

TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU

B 166
2009

REDERIBAROMETERN

Juli 2009

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 166
2009

REDERIBAROMETERN

Juli 2009

Pekka Sundberg

Turku 2009

SARJAN PÄÄTOIMITTAJA / EDITOR-IN-CHIEF

Juhani Vainio

JULKAISIJA / PUBLISHER :

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

Veistämönaukio 1-3
FI-20100 TURKU, FINLAND

Puh. / Tel. +358 (0)2 281 3300
Fax +358 (0)2 281 3311
<http://mkk.utu.fi>

Uniprint
Turku 2009

ISBN 978-951-29-3975-6 (nid.)
ISBN 978-951-29-3976-3 (PDF)

ISSN 1456-1824

FÖRORD

Shortsea Promotion Centre (SPC) Finland som främjar närsjöfart publicerar den sjätte rederibarometern i samarbete med den finländska rederinäringen. 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 Sjöfartbranschens 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.

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. Då gjordes förfrågan för första gången men den publicerades inte. För att konkretisera nyttan av barometern upprepas den regelbundet med ett halvårs mellanrum. Långa tidsserier möjliggör en mångsidig analysering av resultaten. Nästa förfråga genomförs i november 2009.

Resultaten av föreliggande barometer skall publiceras den 17 juli 2009 i samband med Suomi Areena -evenemanget i Björneborg. 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.

I Åbo 17.07.2009

Juhani Vainio

Ordförande, SPC Finlands direktion
Direktör, Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral vid Åbo universitet

Pärbild: Pekka Sundberg

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD

SAMMANFATTNING

1	INLEDNING	8
2	BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIerna	9
3	NULÄGE OCH FRAMTID INOM SJÖFARTSBRANSCHEN	11
3.1	Allmänna frågor om rederibranschen	11
3.1	Frågor om det enstaka rederiet	18
4	HINDER FÖR REDERIETS UTVECKLING OCH TILLVÄXT	21
5	FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSOMGIVNINGEN	22
6	TEMAFRÅGA	24

Bilaga: Frågeformulär

SAMMANFATTNING

Den konjunkturedgång som inleddes i slutet av år 2008 har varit fortsatt mycket kraftig under det senaste halvåret. Fyra femtedelar av svararna bedömde att det ekonomiska läget har försämrats märkbart under det senaste halvåret. Enligt prognoserna kommer konjunkturedgången att kraftigt sakta in under det kommande halvåret. Saldotalet förblir svagt negativt. Uppfattningarna om konjunkturutvecklingen inom den närmaste framtiden är dock av mycket olika slag. En fjärdedel av svararna tror att konjunkturen till och med kommer att förbättras, medan lite mer än var tredje anser att det ekonomiska läget kommer att vara detsamma som tidigare.

Också flera andra indikatorer som beskriver det ekonomiska läget inom rederibranschen har samma form som grafen för konjunkturen. Den gångna halvårsperioden har varit en tid av kraftig nedgång, men under den kommande perioden blir nedgången betydligt långsammare. Till exempel var saldotalet för efterfrågan på transporter kraftigt negativt, eller -88, under den gångna perioden. Saldotalet för den kommande perioden är fortfarande negativt, men bara med 17 poäng. Ungefär en tredjedel av svararna bedömde att efterfrågan skulle kvarstå på samma nivå som förut.

Tre fjärdedelar av svararna ansåg att import- och exporttransporterna inom sjötrafiken har minskat i någon mån. Utgående från saldotalet har exporttransporterna minskat mer än importtransporterna. Under den kommande perioden är minskningen av export- och importtransporterna inte längre lika kraftig som under föregående period. Exporttransporterna minskar dock fortfarande mer än importtransporterna.

Konkurrensen på sjötransportmarknaden är fortsatt hård. Hälften av svararna bedömde att konkurrensen har blivit märkbart hårdare under den gångna perioden. Utgående från saldotalet kommer konkurrensen fortsättningsvis att hårdna, även om hälften av svararna bedömde att konkurrensen kommer att ligga kvar på den nuvarande nivån. Fraktpriserna för sjötransporterna föll för alla svarare under det föregående halvåret, för två tredjedelar till och med avsevärt. Fraktpriserna förväntas fortsätta sjunka, men inte längre lika kraftigt. Hälften av svararna bedömde att fraktpriserna kommer att ligga kvar på den nuvarande nivån.

I fråga om kostnaderna följer man i barometern upp två utgiftskomponenter som är väsentliga med tanke på rederiverksamheten: priset på brännolja och besättningskostnaderna. Prisutvecklingen för brännolja har varit svagt gynnsam under de två gångna perioderna. Under den kommande perioden antas bunkerpriset stiga. Prisutvecklingen för besättningskostnaderna har fortsättningsvis varit stigande. På fartyg under finländsk flagg har besättningskostnaderna stigit kraftigare än på fartyg under utländsk flagg. Under den kommande perioden kommer besättningskostnaderna att stiga långsammare.

Hälften av rederierna uppgav att omsättningen hade sjunkit en aning under den gångna perioden. Utifrån saldotalet kommer omsättningen att fortsätta sjunka svagt under den kommande perioden. Utifrån procentgranskningen kommer omsättningen att ligga kvar på samma nivå som tidigare hos två femtedelar.

Saldotalet som beskriver mängden sjöpersonal på de fartyg som seglar under finländsk flagg har svängt till negativt under de senaste sex månaderna. Enligt prognosen kommer mängden sjöpersonal att minska på fartyg som seglar under finländsk flagg också under den kommande perioden. Största delen av rederierna strävar dock efter att hålla kvar mängden sjöpersonal på samma nivå som tidigare.

Den allmänna ekonomiska osäkerheten blev ett betydande hinder för tillväxten och utvecklingen inom rederiverksamheten redan i den första barometern år 2008. Osäkerheten var det viktigaste hindret för tillväxten i den barometer som genomfördes nu (21 omnämmanden). Den dåliga prisutvecklingen fick nu för första gången rikligt med omnämmanden (16 st.) och steg till det näst viktigaste hindret för tillväxt. Betydande hinder för tillväxten var också den otillräckliga efterfrågan och den ökade konkurrensen.

Rederierna har väntat sig mycket av den finländska sjöfartspolitikerna. I den föregående barometern var saldotalet 30 poäng på plus. Den goda kritiken av sjöfartspolitikerna vände och blev svagt negativ i den barometer som nu har genomförts. Av svaren framgick ett missnöje med att tonnageskatten ännu inte har genomförts. Svararna förutspår att de finländska rederiernas andel av de finländska utlandstransporterna kommer att fortsätta sjunka.

Temafrågorna var denna gång två till antalet. Med den första temafrågan utreddes den internationella sjöfartsorganisationen IMO:s nya svavelhaltsbestämmelsers inverkan på effektiveringen av transporterna. Enligt IMO:s bestämmelser måste svavelhalten i bränslet minska avsevärt inom SECA-området. Från och med början av år 2015 är den övre gränsen för svavelhalten 0,1 procent. Detta ger upphov till en kraftig höjning av bränslepriserna, som troligen överförs till fraktpriserna. Logistikkostnaderna inom den finländska handeln och industrin är redan nu högre än hos konkurrenterna, varför kostnaderna måste sänkas genom att exempelvis effektivera verksamheten. En möjlighet är att koncentrera den finländska utrikessjöfarten till vissa förbindelser (hamnar och rutter) och till större fartyg än för närvarande. Nästan hälften av svararna (48 %) bedömde att de nya bestämmelserna kommer att ge upphov till en koncentrerings av trafiken. De övriga svararna (52 %) bedömde att ingen koncentrerings kommer att inträffa.

