat (C, D och E). Om lönesubventionen avskaffas utan några förändringar i personalen och deras löner, alltså att kostnadshöjningen tas av marknaden via höjda priser, blir effekterna mycket negativa. Implikationerna är nästan lika negativa som i bunkerhöjningsscenariot. Om

däremot de avskaffade restitutionerna tillåts leda till motsvarande sänkning av lönerna för dagens besättningar (D) - alternativt byte till utomnordisk bemanning (E) - så blir effekterna klart mindre negativa. Detta gäller framför allt för rederinäringen som faktiskt skulle vinna på avskaffade lönesubventioner – förutsatt att detta kan kompenseras av de betydligt lägre löner som scenarioalternativet med utomnordisk ombordpersonal skulle innebära (E). För hushållen och den åländska offentliga sektorn skulle ett sådant scenario dock vara klart negativt.

Scenariernas konsekvenser för de landbaserade delarna av näringslivet följer i stort sett samma mönster. Den bästa utvecklingen ges av de två marknadsutvecklingsscenarierna för sjöfarten (A, B), något som också skulle ge positiva spridningseffekter inom Ålands övriga näringsliv. *Det sämsta alternativet är avskaffad skattefri ombordförsäljning på färjrutterna till och från Åland (G).* Scenarierna med högre bunkerkostnader (F) samt avskaffade lönesubventioner (C, D, E) ger även de en negativ 'smittoeffekt' på landnäringarna, men inte i samma utsträckning som om möjligheten till skattefri ombordförsäljning upphör.

De makroekonomiska resultaten

En viktig frågeställning är om mönstret för de olika scenariernas samhällsekonomiska utfall i termer av arbetslöshet, BNP- och nationalinkomstutveckling, total konsumtion, export/import och investeringar liknar vad som redovisats ovan. Som framgår av tabellen nedan är mönstret i stora drag det samma som redovisats ovan. *Även här framstår de två marknadsutvecklingsscenariorna (A, B) som de mest positiva och avskaffande av ombordförsäljningen (G) som det överlägset mest negativa.* Negativa är också bunkerhöjningsscenario (F) samt scenariot med avskaffade lönesubventioner där detta fullt ut tas i form av prishöjningar (C).

Scenarioutfall för olika makroekonomiska indikatorer

	BNP	Nationalinkomst	Totalkonsumtion	Export	Import	Investeringar	Arbetslöshet
Marknadstillväxt, passagerarsjöfart (A)	+++	+++	+++	+++	+++	+++	++
Marknadstillväxt, fraktsjöfart (B)	++	++	++	++	++	++	+
Lönesubventionerna bort – högre priser, samma löner o. personal (C)	-	(+/-)	--	--	--	--	-
Lönesubventionerna bort – lägre löner o. samma personal (D)	+	++	(+/-)	-	-	(+/-)	(+/-)
Lönesubventionerna bort – lägre löner o. utomnordisk pers (E)	(+/-)	--	(+/-)	+++	+	++	--
Högre bunkerkostnader (F)	--	--	--	--	-	--	--
Tax free försäljningen avskaffas (G)	----	----	----	---	---	---	---

Teckenförklaring: Starkt positivt +++, positivt ++, svagt positivt +. Extremt negativt ---, starkt negativt --, negativt -, svagt negativt -, neutralt (+/-)

Sammanfattningsvis kan det konstateras att *scenarioutfallens konsekvenser varierar beroende på vilken del av ekonomin eller vilka samhällsintressen som berörs*. Detta gäller framför allt för de tre olika varianterna på scenariot med avskaffade lönesubventioner (C, D och E) som ju i flera fall genererar rätt så olika resultat för shippingbranschen, delar av det övriga näringslivet och den åländska makroekonomin (investeringar, export) å ena sidan och sjömännen, hushållen, LR och kommunsektorn å andra sidan.

Resultaten indikerar alltså här en del rätt så *svåra intressekonflikter och avvägningsproblem i (sjöfarts-)politiken*.

Samtidigt står det klart att de två marknadsutvecklingsscenarierna (A, B) är positiva för i stort sett alla berörda parter - liksom även den åländska makroekonomin i stort. Här finns alltså inte samma intressekonflikter och policyavvägningsproblem med i bilden. Detta gäller även de två genomgående mest negativa scenarierna, alltså en kraftig bunkerprishöjning (F) och avskaffad skattefri ombordförsäljning (G). Även här är resultaten, särskilt gällande tax free-scenariot, så pass negativa för samtliga berörda aktörer, liksom för den åländska ekonomin i stort, att det knappast torde finnas utrymme för några större intressekonflikter i politiken.

Åländsk sjöfart i vågskålen – framgångsrik anpassning eller avveckling och strukturkris?

I *utredningens sista del* konstateras att sjöfarten intar en särställning inom Ålands ekonomi genom sin dubbla roll som skapare av arbetsplatser, inkomster och efterfrågan samtidigt som den också producerar en svårersättbar infrastrukturell basservice för övriga delar av näringsliv och samhälle. Utgående från utredningens samlade resultat diskuteras avslutningsvis tre tänkbara framtida utvecklingsalternativ för rederinäringen och deras effekter på den åländska samhällsekonomin i stort:

- Pro-aktiv anpassning
- Successivt minskad betydelse
- Avveckling och strukturkris

I det första alternativet – *pro-aktiv anpassning* - behåller sjöfarten sin nyckelroll inom den åländska ekonomin genom en framgångsrik anpassning av verksamhet till de förutsättningar som dagens och morgondagens alltmer globaliserade rederiverksamhet ger. En strategisk mix av tonnage under hemmaflagg och andra flaggor kan här bidra till att säkra den åländska sjöfartens långsiktiga utvecklingsförutsättningar – marknadsmässigt såväl som institutionellt och politiskt. Om den åländska shippingkompetensen i ökad utsträckning kan tas i bruk av utomåländska redare, skulle detta ytterligare förbättra möjligheterna till en vidareutveckling och diversifiering av den på Åland baserade sjöfarten.

Ett sådant utvecklingsalternativ *utesluter dock inte svåra omställningsprocesser för delar av näringen och deras ombordanställda*. Den ökade användningen av alternativa flaggor med de möjligheter till andra besättningar som detta – även då svensk flagg utnyttjas – ger, kommer sannolikt att leda till att antalet ombordanställda ålänningar på sikt minskar. En negativ faktor i sammanhanget är det faktum att nyetableringarna inom åländsk shipping under de senaste decennierna i stort sett lyst med sin frånvaro. Den ökande internationaliseringen av ägandet kan också leda till en del rätt påtagliga förändringar i den åländska rederistrukturen.

Den trend från de större maritima miljöerna runt om i världen som kan komma att bli allt mer märkbar även för Åland, är förskjutningen av tyngdpunkten från ren fartygsdrift till en betydligt bredare uppsättning shippingrelaterade (land-) näringar inom logistik, handel och företagservice. *Detta behöver dock inte nödvändigtvis vara en negativ utveckling – vare sig för rederibranschen som sådan eller för den åländska ekonomin som helhet*.

I det andra alternativet – *gradvis minskad betydelse* - skulle sjöfarten fortsätta att spela en viktig, men gradvis allt mindre central, roll inom den åländska ekonomin. Det kan nämligen inte uteslutas att de anpassningar som drivs fram av ändrade marknadsförutsättningar, skärpt konkurrens, bristande nyföretagande och nyetableringar, utflaggningar och ägarbyten blir så omfattande att den åländska kärnkompetensen inom verksamheten gradvis tunnas ut och utarmas. Den nu pågående diskussionen i Sverige om inrättande av ett internationellt skeppsregister där billigare besättningar från tredje land kan användas kan, om planerna förverkligas, mycket väl påskynda och fördjupa en sådan process.

En sådan omstrukturering av shippingens ägarbas och operativa verksamhet skulle inte gå den bredare samhällsekonomin obemärkt förbi. En alltför stor uttunning av de åländska ägarintressena i kombination med skärpt konkurrens och ytterligare utflaggningar av tonnage, skulle sannolikt påskynda nedgången i antalet ombordanställda ålänningar. Detta skulle på sikt i värsta fall även kunna leda till en utflyttning av viktiga delar av rederiernas personaladministrativa, tekniska och kommersiella ledningsfunktioner från Åland – och därmed också en motsvarande tillbakagång i sjöfartens ekonomiska betydelse.

Så länge som starka ägarintressen och 'huvudkontorsfunktioner' finns kvar på Åland, kommer dock näringen under överskådlig tid att fortsätta generera viktiga bidrag till åländsk ekonomi och arbetsmarknad. Ett fortsatt aktivt åländskt ägande- och näringslivsengagemang inom shippingen ökar sannolikt även möjligheterna att behålla den för det åländska samhället så kritiskt viktiga transportinfrastrukturella roll som sjöfarten har.

I det tredje och sista här diskuterade alternativet – *avveckling och strukturkris* – hamnar

näringsen i en situation där dess verksamhetsförutsättningar förändras så mycket till det sämre att incitamenten för fortsatt shippingverksamhet utgående från Åland mer eller mindre försvinner. Det finns flera faktorer som skulle kunna driva utvecklingen i en sådan riktning. Något eller några av de större åländska rederierna skulle kunna slås ut av utifrån kommande starkare och/eller mer innovativa aktörer. I kombination med dagens svaga nyetableringsaktivitet inom näringsen, skulle detta i realiteten mycket lätt kunna uttradera den drivande kärnan inom Ålands maritima kluster – rederiernas verksamhet.

En annan potentiell hotbild med liknande konsekvenser finns i de politiskt beslutade regelverk på den nationella finska och EU-nivån som i så hög grad avgör verksamhetsförutsättningarna för den ekonomiskt och arbetsmarknadsmässigt tyngsta delen av den åländska sjöfarten, alltså färje- och passagerartrafiken. Ett avskaffande av Ålands skatteundantag skulle få katastrofala följder för den på den skattefria ombordförsäljningen så beroende färjenäringsen. Riskens är stor att den åländska ekonomin då hamnar i en nedåtgående spiral som blir svår att häva. De negativa direkta och indirekta effekterna på den vidare ekonomin och arbetsmarknaden skulle vara så stora att *det åländska samhället riskerar att hamna i en djup strukturkris där kraven på ekonomiska anpassningar blir mycket omfattande och smärtsamma.*

2. Executive Summary

The Economy of Maritime Åland. A Study of Cluster Impacts and Scenarios for the Future of the Shipping Industry in Åland

Shipping still of great importance to the economy of Åland

In *the first part* of the report, we provide an overview of the development of the Åland-based maritime activities as well as the role of the shipping industry in a broader economic sense and on the labour market. The analysis covers the whole shipping cluster, whereby *all types of commercial shipping operated from Åland are included, regardless of owner status and registry of tonnage (flag status)*.

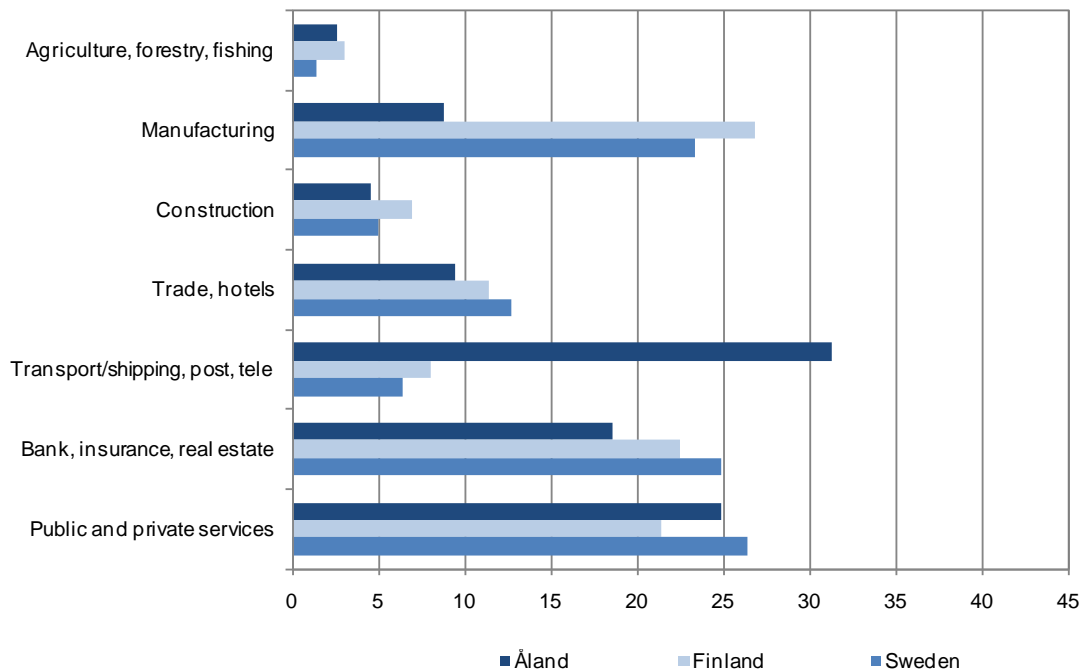
The survey shows that Åland-based commercial shipping employs - in and outside Åland - about 6 100 people, onboard and ashore, with an annual gross salary volume of 243 million euros (2009). In addition, the industry generates capital income of more than 30 - 35 million euros - a total payment of approximately 275 million euros to the affected households. In the same year, gross sales of the shipping sector amounted to approximately 870 million euros.

These are impressive figures in relation to the total labour market and economy of Åland. The number of employed living in Åland amounts to approximately 13 600 (2007). In 2008, the turn-over of the Åland economy as a whole (including the public sector) amounted to about 2.8 billion euros and, in the same year, total value added (GDP) was slightly more than one billion euros.

Consequently, international shipping clearly is of great importance to the development of the Åland economy. Of the about 6 100 people employed in shipping, almost 1 500 live in Åland, and about 60 million euros of the total gross salary payments go to Åland. Thus, shipping provides for approximately 11 per cent of the employment of the Ålanders and about 13 per cent of their total salary income (almost 20 per cent of the salaries in the private sector). In addition, the industry makes annual profit pay-outs of 30 million euros, and current yearly purchases of goods and services from companies in Åland are approximately 115 - 120 million euros.

The great importance of the transport sector (incl. shipping) in Åland compared to Finland and Sweden is illustrated in the figure below:

Sea transport share of GDP in the Åland economy compared to Sweden and Finland (2007)



The size and economic importance of the shipping industry in Åland is put into perspective also by the fact that the total shipping industry under Swedish flag in 2009 employed about 12 000 to 18 000 people onboard. In the same year, the tonnage owned by or operated from Åland generated an employment of approximately 5 000 people on board, of which slightly more than 3 600 on board passenger vessels and over 1 300 on board freight vessels.

Consequently, the Åland-based maritime sector is the single largest shipping cluster in the northern Baltic Sea with positive economic impacts not only in, but also outside, Åland. The majority of the jobs generated by the cluster are occupied by people living outside Åland. And even more so, this applies to the shipping industry’s purchases of goods and services, which to a very high extent are made outside Åland. Moreover, the markets are dominated by demand outside Åland. Almost 100 per cent of the income is, in the perspective of the Åland economy, pure export revenues.

In recent years, the Åland shipping industry has become increasingly internationalised also in other respects. One indication of this is the growing number of vessels under the management responsibility of companies in Åland as well as the additional tonnage owned by international ship-owners, the operation of which has been entrusted with the competent actors of the maritime industry in Mariehamn. At the same time, the use of alternative flag states has become increasingly more frequent. This is true also for the passenger fleet, of which almost half the tonnage is entered in the Swedish ship register today.

However, the decline in domestically registered tonnage is, to a great extent, compensated by high activity in the industry as a whole and the extensive economic effects this creates. The study also highlights the fact that the passenger vessels registered in Sweden continuously are owned and controlled by ship-owners in Åland. *Consequently, the development towards the use of several flag states can be seen as a strategy to maintain profitability while preserving and expanding the use of the shipping knowledge of Åland in an increasingly internationalised environment.*

Positive effects in as well as outside Åland

The role of the maritime sector in the national economy can be described and measured in terms of three types of important effects. The first deals with its direct or *primary effects* (jobs, salaries, profits, purchases), the second deals with its indirect or *secondary effects* (generated growth in other sectors of the economy) and the third deals with its qualitative or *tertiary effects* (increased supply of qualified jobs and activities in the economy).

These effects of shipping on *the economy of Åland* are presented below:

Different types of effects of shipping on the economy of Åland 2009

<i>Effects of shipping</i>	<i>Primary effects</i>	<i>Secondary effects</i>	<i>Tertiary effects</i>
<i>Households</i>	Salary- and capital income paid in the cluster: approx. EUR 90m	Increased household income in Åland as a whole: approx. EUR 35m	Enhanced job- and career possibilities
<i>Industry</i>	Purchases in other sectors: approx. EUR 115m	Indirectly generated turnover of the industry as a whole: approx. EUR 55m	Knowledge intensive production
<i>Total effects</i>	Approx. EUR 205m	Approx. EUR 90m	Establishment and growth in new markets

The effects on the economy and employment of Åland-based shipping cannot be limited to Åland. With a total employment - generated directly (approx. 6 100) as well as indirectly (approx. 4 300) - of about 10 400 work places, the positive effects are obvious also in an international context. As in the Åland economy, important qualitative development and renewal effects are created in the other affected economies, which strengthens their future competitiveness and development potential in their maritime sectors.

The total quantitative and qualitative effects of the activities of the Åland shipping cluster on *the total surrounding economy* - in as well as outside Åland - are presented below:

Total effects of the Åland shipping cluster on the surrounding economy 2009

<i>Cluster effects</i>	<i>Primary effects</i>	<i>Secondary effects</i>	<i>Tertiary effects</i>
<i>Households</i>	Salary- and capital income paid in the cluster: approx. EUR 275m	Increased household income: approx. EUR 110m	Demand for specialized maritime professional competence with career possibilities
<i>Industry</i>	Purchases in other sectors: approx. EUR 590m	Indirectly generated turnover: approx. EUR 270m	Increased possibilities for specialisation in sectors related to shipping and logistics
Total effects	Approx. EUR 865m	Approx. EUR 380m	Enhancement of maritime cluster effects and related industries

The positive secondary effects outside Åland apply especially to the Finnish economy and labour market. Representing more than 50 per cent of the employees of the cluster, 55 per cent of the gross salaries and close to 40 per cent of the current purchases, *Finland is - in absolute figures - the largest beneficiary of the shipping competence in Åland.*

The positive impact of shipping on the Finnish economy is further confirmed by the fact that Finland is one of the countries where the shipyard industry has been favoured by the demand for new-building and extensive ship repairs generated by the Åland shipping.

Economic model analysis of alternative futures of the shipping industry in Åland

In the second part of the report, we analyse the economic result of different scenarios for the shipping industries and the society of Åland using a dynamic computable general equilibrium model. The basic data and the construction of the model *limit the analysis to ship-owners in Åland and domestically registered tonnage* - unlike the wider survey of the cluster in the first part of the report. The approach of the model is to analyse distinct scenarios of the shipping sector in Åland in comparison with a so called basic- or trend scenario.

Structural development scenarios for the shipping industry in Åland

We constructed five alternative scenarios for the coming decade's development of the Åland fleet:

- Strongly increasing amounts of passengers in the Baltic Sea.
- Strong growth in the demand for shipping of goods.
- The EU-sanctioned system of subsidies for crewing costs is abolished
- Strongly increased bunker costs (IMO-decision on low sulphur fuel)
- The tax exemption and, therefore, tax-free sales onboard are abolished

These five scenarios include assumptions on extensive changes in the market conditions of the ship-owners, as well as in the governmental policies regulating their fundamental business conditions. One of the scenarios - the abolition of crew subsidies (EU-approved restitution of taxes and social fees) - is presented in three different versions; one where the raise in salary costs is compensated by higher prices paid by the market, one where the people employed onboard agree to compensate the abolition of subsidies by lowering their salaries, and one where the compensation is made by replacing the people employed onboard with low cost crews from outside the Nordic countries.

Scenario results for the industry, households and public sector

The results presented below are based on a number of distinct indicators of the shipping industry, the rest of the economy, the households in Åland as well as the public sector.

The table below shows that the results of *the two market development scenarios (A and B) generate the most positive development. Their negative opposites are the scenarios with abolished tax-free sales (G) and strongly increased bunker prices (F).*

Scenario results for distinct parts of the economy and society

	Passenger sector	Freight sector	Land-based industries	Households	Government of Åland	Municipalities
Market growth, passenger shipping (A)	+++	++	++	++	+	++
Market growth, freight shipping (B)	+	+++	+	++	+	+
Salary subsidies abolished -higher prices, same salaries and crew (C)	--	--	--	--	-	-
Salary subsidies abolished - lower salaries, same crew (D)	-	-	-	+	(+/-)	(+/-)
Salary subsidies abolished - lower salaries, non-Nordic crew (E)	++	+	(+/-)	--	-	---
Higher bunker costs (F)	--	(+/-)	--	--	-	--
Tax-free sales abolished (G)	----	-	---	----	--	---

Strongly positive +++, *positive* ++, *weakly positive* +, *extremely negative* ----, *strongly negative* ---, *negative* --, *weakly negative* -, *neutral* (+/-)

The results of the scenarios with abolished salary subsidies are more ambiguous (C, D and E). If the salary subsidies are abolished without changes of crew and their salaries, that is if the rise in costs are compensated by higher market prices, the effects will be strongly negative. The implications are almost as negative as in the scenario with increasing bunker costs. However, if the abolished restitutions are compensated by lower salaries for the same crew (D) - alternatively by a change to non-Nordic crew (E) - the effects are less negative. This applies especially to the shipping industry which, in fact, would benefit from abolished salary subsidies - under the condition that these would be compensated by the considerably lower salaries involved in the non-Nordic

crew scenario (E). Nevertheless, the outcome of this scenario would be strongly negative for the households and the public sector of Åland.

The consequences of the land-based parts of the industry generally follow the same pattern. The best results are generated by the two market development scenarios of the shipping industry (A, B), which would also create positive secondary effects in other parts of the Åland industry. The worst-case scenario is abolition of the tax-free sales onboard the vessels going to and from Åland (G). The scenarios with raised bunker costs (F) and abolished salary subsidies (C, D, E) will create negative side effects on the land-based industries, but not to the same extent as the abolition of onboard tax-free sales.

Macroeconomic results

An important question is whether the pattern of the national economic results of the scenarios in terms of unemployment, GDP and national income, total consumption, export/import and investments was similar to the one presented above. The table below shows that the pattern, to a great extent, conforms with the one presented above. *The two market development scenarios (A, B) are also in this context the most positive and the abolition of the onboard tax-free sales (G) is by far the most negative.* Moreover, the scenario of raised bunker costs (F) as well as the scenario of abolished salary subsidies, where these are compensated by higher market prices (C), are negative.

Scenario results of distinct macroeconomic indicators

	GDP	National income	Total consumption	Export	Import	Investments	Unemployment
Market growth, passenger shipping (A)	+++	+++	+++	+++	+++	+++	++
Market growth, freight shipping (B)	++	++	++	++	++	++	+
Salary subsidies abolished - higher prices, same salaries and crew (C)	-	(+/-)	--	--	--	--	-
Salary subsidies abolished - lower salaries, same crew (D)	+	++	(+/-)	-	-	(+/-)	(+/-)
Salary subsidies abolished - lower salaries, non-Nordic crew (E)	(+/-)	--	(+/-)	+++	+	++	--
Higher bunker costs (F)	--	--	--	--	-	--	--
Tax-free sales abolished (G)	----	----	----	---	---	---	---

Strongly positive +++, *positive* ++, *weakly positive* +, *extremely negative* ----, *strongly negative* ---, *negative* --, *weakly negative* -, *neutral* (+/-)

In conclusion, *the consequences of the scenarios clearly differ depending on the part of the economy and the interests in the society involved.* This applies especially to the three alternatives of the scenario for abolished salary subsidies (C, D and E), which generate quite different results for the shipping industry, parts of the other industries, and the

Åland macroeconomy (investments, export) on the one hand, and for the shipping crew, households, Government of Åland and municipalities on the other hand.

Consequently, the results indicate rather *difficult conflicts of interest and adjustment problems in (shipping) policy*.

At the same time, it is obvious that the two market development scenarios (A, B) are positive for all involved parties - as well as for the Åland macroeconomy on the whole. Here, the conflicts of interest and policy adjustment problems are not part of the picture. This also applies to the two most negative scenarios, a steep rise in bunker prices (F) and abolished onboard tax-free sales (G). Thus, especially regarding the tax-free scenario, the results are so obviously negative for all actors that political conflicts of interest should not be imminent.

Shipping of Åland at a critical point - successful adjustment or structural crisis?

In the last part of the report, we conclude that shipping holds a unique position in the economy of Åland with its two-sided role as a creator of work places, income and demand as well as a producer of infrastructural service for the other parts of the industry and the society. We discuss three possible alternatives for future development of the shipping industry, as well as their effects on the economy of Åland as a whole:

- Pro-active adjustment
- Gradually reduced importance
- Termination and structural crisis

In the first alternative - *pro-active adjustment* - shipping maintains its key position in the Åland economy by successfully adjusting to the conditions of an increasingly globalized shipping industry. A strategic mix of tonnage under domestic and other flags could contribute to securing the long-term development requirements of the shipping industry in Åland - on the market as well as institutionally and politically. Should the international ship-owners increase their use of the shipping competence in Åland, the possibilities for development and diversification of Åland-based shipping should be further enhanced.

However, such a development alternative *does not exclude difficult adjustment processes for parts of the industry and the people employed onboard*. The increased use of alternative flags and the extended crewing possibilities involved - even under Swedish flag - will, in the long run, probably lead to reduced numbers of Ålanders employed onboard. A negative factor in this context is that, in the last decades, there have been few new establishments in the Åland shipping industry. Evidently, increasing internationalisation of ownership may lead to some changes in the ship-owner structure in Åland as well.

In larger maritime clusters around the world, there is a trend of shifting the main focus from the exclusive operation of maritime transport to an extended supply of shipping-related (land based) industries in logistics, trade and business-to-business services - a trend that may become more apparent also in Åland. *This is not necessarily a negative development - neither for the shipping industry as such, nor for the economy of Åland as a whole.*

In the second alternative - *gradually reduced importance* - shipping would continue to play an important, but gradually a less central, role in the economy of Åland. A risk not to be ignored is adjustments in market conditions, increased competition, lack of new businesses, flag-outs and ownership changes becoming extensive enough to gradually dilute and deplete the core competence of the Åland shipping industry. The current discussions in Sweden on establishing an international ship registry allowing for less expensive third-country crews may, if the plans are implemented, very well accelerate and further develop such a process.

Such a restructuring of the ownership and operational base of the shipping industry would not pass without consequences. A noticeable dilution of the owner interests in Åland combined with increased competition and further flag-outs of tonnage would probably accelerate the reduction of the number of Ålanders employed onboard. In the long run, this could even lead to a relocation of important parts of the personnel administration as well as the technical and commercial management of the ship-owners out of Åland - and, consequently, a corresponding decline in the economic importance of the shipping industry in Åland.

However, as long as strong ownership interests and headquarters are maintained in Åland, the industry will, in the foreseeable future, continue to generate important contributions to the economy and labour market in Åland. A continuous active ownership- and industry engagement of Ålanders in shipping is likely to enhance the possibilities to maintain the critically important infrastructural role of shipping.

In the third and last alternative - *termination and structural crisis* - the conditions of the shipping industry deteriorate to such an extent that the incentives for continuous Åland-based shipping activities disappear. There are several factors that could pursue the development in such a direction. One or some of the larger ship-owners in Åland could be superseded by stronger and/or more innovative international actors. Combined with the currently weak start-up activity of the industry, this could easily delete the driving core in the maritime cluster of Åland - the activities of the ship-owners.

Other *potential* threats with similar consequences are the maritime policies of Finland and the EU, which to a high extent regulate the basic operative conditions of the most

important part of the shipping industry in Åland, the passenger vessel traffic. Abolition of the Åland tax exemption would have disastrous consequences for the passenger ferry industry, which is highly dependent on tax-free sales onboard. In this case, there is a risk of the Åland economy falling into a downward spiral that would be difficult to break out of. The negative direct and indirect effects on the rest of the economy and labour market would be extensive enough to place the society of Åland *at risk of falling into a deep structural crisis where the demands for economic adjustments would be extremely extensive and painful.*

3. Inledning

3.1 Bakgrund

Sjöfartens betydelse för det åländska samhället är välkänd och kan knappast överskattas. Ända sedan slutet av 1800-talet har olika former av rederiverksamhet varit den drivande kraften inom ekonomin. Sedan färjtrafikens genombrott i början av 1960-talet har näringen därtill försett Åland med en väl fungerande och för den övriga ekonomin helt avgörande extern transportinfrastruktur. Rederiverksamhetens ekonomiska betydelse sträcker sig långt utöver Ålands gränser. Över 95 procent av försäljningen och 80 procent av inköpen sker utanför Åland, och bland de anställda är knappt en fjärdedel bosatta på Åland. Lejonparten av de positiva kringeffekterna genereras alltså utanför Åland, inte minst inom finska fastlandsekonomin där huvuddelen av de anställda samt de löpande rederiinköpen av tradition hämtats.

Förutsättningarna för åländsk sjöfart har genomgått stora förändringar under senare decennier. Konkurrensen från kostnadseffektiva register och flaggor har skärpts, marginalerna inom passagerartrafiken reducerats och sjöfarten blivit allt mer beroende av politiskt styrda åtgärder och beslut inom beskattnings-, miljö-, och säkerhetsområdena. Detta har under senare år resulterat i betydande omstruktureringar och anpassningar inom rederisektorn. Inom färjtrafiken har den skärpta konkurrensen och kostnadsläget sålunda lett till sammanslagningar och en överföring av stora delar av tonnaget till svensk flagg. På fraktsidan har utvecklingen lett till konkurser och försäljningar till utomstående ägare - men samtidigt också ett ökat utnyttjande av åländsk sjöfartskompetens av nya utifrån kommande ägare och i nya sammanhang. De för den långsiktiga utvecklingen så viktiga etableringarna av nya åländska rederier har dock i stort sett lyst med sin frånvaro.

Omstruktureringarna och flaggbytena inom sjöfarten har resulterat i att rederiverksamhetens andel av Ålands BNP sjunkit under senare år. Från att tidigare ha legat kring 35 procent av det samlade förädlingsvärdet står rederierna numera för omkring 27 procent. Nedgången har dock hittills inte medfört några mer betydande konsekvenser för den åländska ekonomin som helhet. Dels har effekterna av 'omflaggningarna' inom färjflottan påverkat de åländska nationalräkenskaperna betydligt mer än realekonomin och arbetsmarknaden som sådan, och dels har det ekonomiska bortfall som ändå skett till stora delar kunnat kompenseras av tillväxten inom övriga delar av den åländska ekonomin.

Trots detta finns det anledning till oro för den maritima verksamhetens framtid på Åland. En långsiktigt bibehållen sjöfart förutsätter nämligen inte bara goda konkurrensvillkor och marknadsförutsättningar för rederierna, utan också att den för Åland unika maritima kompetensmiljö som över generationer byggts upp kan behållas och vidareutvecklas. Detta förutsätter i sin tur en internationellt konkurrenskraftig sjöfartspolitik, aktivt nyföretagande och fortsatt god efterfrågan på och tillgång till kvalificerad maritim kompetens inom Åland. Trenden mot färre och färre rederier med allt större del av sin verksamhet registrerad utanför Åland ger inte något positivt besked härvidlag. Samtidigt står det ändå klart att det fortsättningsvis finns en betydande ekonomisk styrka och utvecklingspotential kvar inom näringen.

3.2 Uppdrag och syfte

Det är mot den här bakgrunden som föreliggande analys av läget inom Ålands maritima sektor skall ses. Utredningen, som görs på uppdrag av Ålands landskapsregering, har två huvudsakliga syften. Det ena är att kartlägga den åländska rederinäringens utveckling och ekonomiska kringeffekter med tonvikt på det senaste decenniets omstruktureringar. Det andra är att närmare analysera konsekvenserna för näringen och den omgivande samhällsekonomin av ett antal tänkbara marknadsutvecklings- och policyalternativ för rederiernas framtida verksamhet.

Tanken är att de ökade kunskaperna om den åländska sjöfartens ekonomiska roll och utvecklingsförutsättningar skall komma till nytta inte bara för näringens egna aktörer, utan även kunna användas av *policymakers* och andra för näringen viktiga beslutsfattare inom och utanför Åland. I uppdraget ingår dock inte att komma med konkreta policyrekommendationer.

3.3 Tidigare studier av åländsk sjöfart

Tidigare studier av åländsk sjöfart har främst varit av historisk och monografisk karaktär med detaljerade beskrivningar av dess utveckling i termer av fartyg, marknader och ägare under olika historiska epoker (Kåhre & Kåhre 1988, Papp 1977, Harberg 1995).

När det gäller de mer dagsaktuella analyserna har ÅSUB i en tidigare pilotstudie (ÅSUB 2002) kartlagt den åländska rederiverksamhetens omfattning i termer av sysselsättning, operationsområden, marknader och inköp. Studien byggde på en kombination av kvalitativa och kvantitativa uppgifter från de åländska rederierna. Den gav för första gången en ungefärlig bild av rederiernas betydelse som upphandlare av varor och tjänster inom olika delar av näringslivet inom och utanför Åland. I studien

framkom även indikativa data om åländska rederiklustrets relativa storlek och betydelse jämfört med andra liknande kluster i Norden och norra Europa.

Inom ramen för ett större nordiskt forskningsprojekt analyserade ÅSUB också för några år sedan rederiverksamhetens roll som kommersiellt drivande kompetensmiljö inom det åländska samhället (ÅSUB 2007). Resultaten jämfördes med andra typer av regionala 'kärnkompetenser' inom ösamhällen av liknande storlek och politisk status som Åland. Syftet var att klargöra förutsättningarna för ett större eget policyansvar inom olika typer av regionala ekonomier (ÅSUB 2009a).

3.4 Underlagsmaterial, omfattning och metoder

I denna utredning är det främst ÅSUB-studien från 2002 som följs upp och fördjupas, även om det också finns vissa beröringspunkter med analysen av de olika policyregimerna från det jämförande nordiska forskningsprojektet. Analysen, som bygger på ett unikt dataunderlag från samtliga på Åland verksamma rederier, ger för första gången en fullständig bild av de åländska rederiernas ekonomiska aktiviteter och deras geografiska fördelning. Kalkyler görs även beträffande rederiverksamhetens indirekta spridningseffekter i termer av höjd efterfrågan inom de omgivande av verksamheten berörda ekonomierna, inom såväl som utanför Åland. Som underlag för dessa används – förutom datamaterialet från rederierna – de input-outputstudier som gjordes under 1990-talet inom ÅSUB (ÅSUB 1999) kompletterade med nya åländska input-output data som under senare år tagits fram av den finländska statistikcentralen (Statistikcentralen 2002).

Projektet är först med att på ett heltäckande sätt även inkludera de ekonomiska effekterna av rederiernas utlandsflaggade tonnage samt verksamheten inom den del av sjöfarten som opereras från Åland men där ägarna till verksamheten och/eller det berörda tonnaget är registrerat utanför Åland. I studien ingår även underlagsmaterial och data från några av de största till rederibranschen nära relaterade företagen inom bl a bank- och försäkringssektorn.

Det skall här noteras att Ålands maritima sektor avviker från i stort sett alla andra jämförbara 'sjökluster' genom sin extremt starka rederiorientering, något som tydligt framgick redan i ÅSUBs pilotstudie från 2002. Med några viktiga undantag inom finans- och försäkringssektorn, handeln med tax-free produkter samt vissa typer av specialiserad företagservice och konsultverksamhet, består Ålands maritima sektor nästan uteslutande av rederiverksamhet och olika typer av fartygsmanagement. Trots studiens fokus på branschens kärnverksamhet, kan den därför ändå ses som den första empiriskt mer genomarbetade analysen av vad som skulle kunna kallas *Ålands maritima*

kluster, alltså hela den sjöfart med relaterade verksamheter som bedrivs utgående från Åland och/eller med hjälp av åländsk maritim kompetens.

Studien omfattar även en inom den internationella sjöfartsforskningen relativt ny ansats, nämligen modellbaserade ekonomiska analyser av det långsiktiga samhällsekonomiska utfallet av olika strukturutvecklingsscenarier för sjöfarten. Arbetsredskapen är här dels en särskilt framtagen nationalräkenskapsmatris för Åland och dels en inom internationell ekonomisk forskning under senare år allt mera använd och utvecklad dynamisk jämviktsmodell. Detta har möjliggjort avancerade modellsimuleringar av det makroekonomiska utfallet av fem olika scenarion för den framtida åländska sjöfarten. Två av dessa utgår från antaganden om stora förändringar i efterfrågan på de åländska rederiernas transporttjänster, och tre är uppbyggda kring antaganden om betydande förändringar i det politiskt styrda regelverk som i dag är så avgörande för sjöfartens verksamhetsförutsättningar.

3.5 Rapportens uppläggning

Efter detta introducerande kapitel, fortsätter rapporten (Kapitel 4) med en historiskt tillbakablickande analys av sjöfartens framväxt som den dominerande åländska exportnäringen. Den empiriska analysen är framför allt fokuserad på utvecklingen under perioden efter EU-inträdet, och avslutas med en detaljerad redogörelse för åländsk sjöfart under åren kring millennieskiftet. I Kapitel 5 redogörs för de omstruktureringar i form av ägarskap, flaggor och tonnage som skett under åren efter millennieskiftet. Kapitlet innehåller den hittills mest heltäckande beskrivningen av den från Åland opererade maritima sektorns omfattning och ekonomiska effekter inom och utanför Åland. Kapitlet avslutas med några viktiga slutsatser om de operativa verksamhetsförutsättningarna för dagens åländska sjöfart.

I Kapitel 6 vidgas analysen till att även omfatta kalkyler över de mer indirekta spridningseffekterna av det maritima klustret inom inte bara den åländska ekonomin i stort utan även utanför Åland. I kapitlet utnyttjas data från tidigare gjorda input-outputstudier för att skatta efterfråge- och sysselsättningseffekterna av rederiernas verksamhet inom övriga delar av näringsliv och arbetsmarknad. Kapitlet avslutas med en samlad bild över vad som utan tvivel utgör norra Östersjöområdet enskilt största och ekonomiskt mest betydelsefulla rederikluster, nämligen det åländska.

I Kapitel 7 flyttas fokus från den bredare klusteransatsen till en modellbaserad ekonomisk analys av utfallet av de framtida utvecklingsscenarier för de åländska rederierna som 'konstruerats' av utredningen. Eftersom den ekonomiska modell som scenarioanalysen är baserad på förutsätter nationalräkenskapsbaserade input-data, måste

analysen avgränsas till shippingföretag registrerade inom Åland samt den del av handelsflottan som är registrerad i Mariehamn eller någon annan åländsk ort. I kapitlet redovisas och diskuteras den modell och det databasunderlag som använts i studien. Huvuddelen av kapitlet ägnas dock åt en närmare presentation av de olika utvecklingsscenarier för den åländska sjöfartens verksamhetsbetingelser som denna del av rapporten är uppbyggd kring.

I Kapitel 8 redovisas de viktigaste resultaten av de i det föregående kapitlet redovisade strukturutvecklingsscenarierna för åländsk sjöfart. En mer detaljerad och fullständig redovisning av samtliga detaljer i resultaten finns även tillgänglig på ÅSUBs hemsida (<http://www.asub.ax/twocol.con?iPage=294&sub=120>). I kapitlets sista avsnitt sammanställs det samlade utfallet för shippingbranschen, det övriga näringslivet, den offentliga sektorn och den åländska makroekonomin av de olika scenariorna.

Kapitel 9, rapportens sista kapitel, innehåller en diskussion av de samlade av resultaten från utredningens två olika huvuddelar.

4. Åländsk sjöfart - en tillbakablick¹

4.1 En exportnäring växer fram

I slutet av 1800-talet dominerades Åland av den traditionella agrarhushållningen med sin tyngdpunkt i jordbruksproduktionen och dess binäringar. Enligt tillgängliga statistiska uppgifter och uppskattningar bör primärnäringarna år 1890 ha stått för över 80 procent av den aktiva befolkningens försörjning.

Detta är i och för sig föga överraskande – huvuddelen av befolkningen i det dåtida Norden fick sin försörjning inom primärnäringarna. På ett par punkter skiljde sig dock den åländska försörjningssituationen från den på de omkringliggande fastlanden. Sålunda spelade fisket, där Åland långt in på 1900-talet stod för en betydande export till de närbelägna befolkningskoncentrationerna i Stockholmsområdet och sydvästra Finland, en betydligt större roll än i de omgivande regionerna. Ett annat och - särskilt på litet längre sikt - ekonomiskt sett betydligt viktigare särdrag var den omfattande handelssjöfart som ålänningarna bedrev.

Båda dessa särdrag hos den åländska ekonomin härrörde ytterst från Ålands geografiska läge ute i Östersjön. När det gäller fisket gav det havsomflutna läget god tillgång till färsk råvara samtidigt som avståndet till de stora konsumtionsmarknaderna i öster och väster inte var särskilt långt. Vi har därmed här ett klassiskt exempel på en *komparativ fördel* inom fiskerisektorn som helt i enlighet med välkänd ekonomisk teori ledde fram till en åländsk specialisering inom denna del av ekonomin.

Det andra åländska särdraget, alltså den betydelsefulla handelssjöfarten, hade paradoxalt nog sitt ursprung i den *komparativa nackdel* som läget ute i norra Östersjön samtidigt också gav upphov till, nämligen det svåra transportläget (osäker logistik) i förhållande till de omgivande fastlandsekonomierna. Resultatet blev att ålänningarna byggde upp en egen sjöfararkompetens och skaffade sig de fartygsresurser som var nödvändiga för att klara de sjötransporter som krävdes för att nå de marknader man var beroende av för att överleva. Redan i mitten av 1800-talet kontrollerade man en så pass avancerad sjötransportkapacitet att man med framgång kunde börja bjuda ut denna på den internationella fraktmarknaden. Genombrottet kom under den långa handelsboomen under 1860- och 1870-talen. I början av 1900-talet hade man inte bara skaffat sig en stark position på närmarknaderna i Östersjön utan opererade också med ett växande och konkurrenskraftigt tonnage på de stora transatlantiska handelslederna.

¹ Detta kapitel bygger i huvudsak på tidigare utgivna ÅSUB-studier av den åländska sjöfarten samt de ekonomiska effekterna av det åländska skatteundantaget inom EU (ÅSUB 1999a och b, 2002, 2004).

Åland hade därmed lyckats med konststycket att vända sin sannolikt största komparativa nackdel, det insulära läget med påföljande transportproblem, till sin ekonomiska fördel. Ur tvånget att klara de egna sjötransportbehoven växte en seglationskompetens och ett marknadskontaktnät gradvis fram som skulle bli basen i en framgångsrik framtida åländska shippingekonomi.

4.2 Utveckling efter andra världskriget²

Under 1920- och 1930-talen skedde en gradvis omstrukturering av åländsk samhällsekonomi och arbetsmarknad till ett modernt och marknadsorienterat tjänstesamhälle. Förstadierna till denna utveckling märks redan under 1910-talet då rederinäringen internationaliserades och koncentrerades till Mariehamn. Tyngdpunkten i den ekonomiska expansionen efter 1930 låg inom näringar som internationell fraktsjöfart, handel och förvaltning. Viss turism förekom, och från och med 1940-talet spelar även industrin en viss roll.

Den verkliga tillväxten återfanns dock inom sjöfarten. Efter den åländska segelfartygsepokens slut i och med andra världskrigets utbrott, skedde under efterkrigsdecennierna en mycket snabb uppbyggnad av tonnaget. Under åren 1946 - 1981 fjortondubblades sålunda handelsflottan (mätt i tonnage). Som jämförelse kan nämnas att världstonnaget under samma period femdubblades. Fram till 1950-talets början skedde expansionen huvudsakligen inom den traditionella 'trampfarten', därefter koncentrerades tillväxten till mer specialiserade marknadsnischer såsom tankfartyg, färskvaru-, pappers- och andra typer av specialtransporter.

Expansionen handlade inte bara om tonnage - även antalet arbetsplatser till sjöss ökade snabbt. Under perioden från krigsslutet fram till mitten av 1960-talet växte antalet anställda vid de åländska rederierna (inkl. kontorsanställda) från knappa 800 till över 1 700 personer. Expansionen blir än mer anmärkningsvärd med tanke på att den samlade åländska arbetsmarknaden samtidigt gick tillbaka från strax under 11 000 till omkring 9 500 arbetsplatser. Lönemässigt var tillväxten ännu större - från 1951 till 1965 mer än sexdubblades den totala årliga lönesumman inom den åländska rederinäringen. Då Ålands första nationalräkenskapsdata togs fram i mitten av sjuttioåret låg sjöfarten på ca 35 procent av det totala BNP-värdet, en andel som sannolikt uppnåddes redan under 1950- och 1960-talen. Med ett befolkningsunderlag på dryga 22 000 personer kontrollerade åländsk sjöfart vid denna tidpunkt ett handelstonnage som i storlek motsvarande drygt 40 procent av de finska rederiernas tonnage.

Den åländska handelsflottans utveckling under de första efterkrigsdecennierna präglades

² För en mer detaljerad analys av den åländska rederinäringens utveckling och omstrukturering med avseende på marknader, ägare och fartygstyper, se Karlsson (2010)

således av expansion, marknadsdiversifiering och en ökande satsning på nytt tonnage. Huvudinriktningen var internationell *cross-trading* (trafik mellan 'tredje länder'), men särskilt under 1960-talet etablerade man sig även i fast linjefart, inte minst på uppdrag av den finska exportindustrin samt på vissa transatlantiska rutter. Från att huvudsakligen ha varit en operatör av 'lågkostnadstrafik' med äldre andrahandstonnage i branschens utkanter, blev åländsk shipping under den här perioden tekniskt och marknadsmässigt fullt jämbördig med de mer avancerade delarna av världens sjöfart.

