

TURUN YLIOPISTON  
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES  
UNIVERSITY OF TURKU

B 178  
2010

## REDERIBAROMETERN 2010

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 178  
2010

# **REDERIBAROMETERN 2010**

Pekka Sundberg

Turku 2010

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  
Fax +358 (0)2 281 3311  
<http://mkk.utu.fi>

Painosalama  
Turku 2010

ISBN 978-951-29-4392-0 (nid.)  
ISBN 978-951-29-4393-7 (PDF)

ISSN 1456–1824

## FÖRORD

Shortsea Promotion Centre (SPC) Finland publicerar den åttonde 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. Till en början upprepades barometern med ett halvt års mellanrum, men från början av år 2010 förverkligas barometern en gång årligen. Långa tidsserier möjliggör en mångsidig analysering av resultaten.

Resultaten av föreliggande barometer skall publiceras den 12 oktober 2010. 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 forskaren Pekka Sundberg, tfn. (02) 333 8104 eller e-post [pekka.sundberg@shortsea.fi](mailto: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 12.10.2010

Pekka Sundberg

Forskare

SPC Finland, Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral vid Åbo universitet

## SAMMANFATTNING

Så gott som alla indikatorer som uppföljs i rederibarometern och som beskriver den allmänna ekonomiska situationen för sjötransporter, har blivit positiva under de senaste 12 månaderna. Sådana är bland annat konjunkturen på sjötransportmarknaden, transportefterfrågan, samt mängderna i export- och importtransporterna. Nästan alla är eniga om konjunkturvändningen. Men uppfattningarna om fraktprisernas utveckling är varierande. Av redericheferna bedömer 40 procent att fraktpriserna sjönk ännu under de gångna 12 månaderna, medan 30 procent av svararna ansåg att fraktpriserna stigit. Konjunkturvändningen kan också avläsas i att konkurrensen hårdnat och kostnader såsom bränslepriset har börjat stiga. Trots kostnadsökningen har den gynnsamma utvecklingen avspeglats också i enskilda rederier. Av svararna bedömde 58 procent att omsättningen i rederiet de leder har stigit under de senaste 12 månaderna. Förväntningarna inför den kommande perioden är positiva både vad gäller den allmänna ekonomiska situationen för sjötransporter och de enskilda rederierna.

Enligt svararnas bedömning har sjöfartspolitiken bibehållits oförändrad under det senaste året. Rederierna inväntar att tonnageskatten ska verkställas. Enligt kommentarerna har man uppnått vissa positiva resultat i arbetet som utförts tillsammans med fackförbunden för att förbättra den finländska flaggans konkurrenskraft. Prognosen om utvecklingen av de finländska rederiernas marknadsandel är alltjämt nedåtående. Saldotalet har dock stigit med 33 poäng från föregående prognos.

Flest omnämmanden bland hindren för rederiverksamhetens tillväxt fick den dåliga prisutvecklingen. Den ekonomiska situationen ansågs fortsättningsvis vara osäker, vilket fick näst flest omnämmanden. Däremot såg man finansiering av verksamheten ha en allt mindre betydelse som tillväxthinder även om flera svarare ansåg att finansieringsfrågor fortsättningsvis begränsar rederiverksamheten betydligt. Tillgången till kompetenta arbetstagare inom sjösektorn är på återkommande på agendan. Den betydelse som författningsskraven i anknytning till miljöfrågor har som en begränsande faktor är på uppåtående.

Temafrågan behandlade en aktuell miljöfråga. Sjötrafiken omfattas inte av utsläppshandelssystemen. EU har innefattat flygsektorn av transportformerna i sitt utsläppshandelssystem. I den internationella sjöfartsorganisationen IMO förs för tillfället en debatt om styrmetoder för att begränsa koldioxidutsläppen. Det finns vissa särdrag i sjötrafiken som bör tas i beaktande vid val av lämpliga styrmetoder. En dylik fråga är flaggstaten. Ett rederi kan ha fartyg registrerade i flottregister i olika länder. Utsläppshandelssystemet kan således inte baseras på landsspecifika kvoter. I temafrågan behandlades vilken är en bättre lösning för att dämpa koldioxidutsläpp med beaktande av sjöfartsbranschens särdrag; utsläppshandel inom sjöfartsbranschen eller en miljöavgift. Av svararna ansåg 86 procent att miljöavgiften är det bättre alternativet. Endast 14 procent av svararna ansåg att utsläppshandelssystemet är ett bättre alternativ. Nära en tredjedel av svararna i barometern uppgav inte sin ståndpunkt i frågan.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD

SAMMANFATTNING

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

Bilaga: Frågeformulär





## 1 INLEDNING

Förfrågan gjordes i nätet. 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. Svarsalternativens 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.*

<b>Trafikform (n=20)</b>	<b>notiser stycken</b>
Linjetrafik	7
Trampfart	13
Annan	2

### 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.*

<b>Godstrafik (n=19)</b>	<b>notiser stycken</b>
Torrbulk	9
Våtbulk	3
Styckegods	12

### Storhetsklass för rederiets omsättning (A4)

Rederiernas omsättningar fördelades på de olika klasserna enligt tabell 2.3.

*Tabell 2.3. Rederiets omsättning.*

<b>Omsättning (n=20)</b>	<b>notiser stycken</b>
Mindre än 10 MEUR	8
10-50 MEUR	5
50-100 MEUR	2
Större än 100 MEUR	5

### Storhetsklass för rederiets personalantal (A5)

Rederiernas personalantal fördelade sig enligt följande:

Tabell 2.4. Rederiets personalantal.

Personalantal (n=20)	notiser stycken
Mindre än 20	6
20-50	2
50-100	2
100-200	3
Större än 200	7

### Rederiets tonnage (A6)

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

Tabell 2.5. Rederiets tonnage.

Tonnage (n=19)	notiser stycken
Enbart eget tonnage	13
Både eget och chartrat	4
Enbart chartrat	1
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)

Den föregående barometern (2/09) genomfördes i oktober–november 2009 och på grund av ändringen i tidslinjen kommer bedömningen om den fullbordade situationen för barometern 2010 att delvis överlappa den tidigare bedömningen med knappa två månader.

Konjunkturen har förbättrats kraftigt under de senaste 12 månaderna. Den procentuella granskningen påvisar att 80 procent av svararna är eniga om att konjunkturen har förbättrats en aning. Saldotalet är kraftigt positivt +75, vilket är det högsta saldotalet för den förverkligade utvecklingen under den tid då barometern har genomförts. Saldotalet steg med 90 poäng från föregående bedömning och blev positiv. Konjunkturvändningen verkar således ha skett och konjunkturen förväntas förbättras ytterligare under de påföljande 12 månaderna. Prognosens saldotal är 85.