Den andra temafrågan handlade om huruvida det uppstår nya arbetsplatser för ungdomar inom den finländska sjöfartsbranschen under de kommande tio åren. Av svararna ansåg 58 procent att det kommer att uppstå nya arbetsplatser, medan 42 procent av svararna ansåg att det inte kommer att uppstå nya arbetsplatser. Antalet nej-svar var högre än väntat. Enligt barometerresultaten har det ständigt varit svårt att få tag på kompetenta arbetstagare. En delorsak till antalet nej-svar kan stå att finna i lågkonjunkturen, men också i det faktum att det inte har skett några konkreta, positiva framsteg inom sjöfartspolitikerna, vilket framgick av enkäten. Resultatet var dock positivt. Utöver de ersättande arbetsplatserna bedömde en majoritet av svararna att det kommer att uppstå nya arbetsplatser inom sjöfartsbranschen.

1 INLEDNING

Förfrågan gjordes i nätet. Den skickades till 28 rederier, varav 24 rederier svarade inom utsatt tid. Svartsprocenten var **86 %**. Svararna hade möjligheten att välja mellan ett finsk- och ett svenskspråkigt frågeformulär. 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. Svartsalternativens 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.

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=24)	notiser stycken
Linjetrafik	8
Trampfart	15
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=21)	notiser stycken
Torrbulk	10
Våtbulk	4
Styckegods	12

Storhetsklass för rederiets omsättning (A4)

Rederiernas omsättningar fördelades jämnt på de olika klasserna.

Tabell 2.3. Rederiets omsättning.

Omsättning (n=24)	notiser stycken
Mindre än 10 MEUR	9
10-50 MEUR	8
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=24)	notiser stycken
Mindre än 20	6
20-50	3
50-100	3
100-200	5
Större än 200	7

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.

Tonnage (n=23)	notiser stycken
Enbart eget tonnage	15
Både eget och chartrat	4
Enbart chartrat	3
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. Undersökningens tidsspann utgörs av de senaste sex månaderna när det gäller det som skett och av följande sex månader när det gäller framtiden. I vissa frågor användes ett tidsspann som var längre än ett halvår. Säsongsfluktuationen ingick inte i undersökningen. På grund av att vi här i Finland har så få rederier var det omöjligt att på varuslagnivån granska läget.

3.1 Allmänna frågor om rederibranschen

Konjunkturer inom sjötransportmarknader (B1)

Konjunkturedgången har varit fortsatt brant. Av svararna bedömde 79 procent att det ekonomiska läget har försämrats märkbart under det senaste halvåret. Saldotalet är ytterst kraftigt negativt (uppf. 1/09). Säsongsvariationen beaktas inte i granskningen.

Den branta konjunkturedgången förväntas upphöra under det kommande halvåret (prognos 2/09). En fjärdedel av svararna förutspådde att konjunkturen till och med kommer att ta en positiv vändning, medan majoriteten av svararna (39 %) ansåg att konjunkturen kommer att försämrats ytterligare. Mer än en tredjedel av svararna bedömde att konjunkturen kommer att ligga kvar på den nuvarande nivån.

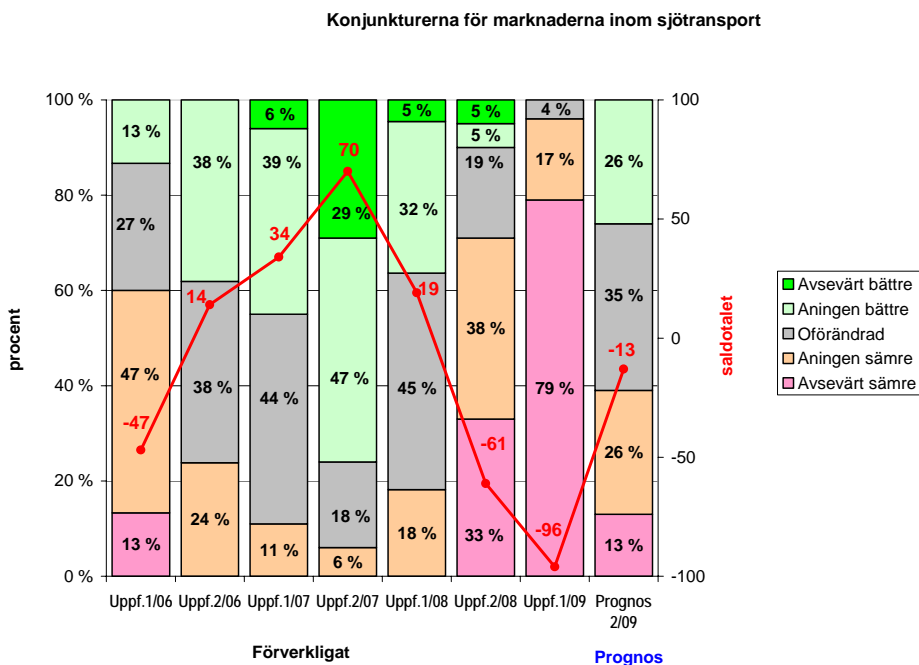


Bild 3.1. Konjunkturer inom sjötransportmarknadert (uppf. 1/09 n=24, prognos 2/09 n=23).

Transportefterfrågan på sjötransportmarknader i Östersjön/Nordsjön (B2)

Efterfrågan på transporter har alltså försämrats kraftigt. Saldotalet är kraftigt negativt (uppf. 1/09). Enligt prognoserna kommer den kraftiga försämringen av efterfrågan att upphöra. Mer än hälften av svararna bedömde att efterfrågan kommer att ligga kvar på den nuvarande nivån eller försämrats en aning.

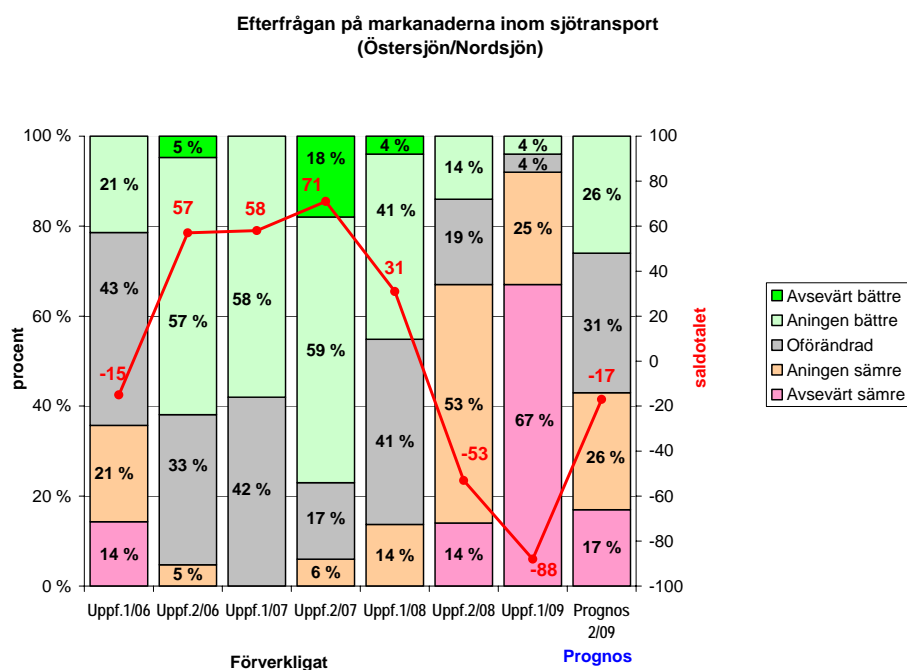


Bild 3.2. Transportefterfrågan på sjötransportmarknader i Östersjön/Nordsjön (uppf. 1/09 n=24, prognos 2/09 n=23).