Trenden gick mot en allt mer specialiserad shipping där det växande tanktonnaget och de 'skräddarsydda' fartygstyperna för den finska exportindustrins behov blev allt viktigare. År 1975 nådde den hemmaregistrerade åländska flottan sin höjdpunkt med över 1 miljon dödviktston (DWT) och en medelålder på ca 10 år (1950 låg medelåldern på ca 40 år).

4.3 Den östersjöbaserade färjtrafikens genombrott och snabba expansion

År 1959 markerar startpunkten för en kraftfull tillväxtperiod inom den åländska ekonomin som mognar ut under 1970- och 1980-talen. Detta år startade nämligen åländska och svenska redare för första gången 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 *tax free*-försäljning³ utan snarare sättet att organisera trafiken så att nytto- och nöjestråfik 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, Åland och Finland. Härtill kom dessutom viktiga förändringar inom marknaden för passagerartransporter mellan de berörda länderna: ny semesterlagstiftning med längre sammanhängande ledighet för breda löntagargrupper, den stora emigrationsvågen från Finland till Sverige med åtföljande besöksresande m.m.

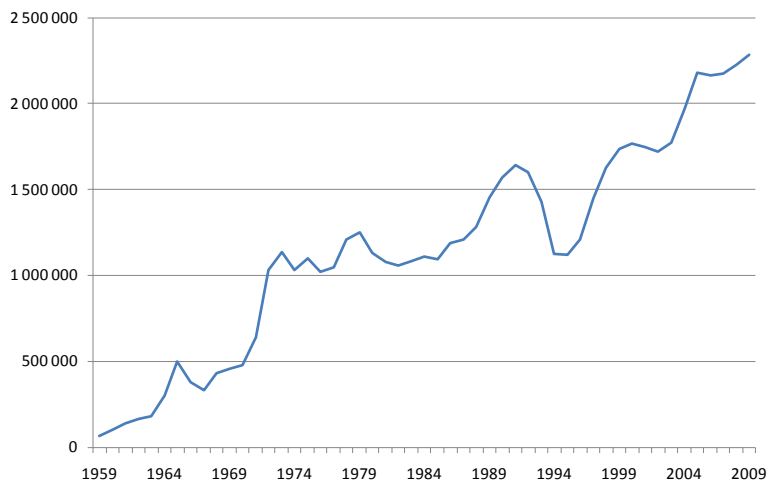
Färjtrafiksatsningen betydde att åländsk sjöfart kom att återknyta kontakterna med de närmarknader och hemnavatten som den ursprungligen utgick från: Ålands hav och norra Östersjön. Från 1967 och framåt avlöste nybyggen i framkanten av tidens sjötransporttekniska utveckling varandra, och färjtrafiken steg på några decennier till den ekonomiskt dominerande delen av Ålands shippingaktiviteter. Från trafikstartens lågklassiga andrahandstonnage i storleksordningen 200 till 3 000 BT/enhet utvecklade man på några decennier ett kombinerat passagerar- och nyttotrafikkoncept baserat på nybyggt specialtonnage av yppersta världsklass på upp mot 50 000 BT/enhet. I mitten av 1990-talet hade åländsk rederinäring etablerat en stark position inte bara beträffande färjtrafiken i norra Östersjön, man hade utvecklat en kompetens inom denna del av

³ Skattefri ombordförsäljning, bl a på ruten Åbo-Mariehamn-Stockholm, har förekommit ända sedan 1950-talets början.

shippingen som var gångbar även i ett bredare internationellt sammanhang.

Den snabba kapacitetsutbyggnaden inom färje- och passagerarrederierna (och detta gällde inte bara de åländska aktörerna) gick hand i hand med en mycket snabb tillväxt i resandesiffrorna på rutten Sverige-Åland-Finland. Redan ett decennium efter trafikstarten uppgick sålunda antalet inresande till Åland en halv miljon, och redan 1972 passerade 1-miljonersstrecket (se *Figur 1*). Efter ytterligare ett större kapacitetstillskott i form av nytt tonnage i slutet av 1980-talet kunde antalet inresande för första gången överstiga en och en halv miljon år 1990, och år 2005 passerades 2-miljonersstrecket.

Figur 1. Inresande till Åland 1959-2009



Anm.: Siffrorna inkluderar inresande med landskapsfärjorna och flyget
Källa: ÅSUB, Turiststatistiken

Förutom nedgången i antal inresande 1994-1996 - beroende på de samlade effekterna av ett av de större färjerederiernas konkurs 1993 (Rederi ab Slite), Estonias förlisning 1994, och en ovanligt djup lågkonjunktur - har den åländska färjnäringsen inte upplevt någon mer djupgående svacka, utan en över tiden stigande trend. År 2009 kunde man notera det hittills högsta antalet inresande till Åland, sammanlagt 2 285 017 personer.

4.4 Tillbakagång och utflaggningar inom fraktsjöfarten

Tillväxten i passagerarsjöfarten skedde under samma period som den åländska fraktsjöfartens tonnage drastiskt krympte. 1980 ägde rederierna anslutna till Ålands redarförening 68 fartyg, tio år senare var det bara 12 kvar.⁴ Under den här perioden avvecklades Ålands då största rederi (Rederi ab Sally), samtidigt som Ålands mest traditionstygda rederi (Rederi ab Gustaf Eriksson) omstrukturerades och flaggade ut i

⁴ ÅSUB, sjöfartsstatistiken. Uppgifter från Ålands redarförening. Den åländska redarföreningen bildade år 2008 tillsammans med Finlands redarförening och Fraktsjöfartsföreningen i Finland den gemensamma branschorganisationen Rederierna i Finland (RiF).

stort sett hela sin kvarvarande flotta.

Förutom de negativa effekterna på internationell handel och sjötransporter som de två oljekriserna under 1970-talet (1973 resp. 1979) medförde, var en viktig orsak till den hemmaflaggade fraktsjöfartens avveckling den snabbt växande konkurrensen från olika typer av lågkostnadsregister. I realiteten blev det därmed omöjligt att konkurrera på den internationella *cross trade* marknaden med tonnage baserat i högkostnadsregister som t ex det finska och svenska. Det höga kostnadsläget gällde närmast lönerna för de ombordanställda, en lönestegring som låg långt över den genomsnittliga utvecklingen för andra branscher. Lönekostnadsindex för arbetsplatserna ombord på den åländska och finska flottan steg sålunda från 1970-1990 med hela 1 500 indexenheter (exkl. en rad olika lönetilläggskostnader) samtidigt som levnadskostnadsindex steg med 500 enheter (ÅSUB 2007, Harberg 1995).

Den åländska sjöfarten mellan tredje länder stod därmed inför alternativet att lägga ner verksamheten eller att söka nya möjligheter att konkurrera med den internationella sjöfarten. Det huvudsakliga sättet att överleva blev utflaggning till flaggstater som accepterade internationell arbetskraft till lokala löner ombord på fartygen och som inte uppbär skatter vare sig för arbetstagare eller arbetsgivare. En annan - mindre vanlig - utvecklingslinje var en utförsäljning av det egna tonnaget och övergång till ren befaktnings- och managementverksamhet. Man specialiserar sig då på försäljning av shippingkunnande till traditionellt fartygsägande rederier i form av lastförmedling, teknisk inspektion etc - alltså i princip hela den kommersiella fartygsdriften.

Först i slutet av 1980- och början av 1990-talet agerade Finlands regering och riksdag genom inrättande av ett s.k. parallellregister (1992) samt räntestöd (1988) vid fartygsinvesteringar. Dessa åtgärder ledde till att utflaggningen i stort upphörde. Resultatet blev också en viss återhämtning för det hemmaregistrerade tonnaget - inte minst vad gäller specialiserat s.k. småtonnage. Någon mer betydande "återflaggning" av fartyg under främmande flagg skedde dock inte. Till skillnad från många andra sjöfarande nationer, som t ex Norge och Danmark, erbjöd inte heller Finland den egna sjöfarten ett konkurrenskraftigt 'hemmaalternativ' i form av ett finländskt internationellt skeppsregister.

Möjligheten för investerarna inom den sjöfarten att satsa på den nya och betydligt mer lönsamma passagerarsjöfarten kom alltså synnerligen lägligt. Den åländska färjflottan byggdes upp med investeringsmedel från rederier som tidigare haft sin verksamhet i torr- och oljefrakt. Den åländska sjöfarten ömsade skin. Passagerarsjöfarten tog över fraktsjöfarten som drivkraften inom den åländska sjöfarten och, för den delen, den åländska ekonomin.

4.5 EU-inträde med åländskt tax free-undantag

Den snabba utvecklingen av färjrederinäringen under decennierna efter 1970 och framåt gav Östersjöområdet ett kombinerat passagerar- och godstrafiksystem med få, om ens någon, motsvarighet i övriga delar av världen. Passagerar- och färjtrafiken på rutten Finland-Åland-Sverige var kärnan i detta tekniskt och ekonomiskt välutvecklade transportsystem. Den åländska färjflottan, som är planerad och byggd för den här rutten, förnyades också kraftigt under 1980- och början av 1990-talen.

För regionerna och staterna kring Östersjön utvecklades färjesjöfarten till en viktig del i deras transportinfrastruktur. I mitten av 1990-talet transporterades närmare 30 procent av den finska utrikeshandeln (mätt i varuvärde, i varuvolum/ton handlar det om ca 5 procent) på passagerarfärjor. Under åren 1996 till 2003 växte passagerarsiffrorna enbart på rutterna till/från Finland och Åland från 14 till nästan 16 miljoner resenärer. Genom Sovjetunionens kollaps och de baltiska staternas självständighet introduceras under 1990-talet också en ”förlängning” till Estland av den traditionella rutten mellan Stockholm, Åland och sydvästra Finland. Färjtrafiktillväxten på Estland växte under dessa år explosionsartat och var i början av det nya millenniet redan uppe i över 6 miljoner passagerare och har därefter fortsatt att växa, om än i betydligt mer långsam takt.⁵

Finlands (med Åland) och Sveriges EU-inträde 1995 utgjorde ett direkt hot mot en av hörnstenarna i ekonomin bakom den östersjöbaserade färjtrafiken, nämligen möjligheten till skattefri ombordförsäljning av alkohol- och tobaksprodukter, parfym m.m.⁶ Den skattefria ombordförsäljningen stod sålunda i slutet av 1990-talet för omkring hälften av de åländska färjrederiernas omsättning, en intäkt som ensam täcker näringens stora kapitalkostnader och hela den landbaserade försäljningsorganisationen. Om man till tax free-försäljningen lägger ombordförsäljningen i restauranger, kiosker etc stiger andelen av färjnäringens totalomsättning till över 70 procent. Resterande knappa 30 procent gäller passagerarinkomster från biljettförsäljning, paketreseförsäljning och fraktintäkter (ÅSUB 2004).

Insikten om detta hot mot rederinäringen och året runt säkrade sjötransporter,⁷ ledde till att man från åländskt håll krävde någon form av undantag i sitt EU-anslutningsavtal för att säkra fortsatt ”tax-free-subventionerad” färjtrafik. Ålands folkrättsliga status och utformningen av då gällande självstyrelselag gjorde det också möjligt att sätta kraft

⁵ 2009 var passagerarantalet upp i 6,4 miljoner. Uppgifterna gällande Estlandstrafiken finns i ”Statistical Yearbook of Estonia 2003” samt Trafikverket (2010). Data om passagerarflödet till/från Finland och Åland finns i de för uppgifterna aktuella årliga utgåvorna av ”Statistisk årsbok för Åland” och ”Statistisk årsbok för Finland”.

⁶ Skattefri ombordförsäljning i den interna EU-trafiken stod nämligen i strid med EU’s bestämmelser och en fortsatt skattefri försäljning efter sommaren 1999 – då skattefriheten i ombordförsäljningen inom EU slopades - förutsatte därför särskilda undantagsbestämmelser i anslutningsavtalen, något som varken Sverige eller Finland ansåg sig vilja kräva.

⁷ Färjorna bedrev tidtabellsenlig trafik även under vinterförhållanden utan isbrytarassistans.

bakom ett sådant undantagskrav. Resultatet blev att Åland inträdde i Unionen 1995 i enlighet med bestämmelserna i ett särskilt protokoll som bilades det finländska anslutningsfördraget.⁸ I protokollet specificerades de undantag som möjliggjorde fortsatt tax-free baserad färjtrafik till och från Åland. Den metod som användes för att säkra fortsatt skattefri ombordförsäljning på trafiken till/från Åland,⁹ var att man ställde Åland utanför all framtida unionsomfattande reglering av den indirekta beskattningen. Detta medförde att Åland i princip blev ett 'tredje land' i varuskattehänseende, något som i sin tur möjliggjorde fortsatt skattefri försäljning i anslutning till transporterna till/från Åland i enlighet med det internationella regelverket för tredjelandshandel.

Syftet med skatteundantaget uppnåddes därmed. Den täta och högkvalitativa transportinfrastrukturen kring Åland kunde säkras. Och inte nog med det. Färjtrafiken på rutten Åland-Finland, där skattefri försäljning tidigare inte varit möjlig, förvandlades genom den 'skattegräns' som Ålands nya status krävde plötsligt till en rutt mellan EU (Finland) och 'tredje land' (Åland) med full frihet för tax-free ombordförsäljning. Det åländska skatteundantaget medförde därtill att i stort sett all passagerartrafik på rutterna mellan Sverige och Finland samt mellan Estland och Sverige kunde behålla den inkomstbringande ombordförsäljningen genom att göra *en route* invikningar till hamn belägen inom det åländska skatteterrioret (Mariehamn och Långnäs), något som också bidrog till i de snabbt växande passagerarvolymerna på trafiken till Åland under åren i början av 2000-talet (jfr *Figur 1* ovan).

4.6 Rederinäringen vid ingången i det nya millenniet

Det hemmaflaggade åländska fartygstonnaget omfattade vid ingången i det nya millenniet (2000) ca 415 000 bruttoton (BT)¹⁰ fördelade på 31 enheter varav 10 var passagerarfartyg (färjor och kryssningsfartyg)¹¹. Inkluderas även fartyg med olika typer av managementkontrakt tillkom ytterligare ett halvt dussin fartyg. Tonnaget ägdes och/eller opererades av 38 olika bolag som enligt företagsregistret helt eller huvudsakligen sysslade med olika typer av sjötransporter. Av dessa var dock ett helägt av utomåländska intressen, fyra hade ingen egentlig verksamhet och 16 stycken uppvisade en årsomsättning som understeg 170 000 euro.

Åländsk shipping bars därmed i snäv mening upp av 17 rederiföretag. Dessa hade en sammanlagd årlig omsättning på i storleksordningen 600 miljoner euro (1999), vilket utgjorde 99 procent av omsättningen inom hela branschen. Av de 17 ledande företagen

⁸ Protocol No 2 on the Åland Islands (articles 1-2), Treaty of Accession of Finland to the European Union 1994.

⁹ Detta gällde även flygtrafiken, samt även all trafik på rutten Sverige-Finland-Estland som gör invikning till hamn inom åländskt territorium.

¹⁰ 1994 ersatte enheten bruttoton (BT) det tidigare använda volymmåttet bruttoregister-ton (BRT). Det stora inslaget av färjor medför för Ålands del en internationellt sett mycket ovanlig relation mellan BT- och DWT-värdena. Normalt brukar DWT-värdet ligga kring den dubbla BT-siffran.

¹¹ Fartyg under 500 BT och den av Ålands landskapsregering ägda och opererade flottan av skärgårdsfärjor ingår inte i detta tonnage.

var dock 7 dotterbolag (alternativt har gemensamma ägare) till något av de 10 övriga större rederibolagen, varför det *de facto* var ett mycket begränsat antal fristående operatörer som bar upp den åländska rederiverksamheten. Att sjöfarten trots det begränsade antalet aktörer ändå spelade - och fortfarande spelar - en så stor roll för den åländska samhällsekonomin, beror på att det bland dessa få bolag finns några för åländska förhållanden mycket stora företag. Det totala antalet anställda (helårsbasis, kontorsanställda såväl som sjöpersonal på icke-utflaggat tonnage) inom denna lilla grupp av rederiföretag uppgick i slutet av 1990-talet till nästan 3 800 personer. Av dessa var närmare 1 500 bosatta inom Åland¹². De samlade löneutbetalningarna till enbart sjöpersonalen på de hemmaflaggade åländska fartygen uppgick vid millennieskiftet till närmare 120 miljoner euro. Dessa få stora företags närmast totala dominans inom rederisektorn understryks av det faktum att antalet sysselsatta på helårsbasis inom de övriga rederiföretagen vid samma tid (1999) samtidigt enbart uppgick till ett tiotal personer.

Av de 17 ledande rederiföretagen klassificeras verksamheten i företagsregisterstatistiken inom 7 som "persontransport över hav" medan verksamheten inom de resterande 10 företagen gick under beteckningen "godstransporter över hav". De sju rederierna med persontransporter som huvudsaklig verksamhet, i klartext färjrederierna, dominerade stort. Dessa stod 1999 ensamma för ca 87 procent av omsättningen och ca 90 procent av sysselsättningen inom hela rederibranschen.¹³

Den vid ingången i det nya millenniet kvarvarande fraktfarten under nationell flagg gällde i huvudsak kontraktbunden linjefart med specialiserat tonnage på rutter till och från Finland och (i viss mån) Sverige. Det hemmaflaggade torrlasttonnaget omfattade då ett 20-tal enheter på sammanlagt över 150 000 BT med bruttofraktintäkter på närmare 60 miljoner Euro.

Som framgick ovan flaggades huvuddelen av det åländska frakttonnaget ut under 1980-talet. Vid ingången i 2000-talet bestod tonnaget i utländska register av 8 större tankfartyg, ett torrlastfraktfartyg samt en passagerarfärja. Den här delen av den åländska rederiverksamheten drabbades av en större konkurs i slutet av 1990-talet (Alandia Tanker Company), något som ledde till en rätt påtaglig nedgång i det utlandsregistrerade tonnaget; från 670 000 till omkring 450 000 BT. Året efter konkursen (2000) kunde bruttoomsättningen för det utlandsregistrerade tonnaget skattas till i storleksordningen 125 miljoner euro per år. Antalet ombordanställda uppgick till närmare 400 personer, varav drygt 130 finländska medborgare (flertalet

¹² Beloppet gäller enbart rederianställda inom den privata sektorn. Anställda inom landskapsstyrelsens skärgårdsfärjtrafik ingår alltså inte.

¹³ Det bör dock här observeras att det utflaggade tonnaget i huvudsak gäller tankfartyg vilket gör att färjrederiernas ekonomiska dominans tenderar att överskattas i ovanstående siffror (där ju det åländska tonnaget under främmande flagg saknas).

ombordanställda ålänningar på den utlandsregistrerade färjan), var sysselsatta ombord på dessa fartyg.¹⁴

Den av de åländska rederierna ägda och opererade handelsflottans (exkl. tonnage med managementansvar) *ungefärliga* storlek och inkomststruktur vid ingången i 2000-talet sammanfattas i *Tabell 1* nedan:

Tabell 1. Den åländskt ägda handelsflottan 1999/2000

Flaggstatus	Antal	Bruttoton/BT (varav frakt)	Intäkter/milj. € (varav frakt)	Anställda
Åland/Finland	31	415 000 (150 000)	600 (60)	3 800
Övriga flaggor	10	450 000	125	400
Totalt	41	865 000	725	4 200

Anm.: Fartyg under 500 BT och den av landskapsregeringen opererade flottan av skärgårdsfärjor ingår inte. Källor: Uppgifter från rederierna. Siffrorna gällande tonnage och anställda i utländska register baseras delvis på skattingar.

4.7 Det största rederiklustret i norra Östersjön

Med sin totala bruttointjäning på över 720 miljoner euro/år och drygt 4 000 anställda, stod den åländska rederinäringen vid ingången i det nya millenniet för en betydande del av den kommersiella sjöfarten i norra Östersjön. Som jämförelse kan nämnas att hela den hemmaflaggade svenska sjöfarten (inklusive olika typer av stödtjänster till sjöfarten, dock inte stuveriverksamhet) år 2002 sysselsatt ca 14 000 personer och att antalet anställda inom sjöfarten i Sveriges största sjöfartsregion enligt samma beräkningsgrunder bara uppgick till ca 2000 personer (Palmberg *et al* 2006). Åländsk sjöfart (inkl. utflaggat tonnage) genererade alltså i början av 2000-talet ungefär lika många rederiarbetsplatser som Sveriges två största sjöfartsregioner (Göteborg och Stockholm) sammantaget. Utfallet av motsvarande jämförelse med Helsingfors är likartat. Sjöfartssektorn (inkl. rederikontorsanställda) sysselsatte år 2000 där drygt 1 300 personer motsvarande knappt 0,5 procent av samtliga i regionen boende sysselsatta. Till saken hör att en inte oväsentlig del av de sjöanställda i Helsingforsregionen samt en mindre del av dem i Stockholmsregionen var anställda av åländska färjrederier.

Åland passar därmed väl in i den internationellt sett relativt exklusiva gruppen maritima klusterregioner. Den lilla åländska ekonomin härbärgerade kring millennieskiftet en betydande koncentration av internationellt orienterade rederier som då opererade på i stort sett alla typer av sjötransportmarknader, från passagerar- och kryssningstrafik till

¹⁴ Skattingen bygger dels på publicerade bokslut från de berörda rederierna samt annan information från dåvarande Ålands Redarförening samt berörda rederier.

högt specialiserade transporter av högvärdiga industriprodukter samt olje- och bulktransporter.

Härtill kommer att rederiernas inköp, investeringar, löneutbetalningar och olika typer av avgifter till den offentliga sektorn – något som vi återkommer till senare i rapporten – genererar en efterfrågehöjning som i sin tur skapar ekonomiskt tillväxt och ny sysselsättning inom andra branscher inom såväl som utanför Åland. Enligt de input-outputanalyser som ÅSUB gjort (ÅSUB 1999b) gällande den aktuella perioden (1990-talet) uppgick de samlade indirekta ekonomiska effekterna av rederiernas verksamhet till 137 procent av deras omsättning.¹⁵ Motsvarande indirekta sysselsättningseffekter uppgick till hela 173 procent av det egna arbetsplatsutbudet. Detta betyder att kärnverksamheten inom det åländska klustret vid ingången i det nya millenniet genererade en total årlig bruttoomsättning på upp emot en miljard euro och en samlad sysselsättningseffekt motsvarande i storleksordningen 7 000 arbetsplatser.

Förutom att det åländska sjöklustret år 2000 tveklöst utgjorde den enskilt största rederikoncentrationen i norra Östersjön, präglades det av tre framträdande egenheter. Den första är dess unikt starka koncentration till den maritima verksamhetens kärna, nämligen *ägande och management av fartyg i kommersiell drift*. Medan flertalet andra liknande maritima klusterbildningar domineras av landbaserade aktiviteter kring den egentliga sjöfarten som sådan, så har det åländska klustret behållit sin renodlat nautiska profil. Världens kanske största maritima kluster, det nederländska, bestod sålunda i slutet av 1990-talet enbart till 15 procent av rederiverksamhet medan resterande 85 procent utgörs av övrig hamnrelaterad verksamhet, logistisk service etc (Peeters *et al* 1999). Det Hamburgbaserade tyska klustret är på motsvarande sätt dominerat av landbaserade verksamheter (van der Linden 2001). Även i Göteborg och Stockholm är de logistiska, administrativa och finansiella verksamheterna ekonomiskt sett minst lika viktiga som rederiverksamheten. Till och med det norska sjöklustret, med en rederifokusering mer liknande den åländska, består i allt högre grad av olika typer av landbaserade tjänster.¹⁶

Den andra egenheten hos den åländska sjöfarten kring millennieskiftet var dess starka *koncentration till passagerar- och färjsjöfart*. Som framgår av *Tabell 1* ovan, så hörrörde hela 90 procent av den hemmaflaggade flottans intäkter och ca 65 procent av tonnaget från detta trafiksegment.¹⁷ Och även om fraktsjöfarten dominerade intäkterna

¹⁵ Enligt van der Linden (2001) var omsättningsmultiplikatorn för sjöfarten i Tyskland på EU-nivån 1997 hela 1,6 (160 procent av branschens totala output), vilket tyder på att den av ÅSUB kalkylerade åländska output-multiplikatorn för sjöfarten sannolikt är för låg. Förklaringen härtill torde vara det åländska sjöklustrets starka betoning på rederiverksamhet, något som gör att den största delen av såväl löneutbetalningarna som de löpande inköpen sker utanför Åland. Det här betyder i sin tur att den enbart för Åland gällande multiplikatorn som räknats fram av ÅSUB blir klart mindre än vad som skulle gälla fört en multiplikator som tar hänsyn till hela den omgivande ekonomin (där huvuddelen av löneutbetalningar och inköp görs).

¹⁶ Reve *et al* (1992); Knarvik & Steen (1997)

¹⁷ Härtill kom så den hemmaflaggade färjflottan omfattande 8 fartyg på i något fall upp mot 2 000 BT (plus några linfärjor) med över 100 ombordanställda som opereras av den åländska regeringen på rutterna i Skärgårdshavet och

från tonnage i utländska register, så ingår här även ett inte helt obetydligt inkomstflöde från det färjtonnage som opererades under utländsk flagg.¹⁸

Det åländska sjöklustrets tredje särdrag var – och är – dess *unikt stora betydelse för den omgivande regionala ekonomin*. Medan rederisektorns andel av den åländska ekonomin (BNP) och den lokala sysselsättningen vid millennieskiftet uppgick till 36 respektive 12 procent, låg motsvarande andelar i andra nordiska och europeiska sjöfartsregioner på någon enstaka procent.

I Sveriges 'sjöfartstättaste' kommun Tjörn uppgick sålunda de rederianställdas (inkl. kringtjänster) andel av arbetsmarknaden 1999 till 3,6 procent. Motsvarande andel av arbetsmarknaden i Göteborg samma år uppgick till 1,2 procent och i Stockholm till marginella 0,2 procent. Sjöfartens andel av den totala omsättningen i Göteborg och Stockholm var något större (2,8 respektive 0,5 %) men ändå av ringa betydelse. I Tjörn uppgick sjöfartens andel av den totala omsättningen till hela 16 procent, dock mindre än hälften av rederinäringens andel av den åländska ekonomin.¹⁹ Som ytterligare ett talande exempel kan nämnas att det även globalt betydelsefulla holländska klustret (inkl. samtliga relaterade landnäringar) i slutet av 1990-talet genererade bara 2,5 procent av Nederländernas samlade ekonomi (Peeters *et al* 1999).

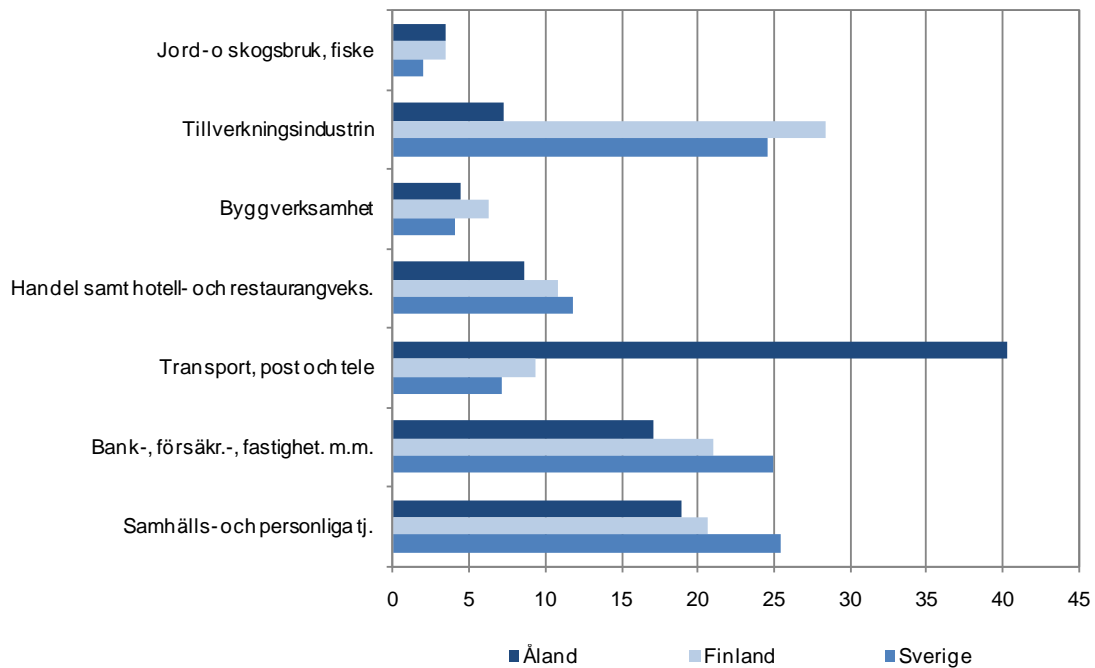
Sjöfartens närmast unika roll i den samlade åländska ekonomin under den aktuella perioden (slutet av 1990-talet) jämfört med situationen i Sverige och Finland, belyses i *Figur 2* nedan:

mellan Åland och Finland.

¹⁸ Inklusivt svensk flagg. Några säkra uppgifter om fördelningen av inkomsterna mellan olika typer av fartyg och rutter gällande det utlandsregistrerade tonnage finns inte att tillgå.

¹⁹ Uppgifterna om sjöfartens andel av den åländska ekonomin är hämtade ur ÅSUBs databaser. Uppgifterna gällande Helsingfors är hämtade från 2000 års folkräkning. Samtliga uppgifter rörande sjöfartens ekonomiska roll i de nämnda svenska kommunerna är hämtade från Sjöfartens Analysinstitut (2000a,b).

Figur 2. De åländska, finska och svenska ekonomiernas branschstruktur år 2000 (andel av BNP)



Källa: ÅSUB, Statistiska Centralbyrån & Statistikcentralen

Transportsektorn spelar som synes en helt annan roll i den industriella strukturen på Åland än i Sverige/Finland. I själva verket underskattar redovisningen i diagrammet ovan skillnaden i sjöfartens roll inom de tre ekonomierna. För Sveriges och Finlands del står nämligen rederierna bara för en mindre del av förädlingsvärdet inom transportsektorn, medan de står för huvuddelen av intjäningen inom den åländska transportsektorn.

5. Det maritima klustrets kärna – utvecklingen efter år 2000

5.1 Skärpt konkurrens och nya aktörer

Trots 1980-talets nedgång inom den hemmaflaggade fraktsjöfarten, avvecklingen av rederikoncernen Sally och 1990-talets kriser inom passagerarsektorn med Estoniakatastrofen och Vikingpartnern Slites konkurs, stod åländsk sjöfart ändå stark vid ingången i det nya millenniet. Den kvarvarande fraktsjöfarten under hemmaflagg hade hittat en ny stabilitet under långsiktiga charterkontrakt med specialiserat tonnage för den finska exportindustrin, samtidigt som den åländska sjöfart som under 1980-talet etablerades i de öppna internationella registren kunder fortsätta och - trots en större tankerkonkurs i slutet av 1990-talet (Alandia Tanker Company/ATC) - i viss mån även expandera. Färjtrafiken hade tagit sig ur den kraftiga svacka i marknaden som följde på Estoniaolyckan, och de åländska rederierna var vid decennieskiftet 1999/2000 marknadsledande inom passagerar- och färjetrafiken på de viktigaste rutterna i Norra östersjön. Det åländska EU-avtalet hade säkrat fortsatt skattefri ombordförsäljning på de för rederierna viktigaste passagerarrutterna och den nya trafiken på rutterna till Estland växte snabbt.

Men verksamhetsförutsättningarna för den åländska rederinäringen i början av det nya millenniet saknade ändå inte en del orosmoln. Det svenska och finska EU-medlemskapet hade lett till att den lasttrafik mellan de två länderna som använt sig av färjrederiernas bildäck blev oberoende av tullbehandling och därmed också kunde utnyttja mindre hamnar utan tullbehandlingskapacitet, något som reducerade transportunderlaget för de på storstadshamnarna och deras terminaler inriktade färjrederierna. Detta gav också underlag för ny konkurrerande trafik med kombinerade frakt- och passagerarfartyg (s.k. *ro-pax*-färjor) där långtradargodsets tidtabellsbehov prioriterades framom passagerarnas. Fraktmarknadens tidtabellsbehov kunde därmed tillgodoses på ett bättre sätt än vad som gäller för de av passagerarnas behov primärt styrda färjornas tidtabeller och rutter.²⁰ En annan hotbild som berörde den sedan början av 1990-talen enda riktigt expansiva delen av passagerarmarknaden i norra Östersjön, nämligen Estlandstrafiken, var Estlands kommande inträde i EU som skulle komma att frånta stora delar av trafiken möjligheten till skattefri ombordförsäljning.²¹

²⁰ FinnLink etablerade under andra halvan av 1990-talet en med åländska Viking Line framgångsrik trafik på rutten mellan Sverige och Finland. Rederiet som numera uppgått i Finnlines är idag marknadsledande inom detta trafiksegment (Sjöström 2009).

²¹ Detta gällde dock inte den del av trafiken som kunde gå via Åland och därmed utnyttja det åländska EU-undantaget, alltså trafiken mellan Stockholm och Estland. Estland och de övriga två baltiska staterna blev fullvärdiga EU-medlemmar år 2004.

Den tyngsta hotbilden gällde dock bristerna i den finska sjöfartspolitiken och den allt tuffare internationella konkurrensen inom näringen som detta medverkade till, något som berörde såväl det kvarvarande hemmaflaggade frakttonnaget som färj- och passagerarsjöfarten. Den av EU-kommissionen sedan mitten av 1990-talet bedrivna sjöfartspolitiken som möjliggjorde en återbetalning ('restitutioner') av samtliga de statliga skatter och sociala avgifter som inbetalas av rederierna och de ombordanställda samt en förmånlig rederibesättning (s.k. tonnageskatt), tillbakavisades nämligen av den finska regeringen 1999,²² något som öppnade upp för en ny typ av "kvalitetskonkurrens" från fartyg under annan EU-flagg. För färjrederierna förvärrades situationen av den nya konkurrenten Tallinks snabba och aggressiva expansion på Östersjömarknaden. Det estniska rederiet kunde bemanna sina fartyg till betydligt förmånligare löne- och arbetstidsavtal än vad som var möjligt under svensk och – framför allt - finsk/åländsk flagg.

Som en reaktion på det svåra läget chartrade och/eller flaggade åländska och finska rederier ut ett tiotal fartyg till bl a Tyskland. Tack vare en sedan slutet av 1980-talet relativt förmånlig statlig behandling av det s.k. småtonnaget, klarade sig dock denna del av åländsk sjöfart utan några nya utflaggningar. Oron för den åländska huvudnäringens framtid ledde dock till att den dåvarande landskapsregeringen initerade en politisk process i syfte att etablera ett internationellt konkurrenskraftigt åländskt sjöfartsregister (Landskapsstyrelsen 1999). Detta misslyckades dock på grund av bristande intresse, främst från ledande politiskt håll i Finland men också från delar av den berörda näringen och facken, för den betydande utvidgning av självstyrelsens ansvarsområde som en sådan reform skulle innebära.

5.2 Konsolidering och nya flaggalternativ

Det skärpta konkurrensläget för den östersjöbaserade *passagerar- och färjnärigen* under det nya millenniets första år ledde till rederisammanslagningar och flaggbyten, men också till en del mer offensiva nysatsningar. Under 2005 bjöds förlusttyngda Silja ut till försäljning och i början av sommaren 2006 hade det anrika rederiet sålts till det snabbt expanderande estniska Tallink. I och med detta trädde det estniska rederiet definitivt fram som den stora utmanaren av den åländska färjnärigen. Fyra år senare (2010) opererade detta rederi tolv passagerar- och bilfärjor på rutterna i norra Östersjön och var därmed i tonnage/antal fartyg räknat det absolut största passagerarredariet i området.

²² Regeringens nej gällde – förutom tonnageskattningen - en utvidgning av det sedan 1992 gällande mer begränsade (enbart fraktrederier, ingen fullständig återbetalning) finska återbetalningssystemet.

Men även inom den åländska delen av passagerartonnaget skedde en förnyelse och expansion. Tre passagerarfärjor avyttrades och ersattes av två betydligt större och till rutternas bättre anpassade nybyggen, samt en kapacitets- och kvalitetshöjande investering i en ny färja (andrahandstonnage).

Under den här perioden skedde också ett omfattande byte av flagga från finsk/åländsk till svensk registrering av inom den åländska färjnäringsen. Av de totalt elva kryssningsfartyg och färjor ägda av åländska rederier opererades vid ingången i 2010 sålunda fem stycken under svensk flagg. En väsentlig skillnad jämfört med situationen åtta år tidigare, då bara en av de åländska rederiernas färjor var svenskflaggad.

Flaggbytena tvingades fram av flera samverkande faktorer. Särskilt i början av den aktuella perioden bedömdes allmänt den svenska sjöfartspolitikerna och de svenska bemanningsreglerna och kollektivavtalen som mer förmånliga än de som gällde för fartyg i det finska registret. Trafik under svensk flagg förbättrade situationen något i förhållande till snabbt växande konkurrensen från främst fartyg under estnisk flagg.²³ Rederierna ansåg också att det långsiktigt var bra 'politik' att genom sin närvaro i såväl de svenska som finska sjöfartsregistren bredda kontaktytorna och därmed öka möjligheterna till påverkan på den förda sjöfartspolitikerna.

En annan viktig faktor som påverkade rederiernas beslut om överföring av en del av sina fartyg till svensk flagg, var beroendet av den svenska marknaden och den exponering för negativa kronkursförändringar som detta medförde för fartyg registrerade inom euro-området, i detta fall alltså Åland/Finland. Till flaggbytena i slutet av perioden bidrog sannolikt också EU-förbudet mot snusförsäljning ombord på fartyg registrerade i Mariehamn, samtidigt som Sveriges undantag i snusfrågan möjliggjorde fortsatt försäljning ombord på svenskregistrerade fartyg.

Den konsolidering och koncentration till färre och större rederibolag som inleddes med Slites konkurs och som ytterligare förstärktes genom Siljas uppgående i estniska Tallink fortsatte under andra halvan av 00-talet inom den åländska delen av näringen. Två av de tre största passagerarrederierna fusionerades nämligen år 2007 genom att det ena (Eckerö) köpte upp det andra (Birka). Det här betyder att i stort sett hela den internationella passagerar- och färjtrafiken på norra Östersjön i dag kontrolleras av tre rederikoncerner, av vilka två är hemmahörande på Åland (Eckerö och Viking Line).

²³ Skillnaden i besättningskostnaderna mellan svensk och finsk flagga har utjämnats under senare år, men det är fortfarande (mars 2010) i genomsnitt omkring tio procent lägre personalkostnader för ett svenskflaggat typiskt passagerarfartyg på rutternas mellan Sverige, Åland, Finland och Estland jämfört med under finsk/åländsk flagg. Omflaggning till Estland bedömdes av rederierna som omöjlig på grund av de fackliga motåtgärder som då förutsågs från de finska och svenska sjöfackens sida.

Även på *fraktsidan* skedde en del viktiga omstruktureringar under det nya millenniets första decennium. I den ovan nämnda åländska rederifusionen 2007 ingick sålunda en del av det hemmaflaggade åländska frakttonnaget, nämligen Birkas sju moderna ro-ro-fartyg skraddarsydda för den svensk-finska pappers- och massaindustrins exportbehov.

En betydligt större och för åländsk rederiverksamhet mer ovanlig ägarutveckling, var att ett av fraktrederierna (Husell Chartering) köptes upp och fusionerades med en större finsk industrikoncerns shippingdivision (Bore). Det här betydde att sex stycken hemmaflaggade och två utlandsflaggade (Holland) moderna fraktfartyg överfördes till icke-åländska ägare. Den sedan gammalt etablerade och internationellt sett konkurrenskraftiga nautiska och marintekniska kompetensen i Mariehamn gjorde att de nya ägarna valde att koncentrera sin shippingverksamhet till kontoret i Mariehamn, vars verksamhet därmed idag omfattar huvuddelen av driftsansvaret för hela 20 moderna fraktfartyg av olika typer (inkl. mycket stora ro-ro båtar och biltransportfartyg-*car carriers*), varav 14 under finsk flagg och sex i holländskt register. Av de fjorton finskflaggade fartygen är fyra registrerade i Mariehamn. Man kan därmed säga att – trots tappet i ägarskap – den 'ålandsopererade' flottan genom fusionen ökade med tolv moderna fraktfartyg (från 8 till 20).

Ett annat intressant exempel på den åländska sjöfartsmiljöns konkurrenskraft var att ett av de större globalt verksamma shippingkoncernerna (ASP Shipping Group som opererar ett hundratal fartyg världen över) tillsammans med åländskt branschfolk etablerade ett dotterbolag i Mariehamn några år in på 00-talet. Dotterbolaget ansvarar för allt (eller huvuddelen av) management av tre av koncernens finskregistrerade torrlastfartyg (två *ro-ro*, ett bulkfartyg). Ett av dessa är registrerat i Mariehamn.²⁴ Dotterbolaget står även för konsult- och samordningstjänster vid anskaffning och byggande av nya fartyg inom koncernen.

Ytterligare en struktur- och ägarförändring var att det anrika Rederiaktiebolaget Gustaf Eriksson, som vid millennieskiftet enbart bedrev viss managementverksamhet, år 2006 blev uppköpt och ombildat av ett då nybildat åländska rederibolag (OTC Shipping). Verksamheten drevs dock vidare och expanderade även i viss mån. Det ombildade rederiet har idag managementansvar för två moderna fraktfartyg varav ett är registrerat i Finland och ett i Gibraltar.

Förutom några småbolag som med enstaka båtar i närtrafik samt diverse specialtonnage (under 500 BT),²⁵ drevs den resterande delen av åländsk kommersiell sjöfart vidare med ungefär samma marknader och fördelning på flaggstater/register som vid ingången i det

²⁴ ASP-dottern i Mariehamn ansvarar även för management av en finskt ägd lyxyacht stationerad i Medelhavsområdet.

²⁵ Ett tiotal småbolag och enskilda näringsidkare som i huvudsak sysslar med lokala sjötransporter, varav bara ett par stycken har mellan 5 och 10 anställda.

nya millenniet. Utöver det ovan nämnda tonnaget hittar vi här sexton stycken ålandsägda fraktfartyg (merparten av typen *ro-ro*), varav elva är registrerade i Mariehamn och fem seglar under holländsk flagg (Godby Shipping, Lillgaard). Den av åländska rederier (Lundqvistrederierna) kontrollerade tankflottan i internationella register uppgick 2010 till åtta moderna *afamax*-tankers).²⁶

Vid ingången i det nya decenniet 2010 ägde och opererade de åländska rederierna därmed 42 fartyg, varav 11 större passagerarfartyg/färjor²⁷, 23 torrlastfartyg (vara flertalet av typen *ro-ro*) och åtta oljetankers. Av dessa fartyg var 24 registrerade i Mariehamn och 18 under främmande flagg (varav fem i Sverige och resten i olika internationella register).

Härtill kommer att ytterligare ett åländskt rederi och två dotterbolag till större utomåländska koncerner som helt eller delvis ansvarade för drift och management (besättning/underhåll/kommersiellt) av sammanlagt 25 torrlastfartyg av varierande typ varav 19 under finsk flagg och sju under annan flagg (Holland, Gibraltar). Av de finskflaggade fartygen var fem registrerade i Mariehamn. Detta innebär att det totala antalet större fartyg i kommersiell drift registrerade på Åland uppgick till 29 enheter, varav 24 var ägda av åländska rederier och fem av utomåländska intressen.

En sammanställning över hela det tonnage som åländsk kommersiell shipping på olika sätt – ägar- eller driftsmässigt – ansvarade för 2009 finns i *Tabell 2* nedan:

Tabell 2. Den 'ålandsopererade' flottan i internationell kommersiell trafik 2009

Flagga	De ålandsägda rederierna			Management och ålandsbaserad rederiverksamhet med icke-åländska ägare	Totalt
	Passagerare	Torrlast	Tankers	Torrlast	
Åland/Finland (varav M:hamn)	6 (6)	18 (18)	- (-)	18 (5)	42 (29)
Sverige	5	-	-	-	5
Övriga flaggor	-	5	8	7	20
Totalt:	11	23	8	25	67
<i>Ca Bruttoton (BT)</i>	<i>325 000</i>	<i>175 000</i>	<i>460 000</i>	<i>255 000</i>	<i>1 215 000</i>

Källa: Rederierna och övriga berörda företag

Sammanfattningsvis ägde och/eller opererade åländsk shippingkompetens i början av 2010 alltså 68 större fartyg med ett sammanlagt tonnage på drygt 1,2 miljoner BT inom

²⁶ Tankers under 120 000 DWT brukar inom branschen gå under beteckningen 'afamax'. De här aktuella fartygen ligger samtliga i storleksintervallet 95 000 – 115 000 DWT. I sammanställningen av det 'åländska' tonnaget i *Tabellerna 1* och *2* är dock tankflottans DWT omvandlat till BT (på engelska GT).

²⁷ Varav en är ett kombinerat passagerar- och fraktfartyg, en s.k. *ro-pax* båt.

i stort sett alla marknadssegment förutom container- och torrbulksjöfart. Den av utomstående ägda – men av åländska aktörer opererade – delen av tonnaget uppgick till ca 255 000 BT och fördelade på 25 torrlastfartyg.

Utöver detta bedrevs av åländska myndigheter (Landskapsregeringen) tidtabellsenlig passagerar- och bilfärjetrafik i Skärgårdshavet mellan Åland och Finland med åtta fartyg i storleksklassen från ett par hundra till drygt 2 000 BT (plus några linfärjor samt ytterligare ett par frigående färjor som hyrs in från ett mindre privat rederi). Härtill kommer så även ett tiotal av privat bolag ägda specialfartyg (under 500 BT) för olika uppgifter inom bro-, väg- och vattenbyggnad.

