

Det äländska rederiklustret

En förstudie



Förord

Föreliggande rapport har producerats av Ålands statistik- och utredningsbyrå (ÅSUB) på uppdrag av landskapsstyrelsens näringsavdelning. Beställningen är ett resultat av olika diskussioner kring tänkbara former för uppföljning av det av landskapsstyrelsen i juni 1999 antagna nya sjöfartspolitiska programmet för Åland. Dessa diskussioner fördes dels inom näringsavdelningen och dels i den dåvarande expertgruppen för en profilering och utveckling av Åland till ett maritimt centrum i Östersjön (*Baltic Maritime Centre/BMC*).

Huvudsyftet med beställningen var att ta fram ett underlagsmaterial för fortsatta och mer policyorienterade analyser av den åländska sjöfartens utvecklingsförutsättningar. Ett annat syfte var att närmare studera sjöfartens kopplingar och betydelse för företag och ekonomi inom såväl som utanför Ålands gränser, något som även skulle kunna användas som underlagsmaterial i anslutning till eventuella kommande EU-projekt kring utvecklingen av Ålands roll i det framtida sjötransportsystemet i norra Östersjörummet.

I rapporten tas ett samlat grepp på vad som med dagens näringspolitiska terminologi kan kallas det åländska 'sjöklustret', dess interna struktur, verksamhetsprofil och, inte minst, dess betydelse i en omvärld som sträcker sig långt utanför Ålands gränser. Bristerna i det allmänt tillgängliga - och därtill rätt snävt branschriktade statistiska underlagsmaterialet - gör att en studie av detta slag måste söka en stor del av sitt faktaunderlag hos de berörda aktörerna själva, alltså i första hand de åländska rederierna. Detta har i sin tur inneburit att föreliggande rapport i hög grad bygger på en mängd icke-offentlig information om rederierna som insamlats genom ett dussintal intervjuer med nyckelpersoner inom branschen.

Vid insamlingen av underlagsmaterialet, och särskilt då vid intervjuerna med ovan nämnda nyckelpersoner inom de åländska rederierna, har ekon. stud. *Otto Westerberg* varit utredningen till stor hjälp. I övrigt har utredare *Fredrik Nyman*, ekonom/statistiker *Jouko Kinnunen* och statistiker *Iris Åkerberg* medverkat i utredningen med produktion av kartor samt framtagning och sammanställning av statistiskt underlagsmaterial.

Ålands Redarförenings VD *Hans Ahlström* och Fraktfartygsföreningens VD *Olof Widén* har sakgranskat texten. Huvudansvaret för utredningsarbetet och produktion av den slutliga rapporttexten har åvilat undertecknad.

Mariehamn, nyåret 2002

Bjarne Lindström
Direktör

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	4
1.1. Bakgrund och syfte.....	4
1.2. En utpräglad serviceekonomi	4
1.3. Den ålandsbaserade rederiverksamheten.....	5
1.4. Rederisektorns huvudsakliga marknader	7
1.5. Rederisektorns efterfrågan inom övriga delar av ekonomin	8
1.6. Det åländska rederiklustert.....	10
1.7. Rederiklustret och framtiden	12
2. Inledning.....	14
2.1. Bakgrund	14
2.2. Denna studie.....	14
2.3. Det framtida kunskapsbehovet.....	16
3. Sjöfarten och den åländska ekonomin.....	18
3.1. Den historiska bakgrunden.....	18
3.2. Den åländska sjöfarten före färjetrafikens genombrott.....	19
3.3. Utvecklingen efter 1960	20
3.4. Sjöfartens dubbla roll i den åländska ekonomin	23
4. Den maritima verksamheten på Åland – en översikt	27
4.1. Rederierna	27
4.2. Tonnaget under utländsk flagg.....	28
4.3. Kontraktsbunden linjefart under nationell flagg.....	29
4.4. Kryssnings- och färjetrafiken	31
4.5. Övrig sjöfartsrelaterad verksamhet på Åland.....	33
5. Rederiernas försäljning och kundstruktur	35
5.1. Marknaden för sjötransporter	35
5.2. Fraktrederiernas transportmarknad	35
5.3. Befraktning och andra kundförhållanden	36
Tidsbefraktning	37
Kontraktsfart/Kvantumkontrakt	37
Resebefraktning.....	37
Linjefart i egen regi.....	38
Pooler	38
5.4. Fraktmarknadens struktur och geografi.....	38
5.5. Passagerarrederiernas marknadsorientering.....	43
6. Den åländska rederinäringens underleverantörer	46
6.1. Rederiernas inköpsstruktur.....	46
6.2. Fraktrederiernas underleverantörer	46
Proviantering	46
Bunker, underhåll och varv	47
Finansiella, försäkrings och juridiska tjänster.....	48
Övriga varu- och tjänsteinköp	48
6.3. Passagerarrederiernas underleverantörer.....	49
Den mer koncentrerade inköpsregionen.....	49
De stora volymerna	51
Passagerarrelaterade inköp, marknadsföring.....	51
6.4. Inköpsens geografiska fokus.....	53

7. Det åländska sjöfartsklustret	55
7.1. Maritima och andra företagskluster.....	55
7.2. Ett åländskt rederikluster.....	56
Ett betydande sjöfartskluster i norra Östersjön	58
Tyngdpunkt i traditionell rederiverksamhet.....	59
Dominans inom den lokala ekonomin.....	59
7.3. Det åländska rederiklustret och framtiden	60
Bilaga I: Åländsk skeppslista från 1973.....	63
Bilaga II: Den hemmaflaggade flottan 2001	66
Källor och referenser	68

1. Sammanfattning

1.1. Bakgrund och syfte

Föreliggande studie skall ses som ett första försök att mera i detalj granska huvuddragen i dagens åländska sjöfartsekonomi. Till skillnad från tidigare gjorda analyser som i huvudsak gått ut på att fastställa rederisektorns andel av den åländska ekonomin i termer av omsättning, förädlingsvärde, sysselsättning och skatteintäkter fokuserar denna rapport mera på sektorns kopplingar till företag och myndigheter inom och utanför Åland. Syftet med den här typen av mer djupgående kartläggning av branschens interna struktur och 'omvärldsrelationer' är att få fram en tydligare bild av dess samspel med den omgivande ekonomin, och därmed också dess betydelse för arbetsplatser och omsättning i företag och offentliga organisationer inom såväl som utanför Åland.

1.2. En utpräglad serviceekonomi

Dagens åländska samhällsekonomi bygger i hög grad på service- och tjänstenäringarna. I slutet av 1990-talet genererades omkring 70 procent av sysselsättningen och nästan 90 procent av förädlingsvärdet av dessa näringar, en avsevärt större del av ekonomi och arbetsmarknad än i flertalet omgivande länder och regioner. Ett karaktäristiskt drag hos handeln med omvärlden är följaktligen att exporten helt domineras av tjänster medan importen domineras av varor - ett import/exportkoncept som åtminstone under en del år lett till ett inte obetydligt åländskt handelsöverskott (närmare 590 miljoner euro motsvarande ca 3,5 miljarder mk under åren 1991-1995).

Såväl beträffande förädlingsvärdets volym som när det gäller antalet arbetsplatser dominerar tjänste- och servicenäringarna. Det bör också noteras att produktiviteten mätt som genererat förädlingsvärde per anställd är störst inom två av tjänstesektorns branscher, nämligen transporter med sjöfart samt finansiella och försäkringstjänster (inkl. företagservice, konsultverksamhet, fastighetsservice m.m.). Dessa sektorer stod ensamma för ca 60 procent av det totala förädlingsvärdet och över en tredjedel (ca 35 procent) av de arbetsplatser som skapades av den åländska ekonomin 1999.

Räknar man bort den offentliga sektorn, och således utgår från ovan nämnda sektors position inom det privata näringslivet, blir deras nyckelroll om möjligt ännu mera tydlig. Transport inklusive sjöfart samt den finansiella sektorn med försäkringar, företagservice,

fastigheter etc står då för hela 74 procent av förädlingsvärdet (1998) och 48 procent av arbetsplatsutbudet (1999).

Inom blocket transport och finansiella tjänster m.m. är sjöfartens dominans påtaglig. Shippingsektorn står nämligen för drygt hälften av hela förädlingsvärdet inom den privata sektorn och över 40 procent av förädlingsvärdet inom ekonomin som helhet (inkl. den offentliga sektorn).

1.3. Den ålandsbaserade rederiverksamheten

Det hemmaflaggade åländska fartygstonnaget i internationell trafik omfattade år 2000 ca 415.000 bruttoton (BT) motsvarande ca 145.000 dödviktston (DWT) fördelade på 31 enheter varav 10 var passagerarfartyg (färjor och kryssningsfartyg). Detta tonnage ägdes av 38 företag som helt eller huvudsakligen sysslade med olika typer av sjötransporter. Om man bortser från de mindre företagen så visar det sig dock att rederiverksamheten *de facto* bärs upp av 17 företag. Dessa hade en sammanlagd årlig omsättning på i storleksordningen drygt 600 miljoner euro (3,6 miljarder mk), vilket utgör hela 99 procent av omsättningen inom hela (den hemmaflaggade) rederibranschen. Av de 17 ledande företagen är 7 dotterbolag (alternativt har gemensamma ägare) till något av de 10 övriga större rederibolagen, varför det i realiteten är ett rätt begränsat antal fristående operatörer som bär upp i stort sett hela rederiverksamheten på Åland.

Att sjöfarten trots det begränsade antalet aktörer ändå spelar en så stor roll för den åländska samhällsekonomin, beror på att vi bland dessa finner några för åländska förhållanden mycket stora företag. Det totala antalet anställda inom denna lilla grupp av rederiföretag uppgick i slutet av 1990-talet till över 3.700. Av dessa var drygt 1.500 bosatta inom Åland. De samlade löneutbetalningarna till enbart sjöpersonalen på de hemmaflaggade åländska fartygen uppgick vid millennieskiftet till närmare 120 miljoner euro (över 0,7 miljarder mk).

Av de 17 ledande rederiföretagen klassificeras verksamheten 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, dominerar stort inom åländsk sjöfart. Dessa stod sålunda år 1999 ensamma för ca 87 procent av hela omsättningen och ca 90 procent av sysselsättningen inom hela rederibranschen.

För regionerna och staterna kring Östersjön är färjesjöfarten en av grundpelarna för en fungerande transportinfrastruktur. Idag transporteras närmare 30 procent av den finska utrikeshandeln (mätt i varuvärde) på passagerarfärjor. Under åren 1986 till 1996 växte passagerarsiffrorna enbart på rutterna till/från Finland och Åland från 8 till 14 miljoner.

Färjtrafiken på Estland har vuxit mycket snabbt under senare år och är nu uppe i över 6 miljoner passagerare.

Den åländska färjflottan förnyades kraftigt under 1980- och början av 1990-talen och är planerad och byggd för Östersjöförhållanden. Det hemmaflaggade åländska passagerar- och färjetonnaget omfattar idag 10 enheter på sammanlagt på närmare 230.000 BT eller ca 60.000 DWT. Den skattefria ombordförsäljningen står idag för omkring hälften av de åländska färjrederiernas omsättning, en intäkt som ensam täcker näringens stora kapitalkostnader och hela den landbaserade försäljningsorganisationen.

Den åländska fraktfarten under nationell flagg gäller i huvudsak kontraktsbunden linjefart med specialiserat s.k. 'småtonnage' på vissa rutter till och från Finland och Sverige. Vid ingången i det nya millenniet omfattade torrlasttonnage ett 20-tal enheter på sammanlagt över 150.000 BT (motsvarande omkring ca 125.000 DWT) med fraktintäkter på närmare 60 miljoner Euro (ca 340 miljoner mk).

Under 1990-talet har en stor del av tonnaget förnyats för att motsvara marknadens behov av högförädlade transporter. Merparten av lastfartygen är sysselsatta i specialtrafik med fleråriga kontrakt. I huvudsak handlar det om den finska träförädlings- och metallindustrins transporter. Det segment som ökat mest är containerlasterna. Traditionella styckegodsskeppningar håller på att försvinna inom Nordeuropa.

De viktigaste rutterna utgår från Finland och gäller frakter till/från övriga Norden med tonvikt på Sverige och Danmark, södra Östersjön med fokus på Tyskland och Polen, atlanthamnarna i Nederländerna och Belgien, en del brittiska hamnar, vissa atlanthamnar på den iberiska halvön samt hamnar i USA och Kanada. Inom ramen för detta ruttnätverk förekommer även del tredjelandstrafik, t ex mellan Sverige och England, Nederländerna och USA, Kanada och USA, Norge och Tyskland.

En betydande del av det åländska frakttonnaget i trafik mellan tredje länder (sk *cross trade*) är utflaggat. Den i utlandet registrerade flottan omfattade för några år sedan över 2 miljoner DWT, främst inom oljetank- och kylfartygssektorerna, men har efter en större konkurs nu sjunkit till en bit under 800.000 DWT. Antalet fartygsenheter under utländsk flagg uppgår för närvarande till 10 stycken varav 8 större tankfartyg, en färja och ett kylfartyg. Härtill kommer ett två större beställningar av helt nytt tanktonnage som med all sannolikhet kommer att opereras under utländsk flagg. Bruttoomsättningen för det utflaggade tonnaget kan för närvarande skattas till i storleksordningen 120 miljoner euro (drygt 700 miljoner mk) per år. En motsvarande uppskattning av arbetsplatsvolymen ger vid handen att drygt 280 personer, varav ca 130 finska medborgare, är sysselsatta ombord på dessa fartyg.

Slutligen kan i detta sammanhang nämnas den av de åländska självstyrelsemyndigheterna ägda och opererade skärgårdsflottan omfattande 8 bilfärjor och ett oljesaneringsfartyg. Denna

färjflotta transporterar årligen ca 1 miljon passagerare och omkring en halv miljon fordon. Kostnaden för denna rätt omfattande fartygsdrift i offentlig regi är årligen ca 12 miljoner euro (ca 75 miljoner mk). Antalet arbetsplatser ombord ligger idag på 115 - 120 stycken.

1.4 Rederisektorns huvudsakliga marknader

Sjöfarten är en mycket gammal internationell verksamhet och det är fortfarande inom denna bransch som huvuddelen av världens transporttjänster hanteras. Den åländska rederisektorns samlade marknadsvolym ligger idag (inkl. tonnaget under främmande flagg) i storleksordningen över 670 miljoner euro eller drygt fyra miljarder mark, en för åländska förhållanden avsevärd volym. Efterfrågan på fartygstransporter utgör dock inte en enda marknad utan flera, ibland näst intill helt fristående, marknader.

Den kanske mest tydliga uppdelningen mellan i grunden rätt olika typer av sjötransportmarknader är den skillnad som gäller mellan sjöbaserade transporter av människor, alltså passagerartransporter, respektive varor, dvs godstransporter. För åländsk rederinäringens vidkommande ligger de verkligt stora marknadsvolymer på passagerarsidan. Om man även tar med det utflaggade tonnaget i kalkylen så är dock även fraktsjöfartens marknadsvolymer betydande.

Den viktigaste transportmarknaden för den hemmaflaggade åländska fraktsjöfarten är den finska exportindustrin, främst då skogs- och pappersindustrin men i viss utsträckning även metallindustrin. Inslag av svensk industri finns också bland de tyngre kunderna.

Uppskattningsvis hela 70 - 80 procent av de åländska fraktrederiernas årliga intäkter eller i storleksordningen 40 miljoner euro (ca 240 miljoner mk) har under senare år genererats av befraftare med olika grad av anknytning till finsk skogsindustri. Huvudägarna inom den finska skogsindustrin har dotterföretag runt hela världen, men med en klar koncentration till Europa (EU) och Nordamerika. Deras befraftare har förutom huvudkontoren i Finland (vanligen Helsingfors) som regel någon form av etablering i åtminstone de viktigaste europeiska hamnstäderna (t ex London, Antwerpen och Lübeck). Den viktigaste kunden inom svensk industri är skogs- och pappersjätten Korsnäs ab med huvudkontor i Gävle. Uppskattningsvis omkring 10 - 15 procent av intäkterna till den hemmaflaggade åländska fraktflottan torde i dagsläget härröra från denna beställare.

Härtill kommer så hela den utflaggade flottan, i huvudsak bestående av tankfartyg i 100.000 DWT-klassen, men också med visst inslag av kyltonnage, en trafik som i huvudsak sker mellan tredje länder på den globala spotmarknaden. Befraftarna inom tankermarknaden är huvudsakligen de stora internationella oljebolagen och deras europeiska fraktenheter i stor transportcentra som t ex Rotterdam och London.

Den hemmaflaggade åländska frakttonnagets nära koppling till den finska, och i viss mån svenska, exportindustrins transportbehov har naturligtvis stor betydelse även för tonnagets huvudsakliga operationsområde. Det åländska frakttonnaget är nästan uteslutande sysselsatt på sjörutterna från Finland/Sverige i norr över Danmark/Nordtyskland och till de stora brittiska och kontinentala införselhamnarna i området kring engelska kanalen i söder. Med utgångspunkt i detta ruttområde görs även en del invikningar till olika hamnar på östra sidan om Östersjön, till Norge och längre söderut mot Frankrike/Spanien och delar av Medelhavsregionen. Det här betyder att den nationellt flaggade fraktflottan idag nästan uteslutande är sysselsatt inom några av världens absolut mest intensivt trafikerade sjötransportkorridorer och vattenområden, nämligen Östersjöregionen, Nordsjöområdet och farvattnen söderut mellan Storbritannien och den europeiska kontinenten.

Utöver detta kommer viss transatlantisk godsfraktrafik och, inte minst, de mycket omfattande oljetransporterna av det utflaggade tonnaget. Här dominerar transporterna av råolja från Nordjulfälten, Västafrika och Mellanöstern. Inom sitt marknadssegment (oljelaster med fartyg i storleksklassen 50.000 - 120.000 DWT) är åländska rederier i särklass störst inom ovan nämnda fraktregion. Med sina 250-300 resor/år transporterar man i årligen i storleksordningen 20 miljoner ton olja till den europeiska konsumtionsmarknaden.

De åländska passagerarrederiernas huvudsakliga marknadssegment kan sammanfattas i en sub-marknad för långtradartransporter av högvärdigt gods, en för ruttbunden passagerartrafik och en för mer renodlad nöjesträffik. 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.

Bundenheten till fasta rutter gör också att marknadsens geografiska omfattning är betydligt mer begränsad, mer koncentrerad och över tiden mer stabil och välavgränsad än för fraktrederierna. Även om de åländska passagerarrederiernas marknadsområde i princip omfattar hela Sverige och Finland (och numera i viss mån även Estland) liksom övriga Skandinavien och delar av den europeiska kontinenten (främst Tyskland), så rekryteras ändå det överväldigande flertalet av passagerarna i relativt nära anslutning till det huvudsakliga ruttområdet i norra och centrala Östersjöområdet, alltså de befolkningstäta regionerna kring Stockholmsområdet/Mälardalen samt i sydvästra och mellersta Finland.

1.5. Rederisektorns efterfrågan inom övriga delar av ekonomin

Åländsk rederiverksamhet handlar inte bara om försäljning av sjötransporttjänster och de inkomster och arbetsplatser inom sektorn som detta skapar. Rederinäringen är också en betydande generator av efterfrågan inom andra branscher och företag, ofta långt utanför Ålands gränser. I själva verket är de åländska rederiernas ekonomiska ringverkningar i form

av inköp av fartyg, varor och tjänster betydligt större utanför än inom Åland. Den årliga inköpsvolymen (exkl. nya fartygsinvesteringar inköpen till det utflaggade tonnaget), varav den överväldigande merparten tillfaller företag och aktörer utanför Åland, uppgick i slutet av 1990-talet till i storleksordningen 270 miljoner euro (ca 1,6 miljarder mk).

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

Rent allmänt kan man säga att de åländska fraktrederierna i sina inköp av varor och tjänster har en klar tonvikt på närregionen, i första hand Finland och Åland men också Sverige. Detta gäller framför allt löpande service/underhåll och olika typer av tjänster medan fartygsinvesteringarna i större utsträckning går till varvsorter längre bort.

När det gäller avgifter, inköp och underleverantörssystem särskiljer sig passagerarrederierna från sina fraktmotsvarigheter bl a genom sina betydligt större volymer och inköpen av *tax free*-produkter samt produkter/tjänster för övrig passagerarrelaterad service. Som exempel på de stora volymerna inom passagerarsektorn kan nämnas att det tekniska underhållet inom ett enda av de större åländska färjrederierna årligen kräver inköp från 500-600 olika företag för omkring 20 miljoner euro (ca 120 miljoner mk). De verkligt stora volymerna finns dock inom *tax free*-handeln och övrig passagerarförsäljning där de årliga inköpen idag torde uppgå till i storleksordningen minst 100 miljoner euro (ca 600 miljoner mk).

Passagerartrafikens stora volymer märks även i berörda delar av den offentliga sektorn inom Åland och dess närregioner. Under 2001 betalade sålunda de åländska passagerar- och färjrederierna sammanlagt ut drygt 40 miljoner euro (över 240 miljoner mk) i olika typer av farleds- och hamnavgifter.

Kombinationen av färjrederiernas stora upphandlingsvolymer i anslutning till sitt ruttområde och den hemmaflaggade fraktfartens nära koppling till den finska och, i viss mån, svenska exportindustrin har medfört att den åländska rederisektorns inköp av varor och tjänster uppvisar en relativt stark koncentration till närområdena i norra Östersjörummet. Det är dock svårt att på basen av tillgängliga data med säkerhet fastställa hur stor del av rederierna bruttointjänst som via olika typer av investeringar och löpande inköp ytterst kommer företag och myndigheter i denna region tillgodo. En grov uppskattning utgående från det underlag som framkommit i denna studie tyder dock på att upp emot 70-80 procent av rederisektorns inköp är förlagda till detta område. I reda pengar skulle detta motsvara omkring 200 miljoner Euro per år (ca 1,2 miljarder mk), en inte helt obetydlig efterfrågeförstärkning inom Åland och dess närregioner tack vare åländsk sjöfartsverksamhet.