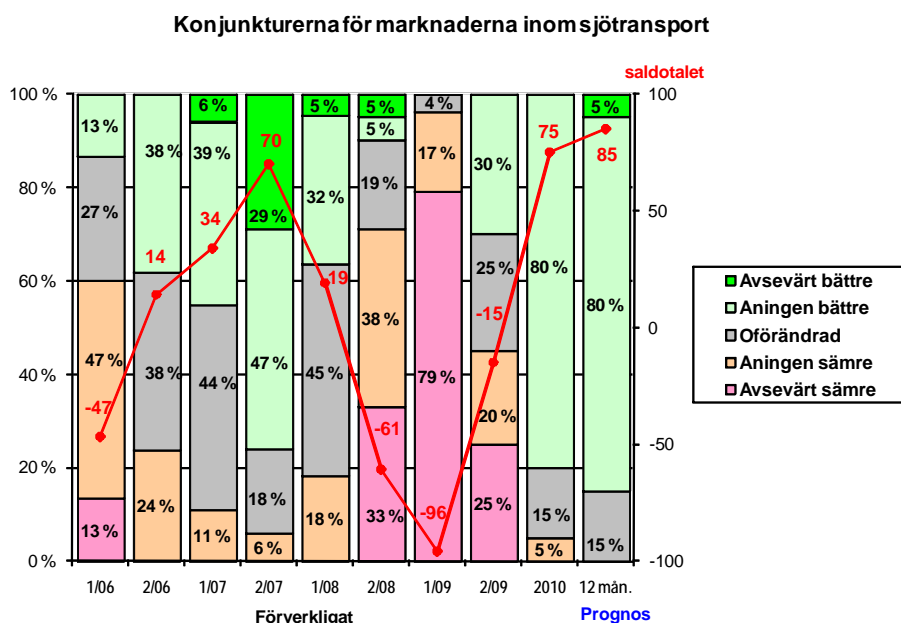


Bild 3.1. Konjunkturer inom sjötransportmarknadert (uppf. 2010 n=20, prognos 12 månader n=20).

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

Också saldotalet för transportefterfrågan blev positivt. Saldotalet steg med 65 poäng från den föregående fullbordade perioden. Efterfrågan förväntas fortsätta öka. Tillväxt förutspåddes av 80 procent av svararna. Ingen tror att efterfrågan kommer att sjunka under det kommande året.

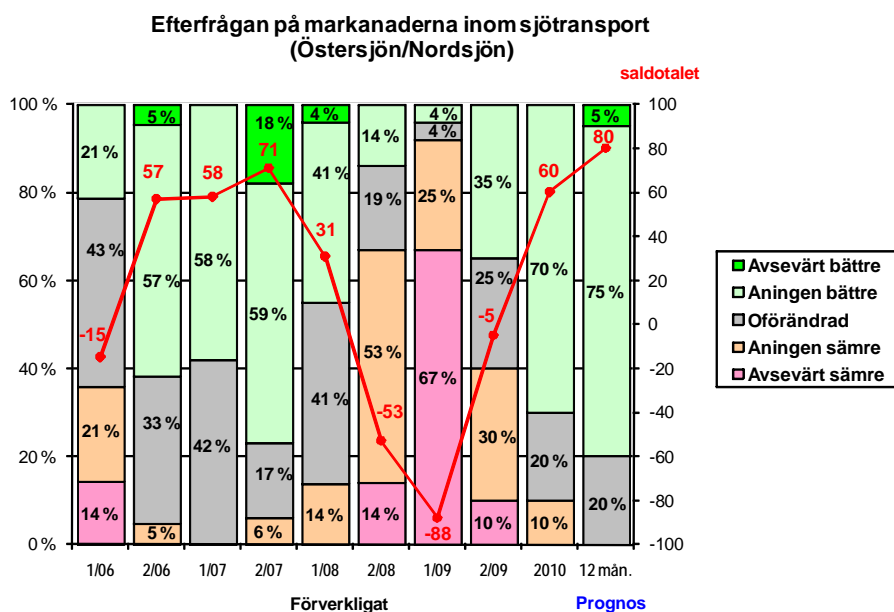


Bild 3.2. Transportefterfrågan på sjötransportmarknader i Östersjön/Nordsjön (uppf. 2010 n=20, prognos 12 månader n=20).

## Antal export- och importtransporter (B3)

I prognoserna om mängder i export- och importtransporterna har man använt en tidslinje på ett år även i de tidigare barometrarna och därför har de tidigare prognoserna delvis överlappat varandra. Redan i den föregående barometern (2/09) förutspåddes att **Finlands exporttransporter** kommer att öka. Tillväxten förväntas öka ytterligare. Svararna var också mera eniga om tillväxten inom export än i den föregående prognosen. Enligt 80 procent av svararna kommer exporten att öka under det kommande året. Ingen av svararna förutspådde att exportmängderna skulle minska.

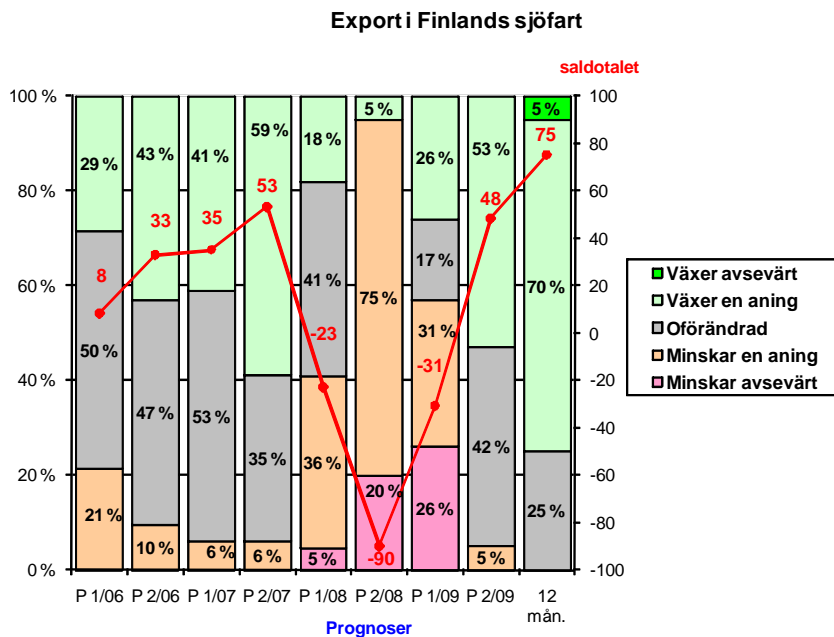


Bild 3.3. Export i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=20).

