

Examensarbete, Högskolan på Åland, Utbildningsprogrammet för Sjökapten

BILDANDE AV REDERI FÖR FINLÄNDSK INRIKES FART

Finns det en marknad?

John Henriksson & Joel Sjöblom



2024:30

Datum för godkännande: 12.12.2024

Handledare: Johan Hansen

EXAMENSARBETE

Högskolan på Åland

Utbildningsprogram:	Sjöfart
Författare:	John Henriksson, Joel Sjöblom
Arbetets namn:	Bildande av rederi för finländsk inrikes fart - Finns det en marknad?
Handledare:	Johan Hansen
Uppdragsgivare:	

Abstrakt
<p>I detta examensarbete skriver vi om hur man bildar ett rederi med inriktning inom finsk inrikes fart, samt gör en marknadsundersökning. Syftet med detta arbete är att kontrollera om det är lönsamt att bilda, samt bedriva ett rederi inom finsk inrikes fart.</p> <p>Metodiken som använts är intervjuer med redare, företagare, personer i branschen, banker, jurister, samt litteraturstudier. Slutsatsen är att den finska inrikestrafiken har minskat, dock behöver last fraktas i skärgården och inre farvatten. I dagens sjöfart är principen “ju större, desto bättre” aktuell, vi tar reda på om möjligheterna finns för ett rederi inom finsk inrikes fart.</p>

Nyckelord (sökord)
Inrikestrafik, småtonnage, rederi, skärgårdshavet

Högskolans serienummer:	ISSN:	Språk:	Sidantal:
2024:30	1458-1531	Svenska	44 sidor

Inlämningsdatum:	Presentationsdatum:	Datum för godkännande:
12.11.2024	12.12.2024	12.12.2024

DEGREE THESIS

Åland University of Applied Sciences

Degree Programme:	Bachelor of Marine Technology
Author:	John Henriksson, Joel Sjöblom
Title:	Launching a shipping company for Finnish domestic trade - Does a market exist?
Academic Supervisor:	Johan Hansen
Commissioned by:	

Abstract
<p>In our thesis we write about launching a shipping company within Finnish domestic trade, and we are doing a market research. The purpose of our thesis is to check if it is profitable to launch and conduct a shipping company within Finnish domestic trade.</p> <p>The methods we have used are interviews with ship owners, businessmen, lawyers, banks and people within the industry, as well as literature studies. The conclusion is that the Finnish domestic trade has abated, still cargo has to be shipped in the archipelago and domestic fairways. In today's shipping the principle "the bigger, the better" is prevailing, we are finding out what the possibilities are for a shipping company in the Finnish domestic trade.</p>

Keywords
Domestic trade, cargo ships, shipping company, archipelago sea

Serial number:	ISSN:	Language:	Number of pages:
2024:30	1458-1531	Swedish	44 pages

Handed in:	Date of presentation:	Approved:
12.11.2024	12.12.2024	12.12.2024

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

ORDLISTA	6
1. INLEDNING	7
1.1 Syfte	7
1.2 Frågeställningar	7
1.3 Avgränsningar	8
2. BAKGRUND	9
2.1 Företagsformer	9
2.1.1 Enskild näringsidkare	9
2.1.2 Aktiebolag	9
2.1.3 Öppet bolag och Kommanditbolag	10
2.1.4 Andelslag	10
2.2 Fartområden	10
2.2.1 Inrikes I, II och III	10
2.2.2 Östersjötrafik	10
2.2.3 Närtrafik	11
2.2.4 Europatrafik	11
2.2.5 Fjärrtrafik	11
2.3 Inrikes trafikgränser	11
2.4 Inrikestrafiken i dagsläget	16
2.5 Rederiverksamheten	18
2.5.1 Finansiering	18
2.6 Småtonnagefartyg	19
2.6.1 Självlössande fartyg	19
2.6.2 Bemanning	20
2.6.3 Sjöarbetsavtal	20
2.6.4 Bunker	20
2.6.5 Barlast	20
2.7 Lastmärke	21
2.7.1 International Convention of Load Lines (ICLL)	21
2.7.2 Lastmärke för inrikes fart	23
2.7.2.1 Fartområde Inrikes I	23
2.7.2.2 Fartområde Inrikes II	23
2.7.2.3 Fartområde Inrikes III	24
2.8 Besiktning	25
2.9 Försäkring	26
2.9.1 Kaskoförsäkring	26
2.9.1.1 Småkaksoförsäkring	27
2.9.2 P&I försäkring	27
2.9.3 Transportförsäkring	27

2.10 Befraktning	27
2.10.1 Befraktningsmäklare	28
2.10.2 Skärgårdshavet	28
3. METOD	29
3.1 Förtydligande av ovanstående intervjuer och skriftliga frågeställningar	30
4. RESULTAT	31
4.1 Fartyget M/S Finnvik	31
4.2 Rederi Ab Föglö Shipping	32
4.3 Datainsamling	32
4.4 Priser och kostnader	33
4.5 Marknadsundersökning	33
4.6 Lönsamheten av rederiverksamheten	36
5. DISKUSSION	38
6. SLUTSATS	40
KÄLLFÖRTECKNING	41
BILAGOR	45
Bilaga 1	45
Bilaga 2	45
Bilaga 3	46
Bilaga 4	46
Bilaga 5	46
Bilaga 6	47
Bilaga 7	47

ORDLISTA

Barlastvatten	Vikt som ökar fartygets stabilitet
Bolagsstämma	Ett möte där bolagsledningen gör en presentation för aktieägarna, kan även betraktas som det högsta beslutande organ i ett bolag
Bruttodräktighet	Fartygets totala inneslutna volym, enhet BRT (bruttoregister-ton)
Bunker	Namn för fartygsbränsle
FINLEX	Finländsk offentlig och gratis internetjänst var man kan söka upp lagtexter
Inrikestrafik	Godstransporter i finländska farvatten
Nettodräktighet	Lastutrymmets volym, nyttig volymen, enhet NRT (netto-register-ton)
Redare	Ägare av fartyg och fartygsverksamhet
Saimen	Finländsk insjö
Saima kanal	Kanal in till Saimen som börjar vid Viborg (Ryssland) och slutar vid Villmanstrand (Finland)
Samföretag	Ett företag som ägs till hälften av sitt moder- eller dotterbolag tillsammans med ett annat oberoende företag
Sandskuta	Namn givet till små fartyg som transporterar gods (sand) i inre farvatten
Stiftelseurkund	Ett dokument som visar att man grundat ett aktiebolag
Traficom	Finländska transport och kommunikationsverket

1. INLEDNING

I nuläget utvecklar sjöfarten mot större, snabbare och mer miljövänliga fartyg, vilket skapar en utmanande situation för mindre redare som kämpar för att klara sig med små fartyg. Denna trend blir allt mer påtaglig, och vi kan redan nu se konsekvenserna av detta skifte i branschen, då nästan alla små "sandskutor" har försvunnit från den finländska handelsflottan.

Det är inte bara en fråga om storlek, hastighet och lastkapacitet; det handlar också om kostnadseffektivitet och anpassning till strängare miljökrav. Större fartyg transporterar mer gods på en gång, vilket minskar kostnaderna per enhet och minimerar koldioxidutsläppen. Detta ställer dock krav på att de mindre aktörerna anpassar sig till en snabbt förändrad marknad där konkurrensen hårdnar.

Denna utveckling väcker många frågor om framtiden för sjöfarten och dess aktörer, och det är ett ämne som verkligen intresserar oss båda. Därför är det också intressant att ta reda på de ekonomiska aspekterna vid driften och bildandet av ett rederi.

Arbetet utgår från hur man startar ett rederi med en marknadsundersökning för småtonnage fartyg i inrikestrafik. För att få en djupare förståelse för hur ett rederi byggs upp ser vi först upp regler, lagar, allmän fakta och en lämplig fartygsmodell, samt om detta är lönsamt i slutändan.

1.1 Syfte

Vi undrar varför marknaden har nästintill försvunnit från våra inrikes farvatten. Syftet med detta examensarbete är att ta reda på om det är lönsamt att starta ett rederi med inriktning inom finländsk inrikestrafik och om så är fallet underlätta för blivande redare.

1.2 Frågeställningar

Frågor som kommer att besvaras i detta examensarbete:

- Hur startas ett rederi?

- Är det lönsamt med ett rederi som specialiserar sig på inrikestrafik?
- Finns det en marknad för småtonnage i inrikestrafik?

1.3 Avgränsningar

Detta arbete inkluderar enbart finländsk inrikestrafik såsom skärgårdstrafik och inre farvatten. Inrikestrafik till och från Saimen behandlas inte här, detta på grund av det pågående kriget i Ukraina. Saima kanal består av åtta slussar varav fem stycken är på den ryska sidan. Endast småtonnage fartyg tas upp i detta arbete även om frakten vore möjlig med större fartyg.

2. BAKGRUND

I detta avsnitt behandlar och beskriver vi vilka lagar och kriterier som bör följas för att frakta gods med ett fartyg i finländsk inrikestrafik, hur marknaden ser ut för tillfället, gränser för inrikestrafik samt information om småtonnage fartyg.

En del av frågorna som har ställts till de intervjuade besvaras direkt i detta bakgrundskapitel. Övriga frågor redovisas i resultatkapitlet.

2.1 Företagsformer

Det finns olika typer av företagsformer, i Finland kan man välja mellan: enskild näringsidkare, aktiebolag, öppet bolag, kommanditbolag och andelslag. Vilket av de olika företagsformerna som är bättre än den andra får grundaren själv forska i då man startar ett bolag, men i grunden är valet fritt. Några av de grunder som valet baserar sig på är hur många personer som är med och startar företaget, beskattning och förvaltning (*Suomi*, n.d.-a).

2.1.1 Enskild näringsidkare

Företagsformen enskild näringsidkare, även kallad firmanamn, är det enklaste, smidigaste, lättaste och billigaste sättet att grunda ett företag med. Denna företagsform är lämplig om verksamheten är småskalig och den baserar sig till största delen på största ens egen insats. Som enskild näringsidkare kan du grunda företagsverksamhet ensam och/eller med ditt barn, make/maka eller barnbarn. (*Suomi*, n.d.-b)

2.1.2 Aktiebolag

Ett aktiebolag kan grundas av en person ensam, dock kommer grundaren att behöva en suppleant för styrelsen. De viktigaste organen i ett aktiebolag är verkställande direktören, bolagsstämman, aktiekapital och styrelsen. För att grunda ett privat aktiebolag behövs inget minimikapital, dock om det är publikt måste aktiekapitalet uppgå till åtminstone 80 000 euro. (*Suomi*, n.d.-c)

2.1.3 Öppet bolag och Kommanditbolag

Dessa två typer av bolag är så gott som likadana företagsformer. Öppet bolag är bra för den som har relativt småskalig verksamhet tillsammans med en pålitlig partner. Kommanditbolag är bra för verksamheter där dennes egna insatser är i fokus tillsammans med en investerare. (Suomi, n.d.-d)

2.1.4 Andelslag

Ett andelslag passar bäst för ett samföretag där grundaren riskfritt kan sälja sina kunskaper vidare till andra aktörer. Ett andelslag kan en privatperson grunda ensam och även som samfund. Det krävs inget stort startkapital för att grunda ett andelslag, dock läggs det in en andelsavgift från medlemmarna som bestäms i förhand. (Suomi, n.d.-e)

2.2 Fartområden

I Finland, och enligt Traficom, delas sjötrafiken upp i olika fartområden beroende på var man seglar: Inrikes I-III, Östersjö, När, Fjärr och Europatrafik. Med inrikestrafik menar man godstransporter som görs i sitt eget land. I detta fall kan godstrafik mellan Åland och Finland vara ett exempel, men även resterande transport från finländsk hamn till finländsk hamn tillhör inrikestrafiken. Bör noteras att även godstransporter till Saima kanal räknas som inrikestrafik trots att ryska vattenområden passeras. (Traficom, n.d.-a, p. 1)

2.2.1 Inrikes I, II och III

Dessa tre olika fartområden i inrikestrafik är mycket olika, kortfattat går fartområden från strandkanten till öppet hav. Fartområdet Inrikes I täcker åar, älvar, kanaler, hamnar, sjöar och områden i den inre skärgården som inte är utsatta för sjögång från öppet hav. Fartområdet Inrikes II täcker den yttre skärgården, det vill säga områden som är utsatta för sjögång från öppet hav. Fartområdet Inrikes III täcker havsområden som är öppna i inrikestrafik. (Traficom, n.d.-a, p. 1)