Det här betyder att den sjöfart som bedrivs utgående från Åland faktiskt vuxit och diversifierats en hel del under den senaste tioårsperioden. Såväl antalet fartyg som använda register, flaggor och tonnagevolymen har ökat jämfört med läget för tio år sedan (Jfr uppgifterna i *Tabell 1*). Det mesta av tonnageexpansionen och tillväxten i antalet fartyg kan dock tillskrivas den för Åland nya utvecklingen med utomstående intressen som via filialer/dotterbolag låter etablerad åländsk shippingkompetens ansvara för hela eller delar av sin shippingverksamhet.

5.3 Verksamhetsnischer och marknadsutveckling

Passagerar- och färjrederiernas marknad skiljer sig väsentligt från den traditionella fraktsjöfartens marknader. Med undantag för viss långtradar- och trailertrafik är godstransporterna av mindre betydelse. Den dominerande produkten är istället transport av passagerare. Från en mera renodlad transport av resenärer (och deras bilar) i färjtrafikens inledande fas under 1960-talet, har konceptet utvecklats till ett med persontransporten integrerat och mycket omfattande service-, butiks- och nöjesutbud. Detta har i sin tur utvecklats till ytterligare en specialiserad delmarknad helt inriktad på nöjeskryssningar, alltså med ett utbud och en marknad som egentligen inte har så mycket med transporten som sådan att göra utan där fartyget och dess utbud av olika varor och rekreationstjänster i sig utgör resans mål.

Passagerarrederiernas huvudsakliga marknadssegment kan därmed sammanfattas i en delmarknad för långtradartransporter (eller liknande) av högvärdigt gods, en för ruttbunden passagerartrafik (inkl. personbilar) och en för mer renodlad nöjestråfik (oftast utan medföljande bil). Den här typen av marknader ger helt andra marknadsföringsmässiga och logistiska förutsättningar än den traditionella sjöburna godstrafiken. Marknadsföringen får mera karaktär av massreklam och något större behov av traditionella befraktare eller mäklare av laster föreligger inte.

Fraktmarknaden för sjöfart består av en stor mängd olika delmarknader, ibland delvis

överlappande men många gånger så olika att de måste ses som separata marknader med helt olika förutsättningar och konkurrensförhållanden. De olika delmarknaderna särskiljs såväl beroende på frakternas geografiska fokus som typen av fraktat gods. Rederierna kan sålunda ha olika marknader beroende på om de sysslar med oceanfart, närsjöfart, trampfart eller linjefart. Marknadens heterogenitet förstärks ytterligare av specialiseringen på olika typer av fartyg och frakter. Ett tankfartyg konkurrerar inte med ett *ro-ro* fartyg och kylfartyget kan inte frakta kol - de verkar alltså inom helt olika transportmarknader. Ett tankfartyg kan däremot som regel vara med och konkurrera på tankmarknaderna med inriktning på oceanfart, närsjöfart, linjefart eller trampfart.

Den mest betydande marknaden för den hemmaflaggade åländska fraktsjöfarten har under senare decennier varit den finska exportindustrin. Den hittills viktigaste efterfrågan har funnits inom skogs- och pappersindustrin, men i viss utsträckning även inom metallindustrin. Under 00-talet har även den svenska pappersindustrin i viss utsträckning utnyttjat åländska rederier. Detta har lett till en marknad som domineras av ett begränsat antal stora kunder. Men man har också kunnat konkurrera om en del andra laster igenom att flera av fartygen kan kombinera sin vanliga last (från främst pappersindustrin) med annat gods. Den här möjligheten till diversifiering av fraktrederiernas kunder och laster förstärktes under den globala nedgången 2008-2009, då inte minst den finska pappersexporten drabbades hårt samtidigt som nedgången i efterfrågan på andra typer av laster inte blev lika stor.

Härtill kommer så en under senare år växande trafik med åländskt kontrollerade eller i managementhänseende opererade fartyg (under nationell såväl som främmande flagg) med torrlaster vilka beställts via den internationella spotmarknaden av ett relativt stort antal kunder med varierande bakgrund. Det åländska tanktonnaget (i internationella register) är nästan uteslutande sysselsatt med transporter av nordsjöolja på rutterna mellan Storbritannien och övriga delar av Västeuropa. Kunderna är här - på samma sätt som det hemmaflaggade *ro-ro* tonnaget inom den skandinaviska 'papperstraden' – stora och rätt få till antalet, nämligen de globalt verksamma internationella oljebolagen (Shell, BP etc).

Trots den allmänt skärpta konkurrensen och den konsolidering i ägar- och flagghänseende som denna medfört, har det inte skett några mer dramatiska förändringar i den åländska shippingens kundstruktur och marknadsinriktning under de senaste 10 – 15 åren. Den starka fokuseringen på passagerar- och färjtrafik består (om än nu med betydande inslag av svenskflaggat tonnage), och marknaden för den kvarvarande fraktsjöfarten under nationell flagg domineras av den finska exportindustrins efterfrågan. Och när det gäller det åländskt kontrollerade tonnaget i internationella register, så dominerar fortfarande oljetransporterna.

Vissa förskjutningar i rederiernas marknadsinriktning och kunder kan dock skönjas. Utvecklingen inom passagerarsektorn avviker här en del från trenden inom delar av fraktsjöfarten. Medan färjtrafiken koncentrerats ännu mer till passagerar- och kryssningsmarknaderna på redan etablerade rutter, har frakttonnaget – särskilt under de senaste åren – i viss mån tenderat att minska sitt beroende av den finska pappers- och massaindustrin.

Till den ökade betoningen inom färjbranschen av de privata resenärerna och deras efterfrågan bidrog introduktionen av nytt s.k. *ro-pax* tonnage på rutterna i Norra Östersjön (jfr avsnitt 5.1). I stället för att möta den nya konkurrensen med anpassningar av tonnaget och tidtabellerna/rutterna, valde färjrederierna att fokusera ännu mera på passagerarsegmentet (och deras ombordkonsumtion), och därmed också släppa en del av den 'hjulbundna' fraktmarknad som man tidigare haft. Resultatet blev en ytterligare koncentration av såväl investeringar som tonnage och marknadsinriktning till färjshippingens kryssnings- och passagerarsida (Sjöström 2009).

Förutom expansionen inom den i början av 1990-talet öppnade estlandstrafiken, skedde i övrigt inga förändringar i passagerarrederiernas marknadsfokus. Den allmänna uppfattningen inom branschen är att marknaden nu i stor sett är mättad, och att expansion förutsätter ökade marknadsandelar eller ökad kostnadseffektivitet genom storskalighet och/eller ökad fokusering på vissa särskilt lönsamma marknadsnicher.²⁸ En intressant kvarstående expansionspotentialen inom nuvarande trafikområde är St Petersburgsområdet. De försök som hittills gjorts för att etablera en fungerande passagerartrafik mellan St Petersburg och Finland/Sverige har dock misslyckats. Det är dock inte uteslutet att nya initiativ i syfte att öppna upp den här - idag sannolikt enda kvarvarande mer betydande passagerarmarknadspotentialen i norra Östersjörummet – tas från något av de etablerade passagerarrederierna.

Den globala finanskrisen drabbade sjöfarten hårt under 2008 och 2009. Nedgången i efterfrågan på sjöburna transporter ledde till ett kraftigt fall i efterfrågan på frakttonnage. Tillbakagången blev dock måttligare inom den östersjöbaserade passagerarsjöfart där åländsk shipping hämtar huvuddelen av sina intäkter. Här märktes den globala krisen snarare i pressade priser och ökad konkurrens än i ett minskat antal passagerare. För den åländska fraktsjöfarten blev krisens effekter mer kännbara. Nedgången i den för den hemmaflaggade flottan så viktiga finska pappersexporten blev omfattande. De negativa effekterna begränsades dock genom långsiktiga

²⁸ Detta framgick inte minst av de intervjuer med ledande företrädare för rederibranschen som genomfördes inom ramen för projektet (se bilaga med intervjuade personer). Vissa nyanser i bedömningen föreligger dock. Enligt en del branschföreträdare finns det sålunda fortfarande ett visst utrymme för expansion inom nya nischer på de svenska och finska marknaderna.

charterkontrakt, ökad tonvikt på transporter för den svenska pappersindustrin (som klarade krisen något bättre än den finska) och slutligen också genom att tonnage flyttades till andra trafikområden (främst Sydeuropa-Medelhavet). För den del av rederisektorn som var engagerad i oljefrakter blev nedgången mycket påtaglig med i stort sett en halvering av marknadsvolymen, och det utan möjligheter till alternativ användning av tonnaget.

Krisen påskyndade den utveckling mot marknadsdiversifiering inom fraktsjöfarten som redan tidigare påbörjats genom ökad orientering mot den svenska pappersexportmarknaden och en gradvis förnyelse av tonnaget som gav större möjligheter till andra laster än pappers- och massaprodukter (*general cargo*). Detta är sannolikt en långsiktigt nödvändig och därmed i grunden positiv utveckling. Det finns nämligen en del som tyder på att den finska – och på sikt även den svenska – pappersexporten kulminerat och även efter en ekonomisk återhämtning inte kommer att nå upp till de nivåer som gällde i början av millenniet. Orsaken är bl a konkurrensen från de snabbväxande nya pappersproducenterna i framför allt Sydamerika och Sydostasien. Detta innebär att marknaden för den typ av för den nordiska pappersindustrin skraddarsydd sjötransporter som åländska redare byggt upp sin verksamhet kring, sannolikt nu håller på att mogna ut och inte längre kan ses som den stabila tillväxtmarknad som den tidigare varit (Hetemäki & Hänninen 2009).

5.4 Den samlade marknadsvolymen och dess geografiska fördelning

I *Tabell 3* nedan sammanfattas de senaste tillgängliga data över den åländska shippingsektorns bruttointjäning samt dess fördelning på passagerar- respektive fraktsjöfart och huvudsakliga geografiska marknadsområden. Som framgår av tabellen uppgick den åländska shippingsektorns bruttoförsäljning 2009 till ca 870 miljoner euro. I siffran ingår även inkomsterna från tonnaget under främmande flagg (inkl. oljetransporter), management av fartyg med andra ägare samt från fartyg opererade via åländska rederi- och managementkontor med i huvudsak utomåländska ägare.²⁹

I inflationsjusterade priser, motsvarar detta en marginell ökning av den bruttoförsäljning som sjöfarten hade 1999 (725 miljoner euro, se *Tabell 1*). Åländsk shipping har därmed - trots ökad konkurrens, minskade marginaler och en djupgående global ekonomisk kris 2008-2009 – kunnat behålla (och t.o.m. något öka) sin samlade marknadsvolym. På samma sätt som för tio år sedan dominerar passagerar- och färjverksamheten med hela 645 intjänade (brutto-)miljoner euro. En intressant utveckling under den senaste

²⁹ Uppgifterna i detta och följande avsnitt om klustrets bruttointäkter, löpande inköpsvolym, sysselsättning och löneutbetalningar hämtade direkt från de berörda rederierna och managementföretagen. Eftersom uppgifterna även innefattar samliga av åländska rederier ägda utlandsregistrerade fartyg liksom de rederier som förlagt hela eller delar av sin verksamhet till åländska avdelningar/dotterbolag avviker de väsentligt från den officiella statistikens uppgifter om den åländska flottans bruttointäkter.

tioårsperioden är att fraktflottans bruttointäkter vuxit betydligt mer än inom passagerarsektorn. Detta beror dock i huvudsak på det faktum att de senaste årens tillväxt av den från Åland opererade fraktsjöfarten främst genererats av utomåländska rederier och managementintressen vilka flyttat över hela eller delar av sin shippingverksamhet till Åland.

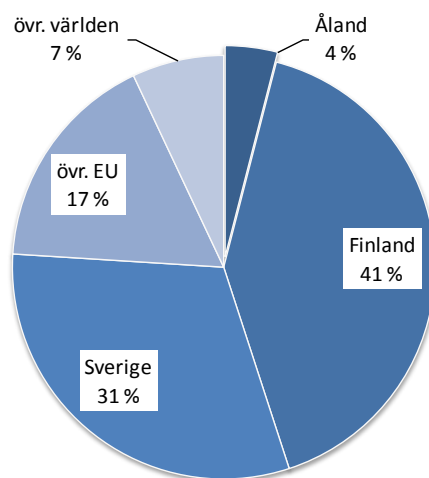
Tabell 3. Shippingsektorns bruttointäkter och dess fördelning på olika marknader 2009

Typ av sjöfart	Bruttoförsäljning (ca milj. €)	Geografisk marknadsandel (ca %)				
		Åland	Finland	Sverige	övr. EU	övr. världen
Färjtrafik, kryssningar	645	5	45	41	6	3
Frakt (inkl. oljetransporter)	227	1	28	3	48	20
Totalt	872	4	41	31	17	7

Källa: Uppgifter från de berörda rederierna och managementföretagen

Genom sin starka volymmässiga fokusering på östersjöbaserad passagerartrafik blir de finska och svenska marknaderna avgörande för efterfrågan inom åländskt shipping. Av den totala försäljningen inom den åländska passagerarflottan vid ingången i 2010-talet kom sålunda hela 90 procent från närmarknaderna i Finland (inkl. Åland) och Sverige. Mindre än en tiondel av marknaden återfinns i resten av världen, exkl. övriga EU (se *Figur 3* nedan). Det kan dock här noteras att den lilla åländska hemmamarknaden är nästan lika stor som hela efterfrågan från ”övriga världen, varför den trots allt ändå inte kan betraktas som helt betydelselös.

Figur 3. Den åländska shippingsektorns huvudmarknader. Geografisk fördelning 2009



Trots (de hemmaflaggade) lastfartygens fortsättningsvis rätt starka koppling till den finska exportindustrins transportbehov och marknadsefterfrågan, har fraktsidan ändå en geografiskt sett klart mer diversifierad marknadsbild än vad som gäller för

färjrederierna. Som framgår av uppgifterna i *Tabell/Figur 3* ovan genereras sålunda idag över 70 procent av fraktsjöfartens inkomster på marknaderna utanför Finland. Den jämfört med färjrederierna mer diversifierade marknaden hänger samman med lastsjöfartens varierande frakttypen och geografiskt sett betydligt mer omfattande nätverk av rutter - från Östersjön/Bottenviken i norr och ner över Danmark/Nordtyskland till de stora brittiska och kontinentala hamnarna i området kring engelska kanalen i söder. Härtill kommer så den numera växande trafiken på de sydeuropeiska tillväxthamnarna och inom medelhavet samt, inte minst, de mycket omfattande oljetransporterna med fartyg i internationella register. På tanksidan dominerar transporterna av råolja från Nordsjöfälten mellan Storbritannien och de stora lastningshamnarna på den västeuropeiska kusten.

5.5 Sysselsättningsutveckling och lönevolym

Som framgått ovan har den ålandsbaserade sjöfarten (inkl. management och landbaserade aktiviteter) – trots de hotbilder som förelåg åren kring millennieskiftet och den globala krisen 2008/2009 – uppvisat en förvånansvärt positiv utveckling mätt i antal fartyg, tonnage och intäkter. Detta avspeglar sig även i utvecklingen av antalet anställda som under det gångna decenniet stigit från ca 4 200 till över 6 000 personer. Det totala antalet sysselsatta av de åländska rederierna och managementbolagen, samt av rederier och managementverksamhet på Åland med icke-åländska huvudägare framgår av

Tabell 4. I tabellen redovisas även de anställdas fördelning på passagerar- och fraktverksamhet, land- respektive ombordarbetsplatser samt de anställdas fördelning enligt bosättningsområde.

Tabell 4. Sysselsättningen inom den åländska shippingsektorn 2009

Anställnings- kategori	Antal anst.		De anställdas geografiska fördelning			
	Pass.	Frakt	Åland	Finland	Sverige	Övr. EU/världen
Landanställda	1 073	70	484	275	294	90
Ombordanställda	3 640	1 330	1 005	2 978	526	461
Totalt	4 713	1 400	1 489	3 253	820	551

Anm.: Siffrorna är avrundade till det genomsnittliga antalet heltidssysselsatta under 2009. De landanställda omfattar förutom arbetsplatserna på rederikontoren även sysselsatta inom marknadsföring och vissa landtransporter.

Källa: Rederier och berörda företag

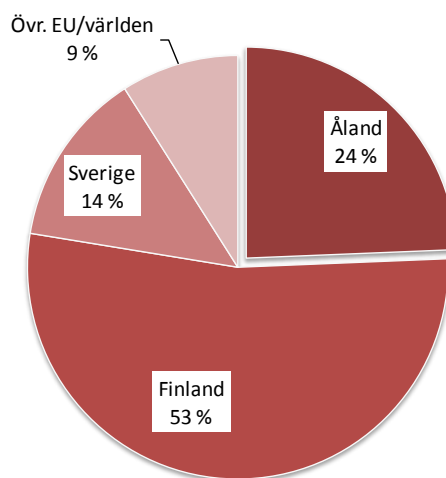
Av i tabellen ovan redovisade data framgår att åländsk rederiverksamhet och shippingkompetens år 2009 sysselsatte ca 6 100 personer.³⁰ Av dessa är knappt 20

³⁰ Utöver dessa tillkommer ytterligare ca 150 ålänningar anställda inom sjöfartssektorn, vara ca 110 inom skärgårdstrafiken och ett 40-tal inom diverse smårederier med specialtonnage, säljkontor för utomåländska rederier (Tallink) etc.

procent landanställda och resten ombordanställda. Det överväldigande flertalet är anställda inom den sysselsättningsintensiva (catering & ombordservice) färjnäringsen. Totalt sett representerar detta en avsevärd tillväxt jämfört med situationen för 10 år sedan (1999) då branschen enligt motsvarande uppgifter 'bara' sysselsatta 4 200 personer (se *Tabell 1*). Tillväxten beror delvis på tillkomsten av utomåländska redare och nya managementbolag som valt att basera sin verksamhet på åländsk sjöfartskompetens. En mindre del av tillväxten härrör också från inköp av ett par landtransportföretag (bussbolag), vilka numera är integrerade i passagerarrederiernas verksamhet. Om hänsyn tas till detta (sammanlagt ca 700 arbetsplatser), kvarstår ändå en rätt så betydande tillväxt under det senaste decenniet med ca 1 200 sysselsatta, en expansion på hela 28 procent.

Som framgår av *Figur 4* nedan var mer än hälften av det totala antalet rederissysselsatta bosatta i Finland (utanför Åland), ca 14 procent i Sverige och ca 9 procent i övriga EU och världen.

Figur 4. De anställdas bosättningsort. Den geografiska fördelningen 2009



Den nautiska kompetens från vilken verksamheten ursprungligen utgått – de på Åland boende med anställning inom sektorn - uppgick till nästan 1 500 personer (exkl. de anställda inom skärgårdstrafiken och diverse småskaligt specialtonnage), nästan en fjärdedel (25 procent) av sysselsättningen inom klustret. Med tanke på Ålands lilla arbetsmarknad och befolkning är detta en avsevärd del av klustrets totala sysselsättning. Samtidigt bör det dock noteras att den åländska delen av sysselsättning i stort sett legat stilla sedan slutet av 1990-talet (jfr avsnitt 4.6)³¹. Sysselsättningsexpansion inom klustret har alltså skett utanför Åland – främst i Finland och Sverige, men även i övriga

³¹ Antalet rederianställda på Åland har i stort sett legat på samma nivå ända sedan mitten av 1980-talet.

delar av EU och världen.

Den växande aktiviteten och sysselsättningen inom den åländska shippingmiljön avspeglas även i betydande årliga bruttolönevolymen som inte bara kommer det åländska samhället tillgodo utan också har betydande spridningseffekter utanför Åland, då inte minst på det finska fastlandet men också i Sverige och övriga världen. Som framgår av *Tabell 5* nedan genererade sålunda den åländska shippingverksamheten under 2009 sammanlagda bruttolöner på drygt 240 miljoner euro.

Tabell 5. Bruttolöner genererade inom den åländska shippingsektorn 2009

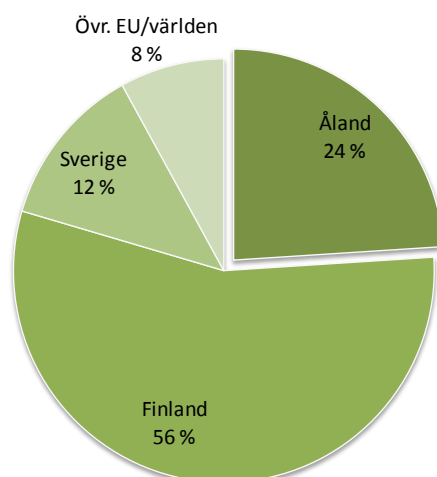
Anställnings-kategori	Totalt (ca milj. €)	Löneutbetalningarnas geografiska fördelning			
		Åland	Finland	Sverige	Övr. EU/världen
Landanställda	54	23	13	13	5
Ombordanställda	189	36	120	20	13
Totalt	243	59	133	33	18

Anm.: Avrundade ca-belopp. Skatter och sociala avgifter ingår. De landanställda omfattar förutom arbetsplatserna på rederikontoren även sysselsatta inom marknadsföring och vissa landtransporter. Lönerna för ombordanställda bosatta utanför Åland/Finland är inte fullständiga för frakttonnaget och bygger delvis på skattningar. Beträffande de till Åland utbetalade sjölönerna, se även not 31.

Källa: Rederier och övriga berörda företag.

Mer än hälften av lönerna gick till anställda med bosättningsort i Finland (exkl. Åland) och resterande löneutbetalningar fördelades mellan Åland (ca 24 procent)³², Sverige (ca 14 procent) och resten av EU och övriga världen (ca 7 procent). Se *Figur 5* nedan.

Figur 5. Bruttolönernas geografiska fördelning 2009



Orsaken till den finska dominansen i löneutbetalningsstatistiken är den stora andelen finsk ombordpersonal inom hela den hemmaflaggade åländska flottan. Bland de

³² Här till kommer bruttolöner (inkl. sociala avgifter) för de anställda inom landskapsregeringen färjflotta samt anställda på kommersiellt "småtonnage" på ca 14 miljoner euro.

landanställda (rederikontor, marknadsföring etc) är däremot den finska löneandelen mer blygsam. Här är det framför allt ålänningarna som dominerar, något som tydliggör den åländska kompetensens starka ställning i rederiernas ledning och övriga nautiska specialistfunktioner

Det är viktigt att här hålla i minnet att den av EU sanktionerade och i Finland och Sverige numera i stora drag accepterade sjöfartspolitikerna innebär att skatterna och merparten av de sociala avgifterna för de ombordanställda på hemmaflaggade fartyg kvarblir i rederiverksamheten, varför den faktiska utgående lönevolymen för denna grupp arbetstagare reduceras med omkring en tredjedel. De kvarstående totala utbetalningarna av löner inom sektorn är dock ändå betydande (ca 170 miljoner €/år). Den åländska shippingaktiviteten får därmed starkt positiva stimulanseffekter på den privata efterfrågan inom den åländska ekonomin, men även inom de viktigaste rekryteringsregionerna utanför Åland - något som vi återkommer till senare i denna rapport.

5.6 Rederiernas inköp – omfattning och geografi

Shippingverksamhetens betydelse för den omgivande samhällsekonomin begränsas inte till genererade arbetsplatser och utbetalade löner. Den omfattar även betydande årliga inköp av en lång rad olika typer av varor och tjänster från företag inom och utanför Åland.

Rederiernas löpande inköp kan indelas i fyra olika grupper med delvis likartade leverantörer och marknadsstruktur, nämligen (1) Proviantering/catering och övriga passagerarrelaterade inköp, (2) bunker, underhåll och varv/nybyggen, (3) finansiella, försäkrings- och juridiska tjänster samt (4) en mer splittrad grupp övriga varu- och tjänsteinköp (inkl. hamnavgifter o likn.).

I princip gäller dessa fyra huvudgrupper för såväl färj- som fraktrederierna – dock så att passagerarrederiernas 'inköpslista' av naturliga skäl på ett helt annat sätt än för fraktrederierna domineras av proviantering (inkl. tax-free produkter), catering och övriga passagerarrelaterade inköp. I gruppen finansiella tjänster ingår även kapitalkostnaderna för de mycket stora investeringar i tonnage som rederierna av och till måste göra. Själva investeringen som sådan faller dock utanför den statistik som redovisas i *Tabell 6*. Som framgår av sammanställningen i tabellen nedan genererar den löpande driften av det åländska sjöklustrets fartyg en årlig inköpsvolym på sammanlagt i storleksordningen 590 miljoner euro.

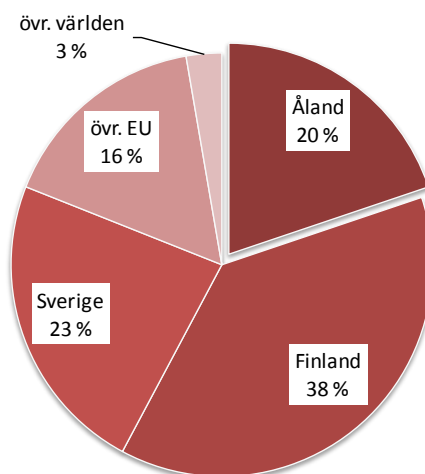
Tabell 6. Den åländska shippingsektorns bruttointköpsvolym (varor och tjänster exkl. fartygsinvesteringar) 2009

Typ av sjöfart	Inköpsvolym (ca milj. €)	Geografisk fördelning av de löpande inköpen (ca milj. €)				
		Åland	Finland	Sverige	övr. EU	övr. världen
Färjtrafik, kryssningar	505	104	205	130	60	6
Frakt (inkl. oljetransporter)	85	13	19	7	36	10
Totalt	590	117	224	137	96	16

Anm.: I inköpen från Åland ingår även inköp från åländska dotterbolag utanför Åland.
Källa: Rederier och övriga berörda företag.

Huvuddelen av inköpen sker hos leverantörer i Finland och Sverige. Detta är föga överraskande med tanke på passagerarrederiernas stora dominans i dessa siffror (85 % av den samlade inköpsvolymen). Merparten av de löpande inköpen till världens kommersiella flottor görs nämligen i hamnar och hos leverantörer i anslutning till fartygens ruttområden, och den åländska färjrederiernas trafik omfattar ju huvudsakligen Sverige-Åland-Finland. De trots allt rätt betydande inköpen (112 miljoner €) som går till företag och leverantörer utanför färjtrafikens huvudsakliga ruttområde, gäller följaktligen främst de löpande driftkostnaderna för fraktflottan.

Figur 6. Rederiernas inköp. Den geografiska fördelningen 2009



Den del av den rederigenerade efterfrågan på varor och tjänster som går till Åland är enligt ovanstående uppgifter ändå förhållandevis stor, hela 117 miljoner euro per år. Detta motsvarar rederisektorns samlade inköp i EU och resten av världen utanför Finland/Sverige (jfr *Figur 6* ovan) och är en betydande del av den samlade årliga bruttoförsäljningen inom Ålands privata näringsliv. Under 2008 (senast tillgängliga siffror) uppgick sålunda bruttoförsäljningen inom hela det övriga åländska näringslivet till drygt 1,6 miljarder euro. Det står därmed klart att den efterfrågehöjning som

rederiverksamheten genererar för är viktig för det övriga åländska näringslivet.

5.7 Dagens åländsbaserade shipping - tre viktiga slutsatser

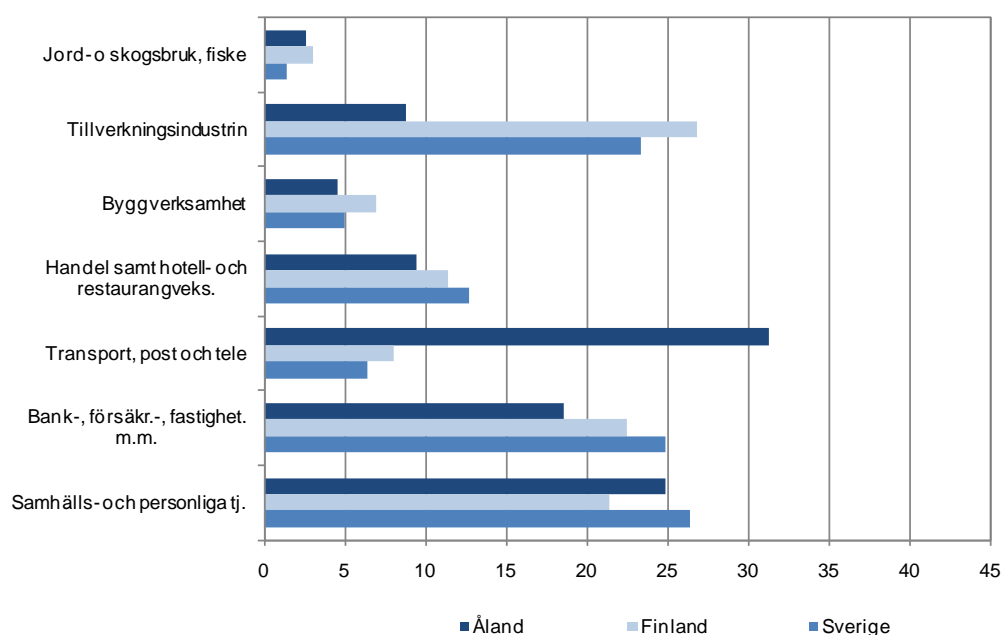
Den på Åland baserade kommersiella sjöfarten sysselsätter idag - inom och utanför Åland - över 6 000 personer med en årlig bruttolönevolym på över 240 miljoner euro. Sektorns årliga försäljning uppgår till mer än 870 miljoner euro.

Jämfört med den samlade åländska arbetsmarknaden och ekonomin är detta mycket stora belopp. Det totala antalet på Åland bosatta i sysselsättningen uppgår till ca 13 600 personer (2007). Omsättningen inom den åländska ekonomin som helhet (inkl. offentlig sektor) uppgick 2008 till ca 2,8 miljarder euro och det samlade förädlingsvärdet (BNP) uppgick samma år till drygt en miljard euro (ÅSUB 2010a).

En *första slutsats* är därmed att shippingen fortsättningsvis är det dominerande inslaget inom den åländska ekonomin. Av de totalt omkring 6 100 anställda är nästan 1 500 bosatta på Åland, och av sektorns totala bruttolöneutbetalningar går omkring 60 miljoner till Åland. Härtill kommer så löpande årliga inköp av varor och tjänster hos åländska företag på i storleksordningen 115 - 120 miljoner euro.

(Sjö-)transportsektorns stora tyngd i den åländska ekonomin jämfört med situationen i Finland/Sverige framgår av *Figur 7* nedan.

Figur 7. De åländska, finska och svenska ekonomiernas branschstruktur år 2007 (andel av BNP)



Källa: ÅSUB, Statistiska Centralbyrån & Statistikcentralen

Ett perspektiv på den åländska sjöfartens storlek och ekonomiska betydelse ges av det faktum att hela den svenska rederinäringen under svensk flagg år 2009 sysselsatte någonstans mellan 12 000 och 18 000 ombordanställda (beroende på definitioner och källa, se Lindqvist 2010). Samma år genererade det tonnage som ägdes eller på annat sätt opererades från Åland nästan 5 000 ombordarbetsplatser, varav drygt 3 600 inom färjesektorn och drygt 1 300 inom fraktsjöfarten.³³

Samtidigt måste man dock hålla i minnet att även om den åländska delen av sysselsättningen är betydande, så går ändå merparten av de genererade arbetsplatserna till personer bosatta utanför Åland. Detsamma gäller i ännu högre grad de löpande inköp av varor och tjänster som görs inom åländsk sjöfart, som ju till mycket stor del sker utanför Åland.

Den *andra viktiga slutsatsen* blir därmed – föga överraskande - att den ålandsbaserade shippingens ekonomiska och sysselsättningsmässiga effekter inte kan avgränsas till Åland utan att de når långt utöver Åland gränser.

Den åländska sjöfartens marknader har alltid dominerats av efterfrågan utanför Åland. Näst intill 100 procent (jfr Figur 3!) av intjäningen kan därmed ur den åländska ekonomins synpunkt betraktas som en ren exportintäkt. Det senaste decenniets tillväxt och diversifiering (med avseende på flaggstater, ägare och – på fraktsidan – även i viss mån marknadsmässigt) har ytterligare förstärkt den internationella prägeln inom sektorn och gjort verksamheten allt mindre beroende av den åländska 'bas' som den ursprungligen utgått från. En tydlig indikation på den här utvecklingen är att i stort sett hela ökningen av antalet från Åland opererade fartyg 1999 - 2009 (från 41 till 68) skedde genom det växande antalet fartyg med åländskt managementansvar (men utomstående ägare) samt genom tillkomsten av tonnage ägt av utomstående redare men där driftsansvaret anförtrotts den kompetens inom branschen som finns i Mariehamn.

Samtidigt har också användning av alternativa flaggstater under de senaste åren blivit allt vanligare. Detta gäller inte minst den för tio år sedan – så när som på ett enda fartyg – hemmaflaggade passagerarflottan som nu har nästan hälften av sitt tonnage placerat i det svenska sjöfartsregistret. De senaste årens utlandsregistrering av ett flertal större passagerarfartyg har i och för sig gjort att den inom den åländska ekonomin formellt registrerade aktiviteten inom sektorn relativt sett har minskat i betydelse, något som framgår av det faktum att transportsektorns andel (inkl. sjöfart) av Ålands BNP sjunkit

³³ ÅSUB (2009c). Det bör observeras att jämförelsen haltar något eftersom vi här använder en vidare "klusterdefinition" av den åländska sjöfarten medan de svenska siffrorna enbart omfattar fartyg under svensk flagg. Men även om det åländska klustret begränsas till de hemmaflaggade fartygen blir jämförelsen instruktiv. Med över 2 000 ombordanställda på dessa fartyg motsvarar detta 15 – 20 procent av sysselsättningen inom den hemmaflaggade svenska rederinäringen (där även fem större ålandsägda färjor ingår).

från ca 36 procent 2000 till ca 27 procent år 2007.

Nedgången kompenseras dock till stora delar av den fortsatt höga aktiviteten inom näringen på Åland och de omfattande ekonomiska spridningseffekter detta ger, något som vi skall återkomma till nästa kapitel. Det är också viktigt att understryka det faktum att de svenskregistrerade passagerarfartygen fortsättningsvis ägs och kontrolleras av de åländska rederierna och den shippingkompetens som dessa har. Utvecklingen mot användningen av flera olika flaggor i verksamheten kan därför ses som en strategi för att med bibehållen lönsamhet behålla och utveckla användningen av åländskt sjöfartskunnande i en allt mer internationaliserad och kostnadsmässigt komplex miljö. För denna tolkning talar även det faktum att flertalet stora sjöfartsnationer, trots väl anpassade och internationellt konkurrenskraftiga fartygsregister, opererar betydande delar av sitt tonnage under främmande flaggor.³⁴

Den sista och *tredje betydelsefulla slutsatsen* är därmed att det idag finns en väl fungerande dynamik mellan en fortsatt användning av sedan gammalt etablerad åländsk shippingkompetens och den fortsatta internationalisering av verksamheten som sannolikt är nödvändig för branschens långsiktiga tillväxt och överlevnad.

³⁴ Detta gäller t ex för Norge och Grekland. Se Tenhold & Theotokas (2010).

6. Sjöfarten och den omgivande ekonomin

6.1 Klustrets lokala arbetsmarknads- och inkomsteffekter

Den maritima verksamheten på Åland sysselsatte alltså år 2009 närmare 1 500 på Åland boende. Sammanlagt utbetalades till dessa arbetstagare upp emot 60 miljoner euro i löner (inkl. skatter och sociala avgifter). Enligt den tidigare i rapporten refererade input-output studien (ÅSUB 1999b), skulle detta generera en samlad sysselsättningseffekt inom den övriga åländska arbetsmarknaden på drygt 1 000 arbetsplatser.³⁵ Sjöklustret sysselsätter i så fall med andra ord – direkt eller indirekt - i storleksordningen 2 500 av de totalt ca 13 600 på Åland boende. Det här betyder att shippingverksamheten ligger bakom drygt 18 procent av ålänningarnas sysselsättning.³⁶

Med hänsyn till att kalkylen bygger på ett underlagsmaterial från mitten av 1990-talet, bör resultatet behandlas med försiktighet och främst ses som en grov indikation på den samlade arbetsmarknadseffektens ungefärliga storlek. En motsvarande studie för hela Finland med material från 2002 där regionaliserade data för Åland ingår tyder på en viss nedgång i multiplikatoreffekterna för det åländska näringslivet som helhet (5-10 procent).³⁷ Detta gäller dock inte för samtliga branscher och i materialet ingår inte heller sjöfarten som en separat näring, varför några säkra slutsatser om en förändring i sjöfartens spridningseffekter (jämfört med den tidigare ÅSUB-studien) inte kan dras. Med tanke på de relativt små förändringar som skett i de dominerande rederiernas marknads- och inköpsstruktur under de senaste tio åren, är det inte orimligt att utgå från att resultatet ligger någorlunda i linje även med dagens verklighet.

Ovan nämnda input-output studier kan även användas för att få fram de samlade bruttointkomsteffekterna av de löner som årligen betalas till på Åland bosatt personal av rederierna och deras dotterbolag. Detta beräknas genom den s.k. inkomstmultiplikatorn vilken visar den totala ökningen i de åländska löneinkomsterna som en följd av den tillväxt i hushållens efterfrågan som löneutbetalningarna inom rederisektorn genererar.

³⁵ I den kartläggning av transaktionerna mellan olika företag och branscher samt effekterna på hushållens konsumtion som ÅSUB gjorde i den refererade studien visade det sig att rederisektorn hade en sysselsättningsmultiplikator på 172 procent. Den efterfrågehöjning inom den åländska ekonomin som varje ny arbetsplats inom sjöfarten representerar, genererar med andra ord ytterligare 0,72 nya arbetsplatser inom den övriga ekonomin. Effekten är här beräknad på det samlade resultatet av de direkta och indirekta spridningseffekterna plus de av de höjda hushållsinkomsterna (dvs multiplikator typ II) inducerade efterfrågeeffekterna. För en närmare teknisk beskrivning av input-output tabellerna för Åland samt de olika typer av ekonomiska och sysselsättningsmässiga spridningseffekter som uppstår som en följd av produktionen inom en bransch, se ÅSUB 1999b).

³⁶ Om man även tar med de anställda inom diverse smårederier med mindre specialtonnage samt de anställda inom självstyrelsemyndigheternas skärgårdsfärjflotta så stiger andelen maritimt genererade arbetsplatser på Åland till ca 20 procent av sysselsättningen.

³⁷ Se http://www.stat.fi/til/apt/index_sv.html och http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/kan/apt/apt_fi.asp

Inkomstmultiplikatorn omfattar även den del av hushållens inkomster som uppkommer genom inom branschen genererade och till aktieägarna utbetalade kapitalinkomster. För rederiernas del var inkomstmultiplikatorn i ÅSUB-studien 142 procent. En ökning av löne- och vinstutbetalningarna inom rederisektorn med 1 euro, skapar alltså en tillväxt i inkomstvolymen inom resten av ekonomin med 42 cent.

Det här betyder att sjöklustrets åländska löneutbetalningar 2009 på ca 60 miljoner euro skapade en efterfrågan som i sin tur genererade ytterligare löner inom övriga delar av ekonomin på i storleksordningen 25 miljoner euro - en sammanlagd 'maritim lönepott' på hela 85 miljoner euro per år.³⁸

Härtill kommer så utdelningarna till de åländska aktieägarna inom klustret. För bokslutsåret 2009 uppgick de redovisade vinsterna för den "ålandsägda" delen av klustret till strax under 40 miljoner euro, något som detta år bör ha gett en samlad inkomstökning (inkl. spridningseffekter) på ca 55 miljoner euro. Nu är det dock så att hela den redovisade bolagsvinsten inte alltid betalas ut till aktieägarna och att en del av den utbetalade vinsten går till minoritetsägare utanför Åland. Den samlade lokala inkomsteffekten blir därför knappast fullt så här stor, sannolikt högst 40 miljoner euro.

Om man lägger samman löneutbetalningarna och de utdelade vinsterna under 2009 ger detta – inklusive spridningseffekter – ett samlat tillskott till köpkraften hos de åländska hushållen på i storleksordningen 120 - 130 miljoner euro.

6.2 Effekterna på efterfrågan inom det åländska näringslivet

Som framgick av föregående kapitel (5.5) uppgick de på Åland shippingverksamma företagens åländska inköp av varor och tjänster 2009 till ca 117 miljoner.³⁹

Detta är självfallet inte utan betydelse för efterfrågan inom den åländska ekonomin som helhet. Rederiernas inköp (exkl. hamnavgifter) sammanlagt upp emot 120 miljoner euro utgör ungefär 8 procent av den övriga åländska ekonomins bruttoförsäljning, och måste därför betraktas som ett viktigt inkomstillskott för många åländska företag. Samtidigt står det klart att det åländska sjöklustrets starka betoning på rederiverksamheten *per se*, och den – med några viktiga undantag - relativt svagt utvecklade 'kringverksamheten' i form av varv, stuveriverksamhet, cateringleverantörer, kvalificerade logistikföretag etc, gör att huvuddelen av den efterfrågan som genereras av sjöfarten går till företag och regioner utanför Åland.

³⁸ Om man även tar med löneutbetalningarna inom diverse småredier med specialtonnage samt lönerna till de anställda inom skärgårdsfärjflottan så stiger de maritimt genererade bruttolönerna till drygt 100 miljoner euro per år.

³⁹ Rederierna betalade därtill även hamnavgifter till hamnmyndigheterna i Mariehamn och Lumparland/Långnäs på sammanlagt ca 3,6 miljoner euro. Den tredje större åländska färjhamnen i Eckerö ägs av det rederi som trafikerar den.

Det har dessvärre inte varit möjligt att inom ramen för denna studie göra en mer detaljerad klartläggning av fördelningen av de ca 117 miljoner euro som enligt rederiernas egna uppgifter används av klustrets aktörer för inköp av varor och tjänster från företag etablerade på Åland (inkl. filialer och dotterbolag utanför Åland).

Helt utan information om dessa inköp är vi dock inte. Enligt uppgifter från rederierna görs sålunda regelbundna inköp från minst ett 40-tal åländska företag med en sammanlagd sysselsättning på ca 1 200 anställda. Företagen tillhandahåller ett brett spektrum av den typ produkter som rederierna efterfrågar: diverse utrustning, maskiner, proviant, tax-free produkter, fartygsdrivmedel, reservdelar samt en lång rad olika företagstjänster inom allt från städning till ekonomi, juridik, IT-service och bank- och försäkring. De största volymerna går till catering och tax-free inköp, försäkringstjänster och olika typer av kvalificerade företagstjänster med inriktning på rederiverksamhet. Inom en del branscher är rederiernas efterfrågan helt avgörande för verksamheten på Åland. Detta gäller inte minst de företag som specialiserat sig på leveranser av tax-free produkter, stora delar av försäkringssektorn samt för flera företag inom den tekniska konsultbranschen och IT-sektorn.

Om man använder de av ÅSUB framtagna multiplikatorerna för de branscher som dominerar rederiernas 'åländska shoppinglista' (catering, terminalverksamhet, tekniska, juridiska, finansiella och försäkringstjänster, trycktjänster samt marinteknisk utrustning och reparationer) och reviderar utfallet med åländska branschdata i den för hela Finland gjorda studien gällande 2002, fås en grov indikation på de samlade spridningseffekterna inom ekonomin som helhet. För de berörda branscherna ligger den aktuella multiplikatorn i intervallet 1,3 (130 procent) till 2,0 (200 procent). Om hänsyn tas till fördelningen av rederiernas utgifter, fås en genomsnittlig multiplikator på ca 1,45 (145 procent).

Detta skulle ge en samlad efterfrågehöjande effekt av rederiernas inköp inom den åländska ekonomin under 2009 på i storleksordningen 175 miljoner euro (inkl. inkomsterna i hamnbolagen).

6.3 Sjöfartens olika ekonomiska effekter

Om man lägger samman rederiernas utlägg i former av löner (60 milj.), dividender (30-35 milj.) och löpande övriga utgifter (exkl. hamnavgifter och fartygsinvesteringar, 115 - 120 milj.) fås ett mått på de *direkta ekonomiska effekterna* av verksamheten inom shippingklustrets åländska del - ett belopp som alltså ligger i storleksordningen upp emot 205 - 210 miljoner euro/år.

Verksamheten skapar därtill betydande *indirekta ekonomiska effekter* i form av nya löner och höjd efterfrågan inom det åländska näringslivet på ca 90 miljoner euro. Detta gav år 2009 ett av rederiverksamheten genererat (brutto-)tillskott till den åländska ekonomin på i storleksordningen ca 300 miljoner euro. Branschens ekonomiska tyngd ökar ytterligare med ett 20-tal miljoner om man även tar med löner och driftsutgifter för landskapets färjflotta samt inom rederier med diverse mindre specialtonnage.

Sjöfarten har alltså en klart positiv inverkan på den åländska ekonomin. Ett plötsligt bortfall av den efterfrågan som shippingverksamheten genererar skulle få allvarliga konsekvenser.

Men den av rederierna genererade efterfrågehöjningen kan inte enbart värderas i pengar och antal arbetsplatser. Den har också viktiga *kvalitativa utvecklingseffekter* på det övriga åländska näringslivet, företagandet och arbetskraften.

En betydande del av de åländska leverantörer som byggt upp stora delar av sin verksamhet kring den efterfrågan som genereras av rederierna, finns nämligen inom de delar av näringslivet som producerar avancerade företagstjänster med stort kunskapsinnehåll, högt förädlingsvärde och breda internationella kontaktnät. Typexempel kan här hämtas inom finans- och försäkringsbranschen, IT-sektorn, internationell agentur- och förmedlingsverksamhet samt avancerade tekniska och ekonomiska företagskonsulttjänster. Det säger sig självt att detta är ett viktigt tillskott till den åländska ekonomin. Mycket av den tillväxtpotential som idag finns inom näringslivet finns sannolikt inom just de här delarna av ekonomin.