Prognosen för de **finländska importtransporterna** liknar prognosen för exporttransporterna. Saldotalet i importprognosen är fem poäng lägre än saldotalet för exporten, men kraftigt positiv även det.

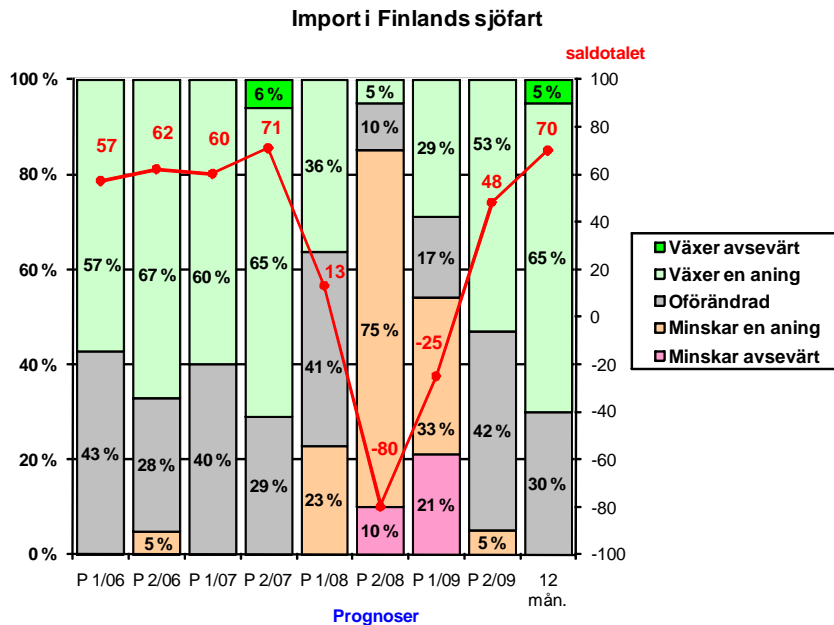


Bild 3.4. Import i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=20).

## Konkurrens på sjötransportmarknader (B4)

Konkurrensen har ökat en aning i och med den förbättrade konjunkturen. Av svararna uppgav 60 procent att konkurrensen har ökat under de senaste 12 månaderna. Hälften av dessa ansåg att ökningen var betydande. Konkurrensen förväntas öka ytterligare, men endast 15 procent ansåg att ökningen skall bli betydande.

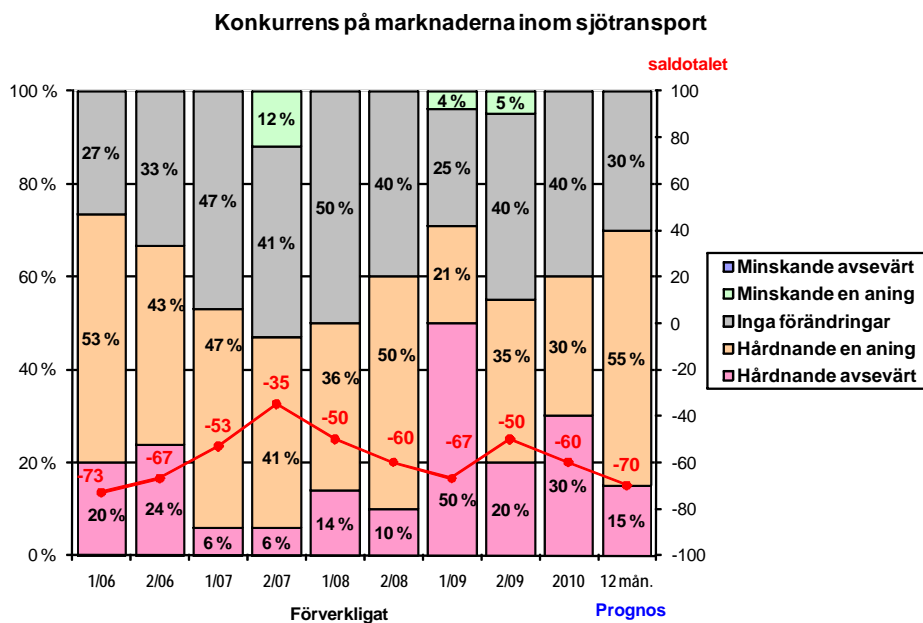
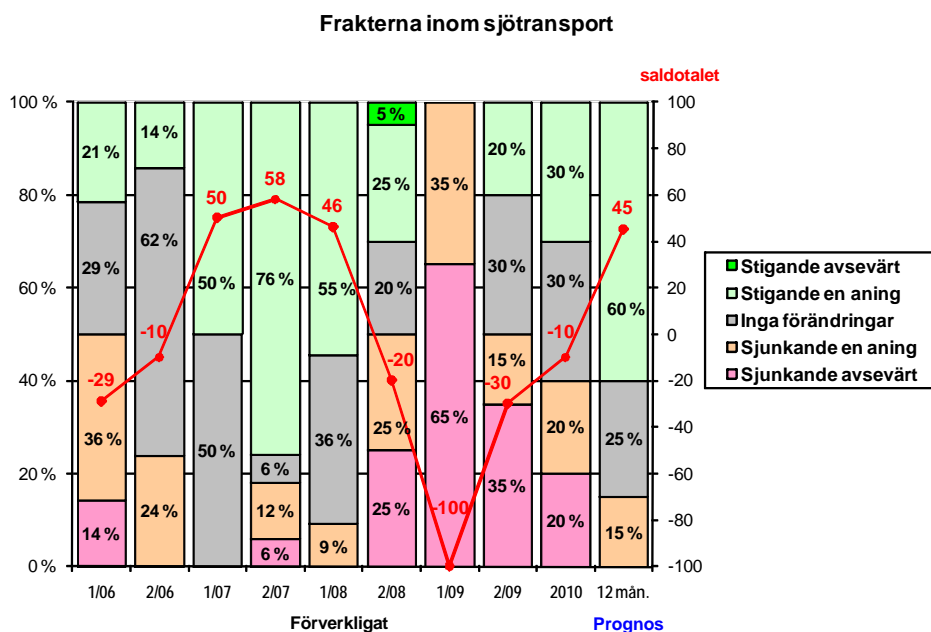


Bild 3.5. Konkurrens på sjötransportmarknader (uppf. 2010  $n=20$ , prognos 12 månader  $n=20$ ).