Rederiinköp av olika slag förekommer dock även utanför denna kärnregion. Mycket av den här upphandlingen sker i anslutning till de danska, norska, brittiska och kontinentaleuropeiska delarna av fraktrederiernas ruttsystem. Härtill kommer en del inköp utanför Europa i anslutning till de trans-atlantiska fraktrutterna. De uppköp som görs av de rederierna utanför det omedelbara närområdet på Åland, i östra Sverige och sydvästra Finland kan på motsvarande sätt som för 'hemmaregionen' ovan skattas till i storleksordningen 65 miljoner Euro (ca 0,4 miljarder mk) per år, ett genomsnittsbelopp som naturligtvis kan variera rätt mycket från år till år beroende på rederiernas varvs- och nyinvesteringsbehov. Utöver detta tillkommer dessutom det utflaggade tonnagets generellt sett mera globalt inriktade verksamhet med betydande inköpsvolymen långt utanför Östersjöregionen.

1.6. Det åländska rederiklustert

Inom ekonomisk forskning, och särskilt då den som gäller regional utveckling, har man i allt högre grad kommit att uppmärksamma betydelsen av olika former av 'företagskluster'. Med detta menas en geografiskt relativt väl samlad grupp av företag med liknande typ av verksamhet och kringliggande underleverantörer. Ett företagskluster kan vara uppbyggt kring många olika verksamhetsinriktningar. Ett av de mer kända klustren är Silicon Valley söder om San Fransisco i USA med sin världsledande position inom IT-sektorn. Andra exempel på regionalt eller till och med lokalt starka koncentrationer av framgångsrika företag inom en viss bransch är kluster av finansiella tjänster, filmindustri, varvsindustri, möbelindustri, specialiserad småskalig metallindustri och livsmedelsindustri.

Betydelsefulla företagsagglomerationer har även identifierats inom sjöfartssektorn. Det kanske mest kända exemplet är här det nederländska maritima klustret. Detta kluster, med fokus i Rotterdamregionen, anses allmänt vara ett av världens största och mest kompletta maritima kluster. Det innehåller förutom traditionella rederioperationer framför allt olika typer av verksamheter som hamn- och farledsunderhåll, marin utrustning, logistikservice, varv, *off-shore* verksamhet, fiske och fiskeriutrustning m.m. Det holländska sjöklustret är därtill väl förankrat i statliga och lokala myndigheter.

I Tyskland finns ett liknande om än betydligt mindre sjökluster i Hamburgområdet. I Norge fungerar hela den sydvästra atlantregionen med tyngdpunkter i Oslo/Sandefjord, Stavanger/Haugesund, Bergen och Ålesund som ett maritimt kluster kompletterat med en stark *off-shore* verksamhet inom olje- och gassektorn. I Sverige åter är det framför allt Göteborgsregionen och västkustområdet med en särskild lokal koncentration i Tjörn som kan beskrivas som en form av sjötransportrelaterat företagskluster.

Åland passar väl in i den internationellt sett relativt exklusiva gruppen maritima kluster. Den lilla åländska ekonomin härbärgerar en betydande koncentration av internationellt orienterade rederier som opererar på i stort sett alla typer av sjötransportmarknader, från passagerar- och

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

Det åländska sjöklustret innefattar – eller knyter på olika sätt an till – en mängd andra branscher, företag och offentliga myndigheter och organ, inom såväl som utanför Ålands gränser. I princip innehåller det samma typ av företag och övriga aktörer som flertalet liknande sjötransportkoncentrationer runt om i världen. Det åländska klustret utmärker sig dock på ett särskilt sätt i åtminstone tre avseenden:

- *Det största maritima klustret i norra Östersjöregionen*

Det åländska sjöfartsklustrets kärnverksamhet, alltså rederiernas rena sjötransportaktiviteter, är så omfattande att de spelar en viktig roll inom denna del av ekonomin i hela norra östersjöområdet. Med sina sammanlagt över 670 miljoner euro (drygt 4 miljarder mk) i årlig bruttoförsäljning (inkl. utflaggad försäljning) motsvarar den åländska rederisektorn inte mindre än 12 procent av samma sektors totala omslutning i hela Tyskland och närmare 5 procent av hela det stora och mångfacetterade holländska klustret. Ombord på de åländska fartygen och inom rederikontoren (inkl. verksamhet under främmande flagg) sysselsättes omkring 4.000 personer, vilket skall jämföras med det faktum att antalet anställda inom den hemmanflaggade rederisektorn i Sverige år 1999 uppgick till knappt 8.000 stycken. Om hänsyn även tas till de samlade mer indirekta spridningseffekterna verksamheten inom Ålands rederisektor så torde det vid ingången i det nya millenniet ha handlat om en samlad årlig bruttoomsättning på ca 1 miljard euro (6 miljarder mk) och en arbetsplatsvolym på i storleksordningen 7.000 arbetsplatser.

- *Ovanligt starkt knutet till renodlad rederiverksamhet*

Medan flertalet andra liknande sjöfartskluster numera i allt högre grad domineras av landbaserade aktiviteter kring den egentliga sjöfarten som sådan, har den åländska sjösektorn bibehållit sin renodlade maritima profil. Det nederländska sjöklustret består enbart till 15 procent av rederiverksamhet medan resterande 85 procent utgörs av övrig hamnrelaterad verksamhet, logistisk service etc. Det i huvudsak hamburgbaserade tyska klustret är på motsvarande sätt dominerat av de landbaserade verksamheterna. Även i Göteborg och Stockholm är de logistiska, administrativa och finansiella verksamheterna ekonomiskt sett minst lika betydande som den mer renodlade rederiverksamheten. Till och med det norska sjöklustret, med en rederifokusering mer liknande den åländska, består idag i allt högre grad av olika typer av landbaserade tjänster.

- *Dominans inom den lokala ekonomin*

Det holländska sjöfartsklustret, vilket allmänt anses som det största och mest diversifierade i världen, genererade i slutet av 1990-talet 2,5 procent av Nederländernas samlade BNP-värde. I Sveriges absolut sjöfartstätaste kommun Tjörn

genererade branschen (rederinäringen plus vissa övriga stödtjänster till sjöfart) år 1999 3,6 procent av det totala antalet anställda i kommunen medan motsvarande 'sjöfartsandel' i Göteborg stannade på blygsamma 1,2 procent och i Stockholm på bara 0,4 procent. Beträffande Tjörn var sjöklustrets andel av bruttomsättningen dock betydligt större; nästan 16 procent. I sjöfartsstaden Göteborg var sektorns andel av omsättningen inom kommunen och dess näringsliv mer blygsamma 2,8 procent och i Stockholm under en halv procent. Även i Finland (inkl. viktigare hamnstäder som Helsingfors och Åbo) är sjösektorns andel av sysselsättning och omsättning närmast försumbar. Om man ställer det åländska sjöklustrets roll i den lokala ekonomin mot dessa siffror blir skillnaden påtaglig. Här handlar det inte bara om någon enstaka procent av ekonomi och sysselsättning. Istället ligger den absoluta tyngdpunkten inom åländsk ekonomi i rederisektorn med kringnäringar. Enbart rederierna står sålunda idag för över 40 procent av den åländska ekonomin och ca 13 procent av de på Åland bosattas arbetsmarknad. Rederiklustrets verksamhet är därtill helt avgörande för transporterna till och från omvärlden för övriga delar av den åländska ekonomin, t ex exportindustrin och turistnäringen.

1.7. Rederiklustret och framtiden

Att åländsk rederinäring genom åren varit mycket framgångsrik och skapat en även med internationella mått mätt imponerande volymverksamhet är ingen garanti för fortsatta framtida framgångar. Även den mest väletablerade näringen kan genom förändringar i omvärldens efterfrågan, teknikutveckling eller annars helt nya konkurrensförhållanden, mer eller mindre över en natt gå från stabilitet och expansion till tillbakagång och kris.

Det har inte ingått i uppgifterna för denna studie att närmare analysera de betydande problem och hotbilder som den åländska rederinäringen idag står inför. Flera studier har dock under senare år analyserat och diskuterat de växande problemen inom åländsk sjöfart. Dessa visar att de långsiktiga verksamhetsförutsättningarna för en av generationer sjöfarande ålänningar mödosamt uppbyggd sjöfartsmiljö av internationell betydelse riskerar att urholkas av en olycklig kombination av ökad internationell konkurrens och ett till näringens behov dåligt anpassat nationellt regelverk.

Om en sådan utveckling inte kan förhindras kommer de ekonomiska omstruktureringarna inom rederibranschen att slå mycket hårt mot det åländska sjöklustret – till och med hårdare än en motsvarande nedgång inom sjöfarten i anslutning till andra viktiga maritima kluster runt om i Europa. Orsaken härtill är det åländska klustrets osedvanligt starka uppbyggnad kring ren rederiverksamhet/färjesjöfart, något som reducerar möjligheterna till framgångsrik ersättningsverksamhet inom andra delar av klustret (maritimt underhåll, hamnservice etc).

En avveckling (eller mera påtaglig nedgång) i verksamheten inom sjösektorn skulle med säkerhet också drabba det åländska samhället betydligt hårdare än en motsvarande nedgång inom andra liknande maritima kluster. Orsaken till detta är självfallet den ovan påvisade unikt starka dominansen av sjöfarten i allmänhet och rederiverksamheten i synnerhet inom den åländska ekonomin.

En jämförelse med det holländska sjöklustret är här instruktiv. Även om detta kluster - det klart största i Europa - är gigantiskt jämfört med sin åländska motsvarighet, så är en nedgång inom det holländska klustret med sin ändå rätt blygsamma andel av den omkringliggande ekonomins totala produktionsvärde närmast att betrakta som en mild västanfläkt jämfört med vad en motsvarande nedgång skulle betyda för den sjöfartsinriktade åländska ekonomin. Ur ett åländskt perspektiv är det därför av stort intresse att notera de nederländska myndigheternas värdering av betydelsen av att bibehålla konkurrenskraften och därmed verksamheten inom 'sitt' sjöfartskluster. Här vidtogs sålunda under andra halvan av 1990-talet resoluta åtgärder för att med hjälp av ny skattelagstiftning och en helt nyutformad sjöfartspolitik säkerställa den holländska maritima miljöns internationella konkurrenskraft och därmed också långsiktiga överlevnad, åtgärder vilka sedan kom att bereda väg för en omläggning av sjöfartspolitikerna även på EU-nivån. Bakgrunden till den offensiva politiken var, för att citera den då ansvarige nederländske transportministern, att man kommit till insikt om att den maritima sektorn var mycket "mer omfattande och viktig än man någonsin kunnat föreställa sig" - en bedömning som helt klart även har en viss bäring även på det betydligt mer sjöfartsberoende åländska samhället.

2. Inledning

2.1. Bakgrund

Förmågan att färdas över vatten har alltid spelat en avgörande roll för de människor som befolkat de havsomflutna Ålandsöarna. De flytetyg som ålänningarna använt för sina livsviktiga sjötransporter representerar i stort sett hela den marina teknologin som den mänskliga civilisationen genom årtusenden utvecklat - från primitiva ekstockar och gårdagens segelfartyg till dagens väldiga tankers och färjbjässar.

Behovet att bemästra den omkringliggande vattenmiljö som i alla tider präglat det åländska samhället har därmed i hög grad också kommit att prägla ålänningarna själva och, inte minst, deras ekonomi. Under tidigare epoker handlade detta om att genom jakt av säl och olika former av fiske skaffa fram födan för dagen, en 'levebrödsaktivitet' som så småningom utvecklades till ett mer storskaligt fiske även för de omgivande fastlandsbefolkningarnas behov. Och ur förmågan att på egna kölar transportera sig själva och sina produkter till de stora fastlandsmarknaderna i öst, väst och syd växte det så småningom fram ett seglatskunnande som gjorde det möjligt för ålänningarna att utveckla en storskalig sjöfartsnäring för transport av gods och människor - inte bara till och från Åland utan också i ett betydligt vidare geografiskt sammanhang.

Med sin av sjöfart och rederinäring så starkt präglade ekonomi är dagens Åland ett naturligt resultat av denna utveckling. I själva verket torde det vara svårt att någonstans i världen hitta ett samhälle vars ekonomi och välstånd är lika intimt förbundet med sjöfartsnäringen. Åland är i dag norra Östersjörummet största enskilda sjöfartscentrum. Åländska rederier opererar en flotta som inte bara dominerar den storskaliga färjtrafiken i närregionen utan också är aktiv inom flertalet av den internationella sjöfraktmarknadens viktigaste efterfrågesegment.

2.2. Denna studie

Föreliggande studie skall ses som ett första försök att mera i detalj granska huvuddragen i dagens åländska sjöfartsekonomi. Till skillnad från tidigare analyser som i huvudsak gått ut på att fastställa rederisektorns andel av den åländska ekonomin i termer av omsättning, förädlingsvärde, sysselsättning och skatteintäkter¹ fokuserar denna rapport mera på sektorns kopplingar till företag och myndigheter inom och utanför Åland. Syftet med den här typen av

¹ Se t ex ÅSUB Rapport 1998:7, 1999:4, 1999:11, 2001:4, 2001:9 och ÅSUB Statistikmeddelande 2001:1

mer djupgående kartläggning av branschens interna struktur och 'omvärldsrelationer' är att få fram en tydligare bild av dess samspel med den omgivande ekonomin, och därmed också dess betydelse för arbetsplatser och omsättning i företag och offentliga organisationer inom såväl som utanför Åland.

Med undantag för ett par relativt översiktliga s.k. *input-output* studier av det åländska näringslivets utbyte av varor och tjänster mellan de olika branscherna som helhet² har någon i ovan nämnda mening mer detaljerad studie av den åländska sjöfarten aldrig tidigare genomförts.

Resultatet av föreliggande studie bekräftar den mot bakgrund av tidigare mer översiktliga analyser förväntade bilden av ett betydelsefullt åländskt 'sjökluster' med ett omfattande nätverk av underleverantörer och kunder inte bara inom Åland utan framför allt också i den omgivande östersjöregionen, i övriga Europa och till och med runt om i resten av världen.

Studien skall ses som *indikativ* snarare än som en uttömmande detaljkartläggning. Orsaken härtill är att en fullskalig klusteranalys av detta slag är metod- och datamässigt mycket krävande. Den förutsätter därmed också en resurs- och tidsinsats långt utöver vad som varit möjligt i anslutning till detta mer begränsade projekt. Arbetets karaktär av *förstudie* märks framför allt av följande brister och problem i det använda underlagsmaterialet:

- Ofullständigt faktaunderlag rörande rederiföretagens mångfacetterade och mycket omfattande nätverk av enskilda underleverantörer och kunder (företag/myndigheter och deras lokaliseringssorter)
- Saknade eller bristfälliga data om inköps- och säljvolym till/från företag och myndigheter i rederiernas nätverk
- Saknade eller åtminstone mindre säkra uppgifter om fördelning och volymer på de arbetsplatser som direkt och indirekt skapas i andra branscher och offentliga organ inom och utanför Åland
- Begränsad tillgänglighet på likvärdigt och därmed fullt jämförbart material om den ekonomiska strukturen inom och omvärldseffekterna av andra liknande nordiska och europeiska sjöfartskoncentrationer

De här bristerna i underlagsmaterialet till trots, ger denna studie en del genuint ny kunskap om vad som framstår som ett - även internationellt sett - förhållandevis betydelsefullt åländskt sjöfartskluster. Detta har möjliggjorts genom att så långt som möjligt kombinera olika typer av 'hårda' data med mera 'mjuk' information om verksamheten inom branschen.

² Den senaste av dessa utkom 1999 och gällde situationen år 1993. Se ÅSUB Rapport 1999:5.

Djupintervjuer med centralt placerade företrädare för samtliga större rederier (se förteckningen över intervjupersoner i slutet av rapporten) har delvis kunnat kompensera avsaknaden av mer fullständiga och systematiska data om rederiernas kunder och underleverantörer. Dessa intervjuer i kombination med sekundära källor gällande viktigare underleverantörers omsättning och försäljningsinriktning samt annan branschrelaterad ekonomisk statistik har även kunnat användas som grova indikationer på den geografiska utbredningen hos det företagsnätverk inom viket åländsk rederinäring verkar.

Problemen med bristfälligt eller med åländska data svårjämförbart material om andra liknande sjöfartskluster har gjorts hanterbart genom att inte göra alltför detaljerade jämförelser. Istället används data och faktaunderlag om andra liknande maritima företagskoncentrationer mera översiktligt för att ge ett internationellt perspektiv på det åländska klustrets relativa betydelse och speciella verksamhetsprofil, en form av mycket enkel och preliminär '*bench-marking*' om man så vill.

De källor som här använts utöver intervjuer och tillgänglig offentlig statistik är företagsredovisningar, olika typer av bransch- och företagsutredningar, internationella handböcker, tidningsartiklar, andra studier av jämförbara maritima kluster, berörda företags och myndigheters web-sidor m.m.

Det varierande underlagsmaterialet gör att studien inte kan sägas gälla situationen under ett bestämt år utan snarare en mindre entydigt avgränsad period kring millennieskiftet med tonvikt vid åren från 1998 till 2000.

2.3. Det framtida kunskapsbehovet

Ovan nämnda ofullständigheter i studiens faktaunderlag gör att rapporten mera fått karaktären av förstudie än en fullvärdig och heltäckande detaljkartläggning av hela det åländska sjöfartsklustret med dess vittförgrenade och mycket omfattande kopplingar till andra branscher och aktörer inom och utanför Åland. Trots detta ger studien ändå den första sammanfattande bilden över den åländska sjöfartens omfattning och internationella kopplingar vid ingången i det nya millenniet. Rapporten torde därför vid behov kunna användas i det fortsatta arbetet med de åländska sjöfartsfrågorna på åtminstone två olika sätt:

- Som underlag för mer övergripande policyprioriteringar
- Som utgångspunkt för fördjupade strukturanalyser

Beträffande den förstnämnda punkten så kan man sålunda redan på basen av denna rapport mycket väl dra en del viktiga slutsatser om vilken huvudsaklig typ av politik och vilken

prioritering i förhållande till andra näringspolitiska insatser som krävs för att gynna en fortsatt utveckling av Ålands maritima miljö. Det handlar här framför allt om långsiktigt motiverade val mellan olika utformning av nationell 'shippingregim' - med hänsyn till det åländska klustrets huvudsakliga struktur, verksamhetsprofil, kopplingar till övrigt näringsliv och viktigaste marknader. Det är också möjligt att använda det material som här framkommer som en del av det beslutsunderlag som krävs för att på ett mera övergripande plan fördela samhällets knappa näringspolitiska resurser mellan sjöfarten och andra näringar.

En på djupet mer genomtänkt politik för en långsiktig utveckling av den potential – även i förhållande till den omkringliggande ekonomin i övrigt – som det åländska rederiklustret utan tvekan representerar förutsätter dock (förutom politisk vilja och institutionella resurser) ett betydligt mer exakt och heltäckande dataunderlag än vad som kunnat tas fram inom ramen för denna utredning. Om sådana ambitioner finns torde rapporten vara en god utgångspunkt för fortsatta strukturanalyser av Åland som maritim produktionsmiljö.

Det är framför allt möjligheten att utnyttja rapporten på det sistnämnda sättet som motiverat dess undertitel: en *förstudie*. Vad som i så fall krävs är ett omfattande arbete med en kompletterande kartläggning och djupanalys av de grupper av företag, branscher och offentliga organ som i denna rapport pekats ut som rederiernas viktigaste samarbetspartner och kunder inom såväl som utanför Åland, något som skulle ge helt nya möjligheter att närmare fastställa och kvantifiera de strukturella kopplingarna mellan det åländska sjöklustret och omvärlden.

3. Sjöfarten och den åländska ekonomin³

3.1. Den historiska bakgrunden

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 med 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.

Paradoxalt nog grundades det andra åländska särdraget, alltså den betydelsefulla handelssjöfarten, ursprungligen på den komparativa *nackdel* som läget ute i norra Östersjön samtidigt också gav upphov till, nämligen det svåra transportläget i förhållande till de omgivande fastlandsekonomierna. Resultatet blev att ålänningarna gradvis 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 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

³ Kapitlet bygger till stora delar på texten i kapitel 2 av det förslag till sjöfartspolitiskt program för Åland som under 1997-98 utarbetades av Landskapsstyrelsens sakkunnigorgan i sjöfartsfrågor. Se Bilaga 1 i Ålands landskapsstyrelse, 1999. Uppdateringar av det åländska dataunderlaget bygger på av ÅSUB publicerad nationalräkenskaps-, arbetsmarknads- och befolkningsstatistik. Uppdateringar rörande uppgifter om Sverige och Finland är hämtade från aktuella årgångar av "Statistisk årsbok för Finland" samt "Statistisk årsbok för Sverige".

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.

Man 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.

3.2. Den åländska sjöfarten före färjtrafikens genombrott

Under 1920- och 1930-talen skedde en allt snabbare omstrukturering av åländsk samhällsekonomi och arbetsmarknad från en utpräglad agrarhushållning 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. Det här innebar att kraven på tonnagets kvalitet blev allt större, och att de åländska redarna från att tidigare nästan uteslutande ha investerat i andrahandstonnage, nu tvingades komplettera sitt tonnage med tekniskt avancerade nybyggen.

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. rederikontor) 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 sjuttioalet 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 (bruttoregisterton/BRT) motsvarande drygt 40 procent av de finska rederiernas tonnage (med ett befolkningsunderlag på 4,7 miljoner).

Den åländska handelsflottans utveckling under de första efterkrigsdecennierna präglades 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 'lågstnadstrafik' med äldre andrahandstonnage i branschens utkanter, blev åländsk shipping under denna period tekniskt och marknadsmässigt fullt jämbördig med de mer avancerade delarna av världens sjöfart.

3.3. Utvecklingen efter 1960

Omstruktureringen och expansionen av sjöfarten under 1950- och 1960-talen skedde parallellt med en allmän omställning av den åländska ekonomin från primär- och landsbygdsnäringar till en modern serviceekonomi. Denna omställning var inte problemfri, som framgick ovan krympte arbetsmarknaden med omkring 1.500 arbetsplatser under denna period. Den friställda arbetskraften inom den traditionella agrarhushållningen hade många gånger svårt att konkurrera om arbetsplatserna i den nya servicesektorn och tillväxten inom näringar som sjöfart och handel kunde inte helt väga upp den kraftiga nedgången inom primärnäringarna under de första efterkrigsdecennierna.

