

MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA
TURUN YLIOPISTON BRAHEA-KESKUS

PUBLICATIONS OF THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
BRAHEA CENTRE AT THE UNIVERSITY OF TURKU

B 207
2016

VARUSTAMOBAROMETRI REDERIBAROMETERN 2016



Jenny Katila



SPC Shortsea Promotion
Centre Finland

MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA
TURUN YLIOPISTON BRAHEA-KESKUS

PUBLIKATIONER AV SJÖFARTSBRANSCHENS UTBILDNINGS- OCH
FORSKNINGSCENTRAL
BRAHEA CENTRUM VID ÅBO UNIVERSITET

PUBLICATIONS OF THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
BRAHEA CENTRE AT THE UNIVERSITY OF TURKU

B 207
2016

VARUSTAMOBAROMETRI
REDERIBAROMETERN
2016

Jenny Katila

Turku 2016

JULKAISIJA / PUBLISHER:
Turun yliopiston Brahea-keskus / Brahea Centre at the University of Turku
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS
CENTRE FOR MARITIME STUDIES

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

Postiosoite / Postal address:
FI-20014 TURUN YLIOPISTO

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

Painosalama Oy
Turku 2016

ISBN 978-951-29-6674-5 (Painettu)
ISBN 978-951-29-6675-2 (Verkkójulkaisu)
ISSN 2342–1428 (Painettu)
ISSN 2342–1436 (Verkkójulkaisu)

Kannen kuva: Tapio Karvonen

ESIPUHE

Suomi on saarivaltion tavoin logistisesti riippuvainen merestä ja merenkulusta. Meri ja merikuljetukset ovat näin ollen muodostaneet suomalaiselle yhteiskunnalle sekä mahdollisuuden että haasteen ja ovat myös tulevaisuudessa avainasemassa yhteiskunnan kehityksessä. Käsillä oleva varustamobarometri pyrkii lisäämään tietoa merenkulku- sekä varustamotoimialan tilanteesta niin yleisesti kuin yksittäisen toimijan näkökulmasta, jotta yhteiskunnan kehitykselle tärkeän varustamoalan toimintaedellytykset voitaisiin turvata myös tulevaisuudessa.

Vuoden 2016 Varustamobarometri on toteutettu viime vuoden tapaan yhteistyössä Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin, Suomen Varustamot ry:n sekä Ahvenanmaan maakuntahallituksen kanssa. Yhteistyössä toteutettu barometri varmistaa, että tulokset tulevat laajalti tietoon merenkulun sidosryhmille sekä poliittisille päätöksentekijöille. Perinteinen varustamobarometri on yksi tärkeä merenkulun markkinasuhdanteiden mittaristo, joka tarjoaa pitkän aikavälin tarkastelun alan kehitykseen.

Vuodesta 2006 lähtien toteutettu barometri perustuu varustamoilta kyselyllä kerättävään aineistoon. Tämän vuoden barometrikysely lähetettiin viime vuoden tapaan suomalaisten varustamoiden lisäksi Suomen meriliikenteen kannalta oleellisille ulkomaisille varustamoille, joilla on säännöllistä liikennettä Suomessa. Tämän vuoksi varustamoalan tarkastelu on laajentunut koskemaan Suomen kautta kulkevaa meriliikennettä entistä laajemmin.

Haluamme kiittää lämpimästi kaikkia kyselyyn vastanneita, jotka mahdollistivat barometrin tekemisen tänäkin vuonna.

Porissa 5.12.2016

Jenny Katila

Tutkimusasiantuntija

SPC Finland

Turun yliopisto, Brahea-keskus

Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus

FÖRORD

Finland är på samma sätt som ett örike logistiskt beroende av havet och sjöfarten. Havet och sjötransporterna har därmed utgjort både en möjlighet och en utmaning för det finländska samhället och har även i framtiden en nyckelposition inom samhällsutvecklingen. Den aktuella rederibarometern har som mål att öka kunskapen om läget inom sjöfarts- och rederibranschen både på det allmänna planet och ur den enskilda aktörens perspektiv, så att verksamhetsförutsättningarna för den för samhällsutvecklingen viktiga rederibranschen kan tryggas också i framtiden.

Rederibarometern 2016 har uppgjorts som ett samarbete med Trafiksäkerhetsverket Trafi, Rederierna i Finland rf och Ålands lanskapsregering. Den i samarbete uppgjorda barometern garanterar att resultaten får bred spridning bland sjöfartens intressegrupper och politiska beslutsfattare. Den traditionella rederibarometern är ett viktigt mätinstrument för marknadskonjunkturerna inom sjöfarten och ger möjlighet att granska utvecklingen inom branschen på lång sikt.

Barometern har genomförts sedan år 2006 och bygger på material som samlas in från rederierna med hjälp av en enkät. Årets barometerenkät sändes både till inhemska rederier och till de utländska rederier som är viktiga för Finlands sjötrafik och som bedriver regelbunden trafik i Finland. Till följd av detta utvidgas rederibarometern till att omfatta en ännu större del av sjötrafiken via Finland.

Vi vill tacka varmt alla de som svarade på enkäten och så möjliggjorde publicering av barometern också i år.

I Björneborg 5.12.2016

Jenny Katila

Forskare

SPC Finland

Sjöfartsbranschens utbildnings- och
forskningscentral vid Åbo universitet

TIIVISTELMÄ

Yleisesti varustamoalaa kuvaavat tunnusluvut ovat kuluneena kautena laskusuuntaisia. Merikuljetusmarkkinoiden suhdannetilannetta kuvaava saldoluku on laskenut edelleen viime vuoden verrattuna ja saldoluvun mukaan kokonaismarkkinoiden tilanne on huonontunut. Merikuljetusmarkkinoista poiketen kuljetuskysyntää Itämeren ja Pohjanmeren alueella kuvaava saldoluku on noussut kuluneena kautena. Saldoluku on kuitenkin edelleen negatiivinen eli kuljetuskysynnän heikkenemistä kuvaava. Prosentuaalisesti suurin osa vastaajista oli sitä mieltä, että kysyntä on pysynyt ennallaan. Ennusteen saldoluku ja prosentuaalinen tarkastelu osoittaa, että toimijat uskovat kysynnän määrän ja merikuljetusmarkkinoiden joko parantuvan tai säilyvän ennallaan seuraavan 12 kuukauden aikana.

Markkinoiden tulevaisuus nähdään positiivisena myös vienti – ja tuontikuljetusten osalta. Vientikuljetusten suhdanne näyttää yhä viime vuoden tapaan elpymisen merkkejä mistä osoitukse- na saldoluku on edelleen nousut. Myös Suomen meriliikenteen tuontikuljetusten ennusteessa on nähtävissä elpymisen merkkejä ja saldoluku on muuttunut kuluneena kautena negatiivises- ta reilusti positiiviseksi.

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla ei juuri ole vähentynyt missään vaiheessa barometrin histori- an aikana. Toteutunut kausi ei ole poikkeus, vaan kilpailukenttä merikuljetusmarkkinoilla pysyy vastaajien mukaan edelleen kireänä.

Myös merikuljetusrahtien hintoja kuvaava saldoluku on edelleen laskenut viime vuodesta. Toimijoiden vastausten perusteella merikuljetusrahtien hinnat ovat olleet laskussa kuluneena kautena. Ennusteen mukaan rahtihinnat joko pysyvät ennallaan tai nousevat jonkin verran seuraavan 12 kuukauden aikana. Rahtihintoihin vaikuttaa olennaisesti polttoaineen hinta. Polt- toaineen hintaa kuvaava saldoluku viittaa edellisinä kausina tapahtuneen polttoaineen hinnan laskun pysähtymiseen. Vastaajat ovat suhteellisen yksimielisiä myös siitä, että polttoaineen hinnan uskotaan nousevan seuraavan 12 kuukauden aikana.

Yksittäistä toimijaa kuvaavat tunnusluvut ovat yleisesti varustamoalaa kuvaavien tunnusluku- jen tavoin suurilta osin laskusuuntaisia. Viime kauden saldolukuun verrattuna vastanneiden varustamoiden liikevaihdon saldoluku on laskenut oleellisesti, muuttuen negatiiviseksi. Saldo- luku oli pysynyt positiivisena kaksi edellistä kautta. Vastaajien prosentuaalisen tarkastelun perusteella voidaan todeta, että yli puolella vastaajista liikevaihto on laskenut jonkin verran tai huomattavasti. Kapasiteetin käyttöastetta kuvaava saldoluku on edellisinä kausina pysynyt lähes muuttumattomana. Kuluneena kautena kuitenkin myös varustamoiden kapasiteetin käyttöaste on varustamoiden vastausten mukaan hieman laskenut. Käyttöasteen ja varusta- mon liikevaihdon ennustetta kuvaavat saldoluvut ovat kuitenkin positiivisia, joten toimijat nä- kevät tulevaisuuden valoisana.

Talouden yleinen epävarmuus sekä huono hintakehitys olivat edellisen vuoden tapaan merkit- tävimät esteet alan kasvulle. Viime vuoteen verrattuna suurin ero esiintyi työvoimakustan- nusten nousun kohdalla, jonka merkitys kasvun esteenä oli kasvanut huomattavasti.

Kuluneen vuoden teemakysymyksellä kartoitettiin varustamoiden ajatuksia vuoden 2017 aikana todennäköisesti voimaan tulevasta EU:n tiukentuneesta säännöksestä laivojen kierrätyksestä. Tiukentuvien EU-säännösten myötä EU-maiden lipun alla purjehtineet laivat täytyy purkaa sertifioidusti EU:n alueella kun tähän asti laivat on yleensä purettu EU:n ulkopuolella. Teemakysymyksen vastausten jakauma osoittaa, että varustamot ovat vielä epävarmoja sääntelyn tulevista vaikutuksista.

Sääntelyyn liittyviä positiivisiksi mainittuja asioita olivat suomalaisten yritysten mahdollisuudet tarjota turvallisia kierrätyspalveluja alusten purkuun Suomessa, mahdollinen tietotaito sekä läheinen maantieteellinen sijainti varustamoille, joka voisi mahdollistaa kierrätyksestä aiheutuvien kustannusten pienenemistä. Mahdollisiksi negatiivisiksi vaikutuksiksi mainittiin mm. alhaisempi romun hinta, joka vaikuttaa EU-lipun kilpailukykyyn.

SAMMANFATTING

Nyckeltalen som beskriver rederibranschen visar under den gångna perioden generellt sett fortsättningsvis en nedåtgående tendens. Saldotalet som beskriver konjunkturen på sjötransportmarknaden har sjunkit ytterligare jämfört med förra året, och situationen på den totala marknaden har enligt saldotalet försämrats. Saldotalet för transportefterfrågan på Östersjön och Nordsjön har till skillnad från sjötransportmarknaden stigit under den gångna perioden. Saldotalet är dock fortfarande negativt, dvs. det skildrar en försvagad transportefterfrågan. Den procentuellt största andelen av enkätdeltagarna ansåg att efterfrågan har legat på samma nivå som tidigare. Saldotalet i prognosen och den procentuella granskningen visar att aktörerna tror att efterfrågan och sjötransportmarknaden kommer att förbättras eller ligga kvar på samma nivå som tidigare under de tolv följande månaderna.

Man ser positivt på marknadens framtid också i fråga om export- och importtransporter. Konjunkturen för exporttransporter visar precis som förra året tecken på återhämtning, och som ett bevis på detta har saldotalet stigit. Tecken på återhämtning kan även skönjas i prognosen för importtransporter inom den finländska sjöfarten, och saldotalet har under den gångna perioden blivit rejält positivt.

Konkurrensen på sjötransportmarknaden har knappt minskat alls under något skede av barometerns historia. Den avslutade perioden är inget undantag, utan konkurrensen på sjötransportmarknaden är enligt enkätdeltagarna fortfarande hård.

Saldotalet som beskriver priserna på sjötransportfrakter har sjunkit ytterligare jämfört med förra året. Av aktörernas svar att döma har priserna på sjötransportfrakter sjunkit under den gångna perioden. Enligt prognosen kommer fraktpriserna antingen att ligga kvar på samma nivå eller stiga en aning under de tolv följande månaderna. Bränslepriset har stor inverkan på fraktpriserna. Saldotalet för bränslepriset under den gångna perioden visar att det kraftiga prisfallet i fråga om bränsle under de föregående perioderna nu har avstannat. Enkätdeltagarna var även relativt eniga om att bränslepriset tros stiga under de följande tolv månaderna.

Nyckeltalen som beskriver de enskilda aktörerna visar till största delen på en nedgång, precis som nyckeltalen som beskriver rederibranschen i allmänhet. Saldotalet för rederiernas omsättning har sjunkit väsentligt jämfört med saldotalet för den förra perioden och är nu negativt. Saldotalet förblev positivt under de två föregående perioderna. Utifrån en procentuell granskning av enkätdeltagarna kan man konstatera att omsättningen har sjunkit något eller avsevärt för mer än hälften av deltagarna. Saldotalet för utnyttjandegraden av kapaciteten förblev nästan oförändrat under de föregående perioderna. Enligt rederiernas svar har dock även utnyttjandegraden av rederiets kapacitet minskat en aning under den gångna perioden. Saldotalen som beskriver prognosen för utnyttjandegraden och rederiets omsättning är dock positiva.

Den allmänna osäkerheten i ekonomin och den dåliga prisutvecklingen är precis som i fjol de största hindren för tillväxt inom branschen. Den största skillnaden jämfört med fjolåret före-

kom i fråga om arbetskraftskostnaderna, vars betydelse som utvecklingshinder hade ökat avsevärt.

Temafrågan för det gångna året kartlade rederiernas tankar om EU:s strängare bestämmelser om återvinning av fartyg, som troligtvis träder i kraft under 2017. Till följd av de strängare EU-bestämmelserna måste EU-flaggade fartyg monteras ner på ett certifierat sätt inom EU-området, då de hittills vanligtvis har monterats ner utanför EU. Svarsfördelningen för temafrågan visar att rederierna fortfarande är osäkra på de framtida effekterna av regleringen.

Till de positiva aspekter som nämndes i anslutning till regleringen hörde finländska företags möjligheter att erbjuda säkra återvinningstjänster för nedmontering av fartyg i Finland, eventuell know-how och det nära geografiska läget för rederierna, vilket skulle kunna medföra att återvinningskostnaderna minskar. Som eventuella negativa konsekvenser nämndes bl.a. lägre skrotpris, vilket påverkar EU-flaggans konkurrenskraft.

SISÄLLYSLUETTELO

VARUSTAMOBAROMETRI 2016

1 JOHDANTO	11
2 VARUSTAMOIDEN TAUSTATIEDOT	12
3 MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS.....	14
3.1 Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset	14
3.2 Yksittäistä varustamoaa koskevat kysymykset	23
4 VARUSTAMOIDEN KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET	28
5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET	29
6 TEEMAKYSYMYKSET.....	32
7 YHTEENVETO	32

REDERIBAROMETERN 2016

8 INLEDNING.....	35
9 BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIER.....	36
10 SJÖFARTSBRANSCHENS NULÄGE OCH FRAMTID	38
10.1 Allmänna frågor om rederibranschen	38
10.2 Frågor om enstaka rederier.....	47
11 HINDER FÖR REDERIERNAS UTVECKLING OCH TILLVÄXT	51
12 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN.....	52
13 TEMAFRÅGOR.....	55
14 SLUTSATSER.....	56

1 JOHDANTO

SPC Finlandin varustamobarometrin kysely toteutettiin verkkokyselynä lokakuussa 2016. Kysely suunnattiin Suomen Varustamot ry:n jäsenvarustamoille sekä tärkeimmille em. yhdistykseen kuulumattomille suomalaisille varustamoille. Lisäksi barometrikysely lähetettiin edellisen vuoden tapaan Suomen meriliikenteen kannalta oleellisille ulkomaisille varustamoille, joilla on säännöllistä liikennettä Suomessa. Aiempien vuosien tapaan kyselyyn oli mahdollista vastata joko suomeksi tai ruotsiksi. Barometrikyselyn potentiaalisia vastaajia oli 33. Potentiaalisista vastaajista 19 vastasi kyselyyn eli kyselyn vastausprosentti oli 58.

Barometri kehitettiin keväällä 2006 merikuljetusten parissa työskentelevien työkaluksi. Alussa se julkaistiin kahdesti vuodessa, ja vuodesta 2010 lähtien barometri on julkaistu kerran vuodessa.

Miten barometriä luetaan:

Varustamoja koskevista **A-ryhmän** kysymyksistä esitetään numeraalinen yhteenveto.

Varustamoalaa ja yksittäistä varustamoja koskevista **B-ryhmän** teemoista esitetään **prosenttijakaumat** kysymyksittäin. Kunkin kysymyksen osalta esitetään vastausvaihtoehtojen saamat prosenttiluvut kysymykseen vastanneiden kokonaismäärästä.

Lisäksi esitetään saldoluvut. **Saldoluvun** avulla voidaan kehitystä verrata havainnollisesti. Saldoluku lasketaan vähentämällä positiivista kehitystä arvioineiden vastaajien määrästä negatiivisen arvion antaneiden määrä. Saldoluvun asteikko on kolmiportainen ja saldoluku vaihtelee välillä -100 ja 100. Jos esimerkiksi positiivista kehitystä ennustaisi 60 prosenttia vastaajista, neutraalia 10 prosenttia ja negatiivista 30 prosenttia laskettaisiin saldoluku $60 - 30 = 30$. Saldoluvusta ei voi päätellä niiden vastaajien määrää, jotka ovat arvioineet, että tilanne on säilynyt tai tulee säilymään ennallaan. Neutraalin vastauksen antaneiden määrä on arvioitava prosenttijakaumasta.

Aikasarjoja on muodostettu käyttämällä nyt suoritettujen kyselyjen tietojen ohella myös aikaisempien kyselyjen tietoja. Kysymyskohtaisissa aikasarjoissa tärkein vertailukohde on toteutuneen tilanteen vertailu eri ajankohtina. Tulokset esitetään graafisesti. Samaan kuvioon on yhdistetty myös tuorein ennuste. Lisäksi tietyissä kysymyksissä vanhan ennusteen lukuja on verrattu uuden ennusteen lukuihin.

Alan kehitystä ennakoitaessa jokaisella vastauksella on sama painoarvo.

C-ryhmän ”Kasvun esteet” esitetään graafisena pylväskaaviona.

D-ryhmän ”Toimintaympäristön muutoksista” esitetään jakaumat kysymyksittäin ja saldoluvut.

E-ryhmässä esitetään vaihtuvan teemakysymyksen tulokset.

2 VARUSTAMOIDEN TAUSTATIEDOT

A-ryhmän kysymyksillä kartoitettiin varustamoihin liittyvät taustatiedot. Seuraavissa taulukoissa on esitetty vastaajien jakaumat eri taustakysymysten suhteen.

Yhteystiedot (A1)

Varustamobarometriin vastanneista henkilöistä enemmistö oli yritystensä toimitusjohtajia. Lisäksi kyselyyn vastasi alue-, maa- ja linjajohtajia sekä operaattori.

Varustamon pääasiallinen liikennemuoto (A2)

Linjaliikennettä harjoittaa 63 % vastanneista varustamoista, hakurahtiliikennettä 26 % ja muuta liikennettä loput eli 16 % vastanneista varustamoista. Liikennemuodon jakaantuminen esitetään taulukossa 2.1.

Taulukko 2.1. Varustamon liikennemuoto (n=19).

Liikennemuoto	mainintoja kpl	%
Linjaliikenne	12	63 %
Hakurahtiliikenne	5	26 %
Muu	3	16 %

Varustamon pääasiallinen tavaraliikenne (A3)

Taulukossa 2.2. esitetään varustamoiden pääasiallinen tavaraliikenteen muoto. Varustamo saattaa harjoittaa useampaa kuin yhtä tavaraliikenteen muotoa. Vastaajista 71 % kuljettaa kappaletavaraa, kuivabulk-kuljetuksia on 24 %:lla ja nestebulk-kuljetuksia 6 %:lla.

Taulukko 2.2. Varustamon tavaraliikenteen muoto tavararyhmittäin (n=17).

Tavaraliikenne	mainintoja kpl	%
Kuivabulk	4	24 %
Nestebulk	1	6 %
Kappaletavara	12	71 %

Varustamon liikevaihdon suuruusluokka (A4)

Kyselyssä annettiin neljä eri vaihtoehtoa varustamon liikevaihdon suuruusluokan kartoittamiseksi. Vastanneista varustamoista 64 %:lla liikevaihto oli alle 50 miljoonaa euroa ja liikevaihto oli yli 100 miljoonaa euroa 26 % vastaajista. Kaikkien luokkien osuudet käyvät ilmi taulukosta 2.3.

Taulukko 2.3. Varustamon liikevaihto (n=19).

Liikevaihto	mainintoja kpl	%
alle 10 MEUR	6	32 %
10–50 MEUR	6	32 %
50–100 MEUR	2	11 %
yli 100 MEUR	5	26 %

Varustamon työntekijämäärän suuruusluokka (A5)

Barometrissä kartoitettiin varustamoiden työntekijämääriä annettuihin luokkiin perustuen. Vastanneiden varustamoiden työntekijöiden määrässä oli kohtalaisesti hajontaa eri luokkien välillä. Suurimpaan eli yli 200 työntekijän luokkaan kuului eniten eli 39 % vastanneista varustamoista. Työntekijöiden lukumäärän jakauma esitetään taulukossa 2.4.

Taulukko 2.4. Varustamon työntekijämäärä (n=18).

Työntekijämäärä	mainintoja kpl	%
alle 20	6	33 %
20–50	2	11 %
50 - 200	3	17 %
yli 200	7	39 %

Varustamon tonnisto (A6)

Barometrin mukaan (taulukko 2.5.) suurimmalla osalla eli 56 % vastanneista varustamoista oli ainoastaan omaa tonnistoa. Mukana oli myös varustamoja, joilla oli sekä omaa että vuokrattua tonnistoa, ainoainoastaan vuokrattua tonnistoa tai ei ollut omaa eikä vuokrattua tonnistoa.

Taulukko 2.5. Varustamon tonnisto (n=18).

Tonnisto	mainintoja kpl	%
Ainoastaan omaa tonnistoa	10	56 %
Sekä omaa että vuokrattua tonnistoa	4	22 %
Varustamolla on ainoastaan vuokrattua tonnistoa	3	17 %
Varustamolla ei ole omaa eikä vuokrattua tonnistoa	1	6 %

Varustamon lippuvaltiot (A7)

Barometrissa kartoitettiin vastanneiden varustamoiden operoimien alustyyppien jakautumista Suomen lipun, EU-lipun sekä muun lipun kesken (taulukko 2.6). Kyselyyn vastanneiden varustamoiden yhteenlaskettu alusmäärä oli 101.

Liikennevirastolta saadun uusimman, 30.9.2016 päivitetyn tiedon mukaan, Suomen kauppalausluettelossa on 103 alusta. Suomen kauppalausluetteloon merkittyjen alusten määrä on pysynyt suhteellisen vakaana viime vuosina. Luetteloon merkityillä aluksilla hoidetaan noin 30 % Suomen ulkomaanliikenteestä. Kyselyyn vastanneiden Suomen lipun alla toimivien alusten lukumäärä oli 41 eli 40 % kaikista Suomen kauppalauksista. Kaikista kyselyyn vastanneiden varustamoiden aluksista 41 % operoi Suomen lipun alla ja 59 % EU-lipun alla.

Taulukko 2.6. Varustamon alusten jakautuminen alustyyppien mukaan lippuvaltioittain (n=12).

Lippu/alustyyppi	Suomi	EU	muu	YHT.
roro/ropax	12	17	0	29
kontti	0	41	-	41
kuivabulk	23	2	0	25
nestebulk	6	0	0	6
YHT.	41	60	0	101

3 MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS

B-ryhmän kysymyksillä selvitettiin nykytilannetta ja tulevaisuutta niin, että ensin kartoitettiin varustamoalaa ja merikuljetusmarkkinoita yleensä ja sen jälkeen yksittäistä varustamoaa koskevia suhdannenäkymiä. Tarkastelun aikajakso muodostui tapahtuneen osalta viimeisestä kahdestatoista kuukaudesta ja tulevaisuuden osalta seuraavasta kahdestatoista kuukaudesta.

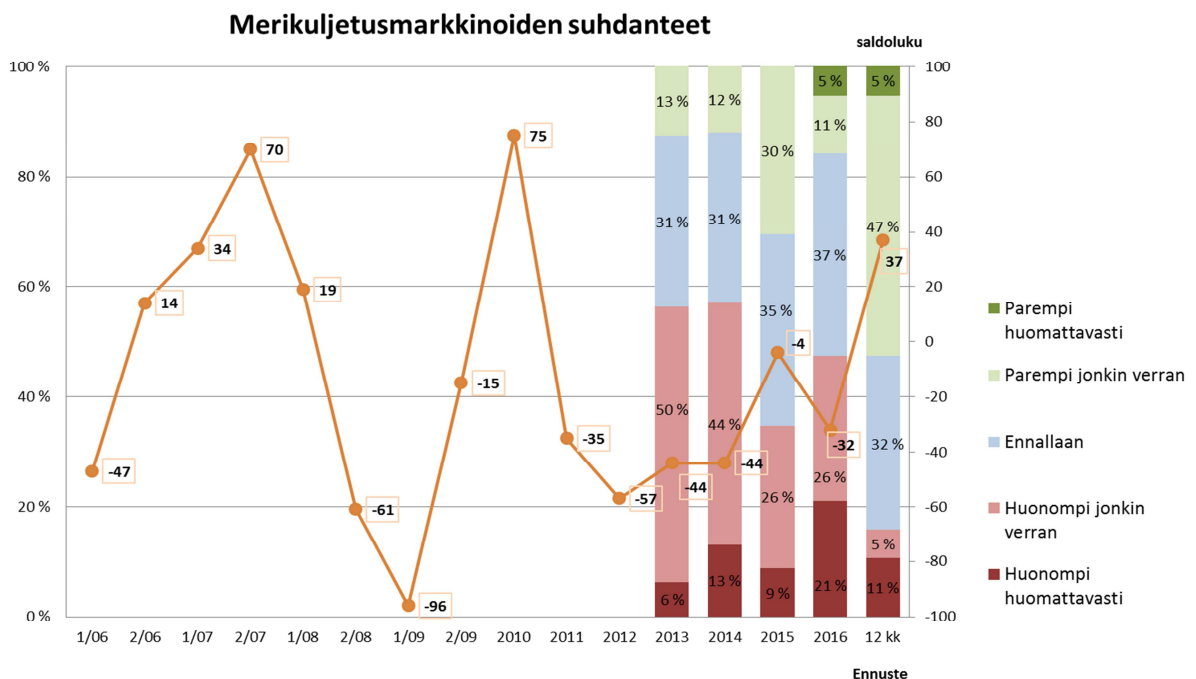
Poikkeuksen tästä tekee Suomen meriliikenteen vienti- ja tuontikuljetusten määrät, joista on käytetty vain ennustetta tulevalle 12 kuukaudelle. Investoinneissa koskien Suomen ja ulkomaiden välistä liikennettä aikajaksona on käytetty 24 kuukautta. Ennen vuotta 2010 barometreissä käytettiin pääosin kuuden kuukauden aikajaksoa, sillä barometri julkaistiin kahdesti vuodessa. Muuttunut tarkasteluväli tulee ottaa huomioon tilastojen analysoinnissa.