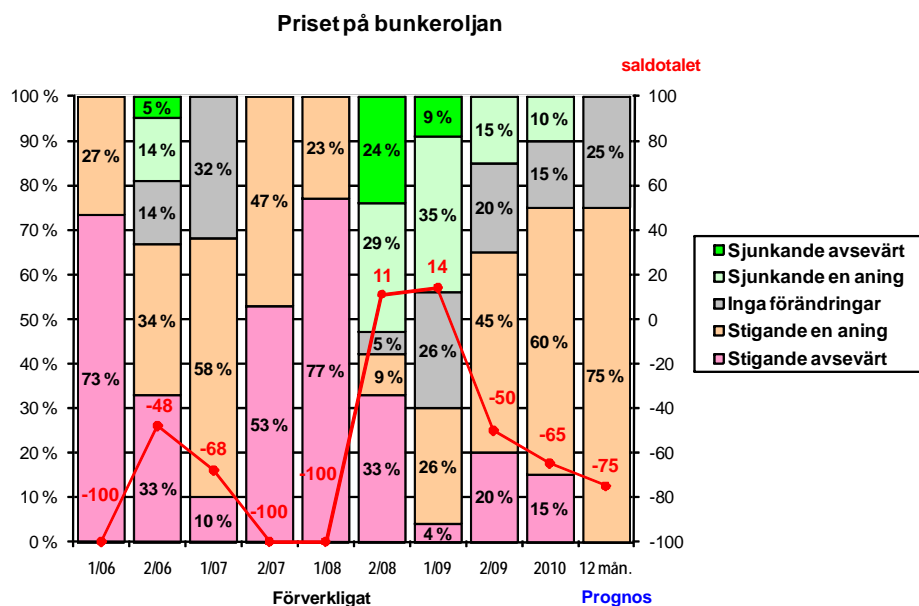
## Fraktpriser på sjötransporter (B5)

Utgående från saldotalet var prisutvecklingen fortsättningsvis nedåtgående under de fullbordade 12 månaderna. Den sjunkande prisutvecklingen avmattades dock. Från den föregående perioden (2/09) steg saldotalet 20 poäng och lämnade endast 10 poäng på minus. Utifrån procentgranskningen är uppfattningarna om den fullbordade perioden varierande. Av svararna ansåg 30 procent att priserna stigit, medan 40 procent bedömde att de har sjunkit. Prisutvecklingen förutspås bli positiv för rederiernas del under den kommande perioden. Prognosens saldotal är +45.

Bild 3.6. Priser på frakterna inom sjötransporten (uppf. 2010  $n=20$ , prognos 12 månader  $n=20$ ).

### Pris på bunkerolja (B6)

Priset på bunkern, dvs. brännoljan, fortsatte att stiga från perioden 2/09. Saldotalet för den fullbordade perioden var 65 poäng negativt. Enligt prognoserna kommer priset att stiga ytterligare en aning. Svararna är ganska eniga om prisutvecklingen liksom även om att priset kommer att stiga måttligt under den kommande perioden. Av denna åsikt var 75 procent av svararna.

Bild 3.7. Pris på bunkerolja (uppf. 2010  $n=20$ , prognos 12 månader  $n=20$ ).



## Besättningskostnader enligt flaggstat (B7)

Besättningskostnaderna fortsatte att stiga på de fartyg som seglar under *finländsk flagg*. Ökningen i besättningskostnaderna kunde också avläsas i saldotalet som sjönk med 14 poäng i jämförelse med perioden 2/09. Ökningen fortsätter även under det kommande året i nästan samma storlek. Kostnadsökningen hålls dock på en måttlig nivå.

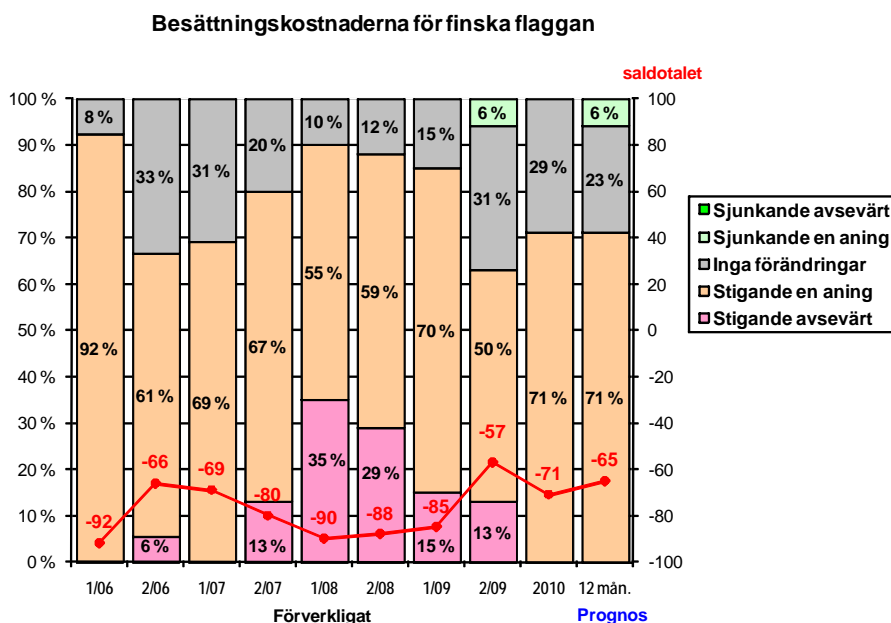


Bild 3.8. Besättningskostnader för finskflaggade fartyg (uppf. 2010  $n=17$ , prognos 12 månader  $n=17$ ).

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 den stigande utvecklingen i fråga om besättningskostnader för fartyg under *utländsk flagg* varit parallell med de fartygen som seglar under finländsk flagg. Saldotalen för finländsk och utländsk flagg för den gångna perioden avviker med endast 8 poäng. Det som har varit utmärkande för utländsk flagg har varit större variationer än för finländsk flagg. Saldotalet för den förverkligade utvecklingen för utländsk flagg sjönk med 46 poäng från perioden 2/09. Prognosen är 23 poäng lägre än den förutspådda utvecklingen för besättningskostnaderna för fartyg som seglar under finländsk flagg.

