

TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU

B 192
2012

VARUSTAMOBAROMETRI REDERIBAROMETERN 2012



Jenny Katila

Riitta Pöntynen

SPC Shortsea Promotion
Centre Finland



TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLIKATIONER AV SJÖFARTSBRANSCHENS UTBILDNINGS- OCH
FORSKNINGSCENTRAL VID ÅBO UNIVERSITET

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU

B 192
2012

VARUSTAMOBAROMETRI REDERIBAROMETERN 2012

Jenny Katila
Riitta Pöntynen

Turku 2012

JULKAISIJA / PUBLISHER:

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

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

Postiosoite / Postal address:
FI-20014 TURUN YLIOPISTO

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

Plusprint
Pori 2012

ISBN 978-951-29-5181-9 (nid.)
ISBN 978-951-29-5182-6 (PDF)

ISSN 1456–1824

Kannen kuva: MKK:n arkisto

ESIPUHE

SPC Finland julkaisee nyt kymmenennen Varustamobarometrin. Barometri kehitettiin keväällä 2006 yhteistyössä suomalaisen varustamoelinkeinon kanssa. Haluamme kiittää kaikkia vastaajia, jotka mahdollistavat tämän tärkeän varustamoiden suhdanteita kuvaavan raportin julkistamisen. Varustamobarometri on vakiinnuttanut asemansa suomalaisen suhdannekyselyiden joukossa.

Vuoden 2012 barometri julkistetaan edelleen hankalassa taloudellisessa tilanteessa, jota mutkistaa vielä tulossa oleva rikkisäädösten tiukkeneminen. Siksi uskomme, että varustamoiden kannat kiinnostavat entistäkin enemmän sekä varustamoalaa että sen sidosryhmiä. Tulokset tarjoavat aineistoa päätöksentekoon sekä poliittisella että viranomaissektorilla.

Myös SPC Finlandin toiminnassa ympäristökysymykset ovat olleet keskeisesti esillä tänä vuonna. Olemme koostaneet Kuljetukset ja ympäristö 2012 -julkaisun, joka käsittelee liikenteen ympäristövaikutuksia, niiden vähentämiskeinoja sekä alan uusinta ympäristölainsäädäntöä. Tarvittavien investointien rahoituslähteiden kartoittaminen on ollut tärkeä osa toimintaamme. Syksyllä 2012 perustettiin SPC Finlandin koordinoima kuljetusalan hankerahoitusverkosto.

Syyskuun alussa käynnistyi myös eurooppalaisten lähimerenkulun edistämiskeskusten (SPC) yhteinen hanke, joka levittää tietoa lähimerenkulusta osana kuljetusketjua, kartoittaa ympäristösäädösten vaikutuksia ja kerää yhteen tietoa uusista ympäristöteknologisista innovaatioista. Hankkeen ESN - the Way Forward jäsenenä haluamme myös Suomessa viedä osaltamme lähimerenkulkua eteenpäin.

Porissa 8.11.2012

Riitta Pöntynen

Erikoissuunnittelija

SPC Finland, Turun yliopiston merenkulkualan koulutus – ja tutkimuskeskus

FÖRORD

SPC Finland publicerar nu den tionde rederibarometern. Barometern utvecklades våren 2006 i samarbete med den finländska rederinäringen. Vi vill tacka alla som har besvarat barometern. Ni gör det möjligt att publicera denna viktiga rapport som beskriver rederiernas konjunkturer. Rederibarometern har befast sin ställning bland de finländska konjunkturenkäterna.

Barometern år 2012 publiceras i en fortsatt svår ekonomisk situation som ytterligare kompliceras av de kommande strängare svavelbestämmelserna. Därför tror vi att både rederibranschen och dess intressentgrupper är allt mer intresserade av rederiernas åsikter. Resultaten erbjuder material för beslutsfattandet inom såväl den politiska sektorn som myndighetssektorn.