3.1 Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset

Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (B1)

Merikuljetusmarkkinoiden suhdannetilanne on huonontunut kuluneen kauden aikana viime vuoteen verrattuna, jolloin saldoluku oli -4. Vuoden 2016 merikuljetusmarkkinoiden saldoluku on -32. Viidesosa vastaajista on sitä mieltä että merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet ovat huonontuneet huomattavasti. Hajonta vastaajien kesken on kuitenkin edelleen suurta.

Vastaajista yli puolet uskoo kuitenkin että suhdanteen tilanne parantuu seuraavan 12 kuukauden aikana. Tällä perusteella ennusteen saldoluku nousi reilusti positiiviseksi, 37 pisteeseen.

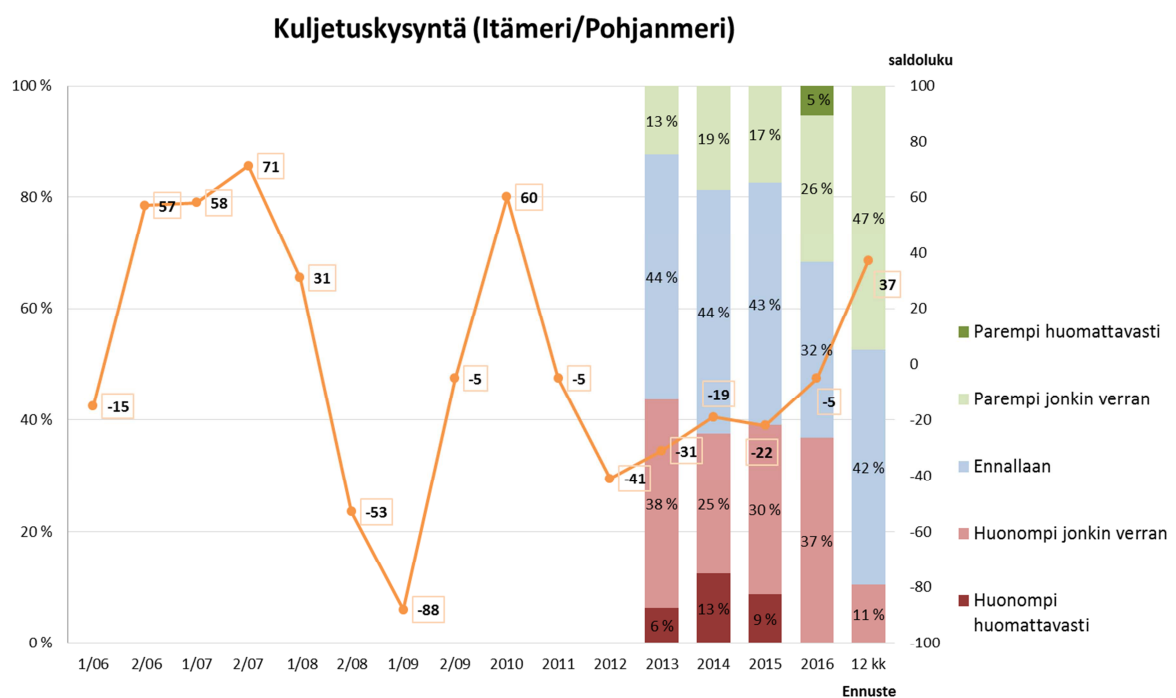


Kuva 3.1. Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (tot. 2016 n=19, ennuste 12 kk n=19)

Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (B2)

Kuljetuskysynnän määrä Itämeren ja Pohjanmeren alueella on vastaajien mukaan parantunut hieman viime vuoteen verrattuna, sillä saldoluku nousi -22:stä -5 pisteeseen. Prosentuaalisesti suurin osa vastaajista oli sitä mieltä, että kysyntä on huonontunut jonkin verran. Saldoluku on siis yhä negatiivinen, ja yli kolmasosa vastaajista on sitä mieltä, että kuljetuskysyntä on ollut edelleen laskussa.

Ennusteen saldoluku (37) ja prosentuaalinen tarkastelu osoittaa, että toimijat uskovat kysynnän määrän joko parantuvan tai säilyvän ennallaan seuraavan 12 kuukauden aikana. Vastaajista reilu enemmistö on sitä mieltä, että kuljetuskysynnän tilanne paranee jonkin verran.

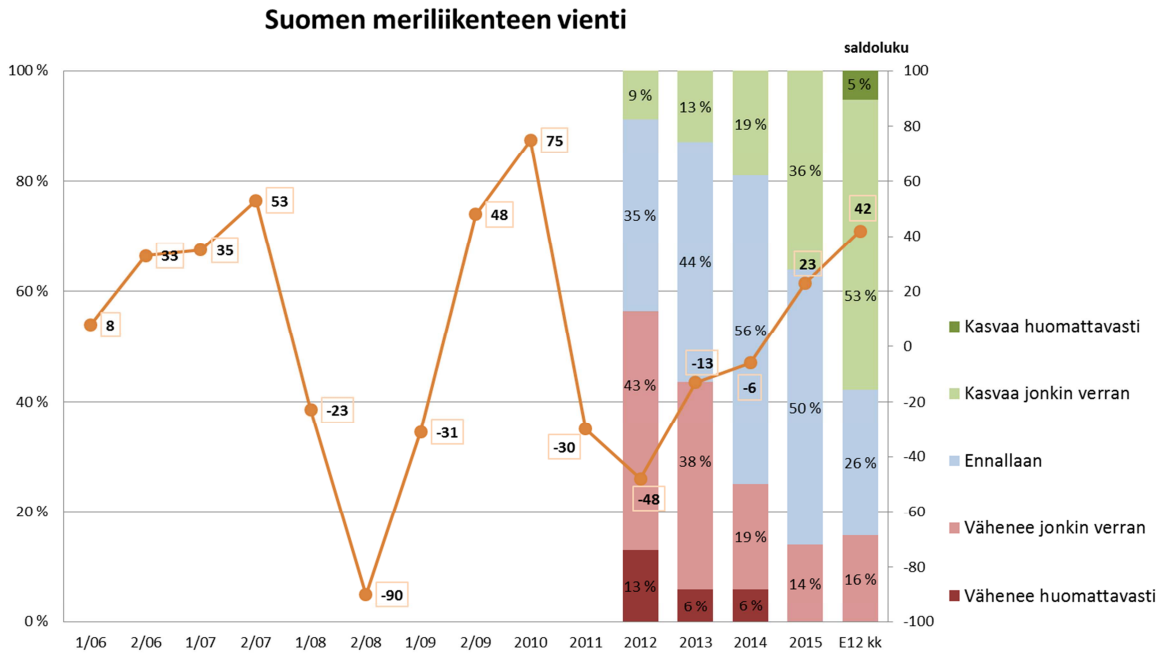


Kuva 3.2. Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (tot. 2016 n=19, ennuste 12 kk n=19)

Vienti- ja tuontikuljetusten määrä (B3)

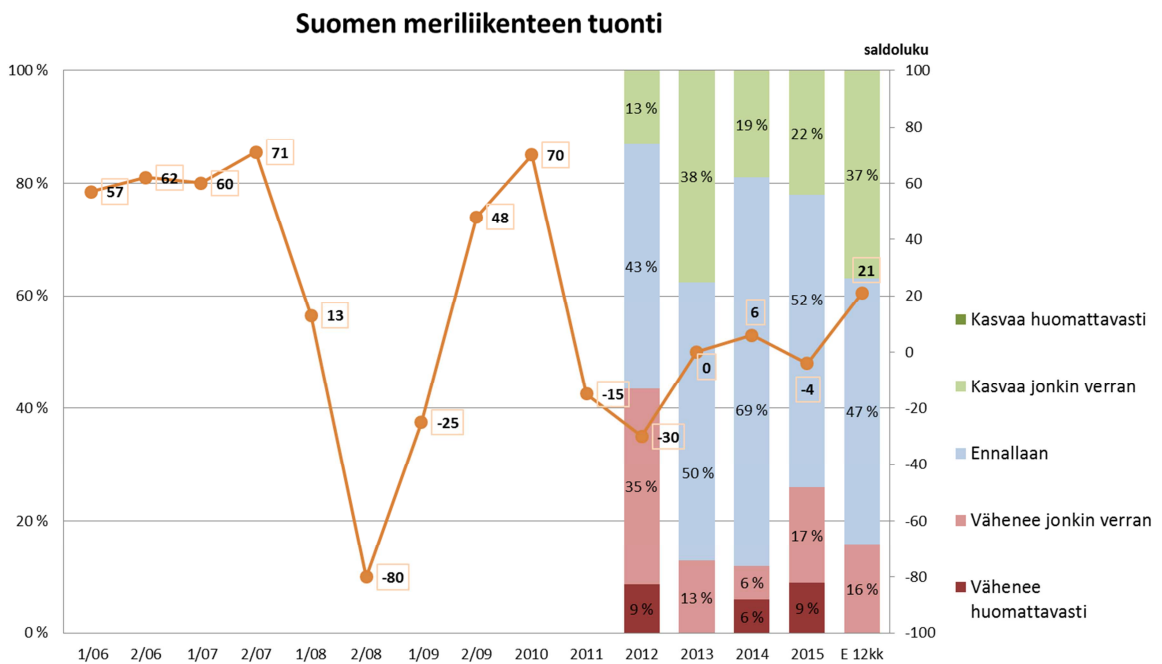
Suomen meriliikenteen viennin ja tuonnin kuvaamisessa on koko varustamobarometrin ajan käytetty vain ennusteita, ei arvioita edellisen vuoden tilanteesta kuten muiden teemojen kohdalla.

Vientikuljetusten osalta suhdanne näyttää yhä elpymisen merkkejä mistä osoituksena saldoluku on edelleen nousut 42 pisteeseen. Vastaajista enemmistö arvioi meriliikenteen viennin kasvavan jonkin verran seuraavan 12 kuukauden aikana.



Kuva 3.3. Suomen meriliikenteen vienti (ennuste 12 kk n=19)

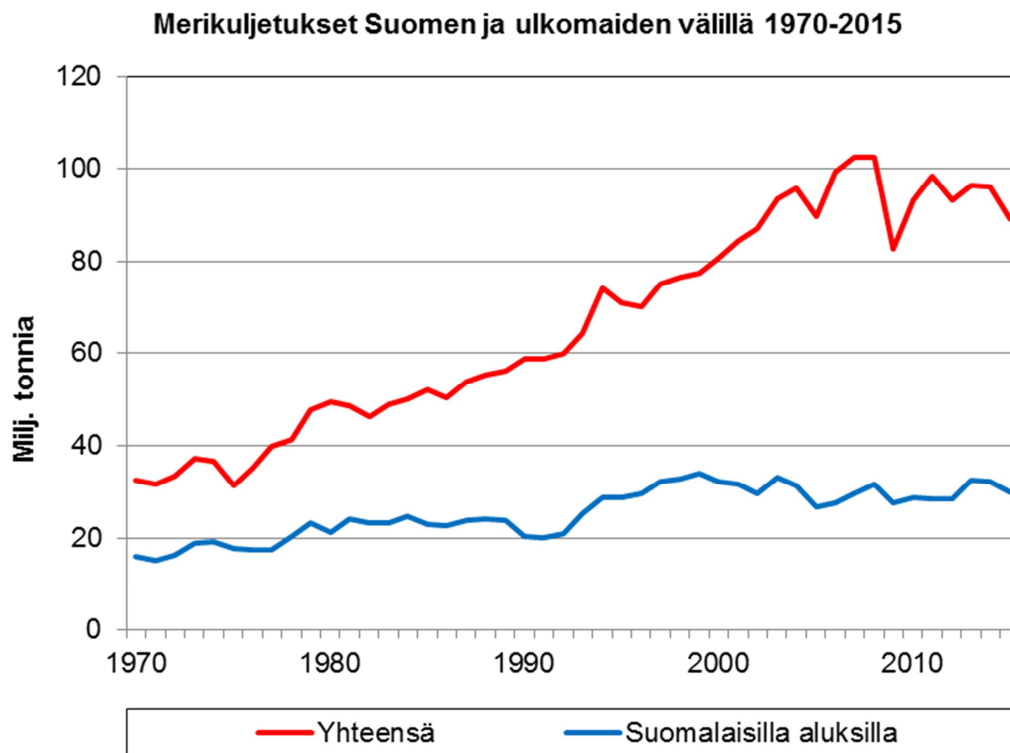
Myös Suomen meriliikenteen **tuontikuljetusten** ennusteessa on nähtävissä elpymisen merkkejä. Saldoluku on muuttunut reilusti positiiviseksi (21). Vastaajien prosenttiosuuksien tarkastelu osoittaa kuitenkin, että enemmistö vastaajista (47 %) odottaa tilanteen pysyvän ennallaan, ja 37 % arvioi tuonnin kasvavan jonkin verran seuraavan 12 kuukauden aikana.



Kuva 3.4. Suomen meriliikenteen tuonti (ennuste 12 kk n=19).

Liikennevirasto (2016) ja sitä ennen Merenkululaitos on kerännyt tietoja ulkomaan merikuljetuksista säännöllisesti vuodesta 1970 lähtien. Viimeisen 20 vuoden merikuljetusten tarkastelu osoittaa, että vienti- ja tuontikuljetusten määrät ovat kasvaneet varsin tasaisesti (lukuun ottamatta vuoden 2009 merkittävää laskua).

Vuoden 2016 Liikenneviraston tilastoissa on kuvattu tilanne vuonna 2015. Edellisvuoden tilastoihin verrattuna merikuljetukset Suomen ja ulkomaiden välillä ovat vähentyneet vuonna 2015. Liikenneviraston tilastojen mukaan ulkomaan merikuljetusten kokonaismäärä väheni edellisestä vuodesta 6,9 miljoonaa tonnia. (Kuva 3.5). Viennin määrä väheni 7,4 prosenttia ja oli yhteensä 44,7 miljoonaa tonnia. Tuonti väheni edellisvuodesta myös 7,4 prosenttia, 44,5 miljoonaa tonniin. (Liikennevirasto, 2016) Suomalaisten alusten osuus merikuljetuksista on myös laskenut hieman vuoden 2015 tarkasteluun verrattuna (Kuva 3.5).



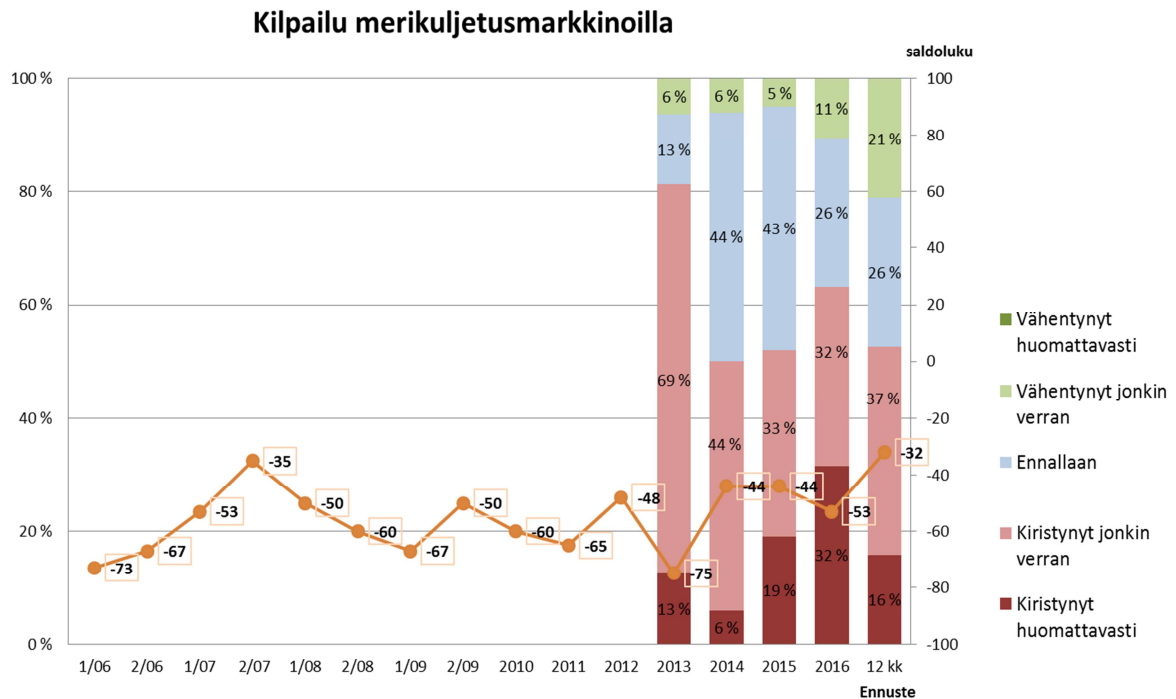
Kuva 3.5. Merikuljetukset Suomen ja ulkomaiden välillä 1970–2015 (Liikennevirasto, 2016)

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (B4)

Kilpailutilanne merikuljetusmarkkinoilla pysyy vastaajien mukaan edelleen kireänä. Saldoluku on -53. Prosentuaalinen tarkastelu osoittaa, että hajonta vastaajien kesken on suurta ja esimerkiksi lähes kolmannes 32 % vastaajista on vastannut, että kilpailu merikuljetusmarkkinoilla on kiristynyt huomattavasti.

Kilpailu näyttää tulevan 12 kuukauden osalta kiristyvän edelleen, sillä ennusteen saldoluku on -32. Merikuljetusmarkkinoiden kilpailua kuvaavissa suhdanteissa koko barometrin ajan on ta-

pahtunut melko vähän muutoksia suuntaan tai toiseen ja saldoluku on pysynyt reilusti negatiivisena koko ajan.



Kuva 3.7. Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (tot 2016 n=19, ennuste 12 kk n=19).

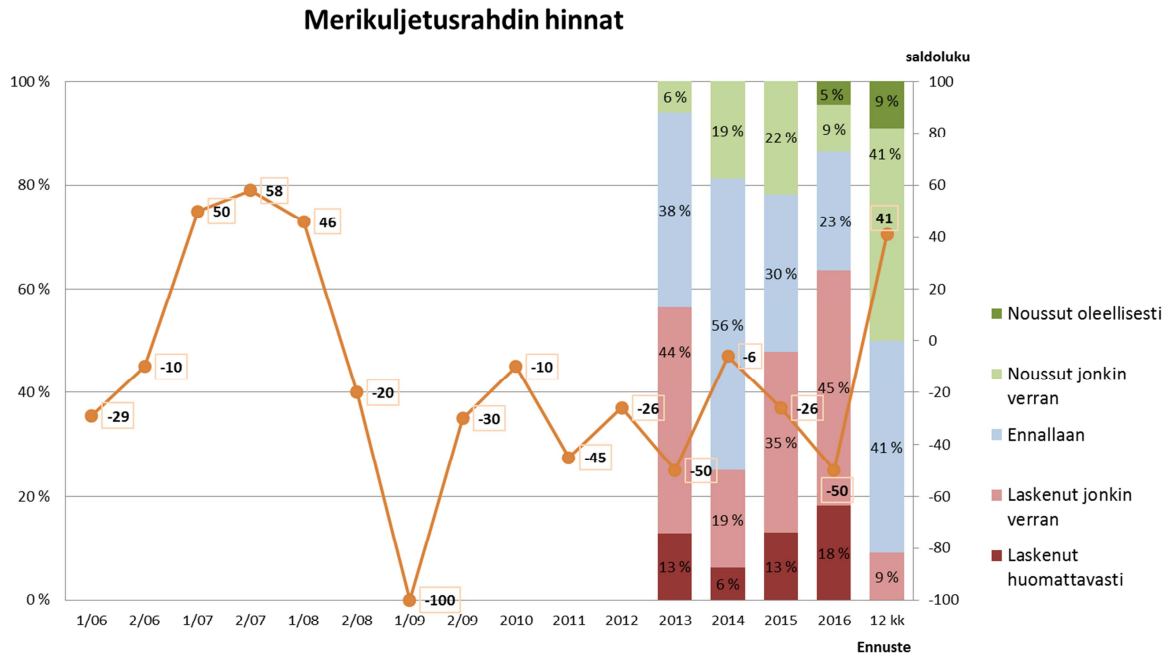
Merikuljetusrahtien hinnat (B5)

Merikuljetusrahtien hintoja kuvaava saldoluku on edelleen laskenut viime vuodesta. Kuluneen kauden saldoluku on -50 kun se edellisvuonna oli -26. Saldoluvun perusteella toimijoiden mielestä merikuljetusrahtien hinnat ovat olleet laskussa kuluneena kautena. Vastaukset ovat kuitenkin jakaantuneet suhteellisen tasaisesti; 23 % vastaajista on sitä mieltä, että hinnat ovat pysyneet ennallaan, 14 % sitä mieltä, että rahtihinnat ovat nousseet jonkin verran tai oleellisesti ja 63 % vastaajista on sitä mieltä, että rahtien hinnat ovat laskeneet jonkin verran tai huomattavasti.

Merikuljetusrahtien laskevia hintoja kuvaavan saldoluvun syynä voidaan edelleen osaltaan pitää suhteellisen matalaa bunkkerin hintaa (kuva 3.10), joka vaikuttaa suoraan merikuljetusrahtien hintatasoon. Vastaajat ovatkin pitäneet huonoa hintakehitystä yhtenä oleellisena kehittymisen ja kasvun esteenä viime vuosien aikana (kuva 4.1.). Historiallinen tarkastelu kuitenkin osoittaa että merikuljetusrahtien hintoja kuvaava saldoluku on ollut matalalla useita kertoja varustamobarometrin toteuttamisen aikana.

Tulevan 12 kuukauden ajanjakson rahtien hintoja kuvaava saldoluku on positiivinen, sillä merikuljetusrahtien hintojen ennusteen saldoluku kipuaa 41:een. Vastaajista noin 41 % uskoo, että

rahtien hinnat pysyvät ennallaan, 41 % että rahtihinnat nousevat jonkin verran ja 9 % vastaajista että rahtihinnat laskevat jonkin verran tai nousevat oleellisesti.



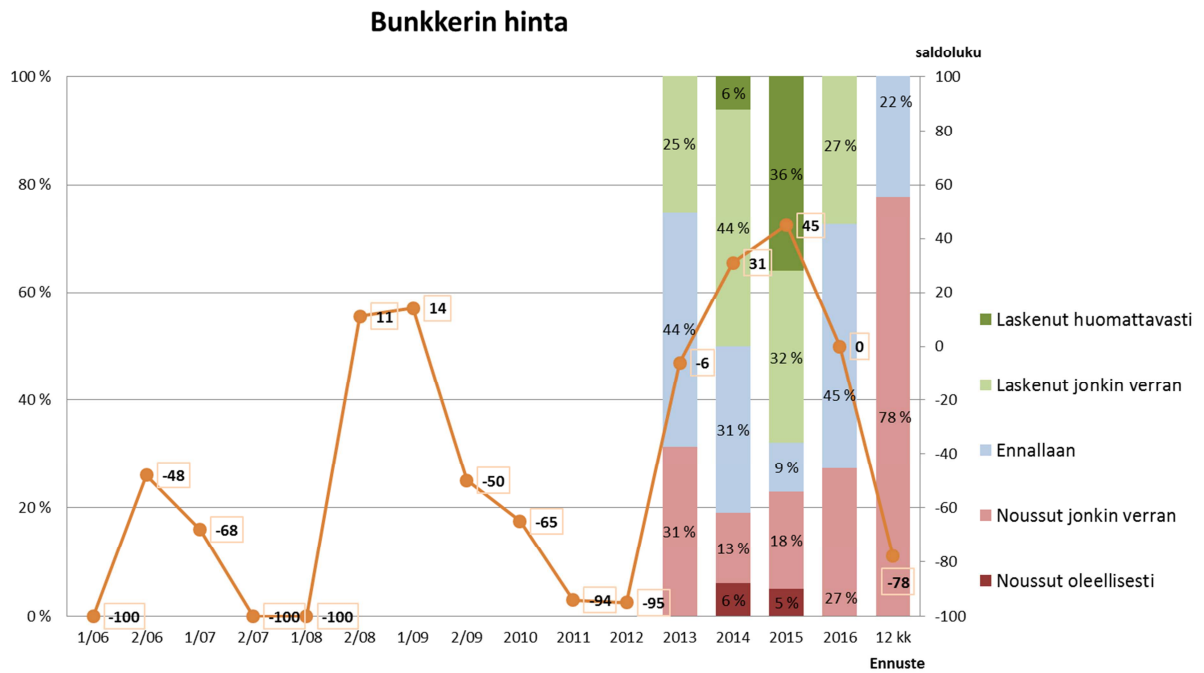
Kuva 3.8. Merikuljetusrahtien hinnat (tot. 2016 n=19, ennuste 12 kk n=19).

Bunkkerin hinta (B6)

Bunkkerin eli laivan polttoaineen hinta on vaihdellut merkittävästi varustamobarometrin toteuttamisen aikana.

Vuoden 2015 varustamobarometrin hintojen voimakasta laskua kuvaavan saldoluvun (45) jälkeen kuluneen kauden polttoaineen hintaa kuvaava saldoluku (0) viittaa edellisinä kausina tapahtuneen polttoaineen hinnan laskun pysähtymiseen. Noin kolmannes vastaajista on sitä mieltä, että polttoaineen hinta on laskenut jonkin verran vuoden 2016 aikana ja lähes puolet vastaajista on sitä mieltä, että polttoöljyn hinta on pysynyt ennallaan. Eräiden vastaajien mukaan bunkkerin hinta on kuitenkin myös noussut jonkin verran, mikä johtuu oletetusti erilaisien polttoaineiden käytöstä.