2.2.2 Östersjötrafik

Detta fartområde täcker all sjötrafik i Östersjön. Med Östersjön avses Bottenviken, Bottenhavet, Ålandshav, Finska viken och Rigabukten. Gränsen till Nordsjön dras vid Skagen, latitud 57 grader, 44,8 minuter. (Traficom, n.d.-a, p. 1)

2.2.3 Närtrafik

Detta fartområde täcker hela Östersjötrafiken och även Nordsjötrafik. Gränsen för trafiken i Nordsjön dras vid max 12 grader västlig längd i väster, 48 grader nordlig bredd i söder och 64 grader nordlig bredd i norr. (Traficom, n.d.-a, p. 1)

2.2.4 Europatrafik

Fartområdet täcker trafik utanför närtrafik, men inte västligare än 12 grader västlig längd, sydligare än 30 grader nordlig bredd och östligare än 45 grader östlig längd. (Traficom, n.d.-a, p. 1)

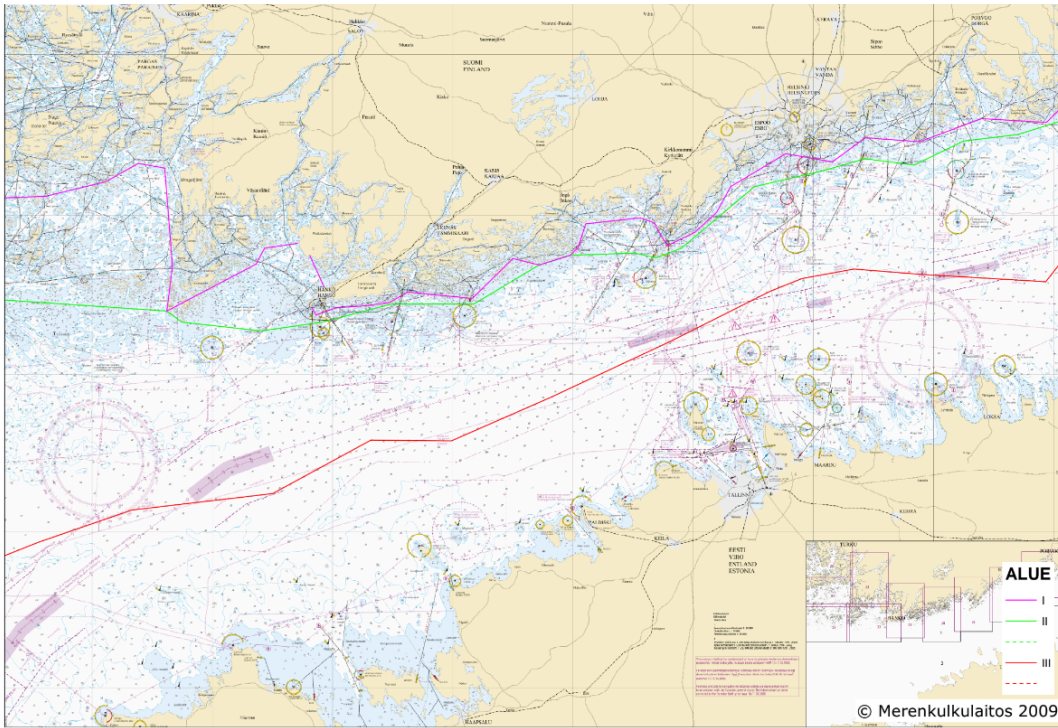
2.2.5 Fjærtrafik

Detta fartområde täcker hela världen, med andra ord "world wide" trafik, dock inte områden som täcks av närtrafik och Europatrafik. (Traficom, n.d.-a, p. 1)

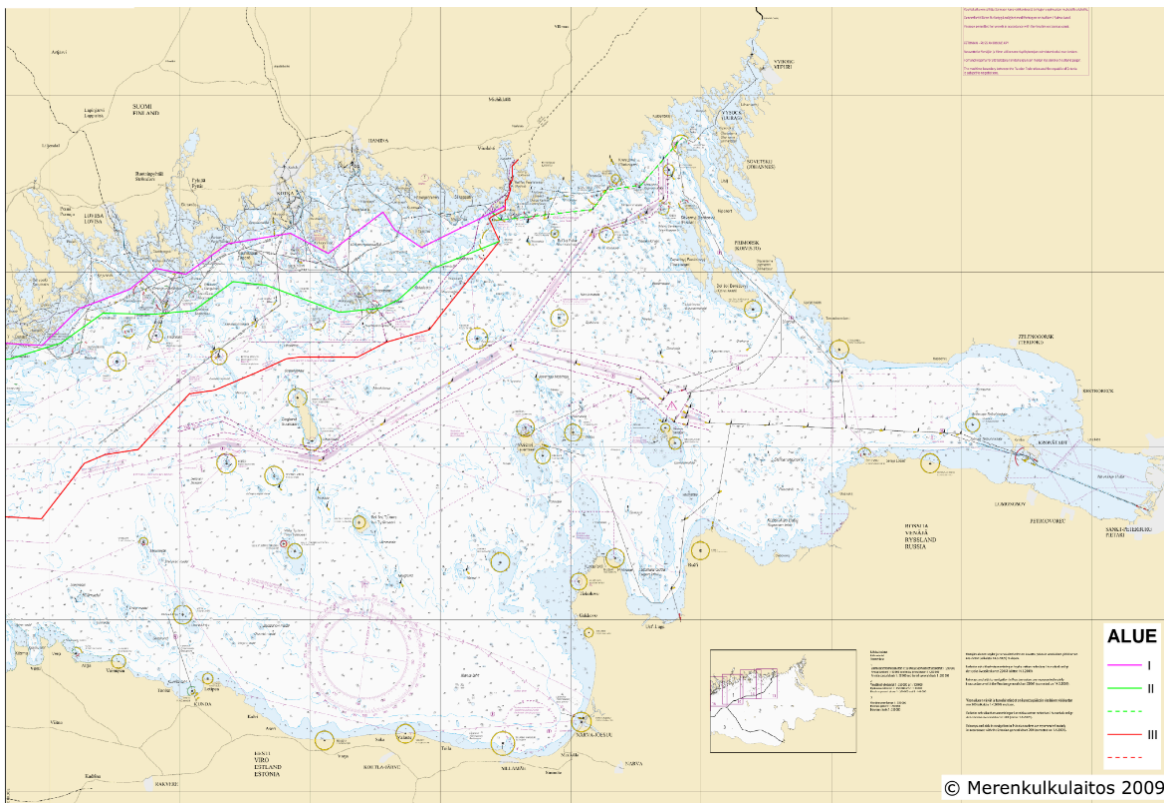
2.3 Inrikes trafikgränser

Nedan, figur 1-6, visas gränser för de olika fartområden för inrikestrafik som Traficom lagt ut. Lagen för gränserna började gälla den 1.4.2010 och är i kraft tillsvidare, enligt kapitel 10 paragraf 82 "Föreskrifter om gränserna för fartområden för inrikes fart".

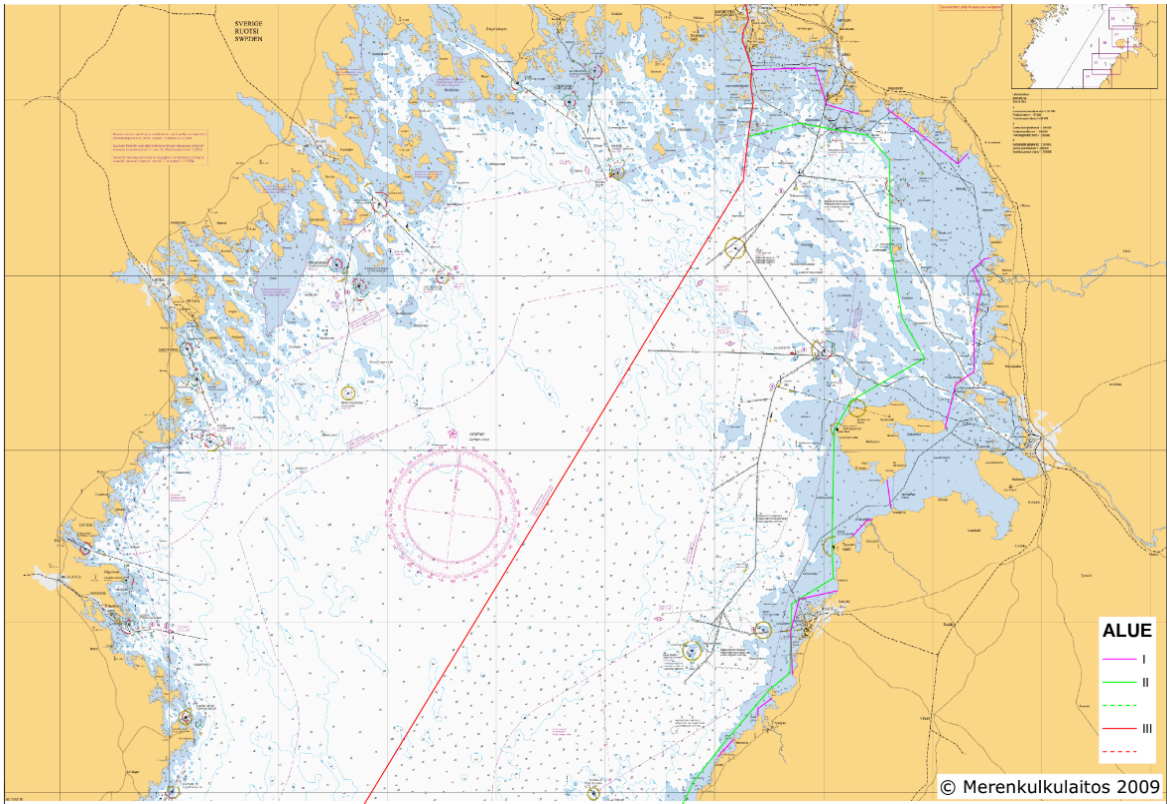
Den lila linjen visar gränsen för fartområdet Inrikes I, den gröna linjen visar gränsen för fartområdet Inrikes II och den röda linjen visar gränsen för fartområdet Inrikes III. (*Lag Om Fartygs Tekniska Säkerhet Och Säker Drift Av Fartyg (1686/2009)*, 2009, para. 82)



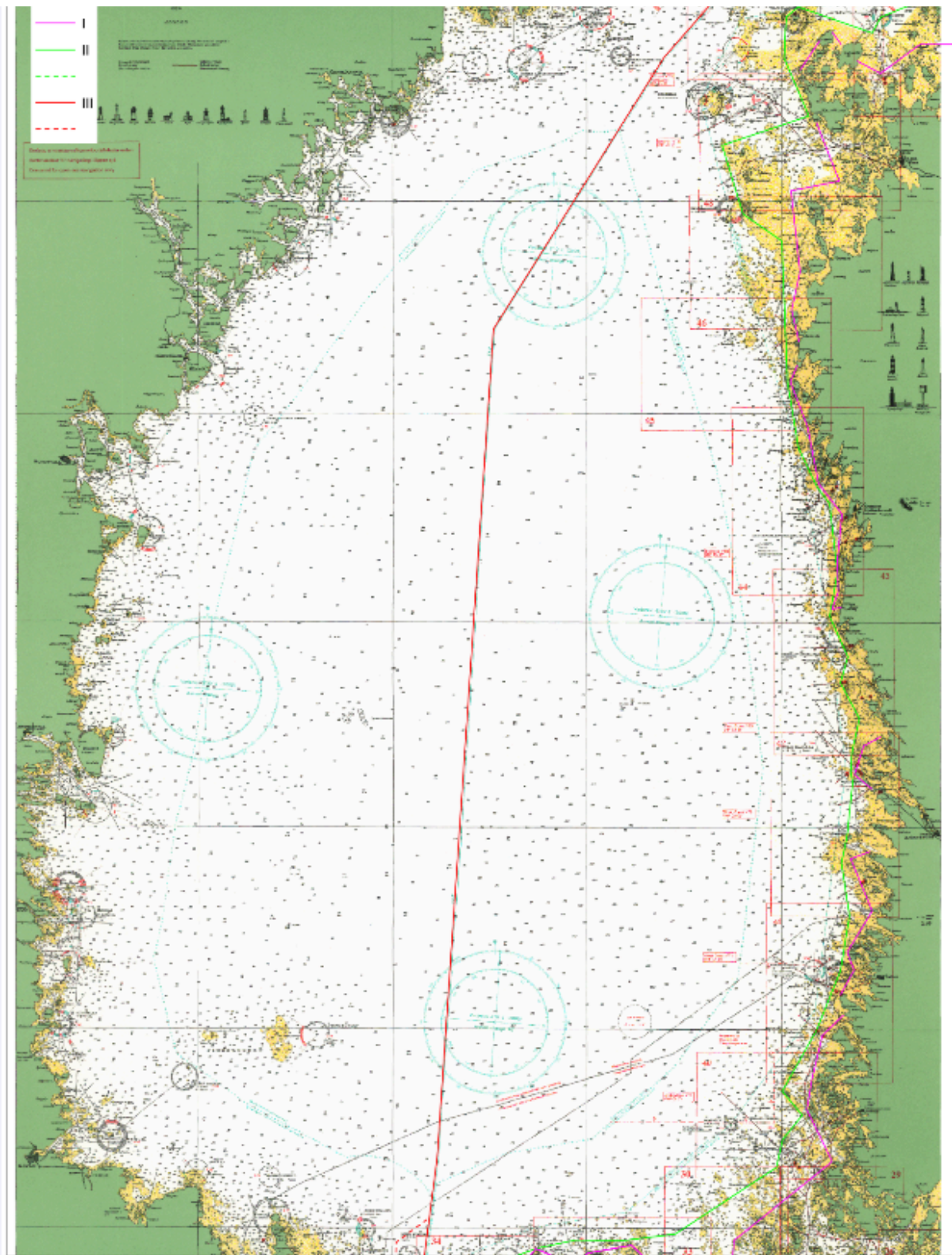
Figur 1. Fartområden Inrikes I-III gränser för Finska Viken (Traficom, n.d.-b)