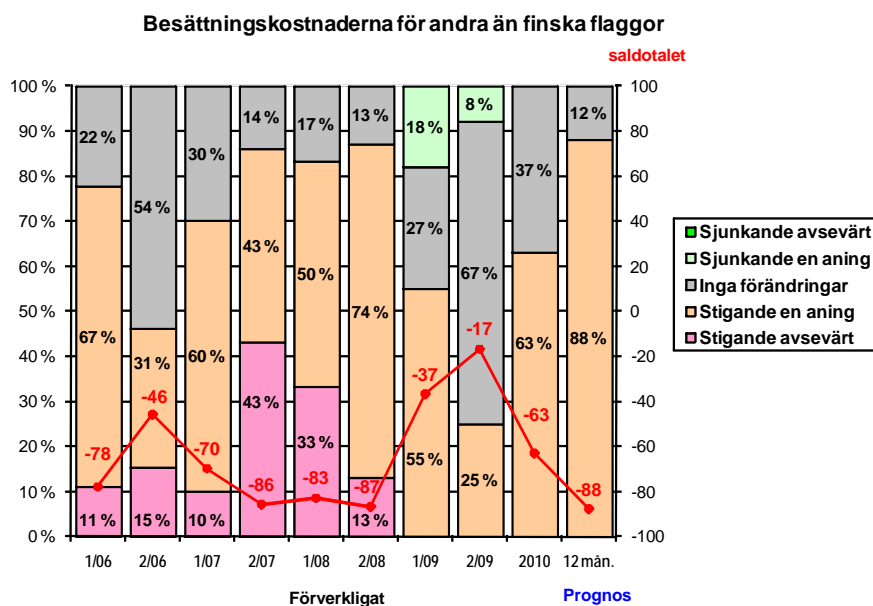


Bild 3.9. Besättningskostnader för andra än finska flaggor (uppf. 2010  $n=8$ , prognos 12 månader  $n=8$ ).

### Investeringar i tonnage i trafiken mellan Finland och utlandet (B8)

Som tidsspänn vid bedömningen används *de följande två åren*, varpå uppskattningarna i de på varandra följande enkäterna delvis överlappar varandra. Frågan innefattar nybygge och inköp av second hand-fartyg. Prognosen har tagit en positiv vändning. Närmare hälften av svararna beräknar att investeringarna kommer att öka en aning under påföljande period. Endast 15 procent av svararna bedömde att investeringarna kommer att fortsätta sjunka. Prognosens saldotal är 30.

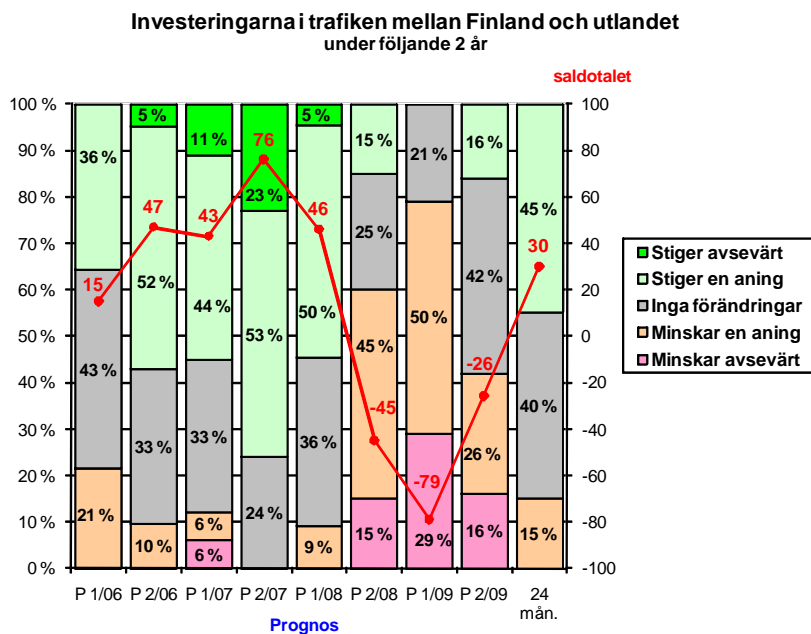


Bild 3.10. Investeringar i trafiken mellan Finland och utlandet (prognos 24 månader  $n=20$ ).

### 3.2 Frågor om det enstaka rederiet

#### Omsättning (B9)

Omsättningen har börjat stiga under den gångna perioden. Mer än hälften av svararna bedömde att rederiets omsättning har ökat. Saldotalet har blivit positivt och stigit med 97 poäng från perioden 2/09. Enligt 75 procent av svararna kommer den gynnsamma utvecklingen att fortsätta under de påföljande 12 månaderna.

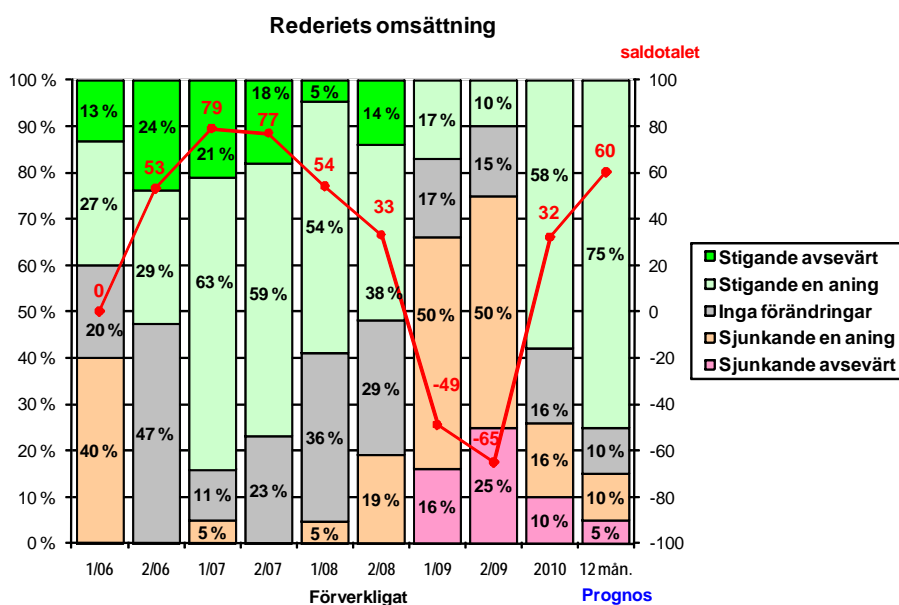


Bild 3.11. Rederiets omsättning (uppf. 2010 n=19, prognos 12 månader n=20).