Vastaajat ovat suhteellisen yksimielisiä siitä että polttoaineen hinnan uskotaan nousevan seuraavan 12 kuukauden aikana. Saldoluku on selvästi negatiivinen eli -78. Prosentuaalisesti vastaajat uskovat polttoaineen hinnan nousevan jonkin verran (78 % vastaajista) tai pysyvän ennallaan (22 % vastaajista).



Kuva 3.9. Bunkkerin hinta (tot. 2016 n=19, ennuste 12 kk n=19).

Kaikkien polttoöljyalaatujen hinta on ollut edelleen vuoden 2016 aikana matala. Bunkerworld-indeksi, BWI (Kuva 3.10.) osoittaa, että polttoaineen hinta jatkoi laskua edellisen vuoden tavoin vielä alkuvuonna 2016 mutta on kuitenkin sen jälkeen ollut nousussa.



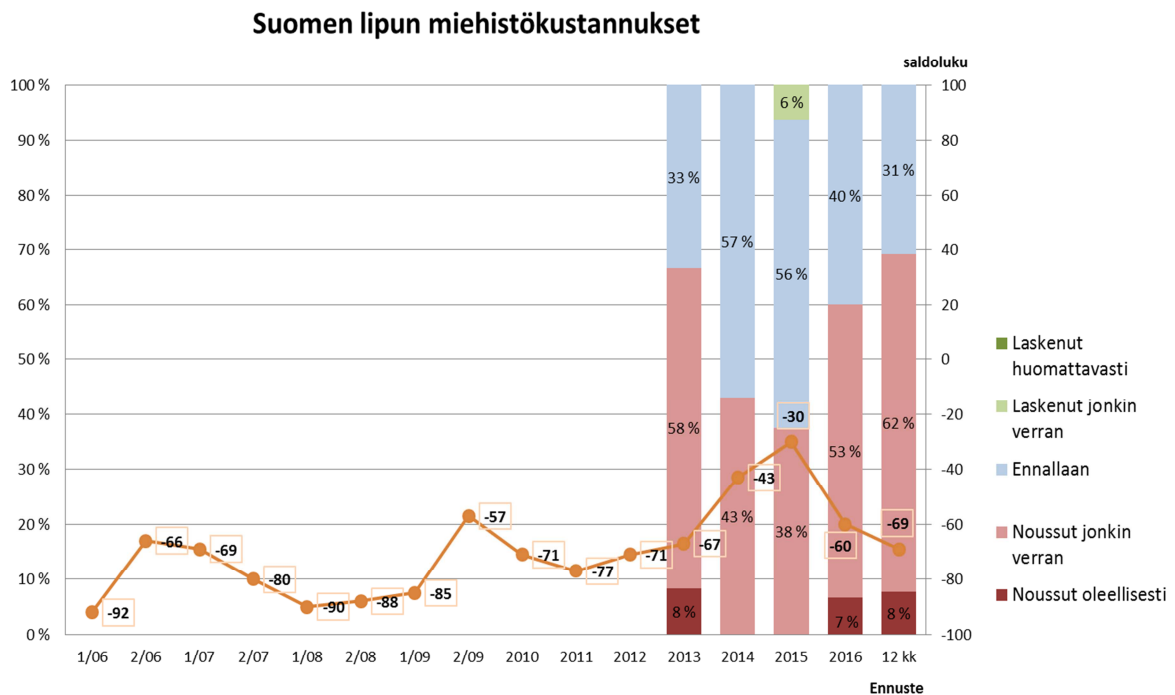
Kuva 3.10. BWI-indeksin mukainen polttoaineen hinnankelitys 2015–2016 (Bunkerworld-tilastot, 2016)

BWI-indeksissä on mukana, maantieteellinen painotus huomioon otettuna, 20 merkittävän bunkraussataman tiedot. Indeksi sisältää raskaan polttoöljyn, dieselin ja kaasuöljyn painotettuna niiden merkittävyydellä bunkerimarkkinoilla. (Bunkerworld-tilastot, 2016).

Miehistökustannukset lippuvaltioittain (B7)

Suomen lipun alla purjehtivien laivojen miehistökustannuksia kuvaava saldoluku pysyy edelleen negatiivisena. Saldoluku on laskenut toteutuneen kauden aikana, -30 pisteestä -60 pisteeseen. Saldoluvun perusteella miehistökustannukset ovat siis kuluneena kautena nousseet vahvemmin kuin edellisenä.

Yli puolet vastaajista (62 %) uskoo kustannusten nousevan jonkin verran ja 31 % pysyvän ennallaan tulevien 12 kuukauden aikana. Saldoluvun ennakoidaan laskevan yhä hieman, -69 pisteeseen.



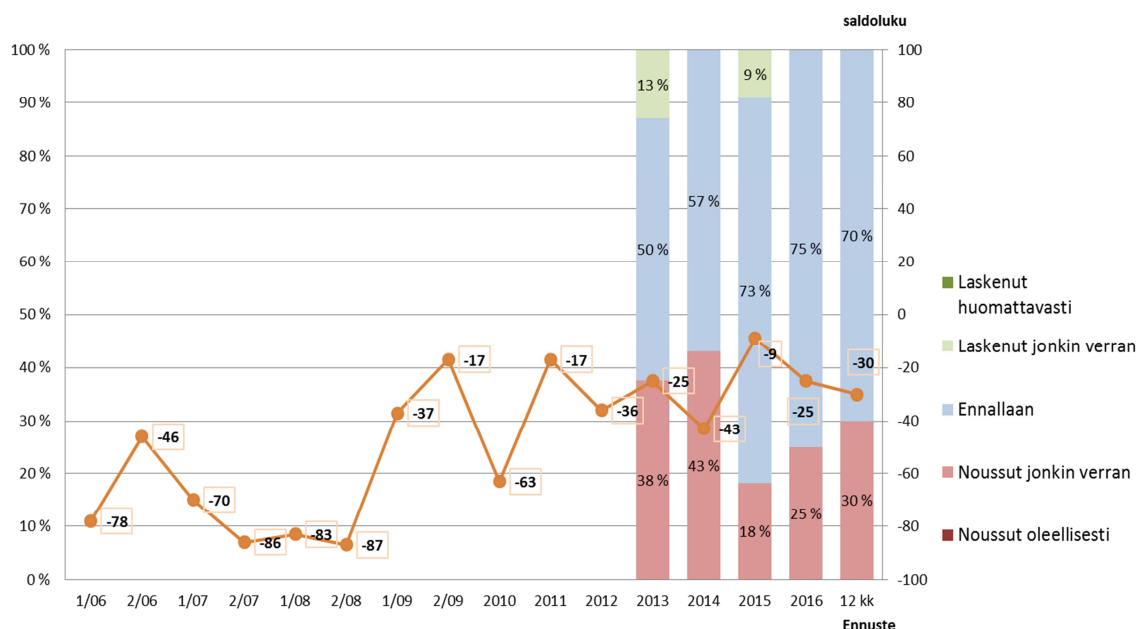
Kuva 3.11. Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2016 n=15, ennuste 12 kk n=13).

Samoin kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten, niin myös ulkomaisten alusten miehistökustannukset ovat olleet kasvavia koko varustamobarometrin historian ajan.

Tämän vuoden **muun kuin Suomen lipun** alla purjehtivien alusten miehistökustannusten saldoluku on myös laskenut selvästi edellisestä vuodesta, -9 pisteestä -25 pisteeseen. Prosentuaalisen tarkastelun perusteella enemmistö vastaajista oli kuitenkin sitä mieltä, että ulkomaisten alusten miehistökustannukset ovat kuluneena kautena pysyneet ennallaan.

Tulevien 12 kuukauden aikana kustannusten odotetaan edelleen pysyvän ennallaan. Ennusteen saldoluku ja prosenttiosuudet ovat samansuuntaiset kuin toteutuneen kehityksen, ja 70 % vastaajista uskoo miehistökustannusten pysyvän ennallaan.

Muun kuin Suomen lipun miehistökustannukset



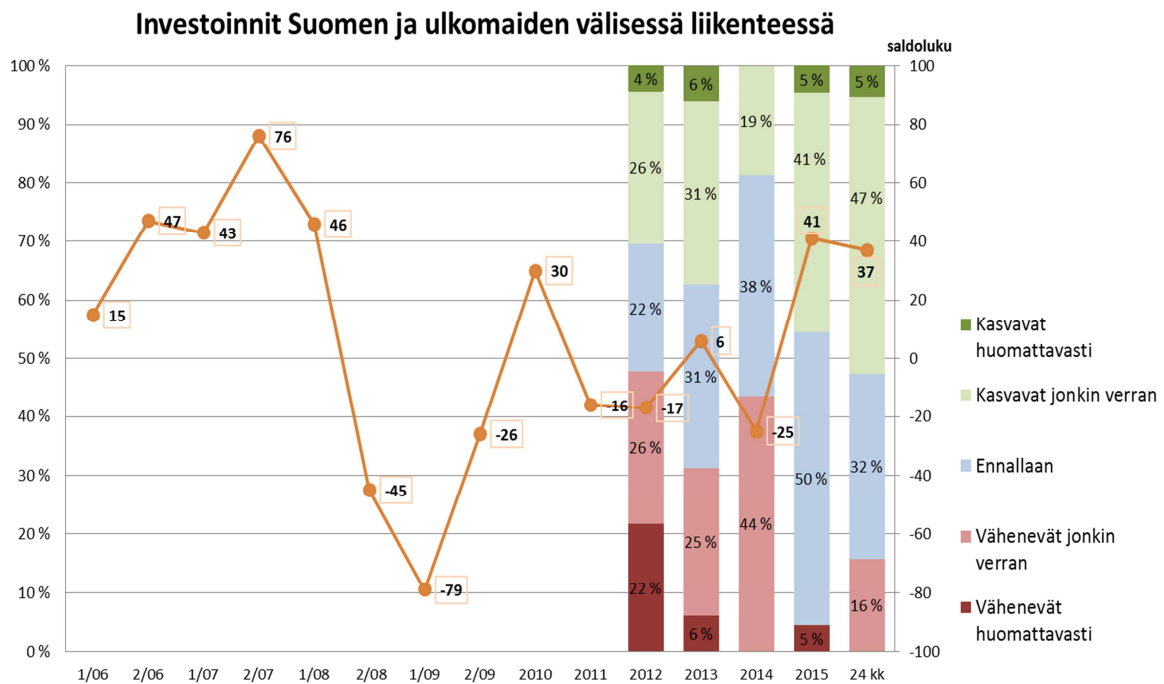
Kuva 3.12. Muun kuin Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2016 n=11, ennuste 12 kk n=11).

Investoinnit tonnistoon Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (B8)

Poikkeuksena muihin teemoihin investointien arvioissa käytetään aikajaksona **seuraavaa kahta vuotta**, joten peräkkäisten kyselyiden arviot menevät osittain päällekkäin. Kysymys sisältää uudisrakennukset ja second hand -alusten ostot.

Kuluneen kauden odotukset tulevien investointien määrästä pysyivät edellisen kauden tasolla, saldoluku laski vain muutaman yksikön, saldoluovusta 41 lukuun 37. Odotukset investointien määrästä pysyvät siis positiivisina, ja yli puolet vastaajista odottaa niiden määrän kasvavan seuraavan kahden vuoden aikana. Barometrin toteuttamisen aikana investointeja kuvaavat saldoluovut ovat vaihdelleet merkittävästi ja hajonta vastaajien kesken on ollut suhteellisen suurta.

Suomen kauppa-alusluetteloon merkityn tonniston keski-ikä on ollut laskusuunnassa, mutta tarpeita uusien laivojen hankkimiseen on edelleen. Erityisesti tiukentuvat ympäristö- ja päästösäännökset vaativat varustamoilta investointeja tonnistoon. (Busk, H. & Härmälä, V. 2016) Esimerkiksi SECA-alueita koskevien määräysten arveltiin vauhdittavan alusinvestointeja jo vuonna 2014, mutta investointien kasvuun viittaavat suuntaukset ovat nähtävissä vasta kuluneen ja sitä edellisen kauden ennusteissa kun määräykset ovat astuneet voimaan 1.1.2015.



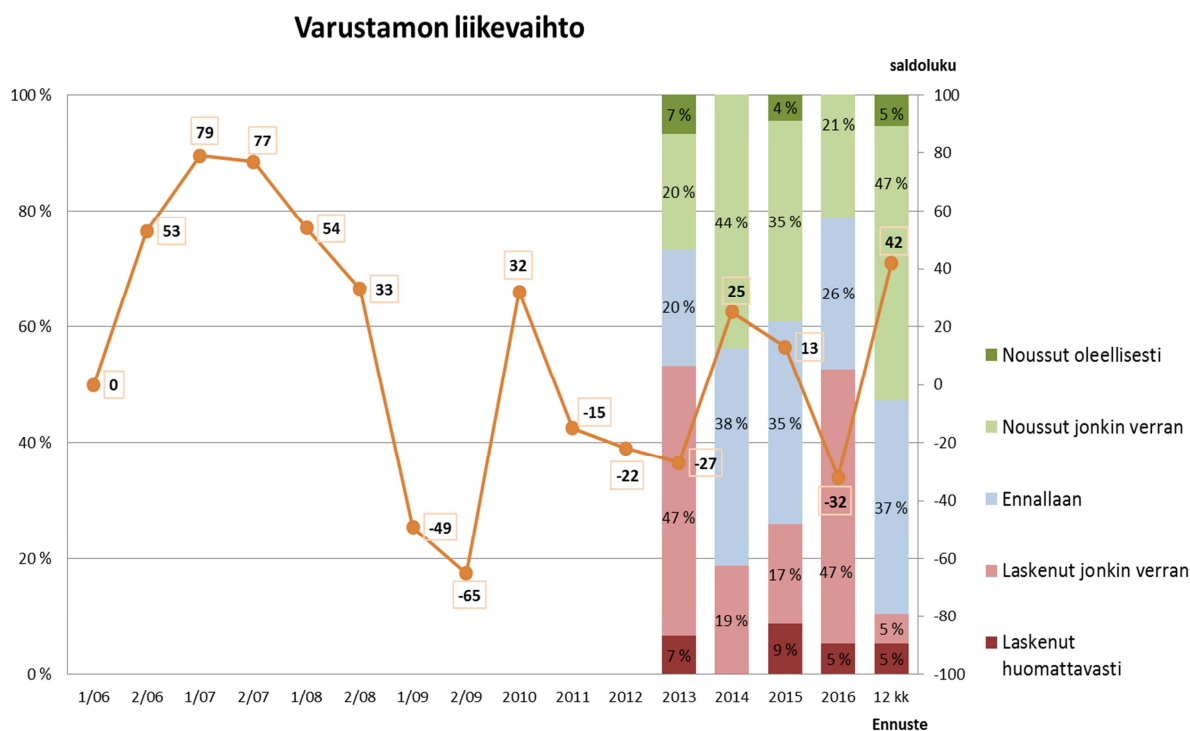
Kuva 3.13. Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (ennuste 24 kk n=19).

3.2 Yksittäistä varustamoita koskevat kysymykset

Liikevaihto (B9)

Viime kauden saldolukuun verrattuna vastanneiden varustamoiden liikevaihdon saldoluku on laskenut oleellisesti, muuttuen negatiiviseksi (-32). Saldoluku oli pysynyt positiivisena kaksi edellistä kautta. Vastaajien prosentuaalisen tarkastelun perusteella voidaan todeta, että yli puolella vastaajista liikevaihto on laskenut jonkin verran tai huomattavasti. Viidesosa vastaajista on kuitenkin sitä mieltä että liikevaihto on myös kasvanut jonkin verran kuluneena kautena. Alan yleinen suhdannetilanne on siis vaikuttanut eri lailla eri yrityksiin, joihinkin positiivisesti ja osaan varustamoista negatiivisesti.

Tilanne näyttää positiivisemmalta 12 kuukauden ennusteen tarkastelussa, sillä yli puolet vastaajista on sitä mieltä, että yrityksen liikevaihto nousee jonkin verran tai oleellisesti. Vastaajista 37 % uskoo tilanteen säilyvän ennallaan ja 10 % laskevan jonkin verran tai huomattavasti. Liikevaihdon kehitystä kuvaavan ennusteen saldoluku nousee 42 pisteeseen.

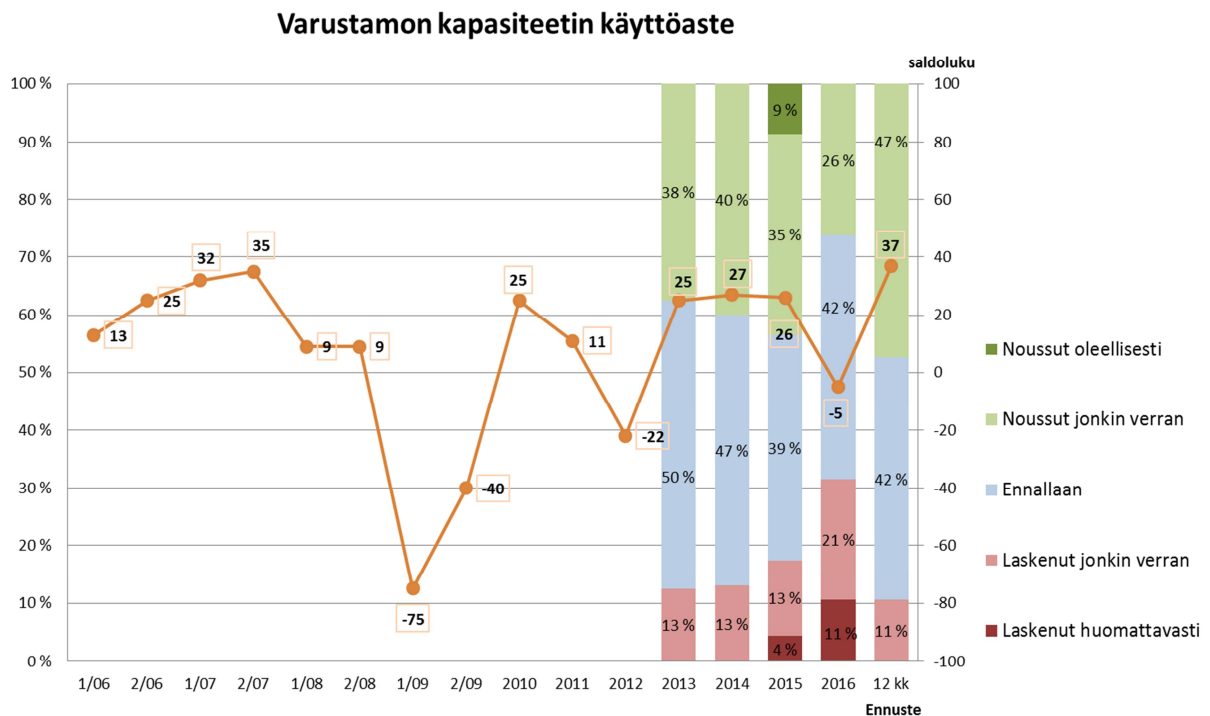


Kuva 3.14. Varustamon liikevaihto (tot. 2016 n=19, ennuste 12 kk n=19).

Alusten kapasiteetin käyttästä (B10)

Kapasiteetin käyttästä kuvaava saldoluku on edellisinä kausina pysynyt lähes muuttumattomana. Kuluneena kautena varustamon kapasiteetin käyttästä on varustamoiden vastausten mukaan kuitenkin hieman laskenut. Negatiivinen saldoluku (-5) kuvaa kapasiteetin käyttästeen laskua. Vastaajista 42 % koki tilanteen pysyneen muuttumattomana, 26 % liikevaihdon nousevan jonkin verran ja 32 % kapasiteetin käyttästeen laskevan jonkin verran tai huomattavasti.

Käyttästeen ennustetta kuvaava saldoluku on kuitenkin positiivinen. Ennusteen mukaan varustamoiden kapasiteetin käyttästeen arvioidaan seuraavan 12 kuukauden ajanjaksona kasvavan. Lähes puolet vastaajista (47 %) ennakoivat varustamonsa kapasiteetin käyttästeen nousevan jonkin verran ja 42 % vastaajista ennakoivat kapasiteetin käyttästeen pysyvän ennallaan seuraavan 12 kuukauden aikana. Ennusteen saldoluku on 37.



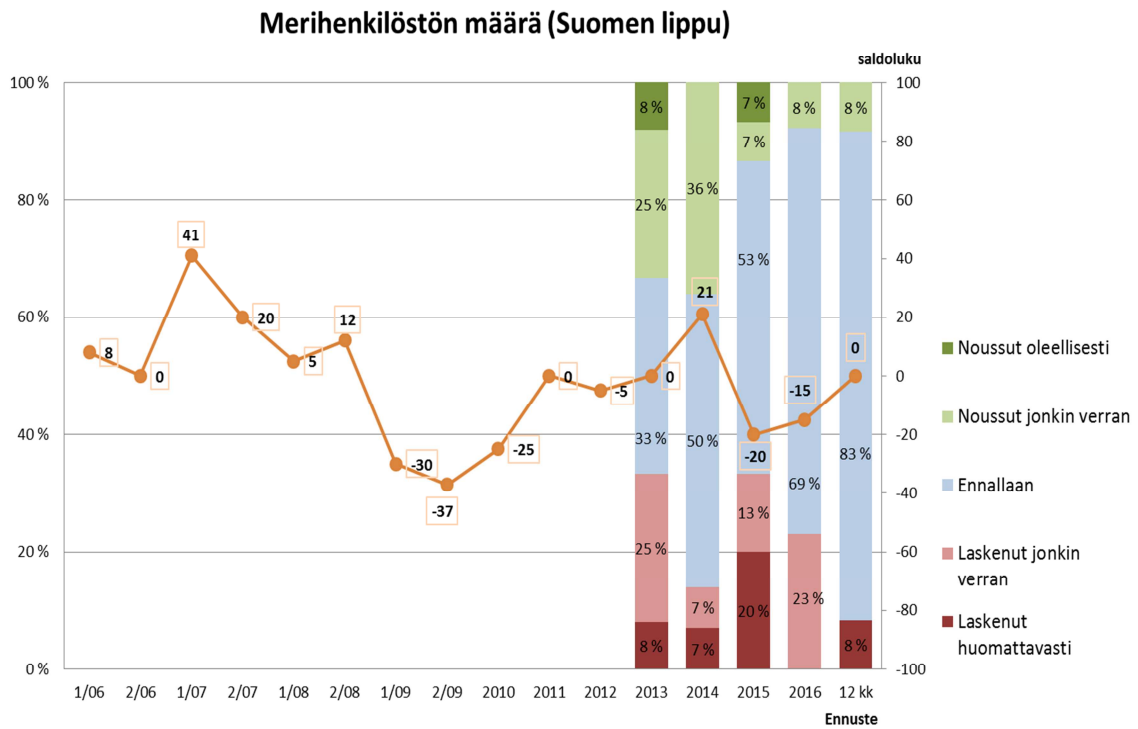
Kuva 3.15. Alusten kapasiteetin käyttöaste (tot. 2016 n=19, ennuste 12 kk n=19).

Merihenkilöstön määrän kehitys lippuvaltioittain (B11)

Merihenkilöstön määrä **Suomen lipun** alla purjehtivilla aluksilla on barometrin toteuttamisen aikana pysynyt melko vakiintuneena. Edellisellä tarkastelujaksolla Suomen lipun alla purjehtivien alusten merihenkilön määrä oli laskenut huomattavasti, sillä saldoluku oli muuttunut negatiiviseen suuntaan, -20 pisteeseen. Samansuuntainen kehitys jatkuu myös kuluneella kaudella, ja saldoluku on noussut vain muutaman pisteen edellisestä kaudesta, -15 pisteeseen.

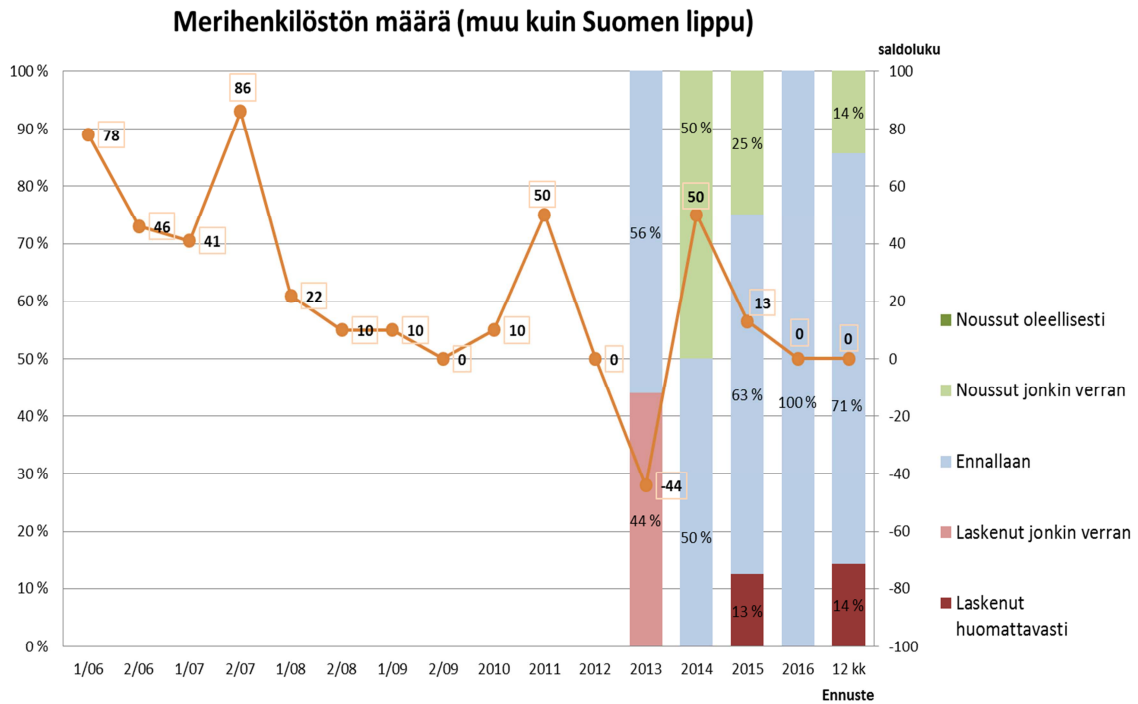
Prosenttitarkastelu osoittaa, että tilanne on pysynyt ennallaan reilusti yli puolella vastaajista (69%). Huomattavaa on kuitenkin, että 23 % vastaajista merihenkilöstön määrä Suomen lipun alla oli edelleen laskenut jonkin verran. Vastauksiin merihenkilöstön määrän kehityksestä Suomen lipun alla voi osaltaan vaikuttaa ulkomaisten varustamoiden vastaukset barometrissa, jotka ovat olleet mukana vastaajissa kuluneena ja sitä edellisenä kautena.