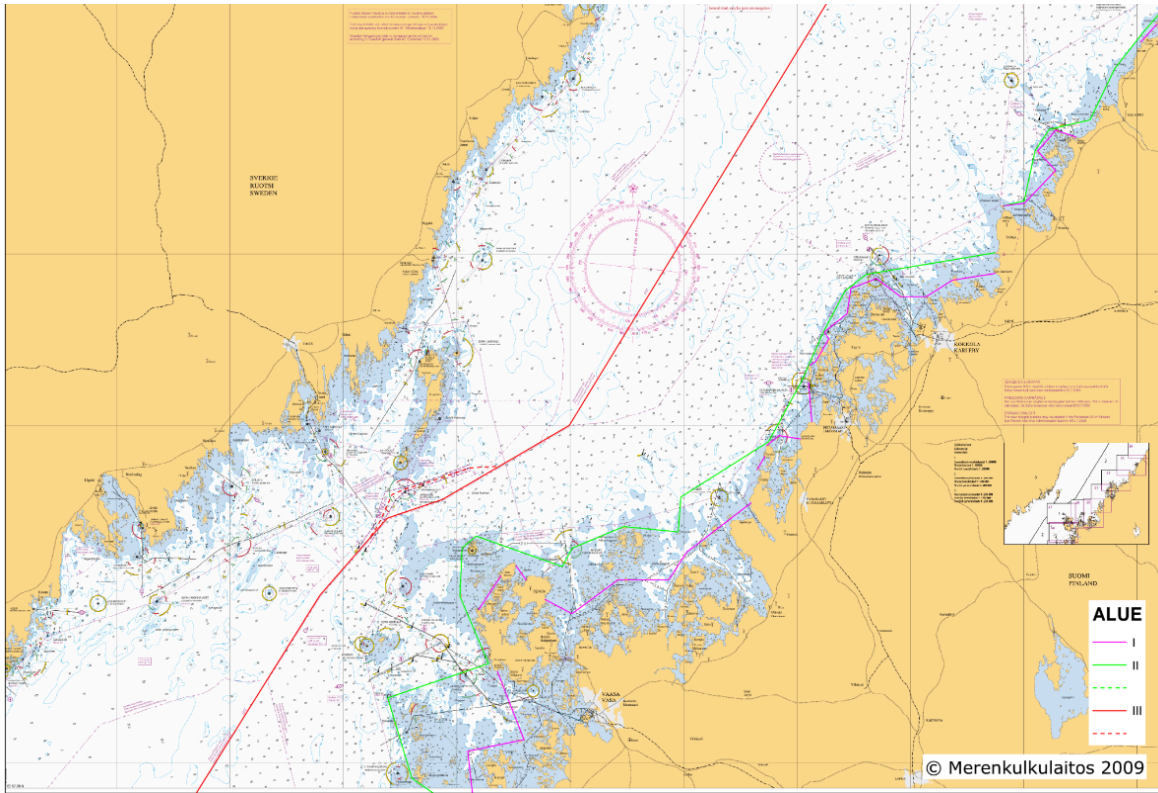
Figur 2. Fartområden Inrikes I-III gränser för östra Finska viken och Vysotsk (Traficom, n.d.-b)



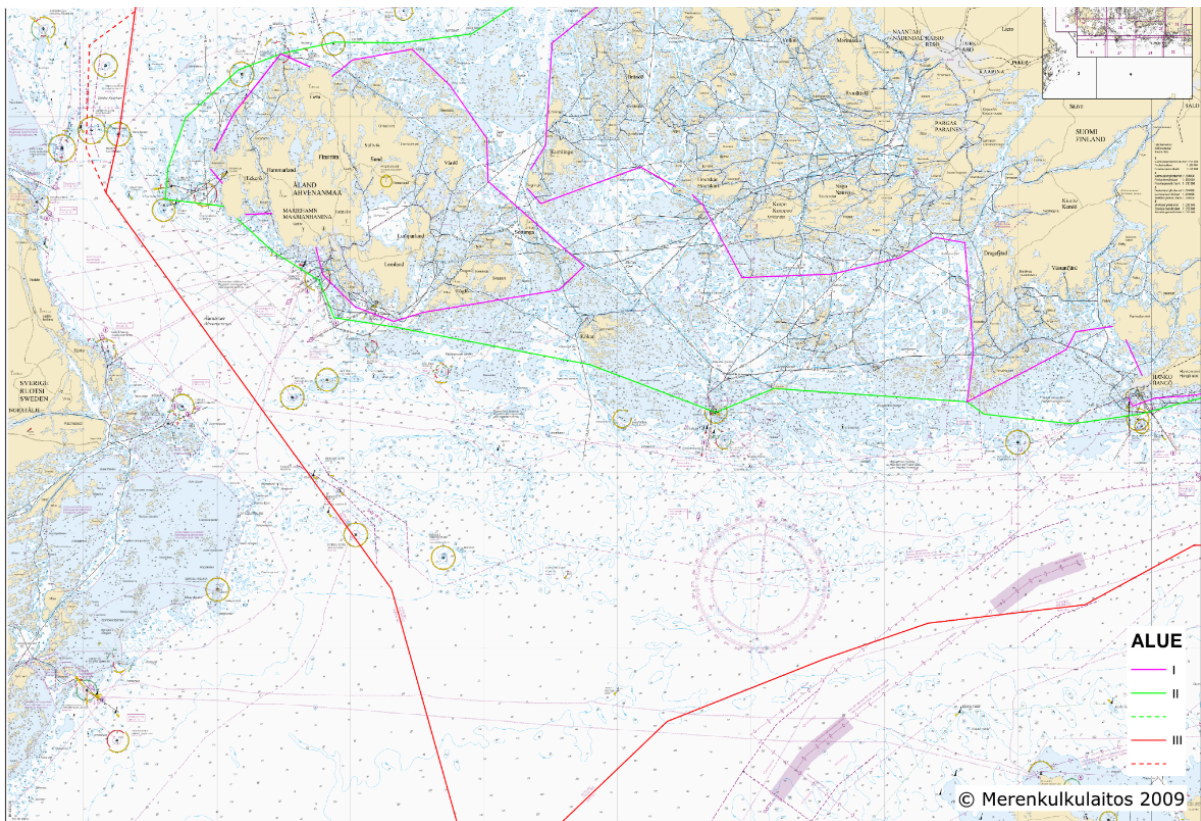
Figur 3. Fartområden Inrikes I-III gränser för Bottenviken (Traficom, n.d.-b)



Figur 4. Fartområden Inrikes I-III gränser för hela Bottenhavet (Traficom, n.d.-b)



Figur 5. Fartområden Inrikes I-III gränser för Kvarken, Södra Bottenviken och Norra Bottenhavet (Traficom, n.d.-b)

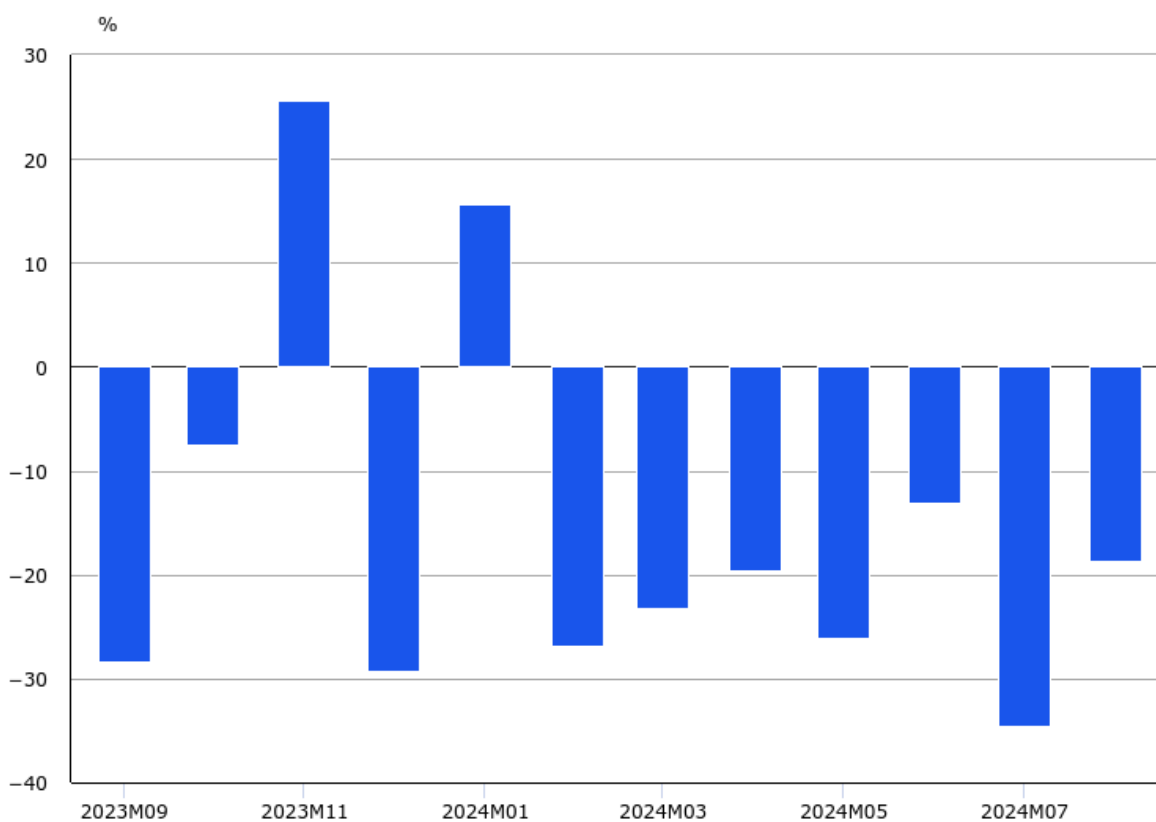


Figur 6. Fartområden Inrikes I-III gränser för Ålands hav och Skärgårdshavet (Traficom, n.d.-b)

2.4 Inrikestrafiken i dagsläget

Idag syns det en tydlig minskning av transport inom inrikes sjöfart i Finland. I augusti 2024 minskade transportererna med cirka 19 procent jämfört med året före, samt föregående månader visar även en minskning. Sedan september 2023 har mängden av transport i inrikes sjötrafik ökat enbart vid två tillfällen, i november 2023 då ökningen var uppe i 25,6 procent jämfört med augusti 2023 och i januari 2024 då ökningen var uppe i 15,6 procent. Denna förändring kan man även se längre bakåt i tiden. Sedan 1980 fram till idag har transportererna minskat, dock med några bättre transportår, men i sin helhet har den finska inrikes sjötrafiken minskat. Detta syns tydligt i figur 7-9 nedan. (Statistikcentralen, n.d.-b) (Statistikcentralen, n.d.-a)