År 1959 markerar dock startpunkten för en kraftfull tillväxtperiod inom den åländska ekonomin som mognar ut under 1970- och 1980-talens expansionsår. Detta år öppnade 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 ofta antas möjligheten till *tax free-försäljning*,⁴ 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 och Finland. Härtill kom dessutom viktiga förändringar inom marknaden för passagerartransporter mellan de två länderna: ny semesterlagstiftning med längre sammanhängande ledighet för breda löntagargrupper, den stora emigrationsvågen från Finland till Sverige med åtföljande besöksresande m.m.

Färjetrafiksatsningen betydde att åländsk sjöfart kom att återknyta kontakterna med de närmarknader och hemmavatten som den ursprungligen utgick från: Ålands hav och norra

⁴ Skattefri ombordförsäljning, bl a på ruten Åbo-Mariehamn-Stockholm, har förekommit ända sedan 1950-talets början.

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 BRT/enhet utvecklade man på några decennier ett kombinerat passagerar- och nyttotrafikkoncept baserat på nybyggt specialtonnage av yppersta världsklass på upp mot 50.000 BRT/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 shippingen som var gångbar även i ett bredare internationellt sammanhang.

Expansion inom den Östersjöbaserade färjtrafiken skedde samtidigt med en snabb omstrukturering av den mer traditionella fraktfarten. Under hela 1960-talet och fram till mitten av 1970-talet pågick en fortlöpande expansion och utveckling av det åländska frakttonnaget. Trenden gick mot en mer specialiserad shipping där det växande tanktonnaget och de 'skräddarsydda' fartygstyperna för den finska exportindustrins behov gradvis 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). Den i *Ålandstidningen* varje vecka publicerade sammanställningen över de mer än 50 åländska fraktfartygens (exkl. bilfärjorna) aktuella positioner runt om i världen var i början av 1970-talet en imponerande läsning, något som också framgår av *Bilaga I* i slutet av denna rapport.

Utvecklingen därefter präglades dock av kraftiga omstruktureringar, utförsäljning och utflaggning av åländskt tonnage. Mellan 1981 och 1987 minskade sålunda Ålands Redarförenings medlemsflotta med över 40 fartyg från dryga 1 miljon till endast 59.000 DWT - huvudsakligen på grund av utflaggningar till s.k öppna register. Orsaken härtill var den snabbt växande konkurrensen från denna typ av lågkostnadsregister som i realiteten gjorde det omöjligt att konkurrera på den internationella *cross trade* marknaden med tonnage baserat i högkostnadsregister som t ex det finska och svenska. En annan - mindre vanlig - utvecklingslinje var en utförsäljning av det egna tonnaget och övergång till ren befraktnings- 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.

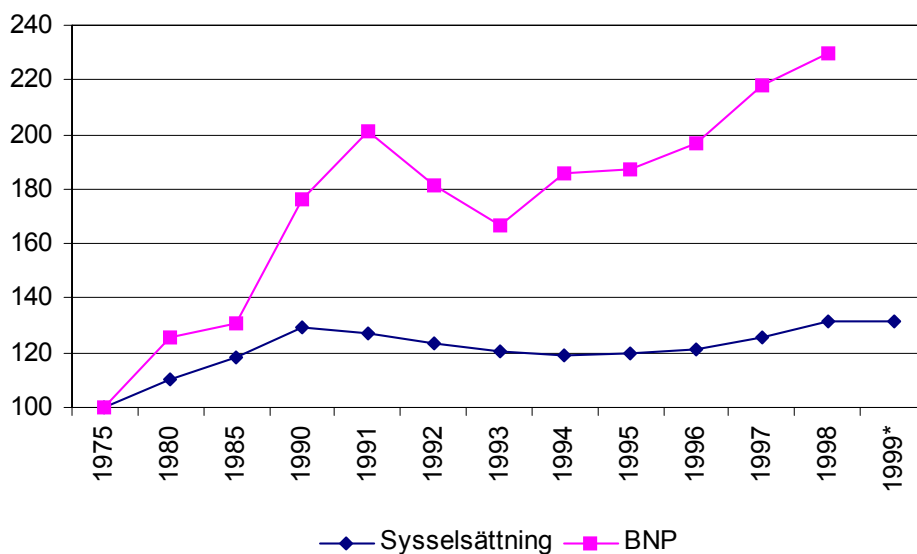
Först i slutet av 1980- och början av 1990-talet agerade Finlands regering och riksdag genom inrättande av ett s.k. parallellregister (1992) samt räntestöd (1988) vid fartygsinvesteringar. Dessa åtgärder ledde till att utflaggningen i stort upphörde. Resultatet blev också en viss återhämtning för det hemmaregistrerade tonnaget - inte minst vad gäller specialiserat s.k. småtonnage.

Nedgången och omstruktureringsproblemen på fraktsidan kunde dock - åtminstone i ekonomiska termer (förädlingsvärde, intäkter, utbetalda löner etc) - mer än väl kompenseras

av den snabba expansionen av färjtonnaget på rutterna mellan Finland, Åland och Sverige. Färjexpansionen hade inte bara den fördelen att den diversifierade och expanderade en högavlönad sjöbaserad arbetsmarknad i Ålands närområde (hela service- och cateringsidan ombord och en växande kontorssektor i land), den skapade även det snabba och effektiva transportsystem mellan Åland och omvärlden som det öbundna åländska näringslivet behöver för att kunna konkurrera på någorlunda lika villkor som de fastlandsbaserade företagen.

Med en allt mer utbyggd färjtrafik som *roll on - roll off* transportlänk och ekonomisk ryggrad, moderniserades under 1970, 1980 och 1990-talen hela den åländska ekonomin och växte till sig inom ett relativt brett spektrum av servicenäringar. Förutom en snabb ökning av den offentliga sektorn, skedde expansionen inom landekonomin framför allt inom handel och turism men också inom näringar som finansiella tjänster, försäkringsverksamhet, företagservice, konsultverksamhet inom internationell shipping, transportlogistik etc. De täta färjförbindelserna gjorde det även möjligt att gradvis bygga ut och specialisera den lilla industrisektorn inom plast-, metall-, snickeri- och livsmedelsområdena. Den krympande jordbrukssektorn koncentrerades till högavkastande grödor såsom, tomater, lök, sallad, industripotatis m.m.

Figur 1: Expansionen inom ekonomi och arbetsmarknad 1975 – 1998/99 (Index 1975 = 100).



Som framgår av *figur 1* ovan har utvecklingen avsatt tydliga spår i form av växande ekonomiska resurser och arbetsmarknad. Under perioden 1975 - 1998 växte förädlingsvärdet (BNP till producentpris) inom den åländska ekonomin i reala termer med över 80 procent, i genomsnitt drygt 3 procent per år. Under samma period expanderade sysselsättningen med över 30 procent från ca 9.600 till ca 12.600 anställda. Härutöver tillkommer de arbetsplatser som åländska rederier skapar ombord på sina hemmaregistrerade fartyg i internationell trafik. Räknar man även med dessa arbetsplatser genererade åländskt näringsliv i slutet av perioden en arbetsmarknad omfattande totalt ca 15.000 arbetsplatser (1999). Till detta kommer så

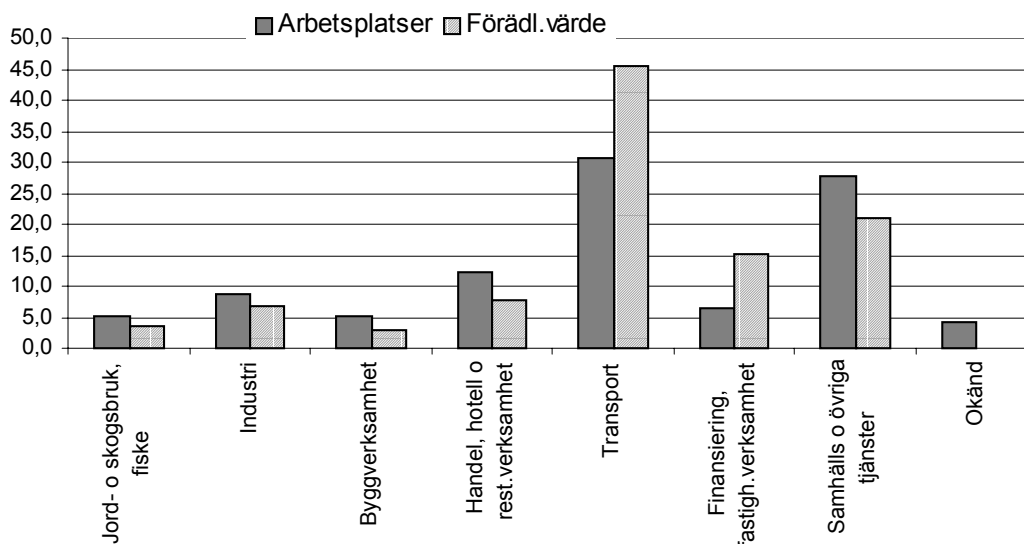
ytterligare ett inte obetydligt antal ombordanställda i internationell trafik under främmande flaggor. Ett annat mått på sjöfartens roll i utvecklingen är det faktum att det producerade förädlingsvärdet inom branschen transporter m.m. (där sjöfarten utgör ca 90 procent, dock exklusive utflaggat tonnage) under perioden 1975 - 1998 mer än fördubblades.

3.4. Sjöfartens dubbla roll i den åländska ekonomin

Dagens åländska samhällsekonomi bygger i hög grad på service- och tjänstenäringarna. I slutet av 1990-talet genererades omkring 70 procent av sysselsättningen och nästan 90 procent av förädlingsvärdet av dessa näringar, en avsevärt större del av ekonomi och arbetsmarknad än i flertalet omgivande länder och regioner. Ett karaktäristiskt drag hos handeln med omvärlden är följaktligen att exporten helt domineras av tjänster medan importen domineras av varor - ett import/exportkoncept som åtminstone under en del år lett till ett inte obetydligt åländskt handelsöverskott (närmare 590 miljoner euro eller ca 3,5 miljarder mk under åren 1991-1995).

Om man sammanställer nationalräkenskapsdata rörande de olika branschernas och sektorernas förädlingsvärde med motsvarande sysselsättningsstatistik, får man en grov bild av huvudstrukturen och de viktigaste tyngdpunktsområdena inom den åländska ekonomin.

Figur 2: Det åländska näringslivets huvudstruktur 1998/1999



Anmärkning: Förädlingsvärdeuppgifterna avser år 1998. Arbetsplatsuppgifterna gäller 1999.

Diagrammet i figur 2 ovan ovan bekräftar bilden av Åland som en utpräglad tjänste- och serviceekonomi. Såväl beträffande förädlingsvärdets volym som antalet arbetsplatser dominerar dessa näringar helt. Det bör också noteras att produktiviteten mätt som genererat förädlingsvärde per anställd är störst inom två näringsområden, nämligen transporter med

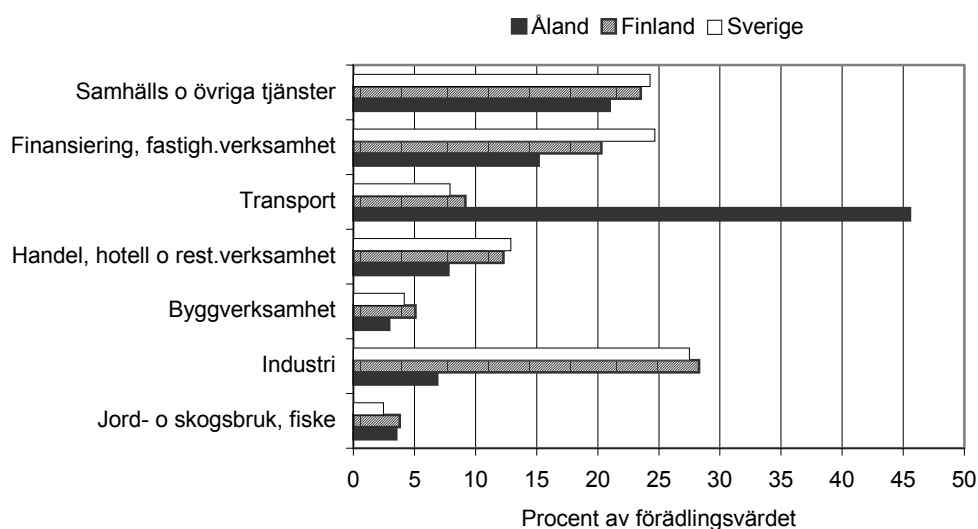
sjöfart⁵ samt finansiella och försäkringstjänster (inkl. företagservice, konsultverksamhet, fastighetsservice m.m.). Dessa sektorer stod ensamma för ca 60 procent av det totala förädlingsvärdet och över en tredjedel (ca 35 procent) av de arbetsplatser som skapades av den åländska ekonomin 1999.

Räknar man bort den offentliga sektorn, och således utgår från ovan nämnda sektorer position inom det privata näringslivet, blir deras nyckelroll om möjligt ännu mera tydlig. Transport inklusive sjöfart samt den finansiella sektorn med försäkringar, företagservice, fastigheter etc står då för hela 74 procent av förädlingsvärdet (1998) och 48 procent av arbetsplatsutbudet (1999).

Inom blocket transport och finansiella tjänster m.m. är sjöfartens dominans påtaglig. Shippingsektorn står nämligen för drygt hälften av hela förädlingsvärdet inom den privata sektorn och över 40 procent av förädlingsvärdet inom ekonomin som helhet (inkl. den offentliga sektorn, gäller 1998 års värden). Det står därmed klart att den verkliga tyngdpunkten inom den åländska samhällsekonomin är sjöfarten.

En jämförelse av Ålands näringsstruktur och motsvarande branschammansättning i Finland och Sverige ger ytterligare perspektiv på den åländska samhällsekonomin. *Figur 3* nedan illustrerar sålunda med all tydlighet Ålands extremt starka beroende av sjösektorn, liksom den - jämfört med omvärlden - relativt obetydliga industriella basen.

Figur 3: Branschstrukturen på Åland, i Sverige och i Finland enligt förädlingsvärde 1998.



⁵ I sjöfartssektorn - som utgör omkring 90 procent av hela transportsektorn - ingår hela det förädlingsvärde och samtliga arbetsplatser som skapas av de åländska rederinäringen, dvs rederiernas ålandsbaserade kontorssysselsättning samt all verksamhet ombord på dessa rederiers ålandsregistrerade fartyg.

Ett annat sätt att belysa sjöfartens nyckelroll i det åländska samhället är att granska olika typer av beroendeförhållanden inom ekonomin. I grunden handlar det här om två skilda slag av beroenderelationer: ett mer djupgående *strukturellt beroende* och ett mer lättroligt *marknadsberoende*.

I det förstnämnda fallet kan en bransch eller näringslivet som helhet vara beroende av den basservice eller 'infrastruktur' som en viss sektor inom den åländska ekonomin tillhandahåller. Beroendeförhållandet är således här av mer eller mindre grundläggande strukturell art - försvinner verksamheten kan den inte på ett 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 grundförutsättning för i stort sett all annan näringsverksamhet. Ett annat exempel är den offentliga sektorn som ombesörjer näringslivets basförsörjning av utbildad arbetskraft, social och fysisk infrastruktur m.m. Denna sektor 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 andra typen av bindningar inom ekonomi och näringsliv gäller beroendet av vissa typer av insatsvaror och/eller -tjänster från andra delar av det åländska näringslivet. Så är t ex industrin beroende av bank- och försäkringssektorns finansiella tjänster, och livsmedelsindustrin i viss utsträckning beroende av de åländska primärnäringarna för sina råvaruinköp. Denna typ av marknadsberoenden är ofta ömsesidiga: primärnäringarna är sålunda beroende av industrin för avsättningen och förädling av sina produkter.

Den viktigaste skillnaden mellan *marknadsorienterade* och mer *strukturellt* grundade 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, eftersom 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 svårersättligt beroende av sjöfartsnäringens trafikutbud till och från Åland.⁶

Samtliga näringar fyller med andra ord sin speciella roll inom en större ekonomi, samtidigt som vissa sektorer ändå intar något av en särställning i kraft av sin dubbla roll som skapare av arbetsplatser och inkomster samtidigt som de producerar en oundgänglig basservice för övriga

⁶ Detta betyder dock inte att sjötransporterna med nödvändighet alltid måste utföras med hjälp av åländska rederier. Man kan ju även tänka sig att motsvarande transportertjänster levereras av rederier med hemort utanför Åland.

delar av näringsliv och samhälle. För Ålands del är det utan tvekan sjöfarten som är det främsta (om än inte det enda) exemplet på en bransch som innehar denna i dubbel mening positiva betydelse för hela samhällsekonomin. Den åländska sjöfartens ekonomiska betydelse stannar inte heller vid Ålands gränser. Som kommer att framgå senare i denna studie så spelar den även en viktig – om än inte på samma sätt som inom Åland helt avgörande - roll även inom flera orter runt om i närregionerna, för vissa företag och hamnar runt om i Europa och ibland till och med ännu längre bort i världen.

4. Den maritima verksamheten på Åland – en översikt

4.1. Rederierna

Det hemmaflaggade åländska fartygstonnaget omfattade år 2000 ca 415.000 bruttoton (BT⁷) motsvarande ca 145.000 dödviktston (DWT) fördelade på 31 enheter varav 10 var passagerarfartyg (färjor och kryssningsfartyg)⁸. För en sammanställning av den hemmaflaggade åländska flottan i slutet av 2001, se *Bilaga II*. Om man även räknar med fartyg under 'charter' och med olika typer av managementkontrakt (finskt eller åländskt flaggade) tillkommer ytterligare 4-6 fartyg. Enligt befintliga företagsregisterdata⁹ ägdes och/eller opererades detta tonnage av 38 olika företag som 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 en miljon mk (ca 170.000 euro).

Detta innebär alltså att åländsk rederiverksamhet i mera snäv mening i dagsläget bärs upp av 17 företag. Dessa hade en sammanlagd årlig omsättning på i storleksordningen drygt 600 miljoner euro (3,6 miljarder mk), vilket utgör 99 procent av omsättningen inom hela branschen (1999). Av de 17 ledande företagen är dock 7 dotterbolag (alternativt har gemensamma ägare) till något av de 10 övriga större rederibolagen, varför det i realiteten är ett rätt begränsat antal fristående operatörer som bär upp i stort sett hela rederiverksamheten på Åland.

Att sjöfarten trots det begränsade antalet aktörer ändå spelar en så stor roll för den åländska samhällsekonomin, beror på att vi bland dessa finner några för åländska förhållanden mycket stora och internationellt inriktade företag. Det totala antalet anställda (helårsbasis, kontorsanställda såväl om sjöpersonal på icke-utflaggat tonnage) inom denna lilla grupp av rederiföretag uppgick i slutet av 1990-talet till över 3.700. Av dessa var drygt 1.500 bosatta inom Åland¹⁰. De samlade löneutbetalningarna till enbart sjöpersonalen på de hemmaflaggade åländska fartygen uppgick vid millennieskiftet till närmare 120 miljoner euro (över 0,7 miljarder mk). Dessa företags närmast totala dominans inom rederisektorn understryks

⁷ I juli 1994 ersatte enheten bruttoton (BT) det tidigare använda volymmåttet bruttoregisterton (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.

⁸ Fartyg under 500 BT och den av Ålands landskapsstyrelse ägda och opererade flottan av skärgårdsfärjor ingår inte i detta tonnage.

⁹ Företagsregistret, ÅSUB 2001.

¹⁰ Beloppet gäller enbart rederianställda inom den privata sektorn. Anställda inom landskapsstyrelsens skärgårdsfärjtrafik ingår alltså inte.

ytterligare av det faktum att antalet sysselsatta på helårsbasis inom de övriga 16 företagen med under 1 miljon mk/170.000 euro i omsättning samtidigt enbart uppgick till ett 10-tal.

Av de 17 ledande rederiföretagen (alltså inkluderande de 7 dotterbolagen) klassificeras verksamheten (i företagsregisterstatistiken) inom 7 stycken 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, dominerar stort inom åländsk sjöfart. Dessa stod sålunda år 1999 ensamma för ca 87 procent av hela omsättningen och ca 90 procent av sysselsättningen inom hela rederibranschen. 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, se vidare nästa avsnitt).

Uppdelningen mellan färjtrafikoperatörer och olika typer av fraktsjöfart är tydlig, men ändå inte total. Det största (fortfarande hemmaflaggade) fraktrederiet är sålunda ett dotterbolag till ett av de större passagerarrederierna, och ägarintressena bakom två av '17-gruppens' fraktrederier är samtidigt också stora ägare i det största färjrederiet.

4.2. Tonnaget under utländsk flagg

'Cross-trade' är den allmänna beteckningen på trafik med handelsfartyg mellan tredje länder. Fartyg i *cross-trading* skall kunna trafikera i hela världen och måste därmed vara konkurrenskraftiga i förhållande till samtliga andra fartyg i samma typ av trafik. Konkurrensfaktorer av största betydelse är arbetskraftskostnaderna och olika typer av avgifter.

Den åländska sjöfarten mellan tredje länder stod i början av 1980-talet inför alternativet att lägga ner verksamheten eller att söka nya möjligheter att konkurrera med den internationella sjöfarten. 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.

I dagsläget är huvuddelen av det åländska tonnaget i denna typ av internationell trafik utflaggat. Den i utlandet registrerade flottan omfattade för några år sedan över 2 miljoner DWT, främst inom oljetank- och kylfartygssektorerna, men har efter en större konkurs nu sjunkit till en bit under 800.000 DWT (motsvarande ca 440.000 BT). Antalet fartygsenheter under utländsk flagg uppgår till för närvarande till 10 stycken varav 8 större tankfartyg, en färja och ett kylfartyg.¹¹ Härtill kommer ett två större beställningar av helt nytt tanktonnage som med all sannolikhet kommer att opereras under utländsk flagg.