Vastanneet varustamot ovat olleet yksimielisiä siitä että merihenkilöstön määrän kehityksen seuraavan 12 kuukauden aikana odotetaan pysyvän ennallaan. Merihenkilöstön määrän kehityksen ennusteen saldoluku on 0 ja prosentuaalisesti 83 % vastaajista on sitä mieltä että tilanne pysyy ennallaan.



Kuva 3.16. Merihenkilöstön määrä Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2016 n=13, ennuste 12 kk n=12).

Merihenkilöstön määrää **ulkomaisten lippujen** alla kuvaava saldoluku on kuluneena kautena 0. Sekä saldoluvun ja prosentuaalisen tarkastelun perusteella kaikki vastaajat ovat olleet sitä mieltä että merihenkilöstön määrä on pysynyt ennallaan. Samansuuntainen kehitys oli nähtävissä jo edellisen kauden saldoluussa ja prosenttitarkastelussa.



Kuva 3.17. Merihenkilöstön määrä muiden kuin Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2016 n=7, ennuste 12 kk n=7).

Seuraavan tarkastelukauden aikana tilanteen nähdään niin ikään säilyvän ennallaan. Seuraavan 12 kuukauden ennusteen saldoluku on myös 0 ja prosentuaalisesti suurin osa (71 %) vastaajista näkee tilanteen pysyvän ennallaan.

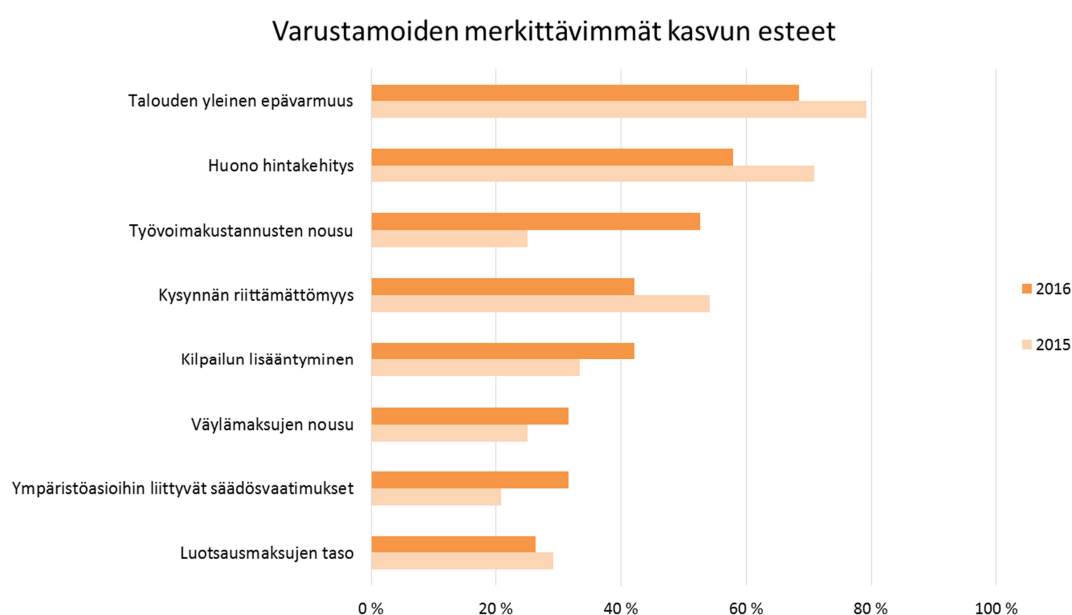
Merihenkilöstön määrää ulkomaisten lippujen alla koskevaan kysymykseen on kuitenkin vastannut vain 7 varustamoaa, joten tulosten perusteella voidaan olettaa että useilla kyselyyn vastanneilla varustamoilla ei ole ollut ulkomaisten lippujen alla olevia aluksia.

4 VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET

C-kohdan kysymyksellä kartoitettiin varustamoiden kokemia kehittymisen ja kasvun esteitä. Valittavana oli yhteensä 20 eri estettä, minkä lisäksi oli mahdollista esittää vielä jokin muu, listassa mainitsematon este. Esteitä oli mahdollista rastittaa niin paljon kuin vastaaja katsoi tarpeelliseksi (yhteensä 101 rastitusta). Kaikki esteet olivat samanarvoisia, eikä niitä pyydetty listaamaan niiden merkittävyyden mukaan. Kaikki 19 tämän vuoden barometrikyselyyn vastannutta varustamo vastasi varustamon kehittymisen ja kasvun esteisiin liittyvään kysymykseen.

Kuvassa 4.1. on esitetty varustamoiden merkittävimiksi koetut 8 estettä niiden kehittymisen ja kasvun tiellä. Vertailun vuoksi kuvassa on esitetty myös viime vuoden kasvun esteiden prosentuaaliset jakaumat. Talouden yleinen epävarmuus (noin 70 % vastaajista) sekä huono hintakehitys (noin 60 % vastaajista) olivat edellisen vuoden tapaan kaksi merkittävintä estettä vuonna 2016. Kyseiset esteet ovat koettu merkittäviksi koko barometrin toteutuksen aikana ja kuvaavat yleistä tilannetta markkinoilla.

Viime vuoteen verrattuna suurin ero esiintyi työvoimakustannusten nousun kohdalla. Vuonna 2015 Työvoimakustannusten nousun koki esteenä 25 % vastaajista ja kuluneena kautena vastaava osuus oli 53 %.



Kuva 4.1. Varustamon kasvun esteet % vastaajista (2016 n=19, 2015 n=23).

Vuosien 2015 ja 2016 välisessä vertailussa oleellisia muutoksia nähdään myös kysynnän riittämättömyydessä sekä ympäristöasioihin liittyvissä säädösvaatimuksissa. Kuluneena kautena ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset on koettu huomattavasti merkittävimiksi esteiksi kuin edellisenä vuotena. Kysynnän riittämättömyys taas koettiin vähemmän merkittävänä esteenä kuin edellisenä kautena. Listauksen ulkopuolelta yksittäiset varustamot mainitsivat kasvun esteiksi satamayhtiön kilpailua vääristävän toiminnan sekä poliittiset esteet.

5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

D-kysymysryhmässä käsiteltiin toimintaympäristön muutoksia Suomen merenkulkupolitiikkaan sekä suomalaisten varustamoiden markkinaosuuksiin liittyen.

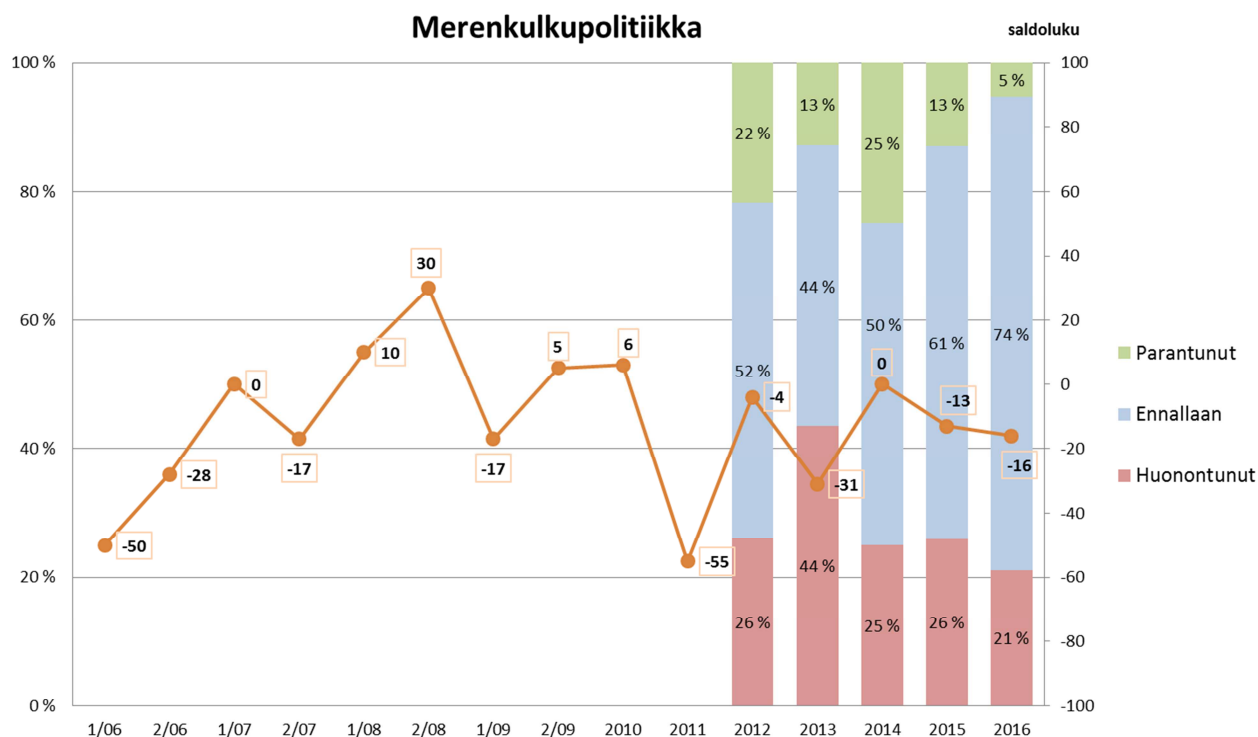
Suomen merenkulkupolitiikka (D1)

Kysymyksellä kartoitettiin arvioita Suomen merenkulkupolitiikasta varustamotoiminnan edellytysten kannalta. Tarkasteltavana aikajaksena on käytetty kulunutta vuotta kuten myös kaikissa aikaisemmissa barometreissä. Muista teemoista hieman poiketen valittavana on viiden vaihtoehdon sijaan kolme; parantunut, ennallaan tai huonontunut. Toimintaympäristön tulevaisuuteen sen sijaan ei tässä teemassa katsota.

Vuoteen 2015 verrattuna vastaajien näkemysten mukaan merenkulkupolitiikka on pysynyt lähes ennallaan, saldoluku on laskenut -13 pisteestä -16 pisteeseen. Vastaajista enemmistö on sitä mieltä, että merenkulkupolitiikan saralla tilanne on pysynyt ennallaan (74 %). Kuluneina tarkastelujaksoina saldoluku on vaihdellut jonkin verran nollan molemmin puolin, matalimmat saldoluvut historian aikana ovat olleet vuosina 2006 sekä 2011. Korkein saldoluku taas on saavutettu vuonna 2008.

Kysymykseen vastanneilla oli mahdollisuus vapaasti kommentoida merenkulkupolitiikkaan negatiivisesti sekä positiivisesti vaikuttavia asioita. Positiivisiksi mainittuja asioita olivat että varustamomaailmaa kuunnellaan enemmän kuin ennen ja että varustamoiden tukimalli on toimiva. Tärkeimmät varustamoiden saamat valtion tuet Suomessa ovat EU-säännösten mukainen työvoimakustannustuki ja tonnistovero.

Negatiivisiksi mainittuja asioita olivat mm. painolastivesikonventio, joka aiheuttaa suuria investointeja. Kommenttien mukaan merenkulkupolitiikan pitäisi myös paremmin ottaa huomioon varustamoiden tarjoamat työpaikat. Huolenaiheeksi nousi myös luotsauksen monopoli, ulkomaan väylämaksujen syrjivyyys, väylämaksujen yleinen taso sekä muut viranomaismaksut, jotka ohjaava liikennettä maantiekuljetuksiin.



Kuva 5.1. Suomen merenkulkupolitiikka (tot. 2016 n=19).

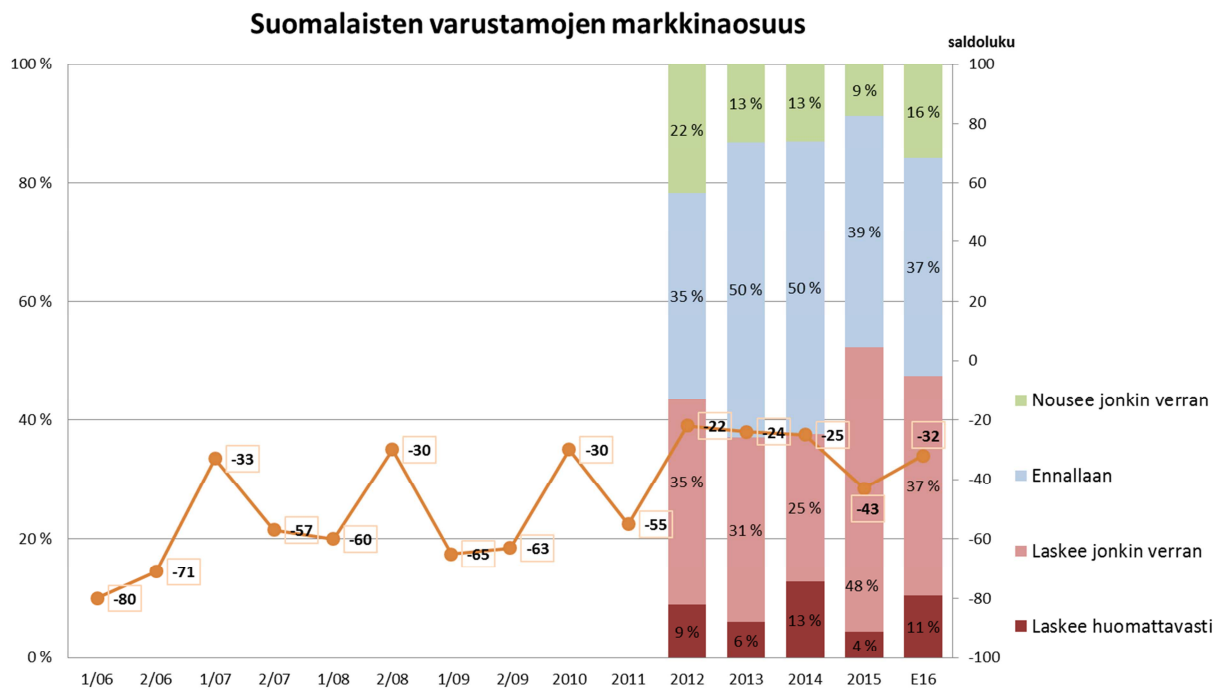
Suomalaisten varustamoiden markkinaosuus (D2)

Suomalaisten varustamoiden markkinaosuuden arvioimisessa on käytetty vain ennustetta tu-
levalle 12 kuukaudelle.

Suomalaisten varustamoiden markkinaosuus kuljetuksista Suomeen/Suomesta ennustetaan
laskevan edelleen. Kuluneen kauden ennusteen saldoluku on -32 pistettä. Prosenttitarkastelun
perusteella voidaan todeta, että lähes puolet vastaajista ennakoivat markkinaosuuden laskevan
jonkin verran tai huomattavasti. Vastaajista 37 % odottaa tilanteen pysyvän ennallaan seura-
van vuoden aikana.

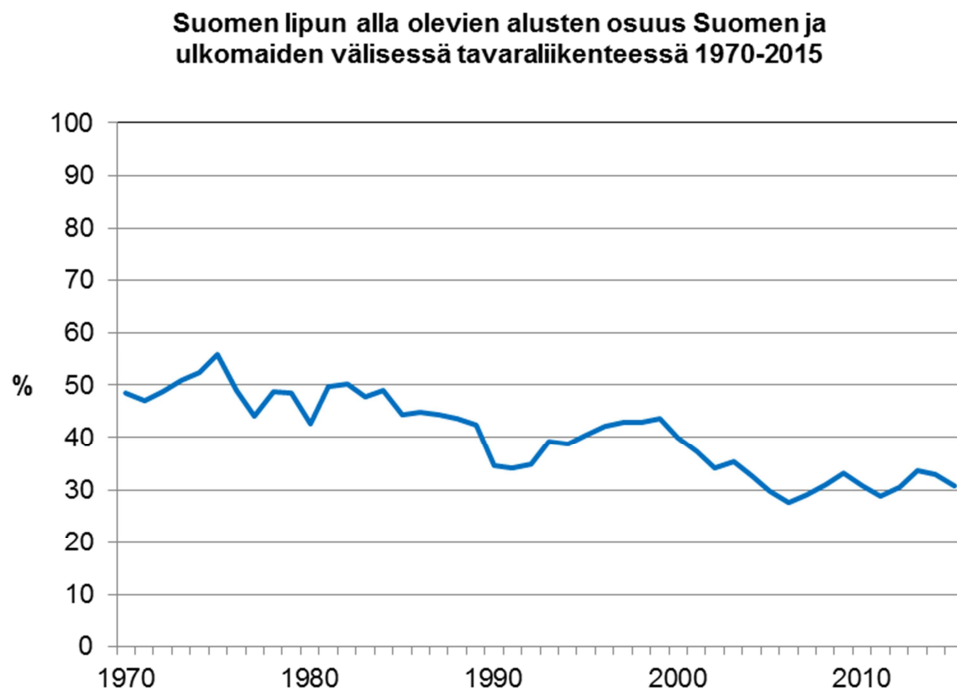
Markkinaosuuden ennusteen trendi on koko barometrin ajan ollut laskuvoittoinen, sillä mark-
kinaosuuden kehitys kuljetuksista on pysytellyt negatiivisena. Saldoluku on vaihdellut baro-
metrin historian aikana -80 ja -22 pisteen välillä.

Vuodesta 2006 (kuva 5.3) suomalaisten varustamoiden alusten osuus Suomen ja ulkomaiden
välisestä tavaraliikenteestä on vaihdellut 30 % molemmin puolin. Vuonna 2015 suomalaisen
tonniston osuus ulkomaan meriliikenteen kuljetuksista pieneni edellisvuoden (2014) 33 pro-
sentista 31 prosenttiin. Tuontikuljetuksista suomalaisten alusten osuus laski 41 prosenttiin ja
vientikuljetuksissa se laski 21 prosenttiin. (Liikennevirasto, 2016)



Kuva 5.2. Suomalaisten varustamoiden markkinaosuus. (ennuste E 12 kk, n=19).

Yleinen suomalaisten varustamoiden markkinaosuuden laskusuhdanne on nähtävissä myös Liikenneviraston ulkomaan meriliikennetilastoista (2016) kuvassa 5.3.



Kuva 5.3. Suomen lipun alla olevien alusten osuus Suomen ja ulkomaiden välisessä tavaraliikenteessä 1970–2015 (Liikennevirasto, 2016)

6 TEEMAKYSYMYKSET

Varustamobarometrin teemakysymys on vuosittain vaihtuva kysymys tai kysymyssarja, jolla kartoitetaan vastaajien mielipiteitä ajankohtaisista aiheista.

Tänä vuonna varustamoilta kysyttiin niiden mielipidettä vuoden 2017 aikana todennäköisesti voimaan tulevasta EU:n tiukentuneesta säännöksestä laivojen kierrätyksestä. Kyselyyn vastanneista 94 % vastasi teemakysymykseen.

Aluskierrätystä koskeva asetus tuli Euroopan unionissa (EU) voimaan vuonna 2013. EU:n säädösten avulla halutaan panna Hong Kongin vuonna 2009 hyväksytyt laivojen kierrätystä koskeva IMO:n (International Maritime Organization) yleissopimus täytäntöön sovittua ratifiointiprosessia nopeammin. EU:n direktiivillä halutaan varmistaa, että laivat kierrätetään sekä ympäristön että ihmisten kannalta turvallisella tavalla. (European Commission, 2016)

EU:n tiukentuneet säännökset laivojen kierrätyksestä tulevat todennäköisesti voimaan vuoden 2017 aikana. Tiukentuvien EU-säännösten myötä EU-maiden lipun alla purjehtineet laivat täytyy purkaa sertifioidusti EU:n alueella kun tähän asti laivat on yleensä purettu EU:n ulkopuolella. Tällä hetkellä suurilta aluksilta puuttuu vielä kierrätyspaikka, koska missään EU-maassa ei pysyvästi pureta yli 100 metriä pitkiä laivoja. Kierrätyksen mahdollisuuksia on lähdetty arvioimaan myös Suomessa, jotta tulevaisuudessa voisi olla mahdollisuus purkaa suuriakin laivoja, ympäristön ja ihmisten kannalta kestäväällä tavalla.

Ensimmäisessä teemakysymyksessä kysyttiin sitä, näkevätkö varustamot tulevan sääntelyn positiivisena vai negatiivisena asiana suomalaiselle varustamoelinkeinolle? Vastaajista 44 % katsoi, että tuleva sääntely on positiivinen asia suomalaiselle varustamoelinkeinolle. Noin viidennes (22 %) vastaajista piti tulevaa sääntelyä negatiivisena. Kolmannes vastaajista (33 %) ei osannut sanoa kantaansa asiaan. Teemakysymyksen vastausten jakauma osoittaa, että varustamot ovat vielä epävarmoja sääntelyn tulevista vaikutuksista.

Positiivisiksi mainittuja asioita olivat suomalaisten yritysten mahdollisuudet tarjota turvallisia kierrätyspalveluja alusten purkuun Suomessa, mahdollinen tietotaito sekä läheinen maantieteellinen sijainti varustamoille, joka voisi mahdollistaa kierrätyksestä aiheutuvien kustannusten pienenemistä. Negatiivisiksi mainittuja asioita olivat alhaisempi romun hinta ja kilpailukyvyyn vääristyminen.

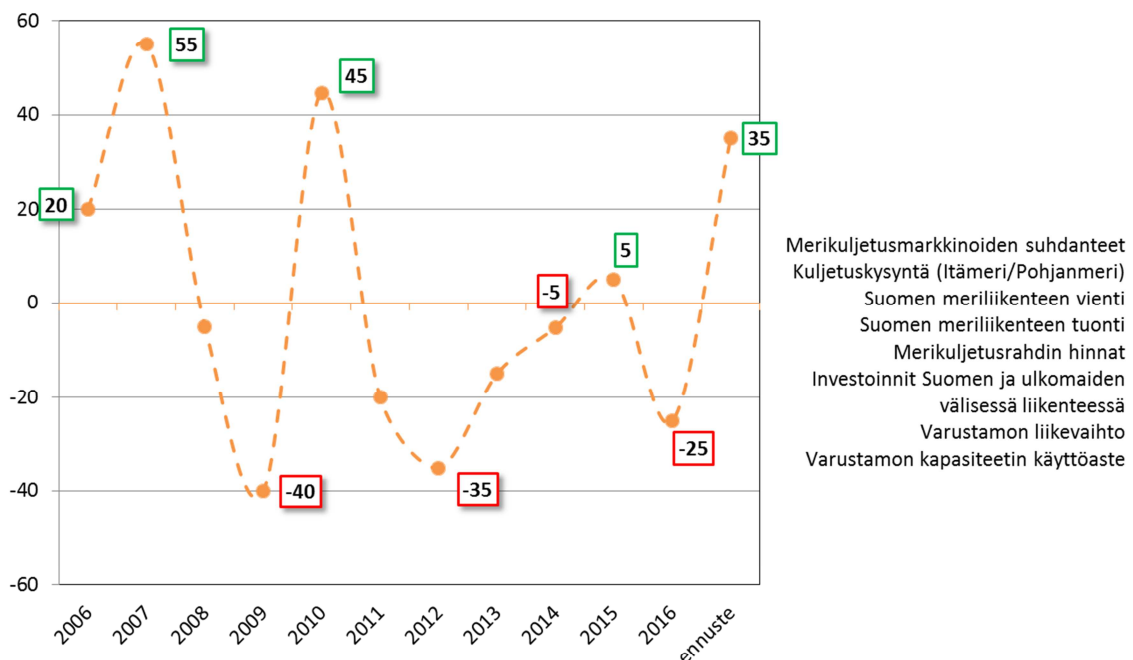
Toisena teemakysymyksenä barometrissa kysyttiin sitä, miten varustamoiden vanhojen laivojen kierrätys/purkaminen on hoidettu tähän asti? Ja kokevatko varustamot tämän hetkisen toimintatavan hyvänä? Vastaajista suurimmalla osalla ei ollut kokemusta vanhojen laivojen purkamisesta ja vanhat alukset on tähän mennessä myyty toimintakuntoisina liikenteeseen ulkomaille. Laivojen purkaminen kansainvälisten sääntöjen mukaan mainittiin kuitenkin myös vastauksissa.

7 YHTEENVETO

Varustamobarometri julkaistiin ensimmäisen kerran vuonna 2006. Kuluneiden ajanjaksojen tarkastelu osoittaa selvästi, millaisia suhdanteita varustamoala ja merenkulkuala laajemminkin ovat näiden vuosien aikana käyneet läpi. Suurimmassa osassa teemoja on nähtävissä hyvinkin yhteneväiset lasku- ja noususuhdanteet, joskin poikkeuksia yleisestä trendistä on esiintynyt. Osassa teemoja saldoluviut ovat olleet koko barometrin ajan miinusmerkkisiä.

Kuvassa 7.1. on esitetty varustamoalan yleispiirteistä trendiä kuvaava kuvaaja. Kuvaajaan on laskettu kahdeksan eri teeman keskiarvot vuosittain (pyöristetty lähimpään viitoslukuun) ja piirretty niiden perusteella diagrammi. Ensimmäisen varustamobarometrin toteuttamisvuodesta 2006 alkanut nousujohteinen suuntaus on jatkunut vuoden 2007 loppuun, jonka jälkeen sukellus vuoden 2008–2009 vaihteen taloudelliseen lamaan on ollut erityisen jyrkkä. Tämän jälkeinen nopea nousu on tapahtunut vuoden mittaan ja nousu on joissain tapauksissa ollut jopa jyrkempi kuin laskusuhdanteen aikainen pudotus. Saldolukujen positiiviset huiput saavutettiin vuonna 2010, jonka jälkeen alkoi uusi laskusuhdanne jatkuen 2012 asti.