Antal export- och importtransporter (B3)

Mer än hälften av svararna (57 %) förutspådde att antalet **exporttransporter** från Finland kommer att minska under nästa år (prognos 2/09). En fjärdedel av svararna förutspår att exporttransporterna kommer att öka en aning.

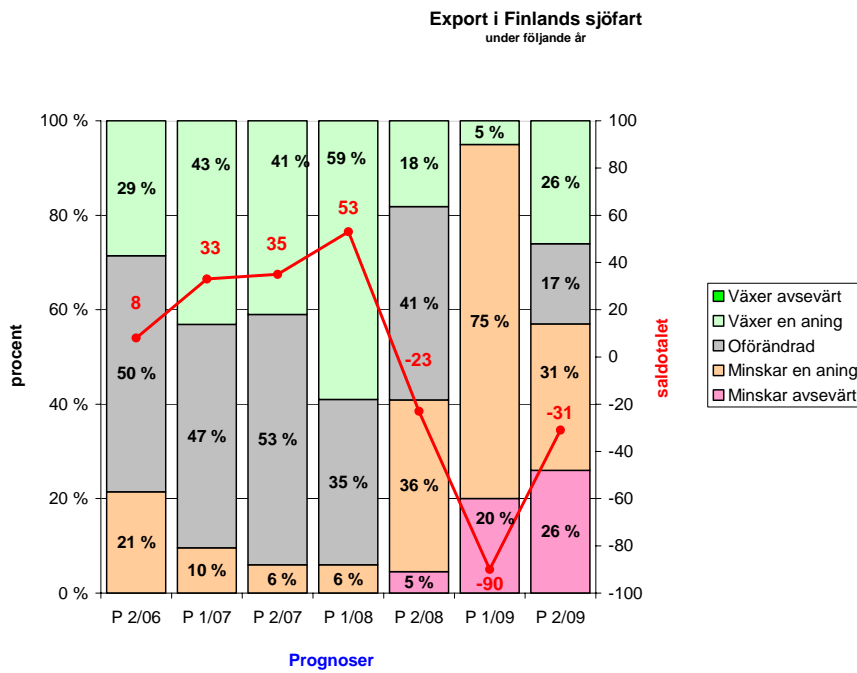


Bild 3.3. Export i Finlands sjötrafik (prognos 2/09 n=23).

Utvecklingen för de finländska **importtransporterna** går i samma riktning som utvecklingen för exporttransporterna, men uppskattningarna är en aning mer positiva.

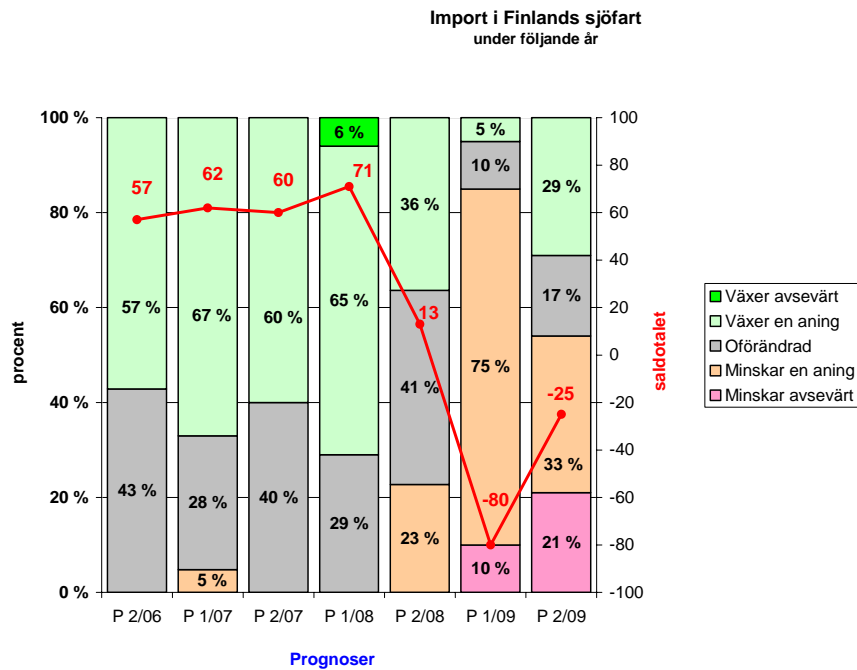


Bild 3.4. Import i Finlands sjötrafik (prognos 21/09 n=24).

Konkurrens på sjötransportmarknader (B4)

Konkurrensen på sjötransportmarknaden är fortfarande hård. Saldotalet för det gångna halvåret (uppf. 1/09) var bara 7 poäng lägre än saldotalet för föregående period. Hälften av svararna bedömde dock att konkurrensen har blivit märkbart hårdare under den gångna perioden. Konkurrensen ligger kvar på den nuvarande nivån eller hårdnar en aning (prognos 2/09).

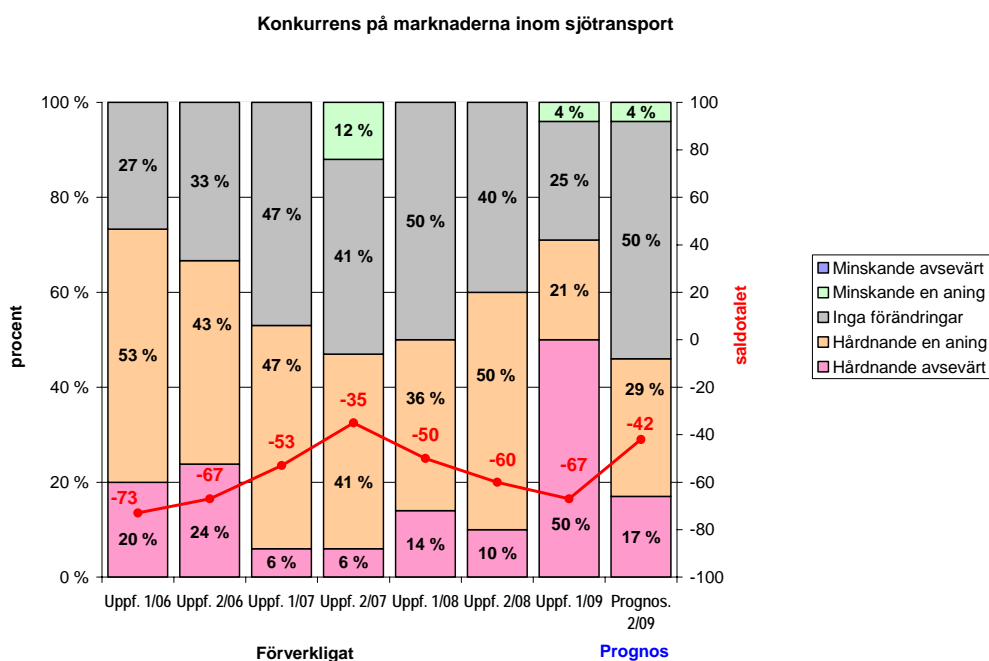


Bild 3.5. Konkurrens på sjötransportmarknader (uppf.1/09 n=24, prognos 2/09 n=24).

Fraktpriser på sjötransporter (B5)

Fraktpriserna har rasat. Hälften av svararna bedömde att fraktpriserna kommer att ligga kvar på den nuvarande nivån också nästa period. Mer än en tredjedel av svararna (37 %) trodde att fraktpriserna kommer att sjunka ytterligare.

