

TURUN YLIOPISTON  
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES  
UNIVERSITY OF TURKU

B 186  
2011

## REDERIBAROMETERN 2011

Pekka Sundberg

**SPC** Shortsea Promotion  
Centre Finland





TURUN YLIOPISTON  
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLIKATIONER AV SJÖFARTSBRANSCHENS UTBILDNINGS- OCH  
FORSKNINGSCENTRAL VID ÅBO UNIVERSITET

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES  
UNIVERSITY OF TURKU

B 186  
2011

# **REDERIBAROMETERN 2011**

Pekka Sundberg

Turku 2011

JULKAISIJA / PUBLISHER:

Turun yliopisto / University of Turku  
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS  
CENTRE FOR MARITIME STUDIES

Käyntiosoite / Visiting address:  
ICT-talo, Joukahaisenkatu 3-5 B, 4.krs, Turku

Postiosoite / Postal address:  
FI-20014 TURUN YLIOPISTO

Puh. / Tel. +358 (0)2 333 51  
<http://mkk.utu.fi>

Painosalama  
Turku 2011

ISBN 978-951-29-4802-4 (nid.)  
ISBN 978-951-29-4803-1 (PDF)

ISSN 1456-1824

## FÖRORD

Shortsea Promotion Centre (SPC) Finland publicerar den nionde rederibarometern i samarbete med den finländska rederinäringen. Barometern producerar information om sjöfartens verksamhetsområde för rederibranschen, dess intressentgrupper och de politiska beslutsfattarna. Barometern är framför allt avsedd som ett arbetsredskap för dem som arbetar med sjötransporter. Barometern utvecklades på våren 2006. För att konkretisera nyttan av barometern upprepas den regelbundet. De första barometrarna upprepadades med ett halvt års mellanrum, men från början av 2010 har barometern genomförts en gång per år. Långa tidsserier möjliggör en mångsidig analys av resultaten.

Resultaten av föreliggande barometer skall publiceras den 15 november 2011. SPC Finland riktar ett tack till alla rederier som deltagit i förfrågan och hoppas på respons för att kunna vidareutveckla barometern. Mer information om barometern fås av forskningsexperten Pekka Sundberg, tfn (02) 333 8191 eller e-post pekka.sundberg@shortsea.fi.

Utöver hela den finländska rederinäringen finns även de andra transportformerna och parterna i transportkedjan från både den privata och offentliga sektorn representerade i SPC Finland. SPC Finland hör till Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral vid Åbo universitet och fungerar i centralens enhet i Björneborg. SPC Finlands verksamhet omfattar utöver närsjöfartsfrämjandet intermodala transporter som binder ihop järnvägs-, landvägs- och insjötransporter med närsjöfarten.

I Björneborg 15.11.2011

Pekka Sundberg

Forskningsexpert  
SPC Finland, Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral vid Åbo universitet

## SAMMANFATTNING

Konjunkturen har försämrats snabbt under de senaste 12 månaderna. Saldotalet för den förverkligade utvecklingen sjönk med 110 poäng från 2010 års toppvärde och blev negativt med 35 poäng. Utifrån procentgranskningen har försämringen av konjunkturen ändå varit lindrig. Prognosen visar att konjunkturen kommer att försämrats ytterligare en aning. Prognosens saldotal är -20. Hälften av svararna bedömde dock att konjunkturen bibehålls oförändrad under de kommande 12 månaderna. Cirka en tredjedel bedömde att konjunkturen kommer att försämrats ytterligare en aning. Trots den snabba konjunkturvändningen förväntar man sig inte att konjunkturen blir lika svår under det kommande året som under perioderna 2/08 och 1/09.

Rederichefernas uppskattningar om utvecklingen av ekonomins delfaktorer i sjöfartsbranschen verkar peka på att den ekonomiska situationen inte blir lika svag som under den globala recessionen som började på hösten 2008. Saldotalet för den förverkligade utvecklingen av sjötransportmarknadens efterfrågan var endast svagt negativt, -5. Saldotalet förutspås sjunka med 15 poäng, men den största delen (60 procent) av svararna anser att efterfrågan håller sig på samma nivå även under de kommande 12 månaderna. Det saldotal som mäter fraktprisernas utveckling har inte varit positivt efter den första perioden under 2008. Man bedömde att fraktpriserna har sjunkit under den gångna perioden men enligt fraktprisprognosen kommer den sjunkande prisutvecklingen att stanna upp. Prognosens saldotal är +5. Tillväxten för de finländska export- och importtransporterna förväntas dock avstanna och i saldotal mätt kommer transportmängderna att börja sjunka en aning. Priset på marint bränsle, dvs. bunkerpriset, steg kraftigt under 2011. Saldotalet för den gångna perioden var -94. Utvecklingen avviker från perioden 2/08 då bunkerpriset började sjunka i takt med den inledande recessionen. Priset förväntas stiga ytterligare. Rederiernas omsättning minskade under perioden 2011. Minskningen avstannar dock och det saldotal som visar den kommande periodens omsättningsutveckling förutspås vara svagt positivt (+10).

Det största hindret för rederiverksamhetens tillväxt ansågs vara den allmänt osäkra ekonomiska situationen. Den ökade konkurrensen och den dåliga prisutvecklingen begränsar också tillväxten. Trots den försämrade konjunkturen råder det fortfarande brist på kompetenta arbetstagare inom sjösektorn. Att priset på det marina bränslet, bunkern, höjs anses vara en betydande faktor som begränsar rederiernas tillväxt. Författningskraven i anknytning till miljöfrågor har blivit ett tillväxthinder.

Temafrågorna handlade om den internationella sjöfartsorganisationen IMO:s bestämmelser om svavelhalter i marint bränsle. För att minska svaveldioxidutsläppen kan man som ett alternativ använda svaveltvättar (=skrubber) i fartygen. Bara ungefär en tredjedel av svararna ansåg att installering av tvättar i fartygen är för rederiernas del ett troligt alternativ för att uppfylla IMO:s bestämmelser. Den andra frågan handlade om IMO:s svavelbestämmelser och om de kommer att leda till en förflyttning till andra transportformer. 63 procent av svararna uppskattade att det på grund av det höga priset på lågsvavelhaltigt bränsle kommer att ske en förflyttning från sjötransporter till andra transportformer. En storskalig förflyttning till landsvägstransporter skulle strida mot EU:s trafikpolitiska mål.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1</b>	<b>INLEDNING .....</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIER .....</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>NULÄGE OCH FRAMTID INOM SJÖFARTSBRANSCHEN.....</b>	<b>10</b>
3.1	Almänna frågor om rederibranschen .....	10
3.2	Frågor om det enstaka rederiet .....	17
<b>4</b>	<b>HINDER FÖR REDERIETS UTVECKLING OCH TILLVÄXT .....</b>	<b>20</b>
<b>5</b>	<b>FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSOMGIVNINGEN.....</b>	<b>21</b>
<b>6</b>	<b>TEMAFRÅGA .....</b>	<b>23</b>
<b>7</b>	<b>SLUTSATSER .....</b>	<b>26</b>
	<b>KÄLLOR.....</b>	<b>28</b>
	<b>BILAGA</b>	





## 1 INLEDNING

Enkäten genomfördes som en nätenkät i början av oktober 2011. Den skickades till 27 rederier, varav 20 rederier svarade inom utsatt tid. Svarsprocenten var 74 %. Förfrågan skickades till Rederierna i Finlands medlemsrederier samt till de viktigaste finska rederier som inte hör till den ovannämnda föreningen. Dessutom var kriteriet att rederierna transporterar frakt i utlandstrafiken.

### Så här läser man barometern:

Det presenteras en numerisk sammanfattning av frågorna i **grupp A**.

Teman för frågorna i **grupp B** rör rederibranschen och det enstaka rederiet. **Procentfördelningen** inom varje kategori presenteras. Svartalternativens procenttal av totalmängden svarare presenteras.

Dessutom presenteras saldotalen. Med hjälp av **saldotalet** kan man åskådligt jämföra utvecklingen. Saldotalet räknas så att man subtraherar mängden dem som har gett negativa uppskattningar från mängden dem som har estimerat utvecklingen som positivt. Skalan av saldotalet är tregradigt och saldotalet varierar mellan -100 och 100. Om till exempel 60 procent av svararna skulle prognostisera positiv utveckling, 10 procent skulle prognostisera neutral utveckling och 30 procent skulle prognostisera negativ utveckling skulle man räkna saldotalet  $60 - 30 = 30$ . På basis av saldotalet är det inte möjligt att dra slutsatser av de svarare som har estimerat att situationen har bevarats eller kommer att bevaras oförändrad. Antalet dem som gett ett neutralt svar estimeras med hjälp av procentfördelningen.

Tidsserier har formats genom att använda uppgifter om de tidigare förfrågningarna vid sidan av den föreliggande förfrågan. I de tidsserier som rör en enstaka fråga är jämförandet av den uppfyllda situationen under olika tidpunkten den viktigaste jämförelsepunkten. Resultaten presenteras grafiskt. Den nyaste prognosen har också sammanfogats till figuren. Dessutom har det jämförts siffror i de gamla prognoserna med siffror i den nya prognosen i vissa frågor.

Varje svar är av samma vikt då man förutser utvecklingen inom branschen.

**Grupp C** behandlar tillväxthinder. Det framställs en numerisk sammanfattning av dem.

**Grupp D** behandlar "Förändringar i verksamhetsomgivningen". Deras procentfördelningar och saldotal presenteras.

**Grupp E** presenterar resultatet av en temafråga som förändras varje gång

## 2 BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIER

Syftet med frågorna i grupp A var att kartlägga bakgrundsuppgifter om rederierna.

### Kontaktuppgifter (A1)

Svararna hörde till den högsta ledningen i företagen. Svararna var i huvudsak verkställande direktörer.

### Rederiets huvudsakliga trafikform (A2)

Den vanligaste trafikformen var trampfart. Vi fick svar av representanter för alla trafikformer.

Tabell 2.1. Rederiets trafikform.