Vuodesta 2014 alkanut yleinen suhdanteen elpyminen jatkui edelliseen kauteen asti, mutta teemojen keskiarvojen saldoluku on taas kuluneena kautena laskenut oleellisesti, -25 pisteeseen. Lähes kaikkien yleispiirteistä trendiä kuvaavien teemojen saldoluviut ovat olleet kuluneena kautena laskusuuntaisia. Markkinoiden tulevaisuus nähdään kuitenkin edelleen positiivisena kaikkien teemojen osalta ja teemojen ennusteita kuvaavan saldoluviun keskiarvo on 35.



Kuva 7.1. Merenkulku- ja varustamoalan suhdannevaihtelut vuosina 2006–2016 ja ennuste.

Loput teemat, jotka eivät ole mukana edellisessä kuvassa, noudattavat pääsääntöisesti omia suuntauksiaan, vaikka joitain yhtäläisyyksiäkin on nähtävissä.

Merikuljetusrahtien hinnat ovat vuoden 2009 romahduksen jälkeen sahanneet ylös ja alas vuosittain. Kuluneen kauden saldoluvun perusteella toimijoiden mielestä merikuljetusrahtien hinnat ovat edelleen laskeneet viime kaudesta. Vuoden 2015 barometrin polttoaineen hinnan laskuun viittaava saldoluku oli varustamobarometrin historian selvästi korkein. Kuluneen kauden polttoaineen hintaa kuvaava saldoluku taas viittaa edellisinä kausina tapahtuneen polttoaineen hinnan laskun pysähtymiseen.

Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten saldoluku on pysynyt negatiivisena koko barometrin ajan, eikä kulunut kausi tuo suuntaukseen muutoksia. Myös ulkomaisien alusten miehistökustannukset ovat olleet kasvavia koko barometrin ajan. Kuluneella kaudella muun kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten saldoluku viittaa edelleen kustannusten kasvun jatkumiseen. Nousuun voi osaltaan vaikuttaa ulkomaisten varustamoiden vastaukset barometrissa. Muutamia nousevia piikkejä lukuun ottamatta trendi on kuitenkin molemmissa ollut negatiivinen eli miehistökustannukset ovat nousseet

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla on vastaajien vastausten perusteella edelleen kireä. Prosentuaalinen tarkastelu osoittaa, että hajontaa on viime vuoteen nähden yhä enemmän, ja kilpailu on kiristynyt oleellisesti lähes kolmanneksella vastaajista. Negatiivisena on pysynyt edelleen myös suomalaisten varustamoiden markkinaosuus. Vuodesta 2006 suomalaisten varustamoiden alusten osuus Suomen ja ulkomaiden välisestä tavaraliikenteestä on vaihdellut 30 % molemmin puolin.

Merenkulkupolitiikan kehitystä on muista kuvaajista poiketen kuvattu kolmiportaisella asteikolla, jonka mukaan politiikka on parantunut, pysynyt ennallaan tai huonontunut. Saldoluvut ovat sahanneet nollan molemmin puolin. Kuluneena kautena vastaajien näkemysten mukaan merenkulkupolitiikka on hieman heikentynyt.

Teemakysymykset ovat vuosittain vaihtuvia kysymyksiä, joilla kartoitetaan vastaajien mielipiteitä ajankohtaisista aiheista. Tänä vuonna varustamoilta kysyttiin niiden mielipidettä vuoden 2017 aikana todennäköisesti voimaan tulevasta EU:n tiukentuneesta säännöksestä laivojen kierrätyksestä. Teemakysymyksen vastausten jakauma osoittaa, että varustamot ovat vielä epävarmoja sääntelyn tulevista vaikutuksista.

Sääntelyyn liittyviä positiivisiksi mainittuja asioita olivat suomalaisten yritysten mahdollisuudet tarjota turvallisia kierrätyspalveluja alusten purkuun Suomessa, mahdollinen tietotaito sekä läheinen maantieteellinen sijainti varustamoille, joka voisi mahdollistaa kierrätyksestä aiheutuvien kustannusten pienenemistä. Mahdollisiksi negatiivisiksi vaikutuksiksi mainittiin mm. alhaisempi romun hinta, joka vaikuttaa EU-lipun kilpailukykyyn.

8 INLEDNING

Enkäten genomfördes som en nätenkät i oktober 2016. Liksom under tidigare år riktades enkäten till Rederierna i Finlands medlemsrederier samt till de viktigaste finska rederierna som inte hör till den ovan nämnda föreningen. Dessutom sändes barometerenkäten till utländska rederier som är viktiga för Finlands sjötrafik och som bedriver regelbunden trafik i Finland. På grund av detta var antalet potentiella deltagare i barometerenkäten 33. Av de potentiella deltagarna besvarade 19 enkäten vilket ger en svarsprocent på 58.

Barometern utvecklades våren 2006 som ett verktyg för dem som arbetar med sjötransporter. I början publicerades barometern två gånger om året, och sedan 2010 har den publicerats en gång per år.

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 ett grafiskt stapeldiagram av dem.

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

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

9 BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIER

Med hjälp av frågorna i grupp A kartlades bakgrundsinformation om rederierna. I de följande tabellerna anges fördelningarna av personerna som besvarat enkäten.

Kontaktuppgifter (A1)

En majoritet av deltagarna i enkäten var verkställande direktörer. Dessutom besvarades enkäten av regionchefer och en försäljningschef.

Rederiets huvudsakliga trafikform (A2)

Av rederierna som deltog bedriver 63 % linjetrafik, 26 % trampfart och resten, dvs. 16 %, annan trafik. Fördelningen enligt trafikform visas i tabell 9.1.

Tabell 9.1. Rederiets trafikform (n=19).

Trafikform	notiser stycken	% (/n)
Linjetrafik	12	63 %
Trampfart	5	26 %
Annan	3	16 %

Rederiets huvudsakliga godstrafik (A3)

I tabell 9.2. visas rederiernas godstrafikform. Ett rederi kan bedriva flera former av godstrafik. Styckegods transporteras av 71 % av deltagarna, torrbulk av 24 % och våtbulk av 6 %.

Tabell 9.2. Rederiets godstrafikform enligt varugrupper (n=17).

Godstrafik	notiser stycken	% (/n)
Torrbulk	4	24 %
Våtbulk	1	6 %
Styckegods	12	71 %

Storhetsklass för rederiets omsättning (A4)

För att kartlägga rederiets omsättning gavs fyra olika alternativ för storhetsklass i enkäten. Över hälften av rederierna som besvarat enkäten omsättning var mindre än 50 million euro, vilket framgår av tabell 9.3.

Tabell 9.3. Rederiets omsättning (n=19).

Omsättning	notiser stycken	% (/n)
Mindre än 10 MEUR	6	32 %
10-50 MEUR	6	32 %
50-100 MEUR	2	11 %
Större än 100 MEUR	5	26 %

Storhetsklass för rederiets personalantal (A5)

I barometern kartlades rederiernas personalmängd enligt fyra angivna klasser. Personalstyrkan för rederierna som deltog i enkäten uppvisade en hyfsad spridning över de olika klasserna. Till den största klassen med över 200 arbetstagare hörde 39 procent av rederierna. Fördelningen enligt personalmängd visas i tabell 9.4.

Tabell 9.4. Rederiets personalantal (n=18).

Personalantal	notiser stycken	% (/n)
Mindre än 20	6	33 %
20-50	2	11 %
50-200	3	17 %
Större än 200	7	39 %

Rederiets tonnage (A6)

Enligt barometern (tabell 9.5.) majoriteten av de deltagande rederierna hade enbart eget tonnage (56 %). Bland deltagarna fanns också rederier med endast chartrat tonnage eller sådana som varken hade eget eller chartrat tonnage.

Tabell 9.5. Rederiets tonnage (n=18).

Tonnage	notiser stycken	% (/n)
Enbart eget tonnage	10	56 %
Både eget och chartrat	4	22 %
Enbart chartrat	3	17 %
Varken eget eller chartrat	1	6 %

Rederiets flaggstater (A7)

Barometern kartlade hur de deltagande rederiernas fartygstyper fördelade sig enligt finländsk flagg, EU-flagg och övrig flagg (tabell 9.6). Det totala antalet fartyg hos rederierna som deltog i enkäten var 101.

Enligt Trafikverkets senaste uppgifter, uppdaterade 30.9.2016, omfattar Finlands handelsfartygsförteckning 103 fartyg. Dessa fartyg står för ca 30 procent av Finlands utrikestrafik. Rederierna som deltog i enkäten hade 41 fartyg under finländsk flagg. Av alla deltagande rederiers fartyg seglar 41 % under finländsk flagg och 59 % under EU-flagg.

Tabell 9.6. Antalet fartyg som rederiets opererar enligt flaggstat (n=12).

Flagga/fartyg	finska flaggan	EU-flaggan	övriga	ANTAL
roro/ropax	12	17	0	29
containerfartyg	0	41	-	41
torrbulk	23	2	0	25
våtbulk	6	0	0	6
ANTAL	41	60	0	101

10 SJÖFARTSBRANSCHENS NULÄGE OCH FRAMTID

Med hjälp av frågorna i grupp B utreddes nuläget och framtiden så att man först kartlade rederibranschen och sjötransportmarknaden i allmänhet och därefter ställde frågor om enstaka rederier. Granskningens tidsspann omfattade de senaste tolv månaderna för det förflutna och de kommande tolv månaderna för framtiden.

Ett undantag från detta utgör mängden export- och importtransporter inom Finlands sjötrafik, för vilka endast prognosen för de kommande 12 månaderna beaktats. För investeringar som gäller trafik mellan Finland och utlandet har tidsperioden 24 månader använts. Före år 2010 användes i huvudsak ett tidsspann på sex månader. Den förändrade granskningsintervallen ska beaktas när statistikerna analyseras. På grund av att antalet finländska rederier är så litet utförs granskningen inte på varuslagsnivå.

10.1 Allmänna frågor om rederibranschen

Konjunkturerna inom sjötransportmarknaden (B1)

Konjunkturläget på sjötransportmarknaden har under den gångna perioden försämrats jämfört med fjolåret, då saldotalet var -4. Saldotalet för sjötransportmarknaden i 2016 är -32. Spridningen bland deltagarna i enkäten är ändå fortfarande stor.

Av deltagarna tror över hälften att konjunkturläget inom sjötransportmarknaden ska bli bättre under de kommande 12 månaderna. På basis av detta förutspås prognosens saldotal bli positivt, 37 poäng.

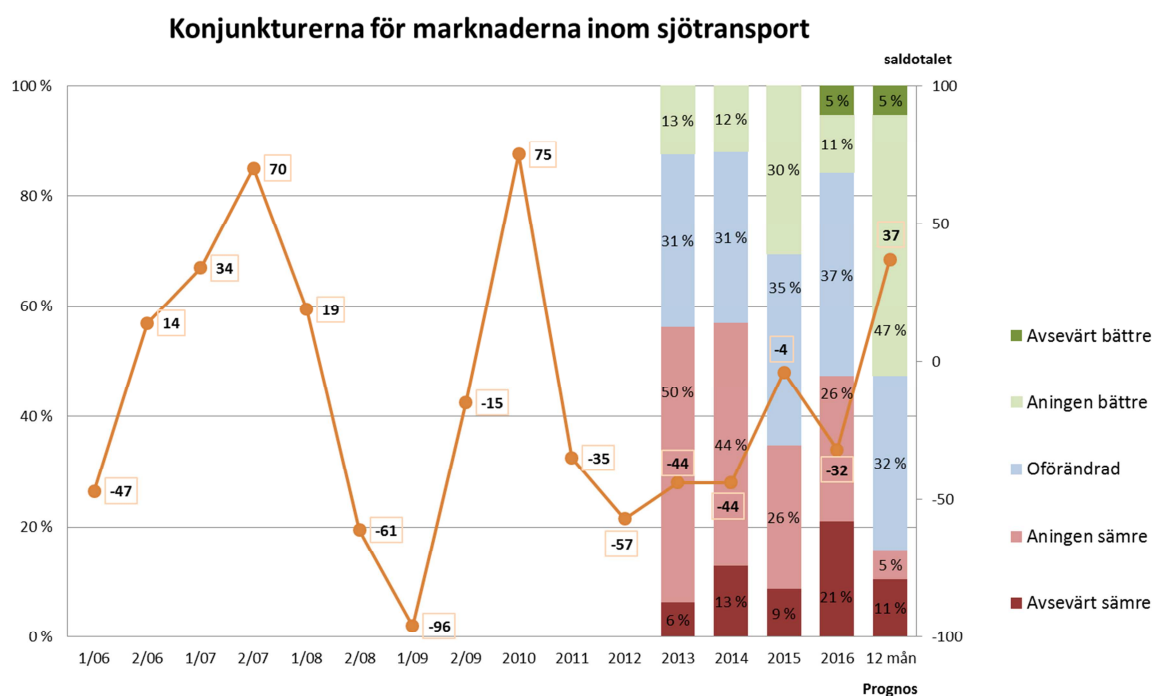


Bild 10.1. Konjunkturer inom sjötransportmarknaderna (uppf. 2016 n=19, prognos 12 månader n=19).

Transportefterfrågan inom sjötransportmarknaden på Östersjön/Nordsjön (B2)

Transportefterfrågan på Östersjön och Nordsjön har enligt enkättagarna förbättrats en aning jämfört med förra året, eftersom saldotalet steg från -22 till -5 poäng. Procentuellt ansåg majoriteten av deltagarna att efterfrågan är aningen sämre. Saldotalet är fortfarande negativt och över en tredjedel av deltagarna anser att transportefterfrågan har fortsatt att sjunka.

Prognosens saldotal (37) och en procentuell granskning visar att en majoritet av rederierna (47 %) förväntar sig att situationen ska bli aningen bättre under de kommande 12 månaderna.

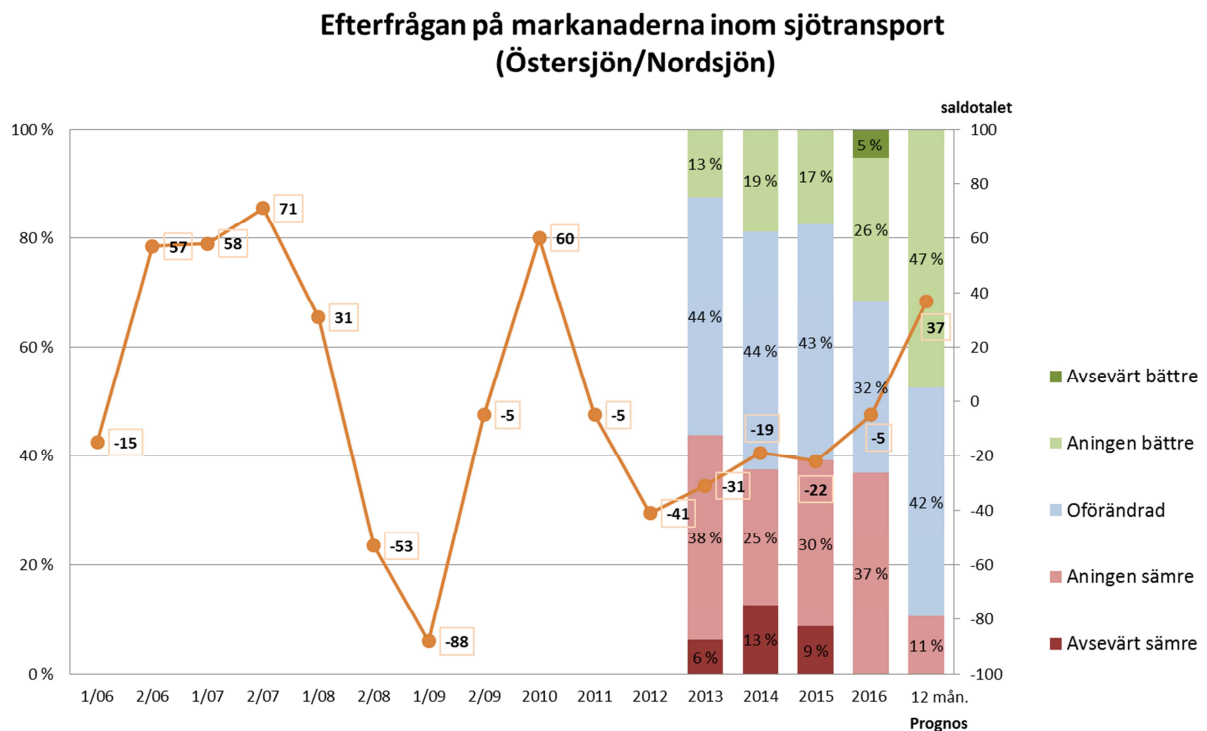


Bild 10.2. Transportefterfrågan på sjötransportmarknader i Östersjön/Nordsjön (uppf. 2016 n=19, prognos 12 månader n=19).

Antalet export- och importtransporter (B3)

I beskrivningen av export- och importtransporter inom Finlands sjötrafik har under rederibarometerens hela existens använts enbart prognoser och inte, som när det gäller övriga teman, uppskattningar av läget under föregående år.

För **exporttransporternas** del uppvisar konjunkturläget fortfarande tecken på uppgång, vilket reflekteras i ett saldotal som stigit till 42 poäng. Över hälften av deltagarna i enkäten bedömer att exporten ökar något under de kommande 12 månaderna.

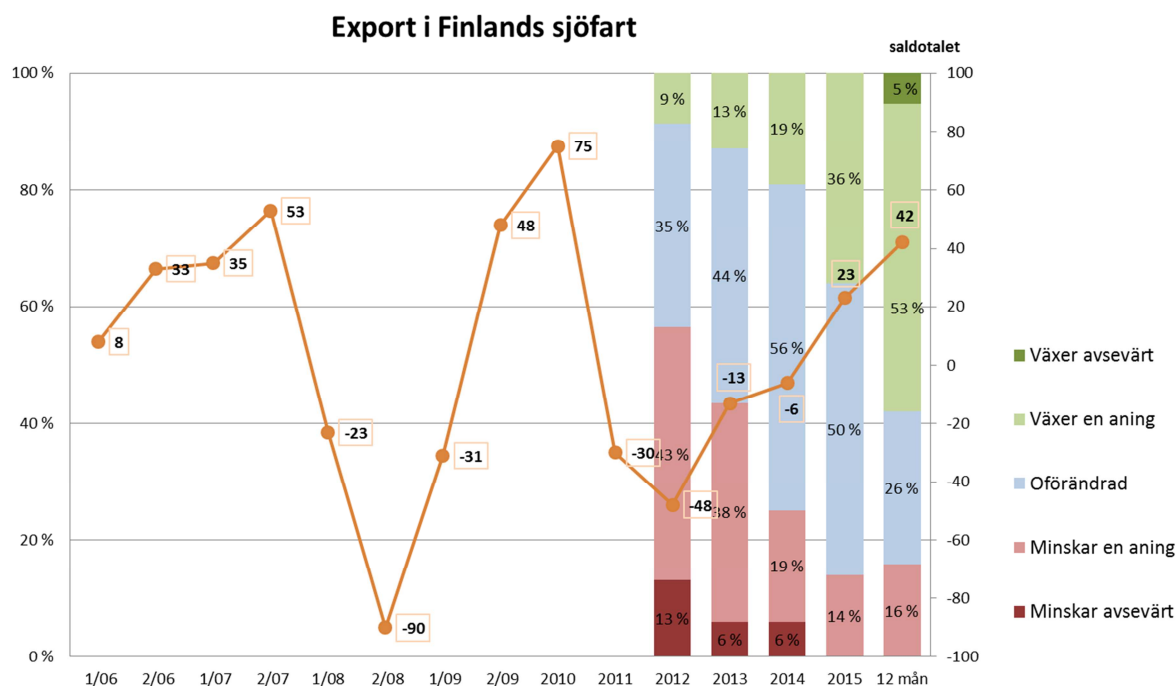


Bild 10.3. Export i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=19).

Prognosen för **importtransporterna** inom den finländska sjötrafiken visar också tecken på återhämtning. Saldotalet har förändrats från negativt till positivt (21). En granskning av deltagarnas procentandelar visar ändå att en majoritet av rederierna (47 %) förväntar sig att situationen förblir oförändrad, 16 % tror på en liten nedgång och 37 % anser att importen kommer att öka något.

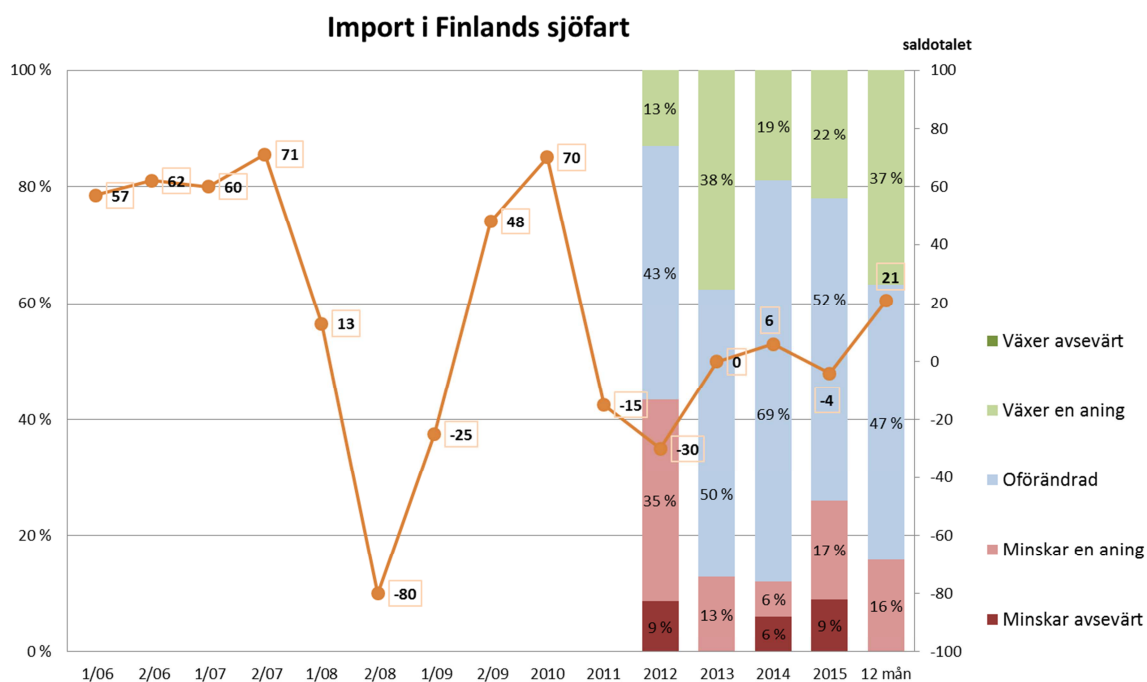


Bild 10.4. Import i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=19).

Trafikverket (2016) och tidigare Sjöfarsverket har samlat statistik över utrikes sjötransporter regelbundet ända sedan år 1970. Under de sista 20 åren har både export – och importtransporterna ökat ganska stadigt (med undertag av en kraftig minskning år 2009).

I Trafikverkets statistik för 2016 beskrivs situationen år 2015. Jämfört med fjolårets statistik har sjötransporterna mellan Finland och utlandet minskat en aning under åren 2014-2015 (Bild 10.5). Enligt Trafikverkets statistik minskade den totala mängden utrikes sjötransporter med 6,9 miljoner ton jämfört med året innan. Exportmängden minskade med 7,4 procent och uppgick till totalt 44,7 miljoner ton. Importen minskade också med 7,4 procent jämfört med året innan och uppgick till 44,5 miljoner ton. (Trafikverket, 2016) De finländska fartygens andel av sjötransporterna har också minskat en aning jämfört med granskningen år 2015 (Bild 10.5).

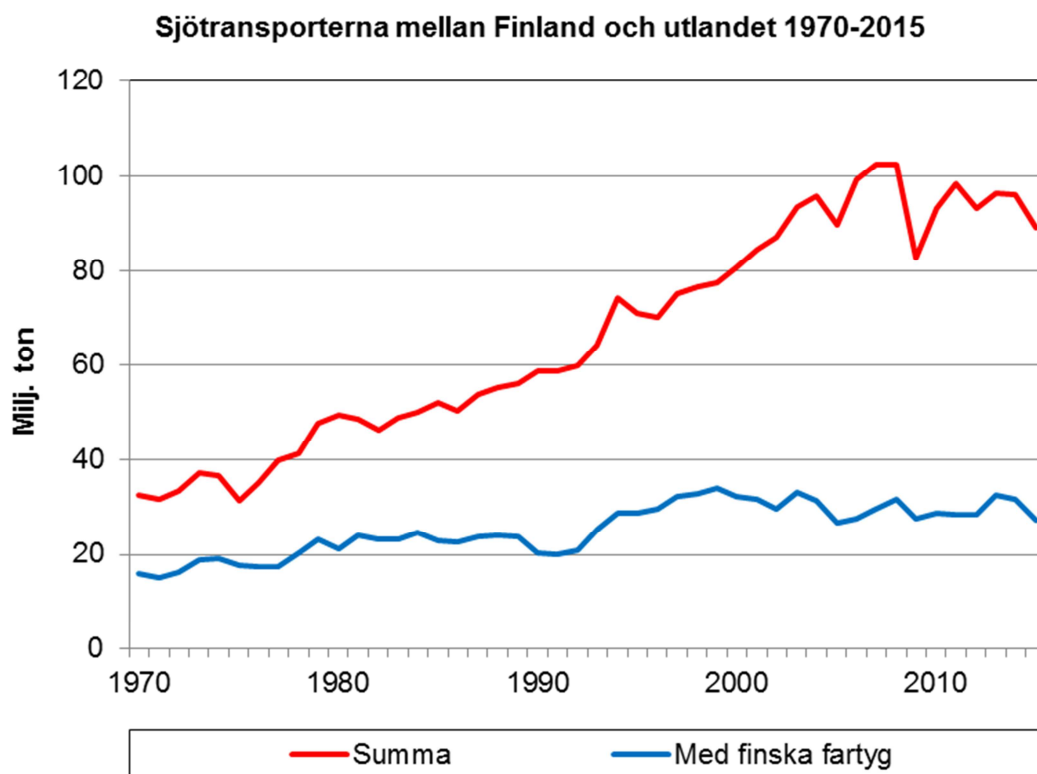


Bild 10.5 Sjötransporterna mellan Finland och utlandet 1970-2015 (Trafikverket, 2016).