¹¹ Observera att en av dessa enheter (färjan) är registrerad i det nära EU-grannlandet Sverige. Resterande fartyg är dock registrerade i flaggstater utanför EU/EES-området.

På grund av att verksamheten inte längre drivs under nationell hemmaflagg är det inte möjligt att få fram exakta uppgifter om den ekonomiska volymen i termer av intäkter, löner etc. En grov uppskattning pekar dock mot en bruttoomsättning för det utflaggade tonnaget på i storleksordningen 120 miljoner euro (drygt 700 miljoner mk) per år. En motsvarande uppskattning av arbetsplatsvolymen ger vid handen att drygt 280 personer, varav ca 130 finska medborgare, är sysselsatta om bord på dessa fartyg.¹²

Den finska sjöfartspolitikerna, som trots en allt bättre anpassning till situationen inom övriga EU, fortfarande medför en högre kostnadsnivå än många av de konkurrerande internationella flaggstaterna, erbjuder fortfarande inget attraktivt alternativ för åländska rederier med inriktning på global *cross-trade*. Den förda politiken leder även till negativa konsekvenser när det gäller möjligheten anställa åländskt sjöfolk (främst befäl) på det utflaggade tonnaget eftersom den s.k. 6-månaders regeln tvingar den anställde att vara utomlands/ombord under ett halvt år för att kunna få sin lön skattefritt. Detta hämmar i hög grad ett flexibelt avlösningssystem och utgör en påtaglig konkurrensnackdel till förmån för utländsk arbetskraft.

4.3. Kontraktsbunden linjefart under nationell flagg

Den kvarvarande fraktfarten under nationell flagg gäller i huvudsak kontraktsbunden linjefart med specialiserat s.k. småtonnage på vissa rutter till och från Finland och (i viss mån) Sverige. Enligt tidigare definitioner ansågs fartyg med en bruttodräktighet på max 1.600 registerton som 'småtonnage'. Efter en revidering år 1994 av de internationella skeppsmätningmetoderna existerar inte längre någon entydig definition av begreppet småtonnage. De idag mest etablerade uttrycken för att beskriva småtonnaget inom de ledande sjöfartsnationerna är "ships of limited size" och "ships in near costal trade". I kollektivavtalen definieras för närvarande det åländska 'småtonnaget' som fartyg i intervallet mellan 500 och 5.500 DWT. Vid ingången i det nya millenniet omfattade torrlasttonnaget ett 20-tal enheter på sammanlagt över 150.000 BT (motsvarande omkring ca 125.000 DWT) med fraktintäkter (brutto) på närmare 60 miljoner Euro (ca 340 miljoner mk).

Konkurrenssituationen för den hemmaflaggade åländska lastsjöfarten har skärpts sedan EU-inträdet. Under 1990-talet har en stor del av tonnaget förnyats för att motsvara marknadens behov av högförädlade transporter. Merparten av lastfartygen är idag sysselsatta i specialtrafik med fleråriga kontrakt men det finns också fartyg som befraktas på resebasis.

De viktigaste rutterna utgår från Finland och gäller frakter till/från övriga Norden med tonvikt på Sverige och Danmark, södra Östersjön med fokus på Tyskland och Polen, atlanthamnarna i

¹² Skattningen bygger dels på publicerade bokslut från de berörda rederierna samt annan information från Ålands Redarförening.

Nederländerna och Belgien, en del brittiska hamnar, vissa atlanthamnar på den iberiska halvön samt hamnar i USA och Kanada. Inom ramen för detta ruttnätverk förekommer även del tredjelandstrafik, t ex mellan Sverige och England, Nederländerna och USA, Kanada och USA, Norge och Tyskland.

I huvudsak handlar det om den finska träförädlings- och metallindustrins transporter. Det segment som ökat mest är containerlasterna. Traditionella styckegodsskeppningar håller på att försvinna inom Nordeuropa. Då utvecklingen mot en ökad ”containerisering” nu också nått de varor som transporteras till/från det forna östblocket kommer efterfrågan på moderna och snabba fartyg att öka. Detta innebär en förskjutning mot ökad *cross-trade* trafik även inom Ålands närområden.

En ökad automatisering av lasthanteringsutrustningen i norra Europa inklusive Ryssland och Baltikum gynnar modernt tonnage. På de kortare rutterna ser vi idag en allt större andel *ro ro*-fartyg specialiserade för trailertransporter. Även inom Ryssland och Baltikum pågår en tonnagesfyringningsprocess. De fartyg som blev kvar i kommersiell trafik efter Sovjetunionens sönderfall håller på att minska i antal, men är fortfarande svåra konkurrenter om det mindre förädlade godset.

År 1997 presenterade EU-kommissionen nya och idag fortsättningsvis gällande villkor för det statliga stödet till sjöfarten inom Unionen. Dessa betydde något förenklat att statliga subventioner motsvarande en återbetalning av samtliga från rederibranschen influtna statliga skatter och avgifter är tillåtna. Det är numera också tillåtet att i en betydande utsträckning använda sjömän från tredje länder (utanför EU) till lokala avtal. Det här har lett till att huvuddelen av EU's sjöfarare numera i realiteten är befriade från inkomstskatt och att en särskild och mer förmånlig form av rederibesattning (den s.k. tonnageskatten) införts i flertalet av Unionens sjöfartsländer.

Enligt kommissionens senaste memorandum rörande transportpolitiken (inkl. sjöfarten) kommer man inom en snar framtid att presentera bindande EU-direktiv för utformningen av rederibesattningen utgående från den tonnagesbesattningsprincip som bl a tagits fram i Nederländerna och Storbritannien.¹³ De totala närings- och arbetsmarknadspolitiska fördelarna är härvid jämförbara med dem hos utflaggat tonnage, eftersom konkurrensfördelar uppnås genom såväl låga lönekostnader som nollbesattning. Därtill tar man vara på den seriösa status hemlandets första register erbjuder.

Den nya europeiska sjöfartspolitiken kommer därmed sannolikt att innebära en minskad betydelse i Östersjö- och Nordsjötrafiken för de traditionella bekvämlighetsflaggorna såsom Panama, Bahamas, Cypern och Liberia. De EU-länder som inte anpassar sin nationella

¹³ Se Commission of the European Communities, 2001.

sjöfartspolitik får finna sig i att det egna tonnage flaggas ut, inte bara till de traditionella bekvämlighetsflaggorna, utan nu också till andra EU-flaggor.

Sedan andra halvåret 2000 har den utrikesgående åländska fraktflottan under nationell flagg genom en utvidgning av den finska statens återbetalningar av sjömännens skatter och avgifter i stort sett anpassats till regelverk och rådande konkurrenssituation inom EU. Det för denna typ av åländsk rederiverksamhet inte fullt så avgörande (men ändå ur konkurrenssynpunkt inte helt ointressanta) systemet med 'tonnageskatt' som alternativ till den normala bolagsbeskattningen har dock fortfarande inte införts. Genom att gällande kollektivavtal i realiteten utesluter tredjelandsavtal för manskapet har det åländska frakttonnage dock fortfarande en kostnadsnackdel jämfört med många av sina viktigaste konkurrenter.

4.4. Kryssnings- och färjetrafiken

Ingenstans i världen har en så högklassig och välutvecklad passagerar- och bilfärjetrafik som den i Östersjön utvecklats. Kombinationen av passagerar- och godstransporter har varit ett rationellt sätt att säkerställa året om transporter med höga avgångsfrekvenser mellan de glesbefolkade nordiska länderna. Trafiken på rutten Sverige-Åland-Finland torde vara ett paradexempel på detta. Till skillnad från andra färjrutter i övriga delar av Europa har möjligheten till *tax free*-försäljning här varit avgörande. Denna har nämligen lett till ständigt växande passagerarvolym som i sin tur subventionerat en frekvent och mer nyttoinriktad godstrafik även på rutter där den mer renodlade transportefterfrågan egentligen inte motiverar detta. På grund av passagerarberoendet kännetecknas Östersjötrafiken av betydande variationer - över säsongerna såväl som över olika veckodagar. Färjrederierna har dock genom en ständig utveckling av 'passagerarkonceptet' delvis lyckats utjämna dessa säsongsvariationer och trygga en högfrekvent trafik året om.

För regionerna och staterna kring Östersjön är färjesjöfarten idag en av grundpelarna för en fungerande transportinfrastruktur. Idag transporteras närmare 30 procent av den finska utrikeshandeln (mätt i varuvärde, i varuvolym/ton handlar det om ca 5 procent) på passagerarfärjor. Under åren 1986 till 1996 växte passagerarsiffrorna enbart på rutterna till/från Finland och Åland från 8 till 14 miljoner. Färjtrafiken på Estland har vuxit mycket snabbt under senare år och är nu uppe i över 6 miljoner passagerare.¹⁴

Den åländska färjflottan förnyades kraftigt under 1980- och början av 1990-talen och är planerad och byggd för Östersjöförhållanden. Det åländska passagerar- och färjetonaget omfattar idag 10 enheter på sammanlagt på närmare 230.000 BT eller ca 60.000 DWT (exkl. en utflaggad enhet). Färjorna kan idag ombesörja en tidtabellsenlig trafik även under

¹⁴ Uppgifterna gällande Estlandstrafiken finns i "Statistical Yearbook of Estonia 2001". 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".

vinterförhållanden utan isbrytarassistans. Fartygsinvesteringarna har varit mycket stora och därtill gjorts i ett läge där det varit svårt att förutse den kommande avvecklingen av den skattefria ombordförsäljningen på rutterna mellan Sverige och Finland (exklusive ålandstrafiken¹⁵). Denna står idag för omkring hälften av de åländska färjrederiernas omsättning, en intäkt som ensam täcker näringens stora kapitalkostnader och hela den landbaserade försäljningsorganisationen. Om man till den rena *tax free*-försäljningen lägger ombordförsäljningen i restauranger, kiosker etc stiger andelen av färjnärings totalomsättning till över 70 procent. Resterande knappa 30 procent gäller passagerarinkomster från biljettförsäljning, paketreseförsäljning och fraktintäkter. I absoluta volymsiffror innebär detta att butiks- och restaurangförsäljningen ombord på det hemmaflaggade åländska färjtonnaget år 2000 uppgick till ca 350 miljoner euro (2,1 miljarder mk).¹⁶

En närmare analys av ägarförhållanden och dotterbolagsstruktur bland de sju rederiföretag som tillsammans bär upp den åländska färjnärings ger vid handen att trafiken i realiteten kontrolleras av två olika företagsgrupperingar med tre separata större rederiaktiebolag. Även om huvuddelen av denna trafik återfinns inom färjtrafiksektorn (som kombinerar passagerare med bilar/lastbilar) finns även inslag av mera renodlad kryssningstrafik, alltså med fartyg som är helt inriktade på nöjeskryssningar med icke-bilburna passagerare.

Som redan tidigare konstaterats är det färjtrafiken på närrutterna på Ålands hav, norra Östersjön och Finska viken som dominerar dagens rederinäring, något som särskilt gäller det fortfarande hemmaflaggade tonnaget. Det här betyder att åländsk sjöfart – som från slutet av 1800-talet och fram till 1970/80-talen – kännetecknades av sin globala orientering, numera i allt väsentligt är beroende av konkurrensförutsättningar och trafikutveckling på de närmaknader inom vilka man ursprungligen byggde upp sitt seglatskunnande.

Sedan en tid tillbaka har det relativa konkurrensläget för det åländska (och finska) passagerartonnaget på rutterna i närområdet försämrats på ett påtagligt sätt. Kostnadsutvecklingen på färjorna passerade under 1990-talet klart kostnadsnivåerna på motsvarande konkurrerande svenskflaggat tonnage. År 1999 hade kostnadstrycket via löneglidning och olika typer av kollektivavtal, bemanningsbestämmelser etc medfört en situation där bemanningskostnaderna ombord på det åländska färjtonnaget översteg motsvarande kostnader under svensk flagg med närmare 20 procent.¹⁷ Genom ett nytt färjkollektivavtal samt vissa ändringar i Sjöarbetslagen och en även i övrigt förmånligare kostnadsutveckling jämnades dock kostnadsläget inom åländsk/finsk och svensk färjsjöfart ut under 2000-2001. I slutet av 2001 infördes dock en mer omfattande återbetalning av de

¹⁵ I samband med anslutningen till EU i mitten av 1990-talet framförhandlades ett undantag för Åland när det gällde Unionens gemensamma regler för den indirekta beskattning innebärande att skattefri försäljning på rutterna till och från Åland fortsättningsvis kan upprätthållas.

¹⁶ De refererade bruttoförsäljningssiffrorna är hämtade från Statistikcentralens fartygsbaserade databas rörande finsk och åländsk sjöfart. Observera att försäljningen ombord på i utlandet (Sverige) registrerat åländskt färjtonnage inte ingår i dessa siffror.

¹⁷ Se Sjöfartsverket, 2000.

ombordanställdas skatter och avgifter på svenskregistrerade passagerarfartyg samtidigt som motsvarande lättnader blev betydligt mer begränsade för de åländska färjrederierna, något som på nytt ökar det negativa kostnadsgapet till de svenska färjorna till omkring 40 procent.¹⁸

Under 2002 påbörjas troligen också beredningen av en svensk s.k. tonnageskatt¹⁹ enligt EU-mönster som är betydligt mer förmånlig för färjtonnaget än den typ av tonnageskatt som sannolikt även kommer att införas för den åländska färjnärings.²⁰ Sammantaget betyder detta att det relativa konkurrensläget för det hemmaflaggade åländska kryssnings- och färjtonnaget vid ingången i det nya millenniet är sämre än det någonsin varit sen introduktionen av färjtrafikkonceptet på de så inkomstbringande rutterna mellan Sverige, Åland och Finland i slutet av 1950-talet.

Till detta kommer så att landpriserna på de viktigaste skattefria varorna – på grund av den pågående svenska och finska anpassningen av införselreglerna för alkoholhaltiga drycker till rådande EU-normer - är på väg nedåt, något som i sin tur gradvis kommer att minska rederinäringens marginaler inom *tax free*-handeln.²¹

4.5. Övrig sjöfartsrelaterad verksamhet på Åland

Som kommer att framgå senare i denna rapport finns de viktigaste till sjöfarten kopplade verksamheterna på Åland främst inom finans- och försäkringssektorn, delar av partihandeln och olika typer av serviceverksamheter, viss småindustri och reparationsverksamhet och delar av den offentliga sektorn. Enligt tidigare kalkyler av ÅSUB skulle den sjöfartsrelaterade sysselsättningen inom dessa branscher uppgå till storleksordningen minst 400 arbetsplatser²².

De åländska *försäkringsbolagen*, vilka förutom inte helt obetydliga intäkter från olika typer av skadeförsäkringar gällande de i dag över 1.500 på Åland boende relativt konsumtionsstarka rederianställda, har sålunda stora intressen i fartygsförsäkringar och olika typer av lagstadgade olycksfalls- och livförsäkringspremier från rederierna och deras anställda. Om man lägger samman de årliga inbetalningarna från sektorns sak- och personförsäkringsprogram rörande rederianställda så handlar det om en årlig premievolyym på minst 17 miljoner euro (ca 100 miljoner mk) per år.

¹⁸ Uppgiften hämtad i Ålands Redarförening, 2001.

¹⁹ Något formellt regeringsbeslut om detta har dock i skrivande stund (julhelgen 2001) inte fattats. Inom svensk rederinäring anser man dock att frågan skall kunna lösas under kommer att lösas under det kommande året. ”Tonnageskatt” är en samlad benämning för den typ av till sjöfartens behov mer anpassad bolagsbeskattning som ursprungligen utvecklades i Grekland och Nederländerna.

²⁰ I det förslag till tonnageskatt som den finska regeringen gått in för är alla intäkter från den så viktiga *tax free*-försäljningen exkluderade och skall alltså fortsättningsvis beskattas på vanligt sätt.

²¹ För den framtida tidtabellen för och omfattningen av denna anpassning, se sidan 28 i ÅSUBs konjunkturöversikt för hösten 2001, ÅSUB Rapport 2001: 9.

²² De i detta avsnitt nämnda grova uppgifterna kring rederinäringens kopplingar till vissa övriga delar av den åländska ekonomin är i huvudsak hämtade från ÅSUB-PM, 2000.

Även *bankerna* på Åland har viktiga kundrelationer till rederierna – även om kopplingen inte är lika stark som i fallet med vissa försäkringsbolag. Kopplingen gäller i första hand hanteringen av kassaflöden och liknande löpande bankservice till rederierna. Sedan en längre tid tillbaka är den åländska banksektorn – med några viktiga undantag – i rätt liten utsträckning engagerad i fartygskreditgivning.

Inom *övriga delar av det privata näringslivet* finner man en hel del mindre och större företag som på olika sätt är beroende av rederiverksamheten. Det handlar här om företag som sysslar med leveranser och installation av kassasystem, elinstallationer, inredning, *tax free*-produkter, proviantering och en lång rad andra typer av fartygsutrustning. Till denna kategori hör också en hel del tjänsteföretag som sysslar med städning, rengöring, marknadsföring etc.

Även inom den *offentliga sektorn* kan en del viktiga kopplingar till rederiernas verksamhet spåras. En i offentlig regi driven verksamhet med mycket starka kopplingar till rederiverksamheten är t ex spelverksamheten inom Ålands penningautomatförening. Denna har i kraft av gällande lagstiftning något av en monopolställning när det gäller spelutbudet ombord på det åländska tonnaget. Det handlar här om en mycket omfattande verksamhet som i början av 2000-talet årligen inbringade ett överskott på över 4 miljoner euro (25 miljoner mk) som via landskapsstyrelsen kommer allmännyttan tillgodo. För närvarande sysselsätts in emot ett 100-tal personer (motsvarande ca 80 helårsanställningar) av spelverksamheten i anslutning till åländskt tonnage, något som årligen inbringar över 25 miljoner euro (ca 150 miljoner mk) motsvarande ca 80 procent av speloperatörens totala omsättning.

Ett annat exempel på tydliga kopplingar mellan åländsk shipping och verksamheten inom den offentliga sektorn är den rätt omfattande utbildningsinfrastruktur som idag är uppbyggd kring rederiverksamhetens behov: tre sjöskolor plus en hel del annan sjörelaterad utbildning inom andra mer 'landinriktade' utbildningsprogram, samt ett nyligen upprättat sjösäkerhetscentrum. En indikation på verksamhetens betydelse och omfattning är att dessa tre skolor och sjösäkerhetscentret idag heltidssysselsätter närmare 70 personer plus ytterligare ett antal timlärare på deltid. Den samlade löneintäkten från dessa arbetsplatser var 1999 över 3 miljoner euro (närmare 19 miljoner mk).

Slutligen bör i detta sammanhang nämnas den av självstyrelsemyndigheterna ägda och opererade skärgårdsflottan omfattande 8 bilfärjor och ett oljesaneringsfartyg. Denna färjflotta transporterar årligen ca 1 miljon passagerare och omkring en halv miljon fordon. Kostnaden för denna rätt omfattande fartygsdrift i offentlig regi är årligen ca 12 miljoner euro (ca 75 miljoner mk). Antalet arbetsplatser ombord ligger idag på 115 - 120 stycken.

5. Rederiernas försäljning och kundstruktur

5.1. Marknaden för sjötransporter

Sjöfarten är en mycket gammal internationell verksamhet och det är fortfarande inom denna bransch som huvuddelen av världens transporttjänster hanteras. Den åländska rederisektorns samlade marknadsvolym ligger idag (inkl. tonnaget under främmande flagg) i storleksordningen över 670 miljoner euro eller drygt fyra miljarder mark, en för åländska förhållanden avsevärd volym. Efterfrågan på fartygstransporter utgör dock inte en enda marknad utan flera, ibland näst intill helt fristående, marknader. Karaktären på de olika marknaderna bestäms i hög grad av typen av transportefterfrågan, de fartyg som används samt transportefterfrågans geografiska fokus.

Den kanske mest tydliga uppdelningen mellan i grunden rätt olika typer av sjötransportmarknader är den skillnad som gäller mellan sjöbaserade transporter av människor, alltså passagerartransporter, respektive varor, dvs godstransporter. För åländsk rederinärings vidkommande ligger de verkligt stora marknadsvolymer, som framgått ovan, på passagerarsidan. Om man tar med det utflaggade tonnaget i kalkylen så är dock även fraktsjöfartens marknadsvolymer betydande. I detta kapitel kommer dessa två huvudgrupper av sjötransportmarknader att behandlas var för sig.

5.2. Fraktrederiernas transportmarknad

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 olika förutsättningar och konkurrensförhållanden. De olika delmarknaderna särskiljs såväl beroende på frakternas geografiska fokus som typen av fraktat gods. Rederierna kan sålunda ha helt eller delvis olika marknader beroende på om de opererar med oceanfart, närsjöfart, trampfart eller linjefart.

Sjötransportmarknadens heterogenitet förstärks ytterligare av den mycket långtgående 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.

Utvecklingen inom den internationella sjöfarten har gått snabbt sedan andra världskriget. Den kanske viktigaste utvecklingen har skett genom standardiseringen av de transporterade 'godsenheterna' (t ex containers) och introduktionen av *multimodala* transporter (kombination av olika transportsätt i samma transportkedja).²³ Containermarknaden är sedan en längre tid tillbaka den starkast växande marknaden för godstransporter till sjöss. Det är främst styckegods som transporteras i containers, men idag kan man i allt högre grad transportera alla möjliga typer av varor med hjälp av standardiserade containers. Även de sk *ro-ro* (roll on – roll off) transporterna är i mångt och mycket ett resultat av denna utveckling. Inte minst inom den för åländsk linjesjöfart så viktiga skogs- och pappersindustrin har utvecklingen av denna typ av 'rullande' sjötransporter spelat en viktig roll.