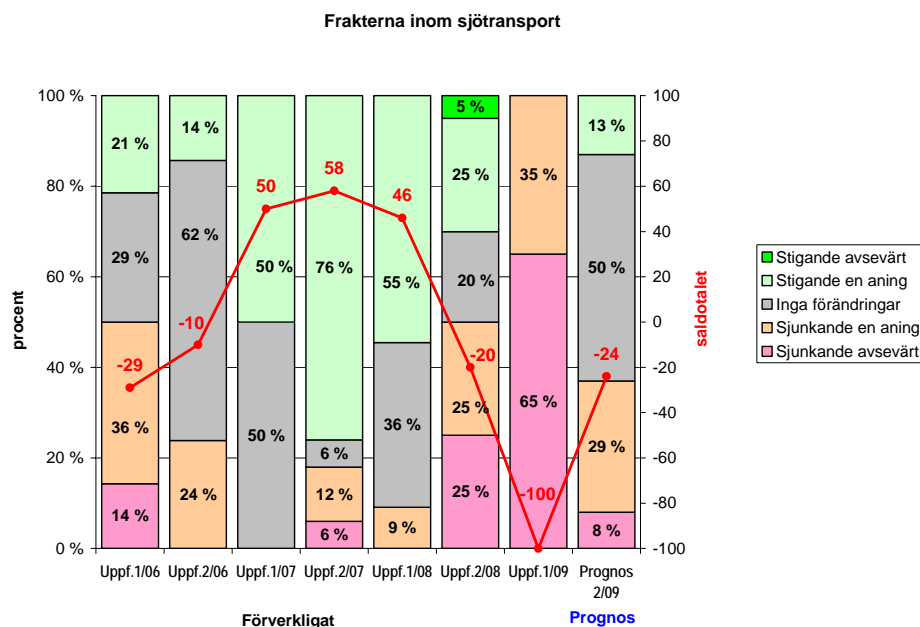


Bild 3.6. Priser på frakterna inom sjötransporten (uppf. 1/09 n=23, prognos 2/09 n=24).

Pris på bunkerolja (B6)

Bunkerns, dvs. bränslets, prisutveckling har varit gynnsam under de två senaste halvårsperioderna. Det har dock funnits variationer mellan rederierna beroende på kvaliteten på bränslet. Hos nästan en tredjedel av svararna steg bunkerpriset under det senaste halvåret. Bunkerpriset förväntas stiga under det kommande halvåret.

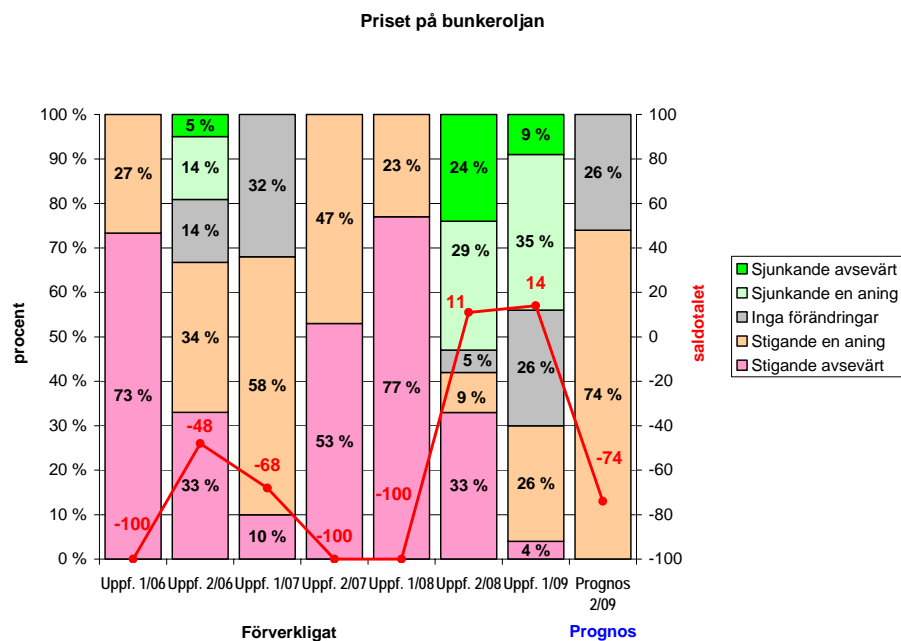


Bild 3.7. Pris på bunkerolja (uppf. 1/09 n=23, prognos 2/09 n=23).

Besättningskostnader enligt flaggstat (B7)

Löneutvecklingen fortsatte kraftigt uppåt på de fartyg som seglar under finländsk flagg utifrån granskningen av saldotalen. Svararna förutspådde att besättningskostnaderna kommer att ligga kvar på samma nivå som tidigare eller stiga en aning under den kommande perioden (prognos 2/09).

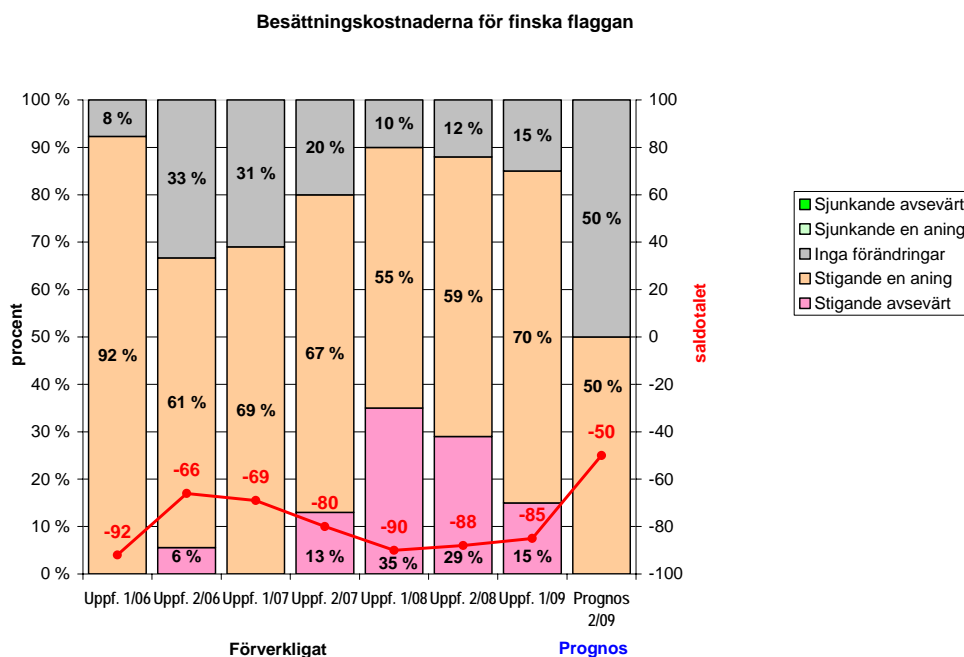


Bild 3.8. Besättningskostnader för finskflaggade fartyg (uppf. 1/09 n=20, prognos 2/09 n=20).

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. Utvecklingen av besättningskostnaderna har länge gått i samma riktning för fartyg som seglar under utländsk flagg och fartyg som seglar under finländsk flagg. Under den gångna halvårsperioden har den stigande utvecklingen i fråga om besättningskostnader för fartyg under utländsk flagg inte varit lika kraftig som för fartyg som seglar under finländsk flagg. Saldotalet för besättningskostnaderna för fartyg under utländsk flagg (-37) var 48 poäng högre än motsvarande tal för fartyg som seglar under finländsk flagg (-85). Enligt prognosen går utvecklingen för besättningskostnaderna för fartyg under utländsk flagg i samma riktning som under den fullbordade perioden.