Trafikform (n=19)	notiser stycken
Linjetrafik	3
Trampfart	13
Annan	3

### Rederiets huvudsakliga godstrafik (A3)

Tabellen anger rederiernas godstrafikform. Vi fick svar av varje grupp inom godstrafiken. Rederiet kunde bedriva flera godstrafikformer.

Tabell 2.2. Rederiets godstrafikform enligt varugrupper.

Godstrafik (n=19)	notiser stycken
Torrbulk	9
Våtbulk	3
Styckegods	9

### Storhetsklass för rederiets omsättning (A4)

Rederiernas omsättningar fördelades på de olika klasserna enligt tabell 2.3.

Tabell 2.3. Rederiets omsättning.

Omsättning (n=17)	notiser stycken
Mindre än 10 MEUR	8
10-50 MEUR	4
50-100 MEUR	2
Större än 100 MEUR	3

Storhetsklass för rederiets personalantal (A5)

Rederiernas personalantal fördelade sig enligt följande:

Tabell 2.4. Rederiets personalantal.

<b>Personalantal (n=20)</b>	<b>notiser stycken</b>
Mindre än 20	8
20-50	2
50-100	2
100-200	3
Större än 200	5

Rederiets tonnage (A6)

Rederierna hade till största delen eget tonnage. Det var ganska vanligt att det egna tonnage kompletteras med chartrade fartyg.

Tabell 2.5. Rederiets tonnage.

<b>Tonnage (n=19)</b>	<b>notiser stycken</b>
Enbart eget tonnage	12
Både eget och chartrat	4
Enbart chartrat	2
Varken eget eller chartrat	1

### 3 NULÄGE OCH FRAMTID INOM SJÖFARTSBRANSCHEN

Syftet med frågorna i grupp B var att utreda nuläge och framtid genom att först kartlägga rederibranschen i allmänhet och sedan ställa frågor om det enskilda rederiet. Granskningens tidslinje bestod av de senaste tolv månaderna för det förflutna och kommande tolv månader för framtiden. Före år 2010 användes i huvudsak en tidslinje på sex månader. På grund av att vi här i Finland har så få rederier var det omöjligt att på varuslagnivån granska läget.

#### 3.1 Almäna frågor om rederibranschen

##### Konjunkturer inom sjötransportmarknader (B1)

Konjunkturen har försämrats kraftigt under de senaste 12 månaderna. Den positiva konjunkturutvecklingen har vänt. Saldotalet för den förverkligade utvecklingen sjönk med 110 poäng från 2010 års toppvärde. Saldotalet för den förverkligade utvecklingen år 2011 var -35 poäng. Utifrån procentgranskningen uppskattade bara 15 procent av svaren att konjunkturen har försämrats märkbart och 40 procent ansåg att konjunkturen har försämrats en aning. Hälften av svaren bedömde att konjunkturen bibehålls oförändrad under de kommande 12 månaderna. Cirka en tredjedel bedömde att konjunkturen kommer att försämrats ytterligare en aning. Prognosens saldotal är -20. Trots den snabba konjunkturvändningen förväntar man sig inte att konjunkturen blir lika svår som under perioderna 2/08 och 1/09.

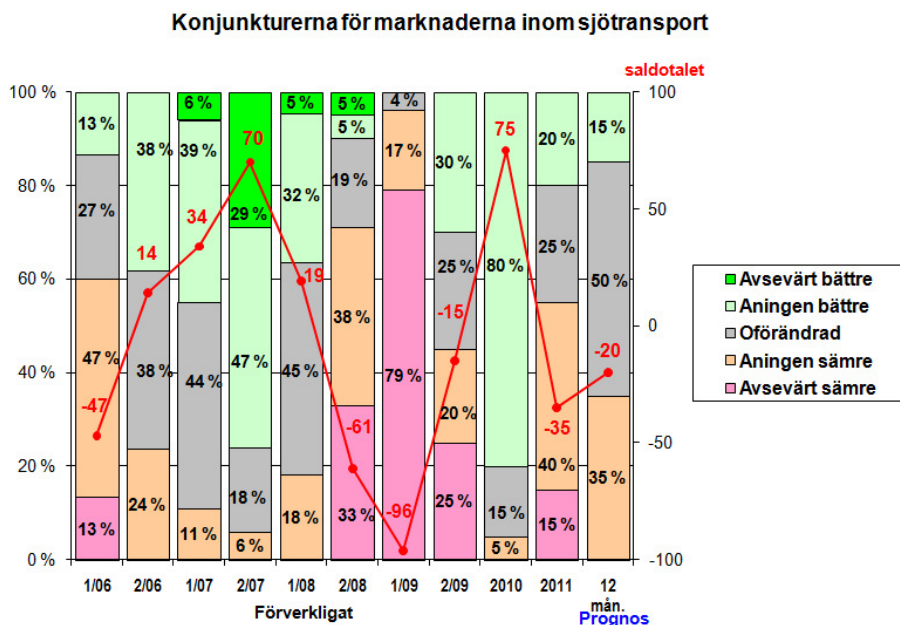


Bild 3.1. Konjunkturer inom sjötransportmarknadert (uppf. 2011 n=20, prognos 12 månader n=20).

### Transportefterfrågan på sjötransportmarknader i Östersjön/Nordsjön (B2)

Också saldotalet för transportefterfrågan började sjunka. Saldotalet för den förverkligade utvecklingen sjönk med 65 poäng från perioden 2010 men blev endast en aning negativt. Saldotalet var -5. Utifrån procentgranskningen råder det mycket delade åsikter om hur efterfrågan kommer att utvecklas. Utifrån procentgranskningen förväntas efterfrågan kvarstå på samma nivå under de kommande 12 månaderna (60 procent av svaren). Knappt en tredjedel av svaren bedömde att efterfrågan kommer att avmattas. Prognosens saldotal är -20.

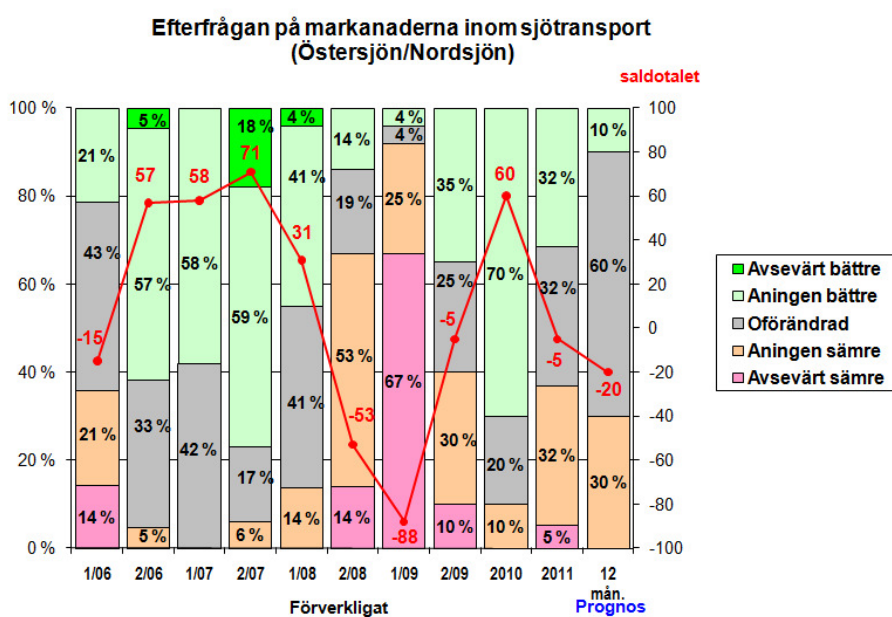


Bild 3.2. Transportefterfrågan på sjötransportmarknader i Östersjön/Nordsjön (uppf. 2011 n=19, prognos 12 månader n=20).

### Antal export- och importtransporter (B3)

I prognoserna om mängder i export- och importtransporterna har man använt en tidslinje på ett år även i alla tidigare barometrar. Tillväxten för **de finländska exporttransporterna** förväntas avta. 60 procent av svaren bedömde att exportmängden kommer att kvarstå på samma nivå. De positiva förväntningarna om exporttillväxten har nästan helt försvunnit. Saldotalet har tappat 105 poäng från den tidigare prognosen. Prognosens saldotal är -30.

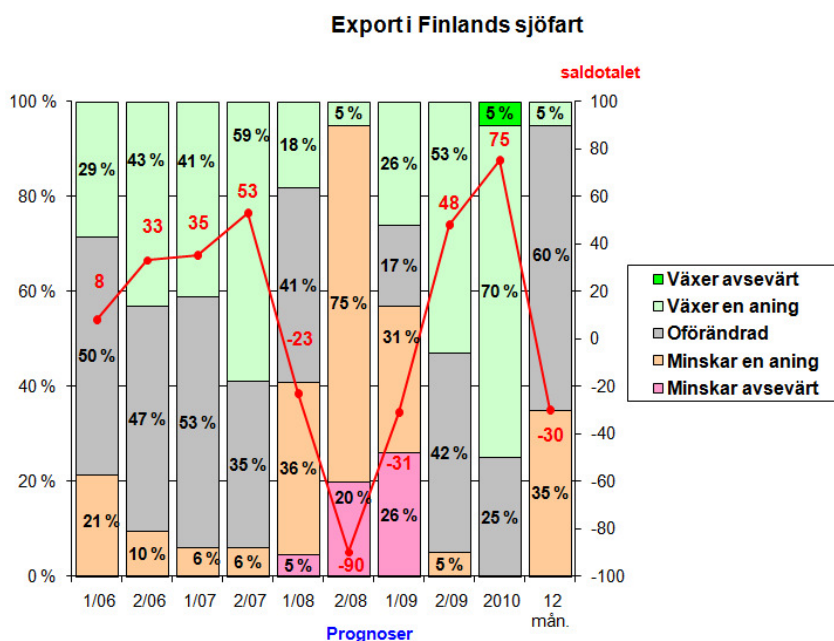


Bild 3.3. Export i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=20).

Prognosen för **de finländska importtransporterna** går i samma riktning som exportprognosen. Saldotalet för importprognosen är 15 poäng högre än för exportprognosen, men saldotalet för både export- och importprognosen är negativt.