Det är också inom det här segmentet av arbetsmarknaden som framväxten av framtidens mer kvalificerade och attraktiva jobb är mest påtaglig. Det här betyder att sjöklustrets aktiviteter är av central betydelse för yrkesdiversifiering, kompetensutvecklingen och karriärmöjligheterna på den åländska arbetsmarknaden, något som i sin tur är av stor betydelse för inkomstutvecklingen och möjligheterna att långsiktigt behålla och dra till sig kvalificerad arbetskraft till Åland.

Man kan därmed - något förenklat - dela in den maritima sektorns betydelse för den åländska ekonomin i dess (1) direkta eller primära *aktivitetseffekter* (jobb, löner, vinster, inköp), (2) indirekta eller sekundära *spridningseffekter* (genererad tillväxt inom övriga delar av ekonomin) samt (3) kvalitetsmässiga eller tertiära *förnyelseeffekter* (ökat utbud av kvalificerade jobb och verksamheter inom ekonomin).

De samlade effekterna sammanfattas i tabblån (*Tabell 7*) nedan:

Tabell 7. Shippingverksamhetens olika typer av effekter på den åländska ekonomi 2009

<i>Sjöfartens effekter</i>	<i>Primära aktivitetseffekter</i>	<i>Sekundära spridningseffekter</i>	<i>Tertiära förnyelseeffekter</i>
<i>Hushåll</i>	Löne- och kapitalinkomster utbetalda inom klustret: ca 90 milj. €	Ökade hushållsinkomster för Åland som helhet: ca 35 milj. €	Breddade yrkes- och karriärmöjligheter
<i>Näringsliv</i>	Inköp hos övrigt näringsliv: ca 115 milj. €	Indirekt genererad omsättning för näringslivet som helhet: ca 55 milj. €	Kunskapsintensiv produktion
<i>Samlade effekter</i>	Ca 205 milj. €	Ca 90 milj. €	Etablering och tillväxt på nya marknader

6.4 De vidare 'omvärldseffekterna' - Finland vinnaren

Trots de omfattande positiva effekterna på den åländska ekonomin, vilka i relativa tal vida överskrider motsvarande klusters betydelse på andra håll i världen, står det ändå klart att verksamhetens tyngdpunkt i termer av marknader, omsättning, löpande inköp, löneutbetalningar och sysselsättning ligger utanför Åland. Av de totalt genererade jobben och lönerna, går sålunda 75 procent till löntagare bosatta utanför Åland, de operativa inköpen är till över 80 procent förlagda hos företag utanför Åland och över 95 procent av försäljningen sker på marknaderna utanför Åland.

Det här betyder att det åländska sjöklustrets positiva ekonomiska effekter i betydande utsträckning 'läcker ut' från hemmiljön och därmed kommer andra regioner till godo. Av det totala antalet arbetsplatser på ca 6 100 som 2009 skapades inom klustrets besattes sålunda hela 4 600 av bosatta utanför Åland. Med hänsyn till den ovan använda sysselsättningsmultiplikatorn ger detta - indirekt - upphov till ytterligare sysselsättning i de berörda ekonomierna utanför Åland för minst 3 300 personer, sammanlagt alltså omkring 7 900 arbetsplatser.

Samma kalkyl för de utanför Åland utbetalade lönerna ger ett tillskott i de berörda hushållen på sammanlagt - direkt (185 milj. euro) och indirekt (75 milj. euro) - omkring 260 miljoner euro per år. Till detta kommer så även effekten av de vinstutbetalningar som går till (minoritets-) ägare i de åländska rederierna bosatta utanför Åland.

Härtill kommer klustrets upphandling av varor och tjänster utanför Åland. Dessa uppgick 2009 till sammanlagt omkring 475 miljoner euro per år. Om man utgår från ungefär samma branschstruktur för dessa inköp som motsvarande inköp på Åland och därtill att den genomsnittliga spridningseffekten⁴⁰ är ungefär samma som den åländska (vilket är långt ifrån säkert), fås en *indikativ nivå* på de indirekta efterfrågeeffekterna av

⁴⁰ Här mätt som branschernas omsättnings- eller outputmultiplikator, typ II.

inköpen utanför Åland på i storleksordningen 215 miljoner euro. Den samlade - direkta och indirekta - effekten på försäljning och efterfrågan inom näringslivet utanför Åland uppgår därmed till nivåerna kring 690 miljoner euro per år. Det bör här även noteras att rederiernas fartygsinvesteringarna inte ingår i detta siffermaterial, varför de positiva effekterna utanför Åland (Åland har som bekant ingen varvsindustri) i realiteten är ännu större.

Som vi sett i de tidigare i rapporten (kap. 5) redovisade siffrorna över fördelningen av det åländska rederiklustrets aktiviteter och ekonomiska *impact*, så är det framför allt arbetstagarna och företagen i Finland (utanför Åland) som gynnas. Med över 50 procent av klustrets sysselsatta arbetskraft, 55 procent av de utbetalade bruttolönerna och upp emot 40 procent av de löpande inköpen, så är det den finska ekonomin och arbetsmarknaden som i absoluta tal räknat är den verkliga vinnaren på den åländska shippingkompetensen. Den finska ekonomin som den stora vinnaren utanför Åland befästs ytterligare av det faktum att Finland är ett av de länder vars varvsindustri gynnas av den efterfrågan på nybyggande och de större fartygsreparationer som den åländska shippingen genererar.

Om man ser till effekterna utanför Åland och Finland så är det Sverige som är mest berört, men dock på en betydligt lägre nivå – i relativa såväl som absoluta ekonomiska termer. Av klustrets samlade arbetsplatsutbud tillföll sålunda år 2009 14 procent den svenska arbetsmarknaden, och ungefär samma andel av den samlade lönekakan euro gick till de svenska arbetstagarna. Detta är mindre än hälften av motsvarande utfall för Åland.

När det gäller de löpande inköpen av utrustning, varor och tjänster växer dock Sverige i betydelse. Här stod de svenska företagen för nästan en fjärdedel (23 %) av leveranserna. Med tanke på den svenska marknadens relativt stora betydelse för rederiernas försäljning (31 % av försäljningen 2009) och det faktum att nästan halva den åländska färjflottan numera opererar under svensk flagg, kan det tyckas förvånande att verksamhetens positiva genomslag är så pass mycket lägre än vad som gäller för Finland. Någon entydig förklaring till detta förhållande har dock inte framkommit i underlagsmaterialet till denna studie.

Med undantag för delar av frakttonnaget är de åländska shippingaktiviteternas ekonomiska räckvidd i den vidare omvärlden utanför Sverige-Åland-Finland relativt begränsade (9 procent av försäljningen, 8 procent av lönerna och 3 procent av de löpande inköpen), vilket är föga överraskande med tanke på den östersjöbaserade passagerartrafikens ekonomiska dominans inom klustret.

6.5 Det åländska sjöklustrets storlek och samlade ekonomiska effekter

Som torde ha framgått ovan är den samlade effekten av den på Åland baserade maritima sektorn betydande. Fram växer bilden av norra östersjöns enskilt största rederikluster med positiva ekonomiska kringeffekter, inte bara inom Åland utan även inom omgivande ekonomier, framför allt i Finland men även i Sverige. Klustrets ekonomiska och arbetsmarknadsmässiga tyngd kan i hög grad tillskrivas den starka inriktningen på passagerartrafiken. Huvuddelen av dess totala sysselsättning på ca 6 100 personer, med indirekt genererade arbetsplatser i relaterade näringar på upp emot 4 300 personer, genereras sålunda av verksamheten inom passagerarsektorn. Fraktsjöfarten är dock ett viktigt komplement till passagerarrederiernas verksamhet, inte minst genom dess betydelse för upprätthållandet av den nautiska och sjöfartstekniska kompetensen och arbetskraftsförsörjningen inom klustret som helhet.

Klustrets samlade – direkta såväl som indirekt genererade - sysselsättning motsvarande ca 10 400 arbetsplatser har inte bara positiva arbetsmarknads- och efterfrågeeffekter. På samma sätt som för de ovan diskuterade interna 'åländska' effekterna, genererar verksamheten även kvalitativa utvecklings- och förnyelseeffekter inom övriga berörda ekonomier som i sin förlängning stärker deras framtida konkurrenskraft och utvecklingspotential inom den maritimt relaterade delen av deras näringsliv.

I *Tabell 8* nedan sammanfattas de olika typerna av kvantitativa och kvalitativa effekterna av det åländska sjöklustrets verksamhet på den omgivande ekonomin - inom såväl som utanför Åland.

Tabell 8. Det åländska sjöklustrets samlade "omvärldseffekter" 2009

<i>Klustereffekter</i>	<i>Primära aktivitetseffekter</i>	<i>Sekundära spridningseffekter</i>	<i>Tertiära förnyelseeffekter</i>
<i>Hushåll</i>	Löne- och kapitalinkomster utbetalda inom klustret: ca 275 milj. €	Ökade hushållsinkomster: ca 110 milj. €	Efterfrågan på specialiserad maritim yrkeskompetens med karriärmöjligheter
<i>Näringsliv</i>	Inköp hos övrigt näringsliv: ca 590 milj. €	Indirekt genererad omsättning: ca 270 milj. €	Ökade möjligheter till specialisering inom maritimt relaterade branscher och logistikverksamhet
<i>Samlade effekter</i>	Ca 865 milj. €	Ca 380 milj. €	Förstärkning av maritima klustereffekter och relaterade näringar

7. Strukturutvecklingsscenarier för åländsk sjöfart

7.1 Från klusteransats till Ålandsfokuserad konsekvensanalys

I rapportens första del gjordes en kartläggning av de senaste decenniernas utveckling inom den Ålandsbaserade maritima verksamheten samt dess bredare ekonomiska och arbetsmarknadsmässiga betydelse. Kartläggningens 'klusterperspektiv' innebär att den omfattade *alla typer av fartygsdrift som hanteras utgående från Åland*, oavsett verksamhetens ägarstatus och det berörda tonnagets registertillhörighet (flaggstatus).

I fortsättningen av rapporten är ansatsen en annan. Nu har dataunderlaget avgränsats till *de företag som är registrerade på Åland och den del av tonnage som är registrerat i Mariehamn* (eller någon annan åländsk ort). Det finns två huvudsakliga skäl till denna avgränsning som - med viss rätt - kan kritiseras för att den utelämnar viktiga delar av den på Åland baserade maritima verksamheten. Det första är att den analysmetod som utredningen valt att använda sig av (se avsnitt 7.2 nedan), bygger på nationalräkenskapsbaserade data vilka per definition enbart omfattar verksamheten inom på Åland registrerade bolag och fartyg. Det andra skälet är att det är verksamheten inom de på Åland registrerade rederierna och deras hemmaflaggade fartyg som har de mest direkta effekterna på utvecklingen av den åländska ekonomin och därmed också för den offentliga sektorns skatteunderlag⁴¹. Avgränsningen sätter med andra ord en tydlig fokus på sjöfartens betydelse för den övriga näringslivsutvecklingen och den offentliga sektorns resursbas inom det åländska skatteterritoriet.

Det faktum att de strukturutvecklingsalternativ vilka analyseras närmare i denna utredning (se vidare avsnitt 7.4-7) som regel påverkar övriga delar av den maritima verksamheten på ett likartat sätt, gör att slutsatserna utan större problem kan generaliseras till den maritima verksamheten på Åland som helhet.

7.2 Dynamiska modellscenarier som analysverktyg⁴²

Inom nationalekonomin har olika former av allmänna jämviktsmodeller varit i användning ända sedan slutet av 1800-talet. Deras användning har dock många gånger varit begränsade av förenklade antaganden om hur de ekonomiska aktörerna fungerar,

⁴¹ Det här viktigt att här framhålla att de delar av klustrets verksamhet som inte är formellt (ägar- och/eller registermässigt) hemmahörande i Åland, genom upphandling, inköp och till på Åland bosatta utbetalade löner, även ger viktiga bidrag till den samlade åländska ekonomin.

⁴² För en noggrannare genomgång av den här typen av CGE-baserad scenarioteknik, se ÅSUB (2009b).

tekniska problem och bristande dataunderlag. Under senare decennier har en snabb utveckling av de allmänna jämviktsmodellerna och deras användbarhet skett, inte minst tack vare den lavinartade tillväxten i datorkapacitet samt ett allt bättre statistiskt dataunderlag. Till de viktigaste förbättringarna hör att de utvecklats till att omfatta en allt mer finfördelad produktionsstruktur och att de 'dynamiserats', alltså förmår generera en serie av över tiden (från år till år) kumulativt anpassade makroekonomiska utfall. Det är alltså möjligt att simulera fram olika ekonomiska utvecklingsscenarier där utfallet under scenarioperioden genereras varje år för sig, för att därefter (rekursivt) användas som utgångspunkt för simuleringen av utvecklingen under påföljande år.

Den utvecklade modellen, som på svenska skulle kunna kallas en *numerisk allmän jämviktsmodell*, men som allmänt brukar kallas CGE-modellen (Computable General Equilibrium), har framför allt utvecklats i policynära miljöer med syfte att analysera de samhällsekonomiska effekterna av olika typer av politik. Exemplet på sådana CGE-baserade analyser är många och gäller bl a politikområden som internationell handel, beskattning, arbetsmarknad och regional utveckling. I dagsläget är den här typen av ekonomiska modeller i aktiv användning i ett stort antal länder runt om i världen.⁴³

Karaktäristiskt för de allmänna jämviktsmodellerna, och så även för den mer utvecklade CGE-varianten, är att de olika aktörerna (hushåll, företag, offentliga sektorn osv) antas maximera vissa mål (t ex välfärd eller avkastning på kapital) i form av en nyttofunktion med väl definierade restriktioner (t ex budget eller löneinkomst). Det här betyder att utfallet av det i utredningen använda 'trendutvecklingsalternativet' (se 6.4 nedan) i stort kommer att styras av utvecklingen av kapitalstocken och arbetskraften i kombination med gjorda antaganden om tillgängliga reallöner och produktivitetsutveckling.

Beteendet hos vissa aktörer, t ex den offentliga sektorn och dess institutioner, kan dock vara exogent bestämt genom politiska beslut och kan därmed inte härledas ur modellens egen interna dynamik. Detta är särskilt viktigt vid den typ av simuleringar som görs i denna utredning då det ju är effekterna av externt introducerade policyförändringar och ekonomiska 'chocker' (positiva och negativa) som vi är ute efter.

De inducerade förändringarna i sjöfartens verksamhetsbetingelse (t ex kraftigt ökad efterfrågan på sjötransporter eller avskaffande av tax-free försäljningen) fungerar så att de genererar nya makroekonomiska utfall från och med det år som de introduceras - och att detta bildar utgångspunkt för simuleringen av därpå följande år och så vidare fram till simuleringens slutår (2020). Utredningens basår som är satt till 2007 (senaste år för fullständiga data) hålls fritt från de simulerade förändringarna vilka således introduceras först under åren efter det använda basåret. Det här betyder att det i princip är möjligt att

⁴³ ÅSUBs kompetens inom CGE-området har sålunda upphandlats och utnyttjats av bl a Världsbanken.

ta hänsyn till de förändringar i sjöfartens marknadsmässiga och institutionella förutsättningar som skett under åren 2008 – 2010, något som vi återkommer till i avsnitt 7.4 nedan.

Simuleringsutfallet (av den introducerade förändringarna) resulterar i ett årligen justerat nytt modelljämviktsläge där priser och volymer justerats enligt de specifika marknadsantaganden och beteendeparametrar som utredningen gjort. Utöver de i avsnitt 7.4 nämnda beteendeantagandena tillkommer även antaganden om:

- löneutvecklingen
- investeringarnas och avskrivningarnas påverkan på kapitalstocken
- produktivitetshöjning genom den tekniska utvecklingen
- den demografiska utvecklingens påverkan på den offentliga sektorns utgifter

Värdena på dessa antaganden och parametrar behålls genomgående i de genomförda scenariosimuleringar. Det här betyder att utfallet i hög grad styrs av att dessa är så bra skattade som möjligt. Dessa och övriga bakomliggande tekniska antagande presenteras närmare i *Bilaga II* i slutet av rapporten.

7.3 Den underliggande databasen⁴⁴

Modellens databas byggs - som vi redan sett ovan - kring basåret 2007. Samtliga monetära värden (miljoner euro) i dataunderlaget liksom i simuleringarna är satta i detta års priser. De redovisade förändringarna i de ekonomiska nyckeltalen under simuleringsperioden gäller alltså reala värden.

De viktigaste underlagsdata för modellsimuleringarna hämtas från en för den åländska ekonomin särskilt framtagen s.k. *socialräkenskapsmatrix* (SAM, Social Accounting Matrix). En sådan SAM-matrix kan ses som en form av utökad sammanställning av nationalräkenskaper i form av input-output data. Matrisen registrerar penningflöden mellan marknadsproducenterna, offentliga sektorn och hushållen, inklusive turisterna. Den innefattar även transfereringar mellan samhällets olika aktörer, t.ex. i form av flöden av skatter och skattelikhande avgifter som betalas till kommuner, landskapet, staten och socialskyddsfonderna. Dessa i sin tur ger olika sorters transfereringar inom den offentliga sektorn och till hushåll, näringslivet och olika typer av icke-vinstsyftande organisationer.

Marknadstransaktionerna i en SAM-databas redovisas i form av efterfråge- och

⁴⁴ För en mer detaljerad teknisk beskrivning av den åländska SAM-databasen hänvisas läsaren till ÅSUB (2009b) och Kinnunen (2005). För den fullständiga versionen av den i utredningen använda 2007-års SAM-tabell, se ÅSUB (2010b).

utbudsdata som avspeglar vem som använder vilka produkter samt vem som producerar dessa med vilken teknologi. 'Produktionsteknologin' hänvisar här till den mix av arbete, kapital, insatsvaror och -tjänster som den i matrisen representerade 'aktiviteten' använder enligt våra basårsdata. I en SAM indelas alla producenter - såväl de icke-marknadsdrivna inom den offentliga sektorn som de privata företagen - i olika 'aktivitetsgrupper' vilka motsvarar den offentliga statistikens olika näringsgrenar.

Detaljnivån i en SAM kan variera med olika behov, men i praktiken begränsas valmöjligheterna av tillgången på data. Dessutom ökar mängden data flerdubbelt med t.ex. antalet branscher i modellen, då antalet nödvändiga parametrar per aktivitet är många. SAM-datamatriken kan även kompliceras betydligt om man väljer att dela in arbetskraften och hushållen i olika grupper.

7.4 Basscenario med trendmässig utveckling av dagens åländska sjöfart

Den använda modellansatsen förutsätter att de olika utvecklingsscenarier för den åländska rederisektorn som konstrueras och analyseras närmare kan jämföras med ett s.k. bas- eller trendscenariot. Basscenariot fungerar som ett 'referensutfall' mot vilket effekten av de av utredarna inducerade förändringarna i sjöfartens marknadsmässiga och institutionella förutsättningar jämförs. Basscenariot skall alltså uppfattas som ett försök att med utgångspunkt i för sjöfarten relevanta ekonomiska och andra trender *avbilda branschen och den omgivande ekonomins utveckling under kommande år utan några förändringar i verksamhetsvillkoren i övrigt.*

Basscenariot tar sin startpunkt i utredningens referensår, alltså 2007, och löper fram till 2020. Scenariots grundantagande är en trendmässig utveckling av den globala efterfrågan på sjötransporter och att de åländska rederierna i grova drag behåller sin nuvarande andel av de marknadssegment som de verkar inom. Den kraftiga nedgång i efterfrågan på sjötransporter som den globala krisen 2008-2009 ledde till arbetas in basscenariot. Scenariot tar även hänsyn till att världens rederier gjorde mycket omfattande nybeställningar av fartyg under högkonjunkturåren strax före krisen (2005-2007), något som gör att återhämtningen inom fraktsjöfartens fördröjs av det tonnageöverskott som detta kommer att generera under åren fram till 2012-13.⁴⁵

⁴⁵ Enligt Vergeland (2010) kommer de nybeställningar av fartyg som gjordes under åren strax innan den globala finanskrisens utbrott att leda till en ökning av världens tonnagekapacitet med 4 – 6 procent per år över de närmaste 3 till 4 åren. Samtidigt kommer tillväxten i efterfrågan på i stort sett alla fraktsjöfartens marknader (möjligen med undantag för containermarknaden) att ligga på en betydligt lägre nivå, sannolikt motsvarande som bäst omkring hälften av tonnetillväxten. Den (enligt *Baltic Dry Index*) fortsatta nedgången i fraktpriserna under 2010 - trots den återhämtning i den globala handeln som skett sedan slutet av 2009 - avspeglar sannolikt detta faktum. Enligt The Economist (2010b) har dock nedgången i fraktpriserna särskilt drabbat de stora torrlastfartygen (dry bulk), ett segment där de åländska rederierna i stort sett är frånvarande. Passagerartonnaget, som delvis styrs av en annan marknadslogik än fraktsjöfarten, ligger utanför kalkylen. En betydligt mer positiv bild av kryssnings- och färjtrafikens utvecklingsförutsättningar framkommer också i The Economist (2010a).

En policyförändring som byggs in i grundscenariot är den *tonnageskatt* som från och med mitten av 2010 införs i Finland och därmed också för det hemmaflaggade åländska tonnaget. Den här modellen för rederibeskattningen, som i princip ersätter den normala bolagsskatten, var redan för tio år sedan vanligt förekommande bland EU's sjöfartsnationer. Grekland var först med att introducera den, tätt följd av Norge och Holland 1996, Tyskland 1999, Storbritannien 2000 och Danmark 2002. Tonnagebeskattningen innebär att rederierna betalar en fast avgift som är relaterad till tonnagets lastkapacitet (nettodräktighet), en avgift som erläggs årligen oavsett bolagets redovisade vinst eller förlust.⁴⁶

Den finska konstruktionen av tonnageavgiften är dock sådan att den inte kommer att utnyttjas av de åländska passagerarrederierna (inkomster från ombordförsäljning, inkl. tax-free, ligger utanför systemet) vilket också tas hänsyn till i scenariot.⁴⁷ Basscenariot utgår från att samtliga av åländska rederier och fraktfartyg under hemmaflagg har övergått till tonnageskattesystemet under 2011 - 2017.⁴⁸ Detta ger dock rätt så marginella effekter på scenarioutfallet eftersom skillnaderna i skatteutfallet mellan dagens rederibeskattnings och det tonnageavgiftssystem som nu införs sammantaget inte är särskilt stor. Enligt den kalkyl som utredningen gjort för beskattningsåret 2008 skulle sålunda ett införande av tonnageavgifter för de aktuella åländska lastfartygen ha gett en samlad "skattelättnad" (i förhållande till nuvarande beskattningsystem) på i storleksordningen 80 - 85 000 euro. Det bör här noteras att 2008 var ett lönsamhetsmässigt svagt år för rederierna. Övergången till tonnageavgiftssystemet kommer ändå att innebära att samfundskattetillväxten blir långsammare eftersom rederidelen av samfundsskatten växer med nettotonnaget.

En annan policyförändring som arbetas in i basscenariot är de kommande förändringarna i mervärdebeskattningen. Den senaste förändringen trädde i kraft den 1.7.2010 då den allmänna momsprocenten höjdes med en procentenhet överlag, medan momsens för restaurangmaten sänktes från tidigare 22 till 13 procent.

I övrigt utgår grundscenariot från *status quo* beträffande den nationella såväl som EU's sjöfartspolitik (fortsatta restitutioner av innehållna sjömansskatter och sociala avgifter) liksom fortsatta möjligheter till skattefri ombordförsäljning på rutterna till och från Åland. Scenariot förutsätter slutligen också att de senaste årens omplacering av passagerarfartyg till det svenska skeppsregistret inte fortsätter och att några mer betydelsefulla flaggbyten inte heller sker inom fraktsektorn.

⁴⁶ För en beskrivning av motiven bakom tonnagemodellen (t ex eliminering av fartygsinvesteringar i skatteplaneringssyfte) och dess introduktion och användning inom EU, se t ex Sjögren *et al* (2010).

⁴⁷ För en detaljerad genomgång av den finska tonnageskattningsmodellens konstruktion, se Soikkeli (2010).

⁴⁸ Mycket talar för att tonnagemodellen kommer att introduceras gradvis över en flera år lång period av de berörda fraktrederierna.

7.5 Fem strukturutvecklingsscenarier för åländsk sjöfart

Basscenariot jämförs med resultaten av *fem alternativa scenarier* för det kommande decenniets utveckling inom den ålandsägda och -registrerade flottan i internationell trafik. Som framgår av listan nedan täcker de olika scenarierna in såväl antaganden om större förändringar i rederiernas marknadsförutsättningar som i den politik som reglerar deras verksamhetsbetingelser. Det tredje scenariot med avskaffande av bemanningsstöden är därtill utformat i tre olika varianter (3a, b och c).

1. Kraftigt växande passagerarmängder i Östersjön
2. Stark tillväxt i efterfrågan på sjötransporter av gods
3. Det av EU sanktionerade systemet med stöd (restitution) för bemanningskostnader försvinner (i tre varianter, 3a,b,c)
4. Skatteundantaget och därmed också tax-free ombordförsäljningen försvinner
5. Kraftigt stigande kostnader för fartygsbunker

Strukturutvecklingsscenarierna och de viktigaste bakomliggande antagandena bakom dessa presenteras närmare i det följande. En mer detaljerad teknisk beskrivning inkl. underliggande antaganden och parametrar finns i rapportens *Bilaga II*.

7.6 Ändrade marknadsförutsättningar

Scenario (1) och (2) i listan ovan, de två 'marknadsutvecklingsscenarierna', är konstruerade kring ett positivt antagande om en för de åländska rederierna stark uppgång i efterfrågan på deras tjänster. Detta leder i sin tur till en för hela den åländska ekonomin växande export. Scenarioantagandena om export och övriga modellparametrar redovisas närmare i *Bilaga II*, i övrigt gäller samma antaganden som i basscenariot.

Det första scenariot förutsätter en kraftig tillväxt i passagerarvolymerna på de av åländska rederier trafikerade rutterna i norra Östersjön. Det andra är mera inriktat på fraktsjöfarten, även om också passagerarrederierna berörs då en del frakt använder sig av färjornas bildäck. Här förutsätts kraftigt växande fraktvolymerna inom de segment av fraktmarknaden som de åländska rederierna opererar inom.

Båda scenarier förutsätter därtill att den i förhållande till basscenariot betydligt större marknadstillväxten sker under hela simuleringsperioden 2010 - 2020. Beträffande fraktsidan är marknadstillväxten satt så att de efterfrågade fraktvolymerna under perioden i genomsnitt växer dubbelt så mycket som i basscenariot. Den relativa tillväxtökningen (jämfört med basscenariot) på passagerarmarknaden antas i genomsnitt bli ungefär lika stor.

Marknadstillväxten i de båda scenarierna kan tänkas bero på en kombination av ett flertal olika bakomliggande faktorer. Rent principiellt finns det dock i huvudsak två möjliga förklaringar till en sådan oväntat stark efterfrågeutveckling för åländsk shipping. Den ena är att marknaderna som sådana genomgår en betydande volymtillväxt. Den andra är att de åländska rederierna expanderar på en över lag stagnerande marknad, alltså att de har så konkurrenskraftiga produkter att de under den kommande tioårsperioden förmår erövra betydligt större marknadsandelar än vad de för närvarande har.

7.7 Ändrade policyförutsättningar

De tre 'policyscenerierna' (3, 4 och 5) är drivna av *förändringar i de nationella/internationella regelverk och policies som är avgörande för sjöfartens grundläggande verksamhetsbetingelser* – och därmed också dess framtida utvecklingsmöjligheter. I samtliga fall har de konstruerade scenarierna – i varierande grad – negativa effekter på dagens sjöfart. Övriga marknadsmässiga och andra antaganden är de samma som i basscenariot.

Orsaken till att scenario nummer fem – kraftigt eskalerade bunkerkostnader – är klassat som ett policyscenario snarare än ett marknadsdito, är att det utgår från ett beslut fattat av den internationella sjöfartsorganisationen IMO⁴⁹ om att svavelhalten i bunkeroljan för fartyg i trafik på Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen (det s.k. SECA-området⁵⁰) senast den 1 januari 2015 skall sänkas från dagens 1,5 procent till 0,1 procent. Enligt studier gjorda av rederiföreningarna och sjöfartsmyndigheterna i bl. a. Finland och Sverige, skulle detta leda till en höjning av bunkerkostnaderna i trafiken inom SECA-området med i genomsnitt hela 75 procent.⁵¹

Även om IMO-beslutet är taget och därmed skulle betyda att de fördyrande kraven på bunkeroljan rimligen kommer att påföras sjötransporterna, pågår idag intensiva diskussioner mellan rederibranschen, exportindustrierna kring Öster- och Nordsjön, de stora västeuropeiska hamnarna och de berörda internationella organen om möjligheterna att faktiskt genomföra en så pass drastisk åtgärd redan 2015. Förutom svårigheterna med att få fram tillräckliga mängder av det lågsvavliga drivmedlet, påtalas den snedvridning i konkurrensen mellan de norra och södra delarna av den gemsama marknaden som detta skulle innebära. Det är därför inte uteslutet att implementeringen av beslutet senareläggs med 3 - 5 år.

⁴⁹ Akronymen står för International Maritime Organisation.

⁵⁰ Akronymen står i detta fall för *The Sulphur Emission Control Area*.

⁵¹ Se Sveriges redarförening & Rederierna i Finland (2009) samt Ministry of Transport and Communication (2009).

Utredningen har dock utgått från att IMO-beslutet står fast och genomförs som planerat år 2015, och att kostnaderna då stiger enligt de kalkyler som redovisats ovan. Eftersom bunkerkostnaden trots allt bara är en del – om än en viktig sådan – av rederiernas totala kostnader, så blir dock effekten på branschens totala kostnadsnivåer betydligt lägre än den 75 procentiga stegringen i bunkerkostnaderna.

För de rederier som har sina fartyg tidsbefraktade till en större kund, i det åländska fallet primärt den finska och svenska skogsindustrin, tillkommer också det faktum att det är kunden som normalt står för bunkerkostnaderna. Det här betyder att totalkostnaden för sjötransporten visserligen stiger, men att kostnaden för det berörda rederiet blir oförändrad. Då huvuddelen av det hemmaflaggade åländska tonnaget opererar med den här typen av befракtningsavtal, har scenariots fraktsjöfartsdel konstruerats utgående från att huvuddelen av kostnadshöjningen tas av andra aktörer (befraktaren) och att effekten på de åländska rederierna därför främst kommer i form av reducerad efterfrågan.

För de åländska passagerarrederierna är läget ett annat. Här står man själv för alla bunkerkostnader och drabbas därför direkt av prishöjningen. De studier som gjorts av det finska kommunikationsministeriet⁵² samt egna analyser av datatunderlag från de aktuella rederierna tyder på att den samlade kostnadseffekten av bunkerprishöjningen för passagerarrederiernas del uppgår till nivån kring 6-7 procent, något som scenariot också utgår ifrån.

Övriga scenariospecifika antaganden av mer teknisk karaktär redovisas i *Bilaga II*.

De två andra policyscenarierna är även de av det negativa slaget, sannolikt till och med betydligt mer problematiska för dagens åländska sjöfart att hantera än vad en höjning av bunkerpriset skulle innebära. Det ena får negativa effekter för hela den åländska sjöfartssektorn, medan det andra i princip enbart gäller den tax-free baserade passagerarsjöfarten.

Det för såväl frakt- som passagerarsjöfarten negativa scenariot (nummer 3 i listan över de fem scenarierna ovan) gäller en tänkt situation där de av EU godkända återbetalningarna av de ombordanställdas skatter och sociala avgifter i syfte att säkra ombordarbetsplatser för flaggstatens eget sjöfolk skulle upphöra. Även om detta – åtminstone på kort sikt – inte ser ut att var ett aktuellt hot, så är det ändå så att EU's godkännande av den här indirekta lönesubsidien är tidsbegränsad, och därför ses över av Kommissionen med jämna mellanrum, nästa gång år 2011.

I utredningen är scenariot konstruerat utgående från ett antagande om att EU-

⁵² Se Ministry of Transport and Communication (2009).

kommissionen i samband med sin utvärdering av systemet 2011 fattar beslut om att det skall upphöra från och med 2012. Scenariot innebär att de samlade kostnaderna för personalen på samtliga fartyg med EU-flagg från och med detta år höjs med det belopp som motsvaras av de återbetalda löneskatterna och sociala avgifterna.

Vi har dock valt att dela upp detta scenario till *tre alternativa varianter* med olika antaganden om de berördas reaktioner på förändringen. I det första alternativet (3a) antar vi att anpassningen sker 'via marknaden', vilket här innebär att förlusten av lönesubventionerna inte leder till några omedelbara kostnadsanpassningar från rederierna utan att den negativa effekten delas mellan kunderna och företagen själva, beroende på efterfrågans priselasticitet. Ju högre elasticitet, desto mindre utrymme finns för överföring av tilläggskostnaderna på priserna och därmed också till kunderna. Förekomsten av konkurrenter som inte drabbas av denna negativa förändring i kostnadsläget⁵³ medför att de finska, svenska och åländska rederier tappar marknadsandelar, vilket också är inkluderat i scenariot genom en minskning av den externa efterfrågan på passagerarsjöfartens produkter. För fraktrederiernas del är situationen en annan: där antar vi att förlusten av bemanningsstöden i sin helhet kan föras vidare till priserna/kunderna.

I det andra (3b) alternativet för scenariot med det avskaffade bemanningsstödet antas att facket ingår ett avtal där arbetstagarna accepterar att sjölönerna sjunker så mycket att lönekostnaderna ur rederiets synvinkel är desamma som de var med stödet.

I det tredje alternativet (3c) antas att ingen överenskommelse nås med de nordiska sjöfacken. Däremot ges rederierna möjlighet till utländsk bemanning, vilket sänker lönerna samtidigt som det kraftigt minskar antalet inhemska besatta sjöarbetsplatser. Detta innebär att de åländska sjömännens arbetslöshet stiger påtagligt, särskilt då samma utveckling ju gäller även för andra utflaggade fartyg (främst svenska) där åländska sjömän arbetar. Dessa effekter skulle dock inte ändra marknadsefterfrågan som skulle utvecklas i enlighet med basscenariot. Det bör påpekas att dessa scenarier är renodlade extremfall, vars uppgift inte är att vara sannolika prognoser över den framtida utvecklingen. Deras syfte är i stället att möjliggöra en analys av utfallet av olika reaktioner inom branschen på ett avskaffande av bemanningsstödet.

De ändringar i andra underliggande modellantaganden som detta förutsätter presenteras i *Bilaga II*. I övrigt gäller samliga andra antaganden som i basscenariot.

Det sista av utredningens tre policyscenarier gäller den för färjsjöfarten så viktiga, för

⁵³ Så har t ex de fartyg som trafikerar Östersjön under estnisk flagg inte utnyttjat den här typen av EU-godkända bemanningssubventioner då deras personalkostnad redan utan subventionen är mycket konkurrenskraftiga.

att inte säga helt avgörande, möjligheten till ombordförsäljning av tax-free produkter på rutterna till och från Åland. Som redogjorts för tidigare i rapporten (avsnitt 4.5) uppnådde Åland i samband med förhandlingarna om inträde i EU en status om "tredje land" i skattehänseende i syfte att möjliggöra fortsatt skattefri försäljning ombord på de passagerarfärjor som trafikerar Åland samtidigt som den möjligheten avskaffades för all annan EU-intern trafik. Ålands skattestatus är säkrad i EU's primärrätt och är därför svår att ändra på. Det finns idag inte heller något som tyder på att något initiativ för att ändra på detta skulle vara på gång från något av medlemsländerna eller EU-kommissionen.

Scenariot utgår trots detta från ett antagande om att ett initiativ för att avskaffa Ålands skattestatus inom EU tas, och att initiativet godkänns av berörda ministerråd.⁵⁴ Scenariot förutsätter att ett sådant för de åländska passagerarrederierna negativt beslut fattas under 2011 och att försäljningen av skattefria produkter på samtliga rutter till och från Åland upphör från och med den 1 januari 2012.

Ett avskaffande av den skattefria ombordförsäljningen skulle enligt våra scenarioantaganden leda till en synnerligen radikal förändring i nivån och strukturen på passagerarrederiernas intäkter. För det första skulle 75 procent av den export som härrör från intäkterna från passagerarna försvinna. Detta skulle i sin tur medföra ett lika stort bortfall i export av övriga transporttjänster där bland annat Posten på Åland och resebyråverksamheten ingår. Den avskaffade tax-free handeln ombord skulle därtill höja passagerarnas genomsnittliga inköpskostnader med en fjärdedel.

För den åländska ekonomin som helhet skulle dessa antaganden leda till en, jämfört med antagandena i basscenariot, kraftigt reducerad export av handelstjänster (-35 %) och påtagligt minskade turismintäkter (-25 %). Vidare antas det att en serie av utflaggningar genomförs under åren 2012-2015 vilket leder till bortfall av lokala arbetsplatser, men också ökade kapitalinkomster från utlandet.

Enligt scenarioantagandena skulle ett avskaffat skatteundantag även medföra en förlust av arbetsplatser utanför Åland på av åländska rederier ägda fartyg båtar under andra flaggor. Likaså leder scenarioantagandena till att den kvarvarande bemanningen inte längre är lokal utan att utomnordisk arbetskraft används.

Slutligen antas att ett avskaffande av den skattegräns som är kopplad till skatteundantaget minskar gränsformalitetserna/kostnaderna för landnäringarna, samtidigt som det dock även höjer import- och exportkostnader genom fördyrade sjötransporter.

⁵⁴ Finansministerrådet. Det åländska skatteundantaget är utformat så att ett beslut om att avskaffa det förutsätter enhällighet i ministerrådet. Det räcker alltså med att en enda medlemsstat säger nej för att förslaget skall förfalla.

För en redovisning av olika 'följdantaganden' rörande bl a landturism och intäkterna från övrig försäljning hänvisas till *Bilaga II*. På samma sätt som för de andra scenarierna gäller i övrigt basscenarioets antaganden.

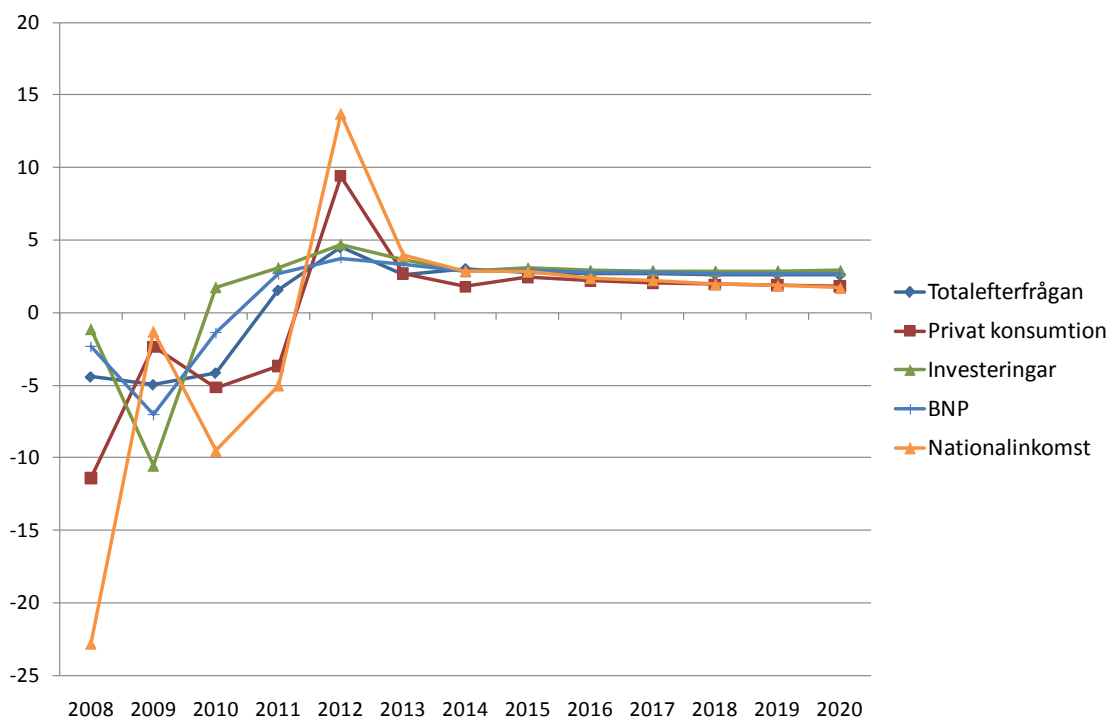
8. Alternativa framtider för åländsk sjöfart?

I detta kapitel redovisas de viktigaste resultaten av modellkörningarna av de olika strukturutvecklingsscenarier för den åländska sjöfarten som presenterades i föregående kapitel. En mer utförlig och detaljerad redovisning av samtliga resultat från utredningens scenariokörningar finns på ÅSUBs hemsida <http://www.asub.ax/twocol.con?iPage=294&sub=120>.

8.1 Utvecklingen enligt basscenariots antaganden

I det följande presenteras ett sammandrag av den utveckling av den åländska sjöfarten och näringslivet som det trendmässigt utformade basscenariot genererar för åren fram till 2020. Inledningsvis presenteras även basscenariots på kända fakta och trender baserade resultat gällande utvecklingen av vissa nyckeldata för hela den åländska ekonomin – totalefterfrågan, bruttonationalprodukten (BNP), nationalinkomsten (NI), investeringarna och den privata konsumtionen (*Figur 8*).

Figur 8. Basscenariots makroekonomiska utfall, procentuell tillväxt i 2007-års priser



Den globala ekonomiska krisens genomslag och registreringen av flera större

passagerarfartyg i Sverige, sätter tydliga spår i de simuleringsresultat som presenteras i *Figur 8*. Effekten är särskilt påtaglig under den studerade periodens två första år, då nedgången inom ekonomin var som störst och effekten av utflaggningarna inom färjflottan på allvar slog igenom i Ålands nationalräkenskapsdata. Under åren 2008 och 2009 ger sålunda samtliga makroekonomiska simuleringsresultat en starkt negativ tillväxt, något som är särskilt tydligt beträffande nationalinkomsten som störtök på grund av den kollaps i de inom den åländska ekonomin normalt rätt höga kapitalinkomsterna som krisen medförde.

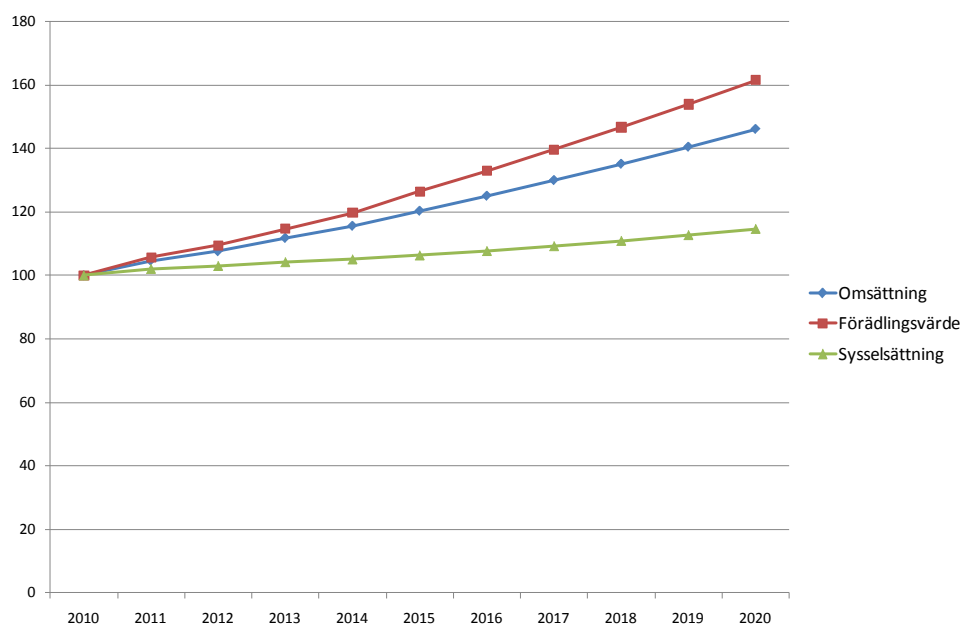
Som framgår av figuren indikerar basscenariot dock en investeringsledd ekonomisk återhämtning från och med 2010. En intressant sak som tydliggörs av de redovisade simuleringsresultaten är en ofta förbisedd effekt av fartygsutflaggningarna – inte bara inom färjflottan och under senare år, utan också under tidigare decennier inom fraktsjöfarten. Det gäller här den positiva trenden i nationalinkomsternas utveckling, en uppgång som inte i första hand återspeglar växande kapitalinkomster, utan snarare är ett resultat av de senaste årens ändrade 'flaggstatus' inom färjflottan. I nationalräkenskapstermer innebär detta nämligen att de ålänningar som är anställda ombord på dessa fartyg blir 'utpendlare' med arbetsplats och inkomster utanför Åland, något som reducerar Ålands BNP med motsvarande belopp. Samtidigt får vi dock ett ökat inflöde av utlandsinkomster till Åland från dessa sjömän, vilket alltså avspeglas i basscenarioets kraftigt växande nationalinkomster från och med 2010/2011.