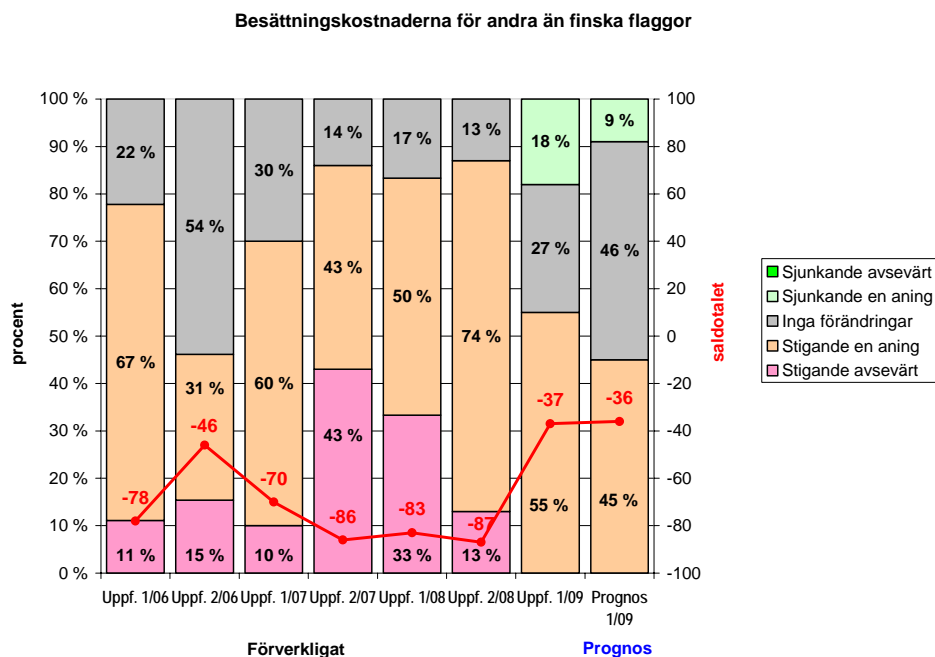


Bild 3.9. Besättningskostnader för andra än finska flaggor (uppf. 1/09 n=11, prognos 2/09 n=11).

Investeringar i tonnage 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. Det förutspås att antalet investeringar alltså kommer att minska kraftigt. Saldotalet är -79.

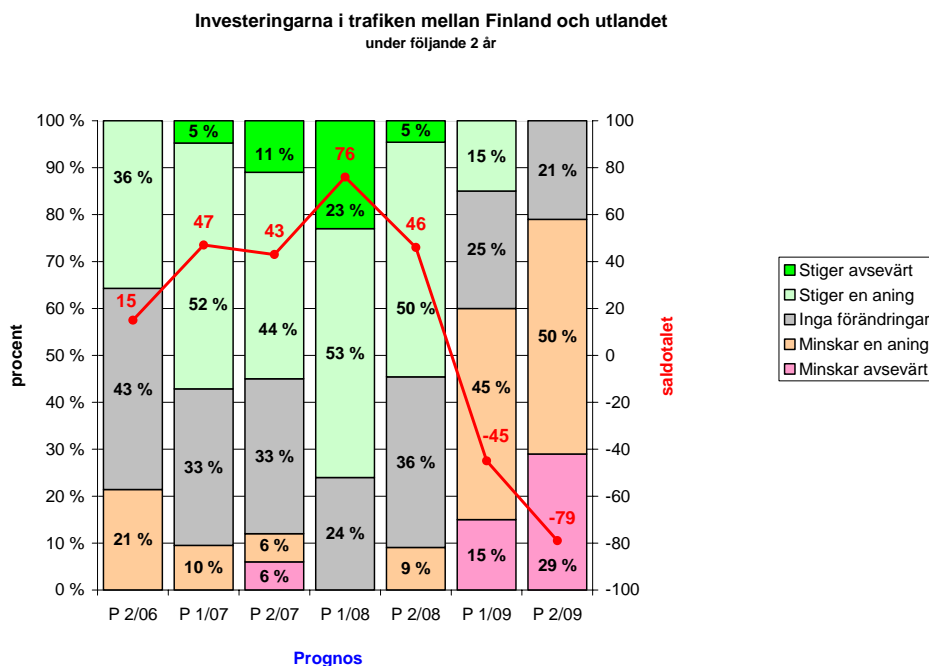


Bild 3.10. Investeringar i trafiken mellan Finland och utlandet (prognos 2/09 n=24).

3.2 Frågor om det enstaka rederiet

Omsättning (B9)

I bedömningarna för den fullbordade gångna perioden har saldotalet för omsättningen för första gången vänt till negativt. Ungefär en tredjedel av rederierna har dock kunnat bevara sin omsättning eller till och med ökat den en aning. Hos hälften av rederierna har omsättningen minskat en aning.

Omsättningen förutspås till största delen ligga kvar på samma nivå som förut. Saldotalet är svagt negativt (prognos 2/09).

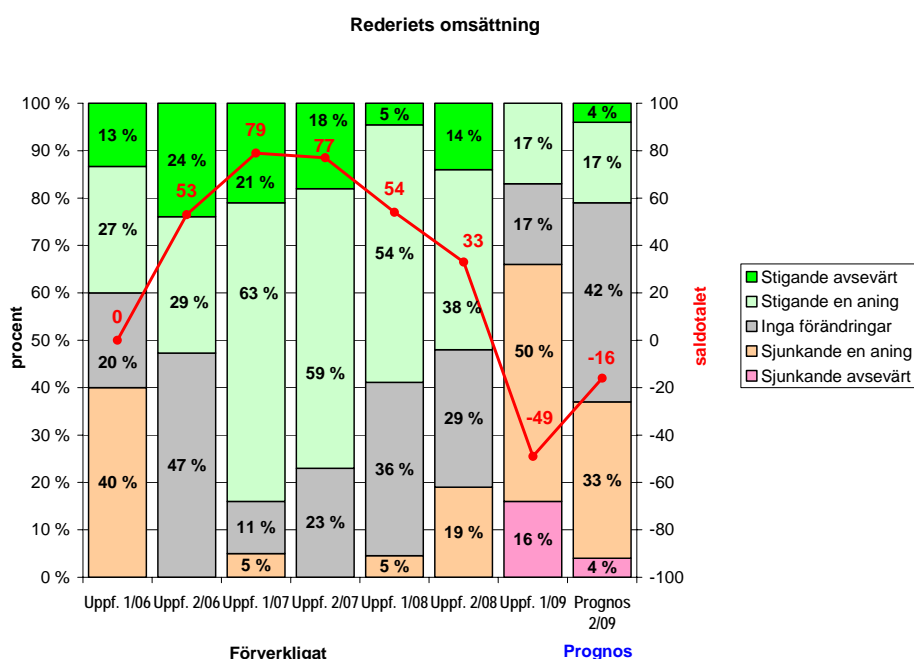


Bild 3.11. Rederiets omsättning (uppf. 1/09 n=24, prognos 2/09 n=24).

Utnyttjandegrad av fartygens kapacitet (B10)

Utnyttjandegraden av kapaciteten har rasat under det senaste halvåret. Nedgången till den förra fullbordade perioden var utifrån saldotalet 84 poäng.

Det negativa saldotalet i prognosen visar att utnyttjandegraden av kapaciteten sjunker en aning ännu under nästa halvår. De rederispecifika skillnaderna är dock stora. En fjärdedel av rederierna bedömer att utnyttjandegraden kommer att stiga.