Förändring i inrikes sjötrafik månadsvis, 2023M09-2024M08

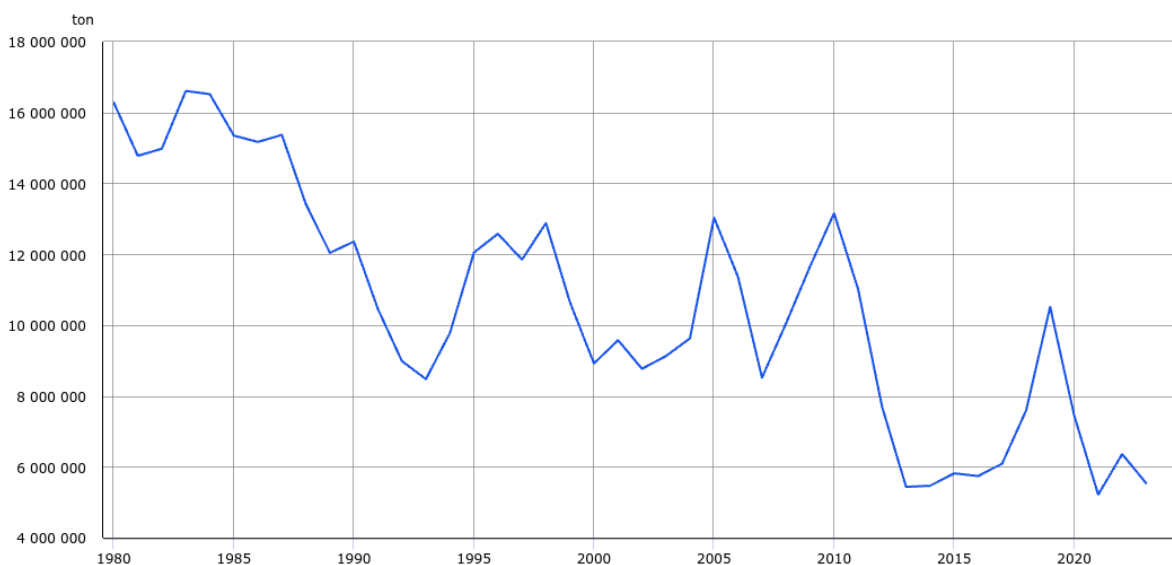


Källa: Statistikcentralen, inrikes sjötrafik

Figur 7. Förändringen i inrikes sjötrafik i procent efter antalet miljoner ton last per månad. Grafen visar för hela Finland (Statistikcentralen, n.d.-b)

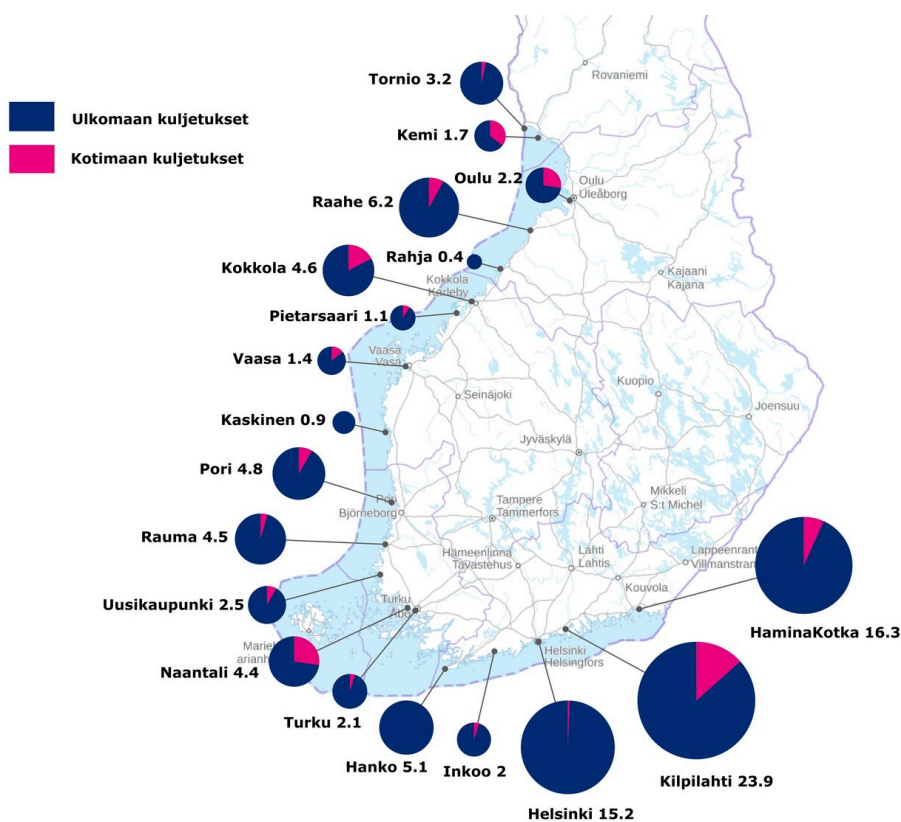
Varutransporter inom inrikes sjötrafik 1980–2024 (summauppgift för de månader som publicerats för innevarande år)

Godsmängd totalt



Källa: Statistikcentralen, inrikes sjötrafik

Figur 8. Fraktförändringen i inrikes sjötrafik i Finland 1980-2024 i ton per år. (Statistikcentralen, n.d.-c)



Figur 9. Bilden visar hur många miljoner ton last som fraktats i förhållande mellan inrikes- och utrikestrafik år 2020. Den rosa delen visar transport via inrikestrafik (Traficom, n.d.-c)

Den stora minskningen av transport med fartyg i finländsk inrikestrafik beror på att lastbilar och pråmar sköter transportererna billigare. Pråmarna är oftast ägda av dem som behöver frakta ut lasten och med att frakta lasten själv slipper ägarna en mellanhand. (Isaksson, personal communication, October 14, 2024)

2.5 Rederiverksamheten

Ett rederi är som vilket aktiebolag som helst och att starta ett fungerar på samma sätt, inget minimikapital krävs så länge som aktiebolaget är privat. Själva grundandet av rederiet kan göras via en pappersblankett som skickas in till PRS (Patent- och registerstyrelsen) eller via e-tjänst. Etableringsblanketten i pappersformat kan beställas hem, exempelvis från banken, paketet kostar 380 euro och handläggningstiden tar längre tid än via e-tjänst. Om etableringsanmälan görs via nätet kostar det 275 euro och handläggningstiden är relativt snabb. För att få göra anmälan via e-tjänst måste aktiekapitalet vara noll euro och aktiernas teckningspris noll euro, dock för bolaget räcker det med en bolagsordning i normalt format. När PRS har godkänt ansökan skickas det ut ett FO-nummer, registreringsnummer för bolaget, samt skapas en stiftelseurkund och bolagsstämma för aktiebolaget. (OP, n.d.)

Ett annat sätt för att starta rederiverksamhet är att uppsöka en advokatbyrå och köpa ett "tomt företag". Ett tomt företag är ett bolag eller företag som advokater har skapat med tanke på att sälja vidare. På detta vis slipper grundaren allt pappersarbete som krävs vid start av ett aktiebolag. Det enda som behöver göras är att namnge rederiet, samt ange vilken verksamhet bolaget kommer att ha. Priset för ett tomt företag ligger omkring 1000 euro. (Sjöblom, personal communication, September 29, 2024)

2.5.1 Finansiering

Finansiering kan omfatta ett fartygslån och för att få ett fartygslån kräver banken en budgetplan, en riskanalys, samt att företaget har soliditet och konstant kassaflöde. Detta kräver även att företaget redan är grundat. Banken kommer att granska att fartyget är klassat och i gott skick, samt granska relevanta fartygsspecifikationer. (Lindros, personal communication, October 28, 2024; Vinberg, personal communication, October 29, 2024; Widman, personal communication, October 29, 2024)

2.6 Småtonnagefartyg

Ett småtonnagefartyg är ett torrlastfartyg, tankfartyg eller specialfartyg med en bruttodräktighet på max 1600 BRT. Fartygen har liten besättning och på grund av sin storlek tar fartygen inte mycket last. Fördelen med dessa fartyg är att man kommer in till mindre hamnar och därmed kan få speciallaster, men även normala laster såsom virke, sand, spannmål, gödsel eller grus. (Isaksson, personal communication, October 14, 2024) (*Seacommand*, 2005)

Inom skärgårdstrafik och inrikestrafik är ett fartyg på cirka 50 meter mest ypperligt, dock kan hon vara större, men man vill undvika att fartyget har en nettodräktighet över 300 NRT. Detta vill man undvika då fartyg som har en nettodräktighet över 300 nettoregister-ton måste betala farledsavgift, enligt "Lag om farledsavgift, paragraf 1, punkt 4". En farledsavgift bestäms utifrån fartygets nettodräktighet, med andra ord fartygets nyttiga volym. Om fartyget har isklass och en nettodräktighet över 300 NRT, blir farledsavgiften mindre. (*Rederierna i Finland*, 2018) (*Lag Om Farledsavgift (1122/2005)*, 2005, para. 1)

2.6.1 Självlossande fartyg

Ett självlossande fartyg har förmågan att lossa och ibland även lasta godset själv från fartyget. När det kommer till inrikestrafik är detta nödvändigt då hamnar såsom Kumlinge/Kökar, figur 10, kan ha svårt att lossa lasten själv.



Figur 10. Självlossande M/S Riona lossar last på Kumlinge i september 2016 (Pettersson, 2016)

2.6.2 Bemanning

Fartyg som ska köras i inrikes sjötrafik kan bemannas på två olika sätt. Fartyget kan bemannas enligt inrikes sjötrafiklagen där man minst får ha en befälhavare och en däcksmann om fartyget är besiktad för fartområden Inrikes I och II, samt om fartyget har en bruttodräktighet under 500 BRT. (*Förordning Om Fartygets Bemanning (508/2018)*, 2018, para. 7)

Andra sättet fartyget kan vara bemannat är enligt "betryggande bemanning". Detta betyder att fartyget skall kunna drivas på ett säkert och betryggande sätt så att inte besättningen, fartyget, lasten och miljön blir utsatt för risker. Redaren skickar in en skriftlig ansökan till Traficom med all väsentlig information om fartyget, samt ett förslag för bemanningen av fartyget. Traficom fastställer ett minimikrav för bemanningen av fartyget och skickar ut ett bemanningscertifikat till redaren. (*Lag Om Fartygspersonal Och Säkerhetsorganisation För Fartyg (1687/2009)*, 2009, paras. 5 & 6)

2.6.3 Sjöarbetsavtal

Lönerna för besättningen ska betalas ut enligt kollektivavtalet för småtonnage fartyg. Idag finns det inte mera ett särskilt kollektivavtal för småtonnage fartyg, men lönerna och andra avtal är inbakade i det allmänna kollektivavtalet för handelsfartyg. Avtalen för småtonnage fartyg står med grön text i kollektivavtalet. Lönerna som betalas ut får inte vara sämre än vad som specificeras i kollektivavtalet, dock får de vara bättre. (*Lag Om Sjöarbetsavtal (756/2011)*, 2011)

2.6.4 Bunker

För att fartyget ska kunna göra framdrift behövs det bunker. Bunkerpriset från Neste Oy den 14.10.2024 låg på 0,94 euro per liter, moms 0% och utan accis. I dagens värld är bunkern inte billig då utsläppsrättigheter med mera ökar kostnaderna. (Isaksson, personal communication, October 14, 2024)

2.6.5 Barlast

Fartyg i utrikes fart behöver i dagsläget ett barlastvatten rengöringssystem ombord, dock om fartyget körs enbart i inrikestrafik är detta inte nödvändigt. Orsaken till detta är att det är

samma vatten i tankarna som fartyget kör i. Således finns det inga nya biologiska arter i barlastankarna. (Isaksson, personal communication, October 14, 2024)

2.7 Lastmärke

Lastmärket, ibland även kallat Plimsollmärke efter Samuel Plimsoll som forskade fram behovet av ett lastmärke för fartyg, är en skala på hur djupt ett fartyg maximalt får lastas i olika geografiska zoner och med tanke på årstid. Lastmärket visar egentligen fartygets minsta säkra fribord då fartyget är fullt lastad. Alla fartyg över 15 meter i inrikes fart och som följer SOLAS direktiven måste ha ett lastmärke, ytterligare skall även alla fartyg i internationell fart som är minst 24 meter ha ett lastmärke. (*Lag Om Fartygs Tekniska Säkerhet Och Säker Drift Av Fartyg (1686/2009)*, 2009, *Traficom*, n.d.-d, pp. 3 & 4) (*National Ocean Service*, 2013)

2.7.1 International Convention of Load Lines (ICLL)

Lastlinjekonventionen trädde i kraft den 21 juli 1968 för att trygga fartygets säkerhet vid lastning. Ett lastmärke togs fram som ska målas i mitten på fartygets långskeppssida upprätt från däckslinjen. Detta lastmärke visar hur djupt ett fartyg får lastas i vissa zoner med hänsyn till årstid och vattendensitet refererat till avståndet från fribordslinjen. (*IMO*, n.d.)