Även om scenarioperioden som helhet alltså sträcker sig från utredningens basår (2007), redovisas i det följande samtliga huvudresultat gällande sjöfarten för perioden från och med 2010 och fram till och med 2020. Skälet är att utredningens fokus och frågeställningar i första hand tar fasta på olika tänkta (simulerade) framtider, och inte gårdagens utveckling. De senaste årens ekonomiska utveckling har också – som framgått ovan – varit extremt turbulenta, något som försvårar en tolkning av simuleringsresultaten för de konstruerade alternativa sjöfartsutvecklingsscenarier som är denna del av utredningens huvudsakliga fokus. Det här påverkar dock i vissa fall nivån på sjöfartssektorns relativa utveckling eftersom basåret för indexserierna (2010) på så sätt hamnar efter den överföring av passagerarfärjor till det svenska fartygsregistret som skedde under åren strax innan decennieskiftet. I de fall där detta är av betydelse för tolkningen av utfallet påtalas detta i de löpande kommentarerna till de presenterade resultaten.

I *Figur 9* nedan redovisas basscenarioutfallet för den åländska rederibranschen vad gäller omsättning, förädlingsvärde och sysselsättning. Som framgår av figuren ger utredningens basscenarioantaganden (se avsnitt 7.4) en växande näring under den närmaste tioårsperioden. Tillväxten gäller framför allt förädlingsvärdet - summan av

företagens utbetalade löner och redovisade vinster - inom branschen som beräknas växa med ca 60 procent fram till 2020. I monetära termer betyder detta en förädlingsvärdetillväxt under scenarioperioden på över 100 miljoner euro (fasta 2007 års priser), dock efter den rätt påtagliga nedgång som blev resultatet av stora delar av färjflottans övergång till svensk flagg i slutet av 00-talet (jfr kommentaren ovan beträffande den valda indexperioden!). Men även omsättningsutvecklingen är klart positiv med en ackumulerad uppgång över hela simuleringsperioden på upp emot 50 procent, i reala termer (2007-års priser) motsvarande en ökning från dryga ca 650 miljoner euro år 2010 till dryga 940 miljoner euro 2020.⁵⁵ Scenarioutfallet beträffande sysselsättningen är som synes mer modest, något som indikerar en positiv produktivitet utveckling inom branschen. I reala termer skulle detta ändå innebära en sysselsättningstillväxt inom det ålandsregistrerade tonnaget under scenarioperioden på dryga 300 personer.

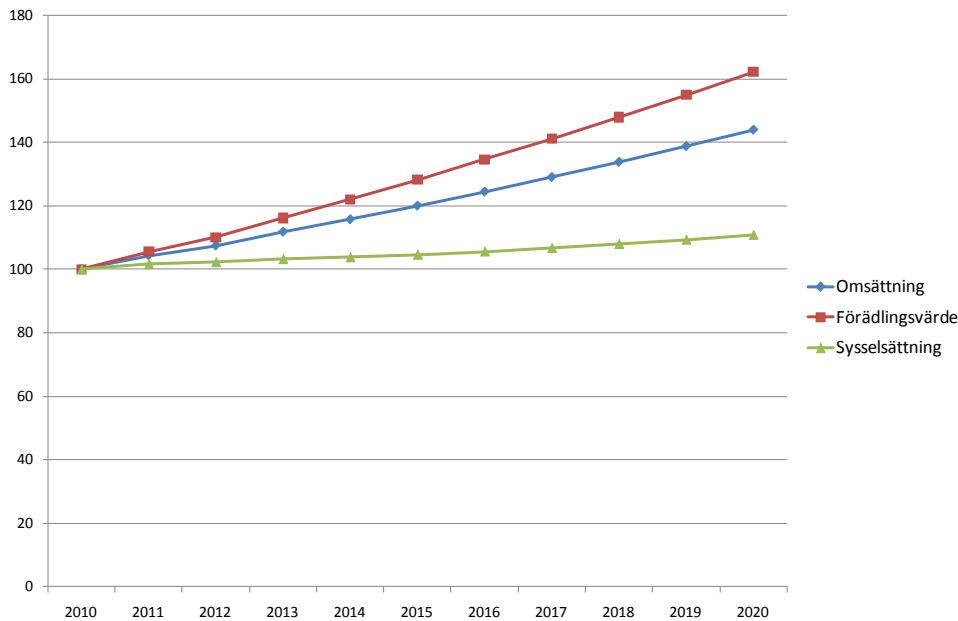
Figur 9. Rederisektorns utveckling enligt basscenariots antaganden (2010 =100)



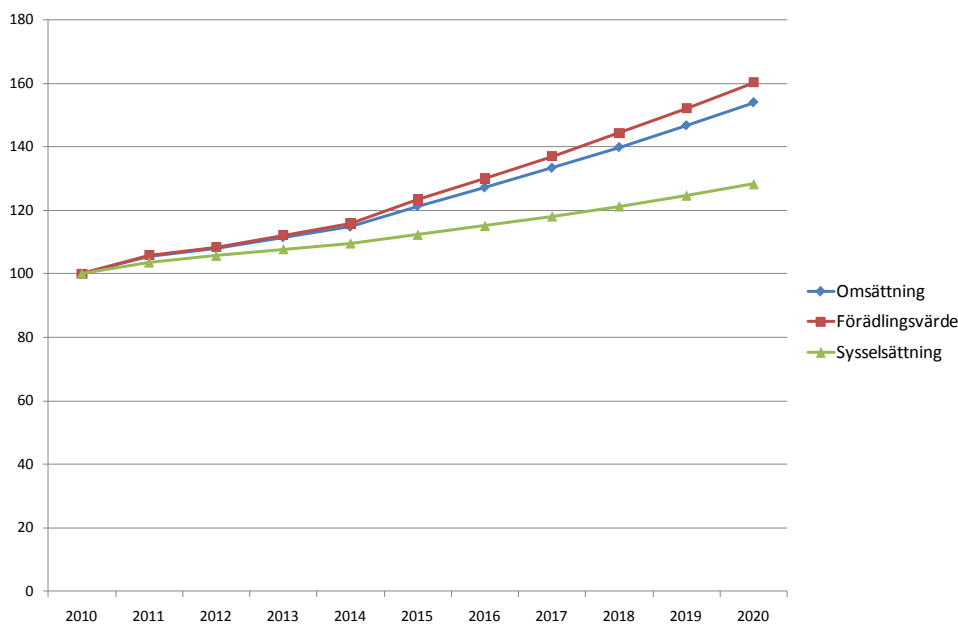
Som framgått tidigare i denna rapport består åländsk sjöfart av två huvudsegment; färj- och passagerarsjöfart samt fraktsjöfart. Det finns också en del skillnader i basscenarioreultatet för dessa två delar av branschen. Passagerar- och fraktsjöfarten redovisas därför separat nedan i *Figur 10* och *Figur 11*.

⁵⁵ Notera här det lägre bruttointäktstalet 2010 jämfört med vad som anges i Tabell 5 för samma år. Orsaken är naturligtvis den här snävare avgränsningen av åländsk sjöfart till den del av tonnaget som fortfarande trafikerar under finsk/åländsk flagg.

Figur 10. Utvecklingen inom passagerarsjöfarten enligt basscenariot (2010=100)



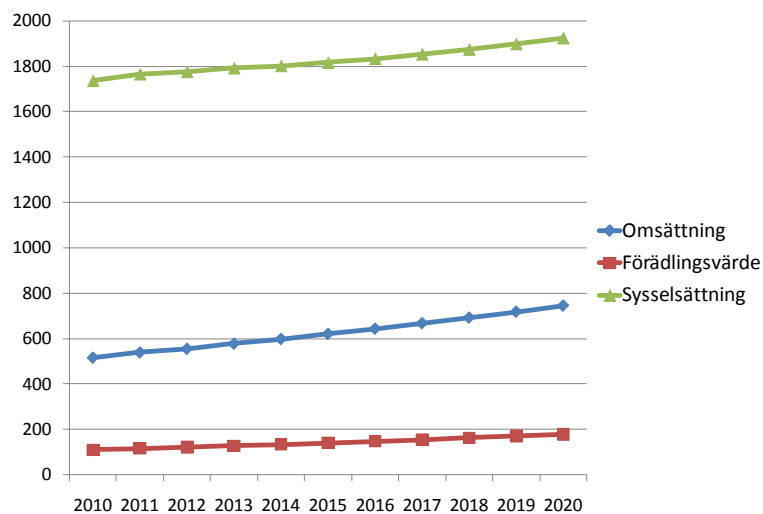
Figur 11. Utvecklingen inom fraktsjöfarten enligt basscenariot (2010=100)



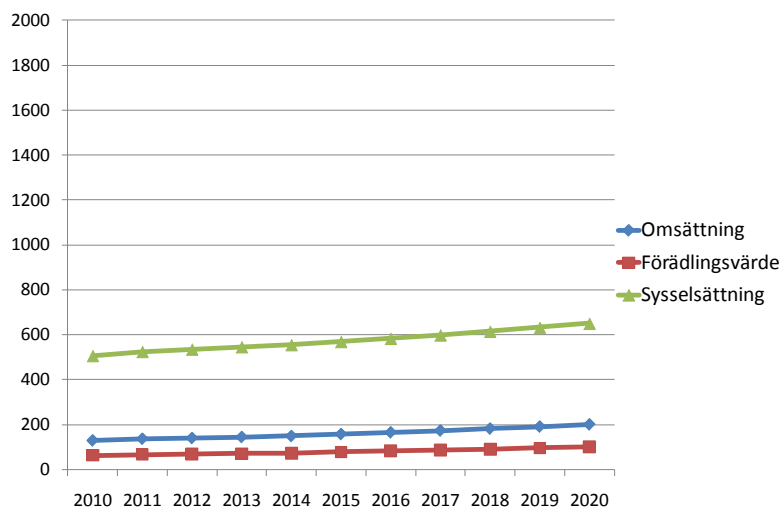
Av de två figurerna ovan framgår att basscenarioresultaten gällande branschens sysselsättningstillväxt egentligen bara gäller för fraktsjöfarten. Här fås en ackumulerad sysselsättningstillväxt över perioden 2010-2020 på ca 50 procent. För sysselsättningen inom färje- och passagerartrafiken är det som synes snarare nolltillväxt som gäller. Basscenarioresultaten ger dock båda delbranscher en relativt likartad samlad tillväxt i genererad omsättning och förädlingsvärde i intervallet 40-60 procent.

Det är dock viktigt att här hålla i minnet att färj- och passagerarsjöfarten genom sin ekonomiska och sysselsättningsmässiga volym väger mycket tyngre än vad de samlade resultaten för fraktverksamheten gör. I *Figur 12* och *13* nedan redovisas de betydande skillnaderna i scenariorisultaten beträffande den reala verksamhetsvolymen inom den åländska sjöfartens två huvudsegment.

Figur 12. Passagerarsjöfartens volymutveckling (milj. €, fasta priser 2007-års priser/sysselsatta personer)



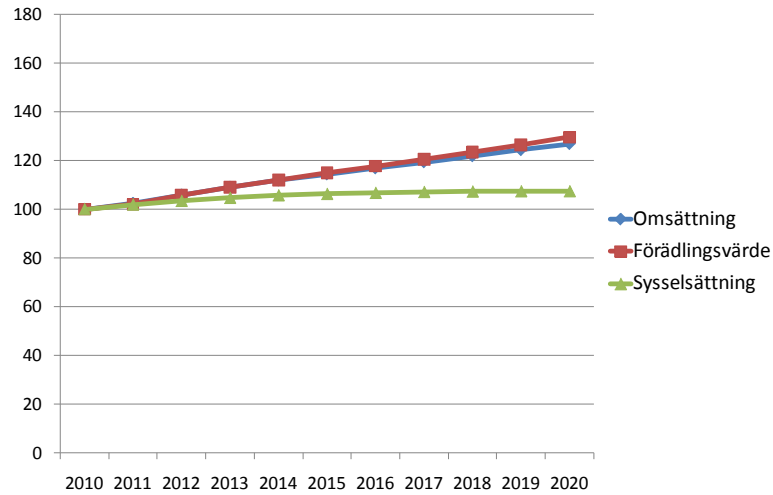
Figur 13. Fraktsjöfartens volymutveckling (milj. €, fasta 2007-års priser/sysselsatta personer)



De ovan redovisade scenariorisultaten gäller sjöfarten och dess olika delar som sådana. Ett bredare perspektiv på resultaten fås om man jämför dem med utvecklingen av övriga delar av det åländska näringslivet, något som kan göras med hjälp av redovisningen i

Figur 14 nedan.

Figur 14. Det landbaserade näringslivets utveckling enligt basscenariot (2010=100)

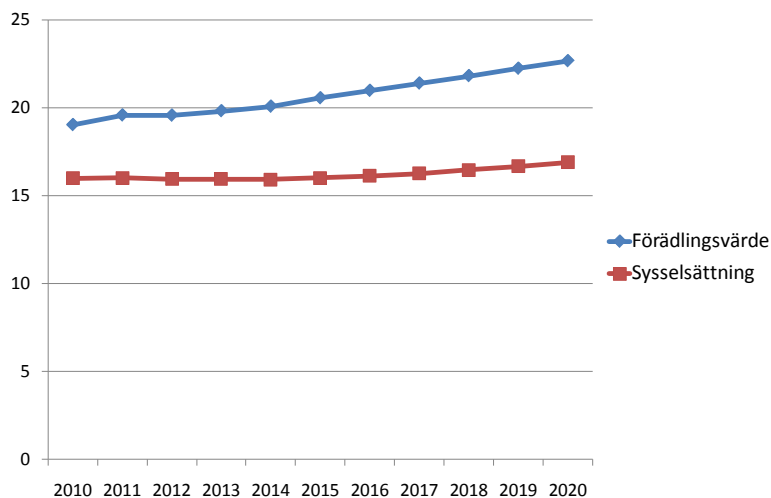


Som framgår av redovisningen ovan ger basscenariot en ackumulerad omsättnings- och förädlingsvärdetillväxt inom de landbaserade näringarna under perioden 2010-2020 på upp emot 30 procent. Tillväxten i dessa näringars sysselsättning är betydligt mer blygsam, och dessutom över tiden stagnerande, på i storleksordningen dryga 7 procent från år 2010. Att såväl omsättning som förädlingsvärde enligt utredningens basscenarioantaganden växer betydligt snabbare än sysselsättningen, är ett resultat av en över lag positiv produktivitetutveckling inom näringslivet (vilket i och för sig är en nödvändighet för företagens långsiktiga överlevnad).

Den jämfört med sjöfarten något långsammare scenarioutvecklingen av det landbaserade näringslivets verksamhet och sysselsättning efter 2010 innebär en återhämtning i rederinäringens relativa tyngd inom den åländska ekonomin efter den tillbakagång som - inte minst genom utflaggningarna till Sverige - skedde under decenniet efter millennieskiftet.

Detta framgår av *Figur 15* som visar att utredningens basscenarioantaganden skulle generera en uppgång i sjöfartens andel av det samlade åländska förädlingsvärdet (motsvarande ungefär Ålands BNP) under perioden 2010-2020 från ca 20 procent till knappa 23 procent.

Figur 15. Utvecklingen av rederisektorns andel av Ålands samlade ekonomi och sysselsättning



Här skall dock noteras att denna uppgång sker från den historiskt låga nivå som etablerades som en konsekvens av den globala ekonomiska krisen i kombination med utflaggningen av färjor till Sverige under åren strax före det senaste decennieskiftet. År 2007 utgjorde sålunda sjöfarten ca 27 procent av den åländska ekonomins samlade förädlingsvärde/BNP – alltså en något högre andel än den som enligt vårt basscenario uppnås först 2020.⁵⁶ Detsamma gäller sjöfartens andel av den samlade åländska arbetsmarknaden som 2007 uppgick till ca 22 procent. Som en följd av den ekonomiska krisen och utflaggningarna i slutet av 00-talet, sjunker branschens sysselsättningsandel till ca 18 procent 2010. Därefter indikerar, som framgår ovan, scenariorisultaten dock en stabilisering och till och med svagt positiv trend i sjöfartens andel av den samlade sysselsättningen.

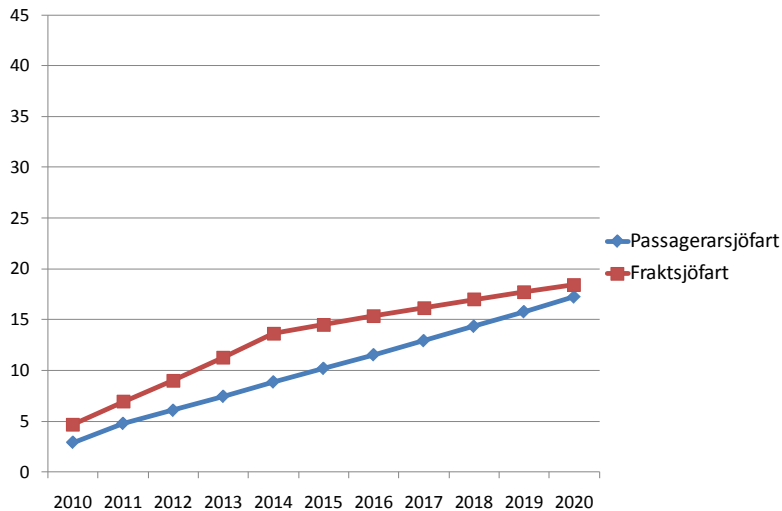
8.2 Scenarierna med växande efterfrågan

Vi övergår nu till de scenarier där det introducerats ett antal större förändringar – positiva såväl som negativa – i shippingens marknader och verksamhetsbetingelser. Utredningens två 'marknadsutvecklingsscenarier' är byggda kring antaganden om en – jämfört med situationen i basscenarioet – kraftigt ökad efterfrågan på den åländska sjöfartens tjänster. Det ena scenariot utgår från en större extern efterfrågevolym för färj- och passagerarsektorns tjänsteprodukter, och det andra en motsvarande höjning av efterfrågevolymen inom fraktsjöfarten. En närmare beskrivning av de två scenariernas konstruktion och bakomliggande antaganden finns i avsnitt 7.6 samt i rapportens *Bilaga II*. Som redan påpekats och motiverats i inledningen av detta kapitel redovisas resultaten med 2010 som utgångspunkt för jämförelserna med basscenarioets utveckling.

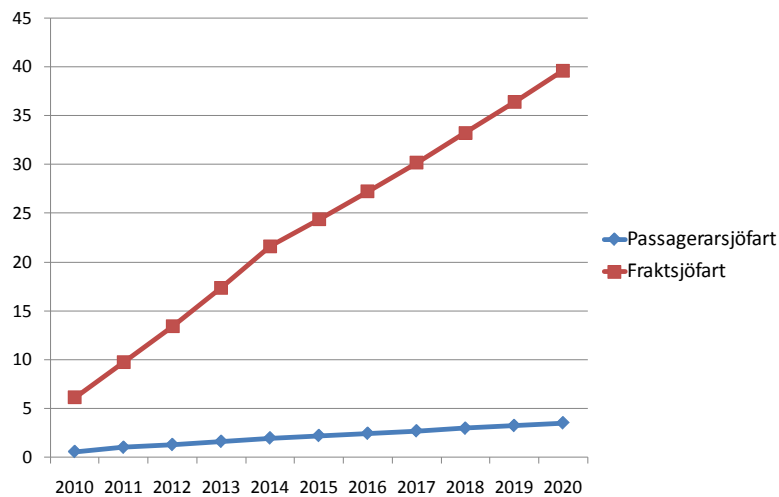
⁵⁶ Se ÅSUB (2009c). Så sent som i början av 2000-talet (2001 och 2002), innan skärpt konkurrens och kommande utflaggningar på allvar börjat påverka den åländska färjsjöfarten, uppgick rederisektorns andel av Ålands BNP till hela 36 procent.

Det förbättrade marknadsunderlagets effekter på frakt- respektive färjsjöfarten *samlade intäkter* redovisas i *Figur 16* och *17* nedan.⁵⁷

Figur 16. Intäktseffekter vid höjd efterfrågan inom passagerarsjöfarten. Årlig avvikelse från basscenariot (%)



Figur 17. Intäktseffekter vid höjd efterfrågan inom fraktsjöfartssektorn. Årlig avvikelse från basscenariot (%)



Som framgår av redovisningen ovan är effekterna av den av utredarna inducerade marktillväxten påtagliga för såväl frakt- som passagerarsjöfarten. Detta gäller särskilt scenariot med höjd efterfrågan inom fraktsektorn (*Figur 17*) som ger de berörda rederierna en intäktsvolym i slutet av simuleringsperioden som är ca 40 procent högre än vad som annars skulle gälla (dvs bassceniots utveckling).

⁵⁷ De samlade intäkterna motsvaras här av omsättningen plus övriga intäkter (inkl. subventioner).

Noteras kan också att en förbättrad marknadsefterfrågan inom den ena av dessa två den åländska sjöfartens två huvudsegment även spiller över till den andra – något som den använda modellen tar hänsyn till. En ökad efterfrågan på sjöburna frakter skapar bättre efterfrågan även på färjornas bildäck och ger en generellt förbättrad ekonomi inom samhället i stort, något som i viss mån även stimulerar efterfrågan på privata sjötransporter och nöjesresor. Och omvänt gäller att en snabbt växande passagerarmarknad även implicerar en ökad aktivitet inom ekonomin i stort, något som i sin tur även gynnar efterfrågeutvecklingen inom fraktsjöfarten.

Scenariot med motsvarande marknadstillväxt för passagerarsjöfarten (*Figur 16*) genererar, föga överraskande, en påtagligt ökad volym inom färjnäringsen. Som framgår av figurerna ovan är dock den relativa stimulans effekten lägre inom passagerartrafiken än för fraktsidan.

Huvudorsaken är att det exogent introducerade 'efterfrågelyftet' uteslutande kommer från en simulerad uppgång i exportefterfrågan. Eftersom fraktsjöfartens försäljning till nära nog 100 procent går på export (här definierat som försäljning utanför Åland) ger detta ett mycket kraftigt utslag hos fraktrederierna. Passagerarsektorn har en betydligt mer diversifierad efterfrågestruktur där delar av försäljningen har en lägre exportandel än vad som gäller för godstransporterna, något som gör att den simulerade efterfrågeuppgången, inte får samma genomslag i verksamhetens alla delar.⁵⁸ Ytterligare en bidragande faktor är att konkurrensförhållandena inom färjmarknaden är sådana att efterfrågeökningen inte i samma utsträckning som inom fraktsjöfarten kan tas ut i höjda priser – och därmed också i höjd omsättning.

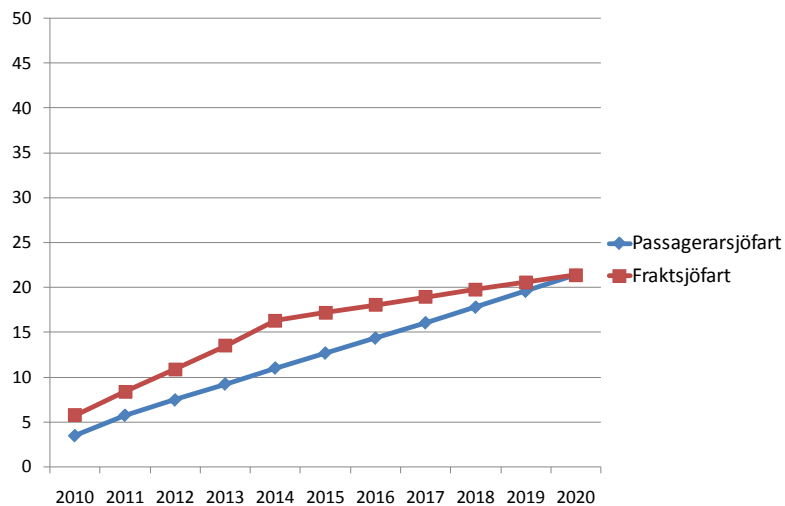
Den simulerade efterfrågechockens olika genomslag inom passagerar- respektive fraktrederiernas verksamhet understryks av det till synes paradoxala resultatet att höjd efterfrågan inom passagerarsektorn, särskilt under simuleringsperiodens första hälft, generera en *relativt sett* högre omsättningsökning inom fraktsjöfarten än inom färjnäringsen. Observera dock att stimulans effekten inom fraktsektorn av en efterfrågehöjning på sjöburna godstransporter trots allt ändå är mer än dubbelt så stor som effekten av en motsvarande höjning av efterfrågan inom passagerarsektorn – något som framgår av en jämförelse av utfallen i de två figurerna ovan.

Ungefär samma resultat av de två efterfrågehöjande scenarierna fås då blicken riktas mot deras effekter på det av sjöfarten genererade *förädlingsvärdet*. Som framgår av *Figur 18* och *Figur 19* är de positiva effekterna på förädlingsvärdeutvecklingen till och med något högre än vad som var fallet med de samlade intäkterna. Skillnaden i de relativa stimulans effekterna gäller som synes också för förädlingsvärdeutvecklingen.

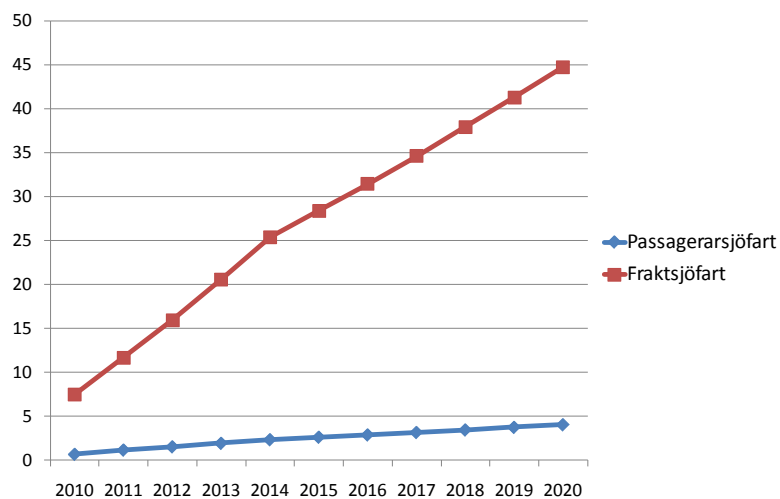
⁵⁸ Väsentliga skillnader i de två delbranschernas relativa kapitalkostnadsstruktur bidrar även till resultatet.

Det positiva genomslaget av den exogent introducerade efterfrågechocken är betydligt mer märkbar inom fraktsjöfarten än inom passagerartrafiken – av samma skäl som anförts ovan beträffande resultaten för intäktsutvecklingen.

Figur 18. Förädlingsvärdeeffekter av höjd efterfrågan inom passagerarsektorn. Årlig avvikelse från basscenariot (%)

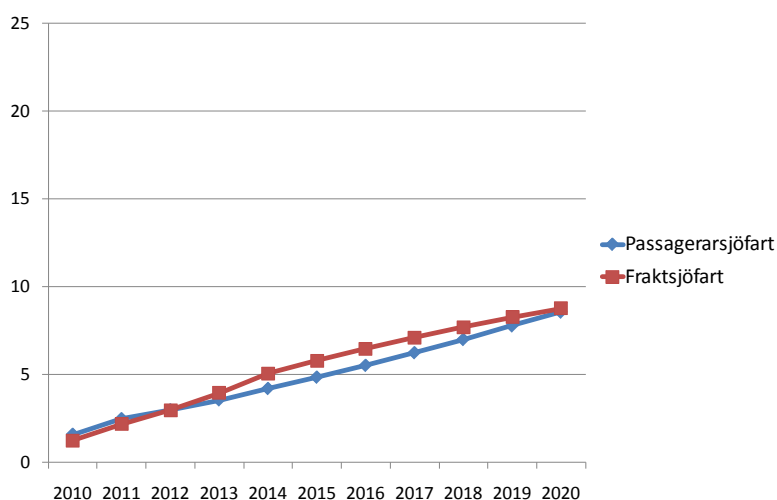


Figur 19. Förädlingsvärdeeffekter av höjd efterfrågan inom fraktsjöfarten. Årlig avvikelse från basscenariot (%)

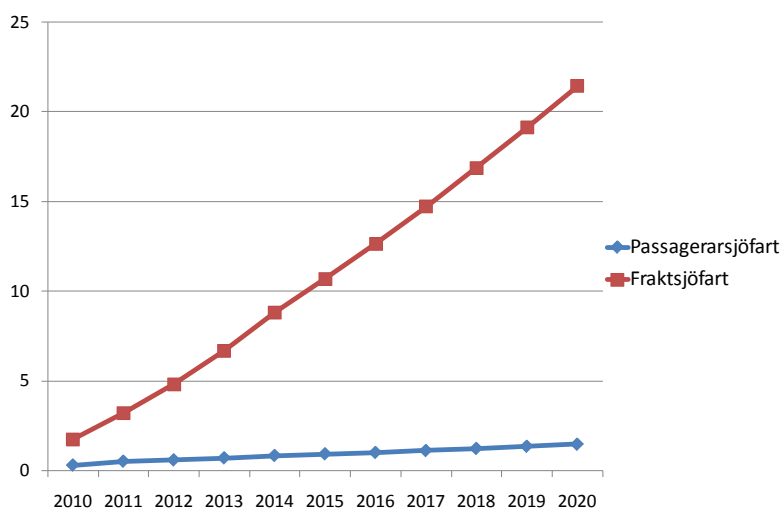


Även vad gäller den inom shippingbranschen genererade *sysselsättningen* ger de två marknadsutvecklingsscenarierna klart positiva effekter. Som framgår av *Figur 20* och *21* ger även här den – jämfört med basscenariot – högre marknadsefterfrågan en relativt sett större effekt på sysselsättningen inom fraktsektorn än inom passagerar- och färjsjöfarten. Och även i detta fall är den huvudsakliga förklaringsbakgrunden till den här skillnaden de två delbranschernas olika grad av exportberoende, deras olika kapitalstruktur och konkurrenssituation.

Figur 20. Sysselsättningseffekter av höjd efterfrågan inom passagerarsektorn. Årlig avvikelse från basscenariot (%)



Figur 21. Sysselsättningseffekter av höjd efterfrågan inom fraktsjöfarten. Årlig avvikelse från basscenariot (%)



Det är avslutningsvis viktigt att hålla i minnet att vi ovan hela tiden talar om *relativa* värden och skillnader i effekterna på den åländska sjöfarten av höjd efterfrågan. Passagerarsektorns stora dominans inom åländsk sjöfart gör att de positiva effekterna i absoluta tal som regel trots allt ändå blir betydligt större vid en uppgång i passagerarsjöfartens marknadsvolym än vid motsvarande uppgång för fraktsjöfarten. Den av ökad efterfrågan inom passagerarsektorn genererade sysselsättningstillväxten inom rederisektorn som helhet skulle sålunda i slutet av simuleringsperioden (2020) uppgå till ca 220 personer, medan motsvarande sysselsättningsökning i fraktmarknadsscenarioet skulle stanna vid ca 170 personer. Den här skillnaden mellan de absoluta och relativa scenarioutfallen för passagerar- respektive fraktsjöfarten gäller även för de ovan behandlade intäcks- och förädlingsvärdena.

8.3 Scenarier med avskaffade sjölönesubventioner

Utredningens tekniskt och ekonomiskt kanske mest komplexa scenario är det där effekterna av ett avskaffande av de EU-sanktionerade lönesubsidierna i form av återbetalning av de skatter och sociala avgifter som genereras av arbetsplatserna ombord på fartygen simuleras. Scenariouppläggets kompliceras här av att det finns flera olika möjliga sätt som de berörda aktörerna (rederierna, fackföreningarna och marknaden/kunderna) kan tänkas reagera på och hantera en sådan förändring.

Som framgår av beskrivningen av scenariot tidigare i rapporten (avsnitt 7.7), så har utredningen hanterat detta genom att introducera tre olika varianter på scenariot med avskaffade lönesubsidier: (1) hela anpassningen görs via marknaden, alltså lönekostnaderna tillåts stiga innebärande höjda kostnader och priser inom färjnäringsen, (2) facket accepterar läget och lönerna sänks för de ombordanställda till de nivåer som motsvarar nettolönerna utan skatte- och socialskyddsavgifter och (3) ingen uppgörelse nås och de åländska (och övriga nordiska ombordanställda) ersätts med utifrån kommande personal vars löner och anställningsvillkor är de gängse inom internationell shipping.

Samtliga tre scenariovarianter utgår från att lönesubventionerna avskaffas efter EU:s nästa principbeslut i frågan som kommer att tas under 2011. Det här betyder att de simulerade effekterna uppkommer först från och med år 2012.

I det följande granskas simuleringsresultaten separat för var och en av dessa tre varianter på scenariot med avskaffade skatte- och socialkostnadsrestitutioner.

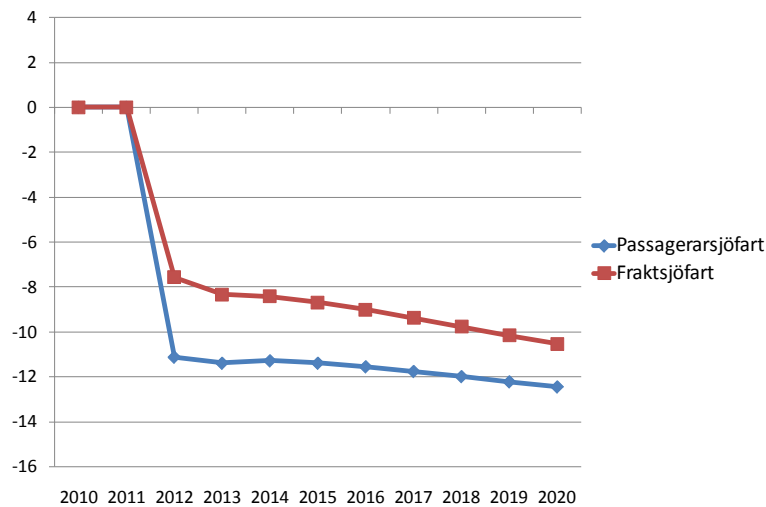
Marknadsanpassning genom höjda priser

Resultaten av denna första – marknadsvariant - på scenariot med de avskaffade restitutionerna av de ombordanställdas skatter och sociala avgifter presenteras grafiskt i *Figur 22, 23 och 24* nedan. I och med att inget nytt avtal görs mellan arbetsgivarna och facken, antas här att den kostnadsökning som bortfallet av lönesubventioner medför leder till högre priser samt lägre lönsamhet. Det slutliga utfallet och allokeringen av tilläggskostnaderna beror på effekterna av samspelet mellan modellens efterfråge- och utbudskomponenter.⁵⁹

I den första figuren nedan (*Figur 22*) redovisas de simulerade effekterna av ett bortfall av lönekostnadssubventionen från och med 2012 på rederiernas *samlade intäkter*.

⁵⁹ Ju mer konkurrensutsatt en marknad är, desto mer måste branschens kapitalintäkter ”bära kostnaden” och desto mindre kan prissättningen ändras.

Figur 22. Intäktsutvecklingen vid lönesubventionsbortfall med marknadsanpassning. Årlig avvikelse från basscenariot (%)

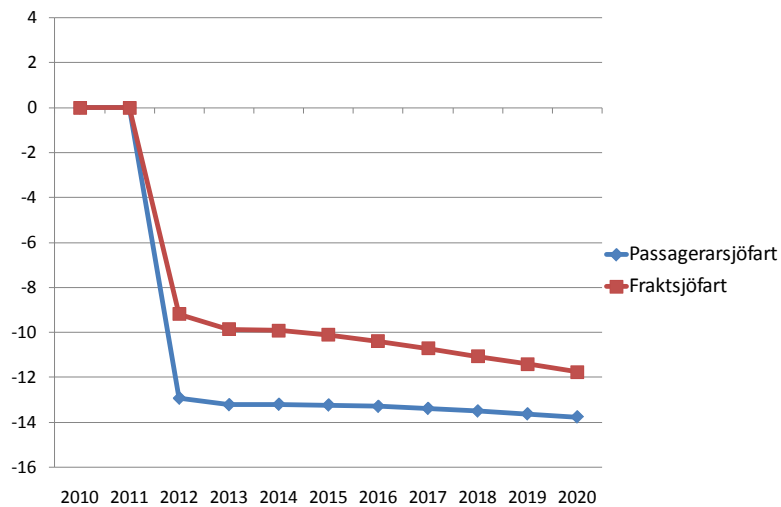


Diagrammet visar tydligt det ras i bruttointäkterna (omsättning plus övriga intäkter) från och med 2012, då skatte- och socialavgiftsrestitutionen för de ombordanställda enligt scenarioantagandet försvinner. Nedgången beror på en kombination av minskad försäljning på grund av höjda priser samt minskade övriga intäkter på grund av bortfallet av skatte- och socialavgiftsrestitutionerna.

Som synes ligger nedgången för båda sjöfartssegment kring 10 procent för att sedan stabiliseras på en svagt nedåtgående trend under resten av simuleringsperioden. Vi tror därmed att passagerarsjöfarten skulle drabbas något mer än fraktsjöfarten i och med att passagerartrafiken på Östersjön har en annan konkurrensbild med större efterfrågekänslighet vid den uppgång i priserna som ett avskaffande av restitutionen enligt denna scenariovariant skulle innebära.

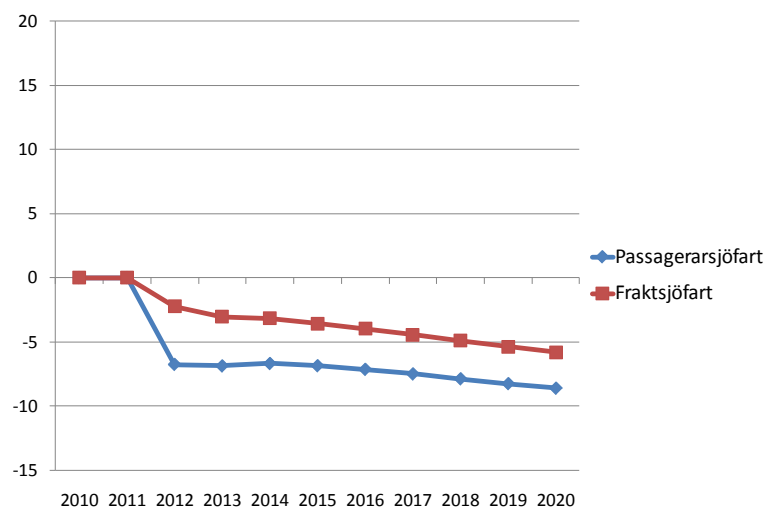
I *Figur 23* nedan redovisas – föga överraskande – ungefär samma scenarioreultat för utvecklingen av det inom rederisektorn genererade *förädlingsvärdet*. Enda skillnaden är att förädlingsvärdenedgången är någon procentenhet större än resultaten för de samlade intäkterna. Förklaringen till nedgången och dess fördelning mellan de två rederisegmenten är också i stort sett densamma som förklaring till intäktsnedgången.

Figur 23. Förädlingsvärdeutvecklingen vid lönesubventionsbortfall med marknadsanpassning. Årlig avvikelse från basscenariot (%).



I *Figur 24* redovisas *sysselsättningsresultaten* i denna variant av scenariot med avskaffade lönesubventioner. Som synes blir nedgången i sysselsättningen här klart lägre än vad som gällde för intäcks- och förädlingsvärdeutvecklingen. Orsaken är att sysselsättningen i motsats till de andra variablerna är ett 'fysiskt volymmått' som inte innefattar någon prisutveckling. Till skillnad från t ex förädlingsvärdet som är en kombination av de fysiska produktionsfaktorernas (den sysselsatta arbetskraften och kapital) volym och deras (penning/pris-) värde. Kapitalstockens värde beskriver i sin tur verksamhetens lönsamhet, vilken blir lägre i samband med negativa chocker.

Figur 24. Sysselsättningsutvecklingen vid lönesubventionsbortfall med högre priser. Årlig avvikelse från basscenariot (%)

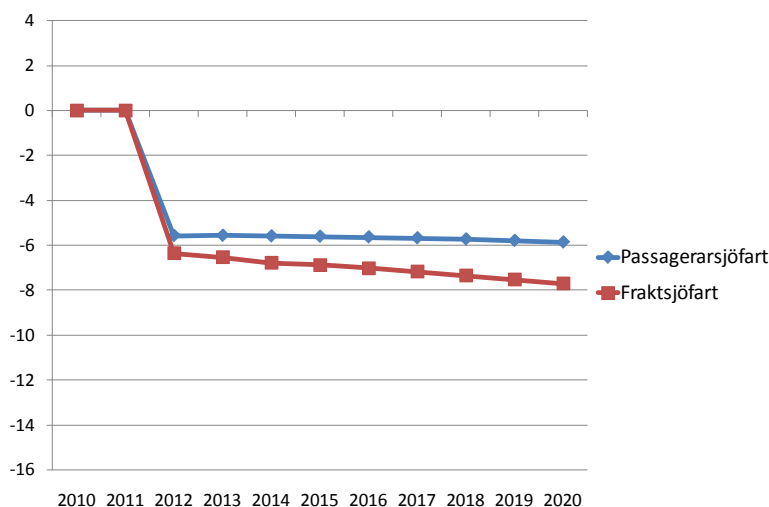


Lägre löner, samma personal ombord

Resultaten av den andra varianten på scenariot med de avskaffade lönesubventionerna presenteras grafiskt i *Figur 25, 26* och *27* nedan. Här antas att facket tvingas att 'gilla läget' och att lönerna därmed sänks för de ombordanställda till de nivåer som motsvarar personalkostnader med nettolöner utan skatte- och socialskyddsavgifter. I och med detta behålls också den nationella bemanningen ombord. Då scenariot utgår från ett beslut om avskaffade restitutionsmöjligheter för all EU-flaggad sjöfart så drabbar lönesänkningen även de utpendlande ålänningar som jobbar ombord på andra nordiska, icke-åländskt registrerade, fartyg. Därmed sjunker de åländska faktorinkomsterna från utlandet.

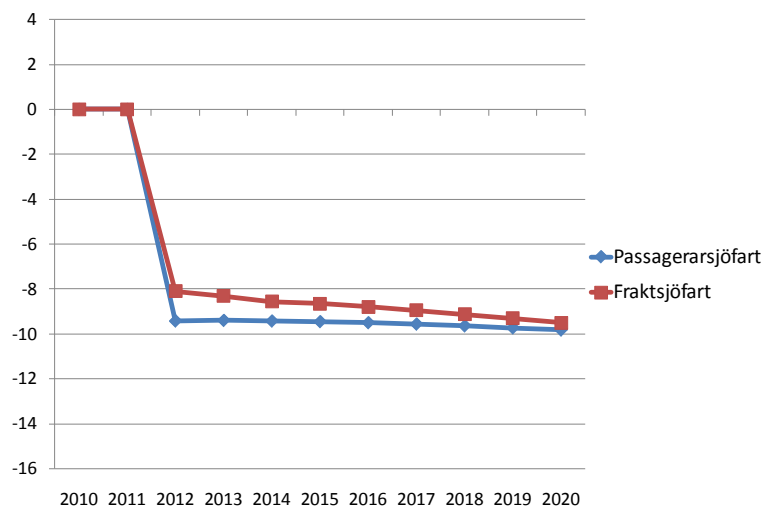
I *Figur 25* redovisas utvecklingen av sjöfartens samlade intäkter. Vi ser att intäktsbortfallet är mindre för de båda sjöfartsbranscherna än i vårt första alternativ då lönerna inte sänks (jämför med *Figur 22* som är i samma skala som *Figur 25*). Nedgången i de samlade intäkterna motsvarar i stort det intäktsbortfall som följer direkt av själva lönesubventionens (d v s de övriga intäkternas) bortfall.

Figur 25. Intäktsutvecklingen vid lönesubventionsbortfall med lägre löner. Årlig avvikelse från basscenariot (%)



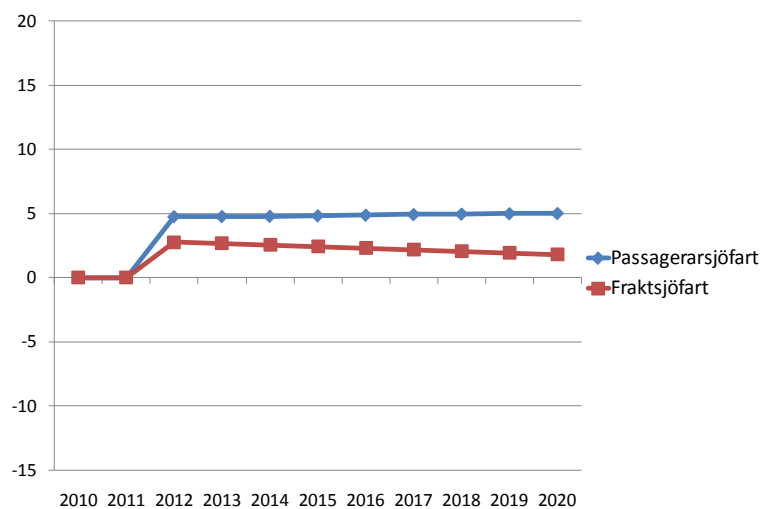
I *Figur 26* redovisas *förädlingsvärdeutvecklingen* vid ett bortfall av lönesubventioner i kombination med nya löneavtal med sänkta ombordlöner. I och med att löntagarna här ensamma bär de ökade kostnaderna (i form av sänkta löner) finns inget nytt tryck uppåt på priserna. Därmed uteblir den efterfrågechock som antogs i den första varianten av scenarierna med avskaffade lönesubsidier. Förädlingsvärdeutvecklingen är ändå negativ då den ena produktionsfaktorns (arbetet) värde minskar. Återigen ser vi att den negativa utvecklingen är något mindre än i vår första variant på detta scenario (jmf med *Figur 23*).

Figur 26. Förädlingsvärdeutvecklingen vid lönesubventionsbortfall med lägre löner. Årlig avvikelse från basscenariot (%)



Sysselsättningsutvecklingen kan utläsas i *Figur 27*. De sänkta lönerna ökar i viss utsträckning efterfrågan på arbetskraft inom båda den åländska sjöfartens två huvudsegment.