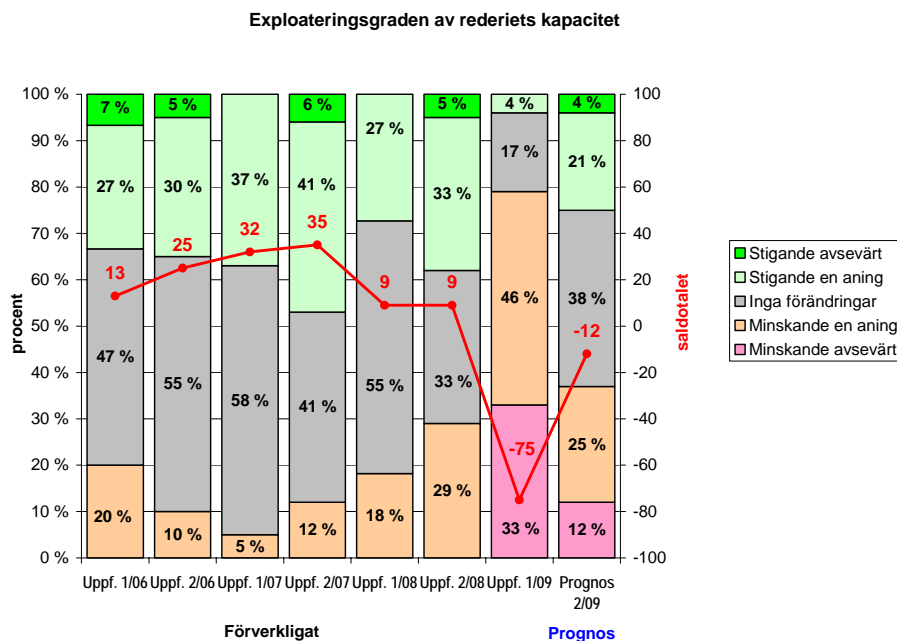


Bild 3.12. Utnyttjandegrad av rederiets kapacitet (uppft. 1/09 n=24, prognos 2/09 n=24).

Utveckling av antalet sjöpersonal enligt flaggstat (B11)

Saldotalet som beskriver utvecklingen i fråga om mängden sjöpersonal på de fartyg som seglar under finländsk flagg har svängt till negativt under de senaste sex månaderna. Hälften av rederierna har dock hållit kvar mängden sjöpersonal på samma nivå som tidigare. En liknande utveckling fortsätter också under följande period, då nästan två tredjedelar av rederierna förutspår att mängden sjöpersonal kommer att stå kvar på samma nivå som tidigare.

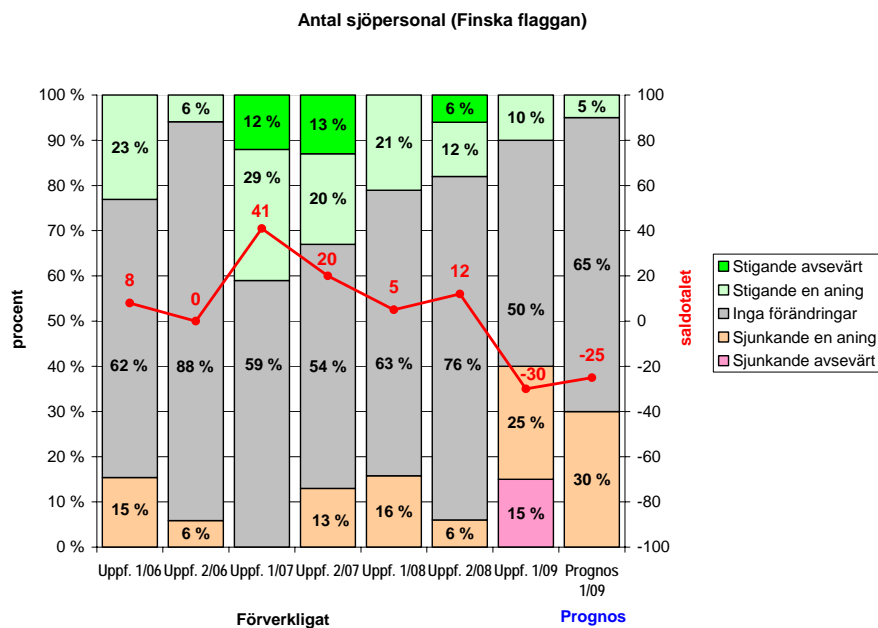


Bild 3.13. Antal sjöpersonal på finskflaggade fartyg (uppft. 1/09 n=20, prognos 2/09 n=20).

Mängden sjöpersonal på de av rederiernas fartyg som seglar under utländsk flagg har hållits på nästan samma nivå som tidigare. Saldotalet är detsamma som under den förra fullbordade perioden. Enligt prognosen är inga stora ändringar att vänta i personalmängden. Saldotalet i prognosen är 10 poäng lägre än saldotalet för den förverkligade utvecklingen.

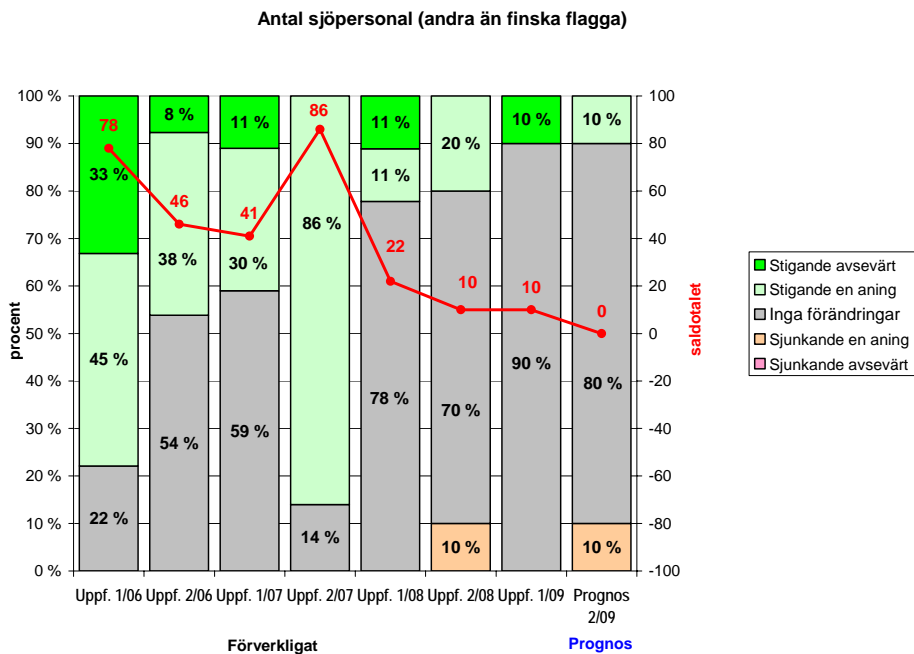


Bild 3.14. Antal sjöpersonal på de utflaggade fartygen (uppf. 1/09 n=10, prognos 2/09 n=10).

4 HINDER FÖR REDERIETS UTVECKLING OCH TILLVÄXT

I grupp C kartlades rederiernas tillväxthinder. Rederierna fick nämna så många tillväxthinder som de ville. Tabellen anger också svarsfördelningen i de fyra tidigare förfrågningarna.

Tabell 4.1. Hinder för rederiets tillväxt.