Miljöfrågor har i år varit centrala också i SPC Finlands verksamhet. Vi har sammanställt publikationen Transporter och miljön (Transport and the Environment 2012) som behandlar trafikens miljöeffekter, hur de kan minskas samt den nyaste miljölagstiftningen inom branschen. Kartläggning av finansieringskällor för nödvändiga investeringar har varit en viktig del av vår verksamhet. Hösten 2012 grundades ett nätverk för projektfinansiering inom transportbranschen som SPC Finland samordnar.

I början av september inleddes också ett projekt som är gemensamt för de europeiska centren för främjande av närsjöfart (SPC). Projektet sprider information om närsjöfarten som en del av transportkedjan, kartlägger miljöbestämmelsernas påverkan och samlar in information om nya miljöteknologiska innovationer. Som en medlem i projektet ESN – the Way Forward vill vi också för egen del främja den finländska närsjöfarten.

I Björneborg 8.11.2012

Riitta Pöntynen

Specialplanerare

SPC Finland, Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral vid Åbo universitet

TIIVISTELMÄ

Merikuljetusmarkkinoiden suhdannetilanne on barometrin mukaan huonontunut entisestään viimeisen 12 kuukauden aikana. Vuoden 2011 kaltaista saldoluvun nopeaa laskua ei ole näkyvissä, vaan lasku on ollut maltillisempaa. Toteutuneen kehityksen saldoluku oli -57 pistettä. Prosenttitarkastelun perusteella lähes 70 prosenttia vastaajista arvioi, että suhdannetilanne on heikentynyt viimeisen 12 kuukauden aikana. Puolet vastaajista arvioi, että suhdannetilanne huononee vielä entisestään seuraavan 12 kuukauden aikana.

Myös kuljetuskysyntää kuvaava saldoluku on edelleen laskusuuntainen. Tarkasteltavan kauden saldoluku on laskenut huomattavat 35 pistettä vuoden 2011 kuljetuskysynnän saldoluvusta. Puolet vastaajista on arvioinut, että kuljetuskysyntä on huonontunut viimeisen 12 kuukauden aikana. Suhdannetilanteen mukaisesti Suomen viennin ja tuonnin seuraavan 12 kuukauden ennusteet näyttävät myös lievää laskua. Toteutuneen 12 kuukauden aikana pitkään jatkunut merikuljetusrahtien hintojen lasku on taas hidastunut edellisestä saldotarkastelusta. Vaikka merikuljetusrahtien hintoja kuvaava saldoluku on edelleen negatiivinen, on luku noussut edelliseen tarkasteluun verrattuna. Lähes puolet vastaajista arvioi, että rahtihinnat ovat säilyneet ennallaan viimeisen 12 kuukauden aikana. Rahtihinnat ovat olleet laskussa jo vuodesta 2008, mutta seuraavan 12 kuukauden ennusteen mukaan laskun ennustetaan pysähtyvän.

Bunkkerin eli polttoöljyn hinnan nousulle ei ole näkyvissä loppua, vaan hinta on noussut entisestään menneen 12 kuukauden aikana. Yli puolet vastaajista katsoi, että hinta on noussut oleellisesti. Ennusteen mukaan myös tulevilla 12 kuukauden kaudella bunkkerin hinta jatkaa nousuaan. Laskeva suhdannetilanne on vaikuttanut myös yksittäisiin varustamoihin. Vastanneiden mukaan varustamoiden liikevaihto on laskenut edelleen lievästi kaudella 2012. Ennusteet ovat kuitenkin positiivisempia ja seuraavan kauden liikevaihdon kehitystä osoittavan saldoluvun ennakoidaan olevan vain lievästi negatiivinen. Alusten kapasiteetin käyttöastetta kuvaava saldoluku on kääntynyt huomattavaan laskuun viimeisen 12 kuukauden aikana. Prosenttitarkastelu osoittaa, että yli kolmanneksella varustamoista alusten kapasiteetin käyttöaste on laskenut.