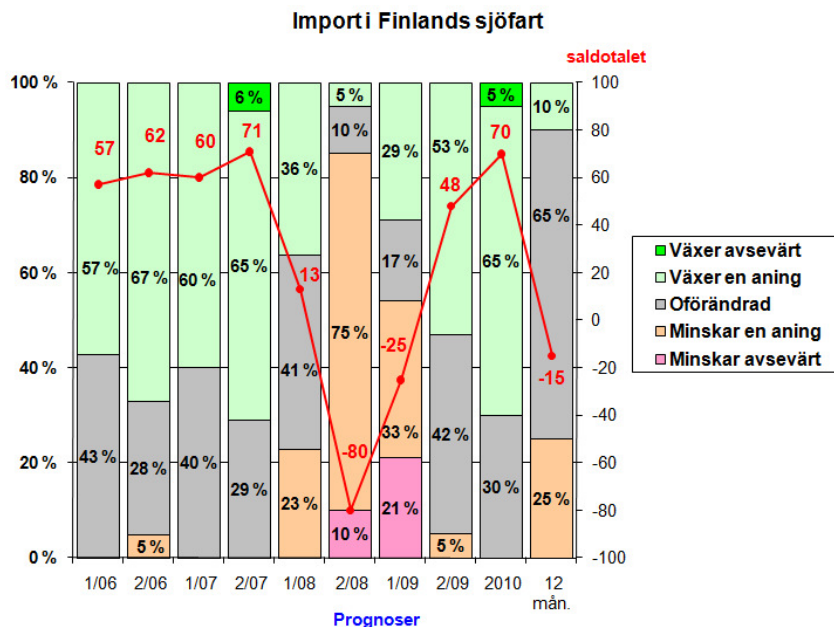


Bild 3.4. Import i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=20).

### Konkurrens på sjötransportmarknader (B4)

Den försvagade konjunkturen har gjort konkurrensen endast en aning hårdare. Saldotalet för de gångna 12 månaderna sjönk med bara fem poäng från perioden 2010. 70 procent av svararna bedömde ändå att konkurrensen hårdnade under den gångna perioden. Över hälften (55 procent) av svararna bedömde att konkurrensen kommer att kvarstå på den nuvarande nivån under de kommande 12 månaderna. 40 procent förutspådde att konkurrensen kommer att hårdna. Prognosens saldotal är -35.

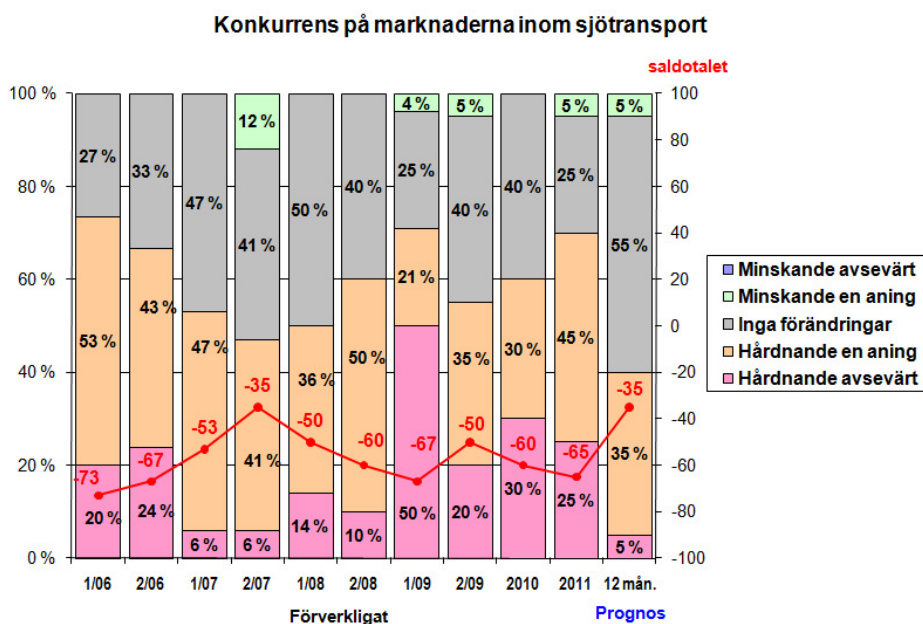


Bild 3.5. Konkurrens på sjötransportmarknader (uppf. 2011 n=20, prognos 12 månader n=20).

### Fraktpriser på sjötransporter (B5)

Den långvariga nedåtgående trenden för sjötransportfrakter tilltog kraftigt under de gångna 12 månaderna. Saldotalet minskade från den föregående perioden med 35 poäng och hamnade på -45. Över hälften av svararna bedömde att fraktpriserna har sjunkit under de senaste 12 månaderna. Det råder stor enhällighet om fraktprisernas kommande utveckling. Tre fjärdedelar av svararna bedömde att fraktpriserna kommer att kvarstå på den nuvarande nivån. Saldotalet var endast fem poäng positivt.

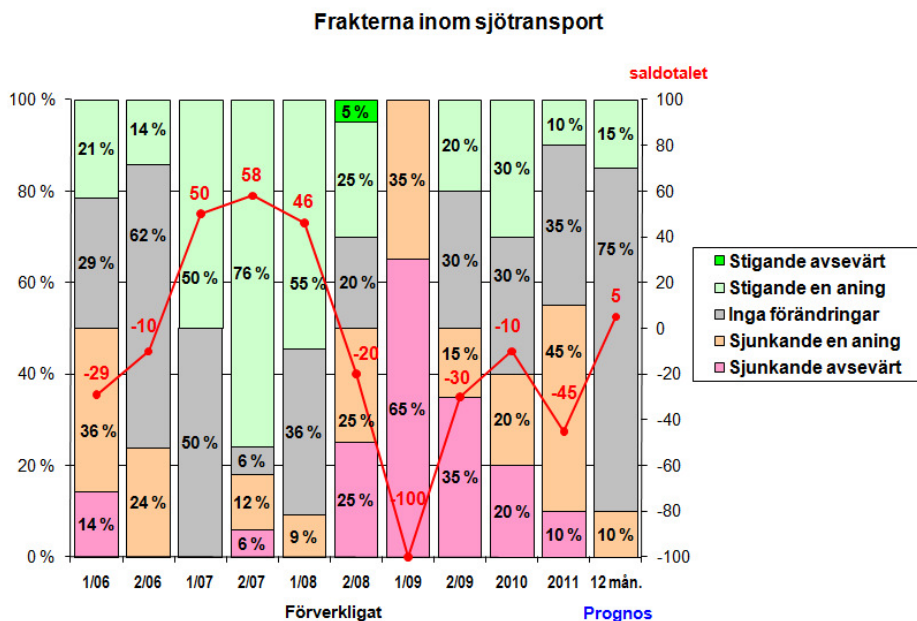


Bild 3.6. Priser på frakterna inom sjötransporten (uppf. 2011 n=20, prognos 12 månader n=20).

### Pris på bunkerolja (B6)

Bunkerpriset, dvs. priset på bränsle, steg kraftigt under de senaste 12 månaderna. Saldolet sjönk till -94 poäng. Nästan hälften (47 procent) av svararna ansåg att priset har stigit väsentligt. Lika många procent av svararna ansåg att priset har stigit något. Situationen avviker från den föregående konjunkturedgången, då bunkerpriset sjönk. Under de kommande 12 månaderna fortsätter bunkerpriset att stiga. Prognosens saldotal är -42. Utifrån procentgranskningen stiger priset dock bara en aning.

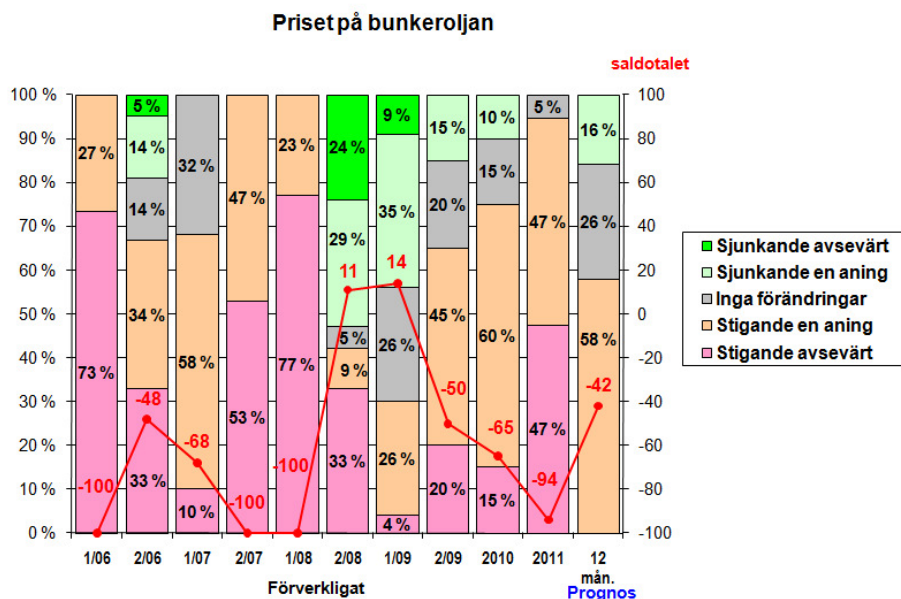


Bild 3.7. Pris på bunkerolja (uppf. 2011 n=19, prognos 12 månader n=19).



### Besättningskostnader enligt flaggstat (B7)

Besättningskostnaderna fortsatte att stiga på de fartyg som seglar under *finländsk flagg*. Saldotalet för den gångna perioden 2011 var -77. Svararna tror ganska enhälligt att kostnaderna fortsätter att stiga något även under de kommande 12 månaderna. Prognosens saldototal är -70.