Konkurrens inom sjötransportmarknaden (B4)

Konkurrensläget på sjötransportmarknaden ser ut att kvarstå oförändrat jämfört med förra året. Saldotalet är -53. På basis av saldotalet kan man se att konkurrensen inom branschen fortsättningsvis är hård. En procentuell granskning visar att spridningen är större än förra året och t.ex. 32 % av rederierna som svarat har angett att konkurrensen på sjötransportmarknaden hårdnat avsevärt.

Konkurrensen verkar fortsätta att hårdna under de kommande 12 månaderna eftersom prognosens saldotal är -32. Konjunkturerna som beskriver konkurrensen på sjötransportmarknaden har förändrats väldigt lite under barometerns historia och saldotalet har hela tiden varit klart negativt.

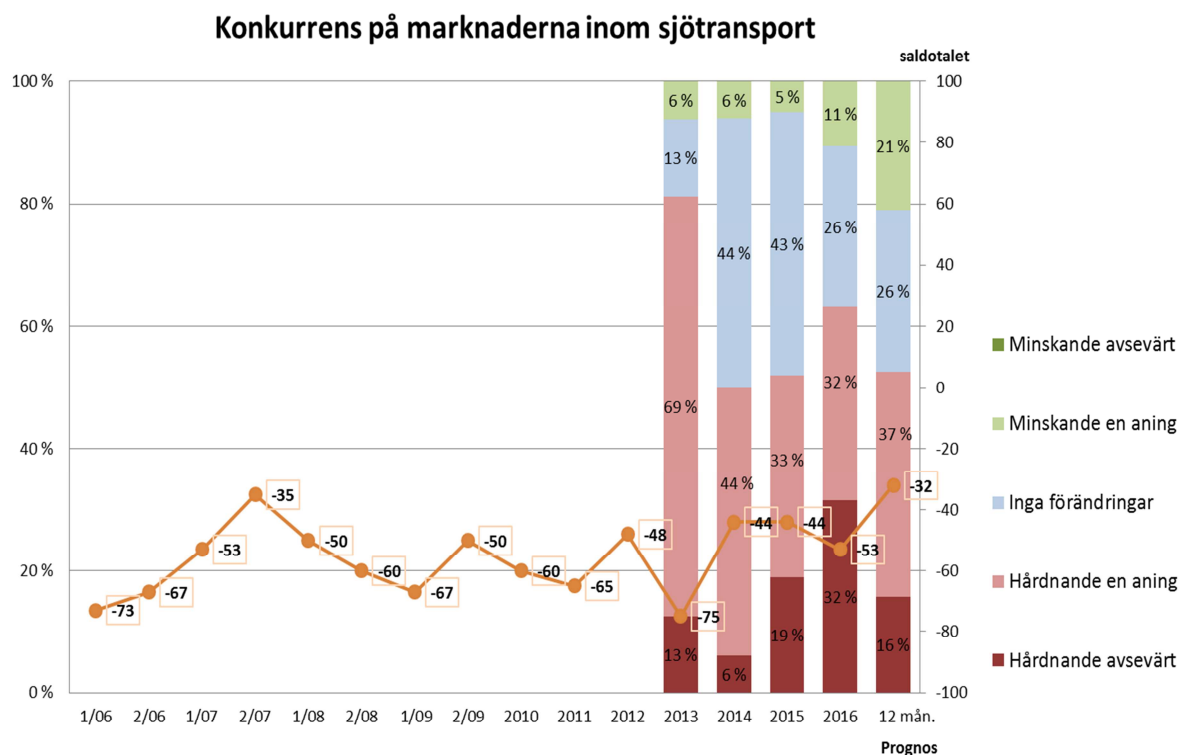


Bild 10.6. Konkurrens på sjötransportmarknader (uppf. 2016 n=19, prognos 12 månader n=19).

Prisen på sjötransportfrakter (B5)

Saldotalet för sjötrafikens fraktpriser har sjunkit sedan ifjol. Den förverkligade perioden uppvisar ett saldotal på -50 då det ifjol var -26. Enligt saldotalet anser aktörerna att sjötrafikens fraktpriser har sjunkit under den gångna perioden. Svaren har ändå fördelat sig relativt jämnt. 23 % av rederierna anser att priserna förblivit oförändrade, 14 % anser att fraktpriserna stigit något eller avsevärt och 63 % av deltagarna anser att fraktpriserna sjunkit något eller märkbart.

En orsak till det lägre saldotalet för sjötrafikens fraktpriser är antagligen bunkerprisets fall (bild 10.8) som direkt påverkar sjötrafikens fraktprisnivå. Den dåliga prisutvecklingen har enligt enkättagarna utgjort ett väsentligt hinder för utveckling och tillväxt under de senaste åren. En historisk granskning visar dock att saldotalet för priserna har varit lågt flera gånger under den tid som rederibarometern har genomförts.

Saldotalet för fraktpriserna under de kommande 12 månaderna är positivt eftersom prognosens saldotal stiger till 41. Av dem som besvarat enkäten tror ca 41 % att fraktpriserna förblir oförändrade, 41 % att fraktpriserna stiger något och 9 % att fraktpriserna sjunker något.

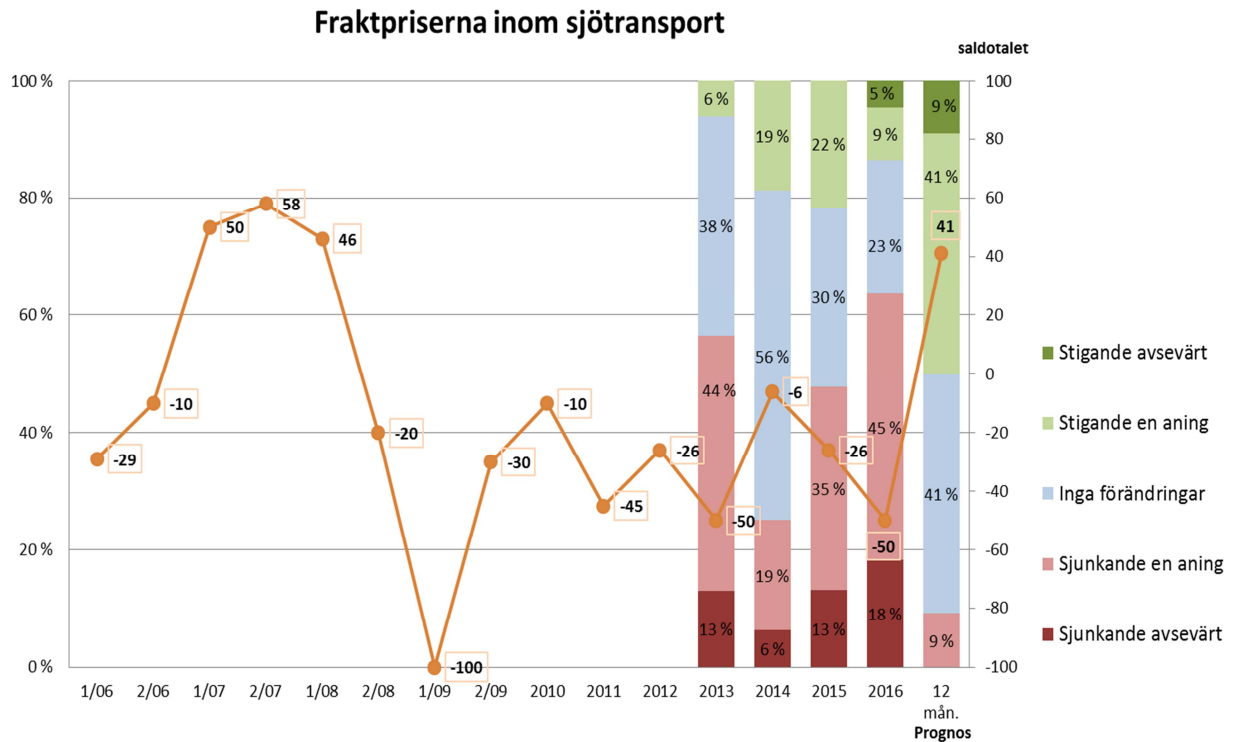


Bild 10.7. Priser på frakterna inom sjötransporten (uppf. 2016 n=19, prognos 12 månader n=19).

Bunkerpriset (B6)

Bunkerpriset dvs. priset på fartygsbränsle har varierat avsevärt alltsedan rederibarometern publicerades för första gången 2006.

Efter det saldotal (45) som i 2015 års rederibarometer beskriver ett kraftigt prisras visar saldotalet (0) för bränslepriset under den gångna perioden att den sänkning av bränslepriset som har ägt rum under de föregående perioderna har avstannat. Omkring en tredjedel av deltagarna anser att bränslepriset har sjunkit något under år 2016 och en nästan hälften anser att bunkeroljepriset har förblivit oförändrade. En del av rederierna som svarat anser ändå att bunkerpriset fortfarande har stigit något, vilket antagligen beror på användning av olika bränslesorter.

Saldotalet för priset på bunkeroljan under de kommande 12 månaderna är negativt eftersom prognosens saldotal är -78. Av dem som besvarat enkäten tror ca 78 % att priserna stiger något och, 22 % att priserna förblir oförändrade.

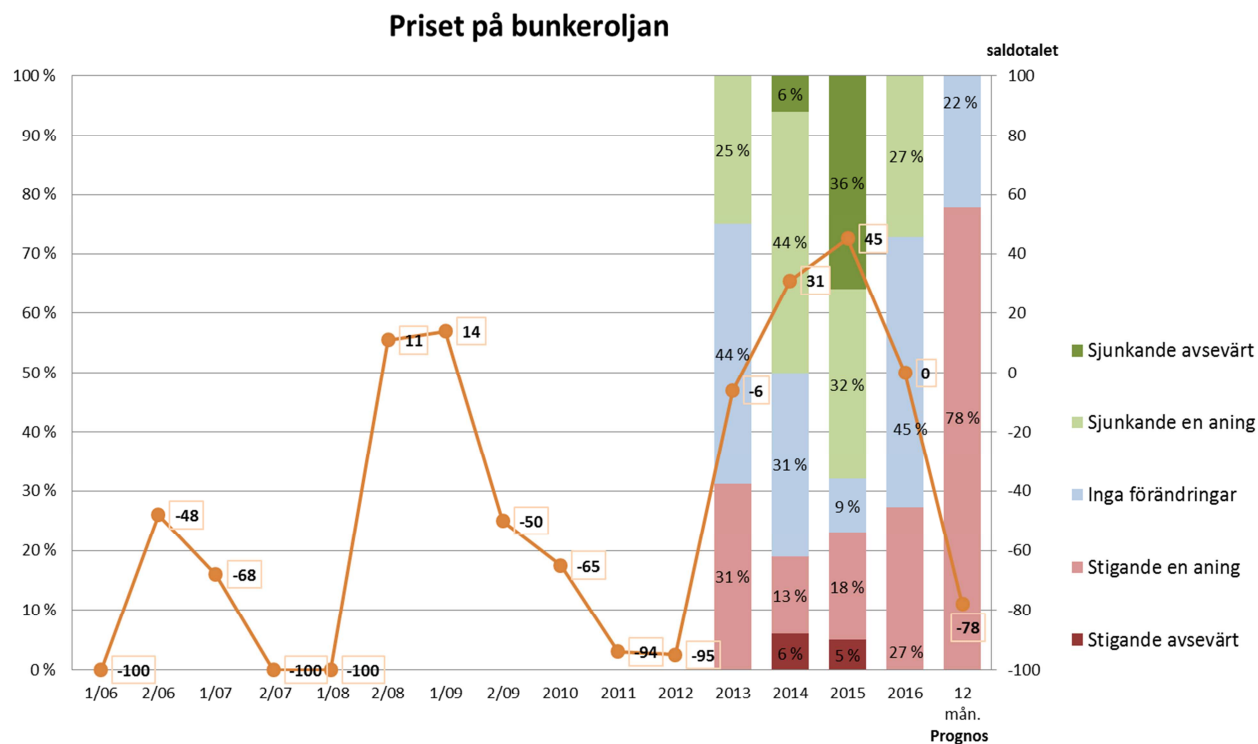


Bild 10.8. Pris på bunkerolja (uppf. 2016 n=19, prognos 12 månader n=19).

Priset på alla slag av bunkerolja har ändå varit lågt under år 2016. Bunkerworld-indexet, BWI, visar att bränslepriset precis som föregående år fortsatte att sjunka under början av 2016, men att det därefter har stigit (Bild 10.9).



Bild 10.9 Bränslepriset utveckling enligt BWI-index 2016 (Bunkerworld statistic, 2016).'

Indexet omfattar, med beaktande av den geografiska viktningen, information från 20 betydande bunkringshamnar. Indexet innehåller bunkerolja, diesel och gasolja viktat enligt deras betydelse på bunkermarknaden. (Bunkerworld statistic, 2016)

Besättningskostnader per flaggstat (B7)

Saldotalet som beskriver besättningskostnaderna för fartyg **under finländsk flagg** är fortsättningsvis negativt. Enligt saldotalet har besättningskostnaderna fortsatt att öka. Saldotalet har ändå sjunkit något under de senaste åren, liksom den förverkligade periodens saldotal sjunkit från -30 till -60 poäng.

Över hälften av deltagarna (62 %) tror att kostnaderna ökar något och 31 % tror att de förblir oförändrade under de kommande 12 månaderna. Saldotalet förutspås sjunka något, till -69 poäng.

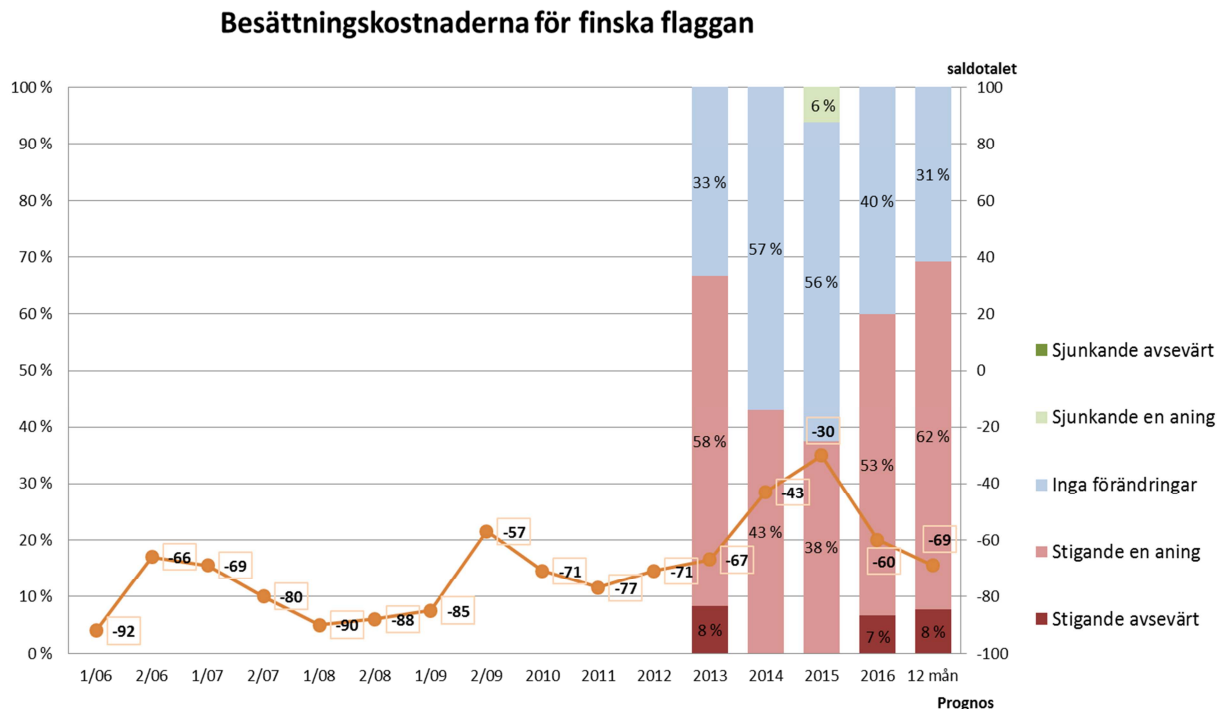


Bild 10.10. Besättningskostnader för finskflaggade fartyg (uppf. 2016 n=15, prognos 12 månader n=13).

Liksom fartyg som seglar under finländsk flagg har också de **under utländsk flagg** upplevt ökande besättningskostnader under rederibarometerens hela historia.

Saldotalet för besättningskostnader på fartyg under annan än finländsk flagg hade ändå sjunkit märkbart sedan förra året, från -9 till -25 poäng. En majoritet av deltagarna ansåg att besättningskostnaderna på utländska fartyg var oförändrade under den gångna perioden.

Kostnaderna förväntas också förbli på samma nivå under de kommande 12 månaderna. Prognosens saldotal och procentandelarna stämmer överens med den förverkligade utvecklingen, dvs. saldotalet är -30.

Besättningskostnaderna för andra än finska flagga

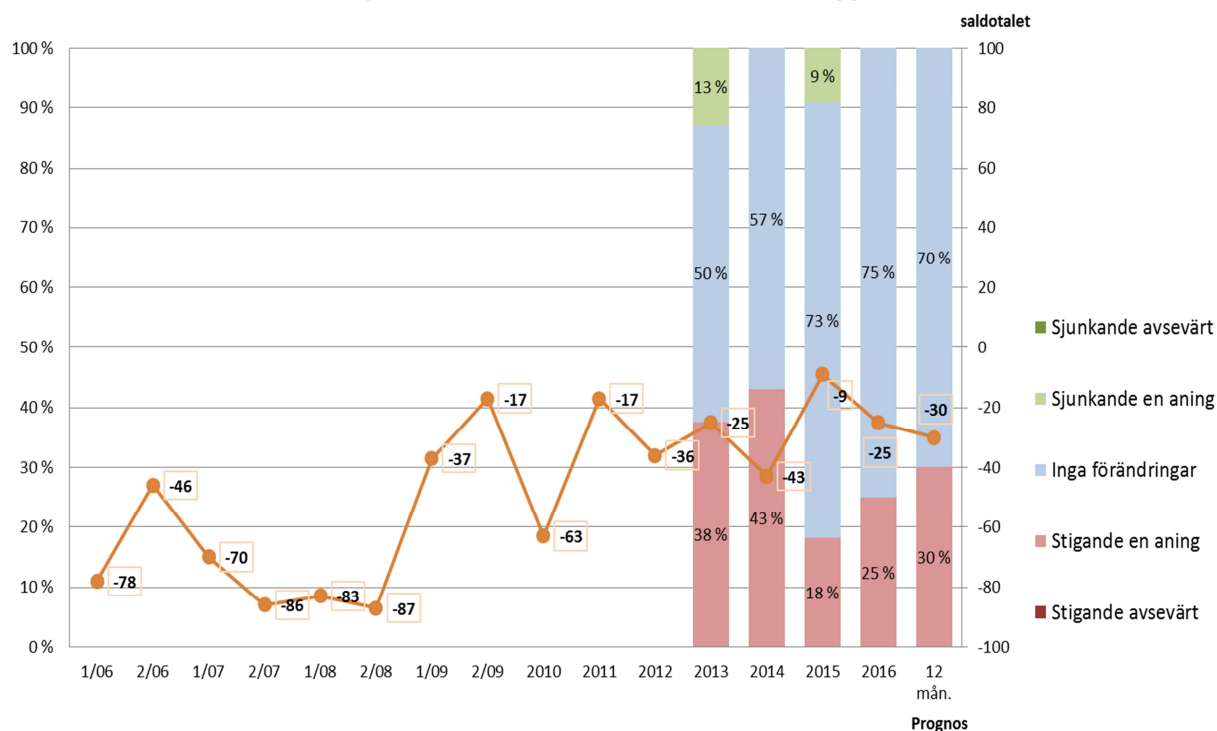


Bild 10.11. Besättningskostnader för andra än finska flaggor (uppf. 2016 n=11 prognos 12 månader n=11).

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

För investeringar tillämpas, i motsats till andra teman, tidsperioden **de följande två åren**, vilket innebär att uppskattningar från konsekutiva enkäter delvis överlappar varandra. Frågan omfattar nybyggen och inköp av second hand-fartyg.

Förväntningarna på antalet investeringar har förbli på samma nivå, saldotalet har sjunkat bara från 41 till 37. Tredjedel av de deltagande rederierna förväntar sig att investeringarna förblir på samma nivå och nästan hälften anser att antalet investeringar ökar. Under barometerns historia har saldotalen för investeringar även tidigare varierat märkbart.

Enligt Finlands handelsfartygsförteckning har medelåldern på det införda tonnaget visat en nedåtgående tendens, men det finns fortfarande behov av att skaffa nya fartyg. I synnerhet kräver de strängare miljö- och utsläppsbestämmelserna att rederierna investerar i tonnaget. (Busk, H. & Härmälä, V. 2016) Direktiven för SECA-området ansågs öka fartygsinvesteringarna redan år 2014, men trenderna som tyder på ökade investeringar syns först i den gångna och förra periodens prognoser då direktiven trädde i kraft 1.1.2015.

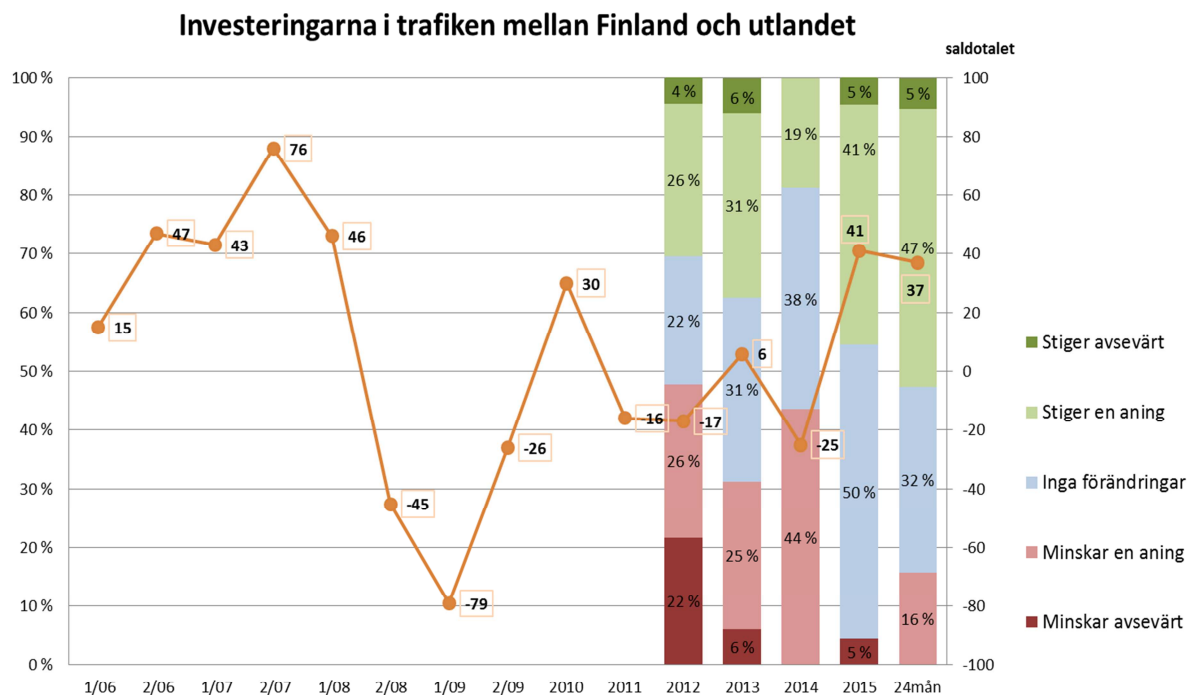


Bild 10.12. Investeringar i trafiken mellan Finland och utlandet (prognos 24 månader n=19).

10.2 Frågor om enstaka rederier

Omsättning (B9)

Saldotalet för rederiernas omsättning har sjunkit väsentligt jämfört med saldotalet för den förra perioden och är nu negativt (-32). Saldotalet förblev positivt under de två föregående perioderna.

En procentuell granskning av deltagarna visar att svaren fördelat sig relativt jämnt. Över hälften anser att rederiets omsättning har minskat en aning eller märkbart. Branschens allmänna konjunkturläge har alltså påverkat företagen på olika sätt, så att en del rederier påverkats positivt och andra negativt.

Situationen ser bättre ut i prognosen för de kommande 12 månaderna, eftersom över hälften av deltagarna anser att företagets omsättning ökar något eller märkbart. Ungefär en tredjedel tror att omsättningen förblir oförändrad och 10 % att den minskar. Enligt prognosen stigit saldotalet till 42 poäng.

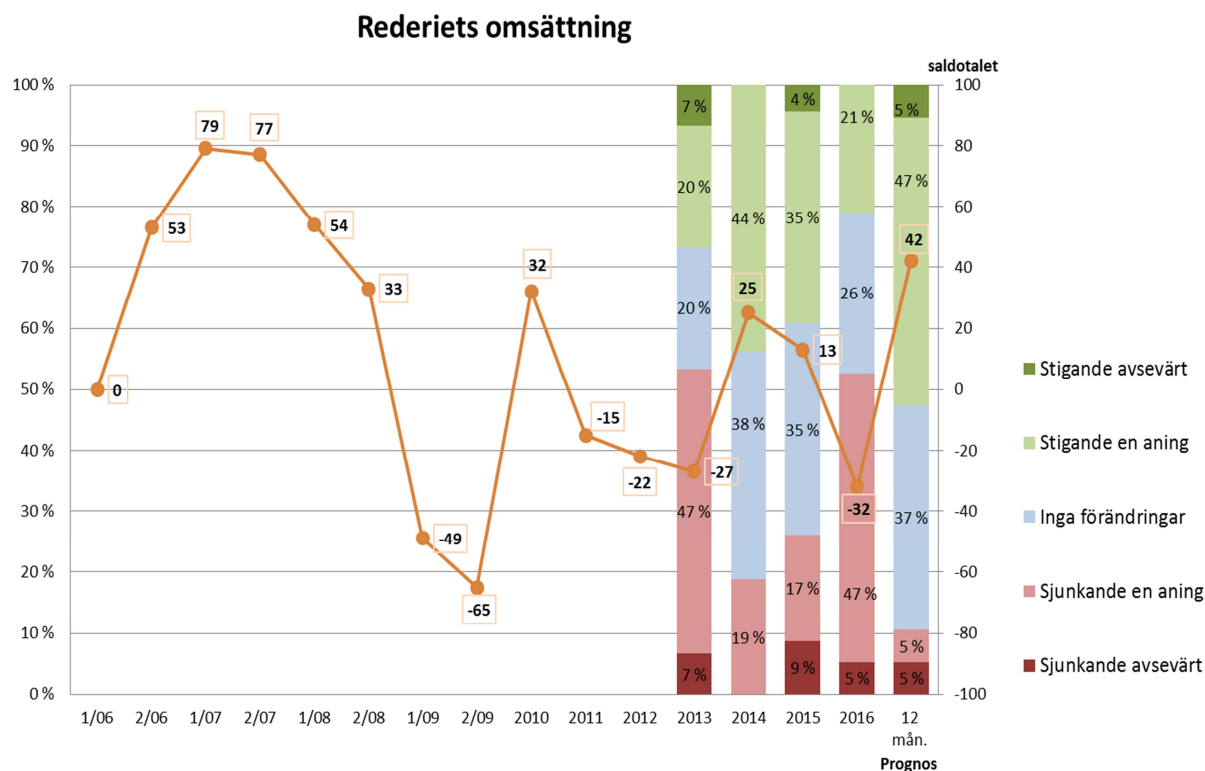


Bild 10.13. Rederiets omsättning (uppf. 2016 n=19, prognos 12 månader n=19).