Hinder för tillväxt/utveckling	Notiser stycken				
	1/07 n=19	2/07 n=17	1/08 n=22	2/08 n=21	1/09 n=24
Svårigheter i att få kunnig personal för arbete till sjös	14	15	13	15	8
Svårigheter i att få kunnig personal för arbete i land	5	1	1	2	2
Uppgång i arbetskraftskostnader	5	7	11	10	11
Höjning av priset på bunkeroljan	10	7	16	4	5
Uppgång i charterkostnader	2	1	0	0	0
Uppgång i kapitalkostnader	3	3	3	9	5
Uppgång i övriga kostnader	2	2	4	5	1
Brist på kapacitet/fartyg	6	7	5	4	1
Otillräcklig efterfrågan	2	0	2	4	14
Ökad konkurrens	6	4	5	6	13
Dålig prisutveckling	4	3	2	3	16
Allmän ekonomisk osäkerhet	0	2	12	17	21
Verksamhetsfinansiering och brist på garantier	2	3	2	5	9
Författningskrav beträffande miljöärenden	1	3	0	3	3
Övriga författningskrav	2	3	1	2	1
Pris på finska flaggan	6	7	8	6	8
Farledsavgifternas nuvarande nivå	4	3	1	1	5
Höjning av farledsavgifter	2	2	0	0	2
Lotsningsavgifternas nuvarande nivå	4	0	1	0	3
Något annat eller några andra, vilket/vilka	1	1	0	0	1
Inga speciella hinder för utvecklingen eller tillväxten	0	1	0	0	0

Flest omnämmanden bland hindren för tillväxt fick den allmänna osäkerheten i ekonomin (21 omnämmanden). Näst mest omnämmanden fick den dåliga prisutvecklingen (16 omnämmanden), den otillräckliga efterfrågan (14 omnämmanden) och den ökade konkurrensen (13 omnämmanden). Svårigheten att få kunnig personal för arbete till sjös, som i tidigare barometrar har varit ett av de största hindren för tillväxt och utveckling, fick den här gången 8 omnämmanden. Hinder för tillväxten nämndes totalt 131 gånger i enkäten. Utöver de givna alternativen nämndes också priset på hamnfunktionerna och kollektivavtalen som hinder för tillväxt.

5 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSOMGIVNINGEN

Grupp D behandlade förändringar i verksamhetsomgivningen.

Sjöfartspolitik i Finland (D1)

Syftet med frågan var att kartlägga sjöfartspolitikerna i Finland ur rederiverksamhetens synvinkel. Tidsspannet var det senaste året. Svaren från olika tidpunkter överlappar således delvis varandra.

Sjöfartspolitikerna har försämrats. I saldotall mätt har den gynnsamma utvecklingen svängt till negativ. Av svararna bedömde dock fortfarande 75 procent att sjöfartspolitikerna är oförändrad.

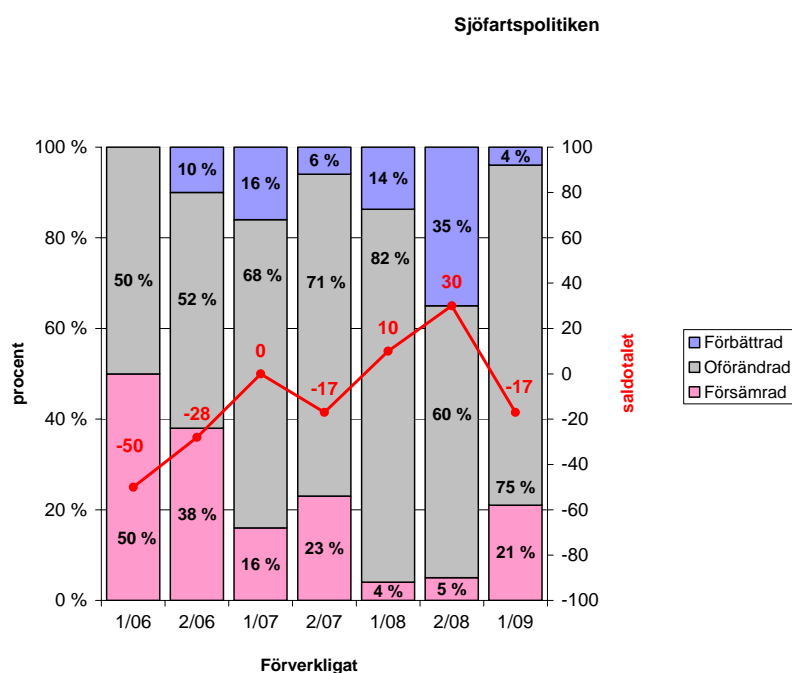


Bild 5.1. Sjöfartspolitik i Finland (uppf. 1/09 n=24).

I den förra barometern (2/08) konstaterades det att sjöfartspolitikerna hade förbättrats. Bakgrunden till den positiva bedömningen utgjordes av ett antagande om att tonnageskattreformen skulle genomföras någotsånär i den planerade formen. Av svaren framgick den här gången ett missnöje med att tonnageskatten inte har genomförts.

Marknadsandelen för finländska rederier (D2)

Den nya prognosen (2/09) visar att utvecklingen av de finländska rederiernas marknadsandel av transporter till Finland/från Finland alltjämt är nedåtgående. Saldotalet är 35 poäng lägre än i den förra prognosen. Mer än en femtedel av svararna bedömde att marknadsandelen kommer att sjunka avsevärt.

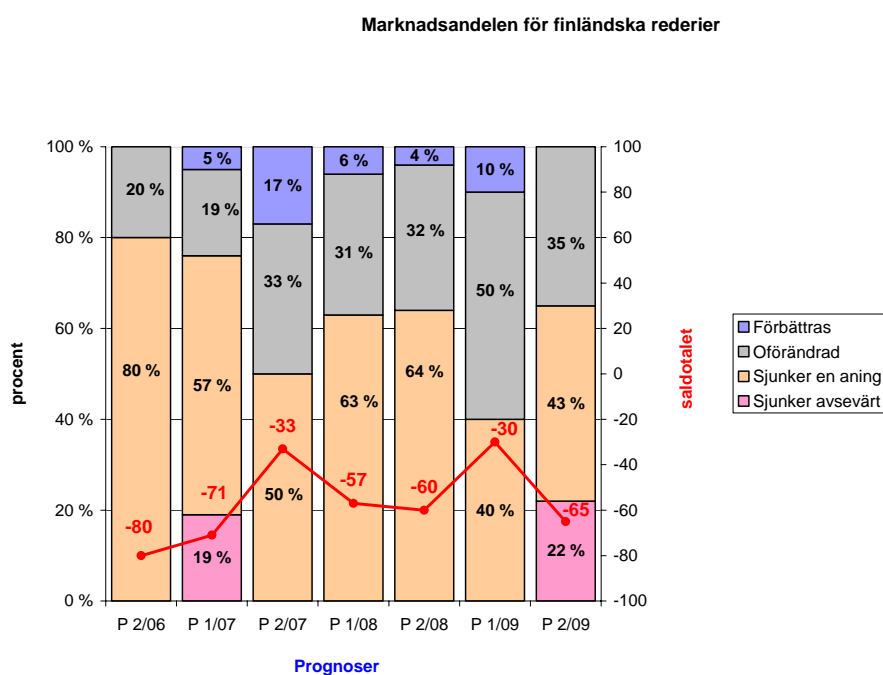


Bild 5.2. Marknadsandelen för finländska rederier. (prognos 2/09 n=23).

6 TEMAFRÅGA

Temafrågan i barometern förändras varje gång. Syftet med frågan är att kartlägga svararnas åsikter om ett aktuellt ämne. Den här gången ställdes två temafrågor.

Den första temafrågan löd: *”Skall de nya gränserna för svavelhalten koncentrera utrikes sjötrafik i Finland till vissa förbindelser (hamnar och rutter) och till större fartyg?”*

Syftet med frågan var att klarlägga inverkan av IMO:s nya bestämmelser på effektiveringen av transporterna. Enligt den internationella sjöfartsorganisationen IMO:s bestämmelser måste svavelhalten i bränslet i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen (det s.k. SECA-området) minska kraftigt. Från och med början av år 2015 är den övre gränsen för svavelhalten 0,1 procent. Detta leder till en kraftig höjning av bränslepriserna. Prishöjningen överförs förmodligen till fraktpriserna.