Den mest betydande transportmarknaden för den hemmaflaggade åländska fraktsjöfarten är den finska exportindustrin. Den hittills viktigaste sjötransportefterfrågan har funnits inom skogs- och pappersindustrin, men i viss utsträckning även inom metallindustrin. Rederierna har också kunnat konkurrera om en del andra laster i och med att flera av fartygen kan kombinera sin vanliga last (från främst pappersindustrin) med andra laster. Sådana laster, t ex bestående av elektronik och andra 'högkunskapsprodukter', transporteras antingen med trailer (med eller utan chaufför) eller container. Kvantiteten gods är här sällan så stor som en genomsnittlig papperslast. Det gör att många leverantörer delar på ett fartyg, sk delbefraktning. Det är främst fartygen i linjefart för någon större linjeoperatör som det är frågan om. Transportkunden anlitar en speditorsfirma (t ex Beweship eller ASG) som förmedlar en transport till önskad destination genom att anlita linjerederierna. När fartygen går tillbaka till Finland (eller någon annan stat om rederiets viktigaste kunder finns där) så tar de vanligtvis någon last med på återfärden. Godset varierar beroende på fartyg och kontakter inklusive olika befraktare. Det kan t ex vara frågan om gods till den finska industrin för vidareförädling vilket inkluderar bulkods och halvfabrikat. Det kan även vara andra handelsvaror som skall till Finland i containers eller trailers, bl a för vidarebefordran till Ryssland. Hamnarna i östra Finland (främst Fredrikshamn och Kotka) används även som införselportar för den ryska marknaden.

5.3. Befraktning och andra kundförhållanden

Rederiernas kunder är oftast inte ägaren av lasten som sådan, utan olika mellanhänder främst i form av specialiserade befraktare (som i och för sig kan ha en nära ägaranknytning till lastens ägare) eller förmedlare av laster (mäklare). De åländska rederierna har vanligtvis sina fartyg 'tidsbortfraktade' för en längre eller kortare tidsperiod. Det förekommer också andra befraktningsformer som till exempel resebefraktning och kontraktsfart. Rederier kan även

²³ Se ÅSUB Rapport 2000:5.

operera på en linje i egen regi. Nedan följer en kortfattad genomgång av de för åländsk rederiverksamhet viktigaste formerna av befraktnings- och kundförhållanden.

Tidsbefraktning

Att ett fartyg är tidsbortfraktat innebär att befraktaren (kunden) har förfoganderätt över fartyget under viss tid. Rederierna avlämnar fartyget vid avtalad tidpunkt och plats i sjövärdigt skick. Man brukar tala om att bortfraktaren (rederiet) ansvarar för den tekniska driften och befraktaren för den kommersiella. Detta innebär att befraktaren väljer vilka hamnar fartyget skall anlöpa samt vilken last som skall transporteras inom ramarna för befraktningsavtalet ('certeparti') och rederiet står för tekniskt underhåll och drift vilket inkluderar bemanning. Av de åländska godsrederierna har tre stycken för närvarande sammanlagt 14 fartyg tidsbortfraktade. Sju av dessa är tidsbortfraktade till Transfennica Oy Ltd (Helsingfors), tre till Korsnäs Ab (Gävle), tre till UPM-kymmene (Helsingfors). Fyra av Transfennica fartygen är dessutom vidarebefraktade i ytterligare ett underbefraktningsled ('subletet') till Finnlines Cargo Services (Helsingfors).

Kontraktsfart/Kvantumkontrakt

Med kontraktsfart avses ett avtal om transport av ett visst 'varukvantum'. Detta kan definieras som x ton gods, en fabriks årsproduktion etc. Det speciella (befraktningsrättsligt) med kontraktsfart är att man utför transporten med ett ej namngivet fartyg. Man avtalar om en viss typ och storlek av fartyg. Sedan spelar det inte någon roll om det är ett eget eller ett befraktat fartyg som nyttjas. Fartyg som går i kontraktsfart kan även används på spotmarknaden då de inte transporterar gods inom ramen för kontraktet. Bland de åländska godsrederierna har åtminstone ett såväl egna som vidarebefraktade fartyg under kontraktsfart. Bland de viktigaste kunderna märks här Jit-Trans (Brahestad), Finnforest (Eura) samt Fundia Wires (Dalsbruk).

Resebefraktning

Resebefraktningen (*voyage* eller *spot charter*) som förr var den vanligaste befraktningsformen (brukar ibland helt enkelt kallas trampfart) har numera i allt högre grad givit plats åt tidsbefraktningen och linjefarten. Av fartygen under åländsk/finländsk flagg är det inget fartyg som har denna befraktningstyp som huvudverksamhet. Däremot används den i vissa fall som ett komplement till kontraktsfarten. Att ett fartyg är resebortfraktat innebär att man erbjuder sina transporttjänster för en specifik resa. Fartyg i kontraktsfart (kvantumkontrakt) försöker utnyttja möjligheten till resebefraktat gods i samband med återresorna. Av naturliga skäl varierar resebefraktarna starkt över tiden och det är mäklare som handhar den direkta kontakten mellan rederiet och lastägaren. Några av de åländska rederierna under senare år använda mäklare är t ex Fenniamar (Hamburg), Junge & Co (Hamburg), Holst Shipping ApS (Randers, Danmark), Christophersen & Co (Oslo), Skiöld & Lundberg ab (Stockholm), Arctic Chartering Ltd (Helsingfors) och Almco Shipping ab (Malmö).

Linjefart i egen regi

Linjetrafiken karaktäriseras av att transportören reguljärt efter tidtabell upprätthåller trafiken på vissa bestämda orter. Ofta är det en befraktare som har hand om linjen men det förekommer att rederier driver en linje i egen regi. Vanligen är det transportörens linjeagent som säljer lastlägenheter, dvs hyr ut utrymme på fartyget som seglar på linjen. För åländsk rederiverksamhet gäller att den viktigaste kunden i denna form av linjefart torde vara åländska transport- och speditiönsföretaget Transmar. I övrigt handlar det mest om strökunder.

Pooler

En för åländsk fraktsjöfart idag rätt marginell befraktningsform är olika former av 'samarbetspooler'. En pool behöver inte bara handla om samarbete kring befraktning. Det kan också vara frågan om teknisk drift och ekonomi m.m. Inom en pool där man erbjuder transport av gods fördelas lasterna på de olika medlemmarna i poolen. I dagsläget ingår endast ett av de åländska lastfartygen i en sådan 'befraktningspool' (huvudsakligen samarbete kring transatlantiska laster).

5.4. Fraktmarknadens struktur och geografi

De åländska torrlastrederiernas huvudsakliga kunder finns, som redan konstaterats ovan, inom den finska exportindustrin med tonvikt på skogs- och papperssektorn. Visst inslag av svensk industri finns också bland de tyngre kunderna.

De viktigaste till den finska skogssektorn anknutna befraktarna av åländsk tonnage (ett tiotal fartyg under nationell flagg) är Transfennica, UPM Kymmene, Finnlines och Finnforest. Uppskattningsvis hela 70 - 80 procent av de åländska fraktrederiernas årliga intäkter, i storleksordningen 40 miljoner euro (ca 240 miljoner mk), har under senare år genererats av dessa befraktare, vilka – med undantag av Finnlines och Transfennica – samtidigt är skogskoncerner av global betydelse med vardera tiotusentals anställda och en omsättning i (många-) miljardklassen (i FIM). Huvudägarna inom den finska skogsindustrin har dotterföretag runt hela världen, men med en klar koncentration till Europa (EU) och Nordamerika. Deras befraktare har förutom huvudkontoren i Finland (vanligen Helsingfors) som regel någon form av etablering i åtminstone de viktigaste europeiska hamnstäderna (t ex London, Antwerpen och Lübeck).

Den viktigaste kunden inom svensk industri är skogs- och pappersjätten Korsnäs ab med huvudkontor i Gävle. Liksom de tidigare nämnda finska företagen är koncernen global med ett stort antal tillverknings- och försäljningsenheter runt om i världen (inkl. Östeuropa och Asien). Tre av de hemmaflaggade åländska fraktfartygen har under senare tid varit heltidssysselsatta med frakter av företagets produkter på ruten Gävle-Storbritannien/europeiska kontinenten. Uppskattningsvis omkring 10 - 15 procent av

intäkterna till den hemmaflaggade åländska fraktflottan torde i dagsläget härröra från denna beställare.

När det gäller sjötransporter för övrig industri är bilden av kunderna/befraktarna mer splittrad. Två tyngre aktörer märks dock, nämligen nordiska Fundia-gruppen (med ett 40-tal separata företag huvudsakligen lokaliserade i de nordiska länderna) och finska industrigruppen Rautaruukis transportföretag JIT-Trans. I båda dessa fall handlar det om transporter för stålindustrin, främst på rutterna mellan Dalsbruk i Finland och olika hamnar i Sverige, Storbritannien och på den europeiska kontinenten. Transporterna berör i första hand ett par tre åländska fartyg under nationell flagg. Försäljningen torde motsvara högst 15 procent av den hemmaflaggade åländska flottans samlade årliga fraktintäkter.

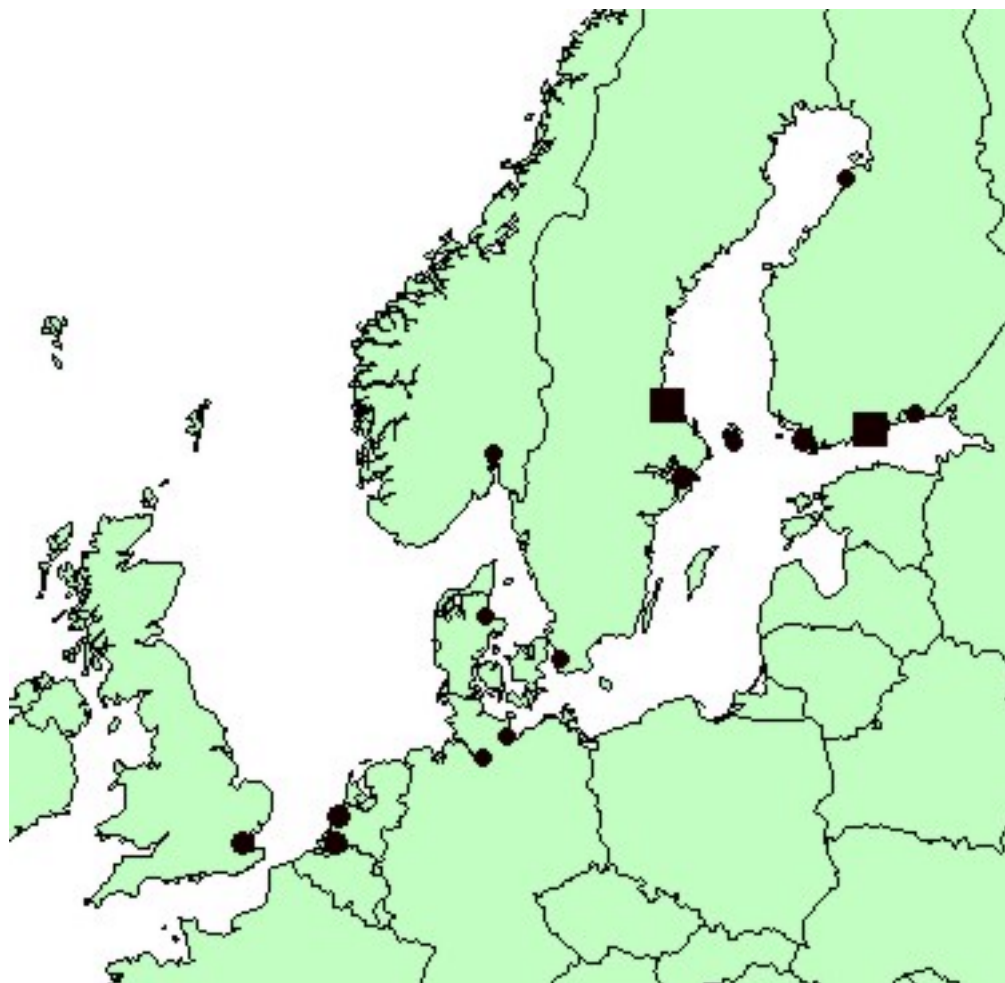
Utöver den ovan diskuterade och helt dominerande delen av den åländska fraktsjöfarten under nationell flagg tillkommer viss 'närrafik' med mindre enheter. Det handlar här dels om en fast fraktlinje mellan Åland och det finska fastlandet, och dels sjötransporter av skogs- och jordbruksprodukter från Åland till de svenska och finska marknaderna.

Dessutom tillkommer hela den utflaggade flottan (10 enheter med fraktintäkter på ca 120 miljoner euro eller ca 0,7 miljarder mk per år, se vidare kap. 3 ovan), i huvudsak bestående av tankfartyg i den s.k. *afamax*-klassen (ca 100.000 DWT), men också med visst inslag av kyltonnage, en trafik som i huvudsak sker mellan tredje länder på den globala spotmarknaden med korta kontrakt, alltså mestadels enligt s.k. resebefraktning (se ovan). Befraktarna inom tankermarknaden är huvudsakligen de stora internationella oljebolagen och deras europeiska fraktenheter i stor transportcentra som t ex Rotterdam och London.

Det hemmaflaggade frakttonnagets koncentrationen till den transportmarknad som genereras av den finska exportindustrin framgår klart av nedanstående kartbild (se *karta 1*). Med undantag av svenska Korsnäs-koncernen med huvudsäte i södra Norrland (Gävle) och tanktonnagets mer europeiskt orienterade befraktare, är samtliga riktigt tunga befraktare för det hemmaflaggade tonnaget baserade i Finland och/eller finsk exportindustri. Även om det, som framgått ovan, naturligtvis finns en del mer tillfälliga befraktare/kunder utanför Finland, så framstår den finska marknaden (med undantag för det utflaggade tonnaget) som helt avgörande för åländsk rederiverksamhet. Upp emot hela 70 procent av fraktintäkterna torde sålunda idag genereras av den finska industrins transportbehov.

Åländsk rederinäringens beroende av den finska industrin är dock inte en helt ensidig affär. Även om alternativa transportörer säkert kan uppbringas så står det klart att den hemmaflaggade delen av åländsk fraktsjöfart i vissa stycken utvecklat en kompetens och ett tonnage som är särskilt väl lämpat för den typ av sjötransporter som den finska storindustrin är helt beroende av.

Karta 1: De viktigaste befraktarna och lastägarna



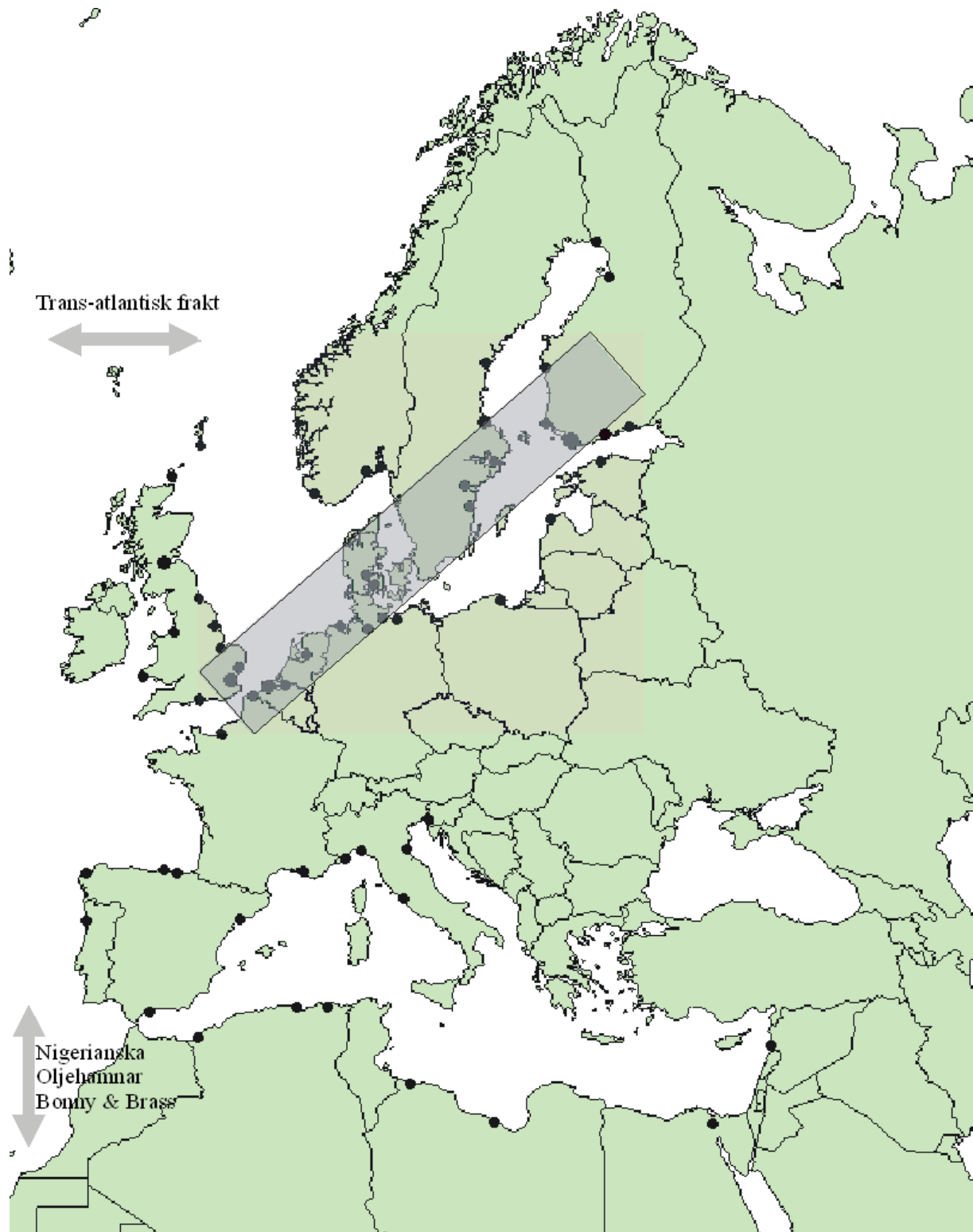
Den åländska rederinäringsens nära koppling till den finska, och i viss mån svenska, exportindustrins transportbehov har naturligtvis stor betydelse även för tonnagets huvudsakliga operationsområde. Det åländska frakttonnaget är nästan uteslutande sysselsatt på sjörutterna från Finland/Sverige i norr över Danmark/nordtyskland och till de stora brittiska och kontinentala införselhamnarna i området kring engelska kanalen i söder. Med utgångspunkt i detta ruttområde görs därtill en del invikningar till olika hamnar på östra sidan om Östersjön, till Norge och längre söderut mot Frankrike/Spanien och delar av Medelhavsregionen. Det här betyder att den hemmaflaggade fraktflottan idag nästan uteslutande är sysselsatt inom några av världens absolut mest intensivt trafikerade sjötransportkorridorer och vattenområden, nämligen Östersjöregionen, Nordsjöområdet och farvattnen söderut mellan Storbritannien och den europeiska kontinenten.

Härtill kommer dock viss transatlantisk godsfrakttrafik och, inte minst, de mycket omfattande oljetransporterna av det utflaggade tonnaget. På tanksidan dominerar transporterna av råolja från Nordsjöfälten, Västafrika och Mellanöstern. De viktigaste lastningshamnarna ligger i Storbritannien (Nordsjöoljan), Nigeria, Syrien, Libyen och Egypten. Åländskt tanktonnage

anlitas även för att skeppa ut rysk råolja från de baltiska hamnarna i främst Estland och Lettland. Viktigare oljeinskeppningshamnar finns i England och Irland, utspridda längs den europeiska atlantkusten från Hamburg i norr till Portugal i söder och i Medelhavsområdet (Spanien, Frankrike, Italien). Inom sitt marknadssegment (oljelaster med fartyg i storleksklassen 50.000 - 120.000 DWT) är åländska rederier i särklass störst inom ovan nämnda fraktområde. Med sina 250-300 resor/år transporterar man i årligen i storleksordningen 20 miljoner ton olja till den europeiska konsumtionsmarknaden.

Karta 2 nedan ger en grovt sammanfattande bild över den geografiska strukturen på de åländska rederiernas huvudsakliga operations- och ruttområden under senare år. De med svart fyllda 'bollmarkeringarna' är hamnar/hamnstäder som regelbundet (eller åtminstone av och till) anlöps av åländskt tonnage. Den skuggade ytan från sydvästra Finland till sydöstra England och den kontinentaleuropeiska atlantkusten markerar det huvudsakliga verksamhetsområdet för den hemmaflaggade delen av dagens åländska fraktfart.

Karta 2: Fraktrederiernas huvudsakliga operations- och marknadsområden



5.5. Passagerarrederiernas marknadsorientering

Som tidigare konstaterats (kapitel 4) bärs passagerartrafiken upp av två företagsgrupperingar vilka genom tre för åländska förhållanden mycket stora separata bolag (varav två med vissa ägarkopplingar) tillsammans kontrollerar i stort sett hela denna del av åländsk rederiverksamhet. Marknaden för dessa bolags sjötransporttjänster är i allt väsentligt åtskiljd från fraktrederiernas marknad. Med undantag för viss långtradar- och trailertrafik är de traditionella godstransporterna här av relativt marginell betydelse.²⁴ Den helt dominerande produkten är istället transport av passagerare. Från en mera renodlad transporttjänst för passagerarna och deras bilar i den åländska färjtrafikens inledande fas under 1960-talet, har konceptet utvecklats till ett med persontransporten välintegrerat service-, butiks- och nöjesutbud. Detta har i sin tur utvecklats till ytterligare en specialiserad rederiverksamhet 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.

De åländska passagerarrederiernas huvudsakliga marknadssegment kan därmed sammanfattas i en sub-marknad 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.