Utnyttjandegraden av fartygens kapacitet (B10)

Saldotalet för utnyttjandegraden av kapaciteten förblev nästan oförändrat under de föregående perioderna. Enligt rederiernas svar har utnyttjandegraden av rederiets kapacitet dock minskat en aning under den gångna perioden. Det negativa saldotalet (-5) beskriver en minskad utnyttjandegrad av kapaciteten. 42 % av deltagarna förutspår att läget förblir oförändrat, 26 % att utnyttjandegraden ökar något och 32 % att den minskar en aning eller märkbart.

Situationen ser lite bättre ut i prognosen för de kommande 12 månaderna, eftersom nästan hälften av deltagarna anser att utnyttjandegrad av kapaciteten kommer att stiga en aning. Också nästan hälften av deltagarna förutspår en oförändrad utnyttjandegrad av kapaciteten under de kommande 12 månaderna. Prognosens saldotal är 37.

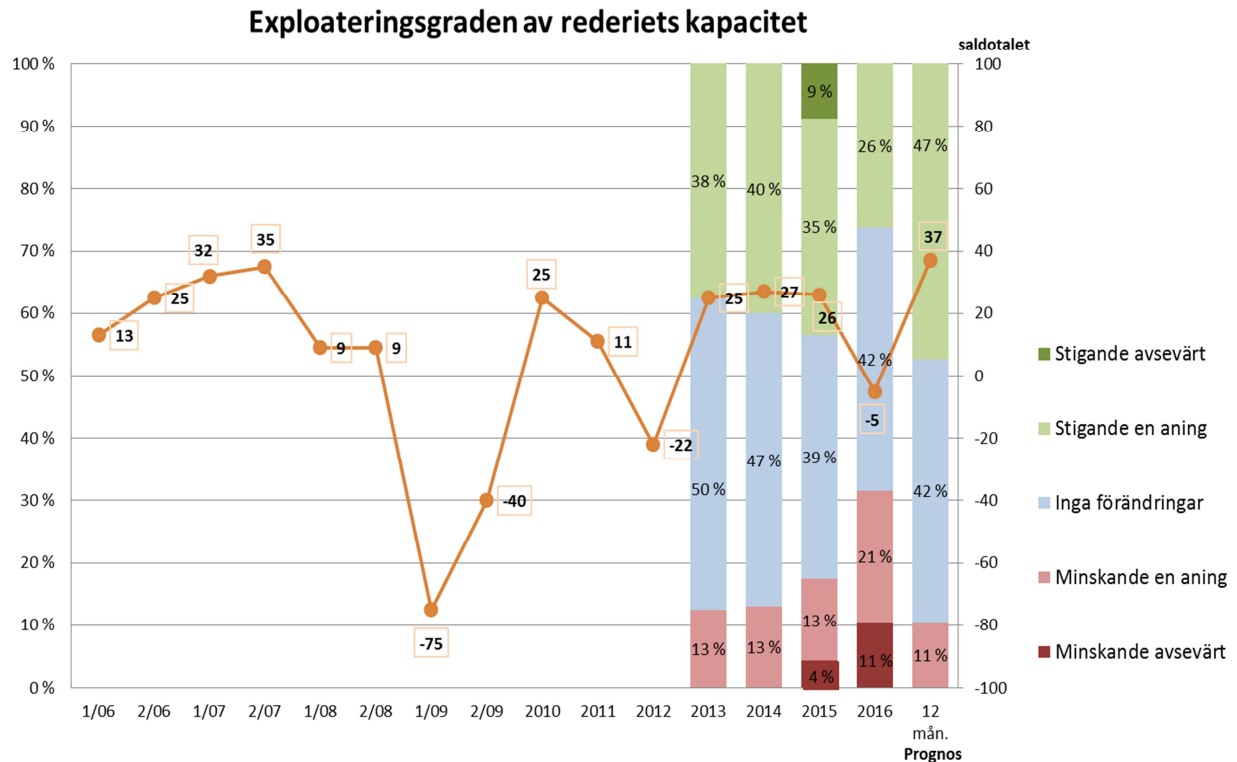


Bild 10.14. Utnyttjandegrad av rederiets kapacitet (uppft. 2016 n=19, prognos 12 månader n=19).

Utvecklingen av antalet sjöanställda per flaggstat (B11)

Antalet sjöanställda på fartyg **under finländsk flagg** har varit relativt konstant under barometerns historia. Under den förra granskningsperioden har antalet sjöanställda på fartyg under finländsk flagg minskat avsevärt eftersom saldotalet har förändrats i negativ riktning, till -20 poäng. Saldotalet nu är -15.

En procentgranskning visar att situationen är oförändrad hos över hälften av deltagarna (69 %). Man bör ändå beakta att antalet sjöanställda under finländsk flagg hade minskat något hos en 23 % av deltagarna. Svaren angående utvecklingen av antalet sjöanställda under finländsk flagg kan också ha påverkats av de utländska rederiernas svar i barometern.

Enligt prognosen förändras situationen igen mot det positiva och utvecklingen av antalet sjöanställda under de kommande 12 månaderna förväntas vara oförändrad hos majoriteten av deltagarna. Prognosens saldototal för utvecklingen av antalet sjöanställda är 0.

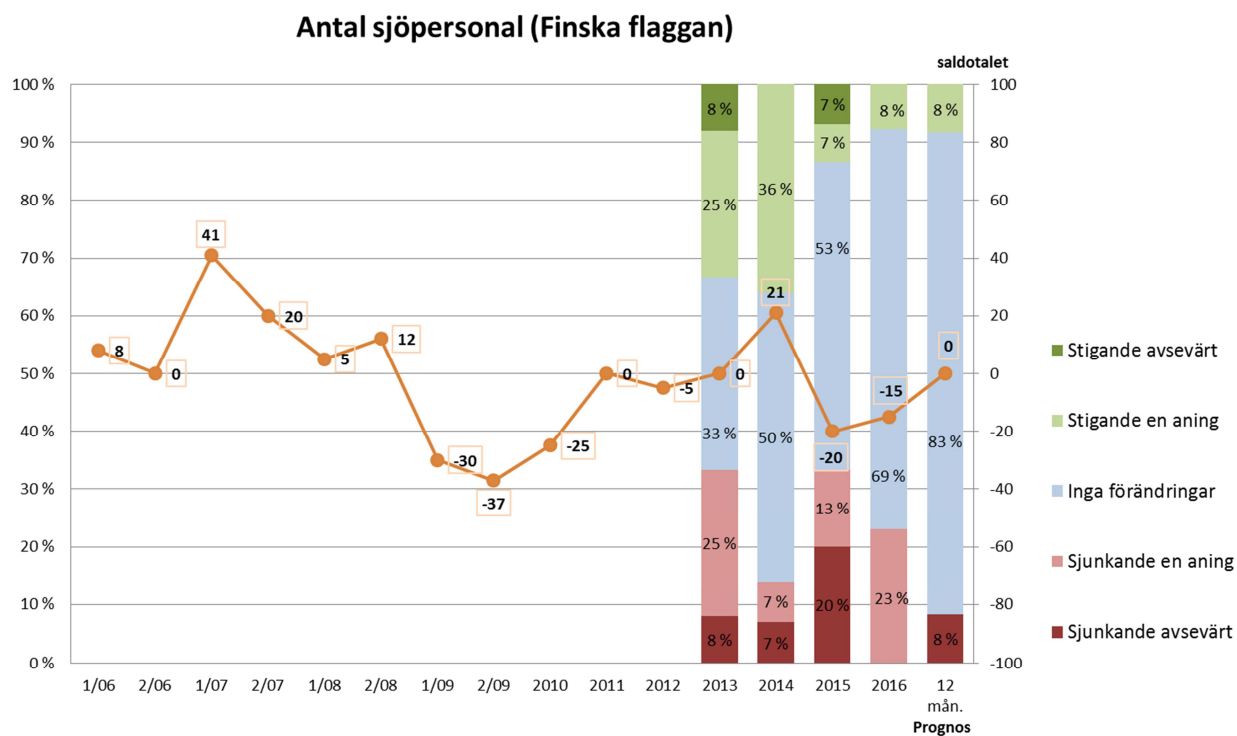


Bild 10.15. Antal sjöpersonal på finskflaggade fartyg (uppf. 2016 n=13, prognos 12 månader n=12).

Saldotalet för antalet sjöanställda **under utländsk flagg** är 0. Både saldotalet och den procentuella granskningen visar att alla enkättagare ansåg att antalet sjöanställda har förblivit detsamma. Samma utveckling kunde skönjas i saldotalen och procentgranskningen redan under föregående period.

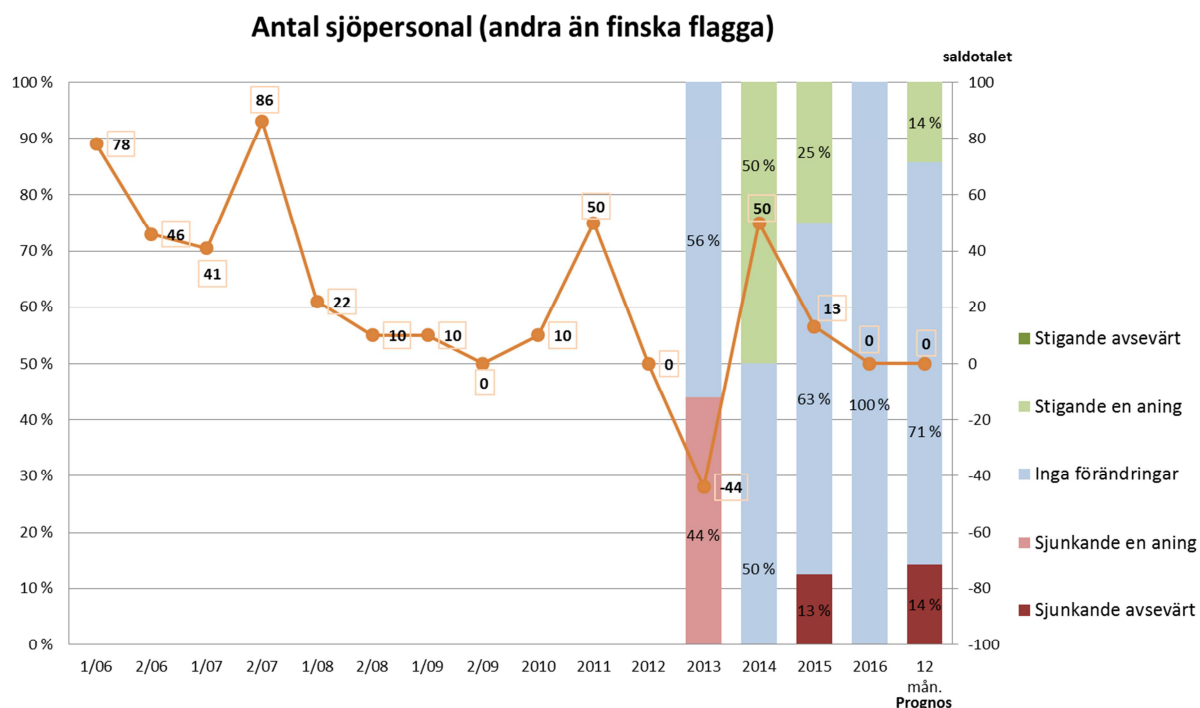


Bild 10.16. Antal sjöpersonal på de utflaggade fartygen (uppf. 2016 n=7, prognos 12 månader n=7).

11 HINDER FÖR REDERIERNAS UTVECKLING OCH TILLVÄXT

Frågorna i grupp C kartlade vilka faktorer rederierna upplever som hinder för tillväxt och utveckling. Bland alternativen fanns totalt 20 olika hinder, samt möjlighet att ange hinder som inte var listade. Man kunde kryssa för så många hinder som man ansåg nödvändiga (totalt 101 kryss). Alla hinder har inte samma värde och deltagarna ombads inte lista dem i viktighetsordning. Alla 19 rederier som deltog i årets barometerenkät besvarade denna fråga.

Bild 11.1. visar de 8 hinder som rederierna anser mest står i vägen för företagets utveckling och tillväxt. För jämförelsens skull visar figuren också den procentuella fördelningen av fjolårets hinder för tillväxt. Den allmänna ekonomiska osäkerheten (ca 70 % av deltagarna) och den dåliga prisutvecklingen (ca 60 % av deltagarna) var de två viktigaste hindren år 2016. Dessa hinder fanns också högst uppe på listan år 2015.

Den största skillnaden jämfört med förra året förekom i fråga om ökningen av arbetskraftskostnaderna. År 2015 upplevdes ökade arbetskraftskostnader som ett hinder av 25 procent av enkät deltagarna, medan motsvarande andel under den gångna perioden var 53 procent.

Vid en jämförelse mellan åren 2015 och 2016 kan man även se väsentliga förändringar beträffande efterfrågans otillräcklighet och författningskraven gällande miljöfrågor. Författningskraven gällande miljöfrågor har under den gångna perioden upplevts som avsevärt större hinder än under föregående år. Otillräcklig efterfrågan ansågs utgöra ett mindre betydande hinder än under föregående period. Som tillväxthinder som inte fanns med i förteckningen nämnde enskilda rederier att hamnbolaget idkar verksamhet som snedvrider konkurrensen samt politiska hinder.

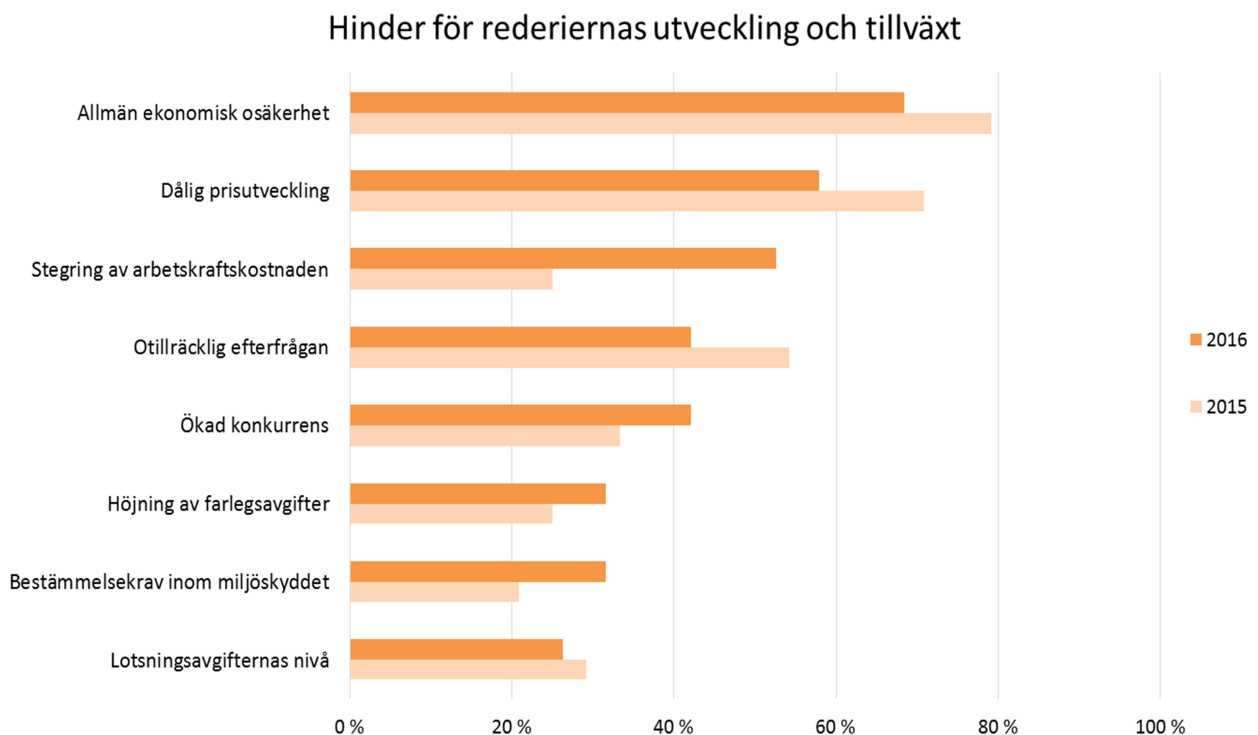


Bild 11.1. Hinder för rederiets tillväxt (2016 n=19, 2015 n=23).

12 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN

I frågegrupp D behandlades förändringarna som har skett i verksamhetsmiljön.

Finlands sjöfartspolitik (D1)

Frågan kartlade sjöfartspolitiken i Finland ur det perspektiv som förutsättningarna för rederiverksamhet representerar. Granskningsperiodens längd är, liksom förut, ett år.

Jämfört med år 2015 har sjöfartspolitiken försvagats något enligt deltagarna: saldotalet har sjunkit från -13 poäng till -16 poäng. Bland de deltagande rederierna anser över hälften att situationen för sjöfartspolitiken är oförändrad. Under de gångna perioderna har saldotalet fluktuerat något på båda sidor om nollstrecket. De lägsta saldotalen uppträdde år 2006 och 2011. Det högsta saldotalet uppnåddes år 2008.

Deltagarna i enkäten kunde fritt kommentera faktorer som påverkar sjöfartspolitiken både positivt och negativt. Positiva aspekter som nämndes var att man lyssnar mer på rederivärlden än förr och att stödmodellen för rederierna fungerar. De viktigaste statliga stöden som rederierna erhåller i Finland är stöd för arbetskraftskostnaderna enligt EU-bestämmelserna och tonnageskatt.

Negativa aspekter som nämndes var till exempel barlastvattenkonventionen, som medför stora investeringar. Enligt kommentarerna borde sjöfartspolitiken även bättre beakta de arbetsplatser som rederierna erbjuder. Andra farhågor som nämndes var lotsningsmonopolet, diskriminerande farledsavgifter utomlands, den allmänna nivån på farledsavgifterna och andra myndighetsavgifter som styr trafiken till landsvägstransporter.

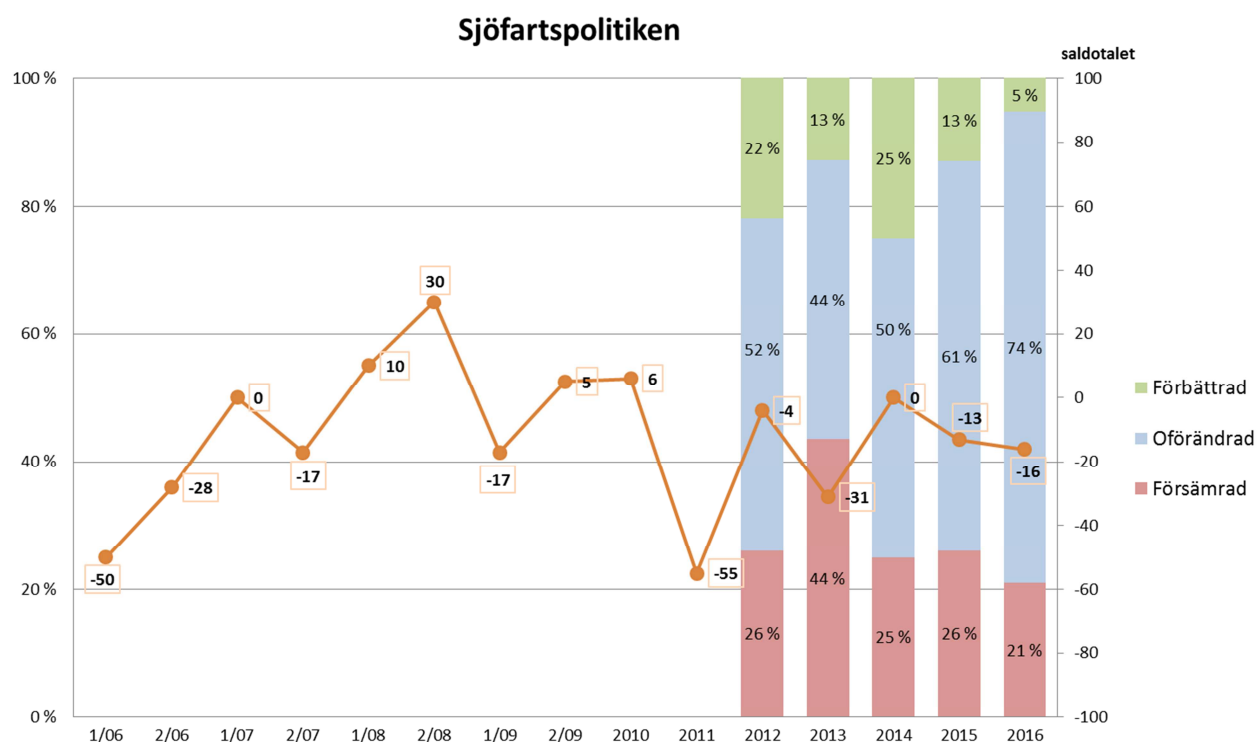


Bild 12.1. Sjöfartspolitik i Finland (uppf. 2016 n=19).

De finländska rederiernas marknadsandel (D2)

Vid bedömningen av de finländska rederiernas marknadsandel har endast prognosen för de kommande 12 månaderna beaktats.

Saldotalet som beskriver utvecklingen av de finländska rederiernas marknadsandel i transportererna från/till Finland förutspås sjunka, saldotalet är -32. En procentgranskning visar att 37 % av deltagarna förutspår att situationen förblir oförändrad under de kommande 12 månaderna, 37 % tror att marknadsandelen minskar något och 11 % att den minskar märkbart.

Trenden för marknadsandelens prognos har under hela barometers historia varit övervägande nedåtgående, eftersom marknadsandelens utveckling varit negativ. Saldotalet har under barometers historia varierat mellan -80 och -22 poäng.

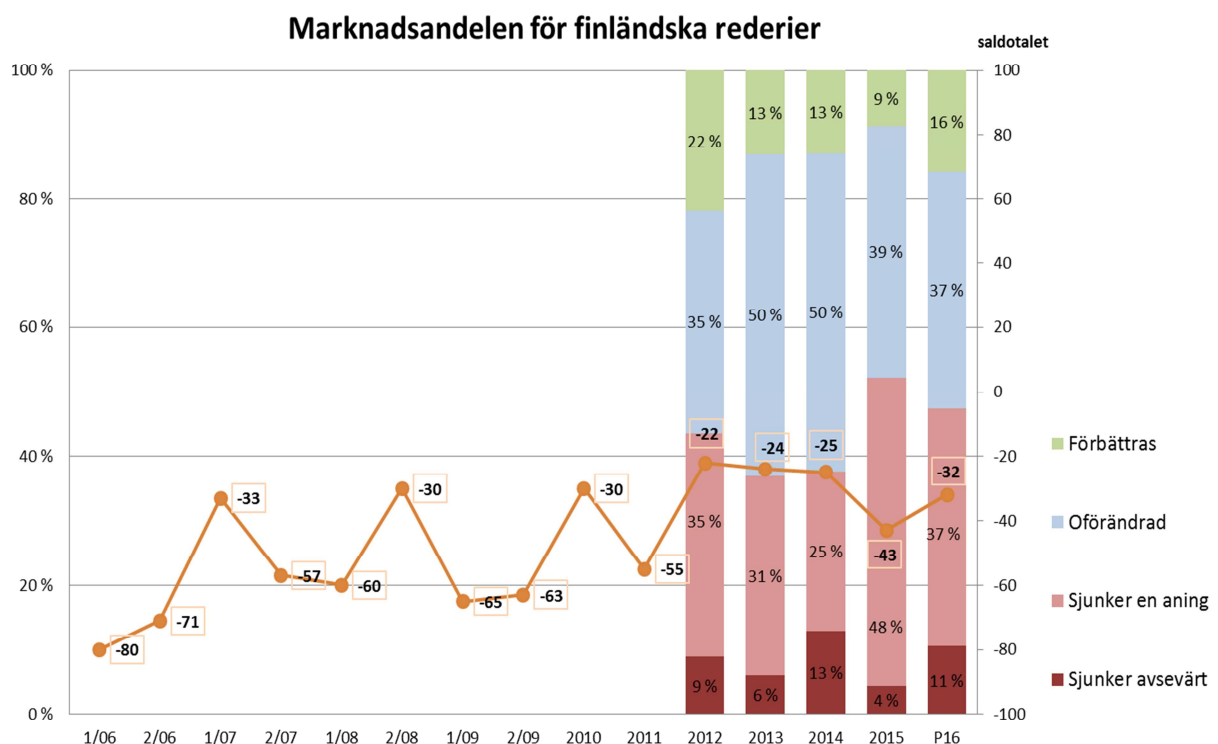


Bild 12.2. Marknadsandelen för finländska rederier (prognos 12 månader n=16).

Från och med 2006 (bild 12.3) har de finländska rederiernas andel av godstrafiken mellan Finland och utlandet legat omkring 30 %. År 2015 minskade det finländska tonnageets andel av utrikestransporterna inom sjöfarten från 33 procent året innan (2014) till 31 procent. De finländska fartygens andel av importtransporterna minskade till 41 procent, medan den sjönk till 21 procent inom exporttransporterna. (Trafikverket, 2016)

Den allmänna nedgången i de finländska rederiernas marknadsandel kan även ses i Trafikverkets statistik över utrikes sjöfart (2016) på bild 12.3.