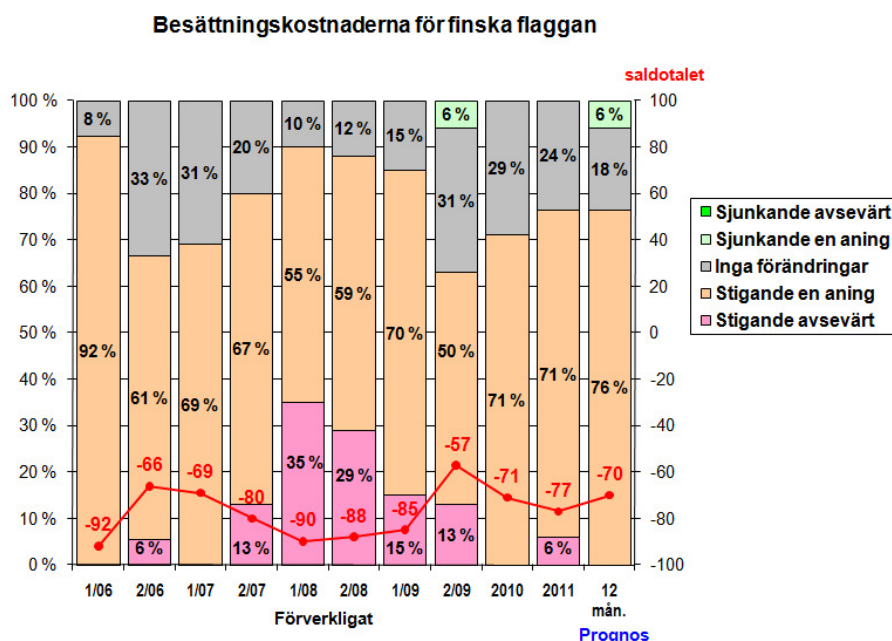


Bild 3.8. Besättningskostnader för finskflaggade fartyg (uppf. 2011  $n=17$ , prognos 12 månader  $n=17$ ).

Eftersom den allmänna prisnivån är stigande, är det väsentligt att jämföra utvecklingen av besättningskostnaderna för fartyg som seglar under finländsk flagg med den motsvarande utvecklingen för utflaggade fartyg. Under de gångna 12 månaderna har utvecklingen i fråga om besättningskostnader för fartyg under utländsk flagg avvikit från utvecklingen för fartyg som seglar under finländsk flagg. Hälften av svararna bedömde att besättningskostnaderna för fartyg under utländsk flagg har kvarstått på samma nivå under de senaste 12 månaderna. Saldotalet är svagt negativt, -17. Det råder olika uppfattningar om framtiden. En tredjedel anser att besättningskostnaderna ökar något och en tredjedel bedömer att besättningskostnaderna minskar något. En tredjedel bedömer att besättningskostnaderna kvarstår på samma nivå. Prognosens saldototal är noll, så i saldototal mätt borde besättningskostnaderna kvarstå på samma nivå under nästkommande period. Skillnaden mellan saldotalen för besättningskostnaderna för fartyg under finländsk och utländsk flagg är 70 poäng vad gäller prognosen.

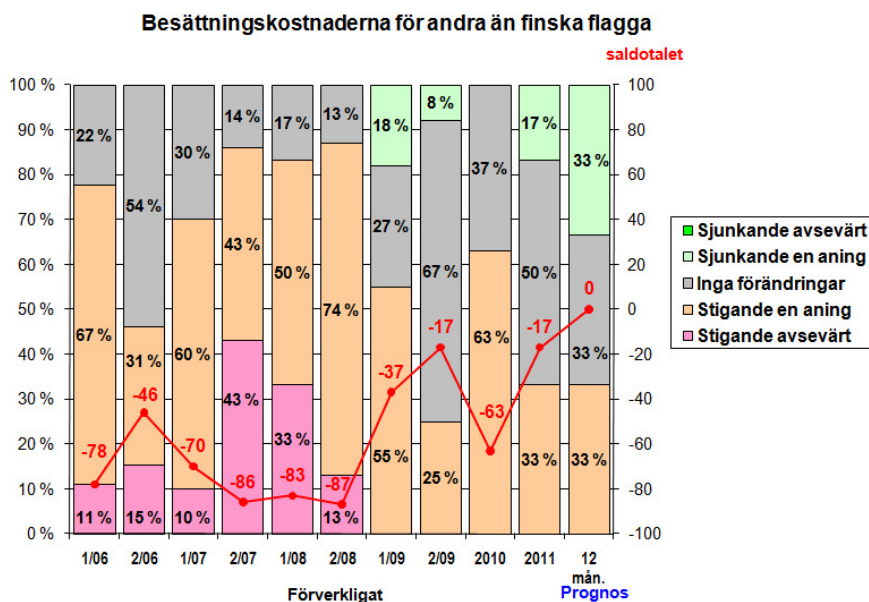


Bild 3.9. Besättningskostnader för andra än finska flaggor (uppf. 2011 n=6, prognos 12 månader n=6).

Investeringar i tonnaget i trafiken mellan Finland och utlandet (B8)

Som tidsspänn vid bedömningen används *de följande två åren*. Därför överlappar uppskattningarna i de på varandra följande enkäterna delvis varandra. Frågan innefattar nybygge och inköp av second hand-fartyg. Prognosens saldototal har sjunkit med 46 poäng och blivit svagt negativt. Utifrån procentgranskningen förutspådde 37 procent av svararna att investeringarna kommer att minska under de kommande två åren. 42 procent av svararna bedömde att investeringarna kommer att kvarstå på samma nivå.

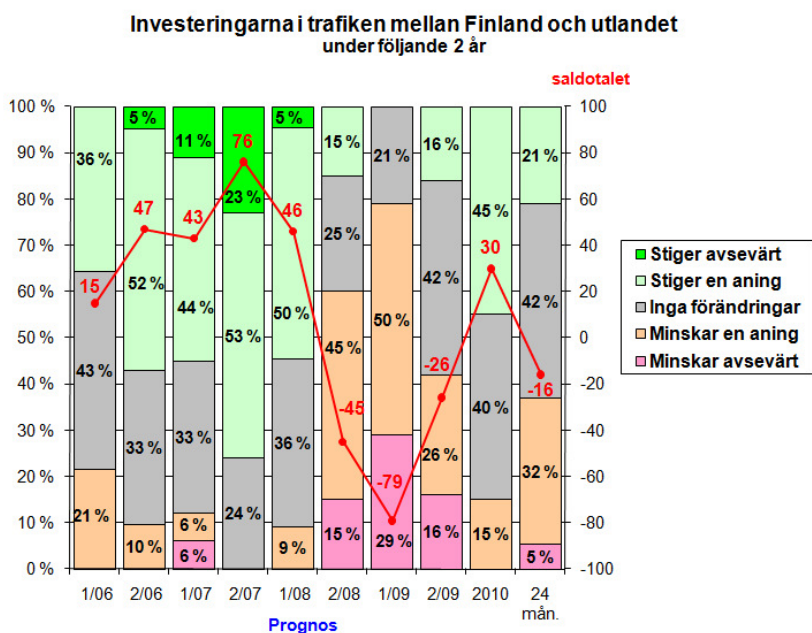


Bild 3.10. Investeringar i trafiken mellan Finland och utlandet (prognos 24 månader n=20).

### 3.2 Frågor om det enstaka rederiet

#### Omsättning (B9)

Under de gångna 12 månaderna har det funnits stora skillnader i utvecklingen av rederiernas omsättning. En fjärdedel av de rederier som besvarade enkäten ökade sin omsättning under den gångna perioden, vissa till och med märkbart. För cirka en tredjedel (35 procent) låg omsättningen kvar på samma nivå som förut. Utifrån saldotalet (-15) kan man ändå konstatera att rederiernas omsättning har börjat sjunka. Enligt uppskattningar kommer omsättningen att börja öka en aning under den kommande perioden på 12 månader. Prognosens saldotal är 10. Utifrån procentgranskningen finns det avvikande synpunkter på omsättningens utveckling. En dryg tredjedel (35 procent) bedömde att omsättningen ökar och en fjärdedel av svararna förväntar sig att omsättningen i rederiet minskar. Övriga svarare (40 procent) anser att omsättningen kvarstår på samma nivå som förut.

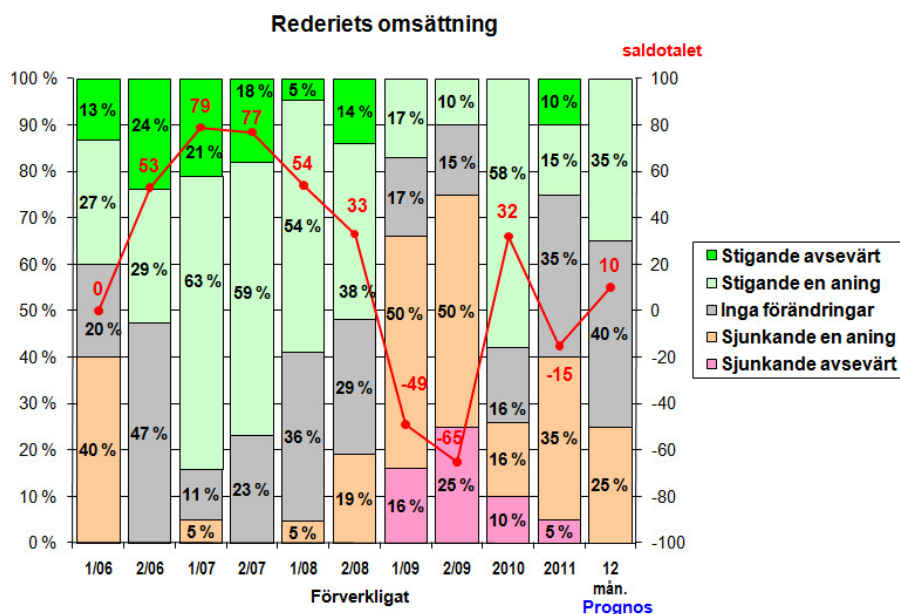


Bild 3.11. Rederiets omsättning (uppf. 2011 n=20, prognos 12 månader n=20).

#### Utnyttjandegrad av fartygens kapacitet (B10)

Trots konjunkturvändningen har kapacitetens utnyttjandegrad ökat under de senaste 12 månaderna. Saldotalet för den senaste perioden var 11 poäng. Saldotalet sjönk med 14 poäng från perioden 2010. Procentgranskningen visar att det finns stora skillnader mellan rederierna. Kapacitetens utnyttjandegrad har ökat hos 37 procent av rederierna och sjunkit hos cirka en fjärdedel (26 procent). Enligt prognosen kvarstår kapacitetens utnyttjandegrad på samma nivå hos de flesta av rederierna (70 procent) under de kommande 12 månaderna. Prognosens saldotal är endast en aning positivt, +10.