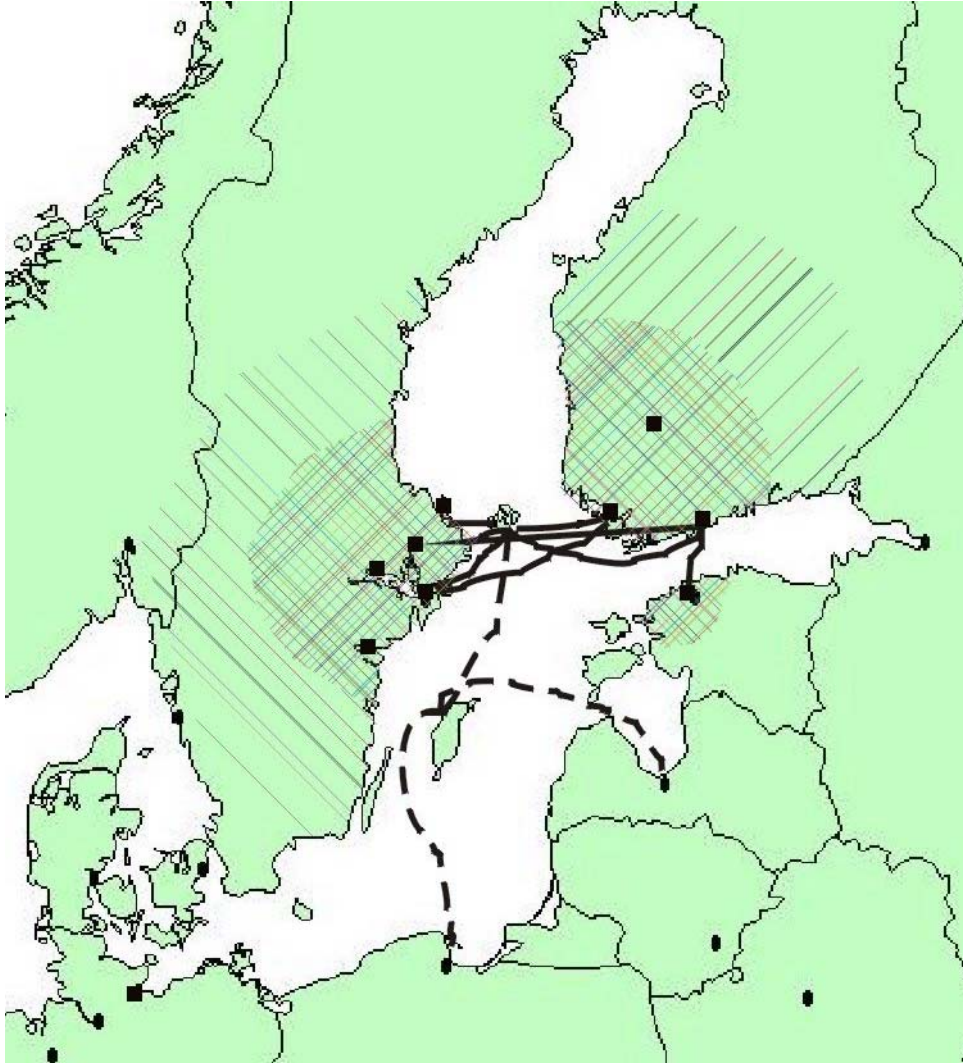
Bundenheten till fasta rutter (med smärre undantag för kryssningstoppet under delar av sommarsäsongen) gör också att marknadens geografiska omfattning är betydligt mer begränsad, mer koncentrerad och över tiden mer stabil och välavgränsad än för fraktrederierna. Om man ser till de tre stora passageraroperatörerna så domineras två av den svenska marknaden, medan en (den största) har en marknad som väger mera jämt mellan Sverige och Finland, dock med en viss övervikt för den finska marknaden. Härtill kommer en växande marknad med inriktning på Estland.

Även om de åländska passagerarrederiernas marknadsområde i princip omfattar hela Sverige och Finland (och numera i viss mån även Estland) liksom övriga Skandinavien och delar av den europeiska kontinenten (främst Tyskland), så rekryteras ändå – som indikeras av *karta 3* nedan - det överväldigande flertalet av passagerarna i relativt nära anslutning till det

²⁴ Det bör dock noteras att långtradarfrakterna ombord på färjorna kan vara av stor betydelse för företag och regioner i färjrutternas omedelbara närhet. Detta gäller framför allt för den åländska 'landekonomin'. Långtradarfrakterna representerar därtill oftast högteknologiska laster av stort värde för ekonomisk utveckling och integration inom viktiga centra i norra Östersjöregionen. Se t ex Ingo *et al* 2001.

huvudsakliga ruttområdet i norra och centrala Östersjörummet, alltså de befolkningstäta regionerna kring Stockholmsområdet/Mälardalen samt i sydvästra och mellersta Finland.

Karta 3: Passagerarrederiernas rutt- och marknadsområde



Anmärkning: De heldragna linjerna markerar fasta året runt-rutter för åländskt färje- och kryssningstonnage. Brutna linjer anger rutter med mera säsongsbetonad kryssningstrafik. De fyllda svarta rutorna anger lokaliseringsorterna för rederiernas egna försäljningskontor utanför Åland. De skrafferade ytorna markerar den huvudsakliga geografiska utbredningen av de åländska passagerarrederiernas marknader i Sverige och Finland.

I Mälardalsområdet ligger marknadstyngdpunkten i Stockholm/Uppsala-regionen. Ett av rederierna är mer specialiserat på kuststråket från Gävle via Roslagen och söderut mot Stockholm. I Finland är det huvudsakligen triangeln Tammerfors-Åbo-Helsingfors som gäller. Marknadstyngdpunkten ligger dock i triangelns södra del (Åbo-Helsingforsregionerna) inklusive kopplingen till Estland/Tallinn.

Rederiernas fokus på marknaden i denna makroregion understryks av de viktigaste egna försäljningskontorens lokalisering. I Sverige finns sålunda sådana kontor, förutom i Stockholm, bland annat i Uppsala, Västerås, Norrköping och Grisslehamn. I Finland har man etablerat försäljning i bland annat Helsingfors, Tammerfors och Åbo. Härtill kommer motsvarande etablering i Tallinn och Lübeck. Försäljning och marknadsföring av de åländska passagerarrederiernas transporttjänster sker därtill i samarbete med agenter och resebyråer runt om i hela Europa.

Om hänsyn även tas till marknader och mera tillfälliga kryssningsrutter utanför detta kärnområde, främst i de södra delarna av Östersjön (Sydsverige, Norge, Danmark och Nordtyskland) så växer de åländska passagerarrederiernas operationsområde till en geografiskt vidsträckt nordeuropeisk region av trans-nationell karaktär med en befolkning på upp emot 100 miljoner innevånare.

6. Den åländska rederinäringens underleverantörer

6.1. Rederiernas inköpsstruktur

Åländsk rederiverksamhet handlar inte bara om försäljning av sjötransporttjänster och de inkomster och arbetsplatser inom sektorn som detta skapar. Rederinäringen är också en betydande generator av efterfrågan inom andra branscher och företag, ofta långt utanför Ålands gränser. I själva verket är de åländska rederiernas ekonomiska ringverkningar i form av inköp av fartyg, varor och tjänster betydligt större utanför än inom Åland. Den årliga inköpsvolymen (exkl. inköpen till det utflaggade tonnaget), varav den överväldigande merparten tillfaller företag och aktörer utanför Åland, uppgick i slutet av 1990-talet (1998) till i storleksordningen 270 miljoner euro (ca 1,6 miljarder mk). Om även investeringarna (definierat i termer av i boksluten redovisade avskrivningar) inkluderas, stiger beloppet till upp emot 290 miljoner euro (över 1,7 miljarder mk). Som ett udda exempel på den åländska rederisektorns betydelse för en rad olika företag och aktörer utanför Åland kan nämnas att ett av de åländska passagerarrederierna sedan något år tillbaka är den största upphandlaren av dansband på den svenska marknaden.

Rederiernas 'shoppinglista' 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, men på grund av passagerarsjöfartens stora volym och större fokus på proviantering, catering och övriga passagerarrelaterade inköp så behandlas även i detta kapitel passagerar- respektive fraktrederiverksamheten skilt.

6.2. Fraktrederiernas underleverantörer

Rent allmänt kan man säga att de åländska fraktrederierna i sina inköp av varor och tjänster har en klar tonvikt på närregionen, i första hand Finland och Åland men också Sverige. Detta gäller framför allt löpande service/underhåll och olika typer av tjänster medan fartygsinvesteringarna i större utsträckning går till varvsorter längre bort.

Provisantering

För fraktrederierna är denna typ av inköp relativt blygsamma (jämfört med passagerarsektorn), men ändå inte helt obetydliga. De årliga provianteringskostnaderna för ett

genomsnittligt fraktfartyg torde idag ligga i storleksordningen 30.000 – 50.000 euro (200.000 – 300.000 mk). Omräknat till hela den åländska fraktflottan (inkl. de utflaggade fartygen) skulle detta motsvara inköp på i storleksordningen minst 700.000 euro eller ca 4,2 miljoner mk per år. De åländska leverantörer ligger relativt väl framme tack vare att en av de riktigt stora skeppshandlarna är en koncern med hemort i Mariehamn (ME-Group). Eftersom detta företag har försäljningsställen/dotterbolag utanför Åland i såväl Sverige som Finland så sker dock en stor del av inköpen rent fysiskt utanför Åland. En annan sak som gör att provianteringen har ett rätt tydligt inslag av åländska aktörer är att lastfartygen på närrutterna runt Åland gör en del direkta inköp i butikerna i Mariehamn och Godby (t ex Firma Erik Mattson och City Livs).

En betydande del av lastflottans proviantering sker dock i anslutning till hamnanlöpen utanför Åland, och leverantörerna av proviant och liknande förnödenheter skiftar därför många gånger från resa till resa. Några mer frekventa leverantörer kan dock nämnas. Hit hör bl a danska Gertsen (Hørsholm), nederländska Köpke (Rotterdam), svenska Nordgren Skeppshandel (Gävle) och finska Merimuona (Gamla Karleby).

Bunker, underhåll och varv

Inköp av bunker (drivmedel för fartygsmaskinerna) samt övrig löpande teknisk underhåll är en betydande utgift för fraktrederierna. Bunkeroljan förmedlas vanligen av tidsbefraktaren och kommer ytterst de stora internationella oljebolagen tillgodo. I realiteten betyder detta att leverantörer med anknytning till de viktigaste hamnarna och rutterna dominerar. Förutom befraktarna så används dock en del förmedlare av bunker mer frekvent än andra. Detta gäller t ex mariehamnsbaserade Baltic Bunkering, Trampoil och Northsea Petroleum i Storbritannien, OW-Bunkering (Stockholm) samt danska Dan-Bunkering (Middlefart). För de Gävlebaserade papperstraderna gäller ofta svenska bunker-förmedlare. Den vanliga motorsmörjoljan köps som regel direkt av i förhållande till rutterna lämpligt belägna internationella oljebolag, ofta Exxon Mobil eller FAMM i t ex Stockholm och Oslo. Två åländska rederier har bildat en form av 'smörjoljepool' för att genom större inköpsvolymerna uppnå förmånligare priser på denna typ av oljeprodukter.

Motorunderhåll och andra reservdelar upphandlas vanligen hos motorleverantören och dess eventuella lokala bolag i ruttområdet. I de flesta fall handlar det här om finländska Wärtsilä samt dess mer specialiserade underleverantörer, t ex svenska Alfa Laval. I övrigt kan nämnas reservdelsleverantörerna/förmedlarna Onninen (Helsingfors), företaget Pot i Rotterdam och United Canal Agency i Kiel. Åtminstone ett av de åländska fraktrederierna använder också åländska K-konsult som förmedlare av olika typer av reservdelar till sina fartyg.

Rederierna anlitar varv dels för större underhållsinsatser och dels i samband med beställning av nytt tonnage. Vid löpande underhåll och reparationer utnyttjas som regel de varv som är tillgängliga i nära anslutning till trafikrutterna. Vanligt förekommande varvsuppdrag av denna typ har åländska fraktredare förlagt till bl a Falk-Varv i Falkenberg, Öresundsvarvet i

Landskrona, Fredricia Skibsværft i Fredricia (Danmark) samt varv i Lissabon. Algots varv i Mariehamn utnyttjas främst av det tonnage som går i närtrafik utgående från Åland. Valet av varv för nybyggen är naturligtvis mindre bundet till trafikområdet, men trots detta så har 1990-talets nybyggen inom den hemmaflaggade fraktflottan främst gått till varv i det nordiska och europeiska 'närområdet'. Detta gäller t ex hamburgvarvet Sietas, de två norska varven Sterkoder (Kristiansand) och, inte minst, Fosen Mekaniske Verksteder i Trondheim. Det nybyggda oljetonnaget har ofta beställts från Daewoos Shipyard i Sydkorea.

Andra typiska exempel på marintekniska specialprodukter som efterfrågas i relativt stora volymer av de åländska rederierna är fartygsmålfärg för löpande underhåll samt livräddningsprodukter. Den förstnämnda produkten köps idag som regel av leverantörer i ruttområdet (med viss tonvikt på Finland) av den internationelle färgjätten Hempel International. Förutom försäljningsställena i Finland görs även uppköp hos Hempel i bl a Sverige, Danmark och Tyskland. Andra viktigare färgleverantörer som kan nämnas i sammanhanget är brittiskbaserade International (försäljning även i Helsingfors) och tyska Relius Coatings (Hamburg). Inköp och service av livräddningsutrustning och annan marinteknisk utrustning är koncentrerad till några större aktörer inom området, bl a Scanrope (Bergen), Troil Marin i Helsingfors och likaså helsingforsbaserade Maritime. På Åland används i viss utsträckning Holmbergs och Mariehamns Parti som leverantörer av denna typ av utrustning.

Finansiella, försäkrings och juridiska tjänster

De åländska fraktrederiernas inköp av olika typer av mer kvalificerade företagstjänster inom finans- försäkring och bolagsjuridik är betydligt mera 'hemmamarknadsorienterade' än många andra inköpsområden. Ålandsbanken (ÅAB) dominerar sålunda som s.k. daglig bank, i vissa fall kompletterad med Meritabankens (numera Nordea) Mariehamnskontor.

Vid större fartygsinvesteringar utnyttjas dock som regel internationella bankkonsortier med huvudsäte i länder som Holland, Norge och Tyskland. Exempel på banker som under senare år utnyttjas av åländska fraktrederier i detta sammanhang är norska Nedship Bank (Bergen) och tyska Landesbank Schleswig-Holstein (Lübeck). Norska Kreditkassen i Oslo som numera ingår i Nordea-koncernen har också utnyttjats av åländska rederier för fartygsfinansiering.

Försäkringstjänsterna köps nästan uteslutande från Alandigruppen (Redarnas Ömsesidiga) i Mariehamn. Upphandlingen av juridiska specialisttjänster domineras på samma sätt av ett företag, nämligen helsingforsföretaget Hans Snellman ab (med kopplingar till Neovius i Mariehamn), numera med dotterbolag i Mariehamn.

Övriga varu- och tjänsteinköp

I denna kategori ingår en mångskiftande rederiefterfrågan på allt från tvättjänster till tryckning av marknadsföringsmaterial. Åländska företag är allmänt sett relativt ofta förekommande i denna litet mer blandade gruppen av varu- och tjänsteinköp. Flera av

rederierna har också som en uttalad policy att så långt som möjligt utnyttja åländska leverantörer för att tillgodose den här typen av efterfrågan. Ålandsbaserade företag – förutom de som redan nämnts ovan – som ofta, eller åtminstone av och till, levererar sina produkter/tjänster till den åländska fraktrederisektorn är bl a trycksaksföretaget Cainby (skyltar med säkerhetsföreskrifter etc), verkstadsföretagen Klintverkstaden och Holmbergs, agenturföretaget Wirenius (i rederisammanhang främst leverans av brandsläckare inkl. service), reseföretaget Ålandsresor, grafiskt inriktade Rittjänst, hotellen i Mariehamn, Ålandstryckeriet, lokala leverantörer av data- och kontorsutrustning, marininstrumentföretaget SAJ, diverse mindre hantverksföretag, elfirmor etc.

Avslutningsvis kan konstateras att myndigheterna (hamn-, farleds- och lotstjänster) och de sjöfartsanknutna serviceföretagen i de viktigaste hamnstäderna på mer tillfällig basis säljer sina tjänster och varor till åländska rederier/fartyg. Enbart hamnkostnaderna (bogserbåtsservice, lotsar, hamnavgifter etc) för ett enda hamnanlop av en av de stora åländska tankfartygen uppgår idag till ca 67.000 euro (400.000 mk). *Karta 2* med de viktigaste hamnorterna ger en tydlig bild av den geografiska bredden i denna typ av mer eller mindre ofta återkommande 'efterfrågepåspädning' från den åländska fraktrederisektorn

6.3. Passagerarrederiernas underleverantörer

Särskilt vad gäller den tekniska fartygsdriften och rederianknutna tjänster inom finans, försäkring och bolagsjuridik ser de åländska passagerarrederiernas 'shoppinglista' ungefär likadan ut som den ovan redovisade för fraktsektorn. Samma typ av inköp och företag anlitas när det gäller löpande fartygsunderhåll, motorreservdelar, målarfärg, bunker, smörjolja, livräddningsutrustning, daglig bankservice, juridiska konsultationer, fartygs- och personalförsäkringar m.m. Passagerarrederierna särskiljer sig dock från sina fraktmotsvarigheter i tre viktiga avseenden: (1) en mer avgränsad och till Ålands närområden koncentrerad inköpsregion, (2) mycket större volymer, och (3) inköp av tax-free produkter samt produkter/tjänster för övrig passagerarrelaterad service.

Den mer koncentrerade inköpsregionen

Passagerarrederierna är, med undantag för vissa under sommaren förekommande kryssningar i södra östersjöområdet, helt koncentrerade på rutterna mellan Stockholmsområdet – Åland – Åbo - Helsingfors – Tallinn. Det här betyder att det är naturligt att även rederiernas utlägg i rätt hög grad hamnar hos företag, organisationer och myndigheter i denna region. Om man något förenklat kan säga att fraktrederierna har sina underleverantörer koncentrerade till hamnarna i Finland och på den europeiska kontinenten, så kan man säga att passagerarrederiernas inköp på motsvarande sätt domineras av leverantörer i de viktigaste hamnregionerna i Sverige (Stockholmsregionen) och Finland (Åbo/Helsingforsregionerna), samt i viss mån huvudkontorsregionen Åland (Mariehamn).

Den fasta rutternas och hamnanlöpen medför naturligtvis att den åländska färjflottans utlägg för hamnar, lots- och farledsavgifter och liknande nästan uteslutande hamnar hos hamn- och sjöfartsmyndigheterna i Sverige, Åland-Finland och Estland. Totalt sett betalade de åländska färje- och kryssningsrederierna under år 2001 ut omkring 41 miljoner euro (motsvarande drygt 240 miljoner mk) i olika typer av trafikavgifter till berörda myndigheter och aktörer i sitt ruttområde. Dessa inbetalningars fördelning på huvudsaklig avgiftstyp och land framgår mera i detalj av nedanstående tabell:

Tabell 1: De åländska passagerarrederiernas trafikavgifter 2001 (miljoner euro)

	Finland	Åland	Sverige	Estland
Farleds/lotsavgifter	5,0	Ingår i Finland	2,1	2,5
Hamnavgifter	15,6	3,1	7,8	4,5

Källa: Ålands Redarförening och de berörda rederierna

Kopplingen till ruttområdet gäller som en huvudregel – med vissa mindre undantag – för i stort sett alla inköp av marin utrustning, underhåll och service. Den för passagerarrederierna så viktiga och omfattande säkerhets- och livräddningsutrustningen inköps sålunda i huvudsak av danska Vikings Stockholms-, Åbo- och Helsingforskontor. Andra företag som via inom ruttområdet etablerade lokala leverantörer försörjer färjerederierna med olika typer av marin utrustning är bland många andra Atlas Marin/Polartec (Hamburg/Helsingfors), Baltic Marine (Åbo), Tech Marine (Helsingfors) och Ferry Marine (Stockholm), Unitor (Oslo). I vissa fall (t ex Ferry Marine) kan de åländska rederierna vara den överlägset största enskilda kunden.

Ett litet undantag från de till ruttregionen starkt koncentrerade leveranserna är passagerarrederiernas inköp av maskindelar. Förutom annars dominerande Wärtsilä (med underleverantörer) så har flera åländska storfärjor maskiner från franska Pielstick (Paris) och tyska Deutz (Köln), vilket gör att en del uppköp rörande maskinerna hamnar en bra bit utanför närregionen i norra Östersjön.

Underhållsdockningen av färjflottan sker huvudsakligen i ruttområdet, dvs de finska varven i Åbo och Helsingforsregionerna, samt numera även för några av de mindre färjorna vid åländska Algots Varv. I vissa fall har även reparationsvarv i Tyskland anlåtats. Under senare år har inga nybeställningar av tonnage gjorts av de åländska passagerarrederierna. Tidigare nybyggen har dock i huvudsak skett i Finland, Tyskland och före detta Jugoslavien.

Smörjolja och bunker köps huvudsakligen in av de stora internationella leverantörerna (t ex Exxon Mobile och Castrol) via lokala operatörer i anslutning till ruttområdet. I Stockholmsområdet har företaget Preem under senare år varit en stor leverantör av bunker. Neste är en viktig leverantör i Helsingfors och Shell-produkter köps in via kotkaföretaget Steveco medan motsvarande Esso-produkter ofta går via åländska Rundbergs. De lokala representanterna för BP förmedlar även en del smörjoljeprodukter till några av de åländska

färjenheterna. Detsamma gäller för fartygsmålfärg vilken köps upp i stora volymer främst från internationella Hempelkoncernens svenska och finska leverantörer i ruttområdets hamnstäder. Utöver Hempel används dock även brittiska International (med försäljningskontor i Vanda) och finska Tikkurila Coatings (Helsingfors).

Den dagliga bankservicen, försäkringssidan och upphandlingen av mer kvalificerade bolagsjuridiska tjänster är starkt koncentrerad till närområdet. Förutom de aktörer som redan nämnts på fraktsidan så märks egentligen bara ytterligare två större banker, nämligen svenska SEB-banken samt Svenska Handelsbanken, båda tunga aktörer på den nordiska marknaden och den sistnämnda med fast etablering även i Finland.