Antal av fartyg under finsk flagg i utrikes godstrafik 1970-2015

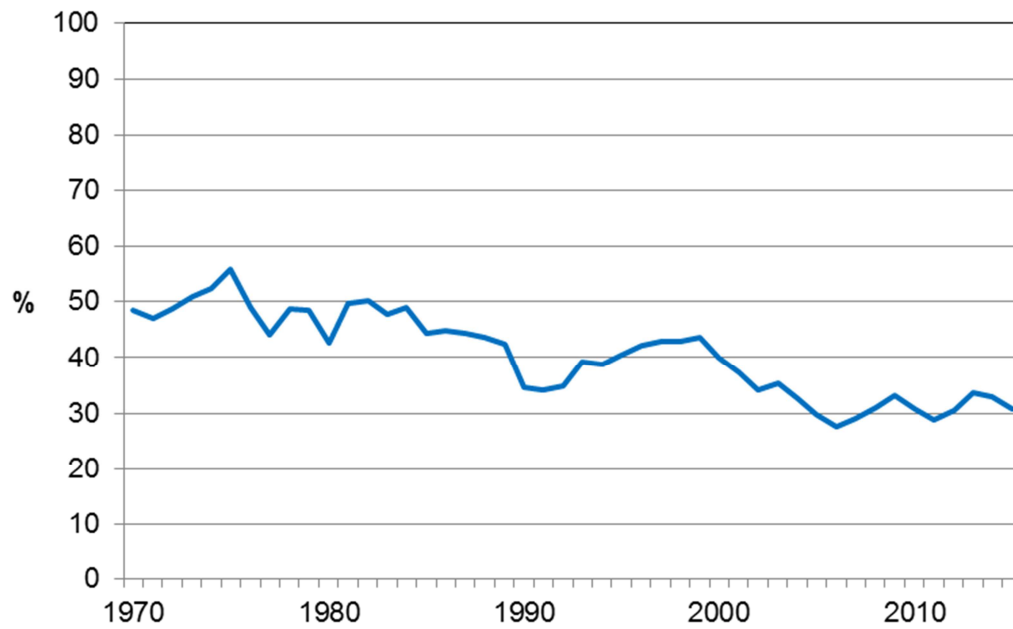


Bild 12.3 Antal av fartyg under finsk flagg i utrikes godstrafik (Trafikverket, 2016).

13 TEMAFRÅGOR

Rederibarometerens temafråga kartlägger årligen deltagarnas åsikter om aktuella teman.

I år efterfrågades rederiernas åsikt om EU:s strängare bestämmelser om återvinning av fartyg, som troligtvis träder i kraft under 2017. Temafrågan besvarades av 94 procent av enkätdeltagarna.

Förordningen om fartygsåtervinning i Europeiska unionen trädde i kraft år 2013. Med hjälp av EU-regler vill man påskynda implementeringen och ratificeringen av Hong Kong-konventionen om fartygsåtervinning som antogs av IMO (International Maritime Organization) år 2009. Via EU-direktivet vill man garantera att fartygen återvinns på ett sätt som är säkert för både miljö och människor. (European Commission, 2016)

EU:s strängare regler om fartygsåtervinning torde träda i kraft under 2017. I och med de skärpta EU-reglerna bör fartyg som seglat under EU-flagg nedmonteras på ett certifierat sätt inom EU. Hittills har fartygen monterats ner utanför EU. Just nu saknas fortfarande en återvinningsplats för stora fartyg, eftersom inget land i EU har en permanent nedmonteringsanläggning för över 100 meter långa fartyg. Möjligheterna till återvinning kartläggs också i Finland för att det i framtiden ska finnas möjlighet att nedmontera stora fartyg på ett sätt som är hållbart för miljön och människorna.

Den första temafrågan var huruvida rederierna ser den kommande regleringen som positiv eller negativ för den finländska rederinäringen. Av enkätdeltagarna ansåg 44 procent att den kommande regleringen är positiv för den finländska rederinäringen. Ungefär en femtedel (22 procent) av enkätdeltagarna ansåg att den kommande regleringen är negativ. En tredjedel av enkätdeltagarna (33 procent) kunde inte ange sin ståndpunkt. Svarsfördelningen för temafrågan visar att rederierna fortfarande är osäkra på de framtida effekterna av regleringen.

Positiva aspekter som nämndes var finländska företags möjligheter att erbjuda säkra återvinnings-tjänster för nedmontering av fartyg i Finland, eventuell know-how och det nära geografiska läget för rederierna, vilket skulle kunna medföra att återvinningskostnaderna minskar. Negativa aspekter som nämndes var lägre skrotpris och snedvridning av konkurrensen.

Den andra temafrågan i barometern gällde hur återvinningen/nedmonteringen av rederiernas gamla fartyg har skötts hittills och huruvida rederierna upplever att det nuvarande tillvägagångs-sättet fungerar bra. Största delen av enkätdeltagarna hade ingen erfarenhet av nedmontering av gamla fartyg, och gamla fartyg har hittills sålts i funktionsdugligt skick för trafik utomlands. Nedmontering av fartyg enligt de internationella bestämmelserna nämndes dock också i svaren.

14 SLUTSATSER

Rederibarometern publicerades för första gången år 2006. Under de fyra första åren utkom den två gånger per år och från och med 2010 en gång om året. En granskning av gångna perioder visar tydligt vilka slags konjunkturer rederibranschen och sjöfarten i ett större perspektiv upplevt under dessa år. I de flesta teman kan man se ytterst enhetliga upp- och nedgångar i konjunkturerna, även om undantag från den allmänna trenden också förekommit.

Trenden i bild 14.1. följer största delen av de teman som behandlas i barometern. Tiden för den första barometern startar med negativa saldotal, eller åtminstone lägre saldotal än de därpå följande granskningsperioderna. Den stigande trenden fortsatte in på den andra hälften av år 2007, varefter störtvridningen mot ekonomisk depression vid årsskiftet 2008-2009 var speciellt brant. Den snabba uppgången efter detta skedde under ett år och ökningen var i vissa fall brantare än fallet vid konjunkturedgången. Saldotalens toppnoteringar nåddes år 2010, varefter en ny nedgång började, som dock inte var lika brant som den föregående. Den sjunkande trendens lägsta saldotal (omkring -50 poäng) nåddes under åren 2011 och 2012, då nedgångskurvan visserligen är mindre brant än de tidigare vändpunkterna.

Den allmänna konjunkturåterhämtningen, som började 2014, fortsatte fram till 2015, men saldotalet för temanas medelvärden har under den gångna perioden återigen sjunkit väsentligt, till -25 poäng. Saldotalen för nästan alla teman som beskriver allmänna trenden har under den gångna perioden uppvisat en nedgång. Marknadens framtid anses dock fortfarande vara positiv i fråga om alla teman, och medelvärdet som beskriver temanas saldotal är 35.

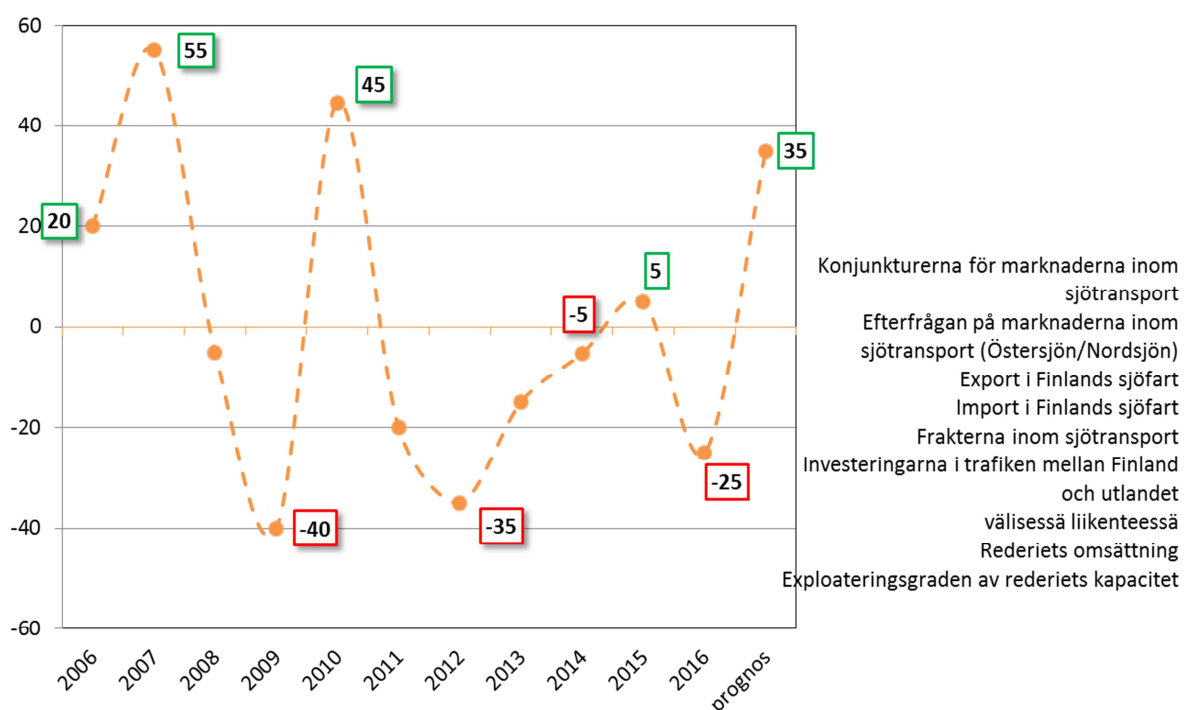


Bild 14.1. Sjöfarts- och rederibranschens konjunkturväxling 2006-2016 och prognos.

De teman som inte ingår i figuren ovan följer i huvudsak sina egna trender, trots att några likheter kan skönjas.

Priserna på sjötransportfrakter har efter 2009 års prisras pendlat årligen. Enligt saldotalet för den gångna perioden anser aktörerna att priserna på sjötransportfrakter har sjunkit ytterligare sedan förra perioden. Saldotalet som i 2015 års barometer visade prisfallet i fråga om bränsle var det klart högsta i rederibarometerens historia. Saldotalet för bränslepriset under den gångna perioden visar i sin tur att prisfallet på bränsle under de föregående perioderna har avstannat.

Saldotalet för besättningskostnaderna för fartyg som seglar under finländsk flagg har förblivit negativt under barometerens hela existens, och den gångna perioden medför inga förändringar i trenden. Besättningskostnaderna för utländska fartyg har också ökat under hela den tid barometern har funnits. Saldotalet för besättningskostnaderna för fartyg som seglar under annan än finländsk flagg pekar under den gångna perioden fortsättningsvis på att kostnaderna fortsätter att öka. Ökningen kan i sin tur påverkas av de utländska rederiernas svar i barometern. Med undantag av några stigande toppar har trenden dock i båda fallen varit negativ, dvs. besättningskostnaderna har ökat.

De finländska rederiernas marknadsandel har fortsättningsvis förblivit negativ. De finländska rederiernas fartygs andel av godstrafiken mellan Finland och utlandet har sedan år 2006 varierat på båda sidorna om 30 procent. Frågan kartlade sjöfartspolitikerna i Finland ur det perspektiv som förutsättningarna för rederiverksamhet representerar. Granskningsperiodens längd är, liksom förut, ett år. Jämfört med år 2015 har sjöfartspolitikerna försvagats något enligt deltagarna: saldotalet har sjunkit något.

Rederibarometerens temafråga kartlägger årligen deltagarnas åsikter om aktuella teman. I år efterfrågades rederiernas åsikt om EU:s strängare bestämmelser om återvinning av fartyg, som troligtvis träder i kraft under 2017. Svartsfördelningen för temafrågan visar att rederierna fortfarande är osäkra på de framtida effekterna av regleringen. Positiva aspekter som nämndes var finländska företags möjligheter att erbjuda säkra återvinningstjänster för nedmontering av fartyg i Finland, eventuell know-how och det nära geografiska läget för rederierna, vilket skulle kunna medföra att återvinningskostnaderna minskar. Negativa aspekter som nämndes var lägre skrotpris och snedvridning av konkurrensen.

LÄHTEET /KÄLLOR

Bunkerworld-tilastot (2015). *Bunkerworld Index*. Saatavissa:

<http://www.bunkerworld.com/prices/index/bwi>, haettu 26.11.2016

Busk, H., Härmälä, V. 2016. KATSAUS KAUPPAMERENKULUN TILANTEESEEN SUOMESSA. *PTT raportteja 252*. Saatavissa: <https://www.ptt.fi/media/wp/ptt-raportteja-252-katsaus-kauppamerenkulun-tilanteeseen-suomessa.pdf>

European Commission (2016) Ship recycling. Saatavissa:

<http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/index.htm>, haettu 26.11.2016

Liikennevirasto (2016). *Ulkomaan meriliikennetilasto 2015*. Saatavissa:

http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lti_2016-04_ulkomaan_meriliikennetilasto_web.pdf, haettu 26.11.2016

LIITE / BILAGA
Kyselylomake

A. Taustatiedot

Varustamolla tarkoitetaan konsernin ollessa kyseessä konsernin varustamotoimintoja. Mikäli konserniin kuuluu useita varustamotoimintaa harjoittavia tytäryrityksiä, ilmoittakaa ensisijaisesti edustamanne Suomessa toimivan organisaation tiedot, ei koko konsernin tietoja.

A1. Vastaajan tiedot

Varustamon / tytärvastamon nimi

Vastaajan nimi

Asema

A2. Varustamonne pääasiallinen liikennemuoto

- Linjaliikenne
 Hakurahtiliikenne (aika- ja/tai matkarahtaus)
 Muu

A3. Varustamonne pääasiallinen tavaraliikenne

- Kuivabulk
 Nestebulk
 Kappaletavara

A4. Mitä suurusluokkaa varustamonne liikevaihto on?

- alle 10 MEUR
 10–50 MEUR
 50–100 MEUR
 yli 100 MEUR

A5. Mitä suurusluokkaa varustamonne työntekijämäärä on?

- alle 20
 20–50
 50–100
 100–200
 yli 200

A6. Varustamon tonnisto

- Varustamolla on ainoastaan omaa tonnistoa
 Varustamolla on sekä omaa että vuokrattua tonnistoa
 Varustamolla on ainoastaan vuokrattua tonnistoa
 Varustamolla ei ole omaa eikä vuokrattua tonnistoa

A7. Varustamon lippuvaltiot

Varustamonne operoimien alusten määrä (kpl) lippuvaltioittain:

Aluksia/lippu	Ro-ro / ropax	Konttialus	Kuivabulk	Nestebulk
	kappalemäärä			
Suomen lippu				
EU-lippu				
Muu				

B. Nykytilanne ja tulevaisuus

Yleisesti Suomen varustamoalaa koskevat kysymykset

Suhdanteet

B1a. Ovatko merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet viimeisen vuoden aikana

** viimeisellä vuodella tarkoitetaan kyselyssä mennyttä 12 kuukauden jaksoa, El kalenterivuotta.*

- Parantuneet huomattavasti
- Parantuneet jonkin verran
- Pysyneet ennallaan
- Huonontuneet jonkin verran
- Huonontuneet huomattavasti

B1b. Odotattekko merikuljetusmarkkinoiden suhdanteiden seuraavan vuoden aikana

** seuraavalla vuodella tarkoitetaan kyselyssä seuraavaa 12 kuukauden jaksoa, El kalenterivuotta.*

- Parantuvan huomattavasti
- Parantuvan jonkin verran
- Pysyvän ennallaan
- Huonontuvan jonkin verran
- Huonontuvan huomattavasti

Tuotanto/Kysyntä

B2a. Onko kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla viimeisen vuoden aikana

- Kasvanut huomattavasti
- Kasvanut jonkin verran
- Pysynyt ennallaan
- Huonontunut jonkin verran
- Huonontunut huomattavasti

B2b. Odotattekko kuljetuskysynnän Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla seuraavan vuoden aikana

- Kasvavan huomattavasti
- Kasvavan jonkin verran
- Pysyvän ennallaan
- Huonontuvan jonkin verran
- Huonontuvan huomattavasti

B3a. Odotattekko VIENTIKuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä

- Kasvavan huomattavasti
- Kasvavan jonkin verran
- Pysyvän ennallaan
- Vähentyvän jonkin verran
- Vähentyvän huomattavasti

B3b. Odotattekko TUONTIKuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä

- Kasvavan huomattavasti
- Kasvavan jonkin verran
- Pysyvän ennallaan
- Vähentyvän jonkin verran
- Vähentyvän huomattavasti

Kilpailu

B4a. Onko kilpailu merikuljetusmarkkinoilla viimeisen vuoden aikana

- Kiristynyt huomattavasti
- Kiristynyt jonkin verran
- Pysynyt ennallaan
- Vähentynyt jonkin verran
- Vähentynyt huomattavasti

B4b. Odotattekko kilpailun merikuljetusmarkkinoilla seuraavan vuoden aikana

- Kiristyvän huomattavasti
- Kiristyvän jonkin verran
- Pysyvän ennallaan

- Vähentyvän jonkin verran
 Vähentyvän huomattavasti

Hinnat

B5a. Ovatko merikuljetusrahtien hinnat viimeisen vuoden aikana

- Nousseet oleellisesti
 Nousseet jonkin verran
 Pysyneet ennallaan
 Laskeneet jonkin verran
 Laskeneet huomattavasti

B5b. Odotatteko merikuljetusrahtien hintojen seuraavan vuoden aikana

- Nousevan oleellisesti
 Nousevan jonkin verran
 Pysyvän ennallaan
 Laskevan jonkin verran
 Laskevan huomattavasti

Kustannukset

B6a. Onko pääasiassa käyttämänne polttoaineen hinta viimeisen vuoden aikana

- Noussut oleellisesti
 Noussut jonkin verran
 Pysynyt ennallaan
 Laskenut jonkin verran
 Laskenut huomattavasti

B6b. Odotatteko pääasiassa käyttämänne polttoaineen hinnan seuraavan vuoden aikana

- Nousevan oleellisesti
 Nousevan jonkin verran
 Pysyvän ennallaan
 Laskevan jonkin verran
 Laskevan huomattavasti

B7a. Ovatko miehistökustannukset varustamoalalla lippuvaltioittain viimeisen vuoden aikana

	Suomen lippu	Muu lippu
Nousseet oleellisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nousseet jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pysyneet ennallaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskeneet jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskeneet huomattavasti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

B7b. Odotatteko miehistökustannusten varustamoalalla lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

	Suomen lippu	Muu lippu
Nousevan oleellisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nousevan jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pysyvän ennallaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskevan jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskevan huomattavasti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Investoinnit

B8a. Oletatteko, että varustamoalalla Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä investoinnit kalustoon (uudisrakennukset ja second-hand alusten osto) seuraavan kahden vuoden aikana

- Kasvavat huomattavasti
 Kasvavat jonkin verran
 Pysyvät ennallaan
 Vähentyvät jonkin verran
 Vähentyvät huomattavasti

Omaa varustamoanne koskevat kysymykset

Liikevaihto

B9a. Onko varustamonne liikevaihto viimeisen vuoden aikana

- Noussut oleellisesti
- Noussut jonkin verran
- Pysynyt ennallaan
- Laskenut jonkin verran
- Laskenut huomattavasti

B9b. Odotattekko varustamonne liikevaihdon seuraavan vuoden aikana

- Nousevan oleellisesti
- Nousevan jonkin verran
- Pysyvän ennallaan
- Laskevan jonkin verran
- Laskevan huomattavasti

Kapasiteetti

B10a. Onko varustamonne alusten kapasiteetin käyttöaste viimeisen vuoden aikana

- Noussut oleellisesti
- Noussut jonkin verran
- Pysynyt ennallaan
- Laskenut jonkin verran
- Laskenut huomattavasti

B10b. Odotattekko varustamonne alusten kapasiteetin käyttöasteen seuraavan vuoden aikana

- Nousevan oleellisesti
- Nousevan jonkin verran
- Pysyvän ennallaan
- Laskevan jonkin verran
- Laskevan huomattavasti

Henkilöstö

B11a. Onko varustamonne merihenkilöstön määrä lippuvaltioittain viimeisen vuoden aikana

	Suomen lippu	Muu lippu
Noussut oleellisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Noussut jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pysynyt ennallaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskenut jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskenut huomattavasti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

B11b. Odotattekko varustamonne merihenkilöstön määrän lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

	Suomen lippu	Muu lippu
Nousevan oleellisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nousevan jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pysyvän ennallaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskevan jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskevan huomattavasti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

C Kasvun esteet

C1. Näettekö jonkun tai joidenkin seuraavista tekijöistä olevan varustamonne toiminnan kehittymisen tai kasvun esteenä (voitte valita useamman kuin yhden vaihtoehdon)

- Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella
- Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus maapuolella
- Varustamoalan houkuttelevuus
- Työvoimakustannusten nousu
- Bunkkerin hinnan nousu
- Charter-kustannusten nousu
- Pääomakustannusten nousu

- Muiden kustannusten nousu
- Kapasiteetin / kaluston rajallisuus
- Kysynnän riittämättömyys
- Kilpailun lisääntyminen
- Huono hintakehitys
- Talouden yleinen epävarmuus
- Toiminnan rahoitus ja vakuuspula
- Ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset
- Muut säädösvaatimukset, mitkä
- Suomen lipun hinta
- Väylämaksujen nykytaso
- Väylämaksujen nousu
- Luotsausmaksujen taso
- Jokin tai jotkin muut, mikä/mitkä
- Ei erityisiä esteitä kehittymiselle tai kasvulle

D. Toimintaympäristön muutokset

D1. Suomen merenkulkupolitiikka on varustamotoiminnan edellytysten kannalta viimeisen vuoden aikana

- Parantunut
- Säilynyt ennallaan
- Huonontunut

Perustelu:

D2. Odotatko suomalaisten varustamojen markkina-osuuden kuljetuksista Suomeen/Suomesta seuraavan vuoden aikana

- Nousevan huomattavasti
- Nousevan jonkin verran
- Pysyvän ennallaan
- Laskevan jonkin verran
- Laskevan huomattavasti

E. Teemakysymykset

Taustaa:

Aluskierrätystä koskeva asetus tuli Euroopan unionissa (EU) voimaan vuonna 2013. EU:n säädösten avulla halutaan panna Hong Kongin vuonna 2009 hyväksytty laivojen kierrätystä koskeva IMO:n (International Maritime Organization) yleissopimus täytäntöön sovittua ratifiointiprosessia nopeammin. EU:n direktiivillä halutaan varmistaa, että laivat kierrätetään sekä ympäristön että ihmisten kannalta turvallisella tavalla.

EU:n tiukentuneet säännökset laivojen kierrätyksestä tulevat todennäköisesti voimaan vuoden 2017 aikana. Tiukentuvien EU-säännösten myötä EU-maiden lipun alla purjehtineet laivat täytyy purkaa sertifioidusti EU:n alueella kun tähän asti laivat on yleensä purettu EU:n ulkopuolella.

Tällä hetkellä suurilta aluksilta puuttuu vielä kierrätyspaikka, koska missään EU-maassa ei pysyvästi pureta yli 100 metriä pitkiä laivoja. Kierrätyksen mahdollisuuksia on lähdetty arvioimaan myös Suomessa, jotta tulevaisuudessa voisi olla mahdollisuus purkaa suuriakin laivoja, ympäristön ja ihmisten kannalta kestäväällä tavalla.

E1. Näettekö tulevan sääntelyn positiivisena vai negatiivisena asiana suomalaiselle varustamoelinkeinolle?

- Positiivisena
- Negatiivisena
- Eos

E.1.1 Mitä etuja/mahdollisuuksia tiukentuneella säädöksellä laivojen kierrätyksestä voisi olla suomalaiselle varustamoelinkeinolle?

E1.1. Mitä haasteita/negatiivisia vaikutuksia tiukentuneella säädöksellä laivojen kierrätyksestä voisi olla suomalaiselle varustamoelinkeinolle?

E2. Miten varustamonne vanhojen laivojen kierrätys/purkaminen on hoidettu tähän asti? Koetteko tämän hetkisen toimintatavan hyvänä?

Frågeformulär

A. Bakgrundsuppgifter

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.

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?

- 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 i Finland

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"/>

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

	Finska flaggan	Annan flagga
Skall öka avsevärt		<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 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

B10a. 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

B10b. 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"/> |

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

- | | Finska flaggan | Annan flagga |
|-------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Skall öka avsevärt | | <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
- Attraktivitet av rederibranschen som ett arbete
- 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
- Farledsavgiftssystemets struktur
- 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

E. Temafrågan

Bakgrund

Förordningen om fartygsåtervinning i Europeiska unionen trädde i kraft år 2013. Med hjälp av EU-regler vill man påskynda implementeringen och ratificeringen av Hong Kong-konventionen om fartygsåtervinning som antogs av IMO (International Maritime Organization) år 2009. Via EU-direktivet vill man garantera att fartygen återvinns på ett sätt som är säkert för både miljö och människor.

EU:s strängare regler om fartygsåtervinning torde träda i kraft under 2017. I och med de skärpta EU-reglerna bör fartyg som seglat under EU-flagg nedmonteras på ett certifierat sätt inom EU. Hittills har fartygen monterats ner utanför EU.

Just nu saknas fortfarande en återvinningsplats för stora fartyg, eftersom inget land i EU har en permanent nedmonteringsanläggning för över 100 meter långa fartyg. Möjligheterna till återvinning kartläggs också i Finland för att det i framtiden ska finnas möjlighet att nedmontera stora fartyg på ett sätt som är hållbart för miljön och människorna.

E1. Anser ni att de kommande reglerna är positiva eller negativa för rederibranschen i Finland?

- Positiva
- Negativa
- Vet ej

E1.1. Vilka fördelar/möjligheter kunde de strängare reglerna för fartygsåtervinning medföra för rederibranschen i Finland?

E1.2. Vilka utmaningar/negativa effekter kunde de strängare reglerna för fartygsåtervinning medföra för rederibranschen i Finland?

E2. Hur har återvinningen/nedmonteringen av ert rederis fartyg skötts hittills? Anser ni att det nuvarande tillvägagångssättet är bra?



Turun yliopiston Brahea-keskus
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS

FI-20014 TURUN YLIOPISTO

<http://mkk.utu.fi>



Turun yliopisto
University of Turku