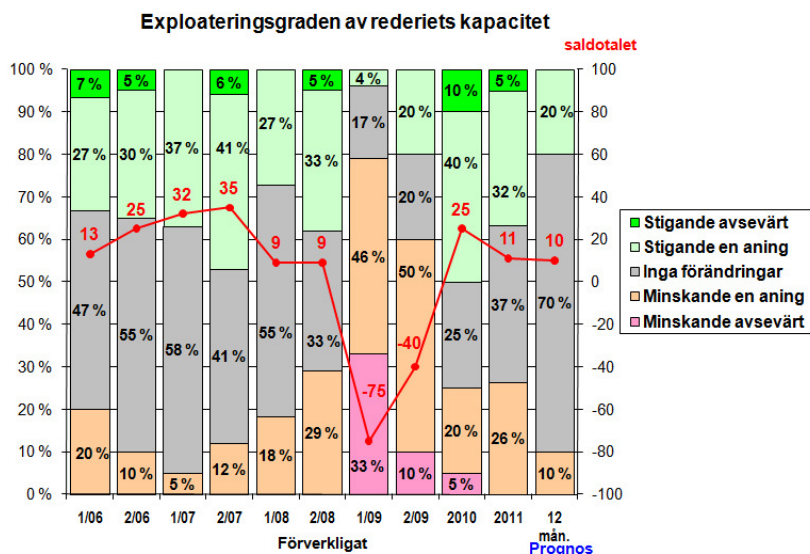


Bild 3.12. Utnyttjandegrad av rederiets kapacitet (uppf. 2011 n=19, prognos 12 månader n=20).

### Utveckling av antalet sjöpersonal enligt flaggstat (B11)

Mängden sjöpersonal på de fartyg som seglar under *finländsk flagg* har i saldotall mätt bibehållits på samma nivå under de senaste 12 månaderna. Saldotalet var 0. Procentgranskningen visar på en utveckling i samma riktning. Över hälften (52 procent) av svaren bedömde att personalmängden förblev oförändrad. Nästan en fjärdedel (24 procent) bedömde att personalmängden ökade och nästan en fjärdedel (24 procent) att den sjönk. Merparten (56 procent) av rederierna förutspådde att personalmängden förblir oförändrad även under de kommande 12 månaderna. Prognosens saldotall är ändå svagt negativt, -18.

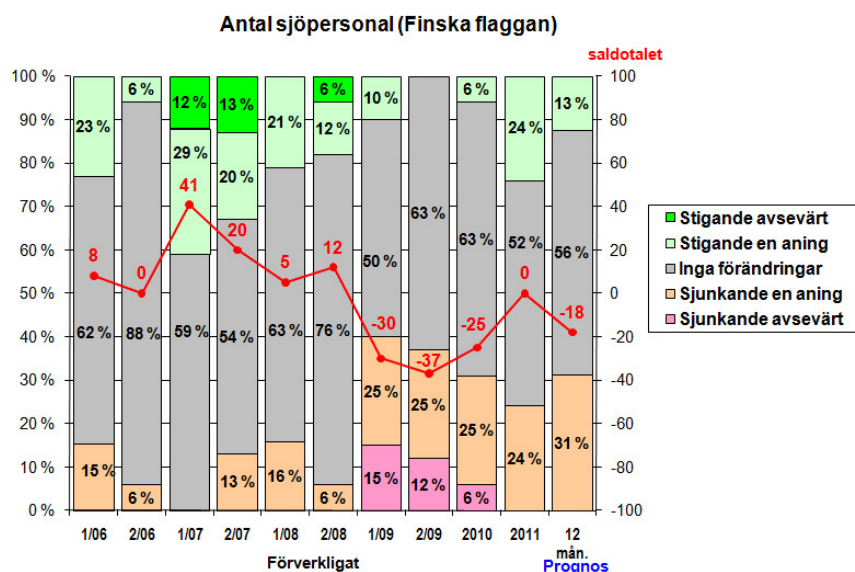


Bild 3.13. Antal sjöpersonal på finskflaggade fartyg (uppf. 2011 n=17, prognos 12 månader n=17).

Mängden sjöpersonal på de av rederiernas fartyg som seglar under utländsk flagg har fördelats per rederi så att hälften av rederierna har behållit mängden sjöpersonal på samma nivå som tidigare och hälften har ökat personalmängden. Saldotalet för den gångna perioden var +50. Den positiva utvecklingen tros tillta under de kommande 12 månaderna. Över 80 procent av rederierna kommer att öka mängden sjöpersonal på fartyg som seglar under utländsk flagg. Prognosens saldototal är +83.

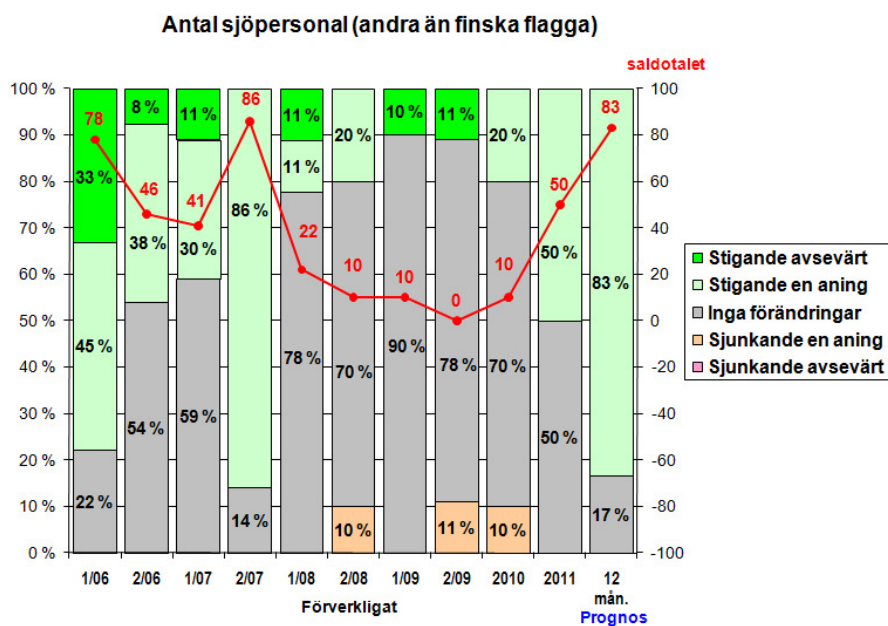


Bild 3.14. Antal sjöpersonal på de utflaggade fartygen (uppf. 2011 n=6, prognos 12 månader n=6).

#### 4 HINDER FÖR REDERIETS UTVECKLING OCH TILLVÄXT

I C-gruppen kartlades vad rederierna upplever som hinder för tillväxt. I enkäten begränsades inte det antal tillväxthinder som rederierna kunde uppge. I tabellen presenteras även svarsfördelningen för enkäterna de senaste fyra åren.

Tabell 4.1. Hinder för rederiets tillväxt.

Hinder för tillväxt/utveckling	Notiser stycken				
	2/08 n=21	1/09 n=24	2/09 n=20	2010 n=20	2011 n=20
Svårigheter i att få kunnig personal för arbete till sjöss	15	8	3	6	8
Svårigheter i att få kunnig personal för arbete i land	2	2	2	3	0
Uppgång i arbetskraftskostnader	10	11	5	4	6
Höjning av priset på bunkeroljan	4	5	4	5	10
Uppgång i charterkostnader	0	0	1	1	0
Uppgång i kapitalkostnader	9	5	3	5	5
Uppgång i övriga kostnader	5	1	0	3	4
Brist på kapacitet/fartyg	4	1	0	0	0
Otillräcklig efterfrågan	4	14	12	8	7
Ökad konkurrens	6	13	5	8	10
Dålig prisutveckling	3	16	16	15	9
Allmän ekonomisk osäkerhet	17	21	16	11	16
Verksamhetsfinansiering och brist på garantier	5	9	9	5	8
Författningskrav beträffande miljöärenden	3	3	1	6	8
Övriga författningskrav	2	1	0	1	3
Pris på finska flaggan	6	8	7	6	5
Farledsavgifternas nuvarande nivå	1	5	2	2	3
Höjning av farledsavgifter	0	2	2	2	6
Lotsningsavgifternas nuvarande nivå	0	3	1	5	4
Något annat eller några andra, vilket/vilka	0	1	0	1	2
Inga speciella hinder för utvecklingen eller tillväxten	0	0	0	1	0

Flest omnämmanden bland hindren för tillväxt fick den allmänna ekonomiska osäkerheten som nämndes 16 gånger. Näst flest omnämmanden fick höjningen av bunkerpriset och den ökade konkurrensen. Båda fick tio omnämmanden. Den dåliga prisutvecklingen fick nio omnämmanden. Dess betydelse som tillväxthinder håller dock på att minska. Den knappa tillgången på kompetenta arbetstagare inom sjösektorn håller återigen på att bli ett tillväxthinder och fick åtta omnämmanden liksom även författningskraven i anknytning till miljöfrågor. Hinder för tillväxt nämndes totalt 114 gånger i enkäten.

## 5 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSOMGIVNINGEN

Frågegrupp D behandlade förändringar i verksamhetsomgivningen.

### Sjöfartspolitik i Finland (D1)

Syftet med frågan var att kartlägga sjöfartspolitiken i Finland ur den synvinkel som försättningsarna för rederiverksamheten representerar. Som tidslinje har man använt ett år även i de tidigare barometrarna.

Sjöfartspolitiken har enligt svararnas synsätt försvagats kraftigt under de senaste 12 månaderna utifrån både saldotalet och procentgranskningen. Över hälften (55 procent) av svararna bedömde att sjöfartspolitiken har försämrats. Saldotalet visar det lägsta värdet (-55) som uppnåtts under den tid då barometern genomförts.