En generell tumregel för passagerar- och färjerederiernas utnyttjande av åländska underleverantörer är att om de ligger rätt till logistiskt sett och kan erbjuda rätta produkter till ett pris som åtminstone inte överstiger konkurrenternas så görs inköpen hos dessa. Med tanke på färjsektorns mycket stora inköpsvolymer innebär detta att även om en mycket liten andel av upphandlingen hamnar på Åland så genererar detta en hel del inkomster och sysselsättning för en lång rad företag inom konsulting, teknisk support, service, hantverk och handel. Passagerar- och färjerederierna utnyttjar sålunda i betydande utsträckning åländska leverantörer beträffande bl a elprodukter (t ex Alandia Engeneering), inredning, enklare säkerhetsutrustning som t ex lås, sophertering och byggvaror. Härtill kommer mer 'kunskapsproduktinriktade' åländska leverantörer av IT och olika typer av logistikprodukter (på såväl hårdvaru- som mjukvarusidan), ofta leverantörer med de åländska rederierna som sina absolut största kunder.

De stora volymerna

Passagerarrederierna dominerar volymmässigt fullständigt åländsk sjöfart. Detta gäller omsättning, vinster, antal anställda, och inte minst, inköpen av varor och tjänster. Enbart den tekniska underhållssidan inom ett av de största åländska passagerarrederierna gör regelbundna inköp från 5-600 företag för omkring 20 miljoner euro (120 miljoner mk) per år, en inköpsvolym som sannolikt med god marginal överstiger alla motsvarande inköp inom hela fraktsektorn. Den jämfört med fraktsjöfarten många gånger större volymerna återkommer i alla sammanhang. Som exempel kan återigen nämnas att de under år 2001 utbetalda hamnavgifterna inom ruttområdet enbart från nyss nämnda rederi uppgår till 25 miljoner euro (ca 150 miljoner mk).

Passagerarrelaterade inköp, marknadsföring

Om passagerarflottans inköpsvolymer är betydligt större och mer geografiskt koncentrerade till regionerna kring kärnrutterna Sverige-Åland-Finland än motsvarande inköp av fraktrederierna, så gäller detta i ännu högre grad för inköpen av passagerarrelaterade varor och tjänster, en typ av inköp om ju inte alls är aktuella inom fraktsjöfarten. Bruttoförsäljningen på i de åländska passagerarrederiernas *tax free*-butiker och restauranger låg under år 2000 sålunda på över 350 miljoner euro (drygt 2,1 miljarder mk). Om man tar

hänsyn till de genomsnittliga bruttomarginalerna i butiks- och restaurangförsäljningen²⁵ så skulle detta innebära årliga inköp av denna typ av produkter och matvaror på i storleksordningen över 100 miljoner euro (ca 600 miljoner mk).

Rederiernas inköp av *tax free*-produkter har idag - även med internationella mått mätt – en så pass stor volym att endast ett fåtal leverantörer kan leva upp till leveransbehoven. I realiteten är det två storföretag som används: ME-Group med huvudkontor i Mariehamn och dotterbolag i de viktigaste hamnarna i Sverige och Finland samt svenska Margells i Stockholm. Av dessa två är åländska ME-Group störst. Inköp görs även hos några mindre skeppshandelsföretag, främst Svans i Stockholm och åbobaserade Lunden Catering.

Till detta kommer betydande inköpsvolymerna av service, underhåll, ersättningsprodukter, arbetskläder/uniformer, städtjänster m.m. för att säkra fartygens passagerarkomfort och servicenivå. Att passagerarförsäljningen ger stora och i vissa avseenden rätt diversifierade inköp av en mängd olika slags service indikeras av det faktum att enbart ett av de åländska passagerarrederierna (dock det största) säljer *tax free*-produkter i 13 olika butiksenheter med en sammanlagd försäljningsyta på 4.432 kvadratmeter. Samma rederi opererar därtill restauranger med 11.200 kundplatser. Nära anknutet till restaurangerna är underhållningsinköpen, inte minst till det mer kryssningsbetonade tonnaget. Som redan nämnts i inledningen till detta kapitel så är ett av de åländska rederierna den överlägset största upphandlaren av svenska orkestrar och dansband hos EMA Telstar i Stockholm.

De åländska passagerarrederierna är storkunder när det gäller inköp av arbetskläder och uniformer från företag som t ex Stens (Stockholm), Marimekko (Helsingfors/Åbo) och Turo Tailor (Kuopio/Helsingfors). Särskilt när det gäller städning och olika typer av tvätt anlitas i rätt hög grad åländska företag (främst Feja, Quickly Tvättcentralen och Carpet Cleaners). I Stockholm används bland annat städfirman Reneriet, i Åbo SOL Siivouspalvelu. Även Granlunds Tvätt (Jakobstad) med dotterbolaget Baltic Clean i Tallinn utnyttjas för rengöring av textilier ombord på åländska passagerarfartyg. Bland de oftare anlitate tvätt- och rengöringsfirmorna finns även företaget Lindströms (Helsingfors).

De åländska passagerarrederierna är även relativt stora upphandlare av transporttjänster till lands. Ett enda åländsk rederi opererar sålunda på leasingbasis hela tio olika busslinjer i Mellansverige för att transportera sina passagerare till hamnen i Stockholm. I Finland upphandlas motsvarande transporttjänster av olika privata bussbolag samt det statliga järnvägsbolaget. Även bussbolagen på Åland har rederierna som viktiga kunder.

När det gäller marknadsföringen så utformas mycket av denna oftast internt inom rederiernas egna marknadsavdelningar eller separata marknadsföringsbolag. Externa reklam- och marknadsföringsbolag som under senare år använts av åländska passagerarrederier är bl a CG

²⁵ Skattade till 63 % (butiksförsäljning) respektive 75 % (restaurangförsäljning). Se LTT, 2000.

Marketing (Stockholm), Matka Vekka (Helsingfors) och reklambyrån Verket i Stockholm. Marknadsföringshjälp söks också av och till av reklamföretag i Mariehamn (t ex Maridea), Tallinn och Travemünde.

6.4. Inköpens geografiska fokus

Som framgått av ovanstående genomgång uppvisar den åländska rederisektorns inköp av varor och tjänster en relativt stark koncentration till närområdena i norra Östersjörummet (med tonvikt vid Finland). Huvudskälen till denna geografiska tyngdpunkt i rederiernas utlägg torde vara att detta är de volymmässigt tunga färjrederiernas huvudsakliga operationsområde samt att den (hemmaflaggade) fraktflottans viktigaste rutter har sin utgångspunkt i denna region. Det är omöjligt att med säkerhet fastställa hur stor del av rederierna bruttointjänst som via olika typer av investeringar och löpande inköp ytterst kommer företag och myndigheter i denna 'makro-region' tillgodo. En grov uppskattning utgående från det underlag som framkommit i denna studie tyder dock på att upp emot 70-80 procent av rederisektorns inköp är förlagda till detta område. I reda pengar skulle detta motsvara omkring 200 miljoner Euro per år (ca 1,2 miljarder mk)²⁶, en inte helt obetydlig efterfrågeförstärkning inom Åland och dess närregioner tack vare åländsk sjöfartsverksamhet.

Rederiinköp av olika slag förekommer även utanför denna kärnregion. Mycket av den här upphandlingen sker i anslutning till de danska, norska, brittiska och kontinentaleuropeiska delarna av fraktrederiernas ruttsystem. Härtill kommer en del inköp utanför Europa i anslutning till de trans-atlantiska fraktrutterna. De uppköp som görs av de rederierna utanför det omedelbara närområdet på Åland, i östra Sverige och framför allt sydvästra Finland kan på motsvarande sätt som för 'hemmaregionen' ovan skattas till i storleksordningen 65 miljoner Euro (ca 0,4 miljarder mk) per år, ett genomsnittsbelopp som naturligtvis kan variera rätt mycket från år till år beroende på rederiernas varvs- och nyinvesteringsbehov. Utöver detta tillkommer dessutom det utflaggade tonnageets generellt sett mera globalt inriktade verksamhet med betydande inköpsvolymen långt utanför Östersjöregionen.

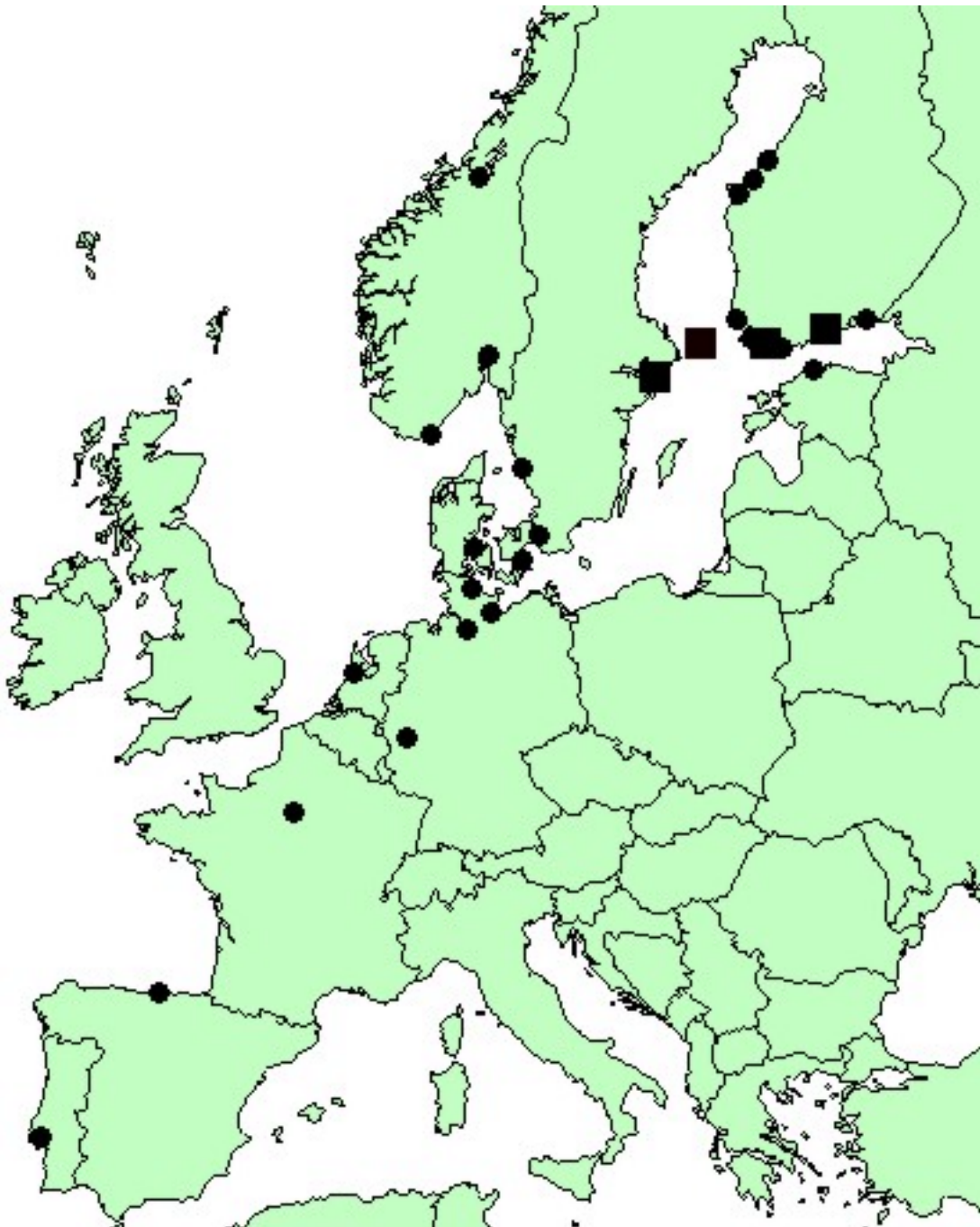
De företag och myndigheter som gynnas av de åländska rederiernas verksamhet är olika typer av hamn- och farledsmyndigheter, bunkerleverantörer, skeppshandlare, lokala logistikföretag, leverantörer av specialiserade tekniska produkter såsom livräddningsutrustning, maskindelar etc. Betydande delar av rederiernas nyinvesteringsprogram, löpande underhåll och reparationer har genom åren också gynnat varv och marina verkstäder utanför närregionen i norra Östersjön. Strukturen på de olika rederiernas inköp utanför denna närregion är naturligtvis inte bara betingat av deras olika rutter. Sedan gammalt uppodlade kontakter och nätverk är också av stor betydelse för skillnader i de olika rederiernas 'shoppingkarta'. Ett av de större åländska fraktrederierna har sålunda en relativt stor koncentration av sin tekniska

²⁶ Baserat på inköpsvolymerna inom sektorn för 1998. Data hämtat från underlagsmaterialet till de åländska nationalräkenskaperna gällande detta år (ÅSUB Statistikmeddelande 2001:1).

inköp (inkl. varvsservice) till Danmark och Öresundsområdet medan ett annat av rederierna av tradition är mera inriktat på den tyska marknaden.

En översiktligt sammanfattande bild av den geografiska huvudstrukturen på de åländska rederiernas samlade inköp och underleveranser ges av *karta 4* nedan.

Karta 4: Den geografiska strukturen på rederiernas inköp och underleveranser



Anmärkning: De fyllda fyrkanterna markerar särskilt viktiga inköpsorter. De runda markeringarna anger mindre frekvent förekommande inköpsorter.

7. Det åländska sjöfartsklustret

7.1. Maritima och andra företagskluster

Inom ekonomisk forskning, och särskilt då den som gäller regional utveckling, har man i allt högre grad kommit att uppmärksamma betydelsen av olika former av 'företagskluster'. Med detta menas en geografiskt relativt väl samlad grupp av företag med liknande typ av verksamhet och kringliggande underleverantörer. Ett företagskluster kan vara uppbyggt kring många olika verksamhetsinriktningar. Ett av de mer kända klustren är Silicon Valley söder om San Fransisco i USA med sin världsledande position inom IT-sektorn. Andra exempel på regionalt eller till och med lokalt starka koncentrationer av framgångsrika företag inom en viss bransch är kluster av finansiella tjänster, filmindustri, varvsindustri, möbelindustri, specialiserad småskalig metallindustri och livsmedelsindustri.²⁷

Karaktäristiskt för ett framgångsrikt företagskluster är att det bygger på en väl etablerad och geografiskt 'tät' miljö av entreprenörskap, branschkunnskap och kontaktnät som ger företagen inom miljön en konkurrensfördel jämfört med andra företag inom branschen. Klusterföretagen kan härigenom bättre utnyttja det som av ekonomer brukar kallas externa skalfördelar, alltså positiva skaleffekter som ligger utanför det enskilda företaget. Goda exempel är här ett gemensamt nyttjande av en specialiserad regional arbetskraftspool, gemensamma underleverantörssystem, regionalt samordnade logistik- och transportlösningar m.m. Denna typ av externa skalekonomier brukar också kallas *agglomerationsfördelar* för att tydligare markera deras betydelse för framväxten av geografiskt koncentrerade - ibland till och med mycket lokala - företagsmiljöer. Agglomerationseffekternas positiva potential är större för de mindre och mer specialiserade företagen (som inte har samma interna resursbas som storbolagen), och flera internationella studier har visat att geografiskt koncentrerade företagskluster som regel har större uthållighet och förmåga till förnyelse än mera 'glesa' företagsmiljöer.²⁸

Betydelsefulla företagsagglomerationer har även identifierats inom sjöfartssektorn. Det kanske mest kända exemplet är här det nederländska maritima klustret. Detta kluster, med fokus i Rotterdamregionen, anses allmänt vara ett av världens största och mest kompletta maritima kluster. Det innehåller förutom traditionella rederioperationer framför allt olika typer av verksamheter såsom hamn- och farledsunderhåll, marin utrustning, logistikservice, varv, *off-shore* verksamhet, fiske och fiskeriutrustning m.m. Det holländska sjöklustret är

²⁷ För en näringspolitisk analys av denna typ av kluster, se t ex Maskell *et al* 1998 och Hansen & Selstad, 1999.

²⁸ För en översikt av den mycket omfattande litteraturen kring agglomerationsfördelarnas betydelse för regional och lokal utveckling, se t ex Lindström, 1997.

därtill väl förankrat i statliga och lokala myndigheter. Det är också organiserat i privata och semi-offentliga intresseorganisationer. Den största av dessa, *Dutch Maritime Network (Nederland Maritiem Land)*, är mycket aktiv och har också initierat den studie av det nederländska sjöklustret som i hög grad medverkat till de senaste årens konkurrensanpassningar av sjöfartspolitikerna inom EU och EES-området.²⁹

I Tyskland finns ett liknande om än betydligt mindre sjökluster i Hamburgområdet.³⁰ I Norge fungerar hela den sydvästra atlantregionen med tyngdpunkter i Oslo/Sandefjord, Stavanger/Haugesund, Bergen och Ålesund som ett maritimt kluster kompletterat med en stark off-shore verksamhet inom olje- och gasssektorn.³¹ I Sverige åter är det framför allt Göteborgsregionen och västkustområdet med en särskild lokal koncentration i Tjörn som kan beskrivas som en form av sjötransportrelaterat företagskluster.³²

Karaktäristiskt för ovan nämnda sjökluster, och detta gäller särskilt för det holländska, är att rederiverksamheten som sådan i och för sig är viktig, men att det är de landbaserade verksamheterna inom rederimanagement, logistikservice, transporter, infrastrukturutveckling, finansiella tjänster, maritim utrustning/service och mycket annat som ger de verkligt stora volymerna i termer av omsättning och arbetsplatser. Sålunda är det hamnverksamheten snarare än rederiaktiviteterna som utgör ryggraden i det holländska sjöklustret. En annan viktig egenskap hos denna typ av maritima kuster är att en betydande del av deras positiva ekonomiska kringeffekter (intäkter, arbetsplatser) genereras långt utanför den egna regionen. En analys av det tyska sjöklustrets positiva effekter i omvärlden visar t ex att omkring 60 procent av dess samlade (direkta såväl som indirekt genererade) omsättning genereras i europeiska regioner utanför Tyskland.³³

7.2. Ett åländskt rederikluster

Åland passar väl in i den internationellt sett relativt exklusiva gruppen maritima kluster. Den lilla åländska ekonomin härbärgerar en betydande koncentration av internationellt orienterade rederier som opererar på i stort sett alla typer av sjötransportmarknader, från passagerar- och kryssningstrafik till högt specialiserade transporter av högvärdiga industriprodukter samt olje- och bulktransporter.

Klustret innefattar – eller knyter på olika sätt an till – en mängd andra branscher, företag och offentliga myndigheter och organ, inom såväl som utanför Ålands gränser. Med utgångspunkt

²⁹ Se Peeters *et al*, 1999.

³⁰ För en analys av den tyska maritima sektorn, se van der Linden, 2001.

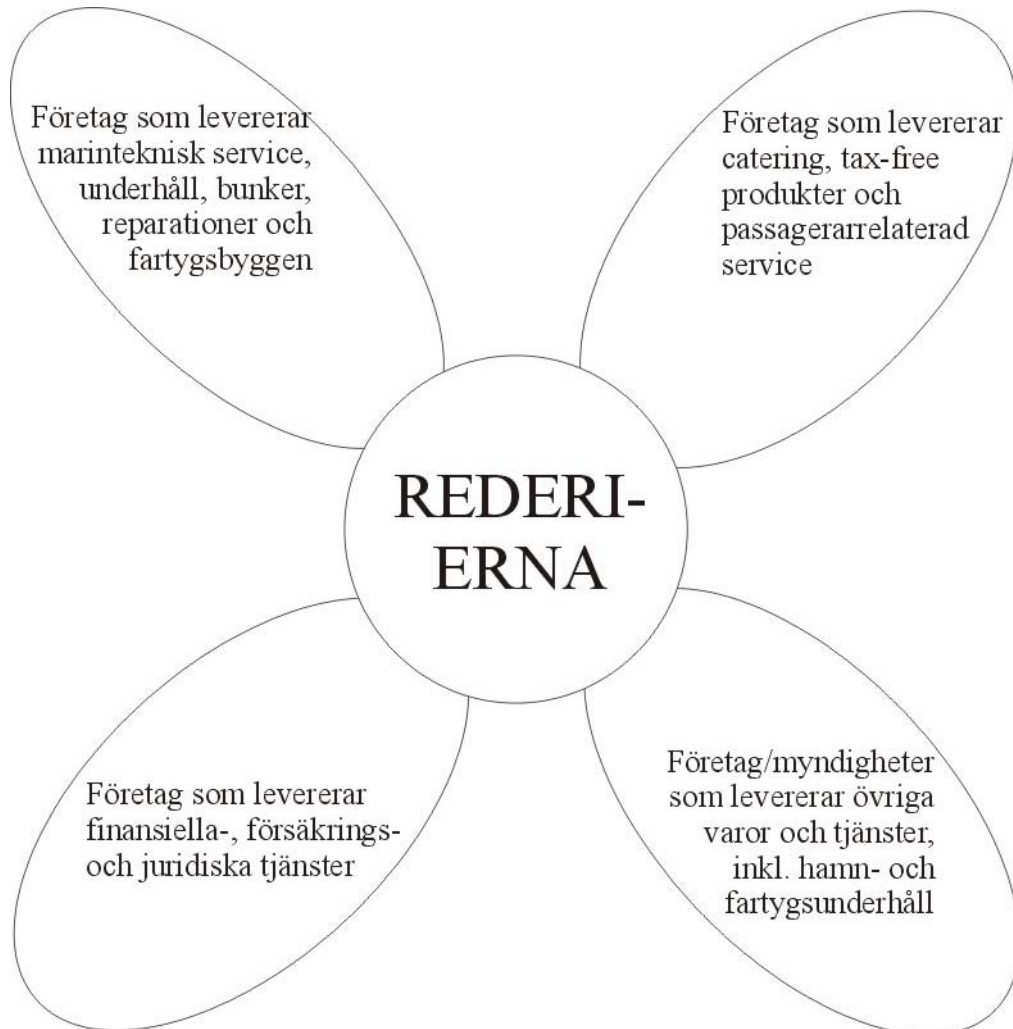
³¹ En översiktlig analys av det norska sjöfartsklustret finns i Reve *et al*, 1992. Se även Wergeland, 1992 och Knarvik & Steen, 1997.