#### Utnyttjandegrad av fartygens kapacitet (B10)

Kapacitetens utnyttjandegrad har stigit med 65 poäng från perioden 2/09. Saldotalet för den fullbordade perioden 2010 är 25 poäng. Enligt procentgranskningen har utnyttjandegraden stigit hos hälften av svararna, medan den har sjunkit ytterligare hos en fjärdedel. Enligt prognosen kommer kapacitetens utnyttjandegrad att stiga ytterligare. Endast 10 procent av svararna anser att utnyttjandegraden sjunker under de påföljande 12 månaderna.

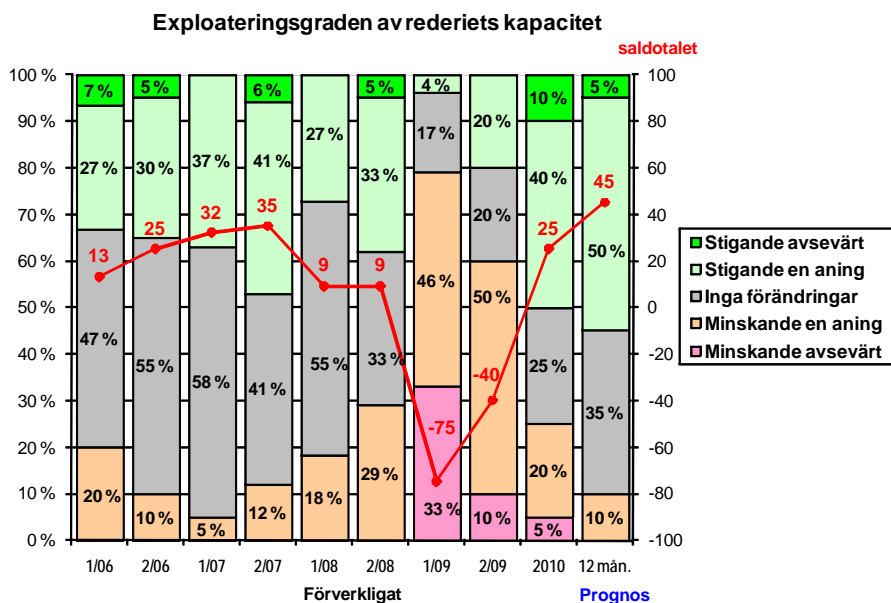


Bild 3.12. Utnyttjandegrad av rederiets kapacitet (uppf. 2010  $n=20$ , prognos 12 månader  $n=20$ ).

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

Utvecklingen av mängden sjöpersonal på de fartyg som seglar under *finländsk flagg* var fortsatt negativ, men saldotalet steg med 12 poäng. Utifrån procentgranskningen är situationen bättre. I merparten av rederierna har personalmängden bibehållits på samma nivå som tidigare. Situationen förutspås fortsätta i stort sett som förut. Prognosens saldotal var fortsatt negativ men endast med sju poäng.

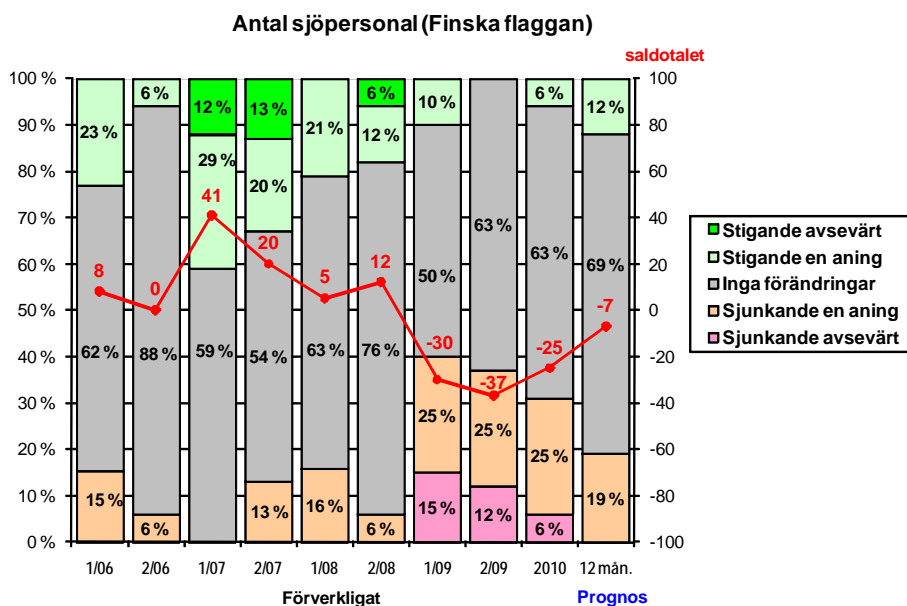


Bild 3.13. Antal sjöpersonal på finskflaggade fartyg (uppf. 2010  $n=16$ , prognos 12 månader  $n=16$ ).

Mängden sjöpersonal på de av rederiernas fartyg som seglar under *utländsk flagg* har hållits på nästan samma nivå som tidigare. Saldotalet för den fullbordade perioden är svagt positivt, vilket beror på att en femtedel av rederierna har ökat sjöpersonalen. Den positiva utvecklingen förväntas fortsätta. Cirka 40 procent av rederierna ökar mängden sjöpersonal under den kommande perioden. Hälften av rederierna behåller mängden sjöpersonal under utländsk flagg på samma nivå som tidigare.

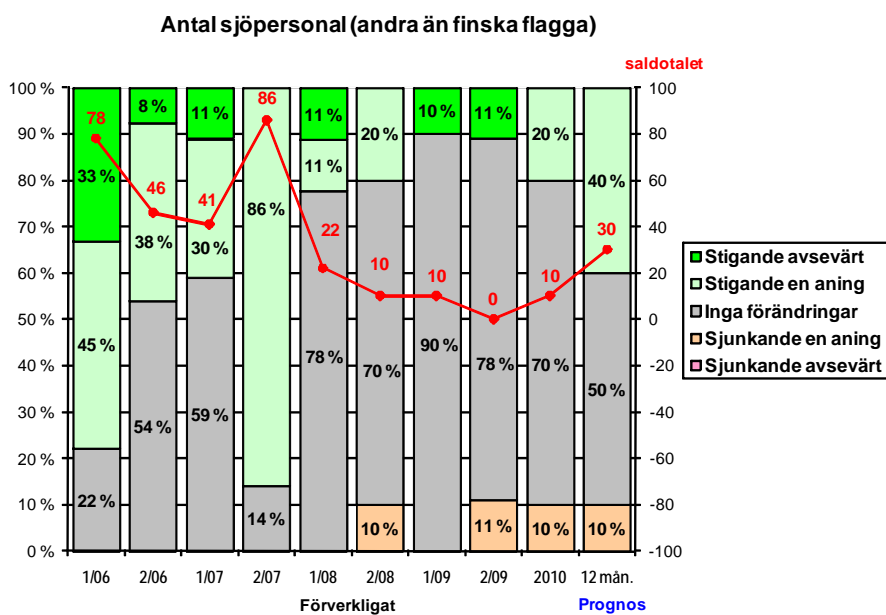


Bild 3.14. Antal sjöpersonal på de utflaggade fartygen (uppf. 2010  $n=10$ , prognos 12 månader  $n=10$ ).