Figur 27. Sysselsättningsutvecklingen vid lönesubventionsbortfall med lägre löner. Årlig avvikelse från basscenariot (%)



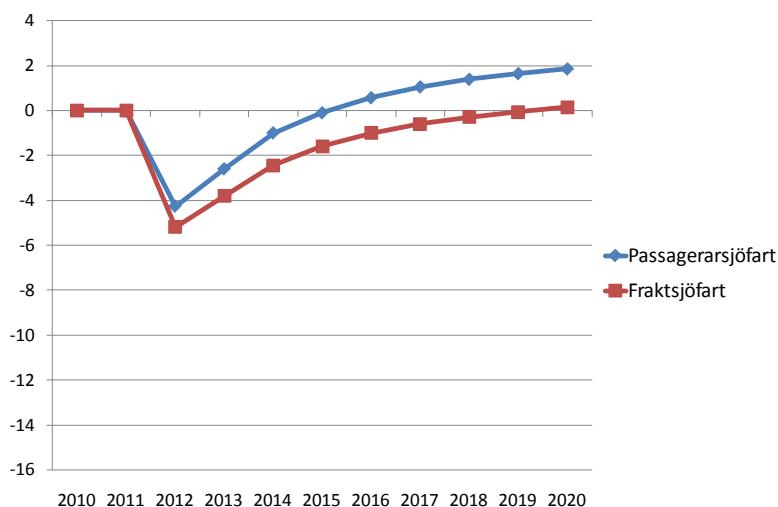
Det viktiga är här att den nedgång i sysselsättningen som redovisades i *Figur 24* uteblir. Den lilla sysselsättningsökning som nu framkommer kan härledas till återverkningar från den övriga ekonomin. De samlade åländska löneintäkterna minskar nämligen, något som också leder till förändringar i ekonomins relativa priser, något som i sin tur i viss utsträckning verkar stimulerande på sysselsättningsvolymen inom sjöfarten.

Lägre löner, utomnordisk ombordpersonal

I denna scenariovariant byts den åländska och nordiska bemanningen ut mot icke-nordiska sjömän på åländska och andra nordiska fartyg. Därmed leder scenariot till en större minskning av ombordanställd åländsk arbetskraft och därmed också till en större reduktion av löneintäkterna än de två andra scenarierna.

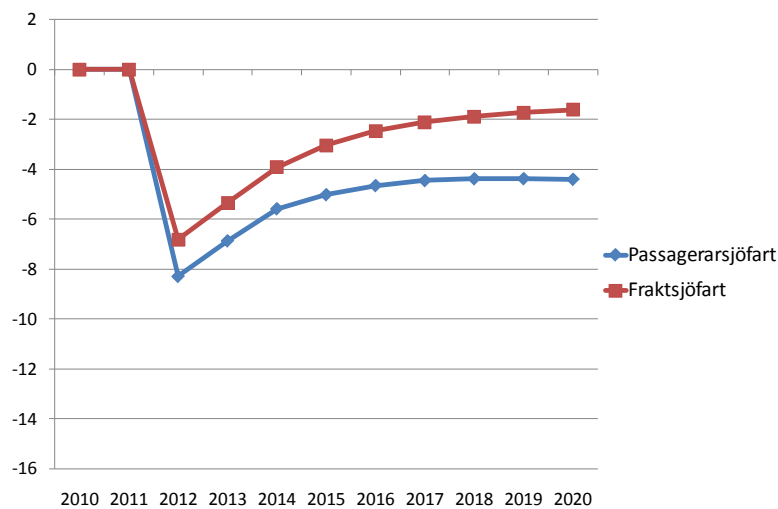
I *Figur 28* nedan redovisas den *intäktsutveckling* som genereras av denna sista variant av scenariot med avskaffade restitutioner av de skatter och sociala avgifter som erhålls från arbetsplatserna ombord. Även här sjunker intäkterna initialt, men kring år 2015 börjar de positiva återverkningarna överväga de negativa. De lägre lönekostnaderna ökar nämligen lönsamheten, något som leder till nya investeringar, ökad produktionsvolym och slutligen också höjda intäkter. De samlade intäkterna blir därmed faktiskt högre än i basscenariot. Detta gäller framför allt passagerarsjöfarten där personalkostnaderna och personaltätheten är högre – och vinsten med ett byte till billigare personal därmed också blir större.

Figur 28. Intäktsutvecklingen vid lönesubventionsbortfall med utomnordisk ombordpersonal. Årlig avvikelse från basscenariot (%)



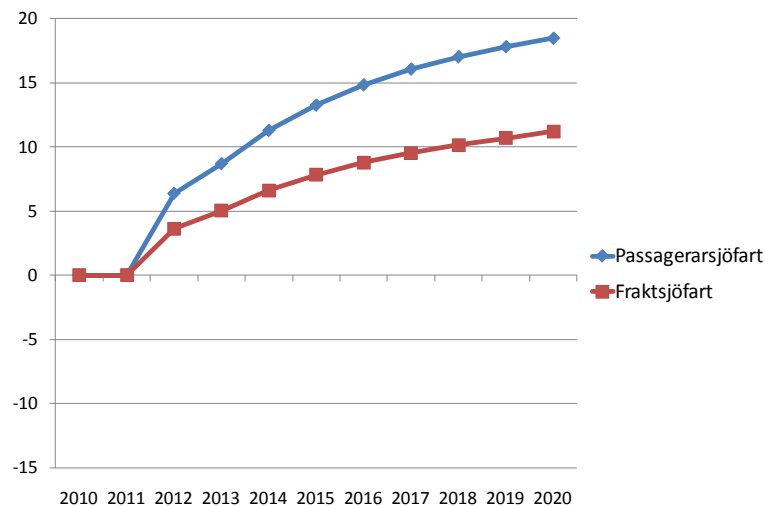
Som framgår av *Figur 29* nedan återgår däremot *förädlingsvärdet* aldrig fullt ut till sina tidigare nivåer. Orsaken är att de sänkta lönekostnaderna överlag bidrar till lägre priser, något som ger en ytterligare reduktion av förädlingsvärdet.

Figur 29. Förädlingsvärdeutvecklingen vid lönesubventionsbortfall med utomnordisk ombordpersonal. Årlig avvikelse från basscenariot (%)



Konsekvenserna för *sysselsättningsutvecklingen* av denna variant av scenariot med avskaffade restitutioner är klart positiv, något som framgår av *Figur 30*. Orsaken är de sänkta lönerna och möjligheterna att använda sig av billigare utomnordisk arbetskraft.

Figur 30. Sysselsättningsutvecklingen vid lönesubventionsbortfall med utomnordisk ombordpersonal. Årlig avvikelse från basscenariot (%)



Självfallet innebär detta samtidigt en kraftigt minskad åländsk sysselsättning eftersom scenariot utgår från att huvuddelen av dagens åländska och övriga nordiska (läs finska och svenska) arbetskraft ersätts av utomnordisk arbetskraft. Fastän sysselsättningen inom sjöfarten sålunda ökar, genererar scenariot därmed samtidigt en nergång i de på Åland bosattas löneinkomster, något som vi återkommer till i genomgången av de olika scenariornas makroekonomiska utfall (avsnitt 8.7 nedan).

8.4 Scenariot med avskaffat skatteundantag och tax-free

Om scenarierna i det förra avsnittet var komplexa att modellera med tanke på de många alternativa sätten att hantera förändringen hos de berörda aktörerna, så är ett bortfall av möjligheten till skattefri ombordförsäljning – och allt vad detta i övrigt medför – det mest komplicerade scenariot för själva modellprogrammet (GAMS)⁶⁰ att hantera på grund av storleksordningen på den ekonomiska 'systemchock' som detta skulle innebära. En sådan förändring skulle nämligen på ett helt annat sätt än samtliga övriga scenarier i grunden skaka om och förändra stora delar av de ekonomiska fundament som den åländska ekonomin idag vilar på.

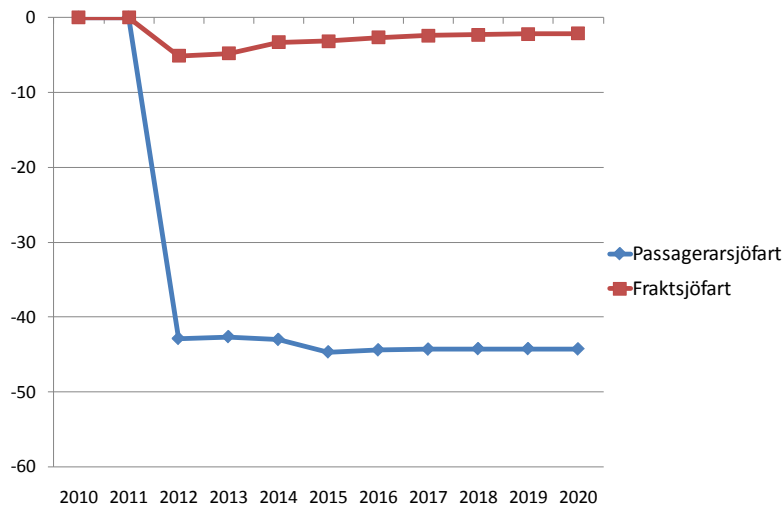
Det är dock svårt att veta om ett sådant 'systemsifte' skulle leda till en ond cirkel karaktäriserad av ett kontinuerligt utflöde av kapital och arbetskraft - och därmed också långsiktigt minskad ekonomisk aktivitet på Åland - eller om det skulle leda till ett i tiden mer avgränsat 'nivåskifte' neråt, efter vilket ekonomin så småningom skulle uppnå tidigare tillväxttakt. Förutom att en kontinuerlig och obruten nedåtgående spiral inom ekonomin inte känns särskilt sannolik, skulle en modellkalkyl utgående från ett sådant scenario blir tekniskt mycket komplicerad och resultaten därför svårbedömda. Utredningen har därför avstått från att försöka 'gissa' hur en sådan kontinuerligt nedgående ekonomisk spiral skulle se ut⁶¹ och i stället koncentrerats på det mer sannolika scenariot med en kraftig 'engångsbantning' av sjöfarten och den åländska ekonomin vartefter det antas att ekonomin hittar en ny tillväxtbana som liknar den tidigare tillväxten.

Figur 31 återger effekterna på rederiernas *intäktsutveckling* av scenariot med avskaffad skattefri ombordförsäljning i enlighet med ovan preciserade antagande om en 'engångschock' med efterföljande stabilisering. Som synes drabbas föga överraskande passagerartrafiken hårdast - till och med mycket hårt med ett över 40 procentigt ras i den totala intäktsvolymen. De negativa effekterna inom den åländska ekonomin och dess transportefterfrågan i stort som detta skulle leda till, spiller dock - som framgår av figuren nedan - i viss mån även över till fraktsjöfarten som också den påverkas negativt av förändringen.

⁶⁰ General Algebraic Modeling System, <http://www.gams.com>.

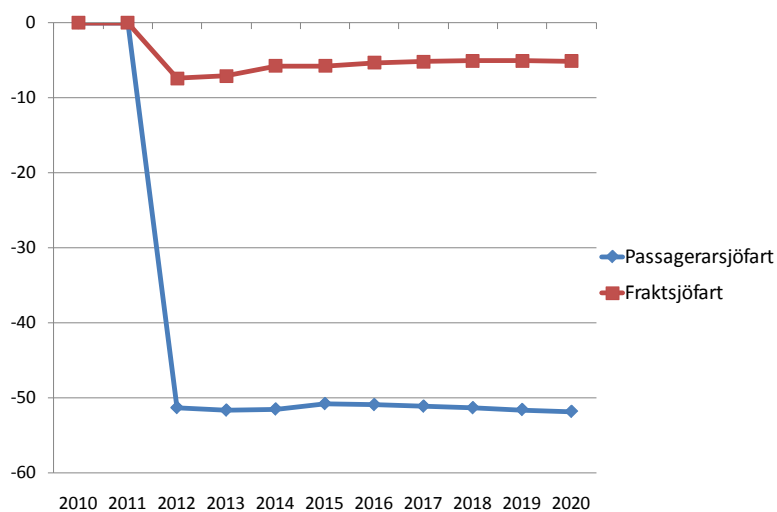
⁶¹ Det finns dock teoretiska regionalekonomiska modeller som beskriver den här typen av uppgång och total kollaps av hela regionala ekonomier, se till exempel Fujita, Krugman & Venables (2000).

Figur 31. Intäktsutvecklingen vid avskaffat skatteundantag och tax-free. Årlig avvikelse från basscenariot (%)



I *Figur 32* visas nedgången i branschens *förädlingsvärde* vilket – för passagerarsidans del - genomgår samma drastiska reduktion som de samlade intäkterna. Den procentuella nedgången är dock här ännu större med en 50 procentig reduktion i förhållande till förädlingsvärdeutvecklingen inom ramen för utredningens basscenario. Detta är en följd av tax-free försäljningens avgörande betydelse för rederiernas lönsamhet, något som gör att förädlingsvärderaset blir ännu större än nedgången i bruttoförsäljningsvolymerna. Även här drabbas också fraktrederierna i viss mån av de negativa effekterna på den bredare åländska ekonomin som scenariot skulle innebära.

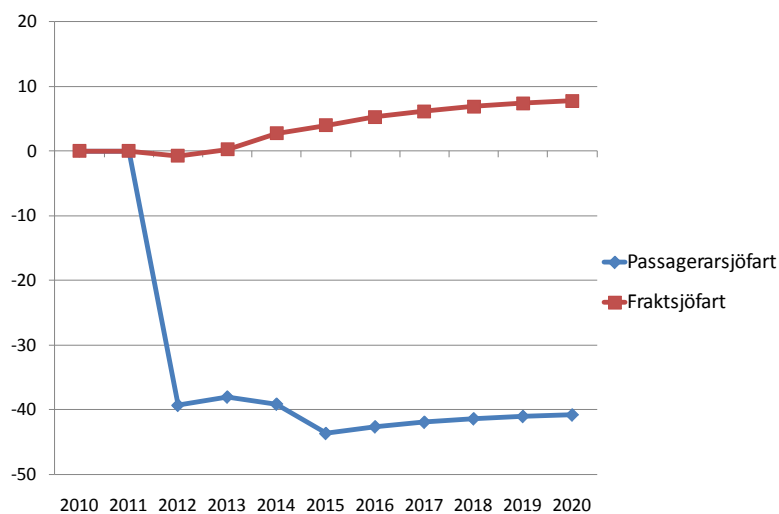
Figur 32. Förädlingsvärdeutvecklingen vid avskaffat skatteundantag och tax free. Årlig avvikelse från basscenariot (%)



Tax-free scenariots effekter på rederiernas *sysselsättning* visas i *Figur 33*. Den omedelbara och kraftiga nedgången i den tax-free beroende sysselsättningen inom

passagerarsektorn följer – föga förvånande – samma mönster som den ovan redovisade intäkts- och förädlingsvärdeutvecklingen. Mer överraskande är måhända att detta, den åländska passagerarsjöfartens 'skräckscenario', faktiskt genererar en mindre uppgång i fraktsjöfartens sysselsättningsvolym. Orsaken är det radikalt minskade utbudet av frakttjänster inom färjnäringsen som ger utrymme för en liten utökning av fraktvolymen, något som här ger sig till känna i form av en marginell sysselsättningsökning inom fraktsjöfartssektorn.

Figur 33. Sysselsättningsutvecklingen vid avskaffat skatteundantag och tax free. Årlig avvikelse från basscenariot (%)



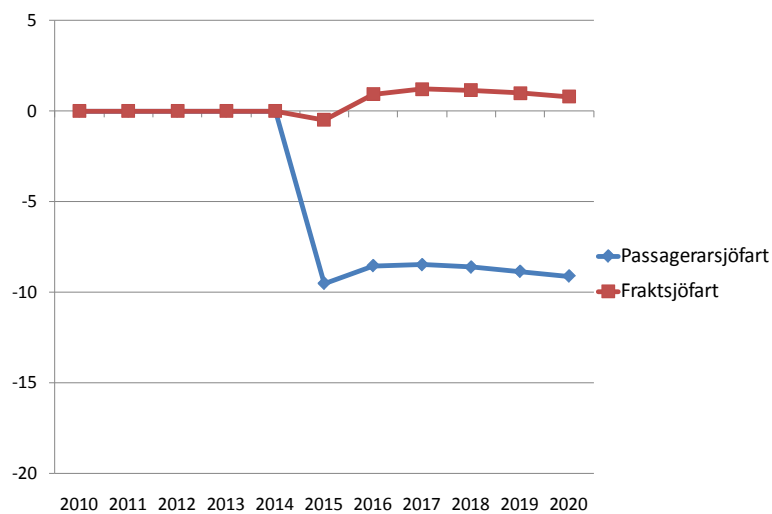
8.5 Scenariot med höjda bunkerkostnader

Utredningens scenario med höjda bunkerkostnader bygger på de kostnadsberäkningar som gjorts för genomförandet av beslut fattat av den internationella sjöfartsorganisationen IMO om att svavelhalten i bunkeroljan för fartyg i trafik på Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen (SECA -området) senast den 1 januari 2015 skall sänkas från dagens 1,5 procent till 0,1 procent. Som framgår av den mer detaljerade scenariobeskrivningen i kapitel 6 antas att fraktrederierna kan överföra denna kostnad till sina priser/kunder, medan passagerarrederierna möjligheter att göra detta är betydligt mer begränsade.

I *Figur 34* nedan redovisas utvecklingen av de två rederisegmentens *samlade intäkter* inom ramen för detta scenario. Även här är det passagerarsjöfarten som drabbas hårdast, men dock på en betydligt mindre dramatisk nivå än vad som gällde för föregående scenario med avskaffad skattefri ombordförsäljning. För fraktrederiernas del ökar faktiskt intäkterna, om än ytterst marginellt, efter en initial nedgång det första året av

bunkerkostnadshöjningen, alltså år 2015 (se figuren!). Men även fraktsjöfartens intäkter skulle ha minskat om man inte hade möjlighet att överföra större delen av kostnadsstegringen till sina kunder, något som färjrederiernas annorlunda marknadsläge och konkurrenssituation inte möjliggör. De underliggande scenariorisultaten ger också vid handen att bunkerprishöjningen – även för fraktrederierna – ger en något reducerad efterfrågevolym (men till ett högre pris alltså).

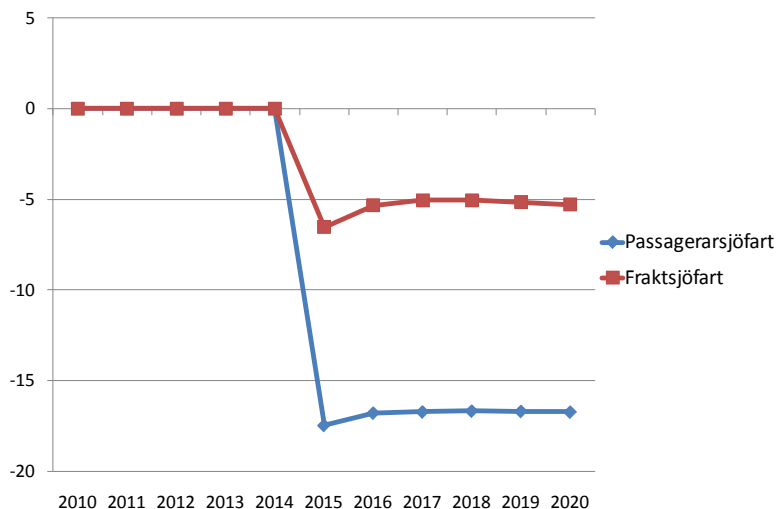
Figur 34. Intäktsutvecklingen vid höjda bunkerkostnader. Årlig avvikelse från basscenariot (%)



I *Figur 35* visas att bunkerprishöjningen leder till sjunkande *förädlingsvärden* för båda sjöfartssegment, även här dock med större negativa konsekvenser för färjnäringsen. Som redan framgått ovan utgår scenariot från att färjnäringsen har svårare än fraktrederierna att överföra hela eller delar av kostnadsstegringen på sina kunder. De negativa konsekvenserna för lönsamhets- och förädlingsvärdeutveckling skärps ytterligare av det faktum att fartygens bunkerolja inte – som en del andra insatsvaror – kan ersättas med billigare alternativ.

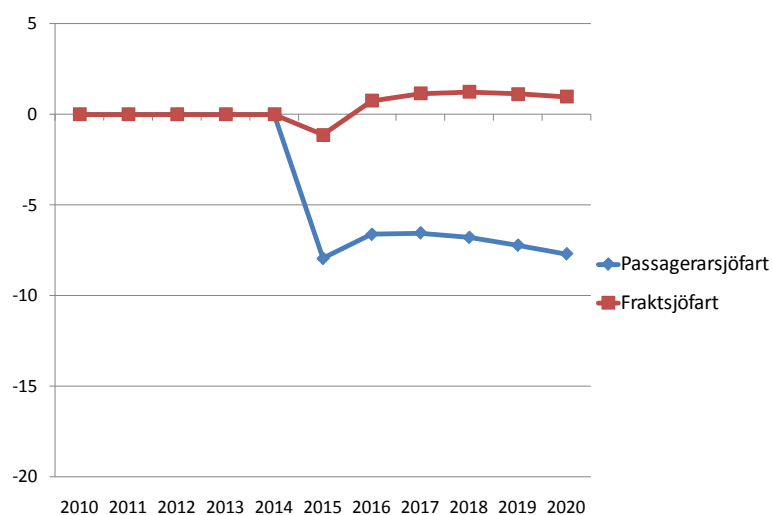
Beträffande fraktsjöfarten så visar resultatet av simuleringen att möjligheten att föra över kostnadshöjningen på kunderna inte alltid räcker till för att klara sig helt utan några negativa effekter. Den till kunderna överförda kostnadshöjningen leder nämligen – allt annat lika - till en minskning av den totala efterfrågevolymen, något som i sin tur påverkar lönsamheten och förädlingsvärdevolymen mer negativt än bruttointäkterna hos de berörda fraktrederierna.

Figur 35. Förädlingsvärdeutvecklingen vid höjda bunkerkostnader. Årlig avvikelse från basscenariot (%)



Figur 36 visar i stort sett samma resultat beträffande 'bunkerscenariots' sysselsättningseffekter som effekterna på näringens bruttointäkter och genererade förädlingsvärde. Huvudorsaken till den marginella uppgången i fraktrederiernas sysselsättning är nedgången i passagerarfärjornas utbud av frakttjänster, något som i viss mån tendera att spilla över i en förstärkt efterfrågan inom fraktsjöfarten.

Figur 36. Sysselsättningsutvecklingen vid höjda bunkerkostnader. Årlig avvikelse från basscenariot (%)



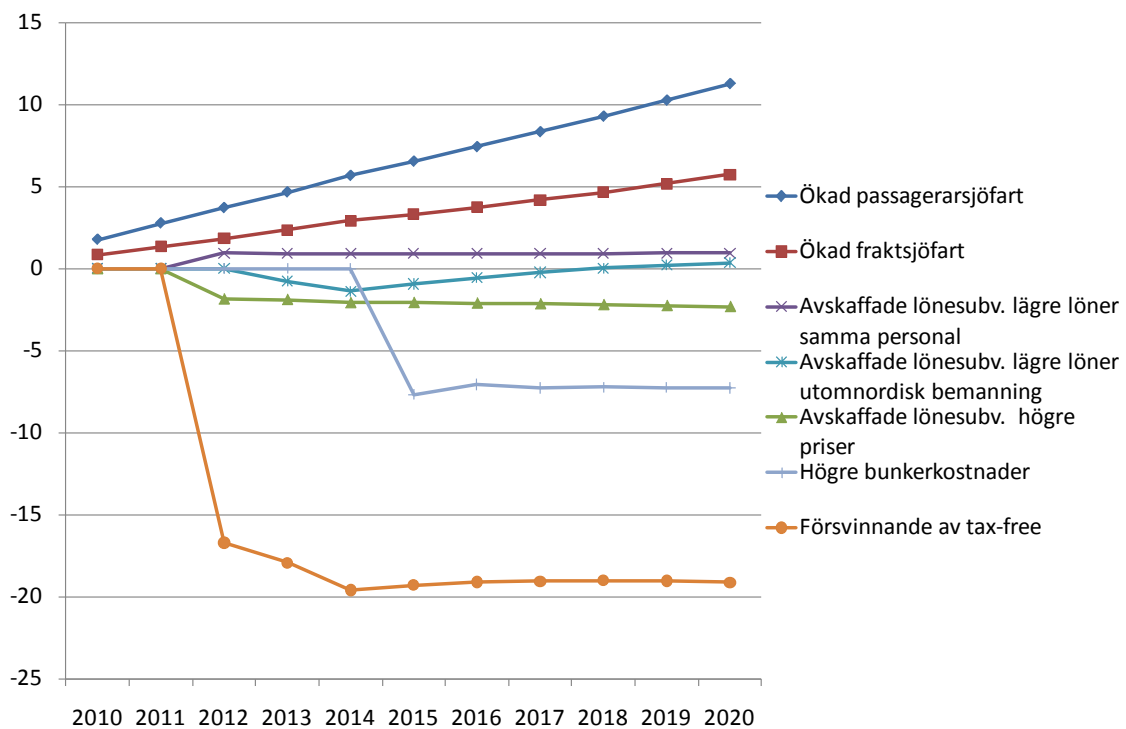
8.6 Scenariernas effekter på makroekonomi och arbetsmarknad

I det föregående har vi granskat de olika scenariernas inverkan på sjöfarten och dess två

delbranscher. I detta kapitelns två sista avsnitt vidgas resultatanalysen till att även omfatta den bredare åländska samhällsekonomin. Särskilt fokus sätts här på scenariernas långsiktiga konsekvenser på den makroekonomiska utvecklingen i termer av Ålands bl a BNP, nationalinkomst, investeringar, arbetsmarknad och flyttningsrörelse, men också beträffande den offentliga sektorns ekonomi.

Det mest övergripande och använda måttet på en ekonomis volym torde vara *bruttonationalprodukten* (BNP) och dess utveckling. I *Figur 37* visas hur BNP-utfallet (till marknadspris) varierar mellan de olika scenarierna i förhållande till vårt basscenario.

Figur 37. BNP-utvecklingen. Årlig avvikelse från basscenarioet (%)



Av resultatredovisningen framgår tydligt att det verkliga 'katastrofscenariot' för den åländska ekonomin som helhet skulle var ett avskaffande av skatteundantaget och därmed också möjligheten till skattefri försäljning ombord på de fartyg som trafikerar våra hamnar. Omkring en femtedel av det inom den åländska ekonomin genererade förädlingsvärdet skulle på bara några få år helt försvinna.⁶²

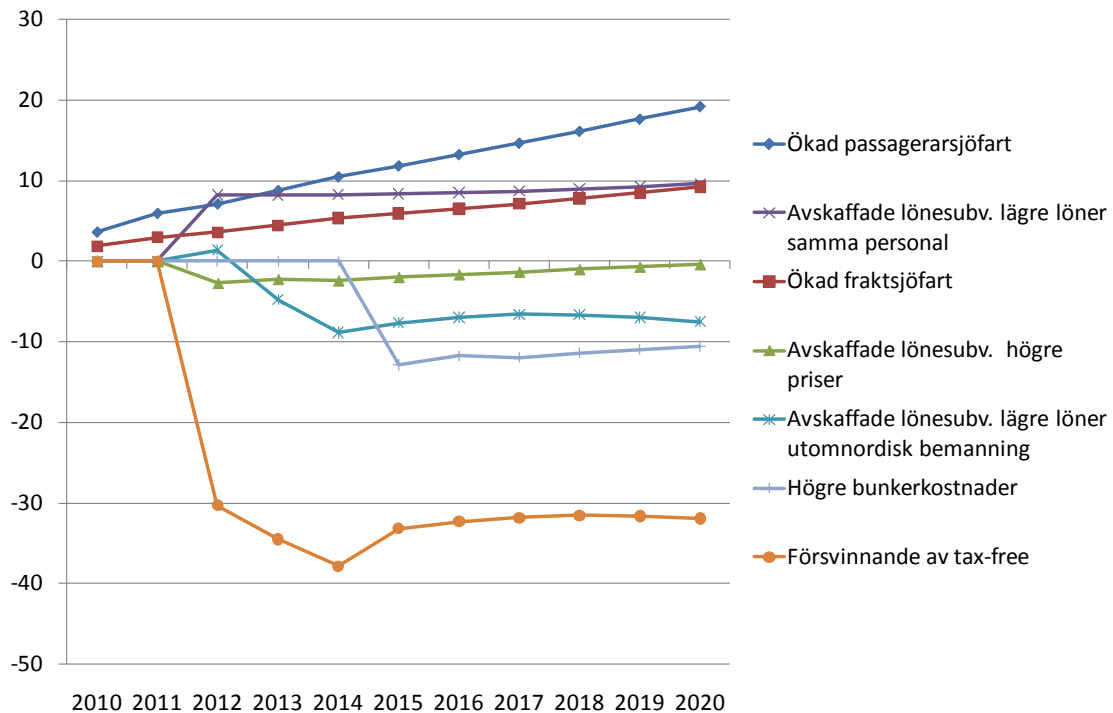
⁶² Att märka är här att utredningen valt att konstruera scenariot med avskaffad skattefri ombordförsäljning så att det i princip blir en 'engångschock' från vilken ekonomin sedan hämtar sig under en längre period av omstrukturering, konkurser och arbetslöshet – men också nya företag inom nya branscher och så småningom även förnyad tillväxt. Det här betyder att scenarioreultatet pekar mot att den åländska makroekonomin mot simuleringsperiodens slut åter närmar sig den BNP-nivå som gällde vid periodens början. Om utredningen hade konstruerat scenariot så att den initial nedgången på 20 procent genererar en negativ spiral utan de återhämtningsmöjligheter som på sikt leder till en återhämtning, så hade resultatet blivit en kontinuerligt fortsatt krympande ekonomi hela simuleringsperioden ut.

Scenariot med de höjda bunkerkostnaderna är som synes också rätt så negativ, om än inte alls på samma nivå som i fallet med ett avskaffande av tax-free försäljningen. Om man ser till de tre varianterna på scenariot med avskaffade lönesubventioner för de ombordanställda, så kan noteras att det mest negativa är det där nuvarande personal kvarblir och den lönekostnadshöjning som avskaffandet av subsidierna innebär i huvudsak måste tas genom höjda priser. Däremot skulle avskaffade lönesubventioner som hanteras antingen genom sänkta löner för nuvarande personal alternativt ny billigare (icke-nordisk) personal, inte ge några mer påtagliga långsiktiga effekter på den åländska ekonomins totalproduktion.

En närmare granskning av de två positiva 'marknadsscenarierna' visar att ökningen av passagerartrafikmarknaden skulle leda till en betydligt större BNP-inverkan än motsvarande marknadstillväxt för fraktsjöfarten. Orsaken är naturligtvis passagerartrafikens stora dominans inom den åländska ekonomin. En fördubblad tillväxttakt i passagerarsjöfartens exportefterfrågan skulle, som framgår av *Figur 37*, leda till en kontinuerligt växande skillnad mot basscenariot som skulle uppgå till dryga 10 procent i slutet av simuleringsperioden. En fördubblad efterfrågan inom fraktsjöfarten skulle generera ungefär hälften så stor tillväxtskillnad i förhållande till basscenariot år 2020.

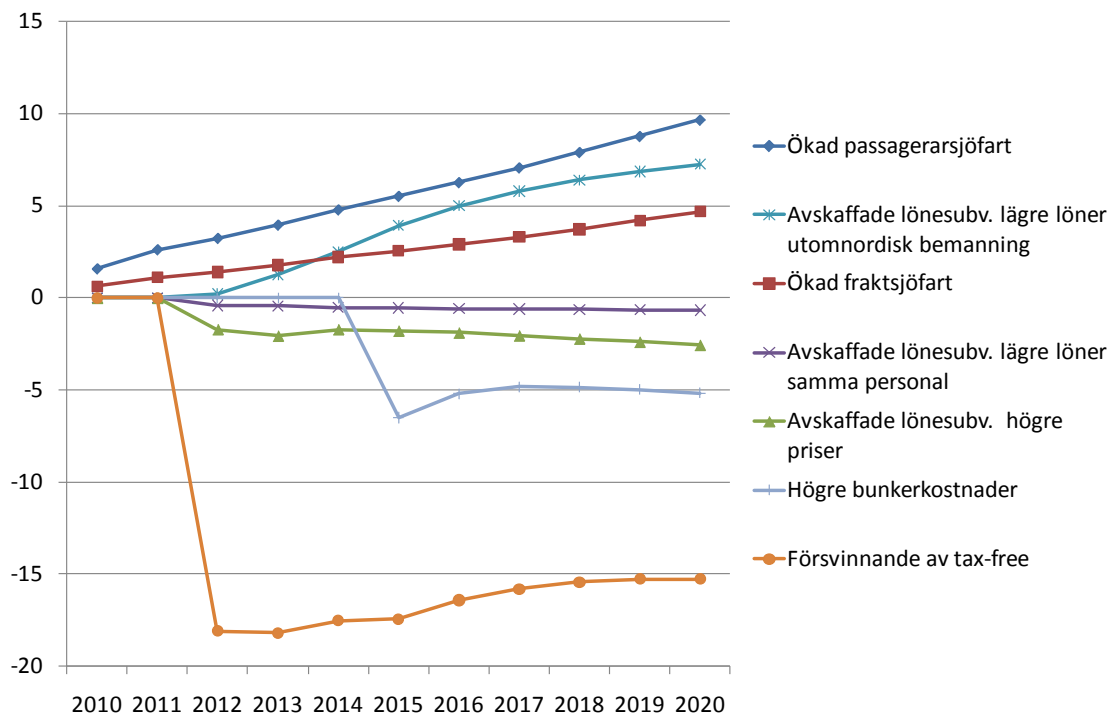
Som framgår av *Figur 38* nedan så stiger den åländska *nationalinkomsten* (NI) i tre av utredningens scenarier, nämligen i de två 'marknadstillväxtscenarierna' samt i scenariot där de EU-sanktionerade lönesubventionerna upphör och facken går med på att hantera detta genom en motsvarande lönesänkning. Huvudorsaken till detta är att största delen av besättningarna ombord på de åländska fartygen bor utanför Åland. Detta innebär att 'lönesänkningsscenarioet' ger en reduktion av det utflöde av löneinkomster från den åländska ekonomin som annars fungerar som en reduktion av den på Åland tillgängliga nationalinkomsten. Ett avskaffande av lönesubventionerna som hanteras genom en övergång till nya icke-nordiska besättningar skulle dock ge ett klart negativt effekt på Ålands NI - föga överraskande med tanke på den förlust av löner till på Åland boende sjömän som detta skulle innebära.

Även beträffande nationalinkomstutvecklingen är det - som synes - scenarierna med de avskaffade möjligheterna till skattefri ombordförsäljning samt de kraftigt höjda bunkerpriserna som är mest negativa. Över 30 procent av Ålands samlade nationalinkomster skulle sålunda gå upp i rök om tax-free scenariot blev verkligt, en ekonomisk smäll som alltså är t o m mer kännbar än den 20 procentiga reduktionen av Ålands BNP-volym.

Figur 38. Nationalinkomsten. Årlig avvikelse från basscenariot (%)

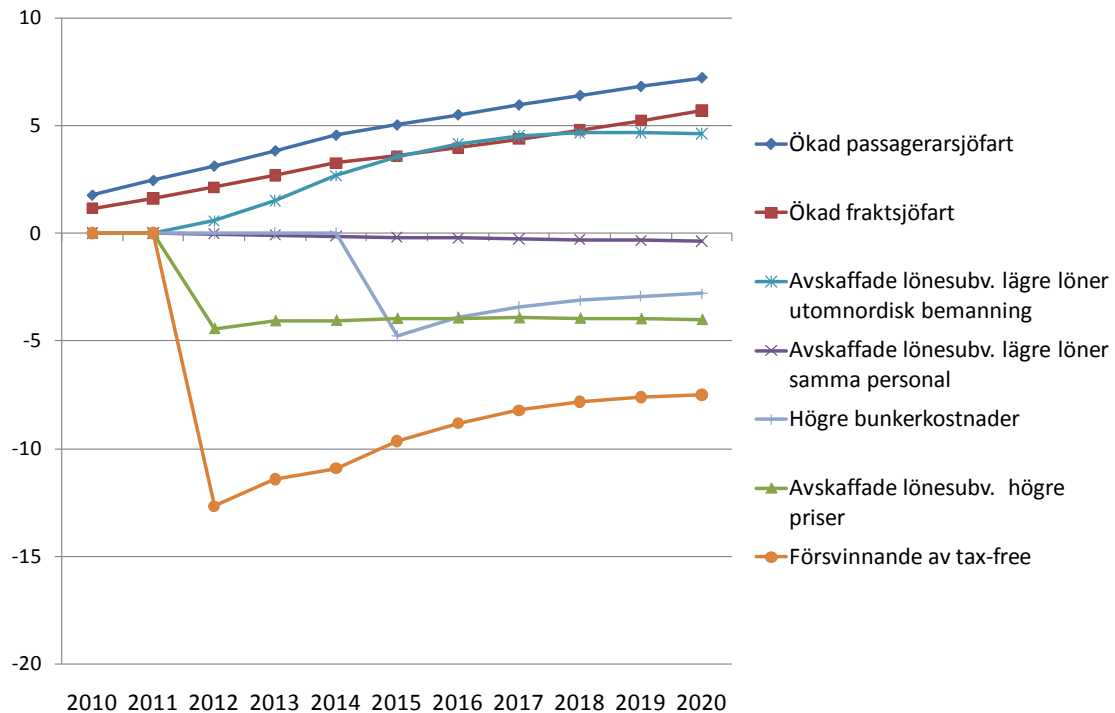
De olika scenarioutfallen för den åländska *exportens*⁶³ utveckling framgår av *Figur 39*. Resultaten för de olika scenarierna följer i stort samma mönster som redovisats ovan för BNP och NI – med de två marknadstillväxtalternativen i topp och avskaffande av tax free-försäljningen i botten. En lite annorlunda utveckling ger dock scenariot med avskaffade lönesubventioner och introduktion av billigare utomnordiska besättningar som – via en konkurrenskraftigare sjöfart – genererar ökad export, dock på bekostnad av hushållens välfärd. Utflödet av faktorinkomster (löner) ökar nämligen i och med detta, något som i sin tur reducerar utrymmet för den 'inhemska' privata konsumtionen (se vidare nedan redovisningen av scenarioeffekterna på den privata konsumtionen).

⁶³ Här lika med all försäljning av varor och tjänster till kunder utanför Åland.

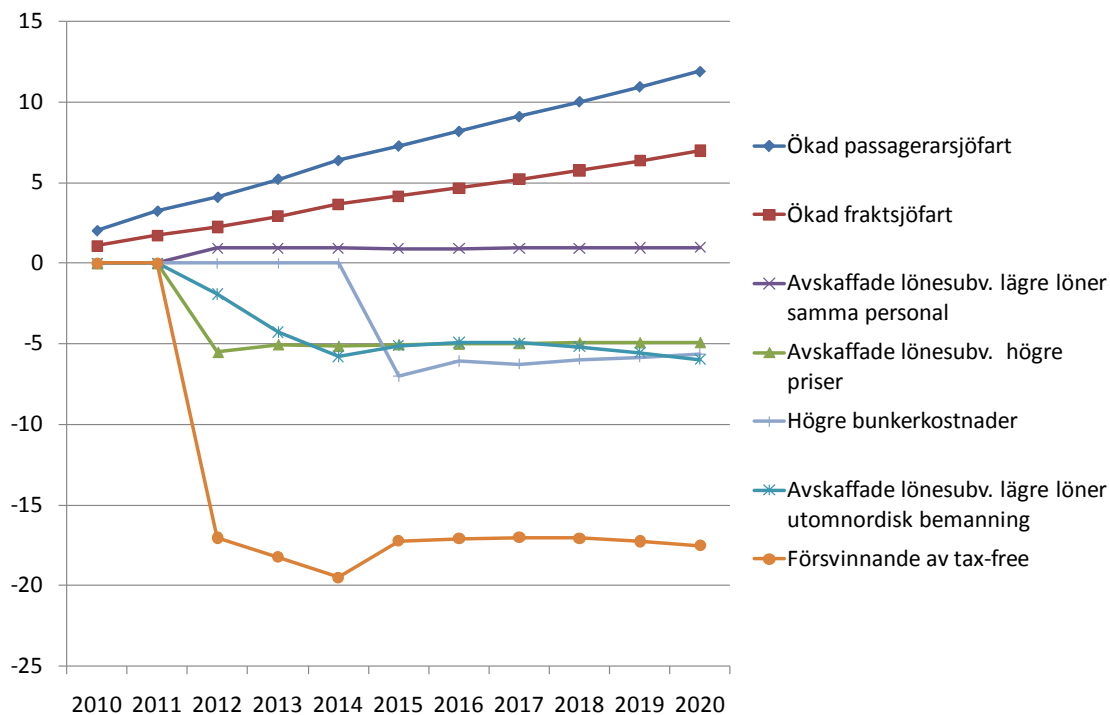
Figur 39. De samlade exportintäkterna. Årlig avvikelse från basscenariot (%)


Som framgår av *Figur 40* så är det generella mönstret i de olika scenariernas utfall på de framtida *investeringarna* relativt likartad de ovan diskuterade resultaten för exportutvecklingen, dock så att de negativa effekterna är relativt sett mindre. De negativa konsekvenserna för investeringarna av 'worst-case-scenariot' med förlorad skattefrihet för försäljningen ombord stannar sålunda vid knappa 10 procents nedgång, mot en dryga 15 procents nedgång i exporten. De negativa effekterna på investeringarna minskar också i snabbare takt över tiden.

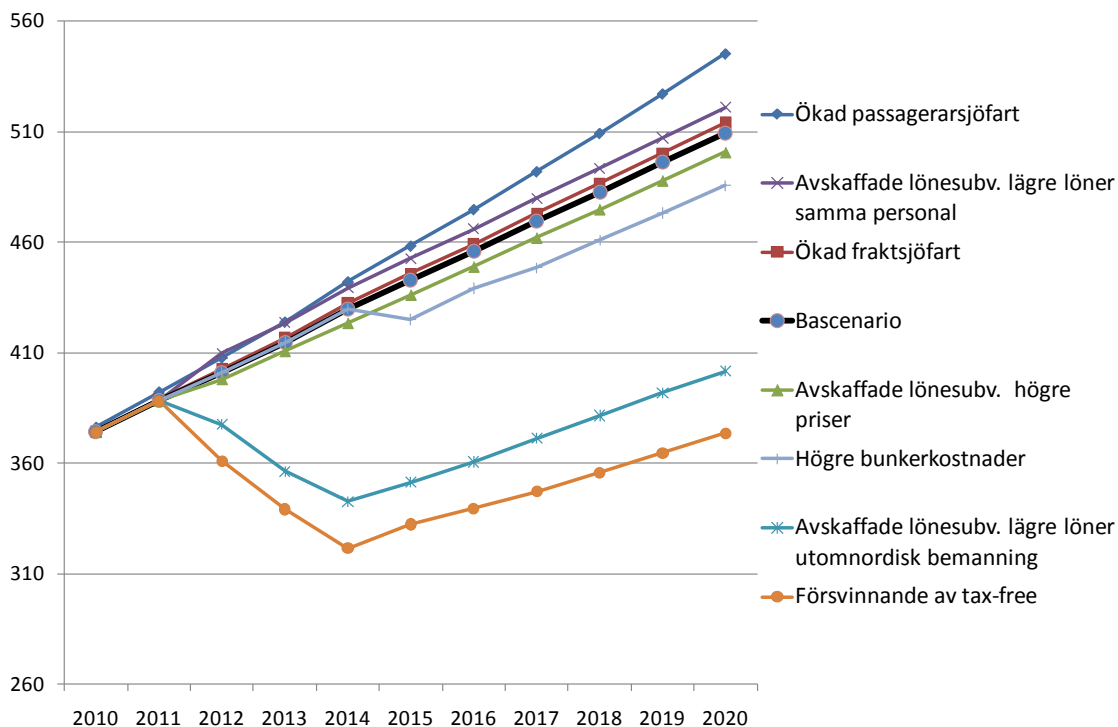
Figur 40. Investeringsutvecklingen. Årlig avvikelse från basscenariot (%)



De olika scenariernas effekter på den *privata konsumtionen* redovisas i *Figur 41* nedan. Som vanligt faller avskaffandet av den skattefria ombordförsäljningen sämst ut, medan de två marknadsexpansionsscenarierna ger det bästa utfallet. Noteras kan dock den – marginella – ökning i konsumtionen som fås om lönesubventionerna försvinner och nuvarande manskap blir kvar med sänkta löner. Detta beror primärt på förändrade prisförhållanden inom ekonomin som ger upphov till nya resursallokeringsmönster, men också på utvecklingen av faktorinkomstnettot i förhållande till omvärlden. Skillnaden mot basscenariot är dock mycket liten. Ur den privata konsumtionens synvinkel är utfallet av scenarierna med avskaffade lönesubventioner med marknadsanpassning eller genom sänkta löner och utländsk bemanning rätt så likartade. Som synes ligger även de negativa konsumtionseffekterna av scenariot med de kraftigt ökade bunkerkostnaderna på ungefär samma nivå (samtliga kring -5 % av bassceniots värden).

Figur 41. Den privata konsumtionen. Årlig avvikelse från basscenariot (%)


Den viktigaste komponenten i finansieringen av den privata konsumtionen är de *samlade löneintäkterna* (vid sidan av kapital- och företagarinkomster). Lönevolymens utveckling enligt utredningens olika scenarioantaganden framgår av *Figur 42* nedan.

