

Hans Ahlström är bekymrad över utflaggningen, men den finska sjöfarten har goda dragplåster

Hans Ahlström, 50, VD för Ålands rederiförening tror att Finlands sjöfart har en gynnsam ställning där man lägger vikt vid miljö- och säkerhetsfaktorer.

Hans Ahlström, VD för Ålands rederiförening begrundar Finlands läge på världskartan.
– Vi är omgivna av vatten. Finland lever på utrikeshandeln, av vilken nästan 90 procent går sjövägen. Det är inte betydelselöst med vilka fartyg och under vilken flagg passagerare och frakt transporteras.
– Finland är allt mera beroende av utländsk sjöfart. Den nuvarande utvecklingen är inte den bästa, anser han. Det är beklagligt, säger Ahlström att marknadsandelen för finska fartyg har minskat år för år. Många stora finländska rederier har övergått i utländsk ägo.

Enligt Ahlströms åsikt borde varje land ha sina egna rederier, som sköter landets transporter samt skeppsvarv där fartygen byggs. Lyckligtvis har Finland ännu egna rederier och en handelsflotta under finsk flagg.

– Finland har sammanlagt 108 fartyg under finsk flagg. Från år 2002 har antalet minskat med 20 fartyg genom försäljning eller utflaggning, beräknar Ahlström.

Men spelet är ändå inte förlorat, eftersom det också finns goda nyheter för den finländska sjöfarten.

– Den internationella konkurrenskraftiga sjöfarten har en ljus framtid. Detta av tre orsaker: ekonomin, globaliseringen och frihandeln som växer. Samtidigt ökar sjötransporterna och logistikens kundnärlighet växer. Samtidigt ökar också kraven på transporternas kvalitet.

Ahlström tror att den noga övervakade och professionellt skötta finländska sjöfarten också gynnas av de målsättningar där transporterna allt mera är inriktade på en bestående utveckling. Finland har en god ställning där man lägger vikt vid miljö- och säkerhetsfaktorer.

Förståelse från statsmakten

– Det är förenligt med Finlands och Sveriges intressen att de växande transportmarknaderna på Östersjön trafikeras av fler finska- och svenskägda fartyg. Fördelen är den att vi på så sätt återvinner förlorade marknadsandelar. För att detta skall lyckas krävs det från statens sida goda stödsbeslut och rimliga arbetsmarknadslösningar. Därigenom förbättrar man bäst enligt hans mening den finska flaggens konkurrenskraft.

Hans Ahlström påminner ännu om ett viktigt problem. Fartygen i flottan i Finlands utrikestrafik har en medellivslängd på närmare 20 år. Motsvarande livslängd i andra EU-länder är 12 år.

För att vi skall kunna förnya vårt åldrande tonnage behöver Finland en reform av rederibeskattningen som gynnar anskaffningen av fartyg.

Samtidigt som Finlands handelsflotta har minskat har sjötransporterna inom utrikeshandeln ökat. Dessutom har marknadsandelarna för finska lastfartyg och passagerarfartyg minskat till den lägsta nivån genom tiderna.

– Våra närmaste konkurrenter satsar på tillväxt. Estland har ökat sina marknadsandelar tack vare billigare arbetskraft och med fördelaktig beskattning av fartygsbeställningar. Silja Lines övergång till Tallink är ett exempel på esternas konkurrenskraft. Arbetskraftskostnaderna under estnisk flagg är åtminstone 40 procent lägre än hos oss.

– Också i Sverige har man en stark tilltro till sjöfarten. Sveriges nettolönesystem är konkurrenskraftigt, och nästa stora förändring i Sverige är övergången till tonnagebeskattning. Svenska flaggen är i arbetskraftskostnader 20 procent lägre än den finska och rederibeskattningsreformen kommer att öka skillnaderna i konkurrenskraft. Den nya svenska regeringen torde fortsätta på denna väg, tror Ahlström.

www.alship.aland.fi

Text och foto: Hilikka Kotkamaa
Översättning: Märta von Schantz



”Den internationella konkurrenskraftiga sjöfarten har en ljus framtid. Ekonomin globaliseras och frihandeln växer. Samtidigt ökar sjötransporterna och logistikens kundnärlighet växer. Hela tiden ökar också kraven på transporternas kvalitet”, påminner VD Hans Ahlström.