#### 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				
	1/08 n=22	2/08 n=21	1/09 n=24	2/09 n=20	2010 n=20
Svårigheter i att få kunnig personal för arbete till sjöss	13	15	8	3	6
Svårigheter i att få kunnig personal för arbete i land	1	2	2	2	3
Uppgång i arbetskraftskostnader	11	10	11	5	4
Höjning av priset på bunkeroljan	16	4	5	4	5
Uppgång i charterkostnader	0	0	0	1	1
Uppgång i kapitalkostnader	3	9	5	3	5
Uppgång i övriga kostnader	4	5	1	0	3
Brist på kapacitet/fartyg	5	4	1	0	0
Otillräcklig efterfrågan	2	4	14	12	8
Ökad konkurrens	5	6	13	5	8
Dålig prisutveckling	2	3	16	16	15
Allmän ekonomisk osäkerhet	12	17	21	16	11
Verksamhetsfinansiering och brist på garantier	2	5	9	9	5
Författningskrav beträffande miljöärenden	0	3	3	1	6
Övriga författningskrav	1	2	1	0	1
Pris på finska flaggan	8	6	8	7	6
Farledsavgifternas nuvarande nivå	1	1	5	2	2
Höjning av farledsavgifter	0	0	2	2	2
Lotsningsavgifternas nuvarande nivå	1	0	3	1	5
Något annat eller några andra, vilket/vilka	0	0	1	0	1
Inga speciella hinder för utvecklingen eller tillväxten	0	0	0	0	1

Flest omnämmanden bland hindren för tillväxt fick den dåliga prisutvecklingen som nämndes 15 gånger. Den allmänna ekonomiska osäkerheten fick 11 omnämmanden. Vid föregående barometer (2/09) ansågs den vara ett lika stort hinder för tillväxt som den dåliga prisutvecklingen. Näst flest omnämmanden fick den otillräckliga efterfrågan och den ökade konkurrensen (8 omnämmanden var). Tillgången till kompetenta arbetstagare inom sjösektorn är på återkommande på agendan och fick 6 omnämmanden liksom även författningskraven i anknytning till miljöfrågor. Däremot såg man frågor i anknytning till finansiering av verksamheten ha en allt mindre betydelse som tillväxthinder. Hinder för tillväxt nämndes totalt 99 gånger i enkäten.

## 5 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSOMGIVNINGEN

Grupp 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.

En överlägsen majoritet på 74 procent av svaren ansåg att sjöfartspolitiken har fortgått oförändrad. Saldotalet var sex poäng positivt.

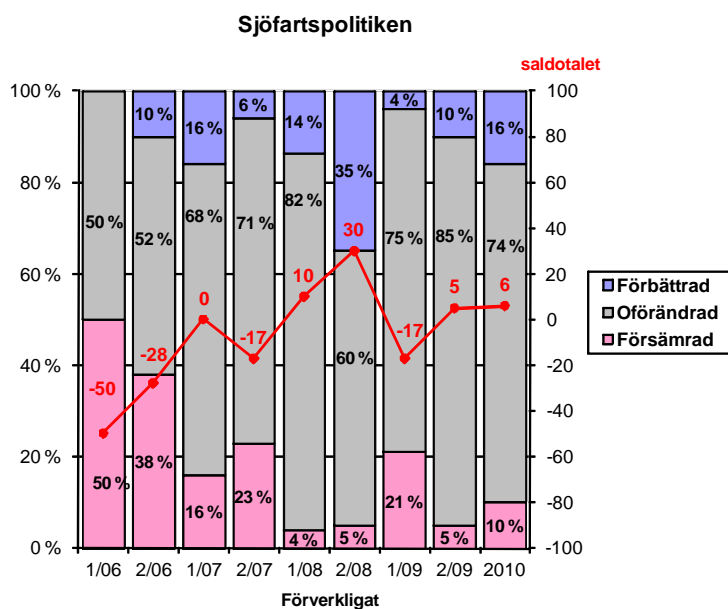


Bild 5.1. Sjöfartspolitik i Finland (uppf. 2010 n=19).

Svararna inväntar att tonnageskatten ska verkställas, men de som utnyttjade möjligheten att kommentera frågan närmare inte hade några större förväntningar. I arbetet som utförts tillsammans med fackförbunden för att förbättra den finländska flaggans konkurrenskraft har man uppnått positiva resultat. I samband med detta nämndes frågor gällande blandbesättning.

## Marknadsandelen för finländska rederier (D2)

Prognosen om utvecklingen av de finländska rederiernas marknadsandel under det kommande året påvisar att utvecklingen alltjämt är nedåtgående för de finländska rederiernas marknadsandel av transporter till/från Finland. Saldotalet har dock stigit med 33 poäng från föregående prognos. Nu bedömer 40 procent av svararna att marknadsandelen bibehålls oförändrad under de påföljande 12 månaderna.

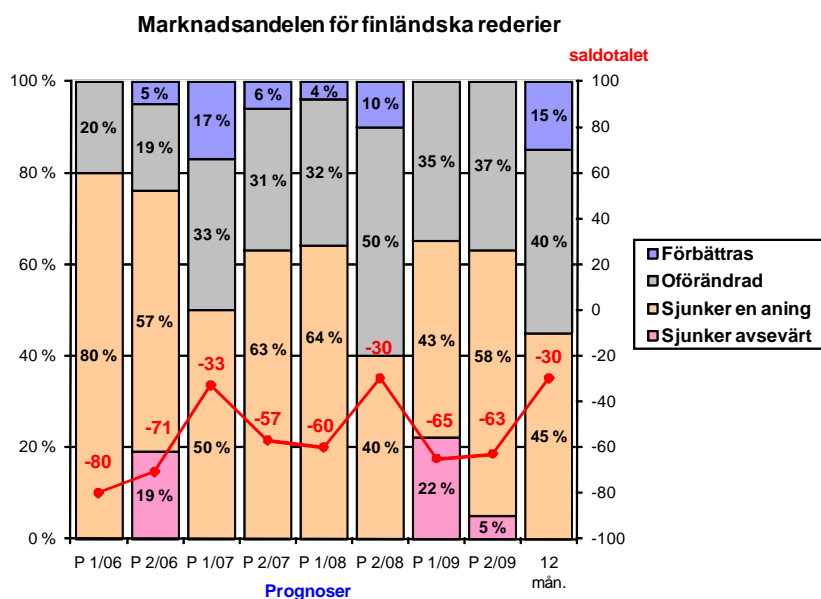


Bild 5.2. Marknadsandelen för finländska rederier. (prognos 12 månader  $n=20$ ).