³² Den svenska sjöfartens koncentration till Göteborg och västkusten belyses bl a i två rapporter från Sjöfartens Analysinstitut i Göteborg: Sjöfartens Analysinstitut, 2000a och 2000b.

³³ Se van der Linden, 2001.

i ovan redovisade översikt över rederisektorns viktigare underleverantörer och samarbetspartner kan det åländska sjöfartsklustret till sin struktur och sitt huvudsakliga innehåll sammanfattas i följande visualiserade 'propellerstruktur':

Figur 4: Det åländska sjöfartsklustret



I princip innehåller detta kluster samma typ av företag och andra aktörer som flertalet liknande sjötransportkluster runt om i världen. Det utmärker sig dock på ett särskilt sätt i åtminstone tre avseenden:

- Det är det största maritima klustret i norra Östersjöregionen
- Det är med internationella mått mätt ovanligt starkt knutet till renodlad rederiverksamhet
- Det dominerar den lokala ekonomin på ett sätt som knappast har sin motsvarighet i något annat känt sjökluster av betydelse

Ett betydande sjöfartskluster i norra Östersjön

Det åländska sjöfartsklustrets kärnverksamhet, alltså rederiernas rena sjötransportaktiviteter, är så omfattande att de spelar en viktig roll inom denna del av ekonomin i hela norra östersjörummet. De åländska rederierna kontrollerar sålunda ett hemmaregistrerat tonnage som uppgår till över en tredjedel av motsvarande hemmaflaggade tonnage kontrollerat av finska rederier. Med sina sammanlagt över 670 miljoner euro (drygt 4 miljarder mk) i årlig bruttoförsäljning (inkl. utflaggad försäljning) motsvarar den åländska rederisektorn inte mindre än 12 procent av samma sektors totala omslutning i hela Tyskland och närmare 5 procent av hela det stora och mångfacetterade holländska klustret.³⁴ Ombord på de åländska fartygen och inom rederikontoren (inkl. verksamhet under främmande flagg) sysselsättes omkring 4.000 personer, vilket skall jämföras med det faktum att antalet anställda inom den hemmanflaggade rederisektorn i Sverige år 1999 uppgick till knappt 8.000 stycken. Det här betyder att det inom den åländska rederibranschen, även om man undantar den utflaggade verksamheten, finns nästan dubbelt så många rederiarbetsplatser som Sveriges största sjöfartskommun Göteborg och 2,5 gånger så många arbetsplatser som i det näst största svenska sjöfartscentrumet i Stockholm. Åländska rederier skapade därmed i slutet av 1990-talet ungefär lika många sjöarbetsplatser som hela den samlade rederiverksamheten i Göteborg och Stockholm (under nationell flagg).³⁵

Nu är detta i och för sig ingen fullständig och helt rättvisande jämförelse. Inte minst i Göteborg ligger betydande delar av det regionala sjöklustret, precis som i Holland/Rotterdam, utanför den direkta rederidriften i en mycket omfattande hamn- och logistikverksamhet, något som är betydligt mindre utbrett på Åland. Å andra sidan så står det också klart att de åländska rederiernas omsättnings- och sysselsättningsvolymerna ingalunda stannar vid ovan nämnda siffror. Enligt den senaste *input-output* analysen för den åländska ekonomin så uppgick år 1993 de samlade indirekta ekonomiska effekterna av de åländska rederiernas verksamhet till 137 procent av omsättningen och motsvarande sysselsättningseffekter till 173 procent av rederibranschens eget arbetsplatsutbud.³⁶ Detta skulle betyda att enbart kärnverksamheten inom det åländska sjöfartsklustret i dag – inom såväl som utanför Åland - genererar en total årlig bruttoomsättning på ca 1 miljard euro (6 miljarder mk) och ett arbetsplatsutbud på i storleksordningen 7.000 arbetsplatser.

³⁴ Enligt van der Linden, 2001 uppgick totalomslutningen inom tysk sjöfart 1997 till 5,8 miljarder euro, alltså 34,5 miljarder mk. Enligt Peeters *et al* 1999 var bruttomslutningen i det holländska klustret (med hela sin stora landbaserade verksamhet) till ca 33 miljarder Gulden, motsvarande ungefär 15 miljarder euro (ca 89 miljarder mk).

³⁵ Uppgifterna är hämtade från Sjöfartens Analysinstitut 2000a. Enligt denna källa var det totala antalet anställda inom näringarna klassificerade som färjetrafik över hav (SNI-kod 61101), övrig havs- och kustfart (SNI-kod 61102) samt övriga stödtjänster till sjöfart (SNI-kod 6322) i Sverige år 1999 7.983 stycken varav 2.170 fanns i Göteborg och 1.628 i Stockholm.

³⁶ I dessa omsättnings- och sysselsättningsmultiplikatorer för åländsk rederiverksamhet ingår även effekterna utanför Åland (dock inte den utomåländska hushållssektorn). Se vidare ÅSUB Rapport 1999:5. 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 sjöfartsmultiplikatorn sannolikt är något i underkant.

Tyngdpunkt i traditionell rederiverksamhet

Av det ovan sagda framgår inte bara att den åländska sjöfarten utgör norra Östersjörummets största enskilda sjöfartskoncentration, utan också att verksamheten inom detta kluster är ovanligt starkt knuten till traditionell fartygsdrift. Medan flertalet andra liknande sjöfartskluster numera i allt högre grad domineras av landbaserade aktiviteter kring den egentliga sjöfarten som sådan, har den åländska sjösektorn på ett närmast unikt sätt kunnat bibehålla sin mera renodlade maritima profil. Det välkända nederländska sjöklustret består sålunda enbart till 15 procent av rederiverksamhet medan resterande 85 procent utgörs av övrig hamnrelaterad verksamhet, logistisk service etc.³⁷ Det i huvudsak hamburgbaserade tyska klustret är på motsvarande sätt dominerat av de landbaserade verksamheterna.³⁸ Även i Göteborg och Stockholm är de logistiska, administrativa och finansiella verksamheterna ekonomiskt sett minst lika betydande som den mer renodlade rederiverksamheten. Till och med det norska sjöklustret, med en rederifokusering mer liknande den åländska, består idag i allt högre grad av olika typer av landbaserade tjänster.³⁹

Att det åländska sjöklustret är så starkt knutet till en specialisering på sjötransporterna som sådana är föga förvånande. Till skillnad från Göteborg, Hamburg och Rotterdam har Åland ingen importhamn av internationell betydelse att bygga upp någon verksamhet kring samtidigt som den åländska ekonomin i övrigt är alltför liten för att kunna bära upp någon i internationellt perspektiv mer betydelsefull verksamhet när det gäller maritim utrustning, varvsverksamhet etc.

Dominans inom den lokala ekonomin

Det holländska sjöfartsklustret, vilket allmänt anses som det största och mest diversifierade i världen, genererade i slutet av 1990-talet 2,5 procent av Nederländernas samlade BNP-värde.⁴⁰ I Sveriges absolut sjöfartstätaste kommun Tjörn genererade branschen (rederinäringen plus vissa övriga stödtjänster till sjöfart) år 1999 3,6 procent av det totala antalet anställda i kommunen medan motsvarande 'sjöfartsandel' i Göteborg stannade på blygsamma 1,2 procent och i Stockholm på bara 0,4 procent. Beträffande Tjörn var sjöklustrets andel av bruttomsättningen dock betydligt större; nästan 16 procent. I sjöfartsstaden Göteborg var sektorns andel av omsättningen inom kommunen och dess näringsliv mer blygsamma 2,8 procent och i Stockholm under en halv procent.⁴¹ Även i Finland (inkl. viktigare hamnstäder som Helsingfors och Åbo) är sjösektorns andel av sysselsättning och omsättning närmast försumbar.

Om man ställer det åländska sjöklustrets roll i den lokala ekonomin mot dessa siffror blir skillnaden påtaglig. Här handlar det inte bara om någon enstaka procent av ekonomi och

³⁷ Peeters *et al*, 1999

³⁸ van der Linden, 2001.

³⁹ Reve *et al*, 1992; Knarvik & Steen, 1997.

⁴⁰ Peeters *et al*, 1999.

sysselsättning. Som redan framgått tidigare i denna rapport (kapitel 3) så ligger den absoluta tyngdpunkten inom åländsk ekonomi i rederisektorn med kringnäringar. Enbart rederierna står sålunda idag för över 40 procent av den åländska ekonomin och ca 13 procent av de på Åland bosattas arbetsmarknad. Rederiklustrets verksamhet är därtill helt avgörande för transporter till och från omvärlden för övriga delar av den åländska ekonomin, t ex exportindustrin och turistnäringen.

7.3. Det åländska rederiklustret och framtiden

Att åländsk rederinäring genom åren varit mycket framgångsrik och skapat en även med internationella mått mätt imponerande volymverksamhet är ingen garanti för fortsatta framtida framgångar. Även den mest väletablerade näringen kan genom förändringar i omvärldens efterfrågan, teknikutveckling eller annars helt nya konkurrensförhållanden, mer eller mindre över en natt gå från stabilitet och expansion till tillbakagång och kris.

Det har inte ingått i uppgifterna för denna studie att närmare analysera de betydande problem och hotbilder som den åländska rederinäringen idag står inför. Flera studier har dock under senare år analyserat och diskuterat de växande problemen inom åländsk sjöfart.⁴² Dessa visar att de långsiktiga verksamhetsförutsättningarna för en av generationer sjöfarande ålänningar mödosamt uppbyggd sjöfartsmiljö av internationell betydelse riskerar att urholkas av en olycklig kombination av ökad internationell konkurrens och ett till näringens behov dåligt anpassat nationellt regelverk.

Om en sådan utveckling inte kan förhindras kommer de ekonomiska omstruktureringarna inom rederibranschen att slå mycket hårt mot det åländska sjöklustret – till och med hårdare än en motsvarande nedgång inom sjöfarten i anslutning till andra viktiga maritima kluster runt om i Europa. Orsaken härtill är det åländska klustrets osedvanligt starka uppbyggnad kring ren rederiverksamhet/färjesjöfart, något som reducerar möjligheterna till framgångsrik ersättningsverksamhet inom andra delar av klustret (maritimt underhåll, hamnservice etc).

En avveckling (eller mera påtaglig nedgång) i verksamheten inom sjösektorn skulle med säkerhet också drabba det åländska samhället betydligt hårdare än en motsvarande nedgång inom andra liknande maritima kluster. Orsaken till detta är självfallet den ovan påvisade unikt starka dominansen av sjöfarten i allmänhet och rederiverksamheten i synnerhet inom den åländska ekonomin.

En jämförelse med det holländska sjöklustret är i detta sammanhang instruktiv. Även om detta kluster - det klart största i Europa - är gigantiskt jämfört med sin åländska motsvarighet, så är en nedgång inom det holländska klustret med sin ändå rätt blygsamma andel av den

⁴¹ Samtliga dessa uppgifter är hämtade från Sjöfartens Analysinstitut, 2000a.

⁴² Se bl a Ålands landskapsstyrelse, 1999, Knudtzon *et al*, 1999 och ÅSUB-PM 2000.

omkringliggande ekonomins totala produktionsvärde närmast att betrakta som en mild västanfläkt jämfört med vad en motsvarande nedgång skulle betyda för den sjöfartsinriktade åländska ekonomin.

Ur ett åländskt perspektiv är det därför av stort intresse att notera de nederländska myndigheternas värdering av betydelsen av att bibehålla konkurrenskraften och därmed verksamheten inom 'sitt' sjöfartskluster. Här vidtogs sålunda under andra halvan av 1990-talet resoluta åtgärder för att med hjälp av ny skattelagstiftning och en helt nyutformad sjöfartspolitik säkerställa den holländska maritima miljöns internationella konkurrenskraft och därmed också långsiktiga överlevnad, åtgärder vilka sedan kom att bereda väg för en omläggning av sjöfartspolitikerna även på EU-nivån.

Bakgrunden till den offensiva politiken var, för att citera den då ansvarige nederländske transportministern, att man kommit till insikt om att den maritima sektorn var mycket "mer omfattande och viktig än man någonsin kunnat föreställa sig"⁴³ - en bedömning som helt klart även har en viss bäring även på det betydligt mer sjöfartsberoende åländska samhället.

⁴³ Netelenbos, 1999.

Bilaga I: Åländsk skeppslista från 1973

Skepps- och positionslista hämtad från Tidningen Åland den 7 augusti 1973

Asta rederiet

ms Alca anl 7 Antwerpen
ms Arona avg 7 Fredrikshamn—Amsterdam
ms Asta anl 7 Uleåborg
ms Atlas anl 7 London

Gustaf Erikson

ms Degerö anl 4 Isla de Santana
ms Eckerö avg 4 Valkom—Kemi
ms Germundö anl 27.7. Bilbao
ms Granö avg 5 Kotka—Rotterdam
ms Gregersö anl 4 Purfleet
ms Hamnö avg 7 Kotka—Hartlepool
ms Herrö avg 2 Monrovia—Lagos
ms Järsö avg 28.7. Limassol—Helsingfors
ms Kallsö avg 4 Calais—Viborg
mt Norrö avg 5 La Salina—Kingston
ms Rannö anl 5 Zeuta
ms Saggö avg 2 Dublin—Ashdod
ms Sommarö anl 1 Haifa
ms Styrö avg 4 Antwerpen—Åbo
ms Tingö avg 1 Mocamedes—Averio

Godby Shipping

ms Luna anl 6 London
ms Miniland avg 7 Gdansk—Wismar

Bror Husells rederier

ms Bovik avg 3 Helsingborg—Yxpila
ms Cellona anl 5 Grimsby
ms Fortuna avg 2 Gävle—Köpenhamn
ms Lillgaard i trafik Åland—Karskär
ms Mariana avg 2 Torneå—Raumo

Häggloms rederier

mt Tankmar ber avg 7 Stralsund—Raumo

Algot Johansson

ms Adeny anl 4 Lattakia
ms Berny ber anl 8 Marina di Carrara
mt Bonny anl 5 Philadelphia
ms Dafny ligger i Göteborg
ms Dagny anl 3 Philadelphia
mt Dalny anl 6 Koper
mt Gunny pass 5 Gibraltar prt Gdynia
ms Havny upplagd Mariehamn
ms Helny upplagd Mariehamn
mt Lenny avg 6 Zueitina—Genua
mt Pegny pos 6 S 23° O 38° prt Persiska viken f.o.
mt Ronny ber anl 10 Gävle
mt Sanny pos 1 N 28,5° W50,2° prt Persiska viken f.o.
mt Signy pass 6 Batumi
mt Solny avg 6 Husum—Rotterdam
mt Valny ber anl 9 Göteborg

Lundqvist rederierna

ms Agneta avg 26.7. White Bay NFLD—Izmit
ms Berit anl 5 Hamburg
ms Charlie anl 7 Karlshamn
ms Doris anl 7 Velsen
mt Estrella anl 8 Batumi
ms Fleur anl 7 Miami
ms Gunilla avg 7 Hamburg—Helsingfors
ms Ibis anl 31.7. Kotka
mt Lancing anl 10 Batumi
ms Margareta avg 2 Izmit—Canada
mt Newbury avg 4 St George's
mt Sword avg 5 Priolo—Rotterdam

Toivo Nordlund

ms Navire i trafik på Östersjön

Bilaga II: Den hemmaflaggade flottan 2001

(exkl. enheter under 500 BT och landskapsstyrelsens skärgårdsfärjor)

Rederi	Fartyg	Fartygstyp	Byggn.år	BT	DWT
Birka Line Abp	Birka Prinsess	Kryssningsfartyg	1986	22 412	1 825
Redieri Ab Eckerö	Alandia	pasagerarbilfärja	1972	6 754	1 100
	Nordlandia	pasagerarbilfärja	1981	21 473	2 880
	Roslagen	pasagerarbilfärja	1972	6 652	1 100
Godby Shipping Ab	Link Star	ro/ro	1989	5 627	4 453
	Mimer	ro/ro	1990	5 873	4 232
	Midas	ro/ro	1990	5 873	4 234
	Miranda	ro/ro	1999	10 471	7 438
	Mistral	ro/ro	1999	10 741	7 438
Bror Husell Chartering Ab Ltd	Transgard	ro/ro	1996	10 570	7 629
	Seagard	ro/ro	1999	10 488	7 226
	Nedgard	torrlastfartyg	1987	2 673	3 004
	Midgard	torrlastfartyg	1985	2 932	3 000
	Sydgard	torrlastfartyg	1981	2 225	2 574
Rederi ab Lillgaard	Fjärdvägen	ro/ro	1972	6 040	2 566
	Lillgaard	torrlastfartyg	1973	2 062	1 596
Lundqvist Rederierna	Camilla	sto/ro	1982	10 085	7 598
NordlundShipping Co Ltd Ab	Anette	torrlastfartyg	1973	569	890
Unitet Shipping Ltd Ab/ Birka Cargo	Degerö	sto/ro	1985	10 215	9 334
	United Carrier	ro/ro	1998	12 251	8 843
	United Express	ro/ro	1997	12 251	8 843
	United Trader	ro/ro	1998	12 251	8 843
	Granö	ro/ro	1991	6 620	5 765
	Hamnö	ro/ro	1991	6 620	5 745
	Styrsö	ro/ro	1992	6 620	5 755
Viking Line Abp	Amorella	Passagerarbilfärja	1988	34 384	3 690
	Cinderella	Passagerarbilfärja	1989	46 398	3 600
	Gabriella	Passagerarbilfärja	1992	35 492	2 900
	Isabella	Passagerarbilfärja	1989	34 384	3 690
	Mariella	Passagerarbilfärja	1985	37 799	3 420
	Rosella	Passagerarbilfärja	1980	16 850	3 000
Det totala hemmaflaggade tonnaget				415 655	144 211

Källor och referenser

Intervjuade personer

Bror Husell Chatering Ab Ltd

Leif Westerberg, styrelseledamot
Kim Egenfelt, operatör och befraktare
Stig Dahlén, teknisk chef
Per-Åke Björkvall, personal och försäkring

Birka Line Abp

Wiking Johansson, VD

Godby Shipping Ab

Dan Mikkola, VD
Anders Häggblom, drift och underhåll

Lundqvist Rederierna

Ben Lundqvist, VD

Rederi Ab Lillgaard

Anders Nordlund, VD

Rederi Ab Eckerö

Jarl Danielsson, VD

Rederi Ab Gustaf Erikson

Gun Erikson-Hjerling, VD

United Shipping/Birka Cargo Ltd Ab

Stefan Axberg, VD
Anne Wärners, drift assistent

Viking Line Apb

Kent Nyström, VVD
Jonny Lilja, cash manager
Ulf Hagström, tekniska avdelningen

Referenser

Commission of the European Communities 2001, *Memorandum to the Commission on the policy guidelines of the White Paper on a common transport policy*. Brussels

Hansen, J.C., Selstad, T. 1999, *Regional omstilling – strukturbestemt eller styrbar?* Oslo

Ingo, S., Källström, L., Lindström, B. 2001, *The Future of Baltic Sea Transport*. Hørsholm

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

Knudtzon, S., Naas, H., Surlien, S.V., Thorsen, A.F. 1999, *Proposal for the establishment of an Åland International Ship Register and Tonage Tax Regime*. Oslo

Lindström, B. 1997, *Regionalpolitiken i stöpsleven. Perspektiv på regional utveckling och politik i Norden*. Köpenhamn

LTT 2000, *Matkustaja-alustoiminnan kehitysnäkymät*. Helsinki

Netelenbos, T. 1999, "Building on Strength", *Lloyd's List*, June 1999

Peeters, C., Lefever, A., Linden, J., Bruynseels, S., Webers, H. 1999, *De Nederlandse Maritieme Cluster. Economische Betekenis en Structuur*. Rotterdam

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

Reve, T., Lensberg, T., Grønhaug, K., 1992, *Et konkurransedyktig Norge*. Kolbotn

Sjöfartens Analysinstitut 2000a, *Kommuner med störst relativ koncentration inom sjöfartsnäringen – en urvalsrapport*. Göteborg

Sjöfartens Analysinstitut 2000b, *Sjöfarten på Tjörn – en klusteranalys*. Göteborg

Sjöfartsverket 2000, *Den svenska sjöfartspolitik*. Norrköping

Statistical Office of Estonia 2001, *Statistical Yearbook of Estonia*. Tallinn

Statistikcentralen, *Statistisk årsbok för Finland*. Olika årgångar. Helsingfors

Statistiska Centralbyrån, *Statistisk årsbok för Sverige*. Olika årgångar. Stockholm

Wergeland, T. 1992, *Et konkurransedyktig Norge. Norsk skipsfarts konkurenssevne*. Bergen

Ålands landskapsstyrelse 1999, *Sjöfartspolitiskt program för Åland* (inkl. Bilagor). Mariehamn

Ålands Redarförening 2001, *Ship personnel costs in various countries*. Mariehamn

ÅSUB Rapport 1998:7, *Turismens samhällsekonomiska effekter på Åland*. Mariehamn

ÅSUB Rapport 1999:4, *Fördelning av de kommunala samfundsskatterna på Åland*. Mariehamn

ÅSUB Rapport 1999:5, *Beroendeförhållandena inom den åländska ekonomin*. Mariehamn

ÅSUB Rapport 1999:11, *En EU-anpassad sjöfartspolitik. Teoretisk kalkyl över statsfinansiella och kommunala inkomsteffekter 1998*. Mariehamn

ÅSUB Rapport 2000:5, *Sea Transport in the Baltic Sea: Trends and Consequences for urban structure and regional development in the Baltic Sea Region*. Mariehamn

ÅSUB Rapport 2001:4, *Konjunkturbedömning för den kommunala sektorn hösten 2001*. Mariehamn

ÅSUB Rapport 2001:9, *Konjunkturläget hösten 2001*. Mariehamn

ÅSUB Statistikmeddelande 2001:1, *Nationalräkenskapsdata för Åland 1993 – 1998*. Mariehamn

ÅSUB-PM 2000, *De ekonomiska effekterna av en utflaggning/nedläggning av rederiverksamheten på Åland*. Mariehamn

ÅSUB, *Statistisk årsbok för Åland*. Olika årgångar. Mariehamn