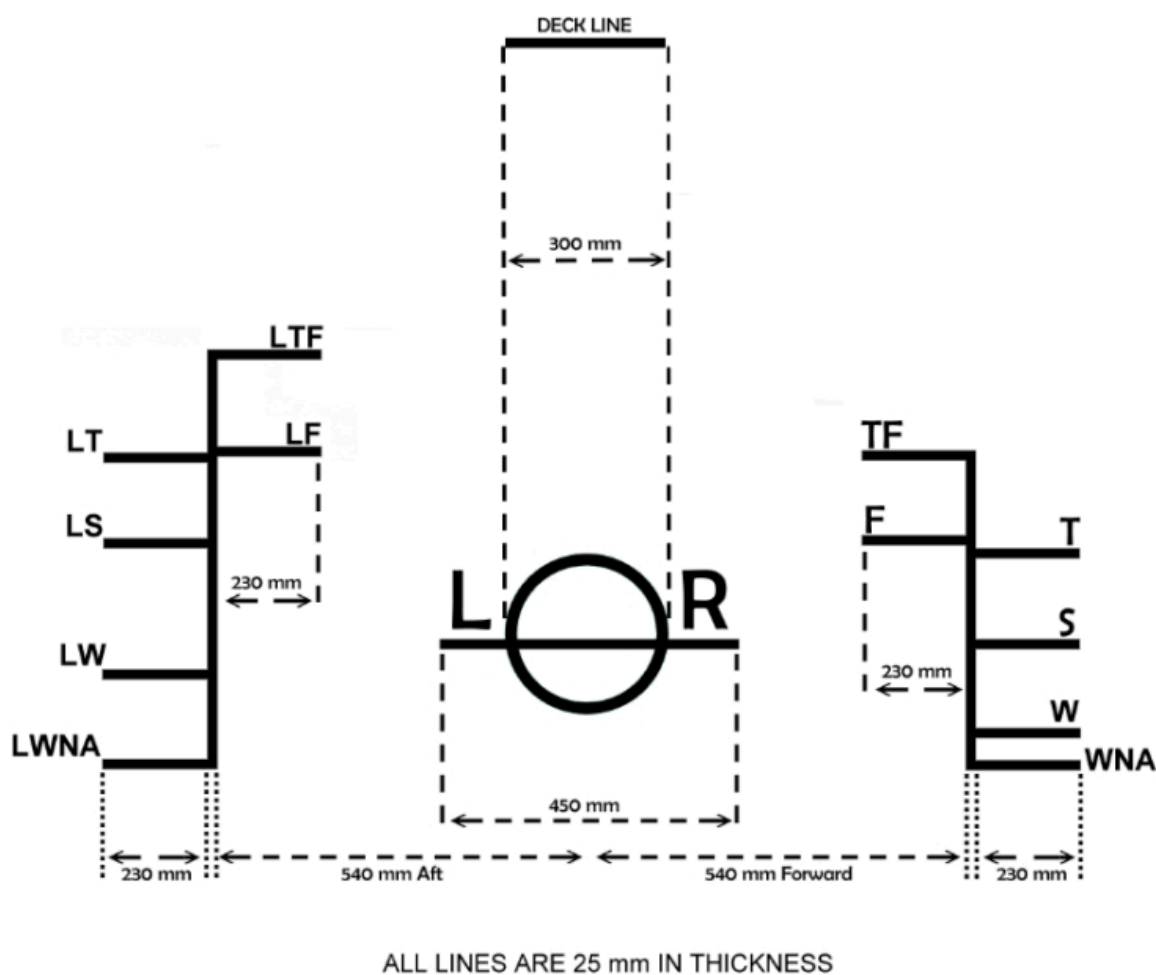
De olika lastlinje zonerna som finns är:

- TF (Tropical Fresh)
- FW (Fresh Water)
- T (Tropical)
- S (Summer)
- W (Winter)
- WNA (Winter North Atlantic) För fartyg med en fartygslängd på max 100 meter

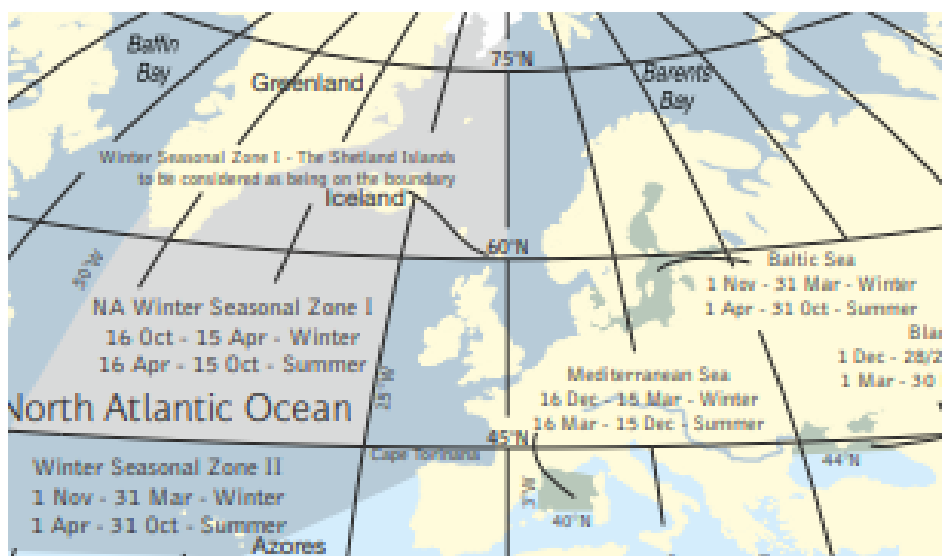
Beroende på var fartyget lastar, vart fartyget är på väg, vilken vattendensitet fartyget befinner sig i och vilken årstid det är, får fartyget lastas till det märke som zonen eller årstiden tillåter och med hänsyn till vattendensiteten. Fartyget får aldrig ligga djupare än vad lastmärket tillåter. Exempelvis om fartyget lastar i Finland den 16 oktober och ska korsa Atlanten får fartyget inte lastas till S (Sommarmärket i saltvatten) då Atlanten kräver W (Vintermärket i saltvatten), figur 12. (*IMO*, n.d.)

Sommarfribordet är avståndet mellan däckslinjen och sommarmärkets linje på lastmärket.

Fartyg som är planerade att frakta stock på luckorna får ha ett mindre fribord eftersom stockarna skyddar mot våginverkan. Dessa fartyg får ett speciellt "Timber Load Line" som ligger bredvid det vanliga lastmärket på vänster sida, figur 11. (Wärtsilä, n.d.) (IMO, n.d.)



Figur 11. Ett lastmärke med ett "Timber Load Line" till vänster om lastmärkets cirkel. L och R står för klassningssällskapet Lloyd's Register som gjort inmätningen av lastmärket (Captain Damley, 2018)



Figur 12. Lastmärkets zoner beroende på årstid. En skärmdump för Östersjön och Atlanten (Vesno Nautical, 2020)

2.7.2 Lastmärke för inrikes fart

Lagen för lastmärket i inrikestrafik har samma betydelse som i utrikesfart, fartyget måste lastas så att stabiliteten är tillräcklig och att fartyget inte har någon större stress på skrovet. Fartyget får heller inte lastas djupare än vad lastmärket för inrikestrafik tillåter. Det finns ett speciellt lastmärke för de fartyg som är minst 24 meter långa och som enbart kör frakt i inrikes fart. (Traficom, n.d.-d, Chapter 7.1)

2.7.2.1 Fartområde Inrikes I

För fartyg som enbart går i fartområdet Inrikes I, ska fribordet vara minst 30 procent av sommarfribordet som lastlinjekonventionen fastställt. På ett fartyg utan lastluckor ska fribordet alltid vara minst 25 millimeter och samma regel gäller för fartyg med lastluckor (Traficom, n.d.-d, Chapter 7.2)

2.7.2.2 Fartområde Inrikes II

För fartyg som även går i fartområdet Inrikes II ska fribordet vara minst 60 procent av sommarfribordet som lastlinjekonventionen fastställt, dock måste fribordet minst vara 25 millimeter. (Traficom, n.d.-d, Chapter 7.3)

2.7.2.3 Fartområde Inrikes III

För fartyg som går i alla inrikes fartområden räknas fribordet ut enligt lastlinjekonventionen. Med andra ord räknas fribordet ut som på andra fartyg i internationell fart, dock om fartyget enbart kör frakt i inrikes fartområden subtraheras färskvattenavdraget från saltvattenfribordet. Färskvattenavdraget räknar man ut genom att ta fartygets displacement delat med fartygets ton per centimeter multiplicerat med 4, figur 13. (*Merchant Navy Decoded*, 2024, *Traficom*, n.d.-d, Chapter 7.4)

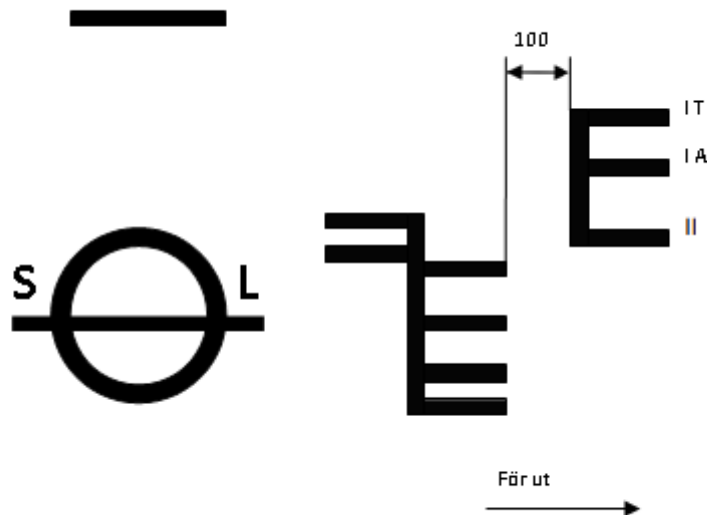
$$\text{FWA(cm)} = W/(4 \cdot \text{TPC})$$

Where, W : Is the displacement of the ship in salt water, expressed in tonnes.

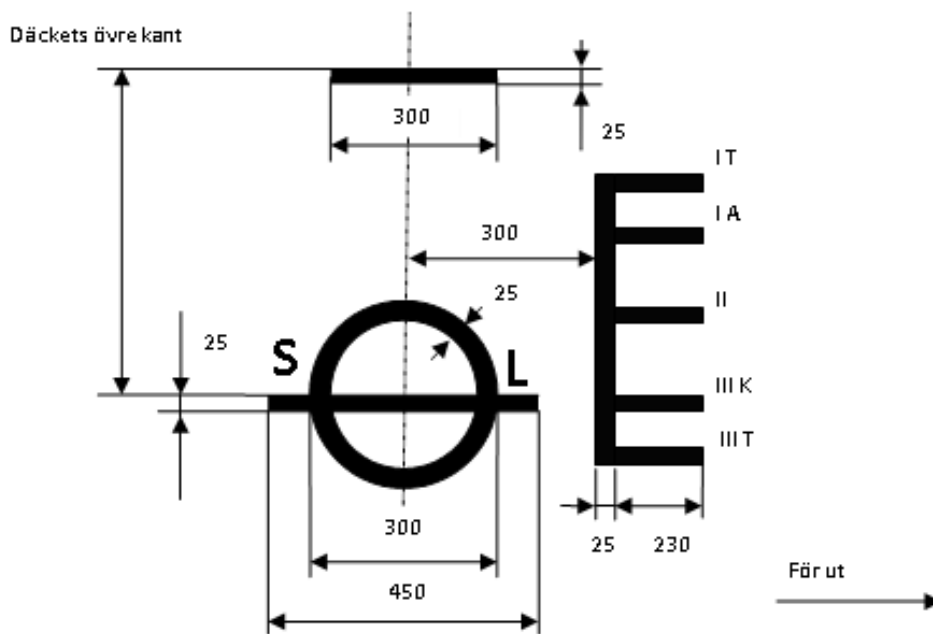
TPC: Is the tonnes per centimeter immersion in salt water.

FWA: Is the fresh water allowance in centimeters or millimeters.

Figur 13. Formel för att räkna ut fartygets färskvattenavdrag (Fresh Water Allowance) (*Merchant Navy Decoded*, 2024)



Figur 14. Lastmärke för fartyg i inrikes fart som redan har ett internationellt lastmärke (*Traficom*, n.d.-d, p. 15)



Figur 15. Lastmärke för fartyg i inrikes fart som inte har ett internationellt lastmärke (Traficom, n.d.-d, p. 15)

2.8 Besiktning

När ett fartyg ska börja segla under finländsk flagg måste en ibruktagningsinspektion göras för fartyget. Inspektionen tar cirka fyra timmar och är avgiftsbelagd. Om fartyget har en bruttodräktighet över 500 BRT måste även ett sjöarbetscertifikat utfärdas. (Työsuojelu, n.d.)