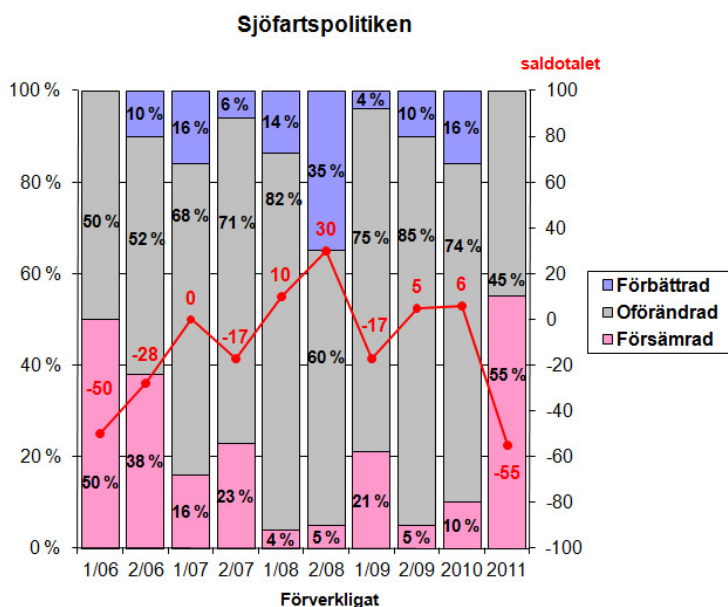


Bild 5.1. Sjöfartspolitik i Finland (uppf. 2011 n=20).

Svararna nämnde flera orsaker till den försvagade sjöfartspolitiken. Tonnageskattens verkställande ansågs ha fastnat i byråkratin. Några svarare uppmärksammade det minskade stödet för sjöfart och de samtidiga höjningarna av sjöfartsavgifterna, såsom lotsnings- och farledsavgifterna. Enligt svaren har man inom sjöfartspolitiken inte fattat några beslut som främjar sjöfarten och även inom dagspolitiken har sjöfarten hamnat i marginalen.

### Marknadsandelen för finländska rederier (D2)

Prognosen om utvecklingen av de finländska rederiernas marknadsandel under det kommande året visar att utvecklingen alltjämt är nedåtgående för de finländska rederiernas marknadsandel av transporter till/från Finland. Nästan två tredjedelar (65 procent) av svararna förutspådde att de finländska rederiernas marknadsandel minskar något. Från föregående prognos har saldotalet sjunkit med 25 poäng. Prognosens saldotal är -55.

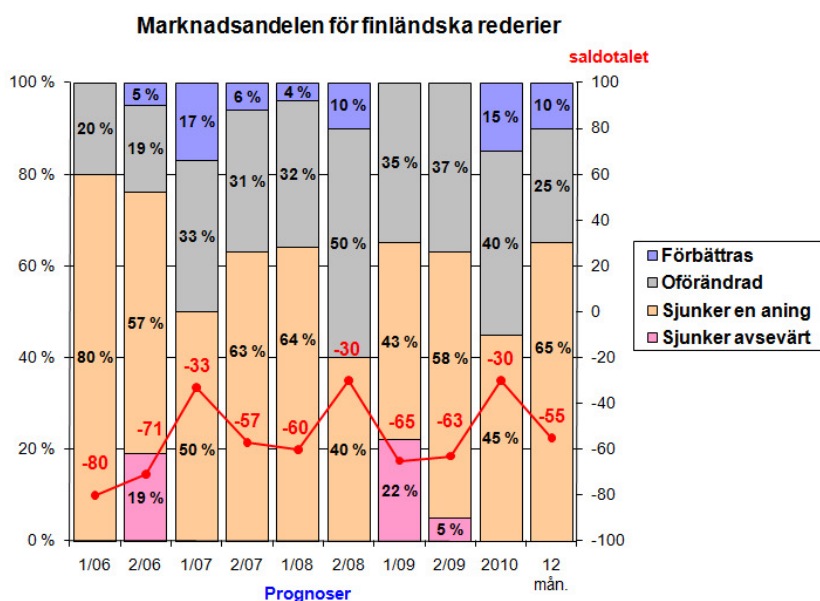


Bild 5.2. Marknadsandelen för finländska rederier (prognos 12 månader  $n=20$ ).



## 6 TEMAFRÅGA

Temafrågan i barometern förändras varje gång. Syftet med frågan är att kartlägga svarens åsikter om ett aktuellt ämne. Den här gången ställdes två temafrågor. Temafrågorna handlade om effekterna av IMO:s (International Maritime Organisation) svavelbestämmelser. Den internationella sjöfartsorganisationen IMO är en specialorganisation inom Förenta Nationerna som reglerar bland annat miljöfrågor förknippade med sjöfart. IMO har godkänt MARPOL-konventionens reviderade luftvårdsbilaga (Annex VI). Bestämmelserna i bilagan begränsar bland annat svaveldioxidutsläppen från sjöfart.

De nya globala gränserna för svavelhalt i bränsle är:

- 3,5 % 1.1.2012
- 0,5 % 1.1.2020

Inom SECA-områdena (Sulphur Emission Control Areas) är gränserna striktare än i de globala bestämmelserna. I Europa finns det ett SECA-område som består av Östersjön, Engelska kanalen och de delar av Nordsjön som gränsar till dessa havsområden. SECA-områdets norra gräns i Nordsjön är 62 grader N. Till SECA-området hör Östersjöns alla hamnar samt de viktigaste hamnarna för Finlands matartrafik i Nordsjön, till exempel Hamburg. Alla länder kring Östersjön har ratificerat den reviderade luftskyddsbilagan, inklusive Ryssland. (Routa, T. och Kämäräinen, J., 2011)

De nya gränserna för svavelhalt i bränsle inom SECA-området är:

- 1,0 % 1.7.2010
- **0,1 % 1.1.2015**

IMO:s beslut genomförs i EU genom direktiv. Det pågår för närvarande en revidering av svaveldirektivet (2005/33/EG). Finland är förpliktigt att genomföra bestämmelserna i det reviderade svaveldirektivet. Den finska staten har meddelat IMO om att de nya bestämmelserna inte träder i kraft förrän en nationell lagstiftning har godkänts. (Routa, T. och Kämäräinen, J., 2011)

SECA-områdets strikta gränser för svavelhalt påverkar Finlands utrikeshandel och sjöfart särskilt kraftigt. På grund av Finlands geografiska läge är man tvungen att i utrikeshandel nästan uteslutande använda sjötransporter. Enbart i östhandeln använder man i stor omfattning både land- och sjötransporter. Till exempel Sveriges utrikeshandel kan använda en broförbindelse till den europeiska kontinenten. I Sverige kan man styra transporter även till de hamnar i Norge som befinner sig utanför SECA-området.

SECA-områdets gräns för svavelhalt på 0,1 procent förutsätter att fartygen i stället för tung bränsle använder dyrare bränslekvaliteter, såsom dieselolja (MDO) och gasolja (MGO) (Routa, T. och Kämäräinen, J., 2011). Enligt kommunikationsministeriets undersökning kommer bränslekostnaderna för Finlands utrikestrafik att öka med 200–1 200 miljoner euro per år (Kalli et al., 2009). Enligt bedömning kan fraktpriserna öka med 30–50 procent beroende på det fraktade varuslaget (Baltic Port Organisation, 2010). Ökade fraktpriser leder till en väsentlig försämring av konkurrenskraften hos Finlands exportindustri. Även importen, till exempel konsumtionsvaror, skulle bli dyra-

re. Den finska handelsflottan verkar nästan uteslutande på Östersjön och Nordsjön. Att bestämmelserna på SECA-området avviker från övriga Europa snedvrider konkurrensen på Europas inre transportmarknad. I värsta fall skulle en stor mängd gods som transporteras inom SECA-området förflyttas från sjötransport till andra transportformer, i synnerhet till vägstransporter. En sådan utveckling strider mot EU:s trafikpolitik.

Enligt luftvårdsbilagan i IMO:s MARPOL-konvention kan man för att minska svaveloxidutsläppen använda även svavelvättar. Då finns det ingen begränsning för det använda bränslets svavelhalt. Om alla fartyg utrustades med svavelvättar beräknas de årliga tilläggskostnaderna för den finländska utrikessjöfarten bli cirka 200 miljoner euro (Routa, T. och Kämäräinen, J., 2011). I äldre fartyg är det dock inte ofta ekonomiskt lönsamt att installera svavelvättar. Andra metoder för att minska svavelutsläppen på lång sikt är till exempel att använda kondenserad naturgas som bränsle.

**Den första temafrågan handlade om installering av en avgasrenare (skrubber) på rederiets fartyg och om rederierna ser det som ett sannolikt alternativ för att uppfylla IMO:s bestämmelser.** Cirka en tredjedel (32 procent) av svararna ansåg att installering av svavelvättar är ett sannolikt alternativ för att uppfylla IMO:s bestämmelser. Cirka två tredjedelar (68 procent) av svararna ansåg det inte vara sannolikt att ta i bruk svavelvättar. En av enkättagarna uppgav inte sin ståndpunkt i frågan. Temafrågornas svarsfördelning visar att användningen av avgastvättar inte kommer att bli en allmän metod för att uppnå utsläppsgränserna. Största delen av rederierna skulle vara tvungna att använda dyra bränslekvaliteter, om rederierna inte drar sig tillbaka från SECA-områdets trafikområde. Av svarsfördelningen kan vi dra slutsatsen att tilläggskostnaderna för Finlands sjöfart på grund av svavelbestämmelserna i huvudsak beror på priset på lågsvavelhaltigt bränsle.