## 6 TEMAFRÅGA

Temafrågan behandlade en aktuell miljöfråga. Sjötrafiken omfattas inte av utsläppshandelssystemen. EU har innefattat flygsektorn av transportformerna i sitt utsläppshandelssystem. I den internationella sjöfartsorganisationen IMO förs för tillfället en debatt om styrmetoder för att begränsa koldioxidutsläppen. Det finns vissa särdrag i sjötrafiken som bör tas i beaktande vid val av lämpliga styrmetoder. En dylik fråga är flaggstaten. Ett rederi kan ha fartyg registrerade i flottregister i olika länder. Utsläppshandelssystemet kan således inte baseras på landsspecifika kvoter. Frågan om vem som i sista hand har rätt att föra handel med utsläppsätter är inte heller enkel. Det finns redan många olika avtal om fartyg och användning av lastrum.

*I temafrågan behandlades vilken är en bättre lösning för att dämpa koldioxidutsläpp med beaktande av sjöfartsbranschens särdrag; utsläppshandel inom sjöfartsbranschen eller en miljöavgift.* Av svararna ansåg 86 procent att miljöavgiften är det bättre alternativet. Endast 14 procent av svararna ansåg att utsläppshandelssystemet är ett bättre alternativ. Nära en tredjedel av svararna i barometern uppgav inte sin ståndpunkt i frågan.

Endast fem svarare underbyggde sin åsikt. En svarare ansåg att ingendera av systemen är bra. Enligt svararen kunde man stöda konkreta åtgärder för att göra fartygen mera miljövänliga genom sänkta farledsavgifter.

Utsläppshandeln motiverades med att det styr miljöinvesteringarna där de är till största nytta. En svarare efterlyste exaktare information om avgiftsnivåer och ackumuleringsmekanismer. I dennes åsikt är det viktiga att minska förbrukningen och öka energieffektiviteten, inte med vilka ekonomiska styrmetoder målen uppnås. Vid utsläppshandels avtalsmekanismer fästes också vikt: vem som bedriver handeln och hur köp och försäljningar verkställs.

Därtill påminde man om att även om miljöavgiften kunde vara ett bättre alternativ på lång sikt än utsläppshandeln får de inte orsaka sådana kostnader för transporter som skulle flytta bort dem från haven. Som exempel nämndes isförhållanden som gör att man är tvungna att använda motorer med stor effekt i Finland.

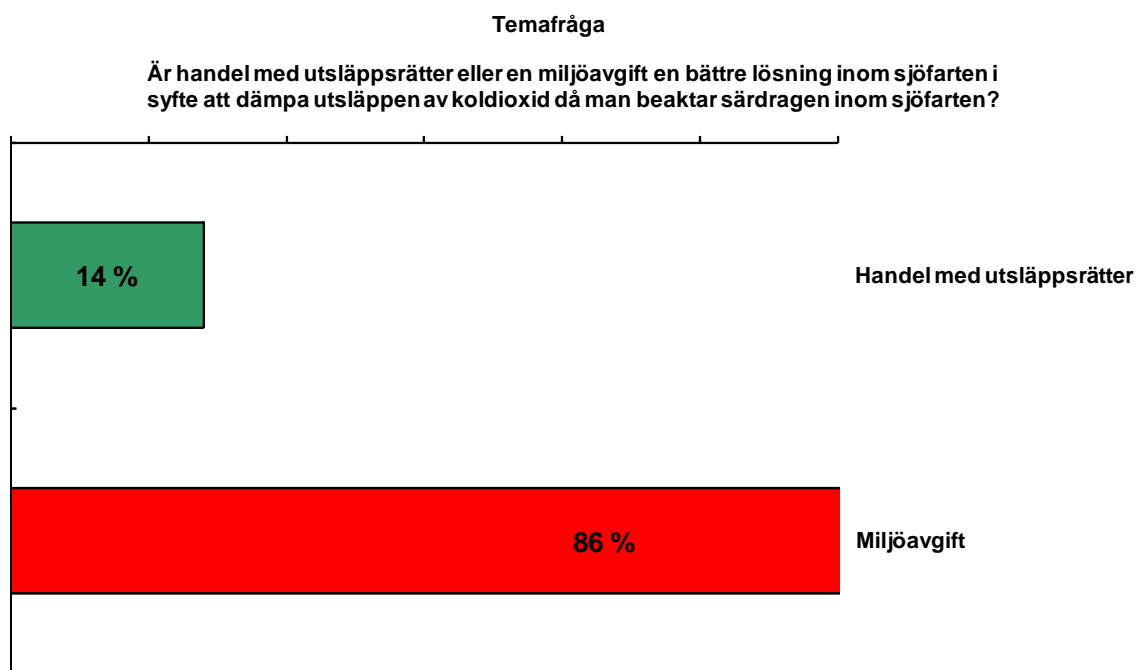


Bild 6.1. Fördelningen av temafrågans svar (n=14).

**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 "rederi" 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	Containerfar-tyg	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 6 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 rederi-  
verksamhet**

- 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: Sjöfarten omfattas inte av systemet för handel med utsläppsrätter. EU har inkluderat flygtrafiken i sitt eget system för handel med utsläppsrätter. Inom IMO pågår för tillfället diskussioner om hur man kunde begränsa utsläppen av koldioxid.

**FRÅGAN: Är handel med utsläppsrätter eller en miljöavgift en bättre lösning inom sjöfarten i syfte  
att dämpa utsläppen av koldioxid då man beaktar särdragen inom sjöfarten?**

- Handel med utsläppsrätter är bättre
- Miljöavgift är bättre

Argumentering:







Turun yliopisto  
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS

FI-20014 TURUN YLIOPISTO

<http://mkk.utu.fi>



Turun yliopisto  
University of Turku