Ibruktagningsinspektion kan även kallas för besiktning av fartyg och utöver denna besiktning ska fartyget genomgå andra inspektioner. Besiktningar av fartyget måste göras i olika intervaller beroende på fartygstyp och vilket fartområde de kör i. Handelsfartyg under finländsk flagg i inrikes fart, med en bruttodräktighet på minst 500 BRT ska genomgå:

- Förnyad besiktning med 5-års intervall från och med ibruktagningsinspektionen
- Periodisk besiktning på den andra eller tredje årsdagen
- Årlig besiktning, de år periodisk och förnyad besiktning inte utförs
- Under 5-års intervallet ska minst två botteninspektioner göras, intervallet mellan botteninspektionerna får inte överskrida 36 månader

Utöver ibruktagningsinspektionen ska handelsfartyg under finsk flagg med en bruttodräktighet på minst 150 BRT, men inte större än 500 BRT som går i inrikes fart måste genomgå:

- Förnyad besiktning med 5 års intervall från och med ibruktagningsinspektionen
- Årlig besiktning de år förnyad besiktning inte utförs

Handelsfartyg under finländsk flagg som går i inrikes fart med en bruttodräktighet under 150 BRT ska genomgå samma besiktningar som fartyg med en bruttodräktighet på minst 150 BRT, men max 500 BRT. Dessa besiktningar utförs av Transport- och kommunikationsverket Traficom. (*Traficom*, n.d.-e, pp. 11 & 12)

Fartyg som är över 15 meter och används för kommersiellt syfte måste registreras i Traficoms transportregister eller i Statens Ämbetsverk på Ålands transportregister. Om fartyget har sin hemort i Finland registreras fartyget hos Traficom och om fartyget har sin hemort på Åland registreras fartyget hos Statens Ämbetsverk på Åland. Registret för landet tas hand om av Traficom. För fartyg som är minst 10 meter långa och som används i kommersiellt syfte kan en frivillig registrering göras. (*Statens Ämbetsverk på Åland*, n.d., *Traficom*, n.d.-f)

Om fartyget skrivs in i handelsfartygsförteckningen kan redaren ansöka om handelsfartygstöd från Traficom. (*Traficom*, n.d.-f)

2.9 Försäkring

Det finns olika försäkringar för fartyg. En försäkring för fartyget kan vara till fördel om fartyget blir utsatt för olyckor, maskinhaveri med mera. När ett fartyg köps är det viktigt att redaren tecknar en försäkring för fartyget.

2.9.1 Kaskoförsäkring

En kaskoförsäkring för fartyg är en skadeförsäkring. Försäkringen omfattar faror som fartyget kan utsättas för. Försäkringen kan tecknas om försäkringsbolaget anser att fartyget är sjödugligt. (*Alandia*, 2001, paras. 6 & 43)

2.9.1.1 Småkaksförsäkring

Denna försäkring omfattar samma villkor som en normal kaskoförsäkring, dock är den speciellt anpassad för fartyg med en bruttodräktighet under 500 BRT. (Alandia, n.d.-a)

2.9.2 P&I försäkring

Detta är en ansvarsförsäkring till redaren som är obligatorisk, dock täcker den inte redarens fulla ansvar. P&I står för "Protection and Indemnity". Försäkringen är ett tillägg till kaskoförsäkringen som omfattar sådan skada som överstiger kaskoförsäkringsvärdet. Försäkringen täcker vissa ansvarsgrunder, exempelvis skada eller förlust av personlig egendom, skada eller förlust av last, ansvar för sammanstötning med mera. (Alandia, n.d.-b, Alandia, 2024)

2.9.3 Transportförsäkring

Som namnet säger är detta en försäkring för godset som transporteras. Inom transportförsäkringen finns det en varuförsäkring och en ansvarsförsäkring. (Alandia, n.d.-c)

2.10 Befraktning

Redaren kan antingen hyra ut sitt fartyg till en befraftare för en längre tid eller göra enskilda laster för olika befraftare. Det finns olika befraftningssätt och några av dessa är:

- **Tidsbefraktning:** Redaren hyr ut sitt fartyg med besättning till en befraftare för viss tid. Redaren står för försäkringarna, tekniska tillsynen och den nautiska driften för fartyget. Befraftaren står för bunker, lots- och farledsavgifter, samt den kommersiella driften och de kostnader som uppstår under lastning och lossning. Redaren får hyran betald av befraftaren efter en överenskommen tid, exempelvis månatligen.
- **Skeppslega:** Redaren hyr ut ett tomt fartyg, det vill säga att befraftaren bemannar hela fartyget och står för hela driften. Ofta finns det en köpklausul inbakad i kontraktet.
- **Resebefraktning:** Redaren kör en viss last till en viss hamn från beställning av befraftaren och får betalt en fast summa beroende på kvantiteten av lasten. Redaren står för alla kostnader av fartyget och alla kostnader för driften av fartyget. Denna typ av befraftning kan även kallas "vildfart".

- **Styckegodsbefraktning:** Befraktaren hyr ut ett mindre lastutrymme på fartyget för en viss last. Exempelvis är det bara några säckar, en maskindel eller något litet lastparti. Fartyget besöker vanligtvis flera hamnar vid denna typ av befraktning.

Värt att notera vid resebefraktning är att om befraktaren skickar fartyget till en osäker hamn står denne för möjliga skadekostnader som uppkommit på fartyget. Resebefraktaren får inte heller byta hamnen under resans gång. (Hansen, 2019; Malmberg, n.d., pp. 3–13; *Sjölag (674/1994)*, 1994, Chapter 14 paragraph 8)

2.10.1 Befraktningsmäklare

Det lättaste sättet att hitta laster som redare är genom att anställa en befraktningsmäklare. Mäklarens uppgift är att hitta lämpliga bra betalda laster för fartyget och han/hon förmedlar även kontakt mellan lastägaren och redaren. (Isaksson, personal communication, October 14, 2024)

2.10.2 Skärgårdshavet

När det kommer till att hitta laster i skärgårdshavet lämnas allt som oftast mäklarens uppgift till redaren. Detta beror på att det inte finns tillräckligt med laster i skärgårdshavet och att lasten har en tendens att direkt hitta redaren. Med andra ord om det finns en last kommer lastägaren ta kontakt direkt med redaren och berätta att han/hon har en last från, exempelvis Kökar till Pargas, redaren får själv avgöra om denna typ av last är ekonomiskt främjande för rederiet. Inrikestrafik bygger i stort på att etablera ett eget kontaktnät samt att vårda det därefter. Detta underlättar i stort logistiken samt kommunikationen mellan båda aktörerna. (Isaksson, personal communication, October 14, 2024)

3. METOD

Som metod i vårt arbete har vi använt oss mycket av litteraturstudier såväl som intervjuer med före detta redare, företagare, jurister, banker och personer i branschen. Litteraturstudierna baserar sig på lagtexter från FINLEX, föreskrifter från Traficom angående gränser om inrikes fart, fartområden och besiktning, information angående försäkringsvillkor från Alandias pdf utskrifter, företagsformer från Suomi.fi:s hemsida, hänvisningar från Andelsbankens hemsida hur man bildar ett aktiebolag, Bengt Malmbergs material angående befraktningsavtal, Johan Hansens material angående befraktning, statistik gällande inrikes sjötrafik från statistikcentralens hemsida och andra nödvändiga källor och artiklar från nätet.

Våra samtliga intervjuer är följande:

Intervju med före detta företagare och entreprenör Harry Sjöblom den 29 september 2024, idag är Sjöblom pensionär. I intervjun pratade vi om hur man ska gå tillväga för att starta ett företag på enklaste sätt.

Intervju med före detta redare Anders Isaksson den 14 oktober 2024. Anders Isaksson startade sitt eget rederi, Ronja Marin AB Ltd år 1999, som han senare lade ner under våren 2024. Under intervjun pratade vi mycket om inrikes sjötrafiken i skärgårdshavet, lagar gällande drift av fartyg, farledsavgifter, lämpliga fartygsmodeller, bunkerpriser, samt gamla laster han fraktat i inrikestrafiken.

Skriftlig frågeformulär skickad till verkställande direktör Kennet Berndtsson den 16 oktober 2024, Kennet Berndtsson jobbar som VD för åländska SkogAx. I formuläret frågade vi om hur många laster SkogAx befraktar från Klintkajen i månaden, priset på lasten, samt allmän information gällande deras verksamhet.

Skriftlig frågeformulär skickad till verkställande direktör Anders Mattsson den 17 oktober 2024, Mattsson jobbar som VD för Ålands Skogsindustrier. I formuläret frågade vi samma saker som vi gjorde med Berndtsson från SkogAx, dock laster från Färjsundet.

Intervju med entreprenör och penningförvaltare Stefan Lindros den 28 oktober 2024. I intervjun diskuterade vi om hur man startar ett rederi, hur man får ett fartygslån och vilken företagsform som är lämpligast för en rederiverksamhet.

Intervju med företagsjurist Daniel Widman den 29 oktober 2024. I intervjun diskuterade vi samma saker som i den föregående intervjun.

Intervju med verkställande direktör Peter Vinberg den 29 oktober 2024, Vinberg är verkställande direktör för Ålandsbanken. I intervjun diskuterade vi vad som krävs från ett rederi för att få ett fartygslån.

3.1 Förtydligande av ovanstående intervjuer och skriftliga frågeställningar

Fem av intervjuerna är muntliga och de två intervjuerna gjorda med Berndtsson och Mattsson är skriftliga frågeformulär, som har besvarats skriftligen. Informationen som kommit från intervjuerna, samt frågeställningarna, har vi fått lov att skriva ned av samtliga intervjuade personer. Dessa intervjuer framkommer och redovisas i följande kapitel 4. Resultat.

4. RESULTAT

Nedan redogörs svaren på frågorna och frågeformulären om hur man startar ett rederi i Finland och en marknadsundersökning gällande inrikes sjötrafik i Finland. Här visas även om denna typ av rederiverksamhet vore lönsamt i slutändan. I resultatet används ett fiktivt fartyg som är färdigt köpt, besiktat, försäkrat och bemannat. Med detta som grund görs en marknadsundersökning för fraktkörning från Färjsundet och Mariehamn till Nådendal som exempel, under en månadsperiod. Här bortses från dagshyror, försäkringskostnader och andra eventuella kapitalkostnader.

4.1 Fartyget M/S Finnvik

M/S Finnvik är ett imaginärt självlossande fartyg för rederiet UBV Föglö Shipping AB. Fartygsmodellen är inspirerad från intervjun med Anders Isaksson. Nedan finns specifikationer för fartyget Finnvik.

- LOA: 50 meter
- Bredd: 9,5 meter
- Bruttodräktighet: 500 brt
- Nettodräktighet: 250 nrt
- Lastkapacitet: 740 ton / 895 m³ i inrikestrafik
- Bunkerkapacitet: 15 m³
- Bunkerförbrukning: 1,5 m³ / dygn
- Besättning: 1 Befälhavare, 1 Båtsman A/T
- Maskineffekt: 350 kW
- Hastighet: 8 knop
- Hemmahamn: Föglö
- Grävmaskin: Volvo EC250E med en gripskopa på 2 kubik samt en stockgrip
- Bobcat: Bobcat S550 för städning av lastrummet
- Lossningshastighet: 200 m³ i timmen

4.2 Rederi Ab Föglö Shipping

Hur startar man ett rederi? Flera av de intervjuade förklarar hur en privatperson kan gå tillväga för att starta ett rederi.

Den bästa företagsformen för en rederiverksamhet är ett aktiebolag. Denna typ av företagsform har valts då det finns en typ av säkerhet om någon av parterna väljer att avsluta deltagandet i företaget, då den andra parten kan köpa ut den andra. Även begränsar denna typ av företagsform risken för det egna kapitalet, samt att styrelsen inte står ensam ansvarig om något skulle gå på tok. (Lindros, personal communication, October 28, 2024) (Widman, personal communication, October 29, 2024)

Vad behöver man vara beredd på om rederiet ska låna pengar till ett fartyg?

För att rederiet ska kunna ta ett fartyglån kommer banken att kräva en budgetplan.

En budgetplan för ett nytt rederi görs på enklaste sätt genom att bekanta sig med börsnoterade bolags resultaträkningar. Detta lönar sig då banken är mycket noggrann med att budgetplanen ska vara korrekt. (Lindros, personal communication, October 28, 2024)

4.3 Datainsamling

All data angående priser och kostnader som kommer att nämnas i detta avsnitt har samlats in via intervjuerna som nämns i metodavsnittet, samt via litteraturstudier. Datan för distanserna till Nådendal från Mariehamn och Färjsundet är insamlat från Furuno Ecdis, där ruttplaneringen är gjord på fartyget M/S Eeva VG av överstyrman Valtteri Virmajoki.