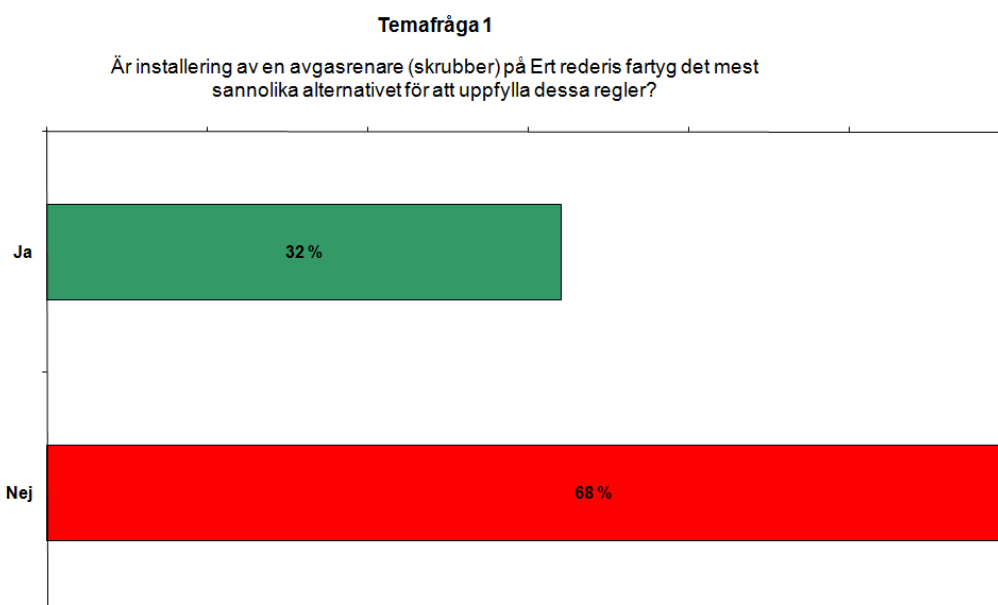


Bild 6.1. Fördelningen av temafrågans svar (n=19).

Den andra temafrågan lydde om IMO:s begränsningar skulle medföra en övergång till andra transportformer och samtidigt förkorta sjöetappens längd i transporter mellan Finland och andra EU-länder. Knappt två tredjedelar (63 procent) av svararna bedömde att följden av IMO:s beslut blir ett byte av transportslag från fartygstrafiken till andra transportslag och att längden på sjöetappen förkortas i transporter mellan Finland och övriga EU-länder. Över en tredjedel (37 procent) av svararna ansåg inte att det kommer att ske något byte av transportslag. En av enkättagarna besvarade inte frågan. En mycket stor del ansåg det vara sannolikt med ett byte av transportslag.

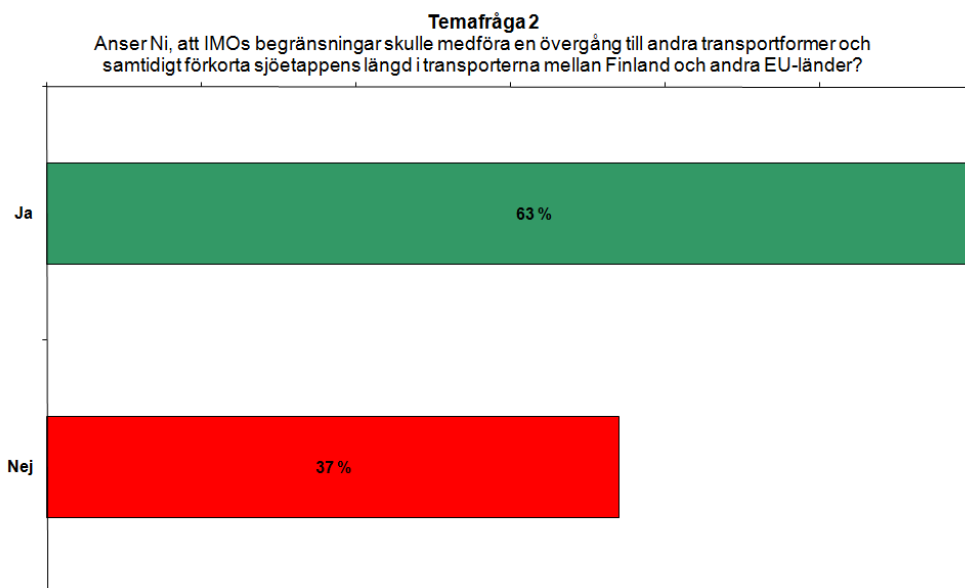


Bild 6.2. Fördelningen av temafrågans svar (n=19).

## 7 SLUTSATSER

Konjunkturen har försämrats snabbt under de senaste 12 månaderna. Saldotalet för den förverkligade utvecklingen sjönk med 110 poäng från 2010 års toppvärde. Den positiva konjunkturutvecklingen har vänt och är nu negativ. Saldotalet för den förverkligade utvecklingen år 2011 var -35 poäng. Trots den snabba konjunkturförändringen var försämringen av konjunkturen inte särskilt kraftig. Fyrtio procent av svararna ansåg att konjunkturen bara har försämrats en aning. Det förutspås att konjunkturen utifrån saldotalet försämrats ytterligare en aning under den kommande perioden. Prognosens saldotals är -20.

Konjunkturvändningen avviker från den föregående konjunkturedgången. Denna gång bedömer man inte att konjunkturedgången blir lika djup som den konjunkturedgång som började under perioden 2/08 blev. Före den rederibarometer som publicerades i slutet av 2010 genomfördes enkäten två gånger per år, så under perioden 1/08 kunde man tydligt se att tillväxten blev långsammare före konjunkturedgången. I den enkät som genomfördes nu beror det kraftigt sjunkande saldotalet delvis på det ändrade granskningsintervallet.

Rederichefernas uppskattningar om utvecklingen av ekonomins delfaktorer i sjöfartsbranschen verkar stödja en konjunkturbild enligt vilken den ekonomiska situationen inte blir så svag som under den globala recession som började på hösten 2008. Saldotalet för den förverkligade utvecklingen av sjötransportmarknadens efterfrågan var endast svagt negativt, -5. Saldotalet förväntas sjunka med 15 poäng, så i saldotals mätt sjunker efterfrågan under den kommande perioden. Utifrån procentgranskningen anser den största delen (60 procent) av svararna att efterfrågan ändå håller sig på samma nivå under de kommande 12 månaderna. Man bedömde att fraktpriserna skulle sjunka under den gångna perioden men enligt fraktprisprognosen kommer den sjunkande prisutvecklingen att avstanna. Prognosens saldotals är till och med positivt, +5. Det saldotals som mäter fraktprisernas utveckling har inte varit positivt efter den första perioden under år 2008. De saldotals som förutspår utvecklingen av sjötrafikens export- och importmängder är svagt negativa, men utifrån procentgranskningen bedömde de flesta av svararna att utrikeshandelns sjötransportmängder ligger kvar på den nuvarande nivån den kommande perioden.

Den försämrade konjunkturen har inte syns i priset på det marina bränslet, dvs. bunkerpriset. Under den förra konjunkturedgången sjönk bunkerpriset. Nu ökade bunkerpriset kraftigt under perioden 2011. Saldotalet för den gångna perioden var -94. Priset förväntas stiga ytterligare, även om sjötransportmarknadens transportefterfrågan minskar på de finska rederiernas trafikområden i Östersjön och Nordsjön. Världsmarknadspriset på råolja har fortsatt att vara högt på grund av bland annat den fortsatta ekonomiska tillväxten i Kina, osäkerheten till följd av euroområdet skuldskris och Libyens situation (Öljyalan Keskusliitto, 2011b). Det höga priset på råolja har avspeglats på världsmarknadspriset på tung brännolja, som ligger på samma nivå som före den recession som började 2008 (Öljyalan Keskusliitto, 2011a). Konsumentpriset påverkas förutom av världsmarknadspriset på oljeprodukter även av bland annat förhållandet mellan euron och dollarn.

Den avstannade transportefterfrågan och den hårda konkurrensen sänkte fraktpriserna under perioden 2011. Utvecklingen avspeglades i enskilda rederier som en minskad omsättning. Minskningen avstannar och i de flesta (75 procent) av rederierna bedömer man att omsättningen ligger kvar på samma nivå eller ökar något under den kommande perioden.

Även om man inte tror att en aning mer försämrad konjunktur kommer att sänka rederiernas omsättning, anser man att den allmänt osäkra ekonomin är det viktigaste hindret för enskilda rederiers utveckling och tillväxt. De näst viktigaste orsakerna som begränsar verksamheten anknyter till den kommersiella omgivningen. Konkurrensen ökar och prisutvecklingen är dålig. Verksamheten försvåras dessutom av det höjda bunkerpriset.

Som hinder för tillväxt och utveckling nämndes även de höjda farledsavgifterna och författningskraven i anknytning till miljön. De anknyter till sjöfartspolitikerna, vilken enligt merparten av svararna har försämrats under den gångna perioden. I tidigare rederibarometrar har förväntningarna riktats mot först och främst verkställandet av tonnageskatten. Nu erfar svararna att tonnageskatteformen har fastnat i byråkratin. Branschen hoppas på beslut som främjar sjöfarten.

Författningskraven i anslutning till miljöfrågor nämndes som hinder för tillväxt och utveckling redan i den rederibarometer som utkom år 2010. Temafrågan utredde nu hur IMO:s bestämmelser om begränsade svavelhalter påverkar bytet av transportslag. 63 procent av svararna uppskattade att en del av sjötransporterna på grund av det förväntade höga priset på lågsvavelhaltigt bränsle kommer att förflyttas till andra transportslag. En storskalig övergång till landsvägstransporter skulle strida mot EU:s trafikpolitiska mål.

## KÄLLOR

Baltic Port Organisation 2010. BPO's statement on IMO's SOx marine fuel regulations. Meddelandet 17.3.2010.

Kalli, J., Karvonen, T. ja Makkonen, T. 2009. Laivapolttoaineen rikkihaittoisuus vuonna 2015. Selvitys IMO:n uusien määräysten vaikutuksesta kuljetuskustannuksiin. Kommunikationsministeriets publikationer 20/2009. Tillgänglig: [[http://www.lvm.fi/c/document\\_library/get\\_file?folderId=339549&name=DLFE-7317.pdf&title=Julkaisu%2020-2009](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=339549&name=DLFE-7317.pdf&title=Julkaisu%2020-2009)]. Hänvisats 31.10.2011.

Routa, T. ja Kämäräinen, J. 2011. IMO 2015 Rikkidirektiivi. Vienti- ja tuontilogistiikan haasteet -seminariet 13.10.2011, Logistiikka 2011 -mässor. Tillgänglig: [[http://www.logistiikkamessut.fi/liitetiedostot/editori\\_materiaali/1789.pdf](http://www.logistiikkamessut.fi/liitetiedostot/editori_materiaali/1789.pdf)]. Hänvisats 24.10.2011.