Logistikkostnaderna inom den finländska handeln och industrin är redan nu högre än hos konkurrenterna, vilket innebär att de logistiska kostnaderna måste sänkas. Många experter anser att det finns för många hamnar i Finland. Å andra sidan är Finland ett vidsträckt land, och hamnar behövs längs hela kusten. Redan nu sköts merparten av trafiken via de tio största hamnarna. Transportströmmarna är dock glesa mellan hamnparen, dvs. mellan de inrikes och utrikes hamnarna. Genom att koncentrera trafiken till färre hamnar skulle man stärka transportströmmarna, varvid man kunde använda fartyg av en större storlek än i dagsläget. Detta skulle sannolikt leda till transportekonomiska besparingar, som delvis kunde kompensera höjningen av bränslekostnaderna.

Temafrågan besvarades av 21 svarare. Tre av deltagarna i enkäten besvarade inte temafrågan. Svaren fördelades nästan jämnt mellan ja- och nej-alternativen. Av svararna ansåg 48 procent att en koncentrerings kommer att inträffa, medan 52 procent av svararna bedömde att ingen koncentrerings kommer att ske.

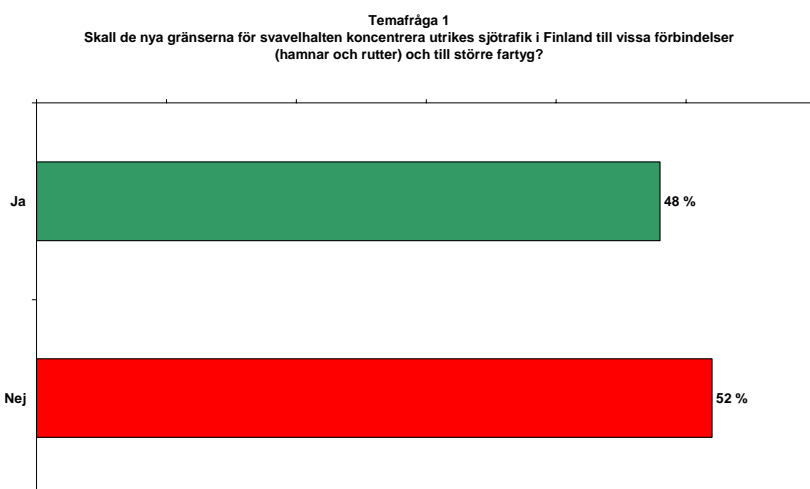


Bild 6.1. Fördelningen av temafrågans svar (n=21).

I den andra temafrågan frågade man: ”Uppstår det nya arbetsplatser för ungdomar inom sjöfartsbranschen under följande 10 åren?”

Frågan besvarades av alla som deltog i enkäten. Av svararna ansåg 58 procent att det kommer att uppstå nya arbetsplatser under de kommande tio åren, medan 42 procent av svararna bedömde att det inte kommer att uppstå några nya arbetsplatser. Sjöfarten har globalt sett varit en tillväxtbransch. Många av Östersjöländerna har utökat sin handelsflotta. Trots att resultatet är positivt var antalet nej-svarare högt. Av barometern framgår att svårigheten att få kompetent sjöpersonal har utgjort ett hinder för rederiernas tillväxt under hela enkätens historia, även om situationen har blivit en aning lättare i och med den dåliga ekonomiska situationen. En delorsak till antalet nej-svar kan stå att finna i lågkonjunkturen, men också i det faktum att det inte har skett några konkreta, positiva framsteg inom sjöfartspolitikerna, vilket framgick av enkäten. Det är ännu skäl att betona att frågan uttryckligen gällde nya arbetsplatser, inte ersättande arbetsplatser, som uppstår exempelvis som en följd av pensioneringar eller branschbyten.

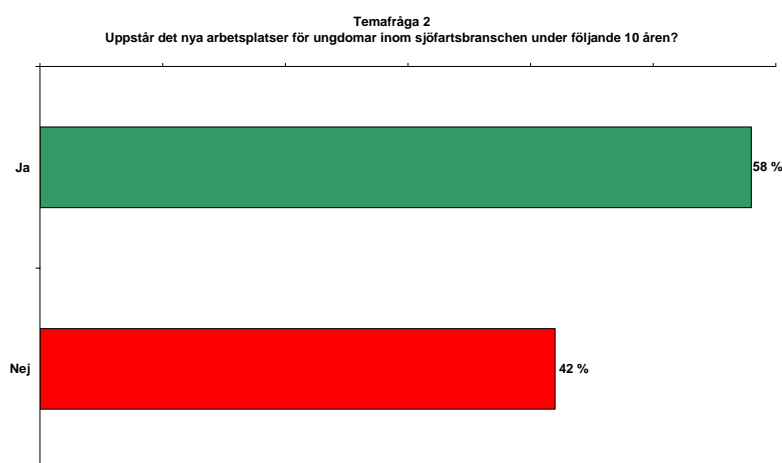


Bild 6.2. Fördelningen av temafrågans svar (n=24).

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 6 månaderna, när säsongfluktuationen förbises,

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

** Att konjunkturerna inte förändrats innebär att konjunkturväxlingen varit +/- 2 %.*

B1b. Tror Ni att konjunkturerna inom sjötransportmarknader under de följande 6 månaderna, när säsongfluktuationen förbises,

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

** Att konjunkturerna inte skall förändras innebär att konjunkturväxlingen är +/- 2 %.*

Produktion/Efterfrågan

B2a. Har efterfrågan på transportmarknaden i Östersjön/Nordsjön under de senaste 6 månaderna, när säsongfluktuationen förbises,

- 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 de följande 6 månaderna, när säsongfluktuationen förbises,

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

B3a. Tror Ni att mängden EXPORTtransporter i Finlands sjötrafik under följande år, när säsongfluktuationen förbises,

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

B3b. Tror Ni att mängden IMPORTtransporter i Finlands sjötrafik under följande år, när säsongfluktuationen förbises,

- 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 de senaste 6 månaderna, när säsongfluktuationen förbises,

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

B4b. Tror Ni att konkurrensen på sjötransportmarknaden under de följande 6 månaderna, när säsongfluktuationen förbises,

- 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 de senaste 6 månaderna, när säsongfluktuationen förbises,

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

B5b. Tror Ni att priserna på sjötransportfrakter under de följande 6 månaderna, när säsongfluktuationen förbises,

- 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 de senaste 6 månaderna, när säsongfluktuationen förbises,

- 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 de följande 6 månaderna, när säsongfluktuationen förbises,

- 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 de senaste 6 månaderna

	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 de följande 6 månaderna

	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 transportmateriel (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 de senaste 6 månaderna

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

B9b. Tror Ni att omsättningen i ert rederi under de följande 6 månaderna

- 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 de senaste 6 månaderna, när säsongfluktuationen förbise,

- 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 de följande 6 månaderna, när säsongfluktuationen förbises,

- 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 de senaste 6 månaderna

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 de följande 6 månaderna

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
- Stegring i arbetskraftskostnader
- Höjning av bunkerpriset
- Stegring i charterkostnader
- Stegring i kapitalkostnader
- Stegring 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 halvåret 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 nästa år

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

Temafrågan 1

BAKGRUND: Enligt IMO:s bestämmelser måste svavelhalten i bränslet sänkas kraftigt på SECA-området. Från och med år 2015 är svavelhaltens maximigräns 0,1 %. Detta höjer kraftigt bränslets priser.

FRÅGAN: Skall de nya gränserna för svavelhalten koncentrera utrikes sjötrafik i Finland till vissa förbindelser (hamnar och rutter) och till större fartyg?

- Ja
- Nej

Temafrågan 2

FRÅGAN: Uppstår det nya arbetsplatser för ungdomar inom sjöfartsbranschen under följande 10 åren?

- Ja
- Nej



Turun yliopisto
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS
Veistämönaukio 1-3
FI-20100 TURKU

<http://mkk.utu.fi>



TURUN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF TURKU