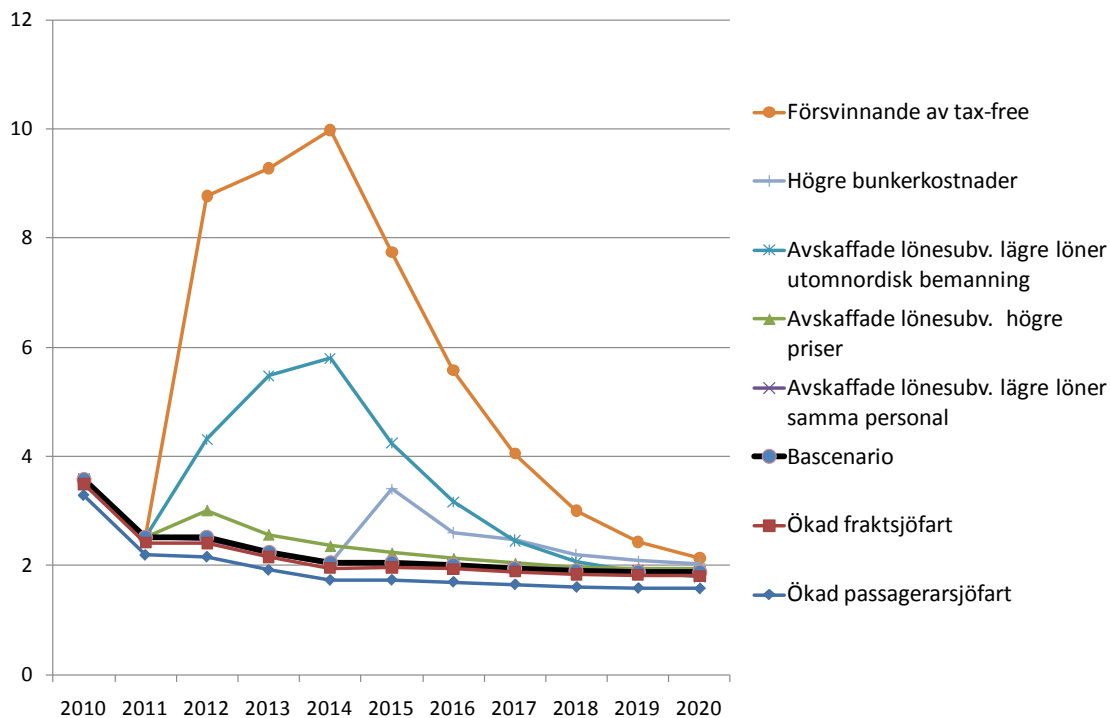
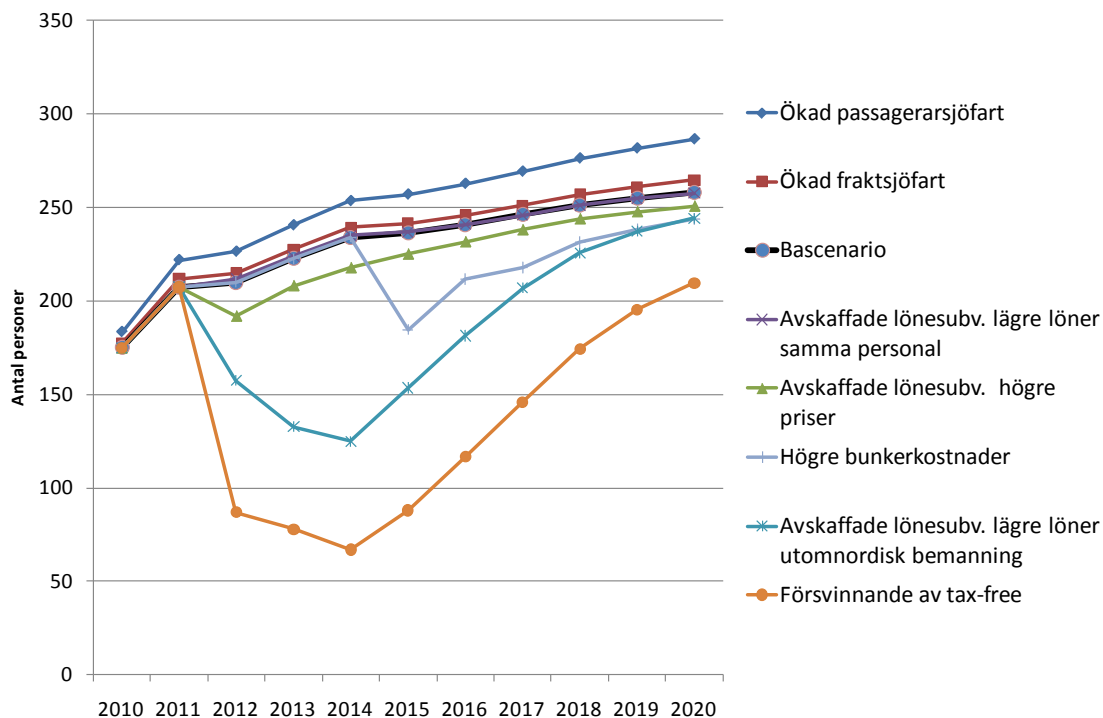
Figur 42. De samlade löneintäkterna, miljoner euro i 2007-års priser.


Redovisningen ovan visar att tre av scenarierna genererar en något positivare utveckling av den gemensamma lönekakan än basscenariot. Detta överraskar inte beträffande två av dem, nämligen de två positiva marknadsutvecklingsscenarierna för frakt- respektive passagerarsjöfarten. Något mer överraskande är måhända att scenariot med avskaffade lönesubventioner och bibehållen personal med i motsvarande grad sänkta löner faktiskt tycks ge en marginellt bättre utveckling av den samlade åländska lönekakan än *status quo* scenariot (Basscenariot). Orsaken är att den sänkta lönenivån inom sjöfarten skapar ett tryck neråt på den generella lönenivån på arbetsmarknaden, något som ger ett ökat utrymme för sysselsättningstillväxt och därmed i förlängningen också en växande lönekaka för den åländska ekonomin som helhet.

De två scenarier som sticker ut med den överlägset mest negativa utvecklingen för den samlade lönevolymen, är tax free-avskaffande scenariot och scenariot med avskaffade lönesubventionerna i kombination med introduktion av utomnordisk bemanning. Den av utredningen använda modellen har dock här vissa problem med att hantera förhållandet mellan lönevolymutvecklingen och utvecklingen på arbetsmarknaden. Detta gäller särskilt för det 'katastrofscenariot' med avskaffad skattefri försäljning. Problemet är här att den negativa 'chocken' i detta fall blir så stor att modellen har svårt att generera en stabil och realistisk fördelning av effekterna mellan ökad arbetslöshet och minskade totalinkomster. Som framgår av redovisningen av *arbetslöshetens utveckling* enligt de olika scenarierna i *Figur 43* nedan skulle - om skatteundantag och därmed också den skattefria ombordförsäljningen skulle avskaffas - arbetslöshetsnivån stiga mycket snabbt ända upp till ca 10 procent. Därefter sjunker den åter rätt snabbt, men detta förutsätter samtidigt nettoutflyttning och att den åländska lönenivån sjunker i förhållande till omvärlden.⁶⁴

Löne- och arbetsmarknadsutvecklingen hänger nära samman med arbetskraftsflödena in och ut från den åländska ekonomin, något som i sin tur hänger nära samman med den för Ålands befolkningsutveckling så centrala utvecklingen av den *externa flyttningsrörelsen*. Som framgår av *Figur 44* finns det en klar koppling mellan de negativa arbetsmarknadskonsekvenserna av tax free-scenariot och sänkta sjölöner i kombination med användning av billigare utomnordisk ombordpersonal.

⁶⁴ Om en sådan (real-)lönesänkning av olika skäl inte skulle vara möjlig att genomföra – vilket inte är uteslutet – så skulle detta leda till en betydligt längre anpassningsperiod med generellt sett sämre utfall för arbetskraftsutveckling, befolkning och makroekonomi (inkl. den offentliga sektorns ekonomi). På den ekonomiska makronivån kan den genomsnittliga lönenivån även sänkas genom att högavlönade arbetsplatser försvinner – t ex genom neddragningar och konkurser - och ersätts av nya arbetstillfällen med lägre lönenivå.

Figur 43. Arbetslöshetens utveckling (%)

Figur 44. Det externa flyttningsnettots utveckling


8.7 Effekter på den offentliga sektorns ekonomi

Utvecklingen av den offentliga sektorns ekonomi är normalt nära sammanhängande med utvecklingen av ekonomin som helhet. Detta gäller dock inte fullt ut för Åland då ju huvuddelen av landskapsregeringens verksamhet (vilken på Åland i flera avseenden motsvarar det som annars skulle vara den statliga nivån) finansieras av en 'klumpsummeöverföring' vars storlek i huvudsak är beroende av utvecklingen av den finska fastlandsekonomin.

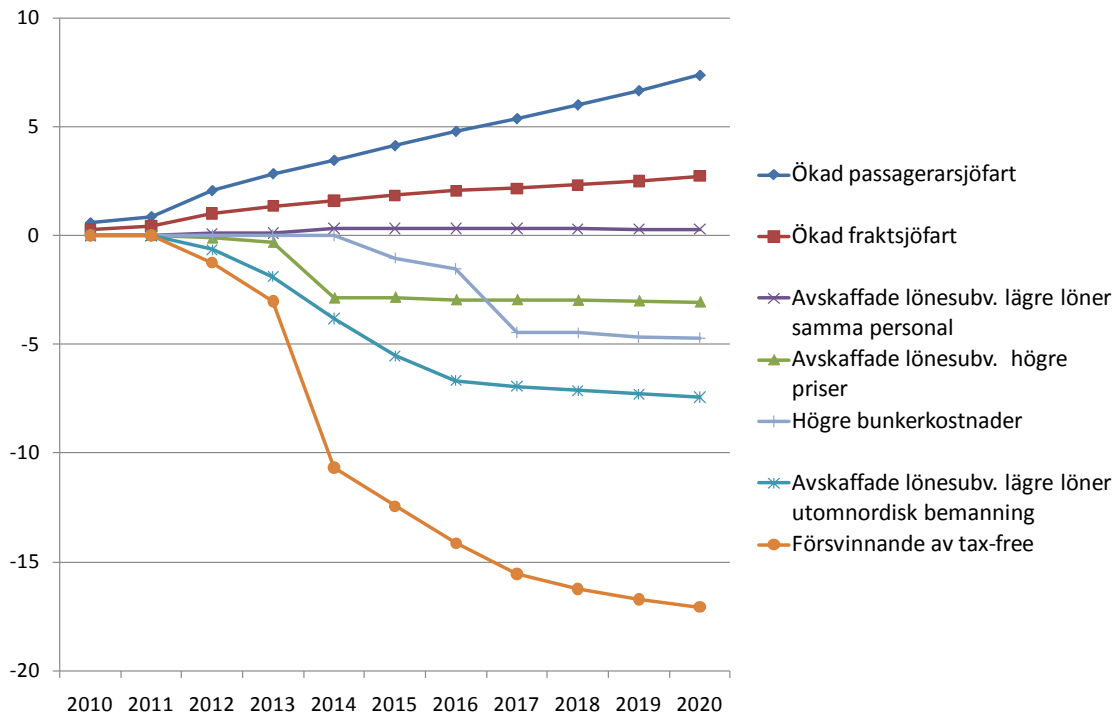
Trots detta finns det ändå kopplingar även på Åland mellan den allmänna ekonomiska utvecklingen och den offentliga sektorns verksamhet. Förutom att landskapets inkomster genom den s.k. 'skattegottgörelsen'⁶⁵ i viss mån påverkas av den åländska ekonomins utveckling, så är hela den kommunala sektorn beroende av de på Åland genererade (kommunal-)skatteintäkterna. På utgiftssidan åter, är den samlade offentliga sektorns verksamhetsvolym - och därmed också kostnader - i hög grad beroende av den åländska arbetsmarknads- och befolkningsutvecklingen.

I *Figur 45* redovisas de olika scenariernas effekter på den *samlade offentliga konsumtionen*. Den offentliga konsumtionen innefattar här landskapsregeringens, socialskyddsfondernas och kommunernas konsumtion (exkl. transfereringar) på Åland.

Endast de två 'marknadspositiva' scenarierna ger en offentlig konsumtionstillväxt utöver vad som skulle gälla vid en utveckling enligt utredningens basscenario. Som vanligt råkar den åländska ekonomin - i det här fallet lika med den offentliga konsumtionen - värst ut vid ett förverkligande av scenariot där den skattefria ombordförsäljningen slopas. Den offentliga konsumtionen skulle då hamna i en utförsbacke med en växande eftersläpning i tillväxten i förhållande till basscenarioets utveckling som i och för sig bromsas upp över tiden, men som fortsätter hela simuleringsperioden ut (se *Figur 46*).

Andra scenarier där offentlig konsumtionen krymper är de två varianter av avskaffade lönesubventioner samt kraftigt stegrade bunkerpriser. Intressant nog så skulle den samlade offentliga konsumtionen inte alls drabbas ifall de avskaffade lönesubventionerna tas via lägre sjölöner men bibehållen bemanning. Resultatet beror på sjöfartens speciella sysselsättningsstruktur med många inpendlande sjömän, vars lägre löner skulle leda till högre kapitalintäkter på Åland och därmed till ökade kapitalinkomstskatteintäkter som skulle kompensera bortfallet på förvärvsinkomstskatter.

⁶⁵ 'Klumpsumman' fastställs så att den alltid motsvarar 0,45 % av de samlade statliga budgetinkomsterna (exkl. upplåning). 'Skattegottgörelsen' - den s.k. 'flitpengen' - utbetalas de år då den åländska andelen av de statliga inkomst- och förmögenhetsskatterna överstiger 0,5 %.

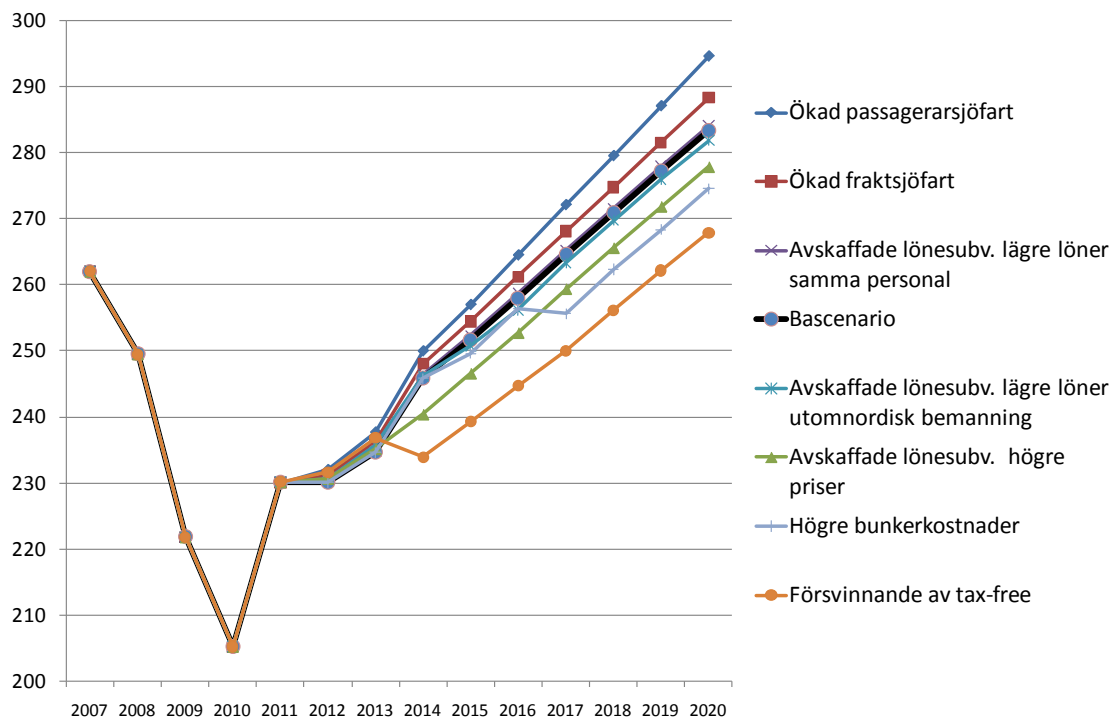
Figur 45. Den offentliga konsumtionen. Årlig avvikelse från basscenariot (%)


Landskapsregeringens intäkter är – tillsammans med de kommunala inkomsterna – basen för huvuddelen av den offentliga konsumtionen på Åland. Regeringens samlade intäktsutfall i de olika scenarierna redovisas i *Figur 46*. Självstyrelsens utgifter är i stort sett en spegelbild av inkomsterna varför vi utelämnar dessa från redovisningen.

För att belysa de rätt så olika effekterna av utifrån kommande ekonomiska svängningar (uppåt såväl som neråt!) och de mer interna förändringarna i den åländska ekonomins verksamhetsförutsättningar, har vi här valt att redovisa hela scenarioperioden från och med basåret 2007. Det visar sig då att de senaste årens internationella ekonomiska kris *de facto* har försakat ett betydligt kraftigare fall i landskapets inkomster än utredningens 'katastrofscenario' med slopande av den skattefria ombordförsäljningen.

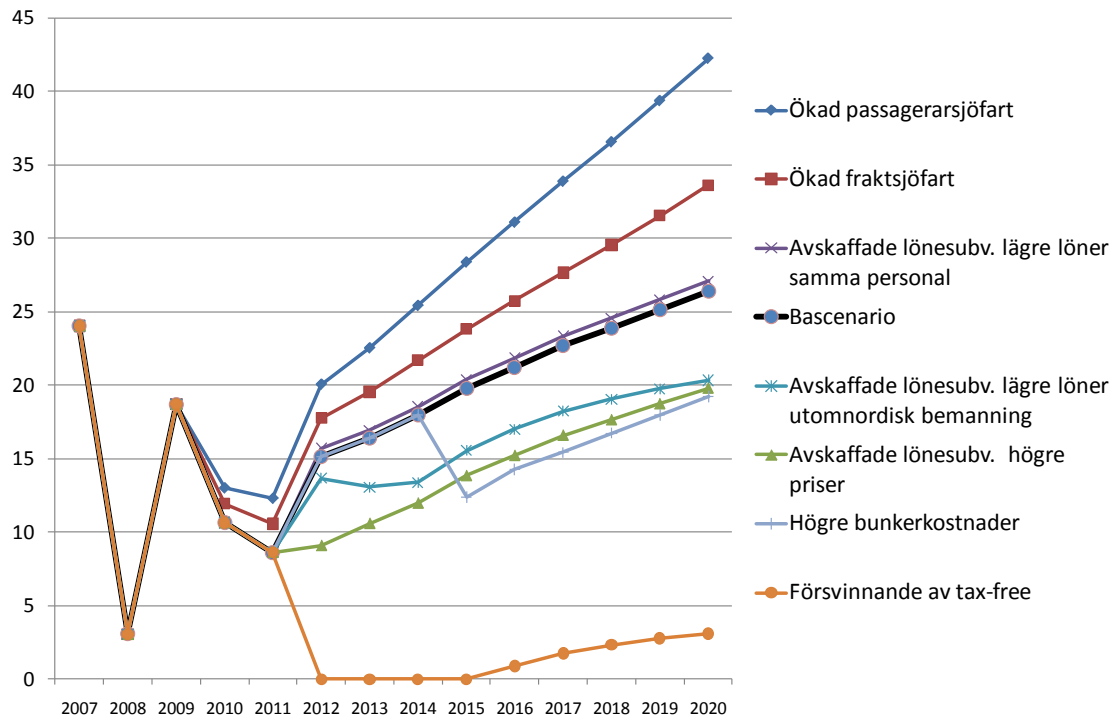
Denna märkliga situation hänger samman med självstyrelsens speciella finansieringssystem med avräkningsbelopp från staten som ju är starkt beroende av den finska ekonomins utveckling. Detta reducerar konsekvenserna av utvecklings- och strukturförändringar inom den egna åländska ekonomin (t ex de som avbildas i våra scenarier), medan utifrån kommande internationella konjunktursvängningar och strukturkriser – förmedlade genom den finska ekonomin och därmed 'klumpsummans' fluktuationer - slår igenom i självstyrelsen budget med full kraft.

Figur 46. Landskapsregeringens inkomster från skatter m.m., miljoner euro i 2007-års fasta priser (%)



Den del av självstyrelsens inkomster som däremot hänger ihop med den egna ekonomins utveckling är den s.k. 'skattegottgörelsen'. Det handlar här om de 'extra pengar' som erhålls från staten då de åländska inkomstskatterna överstiger 0,5 procent av de totala inbetalda inkomstskatterna (se not 65), vilket de som regel gör.

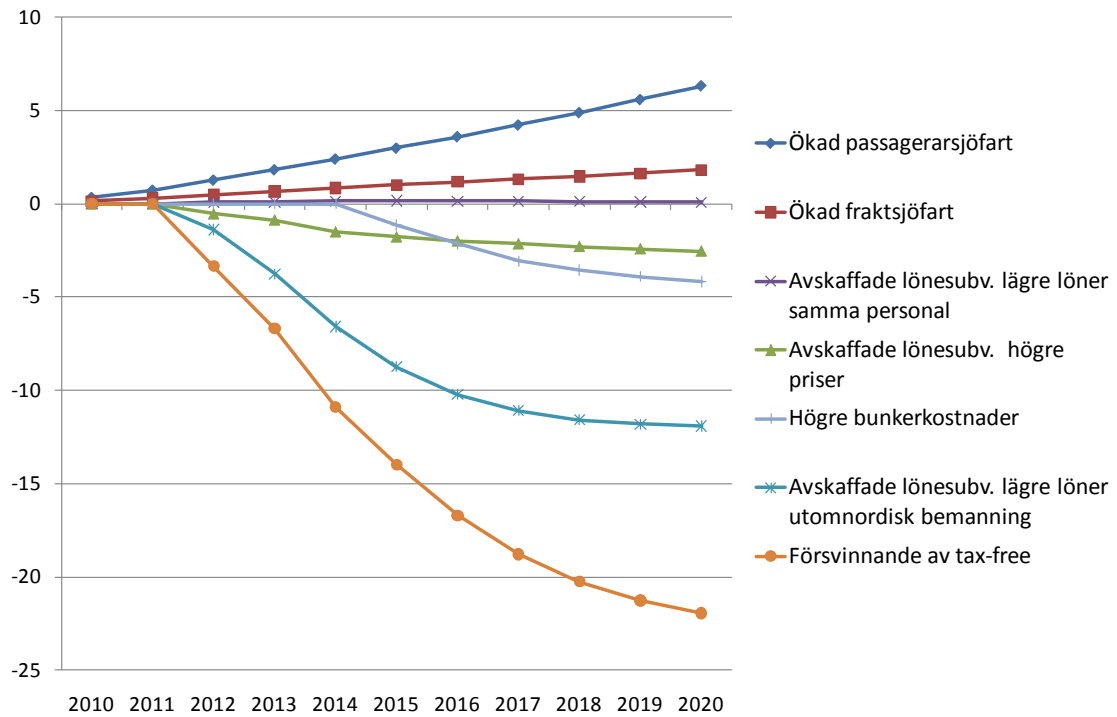
Som framgår av *Figur 47* nedan skulle bortfallet av möjligheten till skattefri försäljning i praktiken mer eller mindre eliminera den här delen av självstyrelsens finansiering. Däremot skulle en snabb tillväxt inom sjöfarten höja den till nya höjdreord. Det bör dock observeras att 'skattegottgörelsen' utgör en rätt så liten – om än inte helt obetydlig – del av den samlade statliga överföringen till självstyrelsen. Historiskt sett har dess andel av finansieringen pendlat mellan 5 och 10 procent av den totala överföringen.

Figur 47. Skattegottgörelsen, miljoner euro i 2007-års priser efter scenario och skatteår


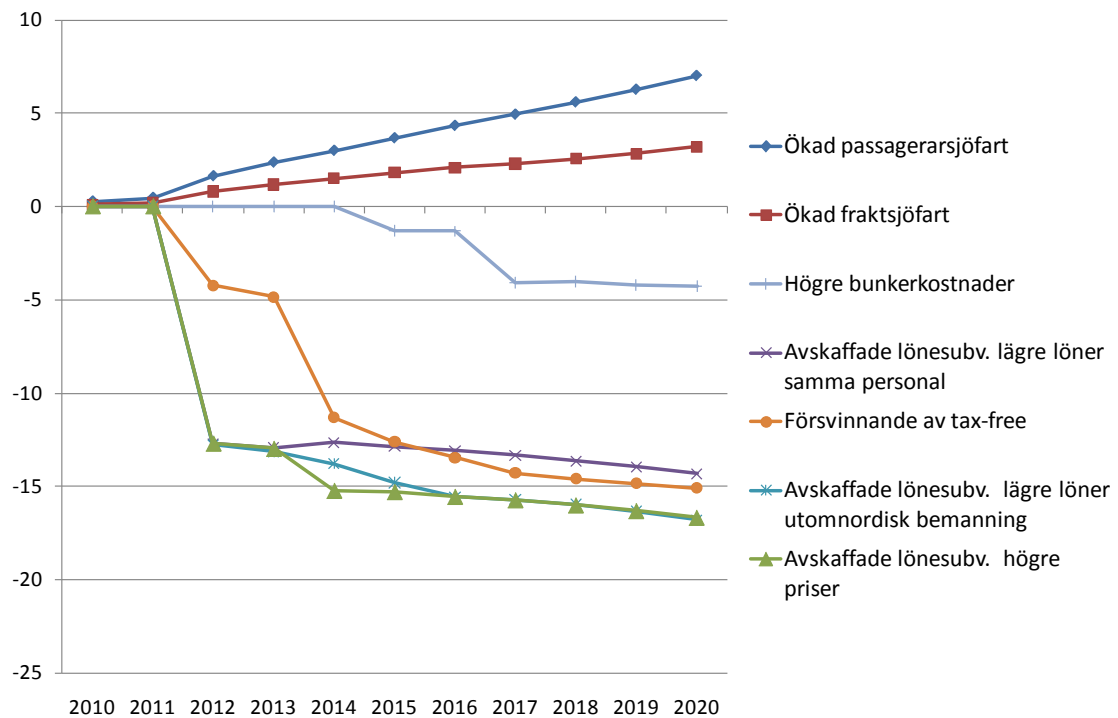
I *Figur 48* redovisas effekterna av de olika scenarierna på den kommunala delen av den offentliga sektorn. Som synes varierar effekterna på kommuners inkomster (och utgifter) ganska mycket beroende på scenariot, vilket beror på variationen i inkomsterna samt förändringarna i de utgiftsbehov som är förknippade med befolkningsutvecklingen. Som vanligt skulle slopade möjligheter till skattefri ombordförsäljning vara det mest negativa framtidsscenarioet, men inte heller scenariot med borttagna lönesubventioner och ny utomnordisk bemanning är särskilt positivt för den kommunala ekonomin.

Mönstret för hur de ålandsrelaterade *statliga utgifterna* påverkas av de olika scenarierna (som redovisas i *Figur 49* nedan) avviker en del från vad som framkommit ovan. Orsaken är att en betydande del av statens kostnader här har med sjömannens subventioner att göra. Därmed hänger utvecklingen med statliga kostnader intimt ihop med sjöfartens utveckling.

Figur 48. Kommunernas inkomster. Årlig avvikelse från basscenariot (%)

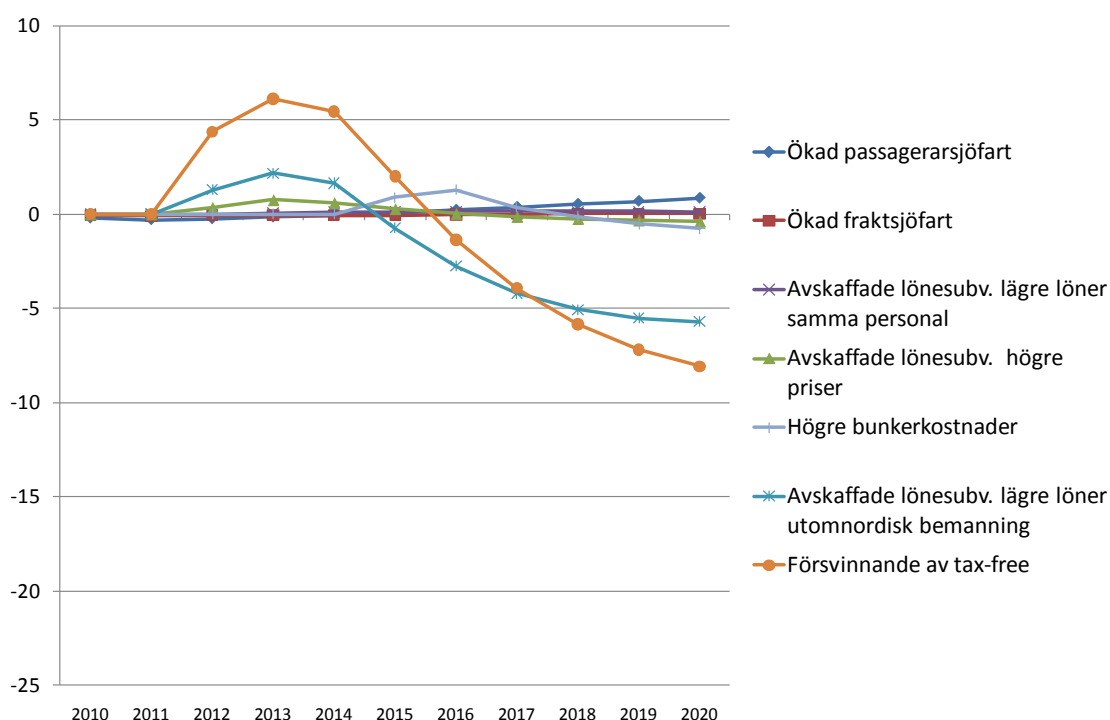


Figur 49. Statens utgifter. Årlig avvikelse från basscenariot (%)



Socialskyddsfondernas utgiftsutveckling är däremot förknippad med behovet av transfereringar från de olika fonderna, vars utgifter beror på arbetslöshetsläget och t ex befolkningsantalet och särskilt på antalet barn och pensionärer (*Figur 50*). Variationerna mellan de olika scenarierna i socialskyddsfondernas utgifter är därför också avsevärt mindre än för de övriga offentliga aktörerna (jämför figur 50 med figurerna 46, 48 och 49).

Figur 50. Socialskyddsfondernas utgifter. Årlig avvikelse från basscenarioet (%)



8.8 Variationer i scenarioutfallen mellan olika delar av ekonomin

Som framgått av ovanstående redovisning ger de olika scenarierna inte bara sinsemellan rätt så olikartade resultat. Resultaten varierar även beroende på vilken del av ekonomin (sjöfarten, den bredare ekonomin och arbetsmarknaden, den offentliga ekonomin osv) som granskas. Så skulle t ex avskaffade lönesubventionerna i kombination med utomnordisk ombordpersonal enligt våra resultat vara positiva för rederierna och staten - men negativa för resten av det åländska samhället. De näringspolitiska intressena sammanfaller alltså inte alltid till alla delar med de bredare åländska samhällsintressena. Å andra sidan kan man konstatera att t ex ett avskaffande den skattefria ombordförsäljningen genomgående skulle få klart negativa effekter, inte bara för sjöfarten (och då särskilt passagerarsektorn) utan även alla andra berörda delar av samhället och ekonomi – inklusive staten. I detta fall tycks alltså närings- och samhällets intressen sammanfalla.

I *Tabell 9* nedan sammanfattas på ett indikativt sätt *huvudtendenserna* för sjöfartens olika delar samt övriga delar av näringslivet, samhällsekonomin och den offentliga sektorn på Åland.

Redovisningen bygger på en sammanvägning av ett flertal olika indikatorer för de i tabellen redovisade delarna av näringslivet, de åländska hushållen samt den offentliga sektorn. Notera här att effekterna på hushållen gäller deras samlade inkomster, alltså både kapital-, företag- och löneinkomster. Det här betyder att ett positivt/negativt utfall för hushållssektorn som helhet mycket väl kan innebära sämre/bättre inkomstutfall för olika delar av hushållssektorn (t ex kapitalägare/löneinkomsttagare/ombordanställda). Samma sak gäller för de övriga intressena/sektorerna i tabellen. Ett utfall som generellt sett är positivt för landnäringarna betyder alltså inte att detta gäller för samtliga branscher eller företag inom den åländska landekonomin.

Det är också viktigt att notera att de sammanvägda scenariorisultaten för staten enbart gäller statens finansiella åtaganden på Åland. Eventuella effekter – t ex av ett avskaffande av den skattefria försäljningen och/eller de ombordanställdas lönesubventioner – på statens ekonomi som helhet är inte möjliga att uttala sig om utgående från de data som ingår i vår modell.

Tabell 9. Scenarioutfall för olika delar av ekonomi och samhälle

	Färjsektorn	Fraktsektorn	Landnäringar	Hushåll	LR	Kommuner	Staten (på Åland)
Marknadstillväxt, passagerarsjöfart (A)	+++	++	++	++	+	++	+
Marknadstillväxt, fraktsjöfart (B)	+	+++	+	++	+	+	+
Lönesubventionerna bort – högre priser, samma löner o. personal (C)	--	--	--	--	-	-	++
Lönesubventionerna bort – lägre löner o. samma personal (D)	-	-	-	+	(+/-)	(+/-)	+++
Lönesubventionerna bort – lägre löner o. utomnordisk pers (E)	++	+	(+/-)	--	-	---	+++
Högre bunkerkostnader (F)	--	(+/-)	--	--	-	--	-
Tax free försäljningen avskaffas (G)	----	-	---	----	--	---	---

Teckenförklaring: Starkt positivt +++, positivt ++, svagt positivt +. Extremt negativt ---, starkt negativt --, negativt --, svagt negativt -, neutralt (+/-)

En närmare analys av sammanställningen ovan visar – föga överraskande - att de två marknadsutvecklingsscenarierna (A och B) genomgående ger den i förhållande till basscenarioresultatet mest positiva utvecklingen, medan deras negativa motpoler är – åter igen föga överraskande - scenarierna med avskaffad skattefri ombordförsäljning (G) och kraftigt stegrade bunkerpriser (F).

Scenarierna med avskaffade lönesubsidier (via restitutionen av skatter och avgifter) ger ett mer blandat resultat (C, D och E). Om lönesubventionen avskaffas utan några förändringar i personalen och deras löner, dvs att kostnadshöjningen tas av marknaden via höjda priser, blir effekterna mycket negativa. Med undantag för de positiva effekterna för staten, så är implikationerna nästa lika negativa som bunkerhöjningsscenariot. Men om däremot de avskaffade restitutionerna tillåts leda till motsvarande sänkning av lönerna för dagens besättningar (D) - alternativt byte till utomnordisk bemanning (E) - så blir effekterna klart mindre negativa. Detta gäller framför allt för rederinäringen som enligt scenarioutfallet faktiskt skulle vinna på avskaffade lönesubventioner – förutsatt att detta kan kompenseras av de betydligt lägre löner som scenarioalternativet med utomnordisk ombordpersonal skulle innebära (E). Alternativet med utomnordisk sjöpersonal är dock sämre för hushållen och Ålands offentliga sektor. Alternativet med sänkta löner och samma personal (D, dvs de ålänningar som jobbar inom näringen kvarblir men med sänkta löner) är i så fall betydligt bättre. Orsaken är här främst den uppgång i hushållens kapitalinkomster som detta skulle ge samtidigt som de åländska sjömännen trots allt skulle kunna behålla sina jobb (om än med lägre löner).

Scenariernas implikationer för de landbaserade delarna av näringslivet följer i stort sett samma mönster. Den bästa utvecklingen ges av de två marknadsutvecklingsscenarierna för sjöfarten (A, B), något som också skulle ge positiva spridningseffekter inom Ålands övriga näringsliv. Det sämsta alternativet är avskaffad skattefri ombordförsäljning på färjrutterna till och från Åland (G). Scenarierna med högre bunkerkostnader (F) samt avskaffade lönesubventioner (C, D, E) ger även de en negativ 'smittoeffekt' på landnäringarna, men inte i samma utsträckning som om möjligheten till skattefri ombordförsäljning upphör.

En intressant fråga som inte klargörs av sammanställningen ovan är vilken effekt på den samlade åländska ekonomin och arbetsmarknaden som de olika scenariorna har. Är mönstret för de olika scenariernas *samhällsekonomiska utfall* i termer av arbetslöshet, BNP-utveckling, NI, total konsumtion, export/import och investeringar liknande det som redovisats ovan?

Svaret på den frågan framgår av *Tabell 10* nedan. Som synes är mönstret i de olika

scenariernas utfall i stora drag det samma som redovisades i *Tabell 9*. Även här framstår de två marknadsutvecklingsscenarierna (A, B) som de mest positiva och avskaffande av ombordförsäljningen (G) som det överlägset mest negativa. Negativa är också bunkerhöjningsscenariot (F) samt scenariot med avskaffade lönesubventioner där detta fullt ut tas i form av prishöjningar (C).

Tabell 10. Scenarioutfall för olika makroekonomiska indikatorer

	BNP	Nationalinkomst	Totalkonsumtion	Export	Import	Investeringar	Arbetslöshet
Marknadstillväxt, passagerarsjöfart (A)	+++	+++	+++	+++	+++	+++	++
Marknadstillväxt, fraktsjöfart (B)	++	++	++	++	++	++	+
Lönesubventionerna bort – högre priser, samma löner o. personal (C)	-	(+/-)	--	--	--	--	-
Lönesubventionerna bort – lägre löner o. samma personal (D)	+	++	(+/-)	-	-	(+/-)	(+/-)
Lönesubventionerna bort – lägre löner o. utomordisk pers (E)	(+/-)	--	(+/-)	+++	+	++	--
Högre bunkerkostnader (F)	--	--	--	--	-	--	--
Tax free försäljningen avskaffas (G)	----	----	----	----	----	----	----

Teckenförklaring: Starkt positivt +++, positivt ++, svagt positivt +. Extremt negativt ----, starkt negativt ---, negativt --, svagt negativt -, neutralt (+/-)

Sammanfattningsvis kan vi alltså konstatera att scenarioutfallens konsekvenser varierar beroende på vilken del av ekonomin eller vilka samhällsintressen som berörs. Detta gäller framför allt för de tre olika varianterna på scenariot med avskaffade lönesubventioner (C, D och E) som ju i flera fall generera rätt så olika resultat för shippingbranschen, delar av det övriga näringslivet och den åländska makroekonomin (investeringar, export) å ena sidan och sjömännen, hushållen, LR och kommunsektorn å andra sidan. Resultaten indikerar alltså här en del rätt så svåra intressekonflikter och avvägningsproblem i (sjöfarts-)politiken.

Samtidigt står det klart att de två marknadsutvecklingsscenarierna (A, B) är positiva för i stort sett alla berörda parter - liksom även den åländska makroekonomin i stort. Här finns alltså inte samma intressekonflikter och policyavvägningsproblem med i bilden. Detta gäller även de två genomgående mest negativa scenarierna, alltså en kraftig bunkerprishöjning (F) och avskaffad skattefri ombordförsäljning (G). Även här är resultaten genomgående så pass negativa för samtliga berörda aktörer liksom för den åländska ekonomin i stort, att det knappast torde finnas utrymme för några större

intressekonflikter i politiken.⁶⁶

Det bör dock här noteras att det finns en klar skillnad mellan bunkerpris- och tax free-scenarierna såtillvida att det sistnämnda är långt mer problematiskt än det förstnämnda. Bunkerprishöjningens negativa effekter är i och för sig allvarliga, men de ligger ändå inom ramen för vad rimligen bör kunna hanteras genom de (i och för sig ibland smärtsamma) anpassningsprocesser som ett väl fungerande näringsliv av och till tvingas genomgå. De negativa effekterna av ett stopp för skattefria ombordförsäljningen är däremot så omfattande att de skulle ge upphov till en strukturkris inom åländsk ekonomi och samhälle som svårligen kan hanteras enbart genom marknadens normala anpassningsmekanismer.

⁶⁶ Vi bortser här från de intressekonflikter som i fallet med bunkerprishöjningen kan finnas mellan miljö- och näringslivsintressen.

9. Sjöfartsklustret och den åländska ekonomin

9.1 Sjöfartens dubbla roll

Resultaten från föreliggande studie av det på Åland baserade rederiklustrets historiska utveckling och nuvarande omfattning, lämnar knappast läsaren i större tvivel om den åländska sjöfartens betydelse. Som utredningsresultaten visar når shippingens ekonomiska och arbetsmarknadsmässiga betydelse och positiva effekter även långt utöver Ålands gränser. Verksamhetens tyngdpunkt i termer av marknader, sysselsättning, löpande inköp och investeringar ligger sålunda utanför Åland. De från Åland ägda och/eller opererade shippingen utgör idag det enskilt största maritima klustret i norra Östersjöområdet.

Samtidigt står det ändå klart att sjöfartens roll på 'hemmaplan' - alltså inom det åländska samhället - vida överstiger dess betydelse i de delar av omvärlden där den också är verksam. I dessa utgör den ju trots allt ändå en rätt så blygsam del av den samlade ekonomin och arbetsmarknaden. På Åland är läget annorlunda. Här genererar rederiernas löneutbetalningar och löpande driftsutgifter mycket omfattande efterfråge-, stimulans- och spridningseffekter inom hela den åländska samhällsekonomin. Men inte nog härmed. Ålands ekonomi är beroende av sjöfartens utveckling på ytterligare två sätt. Det handlar för det första om ett mer djupgående *strukturellt* beroende, och för det andra om ett mer lättroligt *marknadsberoende*.

I det förstnämnda fallet är en bransch eller näringslivet som helhet starkt beroende av den basservice eller 'infrastruktur' som en annan del av ekonomin tillhandahåller. Beroendeförhållandet är här av mer eller mindre grundläggande infrastrukturell karaktär - försvinner verksamheten kan den inte på ett snabbt och enkelt sätt ersättas med uppköp av motsvarande tjänster utanför Åland. Det främsta exemplet härpå är sjöfarten, vars transportutbud mellan Åland och omvärlden måste ses som en av grundförutsättningarna för i stort sett all annan näringsverksamhet.⁶⁷

Den andra typen av bindningar inom ekonomi och näringsliv gäller beroendet av vissa typer av insatsvaror och/eller -tjänster. Så är t ex industrin beroende av bank- och försäkringssektorns finansiella tjänster och livsmedelsindustrin beroende av de åländska primärnäringsarna för sina råvaruinköp.

⁶⁷ Ett annat exempel är den offentliga sektorn som handhar näringslivets behov av utbildad arbetskraft, social och fysisk infrastruktur m.m. Den offentliga verksamheten är dock något av ett specialfall då den i grunden är helt beroende av en fortlöpande tillförsel av finansiella resurser vars storlek i det långa loppet är avhängig av de (skatte-) intäkter som genereras inom det privata näringslivet.

Den viktigaste skillnaden mellan marknadsorienterade och mer djupgående strukturella beroendeförhållanden är tillgången till alternativ. Turistnäringens beroende av billiga och lättillgängliga transporter är av grundläggande strukturell karaktär i den meningen att de inte utan vidare kan ersättas genom inköp av alternativa transporttjänster på annat håll i omvärlden. Dess beroende av det åländska näringslivets utbud av t ex företags- och konsulttjänster är av en annan karaktär, då dessa tjänster i de flesta fall kan köpas på närmarknaderna utanför Åland. Det sistnämnda gäller även livsmedelsindustrins beroende av de åländska primärnäringarnas råvaruutbud, vilket i princip kan ersättas av import av motsvarande insatsprodukter. Detta förutsätter dock fungerande transporter - här stöter vi sålunda åter på ett betydligt mer svårersätligt beroende av sjöfartsnäringens trafikutbud till och från Åland.⁶⁸

Samtliga näringar fyller med andra ord sin speciella roll inom ramen för en bredare ekonomi. Vissa branscher intar dock något av en särställning i kraft av sin dubbla roll som skapare av arbetsplatser och inkomster samtidigt som de producerar en nödvändig basservice för övriga delar av näringsliv och samhälle. *För Ålands del är det utan tvekan sjöfarten som är det i särklass viktigaste exemplet på en bransch som har denna i dubbel mening positiva betydelse för samhällsekonomin som helhet.*

Rederiklustrets dubbla roll i den omgivande åländska ekonomin i kombination med resultaten från våra scenarioanalyser indikerar tre möjliga framtida utvecklingsalternativ för åländsk shipping: (1) pro-aktiv anpassning och strukturutveckling, (2) långsam utarmning och tillbakagång samt (3) snabb avveckling och strukturkris.

Nedan följer en kortfattad genomgång av vad dessa tre grundläggande framtidsalternativ för åländsk rederiverksamhet sannolikt skulle kunna innebära.

9.2 Aktiv anpassning och strukturutveckling

Åländsk rederiverksamhet har genom hela sin historia visat prov på flexibilitet och förmåga till anpassning till nya verksamhetsförutsättningar – marknadsmässigt såväl som institutionellt och politiskt. Detta framgår tydligt av den genomgång av näringens historiska rötter och utveckling fram till idag som presenterades i rapportens inledande kapitel. Rederierna har inte bara kunnat anpassa sig till nya marknadsförutsättningar (t ex genom övergång från internationell fraktsjöfart mellan tredje länder till linjebunden färjtrafik i 'hemnavattnen'), man har även haft förmåga att anpassa sig till negativa förändringar i den sjöfartspolitiska miljön (t ex genom utflaggningar och övergång till management av utomåländska rederiers tonnage). Det på Åland baserade maritima

⁶⁸ Detta betyder dock inte att sjötransporterna med nödvändighet alltid måste utföras med hjälp av åländska rederier. Man kan ju även tänka sig att motsvarande transporttjänster levereras av rederier med hemort utanför Åland.

klustret (alltså innefattande bl a även utflaggat tonnage kontrollerat från Åland) har därför, trots betydande marknadsmässiga utmaningar och brister i den rådande sjöfartspolitik, kunnat fortsätta att utvecklas och generera inkomster och arbetsplatser inom och utanför den åländska ekonomin.