Öljyalan Keskusliitto 2011a. Öljytuotteiden maailmanmarkkinahintojen kehitys. Tillgänglig: [<http://www.oil.fi/?m=charts&id=247?fi#>]. Hänvisats 2.11.2011.

Öljyalan Keskusliitto 2011b. Uutiskirje 9/2011. Tillgänglig: [[http://www.oil.fi/index.php?m=1&newsletter\\_id=12](http://www.oil.fi/index.php?m=1&newsletter_id=12)]. Hänvisats 2.11.2011.

# BILAGA

## Frågeformulär

### A. Bakgrundsuppgifter

#### **A1. Kontaktuppgifter**

Rederiets namn / Dotterrederiets namn

Svararens namn

Titel

#### **A2. Rederiets huvudsakliga trafikform**

- Linjetrafik
- Trampfart (tids- och/eller resebefraktning)
- Annan

#### **A3. Rederiets huvudsakliga godstrafik**

- Torrbulk
- Våtbulk
- Styckegods

#### **A4. Hur stor omsättning har ert rederi\*?**

\* Är det fråga om koncern, står "rederiet" för koncernens rederiverksamhet. Ifall det inom koncernen finns flera dotterbolag som idkar rederiverksamhet, var god och uppge information om den organisation Ni representerar, inte information om hela koncernen.

- mindre än 10 MEUR
- 10 - 50 MEUR
- 50 - 100 MEUR
- större än 100 MEUR

#### **A5. Hur många anställda har ert rederi?**

- under 20
- 20 - 50
- 50 - 100
- 100 - 200
- över 200

#### **A6 Rederiets tonnage**

- Rederiet har enbart eget tonnage
- Rederiet har både eget och chartrat tonnage
- Rederiet har endast chartrat tonnage
- Rederiet har varken eget eller chartrat tonnage

#### **A7. Rederiets flaggstater**

Antalet fartyg som ert rederi opererar enligt flaggstat:

Fartyg/flagga	Ro-ro/ Ropax	Containerfartyg	Torrbulk	Våtbulk
	antal			
Finska flaggan				
EU-flaggan				
Övriga				

## B. Nuläge och framtid

### Allmänna frågor om rederibranschen

#### Konjunkturer

##### **B1a. Har konjunkturerna inom sjötransportmarknader under de senaste året**

*\* Med det senaste året avses i enkäten de tolv senaste månaderna, INTE kalenderår.*

- Förbättrats avsevärt
- Förbättrats i viss mån
- Inte förändrats
- Försämrats i viss mån
- Försämrats avsevärt

##### **B1b. Tror Ni att konjunkturerna inom sjötransportmarknader under det följande året**

*\* Med det följande året avses i enkäten de tolv följande månaderna, INTE kalenderår.*

- Skall förbättras avsevärt
- Skall förbättras i viss mån
- Inte skall förändras
- Skall försämrats i viss mån
- Skall försämrats avsevärt

#### Produktion/Efterfrågan

##### **B2a. Har efterfrågan på transportmarknaden i Östersjön/Nordsjön under det följande året**

- Ökat avsevärt
- Ökat i viss mån
- Inte förändrats
- Minskat i viss mån
- Minskat avsevärt

##### **B2b. Tror Ni att efterfrågan på transportmarknaden i Östersjön/Nordsjön under det följande året**

- Skall öka avsevärt
- Skall öka i viss mån
- Inte skall förändras
- Skall minska i viss mån
- Skall minska avsevärt

##### **B3a. Tror Ni att mängden av EXPORTtransporterna i Finlands sjötrafik under det följande året**

- Skall öka avsevärt
- Skall öka i viss mån
- Inte skall förändras
- Skall minska i viss mån
- Skall minska avsevärt

##### **B3b. Tror Ni att mängden av IMPORTtransporterna i Finlands sjötrafik under det följande året**

- Skall öka avsevärt
- Skall öka i viss mån
- Inte skall förändras
- Skall minska i viss mån
- Skall minska avsevärt



## Konkurrens

### B4a. Har konkurrensen på sjötransportmarknaden under det senaste året

- Ökat avsevärt
- Ökat i viss mån
- Inte förändrats
- Minskat i viss mån
- Minskat avsevärt

### B4b. Tror Ni att konkurrensen på sjötransportmarknaden under det följande året

- Skall öka avsevärt
- Skall öka i viss mån
- Inte skall förändras
- Skall minska i viss mån
- Skall minska avsevärt

## Priser

### B5a. Har priserna på sjötransportfrakter under det senaste året

- Ökat avsevärt
- Ökat i viss mån
- Inte förändrats
- Sänkts i viss mån
- Sänkts avsevärt

### B5b. Tror Ni att priserna på sjötransportfrakter under det följande året

- Skall öka avsevärt
- Skall öka i viss mån
- Inte skall förändras
- Skall minska i viss mån
- Skall minska avsevärt

## Kostnader

### B6a. Har priset på den brännolja-kvalitet (= "bunkern") som Ni använder under det senaste året

- Ökat avsevärt
- Ökat i viss mån
- Inte förändrats
- Minskat i viss mån
- Minskat avsevärt

### B6b. Tror Ni att priset på den brännolja-kvalitet (= "bunkern") som Ni använder under det följande året

- Skall öka avsevärt
- Skall öka i viss mån
- Inte skall förändras
- Skall minska i viss mån
- Skall minska avsevärt

**B7a. Har besättningskostnaderna inom rederibranschen enligt flaggstat under det senaste året**

	Finska flaggan	Annan flagga
Ökat avsevärt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ökat i viss mån	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Inte förändrats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Minskat i viss mån	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Minskat avsevärt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**B7b. Tror Ni att besättningskostnaderna inom rederibranschen enligt flaggstat under det följande året**

	Finska flaggan	Annan flagga
Skall öka avsevärt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skall öka i viss mån	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Inte skall förändras	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skall minska i viss mån	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skall minska avsevärt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Investeringar**

**B8a. Tror Ni att investeringarna i transortmateriel (nybyggen och köp av second handfartyg) inom rederibranschen, i trafik mellan Finland och utland under de följande 2 åren**

- Skall öka avsevärt
- Skall öka i viss mån
- Inte skall förändras
- Skall minska i viss mån
- Skall minska avsevärt

**Frågor om det enstaka rederiet**

**Omsättning**

**B9a. Har omsättningen i ert rederi under det senaste året**

- Ökat avsevärt
- Ökat i viss mån
- Inte förändrats
- Minskat i viss mån
- Minskat avsevärt

**B9b. Tror Ni att omsättningen i ert rederi under det följande året**

- Skall öka avsevärt
- Skall öka i viss mån
- Inte skall förändras
- Skall minska i viss mån
- Skall minska avsevärt

**Kapacitet**

**B 10a. Har utnyttjandegraden av kapaciteten hos rederiets fartyg under det senaste året**

- Ökat avsevärt
- Ökat i viss mån
- Inte förändrats
- Minskat i viss mån
- Minskat avsevärt

**B 10b. Tror Ni att utnyttjandegraden av kapaciteten hos rederiets fartyg under det följande året**

- Skall öka avsevärt
- Skall öka i viss mån
- Inte skall förändras
- Skall minska i viss mån
- Skall minska avsevärt

**Personal**

**B11a. Har sjöpersonalen i ert rederi enligt flaggstat under det senaste året**

	Finska flaggan	Annan flagga
Ökat avsevärt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ökat i viss mån	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Inte förändrats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Minskat i viss mån	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Minskat avsevärt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**B11b. Tror Ni att sjöpersonalen i ert rederi enligt flaggstat under det följande året**

	Finska flaggan	Annan flagga
Skall öka avsevärt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skall öka i viss mån	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Inte skall förändras	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skall minska i viss mån	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skall minska avsevärt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

C Tillväxthinder

**C1. Anser Ni att någon eller några av följande faktorer hindrar er rederiverksamhet att utvecklas eller växa (Ni kan välja mer än ett alternativ)**

- Svårigheter i att få kunnig arbetskraft för arbete till sjöss
- Svårigheter i att få kunnig arbetskraft för arbete i land
- Stegning i arbetskraftskostnader
- Höjning av bunkerpriset
- Stegning i charterkostnader
- Stegning i kapitalkostnader
- Stegning i övriga kostnader
- Brist på kapacitet/fartyg
- Otillräcklig efterfrågan
- Ökad konkurrens
- Dålig prisutveckling
- Allmän ekonomisk osäkerhet
- Verksamhetsfinansiering och brist på garantier
- Författningskrav inom miljöskyddet
- Övriga författningskrav, vilka
- Finska flaggans pris
- Farledsavgifternas nuvarande nivå
- Höjning av farledsavgifterna
- Lotsningsavgifternas nivå
- Något annat, vad
- Inga speciella hinder för utvecklingen och tillväxten

#### D. Förändringar i verksamhetsomgivningen

**D1 Finlands sjöfartspolitik har under det senaste året när det gäller förutsättningarna att idka rederiverksamhet**

- Förbättrats
- Inte förändrats
- Försämrats

Motivering:

**D2 Tror Ni att de finländska rederiernas marknadsandel av transporter till/från Finland under det följande året**

- Skall öka avsevärt
- Skall öka i viss mån
- Inte skall förändras
- Skall minska i viss mån
- Skall minska avsevärt

#### Temafrågan

BAKGRUND: IMO:s svavelhaltsgränser träder i kraft den 1.1.2015.

**FRÅGA 1: Är installering av en avgasrenare (skrubber) på Ert rederis fartyg det mest sannolika alternativet för att uppfylla dessa regler?**

- Ja
- Nej

**FRÅGA 2: Anser Ni, att IMO:s begränsningar skulle medföra en övergång till andra transportformer och samtidigt förkorta sjöetappens längd i transporter mellan Finland och andra EU-länder?**

- Ja
- Nej





Turun yliopisto  
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS

FI-20014 TURUN YLIOPISTO

<http://mkk.utu.fi>



Turun yliopisto  
University of Turku