Grävmaskinen (Volvo EC250E) har en bränsletank på 472 liter och en bränsleförbrukning på 15,1 liter i timmen. (Volvo Construction Equipment, n.d.-a, Volvo Construction Equipment, n.d.-b, p. 16)

Bobcat (Bobcat S550) har en bränsletank på 93,7 liter och en bränsleförbrukning på 8,5 liter i timmen. (Ramirent, n.d.)

Från Färjsundet är det cirka 40-45 flislaster som fraktas ut per år. Dock är detta räknat både till Sverige och Finland. Det antas i detta examensarbete att cirka 50 procent av dessa laster fraktas till fasta Finland, det vill säga cirka 22 laster per år. Med detta antagande finns det ungefär två laster i månaden att frakta från Färjsundet till Finland. (Mattsson, personal communication, October 17, 2024)

Från Klintkajen fraktas det cirka 2-3 virkeslaster i månaden till fasta Finland. (Berndtsson, personal communication, October 16, 2024)

4.4 Priser och kostnader

Nedan anges en lista över de olika kostnader och priser som kommer att uppstå för fartyget:

- Bunker: Från Neste 0,94 euro per liter (0% moms och utan accis) (Isaksson, personal communication, October 14, 2024)
- Priset för att frakta virke från Klintkajen: 12-15 euro per kubik (Berndtsson, personal communication, October 16, 2024)
- Priset för att frakta flis från Färjsundet: 4-6 euro per kubik (Mattsson, personal communication, October 17, 2024)
- Garantilön för befälhavare: 4182,78 euro (*Seacommand*, n.d.)
- Garantilön för Båtsman A/T: 2322,60 euro (*Suomen Merimies-Unioni*, n.d., p. 1)
- Övertid: Betalas enligt kollektivavtalet (*Seacommand*, n.d., *Suomen Merimies-Unioni*, n.d.)

4.5 Marknadsundersökning

För att ta reda på om det är lönsamt att driva ett rederi som specialiserar sig på inrikes fart, har data samlats från de intervjuer och frågeformulär som besvarats. Av all data angående priser på last och bunker från intervjuerna har det gjorts en kalkylberäkning. Det lägsta värdet för de två olika lasterna har använts då det varierade i priset med cirka tre euro. För flis används ett kubikpris på fem euro och för virket används ett kubikpris på tolv euro.

I början av månaden tankades fartyget med femton kubik bunker, priset låg på 0,94 euro per liter. Besättningen har en budget på 1500 euro/månad för mat och det beräknas att cirka 3000 euro/månad går till oljor, verktyg, fett med mera. Denna kostnad har lagts under “övriga kostnader”.

Månatligt resultat okotber 2024									
	Voy 1 FIFAR - FINLI	Voy 1 FINLI - FIFAR	Voy 2 FIFAR - FINLI	Voy 2 FINLI - FIMHQ	Voy 3 FIMHQ - FINLI	Voy 3 FINLI - FIMHQ	Voy 4 FIMHQ - FINLI	Voy 5. FINLI - FIFAR	
Lastpris	4475,00 €	0,00 €	4475,00 €	0,00 €	10740,00 €	0,00 €	10740,00 €	0,00 €	
Distans	81,5 NM	81,5 NM	81,5 NM	87,9 NM	87,9 NM	87,9 NM	87,9 NM	81,5 NM	
TOTALT	30430,00 €								
	677,6 NM								
Kostander									
Bunker pris	14100,00 €								
Lön	10405,30 €								
Mat	1500,00 €								
Övriga kostnader	3000,00 €								
TOTALT	29005,30 €								
OKTOBER RESULTAT	1424,70 €								

Figur 16. En skärmbild från en uppskattad beräkning i kalkylark som visar ett månatligt resultat för fartyget M/S Finnvik. Resorna som gett ett resultat på noll euro är barlast resor tillbaka till lastningshamnen. Denna kalkyl är en månatlig uträkning för vinst eller förlust i oktober med totalt fyra lastresor.

Voy. 02		Färjsundet - Nådendal FLIS	
Last och tid		Inkomster för resan	
Mängd lastat	895 m3	Lastvärde	5 € / m3
Lastningstid (FIFAR)	4,5 h	Mängd lastat	895 m3
Lossningstid (FINLI)	4,48 h	INKOMST	4475,00 €
Distans	81,5 NM		
Hastighet	8 knop		
Resans totala tid	10,1875 h		
Resans totala tid	0,42 dygn		
Bunkerförbrukning		Förbrukning totalt	
Grävmaskin	-67,57 m3	Bunkerpris	0,94 € / liter
Bobcat	-38,04 liter	Bunker förbrukat	-742,33 liter
Fartyg	-636,72 liter		
TOTAL VINST/FÖRLUST		4475,00 €	

Figur 17. En skärmbild från en uppskattad beräkning i kalkylark som visar den totala vinsten eller förlusten för en enkelresa med fartyget M/S Finnvik.

Kapten:	J. Henriksson		Oktober	2024
Arbetsdagar:	31			
Garantilön:	4182,78	euro		
Ålderstilläg 4%	167,31	euro		
Normal arbetsdag	10	timmar		
Jobbat per dag	12	timmar		
Vardags övertid medräknat i garantilönen	12	timmar		
Helg övertid medräknat i garantilönen	2	timmar		
Övertid vardag (1/106)	40	timmar		
Övertid helg (1/67)	16	timmar		
Totalt vardag	28	timmar	1104,89	euro
Totalt helg	14	timmar	874,01	euro
Månadslön	6328,99	euro		

Figur 18. En skärmbild från en uppskattad beräkning i kalkylark som visar en enkel uträkning för lönen till befälhavaren på M/S Finnvik. I denna kalkyl räknar man att befälhavaren jobbar 12 timmar varje dag.

Båtsman A/T	J. Sjöblom		Oktober	2024
Arbetsdagar:	31			
Garantilön:	2322,60	euro		
Matlagning	350,00	euro		
Grävmaskinstillägg	250,00	euro		
Normal arbetsdag	10	timmar		
Jobbat per dag	12	timmar		
Vardags övertid medräknat i garantilönen	12	timmar		
Helg övertid medräknat i garantilönen	2	timmar		
Övertid vardag (1/102)	40	timmar		
Övertid helg (1/63)	16	timmar		
Totalt vardag	28	timmar	637,58	euro
Totalt helg	14	timmar	516,13	euro
Månadslön	4076,31	euro		

Figur 19. En skärmbild från en uppskattad beräkning i kalkylark som visar en enkel uträkning för lönen till båtsmannen på M/S Finnvik. I denna kalkyl räknar man att båtsmannen jobbar 12 timmar varje dag.

Studerar man dessa siffror, figur 16-19, som sammanställts i kalkylerna tagna från de utförda intervjuerna, är det svårt att hitta lönsamhet i att bedriva en rederiverksamhet inom finländsk inrikestrafik. Det månatliga resultatet för rederiet visar på vinst, men i exemplet har man

bortsett från andra kostnader såsom dagshyror och försäkringskostnader. Tas dessa kostnader i beaktande så blir siffran för rederiet negativt.

Finns det en marknad för finländsk inrikes fart?

De utförda intervjuerna besvarar denna fråga. En marknad för frakt av gods inom finsk inrikestrafik finns, men den är extremt begränsad. Lastbilarna och pråmarna tar största delen av transportererna och det är mycket svårt att konkurrera med dem. De rederier som redan kör denna typ av trafik har förkörsrätt och det är mycket svårt som ny redare att komma in på marknaden. Speciallaster och sådana projekt kan bli lönsamma om det hittas en speciell nisch, men annars är det väldigt svårt att klara sig som litet rederi.

4.6 Lönsamheten av rederiverksamheten

Vid en investering i ett nytt rederi är det intressant och spekulera i om det finns frakter inom en nära framtid.

Varför minskar rederiverksamheten i inrikestrafik?

Orsaken till denna minskning av transport i inrikes sjötrafik beror mycket på att människor hittar andra och effektivare sätt att transportera lasten vidare från finsk hamn till finsk hamn. I dagsläget förflyttar sig lasten långt via pråmar eller via lastbil. Detta beror dels på att lastägaren har svårt att få ihop en full fartygslast, lastbilarna och pråmarna kör lasterna billigare och dels för att kostnaderna för att få fartyget till lastkajen är så pass höga. Lasterna som körs i dag från exempelvis Färjsundet till Raumo är långt utfyllnadslaster, det vill säga man går varken på plus eller minus för lasten. Med andra ord blir det en sysselsättning för fartyget medan man väntar på lönsammare laster. (Isaksson, personal communication, October 14, 2024)

Nuförtiden har allting blivit mycket dyrare och det krävs ett enormt kapital för att starta ett rederi. När Isaksson startade sitt rederi i slutet på 90-talet köpte han sitt första fartyg för under en halv miljon mark, vilket motsvarar cirka 130 000 euro år 2023. Han menar att i

dagsläget för att starta upp ett rederi med eget fartyg får man lägga ner åtminstone en miljon euro. (Isaksson, personal communication, October 14, 2024)

En annan betydelsefull orsak varför det inte är lönsamt i dagsläget att bedriva ett rederi med enstaka små fartyg är att EU ställer ut extremt stora krav på utsläpp från fartyg. Bankerna vill inte låna ut pengar till ett rederi som tänker köpa ett gammalt fartyg då det anses som en risk för banken. Med andra ord kommer banken inte att finansiera ett rederi som vill köpa ett äldre fartyg då EU när som helst kan komma ut med ett strängare krav på fartygsutsläpp. (Vinberg, personal communication, October 29, 2024)

5. DISKUSSION

Under arbetets gång har det spenderats mycket tid på att intervjua olika personer som jobbar eller har jobbat inom inrikestrafik. Informationen som kommit fram av dessa intervjuade personer har sedan bekräftats genom litteraturstudier. Det svåraste med arbetet var att förstå varför den finska inrikestrafiken har minskat så markant och tyvärr fortfarande minskar. Det är allmänt känt att det inte är billigt att bedriva rederiverksamhet, men det är intressant att ta reda på de olika ekonomiska orsakerna.

Under arbetets gång har flera nya frågor dykt upp. Allt som oftast när svaren på frågorna diskuterades kom det upp nya tankar och frågor, men slutsatsen stannar vid att det inte är ekonomiskt gynnande för ett rederi i inrikestrafik. Verksamheten är för riskabel att satsa vidare på.

Vi hoppas att arbetet kommer till hjälp för den som söker vägledning inom detta ämne och som kanske själv har tänkt starta denna typ av rederiverksamhet.

Vi är båda uppväxta i skärgården och inrikestrafiken har alltid funnits nära eller runt oss, samt har båda jobbat och seglat på småtonnagefartyg och även kört laster inom den finska inrikestrafiken.

När jag (John Henriksson) seglade inom finsk inrikestrafik var det de roligaste resorna som fanns. Vi kom in till mycket trånga hamnar och då kändes det mera personligt. Exempelvis kunde vi lossa last i Iniö då lastköparen kom med sin egna grävmaskin och själv lossade lasten. Innan han avlägsnade sig tackade han oss och det kändes som man gjorde någon extra nytta. Det är extremt synd att denna typ av trafik försvinner, sakta men säkert, från våra farvatten. Det är en marknad som vi båda håller nära hjärtat och som vi hoppas att kommer att blomma upp igen.

När jag (Joel Sjöblom) har seglat inom finsk inrikestrafik så fick jag snabbt lära mig att det är här som allt vad heter sjömanstradition fortfarande lever kvar. Kontakten och gemenskapen

bland besättningen är oslagbar i jämförelse med ett större lastfartyg just för att arbetsytan är mindre och utmaningarna mera komplexa och större. Besättningen växer ihop och tar stor lärdom av varandra, samt syns det varifrån många idylliska sjömanshistorier härstammar ifrån.

6. SLUTSATS

Att starta ett rederi till pappers är ganska lätt kom vi underfund med ganska snabbt, dock var det de tekniska frågorna om fartyg som vi klurade mest över. Som företagsform var aktiebolag den klara vinnaren, detta pekade alla ut som vi intervjuade.

De lagar och kriterier som man måste följa är i regel samma som för fartyg i utrikestrafik. Om du besiktar fartyget för inrikestrafik slipper man en hel del lagar. Då måste man ta i beaktande att fartyget är inrikesbesiktat och då får du inte överhuvudtaget åka i utrikestrafik. I slutändan visade det sig att detta inte har någon betydelse för ett litet fartyg är ändå inte konkurrenskraftigt i utrikestrafik.