Som konstaterats tidigare i rapporten tyder detta på en fungerande dynamik mellan den sedan generationer tillbaka etablerade åländska kärnkompetensen inom de nautiska näringarna och den internationalisering av verksamheten som är idag är ett måste för att säkra branschens långsiktiga överlevnad. En strategisk mix av tonnage under hemmaflagg och andra flaggor kan mycket väl vara något som på ett positivt sätt bidrar till att säkra den åländska sjöfartens långsiktiga utvecklingsförutsättningar – marknadsmässigt (breddat tonnage och marknadskontakter) såväl som institutionellt/politiskt (utnyttjande av flera alternativa typer av sjöfartspolitik). Och om den åländska nautiskt-tekniska och kommersiellt-administrativa shippingkompetensen i ökad utsträckning kan tas i bruk av utomåländska redare⁶⁹, skulle detta ytterligare förbättra möjligheterna till en vidareutveckling och diversifiering av den på Åland baserade sjöfarten (med kringnärings och underleverantörer). Sammantaget betyder detta att sjöfartssektorn fortsättningsvis skulle kunna behålla sin ekonomiska och infrastrukturella nyckelroll inom den åländska samhällsekonomin.

Ett sådant i huvudsak positivt utvecklingsalternativ för det åländska sjöfartsklustret utesluter dock inte svåra omställningsprocesser för delar av näringen och deras ombordanställda. Den ökade användningen av alternativa flaggor med de möjligheter till andra besättningar som detta – även då svensk flagg utnyttjas – ger, kommer sålunda sannolikt att leda till att antalet ombordanställda ålänningar på sikt minskar. En negativ faktor i sammanhanget är här det faktum att nyetableringarna inom åländsk shipping under de senaste decennierna i stort sett lyst med sin frånvaro. Den ökande internationaliseringen av ägandet kan också leda till en del rätt påtagliga förändringar i den åländska rederistrukturen.

Den trend från de större maritima miljöerna runt om i världen som troligen kan komma att bli allt mer märkbar även för Åland, är förskjutningen av tyngdpunkten från ren fartygsdrift till en betydligt bredare uppsättning shippingrelaterade (land-) näringar inom logistik, handel och företagservice. Detta behöver dock inte nödvändigtvis vara en negativ utveckling – vare sig för rederibranschen som sådan eller för den åländska ekonomin som helhet.

⁶⁹ Genom att de förlägger hela eller delar av ledningen av rederiverksamheten till Mariehamn, jfr här exemplen Bore-Rettig och ASP Shipping Group.

9.3 Omstrukturering och successiv tillbakagång

Ett mer negativt – men troligen minst lika sannolikt – utvecklingsalternativ är att de omstruktureringar och anpassningarna som drivs fram av ändrade marknadsförutsättningar, skärpt konkurrens, bristande nyföretagande och nyetableringar, utflaggningar och ägarbyten (åländska rederier uppgår i större koncerner) blir så pass omfattande att den åländska kärnkompetensen inom verksamheten gradvis tunnas ut och utarmas. Den nu pågående diskussionen i Sverige om inrättande av ett internationellt skeppsregister där billigare besättningar från tredje land kan användas (det nuvarande lönesubsidiesystemet blir därmed överflödigt) kan, om planerna förverkligas, mycket väl påskynda och fördjupa en sådan process.⁷⁰ Ett internationellt skeppsregister under svensk flagg skulle ju även vara öppet för de åländska rederierna - och som framgått av utredningens scenarioanalys skulle avskaffade lönesubventioner i kombination med billiga utomnordiska besättningar inte vara någon omöjlighet sett ur rederiernas synvinkel.

En sådan omstrukturering av shippingens kärna (rederierna och deras ägare) och operativa verksamhet (marknadsanpassning, omregistrering av tonnaget, minskad efterfrågan på åländskt sjöfolk) skulle inte gå den bredare samhällsekonomin obemärkt förbi. En alltför stor uttunning av de åländska ägarintressena i kombination med skärpt konkurrens och ytterligare utflaggningar av tonnage, skulle sannolikt påskynda nedgången i antalet ombordanställda ålänningar. Mycket talar för att detta på sikt även skulle kunna leda till en utflyttning av viktiga delar av rederiernas personaladministrativa, tekniska och kommersiella ledningsfunktioner från Åland – och därmed också en motsvarande successiv tillbakagång i sjöfartens ekonomiska betydelse.

Så länge som starka ägarintressen med sina 'huvudkontorsfunktioner' finns kvar på Åland, kommer dock näringen att under överskådlig tid fortsätta att generera viktiga bidrag till åländsk ekonomi och arbetsmarknad. Ett fortsatt aktivt åländskt ägande- och näringslivsengagemang inom shippingen ökar även möjligheterna att behålla den för det åländska samhället så kritiskt viktiga transportinfrastrukturella roll som sjöfarten idag har.

9.4 Färjtrafikavveckling och strukturkris

De två ovan diskuterade möjliga 'utvecklingslinjerna' för den på Åland baserade

⁷⁰ De politiska direktiven för den utredning som för närvarande bereder frågan om introduktionen av ett svenskt internationellt fartygsregister (SIS) finns redovisade i den svenska regeringens beslut om Kommittédirektiv 2010:2 daterat den 14.1 2010 ("Konkurrensförutsättningarna för sjöfart under svensk flagg"). Inom ramen för den här statliga utredningen presenterades i juni 2010 också de preliminära resultaten av en samhällsekonomisk analys (gjord av Linköpings universitet) av olika typer av sjöfartsstöd inklusive nuvarande lönekostnadsstöd (Andersson & Forsblad 2010).

shippingen har det gemensamt att de inte är oförenliga med en fortsatt central roll för näringen som tillhandhållare av de svårersättliga sjötransporttjänsterna till och från Åland. Även om den maritima verksamhetens andel av den omgivande ekonomin och arbetsmarknaden genom utflaggningar, bristande nyetableringar och andra omstruktureringar gradvis minskar i betydelse, så skulle näringen ändå under överskådlig tid sannolikt fortsätta att spela en viktig roll i den åländska ekonomin och i det sjöburna transportsystem som Åland är så beroende av. Överkapaciteten i dagens system i förhållande till de faktiska åländska transportbehoven är så pass stor att en mindre nedgång i trafikvolymen knappast skulle få några mer katastrofala transportinfrastrukturella effekter.

Ett betydligt allvarigare framtidalternativ för Ålands maritima kluster – som dessvärre inte helt kan uteslutas – skulle vara att vi på sikt hamnar i en situation där näringens tekniska, ekonomiska och/eller politiska verksamhetsbetingelserna förändras så mycket till det sämre att incitamenten för fortsatt kvalificerad shippingverksamhet utgående från Åland mer eller mindre försvinner. Det finns flera faktorer som skulle kunna driva utvecklingen i en sådan riktning. Man skulle t ex kunna tänka sig att några av de, trots allt relativt få, 'branschbärande' åländska rederierna slås ut av utifrån kommande starkare och/eller mer innovativa aktörer. I kombination med dagens svaga nyetableringsaktivitet inom näringen, skulle detta i realiteten mycket lätt kunna utradera hela den drivande kärnan inom Ålands maritima kluster – rederiernas verksamhet.

En annan potentiell hotbild med liknande långtgående konsekvenser finns i de politiskt beslutade regelverk på den nationella och EU-nivån som i så hög grad avgör verksamhetsförutsättningarna för den ekonomiskt och arbetsmarknadsmässigt tyngsta delen av den åländska sjöfarten, alltså färje- och passagerartrafiken. Som framgått av analyserna i det föregående kapitlet, skulle ett avskaffande av Ålands skatteundantag inom den Europeiska Unionen få katastrofala följder för den åländska rederiverksamheten – och då inte minst på den på skatteundantaget baserade skattefria ombordförsäljningen så beroende färjenäringen. En sådan utveckling kan idag synas osannolik, och åtminstone på kort och medellång sikt (5-10 år) är det troligen också så.

Men på lite längre sikt kan den typ av i grunden politiskt styrda regelverk som skatteundantaget är, aldrig tas för givna. Det finns för närvarande också ett ökat tryck från EU-kommissionens sida att – om inte avskaffa – så i alla fall inskränka möjligheten till skattefria ombordförsäljning i trafiken med tredje land (dit Åland här räknas). Kommissionen har sålunda med hänvisning till gällande momsdirektiv beslutat om att göra en översikt ('review') över den del av den skattefria försäljningen ombord på fartyg, flygplan och tåg som är kopplat till ombordservice (främst servering och

restaurangverksamhet).⁷¹ Det här innebär ett direkt hot mot en betydande, om än inte huvuddelen (som ju är butiksförsäljningen), av den samlade på skattefrihet baserade inkomstvolymen ombord på de fartyg som idag trafikerar Åland.

Om den skattefria försäljningen ombord på den idag omfattande färjetrafiken till och från Åland i sin helhet skulle försvinna, så är risken stor att den åländska ekonomin hamnar i en nedåtgående spiral som blir svår att häva. Även om fraktsjöfarten lever vidare - och också skulle kunna tillgodogöra sig en del av det kapital och den arbetskraft som skulle frigöras inom färjsektorn av ett sådant 'Kvarkensscenario'⁷² - så skulle de negativa direkta och indirekta effekterna på den vidare ekonomin och arbetsmarknaden vara så stora att det åländska samhället riskerar att hamna i en djup strukturkris där kraven på ekonomiska anpassningar blir mycket omfattande och smärtsamma.

⁷¹ Detta sker med hänvisning till de möjligheter som ges i Council Directive 2006/112/EC, Article 37 (3). Se även European Commission (2006).

⁷² Avskaffandet av den skattefria försäljningen ledde till en i det närmaste total nedläggning av den tidigare relativt omfattande färjetrafiken över Kvarken mellan Vasa och Umeå

Bilaga I: Intervjuade branschföreträdare och sakkunniga

Mikael Backman, VD Viking Line

Björn Blomqvist, VD Eckerökoncernen

Mikael Holm, VD ASP Ship Management Group (Mariehamn)

Jhonny Husell, Bore (tidigare VD för Husell Chartering)

Thomas Lindqvist, VD Rederi ab Gustaf Eriksson

Ben Lundqvist, VD Lundqvistrederierna

Dan Mikkola, VD Godby Shipping

Anders Nordlund, VD Rederi ab Lillgaard

Leif Nordlund, VD Alandiabolagen

Peter Smulter, Controller Viking Line

Olof Widén, VD Rederierna i Finland

Bilaga II: Scenarioantaganden och modellparametrar

I denna bilaga presenteras olika bakgrundsuppgifter för den numeriska jämviktsmodellen samt de scenarier som använts i rapporten.

Förändringar i modelluppbyggnaden

En tidigare version modellen är dokumenterad i Kinnunen (2005). Det har gjorts några förändringar sedan dess i samband med denna studie samt tidigare ÅSUB-studier som utnyttjat samma modellteknik (bl a gällande utbildningsbehov, skatteunderlagsanalyser och elevunderlag).

Förändringarna har mest handlat om beskrivningen av befolkningsdynamiken och flyttningsrörelsen samt förhållandet mellan lönenivån och arbetslösheten. Befolkningsdynamiken är här modellerad på samma sätt som i ÅSUB (2010c).

Förändringarna i löneekvationen möjliggör att hänsyn tas till det empiriska fenomenet att arbetslösheten på Åland reagerar relativt lite på förändringar i företagets lönsamhet. En förklaring till detta är ett relativt stort antal (egen-)företagare bland de sysselsatta, vilket gör den aggregerade lönenivån mer flexibel än vad de olika fackliga löneavtalen skulle medge. Vi har anpassat modellens lönedynamik så att den beaktar detta. Ytterligare en sak som kan göra att lönesumman och lönenivån i realiteten kan bli lägre, är att höglönearbeten försvinner och ersätts med lägre betalda arbetsplatser.

Den i utredningen använda löneekvationen har därmed följande:

$WF('LABOR') =$

$WC*[(1-rorlabsh)*CPI/CPI0Z+(rorlabsh*CPI/CPI0Z +alawaggrw)*(URATE0/URATE)**ubetaD]$

Där:

WF('LABOR')	Den allmänna lönenivån under den aktuella perioden
WC	Den allmänna lönenivån under de förra perioden
rorlabsh	Andel av lönesumman som är flexibel i förhållande till arbetslösheten, värdet är satt till 0,11
CPI/CPI0Z	Nuvarande periods konsumentpriser i förhållande till basårets (2007) priser
alawaggrw	Den reella löneökningstakten under normala förhållanden (2%)
URATE0/URATE	Basårets arbetslöshetsgrad i förhållande till aktuella periodens arbetslöshet
ubetaD	Löneökningens elasticitet i förhållande till arbetslösheten (värdet varierar mellan 0,35 - 0,5)

Dessutom krävde konstruktionen av rapportens scenarier vissa förändringar för att kunna ta hänsyn till antagandet om en gradvis övergång till tonnagebeskattning inom

fraktsjöfarten. Förändringen gör samfundsskatteintäkterna från fraktsjöfarten beroende av kapitalstockens volymutveckling i stället för av deras vinster.

Modellens och SAM-databasens indelning

Nedan följer en lista över de konton som modellens SAM databas för år 2007 använder. SAM 2007 har publicerats som ett separat web-statistik som kan läsas på ÅSUBs hemsida: http://www.asub.ax/archive.con?iPage=12&art_id=1056

Följande konton används i Ålands SAM 2007:

<i>Kodnamn</i>	<i>Förklaring</i>
<i>Aktiviteter</i>	
A-AGRI	Primärnärings
A-FINDU	Livsmedelsindustri
A-INDU	Övrig industri
A-ELWA	El- och vattenförsörjning
A-CONS	Bygg
A-TRAD	Handel
A-RESH	Restaurang- och hotelltjänster
A-OTRANS	Lands- och lufttransport, kommunikationer
A-STRANSP	Passagerarsjöfart
A-STRANSG	Fraktsjöfart
A-BSER	Företagstjänster
A-ADMIN	Allmän offentlig administration
A-EDUC	Utbildning
A-HLTH	Hälso- och sjukvård
A-OSERV	Övrig personlig service (främst privat sektor)
<i>Produkter</i>	
C-AGRI	Primärprodukter
C-FINDU	Livsmedel
C-INDU	Övriga industriprodukter
C-ELWA	El och vatten
C-CONST	Byggservice
C-TRADE	Handelstjänster
C-HOTEL	Restaurang- och hotelltjänster
C-OTRANSP	Land- och lufttransport, kommunikationer

C-WTRANPP	Passagerarsjöfart
C-WTRANPG	Fraktsjöfart
C-BSERV	Företagstjänster
C-ADMIN	Allmän offentlig administration
C-EDUC	Utbildningstjänster
C-HLTH	Hälso- och sjukvård
C-OSERV	Övrig personlig service (främst privat sektor)
C-FINSERV	Service och produkter inhandlade av ålänningar i Finland
C-ROWSERV	Service och produkter inhandlade av ålänningar i resten av världen

Transaktionskostnadskonton (transport- och handelsmarginaler)

TRNCSTDOM	Transaktionskostnader på den lokala marknaden
TRNCSTEXP	Exportens transaktionskostnader
TRNCSTIMP	Importens transaktionskostnader

Produktionsfaktorer

LABOR	Arbetsinkomster (även företagarnas löneinkomster)
CAPL	Kapitalinkomster

Institutionskonton

FIRMS	Företag
NPISH	Icke-vinstsyftande organisationer
STATE	Finska staten
GOV	Landskapsregeringen
MUNI	Kommuner och kommunalförbund
SOCSEC	Socialskyddsfonder
HHD	Hushåll
LEXP	Konto för åländska utpendlingsinkomster
FINHH	Konto för finska turisthushåll
ROWHH	Konto för turisthushåll från resten av världen

Skatte- och subventionskonton

COMTAX	Tullavgifter
PRODTAX	Acciser och punktskatter, andra än mervärdeskatt
PRODTAXLR	Landskapsregeringens skatter och avgifter (apoteksavgift, lotteriskatt)
VAT	Mervärdeskatt
PRODSUB	Statliga produkt- och produktionssubventioner
PRODSUBLR	Landskapsregeringens egna subventioner
CORPTAX	Samfundsskatt
SINCTAX	Statliga inkomstskatter
MINCTAX	Kommunala inkomstskatter
SECFEE	Socialskyddsavgifter (inklusive pensionsavgifter)
OTAX	Övriga skatter och avgifter

Övriga konton

S-I	Konto för sparande och investeringar
ROW	'Resten av världen-konto' (inklusive Finland)
TOTAL	Kolumn- eller radsumma

Modellens beteendeparametrar

Substitutionselasticitet mellan arbete och kapital

A-AGRI	0,5
A-FINDU	0,5
A-INDU	0,5
A-ELWA	0,4
A-CONS	0,5
A-TRAD	0,5
A-RESH	0,5
A-OTRANS	0,5
A-STRANSP	0,15
A-STRANSG	0,15
A-BSER	0,446
A-ADMIN	0,5
A-EDUC	0,825
A-HLTH	0,5
A-OSERV	0,633

Substitutionselasticitet mellan förädlingsvärde och insatsvaror (och -tjänster)

A-AGRI	0,5
A-FINDU	0,5
A-INDU	0,5
A-ELWA	0,5
A-CONS	0,5
A-TRAD	0,5
A-RESH	0,5
A-OTRANS	0,5
A-STRANSP	0,15
A-STRANSG	0,15
A-BSER	0,82
A-ADMIN	0,67
A-EDUC	0,5
A-HLTH	0,5
A-OSERV	0,5

Produktionens skalfördelar för basåret 2007 (economies of scale)

A-AGRI	1,013
A-FINDU	1,057
A-INDU	1,095
A-ELWA	1,057
A-CONS	1,057
A-TRAD	1,053
A-RESH	1,057
A-OTRANS	1,057
A-STRANSP	1,057
A-STRANSG	1,057
A-BSER	1,057
A-ADMIN	1,057
A-EDUC	1,057
A-HLTH	1,057
A-OSERV	1,057

Produktivitetens årliga tillväxttakt

A-AGRI	0,0007
A-FINDU	0,0106
A-INDU	0,0060
A-ELWA	0,015
A-CONS	0,0037
A-TRAD	0,0056
A-RESH	0,00696
A-OTRANS	0,015
A-STRANSP	0,015
A-STRANSG	0,015
A-BSER	0,005
A-ADMIN	0
A-EDUC	0,0041
A-HLTH	0,0080
A-OSERV	0,0082

Branschernas koncentrationsmått, det s.k. *Herfindahl*-indexet

A-AGRI	24,84
A-FINDU	1,18
A-INDU	1,68
A-ELWA	2,48
A-CONS	17,26
A-TRAD	5,18
A-RESH	7,70
A-OTRANS	2,13
A-STRANSP	1,66
A-STRANSG	5,74
A-BSER	3,17
A-ADMIN	1,52
A-EDUC	10,08
A-HLTH	9,08
A-OSERV	2,99

Branschernas andel av de samlade investeringarna under basår 2007

A-AGRI	0,0473
A-FINDU	0,0203
A-INDU	0,0334
A-ELWA	0,0416
A-CONS	0,0234
A-TRAD	0,0301
A-RESH	0,0081
A-OTRANS	0,0335
A-STRANSP	0,1861
A-STRANSG	0,1247
A-BSER	0,2484
A-ADMIN	0,0740
A-EDUC	0,0338
A-HLTH	0,0353
A-OSERV	0,0600

Investeringarnas tillväxttrend

A-AGRI	2,24 %
A-FINDU	3,05 %
A-INDU	4,00 %
A-ELWA	4,00 %
A-CONS	4,00 %
A-TRAD	2,86 %
A-RESH	3,10 %
A-OTRANS	4,00 %
A-STRANSP	1,85 %
A-STRANSG	4,00 %
A-BSER	4,44 %
A-ADMIN	7,16 %
A-EDUC	2,15 %
A-HLTH	0,95 %
A-OSERV	3,69 %

Årlig kapitalförslitning, procent av kapitalstocken

A-AGRI	8,90 %
A-FINDU	8,77 %
A-INDU	9,68 %
A-ELWA	5,33 %
A-CONS	16,19 %
A-TRAD	10,73 %
A-RESH	8,90 %
A-OTRANS	6,94 %
A-STRANSP	7,93 %
A-STRANSG	7,93 %
A-BSER	4,48 %
A-ADMIN	5,92 %
A-EDUC	5,63 %
A-HLTH	5,95 %
A-OSERV	6,69 %

Hushållsefterfrågans inkomstelasticitet

C-AGRI	0,787
C-FINDU	0,774
C-INDU	1,343
C-ELWA	0,712
C-CONST	0,000
C-TRADE	0,000
C-HOTEL	0,772
C-OTRANSP	1,060
C-WTRANPP	0,736
C-WTRANPG	0,000
C-BSERV	0,757
C-ADMIN	0,898
C-EDUC	1,734
C-HLTH	0,817
C-OSERV	1,014
C-FINSERV	1,898
C-ROWSERV	1,153

LES-konsumtionsfunktionens <i>Frisch</i> -parameter:	-1,3791
Exportefterfrågans priselasticitet:	-2,5 för samtliga produkter
Den samlade turismefterfrågans priselasticitet:	-2,5
Turistefterfrågans priselasticitet för enskilda produkter:	-1 (Cobb-Douglas funktionsform)

Befolkningsutvecklingens parametrar

Fertilitet: antalet födda barn per 1000 kvinnor enligt barnets kön och moderns ålder

	pojkar	flickor
14	0,0987	0,0931
15	0,3547	0,3347
16	1,1204	1,0572
17	2,4845	2,3443
18	6,0611	5,7191
19	12,3860	11,6872
20	19,0983	18,0208
21	25,6704	24,2221
22	32,3410	30,5163
23	38,2392	36,0817
24	44,1765	41,6840
25	49,0242	46,2582
26	54,0094	50,9622
27	59,7157	56,3465
28	65,2559	61,5742
29	69,1139	65,2145
30	71,2782	67,2567
31	68,7753	64,8950
32	61,0206	57,5778
33	53,6156	50,5906
34	48,9903	46,2263
35	41,7326	39,3780
36	32,4167	30,5877
37	25,3498	23,9195
38	20,6099	19,4471
39	15,7881	14,8973
40	11,5463	10,8948
41	8,5183	8,0377
42	5,6013	5,2852
43	3,1888	3,0089
44	1,7575	1,6583
45	0,9022	0,8513
46	0,4888	0,4613
47	0,2204	0,2080
48	0,0609	0,0574
49	0,0274	0,0258
50	0,0051	0,0048

Not: Fertiliteten konstanthålls under hela simuleringsperioden.

Källa: Statistikcentralens befolkningsprognos 2009.

Utflyttningsbenägenheten per åldersklass och kön (andel av åldersklassen som antas flytta bort under året).

	män	kvinnor
0	0,02819	0,03102
1	0,03221	0,02353
2	0,02030	0,02457
3	0,01519	0,01892
4	0,01736	0,01618
5	0,02397	0,01180
6	0,01018	0,00714
7	0,01005	0,01110
8	0,00615	0,01224
9	0,01195	0,00632
10	0,00484	0,01098
11	0,00361	0,00834
12	0,00698	0,00592
13	0,00573	0,00231
14	0,00340	0,00349
15	0,00323	0,01065
16	0,01183	0,02002
17	0,01228	0,02300
18	0,03820	0,08199
19	0,13704	0,22934
20	0,17098	0,32534
21	0,14809	0,16405
22	0,11179	0,18214
23	0,12059	0,13407
24	0,07418	0,14328
25	0,07022	0,12139
26	0,09427	0,09257
27	0,06598	0,10638
28	0,07455	0,07076
29	0,05019	0,05193
30	0,06105	0,04762
31	0,04556	0,03880
32	0,03341	0,04064
33	0,03341	0,03079
34	0,03704	0,02033
35	0,03588	0,02105
36	0,03044	0,01451
37	0,01395	0,01147
38	0,02766	0,02022
39	0,01328	0,01663
40	0,01189	0,01782
41	0,01700	0,01550
42	0,00995	0,00820
43	0,00912	0,00836
44	0,01146	0,01166
45	0,01264	0,01398
46	0,01149	0,01190
47	0,01095	0,00517
48	0,01876	0,00823

49	0,01344	0,01342
50	0,01316	0,00609
51	0,00727	0,00976
52	0,01121	0,00657
53	0,00304	0,00935
54	0,00604	0,00659
55	0,00714	0,00840
56	0,00508	0,00576
57	0,00297	0,00492
58	0,00578	0,00382
59	0,00563	0,00865
60	0,00761	0,00605
61	0,01128	0,00424
62	0,00438	0,00114
63	0,00572	0,00773
64	0,00122	0,01141
65	0,00132	0,01053
66	0,00139	0,00473
67	0,00296	0,00326
68	0,00325	0,00490
69	0,00534	0,00492
70	0,00545	0,00171
71	0,00388	0,00000
72	0,00794	0,00000
73	0,00000	0,00000
74	0,00000	0,00204
75	0,00714	0,00203
76	0,00243	0,00632
77	0,01285	0,00640
78	0,00279	0,00422
79	0,00000	0,00000
80	0,00000	0,00212
81	0,01262	0,00421
82	0,00000	0,00000
83	0,00000	0,00233
84	0,00000	0,00000
85	0,00000	0,00840
86	0,00676	0,00310
87	0,00000	0,00000
88	0,00000	0,00389
89	0,00000	0,00000
90	0,00049	0,00049
91	0,00049	0,00049
92	0,00049	0,00049
93	0,00049	0,00049
94	0,00049	0,00049
95+	0,00049	0,00049

Källa: Statistikcentralen.

Inflyttnings fördelning enligt kön och ålder

	män	kvinnor
0	0,00758	0,00758
1	0,00829	0,00876
2	0,00545	0,00687
3	0,00663	0,00545
4	0,00852	0,00450
5	0,00592	0,00426
6	0,00426	0,00237
7	0,00284	0,00355
8	0,00426	0,00166
9	0,00355	0,00284
10	0,00355	0,00260
11	0,00213	0,00166
12	0,00166	0,00284
13	0,00331	0,00284
14	0,00189	0,00166
15	0,00166	0,00166
16	0,00355	0,00284
17	0,00308	0,00379
18	0,00829	0,01207
19	0,01065	0,02083
20	0,01586	0,02438
21	0,01799	0,02036
22	0,01894	0,02652
23	0,01965	0,02770
24	0,01894	0,02912
25	0,01989	0,02794
26	0,01870	0,02580
27	0,02131	0,01870
28	0,01468	0,01776
29	0,01823	0,01065
30	0,01302	0,01207
31	0,01113	0,01278
32	0,01349	0,00923
33	0,01278	0,00876
34	0,00923	0,00829
35	0,01018	0,00710
36	0,00734	0,00592
37	0,00805	0,00592
38	0,00710	0,00521
39	0,00592	0,00592
40	0,00450	0,00805
41	0,00663	0,00402
42	0,00473	0,00379
43	0,00497	0,00426
44	0,00592	0,00426
45	0,00402	0,00331
46	0,00308	0,00402
47	0,00331	0,00426
48	0,00402	0,00331
49	0,00308	0,00308

50	0,00308	0,00284
51	0,00260	0,00687
52	0,00308	0,00331
53	0,00260	0,00189
54	0,00331	0,00189
55	0,00379	0,00260
56	0,00308	0,00379
57	0,00331	0,00331
58	0,00189	0,00237
59	0,00379	0,00260
60	0,00237	0,00308
61	0,00284	0,00142
62	0,00331	0,00166
63	0,00308	0,00166
64	0,00189	0,00166
65	0,00331	0,00213
66	0,00284	0,00071
67	0,00095	0,00213
68	0,00308	0,00095
69	0,00166	0,00047
70	0,00142	0,00118
71	0,00047	0,00095
72	0,00047	0,00047
73	0,00047	0,00095
74	0,00047	0,00118
75	0,00095	0,00047
76	0,00071	0,00166
77	0,00047	0,00095
78	0,00024	0,00000
79	0,00071	0,00047
80	0,00047	0,00071
81	0,00000	0,00000
82	0,00000	0,00047
83	0,00000	0,00047
84	0,00047	0,00000
85	0,00000	0,00047
86	0,00024	0,00071
87	0,00024	0,00024
88	0,00000	0,00000
89	0,00000	0,00024
90	0,00000	0,00047
91	0,00000	0,00000
92	0,00000	0,00000
93	0,00000	0,00000
94	0,00000	0,00000
95+	0,00000	0,00000

Not: Summan av andelarna över både åldrar och kön blir 1.

Källa: Statistikcentralen.

Offentliga konsumtionens tillväxttrender och befolkningselasticitet, såsom konsumtionsdämpande produktivitetstillväxt är desamma som i ÅSUB (2009b).

Tonnageskattens ibruktagande inom fraktsjöfarten som procentandel av fraktrafikens kapitalstock

2010	0 %
2011	10 %
2012	20 %
2013	40 %
2014	60 %
2015	80 %
2016	90 %
2017	100 %
2018	100 %
2019	100 %
2020	100 %

Produktspecifik förändringskoefficient för den genomsnittliga momsivån efter sänkningen av matvarornas mervärdeskatt från 17 till 12 procent år 2009.

C-AGRI	0,871
C-FINDU	0,787
C-INDU	0,999
C-ELWA	1
C-CONST	0,999
C-TRADE	0,948
C-HOTEL	0,989
C-OTRANSP	0,999
C-WTRANPP	0,999
C-WTRANPG	0,999
C-BSERV	0,998
C-ADMIN	1
C-EDUC	1
C-HLTH	0,996
C-OSERV	0,995

Källa: Egna beräkningar på basen av SAM-tabellen och ÅSUBs mervärdeskatteregisteruppgifter.

Produktspecifik förändringskoefficient för den genomsnittliga momsnivån efter den allmänna höjningen av mervärdeskatten med en procentenhet år 2010.

C-AGRI	1,0704
C-FINDU	1,0638
C-INDU	1,0142
C-ELWA	1,0452
C-CONST	1,0462
C-TRADE	1,0498
C-HOTEL	0,8472
C-OTRANSP	1,0073
C-WTRANPP	1,0073
C-WTRANPG	1,0073
C-BSERV	1,0455
C-ADMIN	1,0475
C-EDUC	1,0475
C-HLTH	1,0475
C-OSERV	1,0475

Källa: Egna beräkningar på basen av SAM-tabellen och ÅSUBs mervärdeskatteregisteruppgifter.

Scenarierna

BASE	Basscenario
PASGRW	Ökad passagerarsjöfart
CARGRW	Ökad fraktsjöfart
SUBVLOSS	Avskaffade lönesubventioner, högre priser
SUBVLOSD	Avskaffade lönesubventioner, lägre löner, samma personal
SUBVLOSF	Avskaffade lönesubventioner, lägre löner, utomnordisk bemanning
TAXFLOSS	Försvinnande av tax-free och skatteundantaget
SOXDIR	Högre bunkerkostnader

Scenariospecifika parameterantaganden

- *Ökad passagerarsjöfart (PASGRW)*

5-procentig volymtillväxt av exportefterfrågan för produkterna C-WTRANPP, C-WTRANPG, C-TRADE, C-OTRANSP och C-HOTEL från år 2010 framåt.

- *Ökad fraktsjöfart (CARGRW)*

7-procentig volymtillväxt av exportefterfrågan för produkt C-WTRANPG från år 2010 framåt.

- *Avskaffade lönesubventioner, högre priser (SUBVLOSS)*

Lönesubventionerna = 0.

10-procentig nivå-sänkning i turismefterfrågan från BASE-nivån.

10-procentig nivå-sänkning i exportefterfrågan från BASE-nivån för produkterna C-WTRANPP, C-TRADE och C-OTRANSP.

5-procentig nivå-sänkning i exportefterfrågan från BASE-nivån för C-WTRANPG.

- *Avskaffade lönesubventioner, lägre löner, samma personal (SUBVLOSD)*

Lönesubventionerna = 0.

23 till 25-procentig (exogen) sänkning av lönerna inom A-STRANSP och A-STRANSG.

- *Avskaffade lönesubventioner, lägre löner, utomnordisk bemanning (SUBVLOSF)*

Lönesubventionerna = 0.

23 till 25-procentig (exogen) sänkning av lönerna inom A-STRANSP och A-STRANSG.

Ökad inpendling (33 %) från utlandet till Åland (ersättande utländska sjömän)

Drastiskt reducerad utpendling från Åland till utlandet (åländska sjömän på utflaggade passagerarfartyg mister jobben).

- *Försvinnande av tax-free och skatteundantaget (TAXFLOSS)*

Drastiskt reducerad utpendling från Åland till utlandet

Ökad inpendling (33 %) från utlandet till Åland (ersättande utländska sjömän)

25 % högre inköpspriser för passagerarsjöfarten

25-procentig nivå-sänkning i turismefterfrågan från BASE-nivån.

75-procentig nivå-sänkning i exportefterfrågan från BASE-nivån för produkterna C-WTRANPP och C-OTRANSP.

35-procentig nivå-sänkning i exportefterfrågan från BASE-nivån för C-TRADE.

25-procentig nivå-sänkning i exportefterfrågan från BASE-nivån för C-INDU.

Successiv utflaggning av passagerarfartyg (sammanlagt 30 % av basårets kapitalstock).

Ökning av kapitalinkomster från övriga världen (utflaggade fartygens vinster m.m.)

Försvinnande av skattegräns: minskade gränsformaliteter.

15-procentig höjning i transportkostnader p g a minskade transportmöjligheter.

- *Högre bunkerkostnader (SOXDIR)*

75 % högre insatsefterfrågan för produkt C-INDU inom A-STRANSP och A-STRANSG.

Den samlade exportefterfrågans exogena volymutveckling, index, 2007 = 100

	BASE	PASGRW	CARGRW	SUBVLOSS	SUBVLOSD	SUBVLOSF	TAXFLOSS	SOXDIR
2007	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2008	102,2	102,2	102,2	102,2	102,2	102,2	102,2	102,2
2009	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5
2010	96,2	100,9	98,5	96,2	96,2	96,2	96,2	96,2
2011	97,1	104,4	100,6	97,1	97,1	97,1	97,1	97,1
2012	98,3	108,1	103,1	93,6	98,3	98,3	71,0	98,3
2013	99,4	111,9	105,7	94,7	99,4	99,4	71,7	99,4
2014	100,6	116,0	108,4	95,8	100,6	100,6	72,4	100,6
2015	102,4	120,2	111,3	97,5	102,4	102,4	73,5	102,4
2016	104,1	124,6	114,3	99,1	104,1	104,1	74,7	104,1
2017	105,9	129,2	117,4	100,8	105,9	105,9	75,9	105,9
2018	107,7	134,0	120,7	102,5	107,7	107,7	77,1	107,7
2019	109,6	139,1	124,2	104,3	109,6	109,6	78,3	109,6
2020	111,5	144,4	127,8	106,1	111,5	111,5	79,6	111,5

Exportprisernas exogena utveckling under basscenariot, index, 2007 = 100

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
C-AGRI	100,0	99,5	99,0	101,5	101,0	101,9	102,9	102,3	101,8	101,3	100,8	100,3	99,8	99,3
C-BSERV	100,0	99,5	99,0	101,5	101,0	101,9	102,9	102,3	101,8	101,3	100,8	100,3	99,8	99,3
C-CONST	100,0	99,5	99,0	101,5	101,0	101,9	102,9	102,3	101,8	101,3	100,8	100,3	99,8	99,3
C-EDUC	100,0	99,5	99,0	101,5	101,0	101,9	102,9	102,3	101,8	101,3	100,8	100,3	99,8	99,3
C-ELWA	100,0	99,5	99,0	101,5	101,0	101,9	102,9	102,3	101,8	101,3	100,8	100,3	99,8	99,3
C-FINDU	100,0	99,5	99,0	101,5	101,0	101,9	102,9	102,3	101,8	101,3	100,8	100,3	99,8	99,3
C-HLTH	100,0	99,5	99,0	101,5	101,0	101,9	102,9	102,3	101,8	101,3	100,8	100,3	99,8	99,3
C-HOTEL	100,0	99,5	99,0	101,5	101,0	101,9	102,9	103,4	103,9	104,4	104,9	105,5	106,0	106,5
C-INDU	100,0	99,0	98,0	99,9	98,9	99,4	99,8	99,3	98,8	98,3	97,8	97,3	96,8	96,4
C-OSERV	100,0	99,5	99,0	101,5	101,0	101,9	102,9	102,3	101,8	101,3	100,8	100,3	99,8	99,3
C-OTRANSP	100,0	99,5	99,0	101,5	101,0	101,9	102,9	103,4	103,9	104,4	104,9	105,5	106,0	106,5
C-TRADE	100,0	99,5	99,0	101,5	101,0	101,9	102,9	103,4	103,9	104,4	104,9	105,5	106,0	106,5
C-WTRANPG	100,0	95,0	85,0	85,0	85,0	85,0	85,0	85,0	85,9	86,1	86,3	86,5	86,7	86,9
C-WTRANPP	100,0	99,5	99,0	101,5	101,0	101,9	102,9	103,4	103,9	104,4	104,9	105,5	106,0	106,5

Turismefterfrågans exogena efterfrågevolym, miljoner euro i fasta 2007-års priser

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
BASE	175,8	184,3	157,6	169,0	169,9	170,7	171,6	172,4	173,3	174,2	175,0	175,9	176,8	177,7
PASGRW	175,8	184,3	157,6	169,0	169,9	170,7	171,6	172,4	173,3	174,2	175,0	175,9	176,8	177,7
CARGRW	175,8	184,3	157,6	169,0	169,9	170,7	171,6	172,4	173,3	174,2	175,0	175,9	176,8	177,7
SUBVLOSS	175,8	184,3	157,6	169,0	169,9	153,7	154,4	155,2	156,0	156,8	157,5	158,3	159,1	159,9
SUBVLOSD	175,8	184,3	157,6	169,0	169,9	170,7	171,6	172,4	173,3	174,2	175,0	175,9	176,8	177,7
SUBVLOSF	175,8	184,3	157,6	169,0	169,9	170,7	171,6	172,4	173,3	174,2	175,0	175,9	176,8	177,7
TAXFLOSS	175,8	184,3	157,6	169,0	169,9	128,1	128,7	129,3	130,0	130,6	131,3	131,9	132,6	133,3
SOXDIR	175,8	184,3	157,6	169,0	169,9	170,7	171,6	172,4	173,3	174,2	175,0	175,9	176,8	177,7

För mer information angående övriga scenariospecifika och beteendeparametrar eller modelltekniska lösningar, kontakta ÅSUB/ Jouko Kinnunen.

Referenser

Andersson, P. & Forsblad, S. (2010): *Samhällsekonomisk analys av svenskt sjöfartsstöd*. (Mimeo)

The Economist (2010a): *Struggling shipbuilders – Hard yards*. May 1st -7th issue, pp. 62-63

The Economist (2010b): *Shipping-freight rates: Baltic dries up*. July 17th-23rd issue, pp. 67-68

European Commission (2006): *Review of the rules on the supplies of services and goods for consumption on board ships, aircrafts and train in accordance with the Article 37(3) of the VAT Directive*. Brussels: Directorate-General/Taxation and Customs Union/Indirect Taxation and Tax administration/VAT and other turnover taxes

Fujita, M. & Krugman, P. & Venables A. J. (2000): *The spatial economy: cities, regions, and international Trade*, Massachusetts Institute of Tecnology, The MIT Press

Harberg, J. (1995): *Åländsk sjöfart med maskindrivna fartyg*. Mariehamn: Ålands Nautical Club & Mariehamns Tryckeri ab

Hetemäki, L. & Hänninen, R. (2009): *Arvio Suomen puunjalostuksen tuotannosta ja puunkäytöstä vuosina 215 ja 2010*. Metla Työraportteja 122

Karlsson, A. (2010): *The major strategic and structural transformations of the Åland shipping industry 1959-2009*. Åland International Institute of Comparative Island Studies, AICIS (kommande)

Kinnunen, J. (2005): *Migration, Imperfect Competition and Structural Adjustment – Essays on the Economy of the Åland Islands*, Helsinki School of Economics, Acta Universitatis Oeconomicae Helsingiensis, A-258, Helsinki

Knarvik, K.H.M. & Steen, F. (1997): *Self-reinforcing agglomerations? An empirical study of the Norwegian maritime industry*. Bergen

Kåhre, G. & Kåhre, K. (1988): *Den åländska segelsjöfartens historia*. Mariehamn: Skrifter utgivna av Ålands Nautical Club r.f.

Landskapsstyrelsen (1999): *Sjöfartspolitiskt program för Åland*. Mariehamn

Linden van der, J. (2001): "The Economic Impact Study of Maritime Policy Issues: Application to the German Case" *Maritime Policy Management*, Vol 28, No 1, pp. 33-54

Lindqvist, M. (2010): *Sveriges sjöfartssektor. En viktig del i en svensk maritim strategi*. Östersund: Myndigheten för tillväxtanalys, Rapport 2010:03

Ministry of Transport and Communication (2009): *Sulphur content in ships bunker fuel in 2015. A study on the impact of the new IMO regulation on transportation costs*. Helsinki: Publications of the Ministry of Transport and Communications 31/2009.

Palmberg, J., Johansson, B. & Karlsson C. (2006): *Den svenska sjöfartsnäringens ekonomiska och geografiska nätverk och kluster*. Jönköping: Internationella Handelshögskolan

Papp, D. (1977): *Åländsk allmogeseglation. Med särskild hänsyn till sjöfarten på Stockholm*. Stockholm: Rabén & Sjögren

Peeters, C., Lefever, A., Linden, J., Bruynseels, S. & Webers, H. (1999): *De Nederlandse Maritieme Cluster. Economische Beteknis en Structuur*. Rotterdam

Reve, T., Lensberg, T. & Groenhaug, K. (1992): *Et konkurransedyktig Norge*. Kolbotn

Sjöfartens Analysinstitut (2000a): *Kommuner med störst relative koncentration inom sjöfartsnäringen – en urvalsrapport*. Göteborg

Sjöfartens analysinstitut (2000b): *Sjöfarten på Tjörn – en klusteranalys*. Göteborg

Sjögren, H., Lennerfors, T.T & Poulsen, R.T. (2010): *Carriers of Competence – The transformation of Swedish shipping 1970 – 2010*. Paper presented at the International Maritime Conference 2010 in Mariehamn, Åland Island

Sjöström, P-H. (2009): *Vägen över havet. Från pionjärer till marknadsledare*. Göteborg: Breakwater Publishing AB

Soikkeli, L (2010): *Reformerad tonnageskattning*. Helsingfors: Rederierna i Finland

Statistikcentralen (2002): http://www.stat.fi/til/apt/index_sv.html &
http://www.stat.fi/til/apt/index_sv.html

Sveriges redarförening & Rederierna i Finland (2009): *IMO-decision on Sulphur in Maritime Fuel*. Helsinki & Stockholm (mimeo)

Tenold, S. & Theotokas, I. (2010): *Different paths to innovation in shipping: The cases of Greece and Norway*. Paper presented at the International Maritime Conference 2010 in Mariehamn, Åland Island

Trafikverket (2010): *Månadsstatistik över utrikes sjöfart*. Helsingfors

Vergeland, T. (2010): *Forget the global recession – here are the real challenges for the Nordic shipping industry!* Paper presented at the 2nd Nordic Shipping Policy Seminar in Mariehamn, Åland Islands.

ÅSUB (1999a): *Det åländska skatteundantaget inom EU. Effekter för företag, branscher och samhällsekonomi*. Mariehamn: Rapport 1999:1

ÅSUB (1999b): *Beroendeförhållandena inom den åländska ekonomin*. Mariehamn: Rapport 1999:5.

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

ÅSUB (2004): *EU-medlemskapets effekter på den åländska ekonomin i ett internationellt perspektiv. En förberedande studie*. Mariehamn: Rapport 2004:10

ÅSUB (2007): *Det åländska sjöklustret. En studie i den ekonomiska tillväxtens entreprenöriella och institutionella förutsättningar*. Mariehamn: Rapport 2007:2

ÅSUB (2009a): *Mot den tredje generationens regionalpolitik. Lärdomar från Nordens autonomier och perifera ö-regioner*. Mariehamn: Rapport 2009:2

ÅSUB (2009b): *Den åländska beskattningen. Ekonomiska effekter av alternativa framtidsscenarier 2010-2020*. Mariehamn: Rapport 2009:5

ÅSUB (2009c): *Nationalräkenskapsdata 2000 – 2007*. ÅSUB Statistikmeddelande 2009:2

ÅSUB (2010a): *Nationalräkenskapsdata 2008*. ÅSUB Statistikmeddelande 2010:2

ÅSUB (2010b): http://www.asub.ax/archive.con?iPage=12&art_id=1056 (2007 års socialräkenskapsmatris för Åland)

ÅSUB (2010c): *Kommunala befolkningsprognoser. Med särskild tyngdpunkt på kommunernas elevunderlag*. ÅSUB Statistik 2010:2

ÅLANDS STATISTIK OCH UTREDNINGSGSBYRÅ

Ålands statistik- och utredningsbyrå, ÅSUB, är en fristående enhet vars huvuduppgift är att verka som Ålands officiella statistikmyndighet och bedriva kvalificerad utrednings- och forskningsverksamhet.

ÅSUB producerar fortlöpande aktuell statistik inom en rad olika samhällsområden. Tyngdpunkten i analysverksamheten utgörs av utredningar inom det ekonomisk-politiska området. Statistiska sammanställningar publiceras regelbundet i serierna ÅSUB Statistik och ÅSUB Statistikmeddelande, medan serien ÅSUB Rapport innehåller utredningar, analyser och annan information om Ålands ekonomi och samhälle.

Mer information om verksamheten och publikationer finns på ÅSUB:s hemsida www.asub.ax



ÅLANDS STATISTIK- OCH
UTREDNINGSGSBYRÅ

Tfn +358 (0)18 25490
Fax +358 (0)18 19495
info@asub.ax
www.asub.ax

Ålandsvägen 26
PB 1187
AX-22 111 MARIEHAMN