Vi kom fram till att en marknad för inrikestrafik finns, men den är väldigt begränsad. Med andra ord finns behovet, men om du tänker som ny redare börja köra dessa laster har du mycket svårt att ta dig in i marknaden. De rederier som redan kör dessa laster har förkörsrätt och det finns endast ett begränsat antal laster.

Det som resultatet hänvisar till är ingen trevlig syn för den som vill bedriva denna annars trevliga typ av rederiverksamhet. I vårt resultat har vi enbart använt oss av laster som Åland främst skeppar ut och möjligheterna finns även för andra laster. Man måste dock ta hänsyn till vad våra intervjuer pekat på och med detta i beaktande ser framtiden för finsk inrikes sjötrafik inte allt för ljus ut. Tyvärr är denna typ av rederiverksamhet inte ekonomiskt gynnande.

Det kunde vara intressant att forska vidare om det finns transportbehov inom finländsk inrikestrafik av andra typer av laster som möjligen kunde inbringa lönsamhet för denna typ av rederiverksamhet.

KÄLLFÖRTECKNING

- Alandia*. (n.d.-a). Fartygets kaskoförsäkring är fartygets skadeförsäkring. Retrieved October 17, 2024, from <https://alandia.com/sv/marinforsakring/forsakringsprodukter/kasko/>
- Alandia*. (n.d.-b). P&I försäkring. Retrieved October 17, 2024, from <https://alandia.com/sv/marinforsakring/forsakringsprodukter/pi-forsakring/>
- Alandia*. (n.d.-c). Vi är specialister inom transportförsäkring. Retrieved October 17, 2024, from <https://alandia.com/sv/marinforsakring/forsakringsprodukter/transportforsakring/>
- Alandia*. (2001). Finska Kasko- Och Försäkringsvillkor. <https://alandia.wntr.io/uploads/2020/12/0522-kaskovillkor-for-finland-sve-final.pdf>
- Alandia*. (2024). P&I Försäkringsvillkor För Redare. <https://alandia.wntr.io/uploads/2023/12/pi-owners-sve-2024.pdf>
- Berndtsson, K. (2024, October 16). [Personal communication].
- Captain Damley*. (2018). Load Line and Draught Markings. <https://captaindamley.net/e-modules/general-ship-knowledge/load-line-and-draught-markings/>
- Förordning om fartygets bemanning (508/2018)*. (2018). Justitieministeriet 2018. <https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2018/20180508#L2>
- Hansen, J. (2019). *Termer & Fartygsdokument*. <https://drive.google.com/file/d/1czNdJuPEebqEm0tU0PMD-9Pm8aJm9n2q/view>
- IMO*. (n.d.). International Convention on Load Lines, 1966. Retrieved October 24, 2024, from <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/LoadLines.aspx>
- Isaksson, A. (2024, October 14). [Personal communication].
- Lag om farledsavgift (1122/2005)*. (2005). Justitieministeriet 2005. <https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2005/20051122>
- Lag om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009)*. (2009). Justitieministeriet 2009. <https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2009/20091687#L2>

Lag om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009). (2009). Justitieministeriet 2009. <https://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20091686>

Lag om sjöarbetsavtal (756/2011). (2011). Justitieministeriet 2011.

<https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2011/20110756#L2P8>

Lindros, S. (2024, October 28). [Personal communication].

Malmberg, B. (n.d.). *Liggetidsberäkningar allmänt*. Google Docs. Retrieved October 22, 2024, from

<https://drive.google.com/file/d/18WDh7xOdMJ4KLrGAJLk5jYt63FHbI7MH/view>

Mattsson, A. (2024, October 17). [Personal communication].

Merchant Navy Decoded. (2024). What Is Fresh Water Allowance?

<https://www.merchantnavydecoded.com/what-is-fresh-water-allowance/>

National Ocean Service. (2013, June 1). What Is a Plimsoll Line?

<https://oceanservice.noaa.gov/facts/plimsoll-line.html>

OP. (n.d.). Grunda Ett Aktiebolag. Retrieved October 16, 2024, from

<https://www.op.fi/foretagskunder/kundforhallande/grunda-foretag/etablera-aktiebolag>

Pettersson, J. (2016, September 22). *Riona är skärgårdens nya lasthäst*. Ålands Sjöfart.

<https://www.sjofart.ax/nyheter/riona-ar-skargardens-nya-lasthast/>

Ramirent. (n.d.). Kompaktlastare slirstyrd 3,0T BOBCAT S550. Retrieved October 28, 2024, from

<https://www.ramirent.fi/sv/produkter/878112-bobcat-s550-878112/>

Rederierna i Finland. (2018). Farledsavgifter.

<https://shipowners.fi/sv/konkurrenskraft/nationell-sjofartspolitik/farledsavgifter/>

Seacommand. (n.d.). Kollektivavtal För Utrikes Sjöfart. Retrieved October 28, 2024, from

<https://seacommand.fi/wp-content/uploads/2024/03/SLPL-SV-Pientonniston-palkkataulukko-1.3.2024-alkaen-signed-jako.pdf>

Seacommand. (2005, February 16). Småtonnageavtalet.

<https://seacommand.fi/wp-content/uploads/2020/02/sma%CC%8Atonnageavtalet-2005-.pdf>

Sjöblom, H. (2024, September 29). [Personal communication].

Sjölag (674/1994). (1994). Justitieministeriet 1994.

<https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1994/19940674#O4L14P8>

Statens Ämbetsverk på Åland. (n.d.). Fartygsregister. Retrieved October 17, 2024, from

<https://www.ambetsverket.ax/arenden/fartygsregister>

Statistikcentralen. (n.d.-a). Inrikes sjötrafik. Retrieved October 15, 2024, from

<https://stat.fi/sv/statistik/kvliik>

Statistikcentralen. (n.d.-b). Transporterna inom inrikes sjötrafik minskade med 19 procent i augusti 2024. Retrieved October 15, 2024, from

<https://stat.fi/sv/publikation/clmq8qyhe30h50bw314ud2wr5#ingress-cm1qjwsiu3cdk08w15eepmu1g>

Statistikcentralen. (n.d.-c). Inrikes sjötrafik. Retrieved October 15, 2024, from

<https://stat.fi/sv/statistik/kvliik#graphs-clye2yej5p74l07w0xgirdn3i>

Suomen merimies-unioni. (n.d.). Löner För Däck- Och Maskinmanskap. Retrieved October 28, 2024,

from https://www.smu.fi/site/assets/files/1410/ul_palkat_1_3_2023_nettiin_swe.pdf

Suomi. (n.d.-a). Företagsformer. Retrieved October 14, 2024, from

<https://www.suomi.fi/foretag/grunda-ett-foretag/foretagsformer>

Suomi. (n.d.-b). Enskild näringsidkare. Retrieved October 14, 2024, from

<https://www.suomi.fi/foretag/grunda-ett-foretag/foretagsformer/guide/enskild-naringsidkare>

Suomi. (n.d.-c). Att grunda aktiebolag. Retrieved October 14, 2024, from

<https://www.suomi.fi/foretag/grunda-ett-foretag/foretagsformer/guide/aktiebolag/att-grunda-aktiebolag>

Suomi. (n.d.-d). Öppet bolag och kommanditbolag. Retrieved October 14, 2024, from

<https://www.suomi.fi/foretag/grunda-ett-foretag/foretagsformer/guide/oppet-bolag-kommanditbolag>

Suomi. (n.d.-e). Andelslag. Retrieved October 14, 2024, from

<https://www.suomi.fi/foretag/grunda-ett-foretag/foretagsformer/guide/andelslag>

Traficom. (n.d.-a). *Fartområden, sjöfart*.

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/liikennealueet%20ruotsi.pdf>

Traficom. (n.d.-b). *Gränser för fartområden, Inrikes fart*.

https://www.finlex.fi/data/normit/35559/KotimaanliikenteenMaarays_SE.pdf

Traficom. (n.d.-c). *Trafiken i hamnarna*. Retrieved October 16, 2024, from

<https://tieto.traficom.fi/sv/statistik/trafiken-i-hamnarna>

Traficom. (n.d.-d). *Bestämmelser Om Fartygets Lastlinje Och Fribord*. Retrieved October 24, 2024, from

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/regulation/M%C3%A4%C3%A4r%C3%A4ysluonnos_lastiviivam%C3%A4r%C3%A4ys_sv.pdf

Traficom. (n.d.-e). *Besiktning Av Fartyg*.

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/regulation/TRAFICOM_79524_03_04_01_00_2019_Besiktning%20av%20fartyg_utkast.pdf

Traficom. (n.d.-f). *Registrering av fartyg*. Retrieved October 17, 2024, from

<https://www.traficom.fi/sv/transport/sjofart/registrering-av-fartyg>

Työsuojelu. (n.d.). *Sjöfart - Arbetarskyddsförvaltningen*. Retrieved October 17, 2024, from

<https://tyosuojelu.fi/sv/arendehantering-och-kontaktinformation/-tillstand-och-anmalning/sjofart>

Veson Nautical. (2020). *North Pacific Ocean*.

<https://www.q88.com/press/LoadLineZones.pdf?c=202007>

Vinberg, P. (2024, October 29). [Personal communication].

Volvo Construction Equipment. (n.d.-a). *Fuel Efficiency Guarantee*. Retrieved October 28, 2024, from

<https://www.volvoce.com/united-states/en-us/volvo-services/fuel-efficiency-services/fuel-efficiency-guarantee/>

Volvo Construction Equipment. (n.d.-b). *Volvo EC250E Brochure*.

https://www.evocon.rs/files/brochure_ec250e_stagev_en_21_20059437_c.pdf

Wärtsilä. (n.d.). *Timber Load Line*. Retrieved October 24, 2024, from

<https://www.wartsila.com/encyclopedia/term/timber-load-line>

Widman, D. (2024, October 29). [Personal communication].

BILAGOR

Bilaga 1

Utdrag ur en intervju med före detta företagaren Harry Sjöblom.

1. Hur går man tillväga för att starta ett företag till namnet?

Bilaga 2

Utdrag ur en intervju med före detta redaren Anders Isaksson.

1. Hur gick du tillväga när du startade ditt rederi?
2. Är det svårt att starta ett rederi?
3. Varför minskar rederiverksamheten i inrikestrafik?
4. Var dina fartyg friade från farledsavgift?
5. Hur skulle ett lämpligt fartyg se ut för denna typ av transport?
6. Är det billigare att sköta transporten med lastbilar?
7. Om man nu skulle starta ett rederi som enbart kör i inrikes fart. Vad skulle den ideala fartygsmodellen vara?
8. Finns det en marknad för finsk inrikes fart?
9. Hur är det med barlastvattnet. Behöver man rengöringsfilter för fartyg i inrikestrafik?
10. Vad är bunkerpriset i Finland idag?
11. Sista frågan, hur får du laster som redare, exempelvis Färjsundet till Raumo?

Bilaga 3

Utdrag ur ett skriftlig frågeformulär till verkställande direktören på SkogAx Kennet Berndtsson.

1. Hur mycket betalar SkogAx till ett fartyg för att hämta virke (ex.pulpwood) eller flis från Klintkajen?
2. Hur mycket virke/flis skulle SkogAx ha att årligen "shippa" ut till Finland/Åland via lastfartyg?
3. Finns det några andra laster som skulle behöva befraktning anting från eller till SkogAx via fartyg?

Bilaga 4

Utdrag ur ett skriftlig frågeformulär till verkställande direktören på Ålands Skogsindustrier Anders Mattson.

1. Hur mycket betalar Ålands skogsindustrier till ett fartyg för att hämta virke (ex.pulpwood) eller flis från Färjsundet?
2. Hur mycket virke/flis skulle Ålands skogsindustrier ha att årligen "shippa" ut till Finland/Åland via lastfartyg?
3. Finns det några andra laster som skulle behöva befraktning antingen från eller till Ålands skogsindustrier via fartyg?

Bilaga 5

Utdrag ur en intervju med Stefan Lindros, entreprenör och penningförvaltare.

1. Vad behöver vi som unga entreprenörer ha med oss i bakfickan när vi startar ett bolag?
2. Vad behöver man vara beredd på om rederiet ska låna pengar till ett fartyg?

Bilaga 6

Utdrag ur en intervju med Daniel Widman, företagsjurist.

1. Vad ska vi tänka på när vi startar ett bolag?
2. Vad kommer banken att veta om oss om vi vill låna pengar till ett fartyg?
3. Hur mycket skulle banken troligtvis vara villiga att låna oss?

Bilaga 7

Utdrag ur en intervju med Peter Vinberg, Verkställande direktör på Ålandsbanken.

1. Vad vill banken se av oss entreprenörer för att vilja låna oss pengar till ett fartyg?
2. Varför skulle vi bli utfasade om fem år?
3. Hur mycket skulle banken tänka sig att låna ut till ett fartyg?