Varustamotoimintaa rajoittavista kasvun esteistä merkittävimpanä pidettiin bunkkerin hinnan nousua. Prosenttitarkastelussa lähes 80 prosenttia vastaajista arvioi bunkkerin hinnan nousun varustamon kasvun ja kehityksen esteeksi. Seuraavaksi eniten mainintoja saivat talouden yleinen epävarmuus sekä ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset. Muita huomioitavia kasvun esteitä olivat huono hintakehitys, kysynnän riittämättömyys sekä kilpailun lisääntyminen.

Teemakysymyksillä kartoitettiin vastaajien kantaa mahdollisuuksiin harjoittaa säännöllistä liikennöintiä Koillisväylällä ja sen tarjoamiin mahdollisuuksiin suomalaiselle elinkeinolle. Noin kolmannes vastaajista katsoi, että Koillisväylä voisi avautua säännölliselle kauttakulkuliikenteelle jo ennen vuotta 2020. Mahdollisina etuina nähtiin erityisesti Suomen jääosaamisen hyödyntäminen; jäissä kulkemisen tietämys ja tuntemus sekä jäänavigointi.

SAMMANFATTNING

Konjunkturläget inom sjötransportmarknaden har enligt barometern blivit allt sämre under de senaste tolv månaderna. En liknande kraftig sänkning av saldotalet som år 2011 finns inte i sikte utan talet har sjunkit måttligare. Saldotalet för den förverkligade utvecklingen var -57 poäng. Utifrån procentgranskningen bedömde nästan 70 procent av dem som svarat att konjunkturläget har försämrats under de senaste tolv månaderna. Hälften av dem som svarat bedömde att konjunkturläget kommer att försämrats ytterligare under de följande tolv månaderna.

Också saldotalet som beskriver transportefterfrågan har fortfarande en nedåtgående trend. Saldotalet för perioden som granskas har sjunkit med till och med 35 poäng jämfört med saldotalet för transportefterfrågan år 2011. Hälften av dem som svarat bedömde att transportefterfrågan har försämrats under de senaste tolv månaderna. Den långvariga nedgången av fraktpiserna inom sjötransporten under de förverkligade tolv månaderna har i sin tur saktats av jämfört med den föregående saldogranskningen. Även om saldotalet som beskriver fraktpiserna inom sjötransporten fortfarande är negativt har talet stigit jämfört med den föregående granskningen. Nästan hälften av dem som svarat bedömde att fraktpiserna har förblivit oförändrade under de senaste tolv månaderna. Fraktpiserna har haft en nedåtgående trend ända sedan 2008 men enligt prognosen för de följande tolv månaderna förväntas den negativa utvecklingen avstanna.

Det finns inget slut i sikte för höjningen av bunker- eller bränslepriset utan priset har fortsatt att stiga ytterligare under de gångna tolv månaderna. Över hälften av dem som svarat ansåg att priset har stigit väsentligt. Enligt prognosen kommer bunkerpriset att stiga ytterligare under de kommande tolv månaderna. Den nedåtgående konjunkturen har också påverkat enstaka rederier. Enligt dem som svarat har rederiernas omsättning fortsatt att minska en aning under perioden 2012. Prognoserna är emellertid positivare och saldotalet som anger omsättningens utveckling under den följande perioden förväntas vara bara svagt negativt. Saldotalet som beskriver utnyttjandegraden av fartygens kapacitet har vänt märkbart nedåt under de senaste tolv månaderna. Procentgranskningen visar att utnyttjandegraden av fartygens kapacitet har sjunkit vid över en tredjedel av rederierna.

Det största hindret för rederiverksamhetens tillväxt ansågs vara höjningen av bunkerpriset. I procentgranskningen bedömde upp till 80 procent att höjningen av bunkerpriset utgör ett hinder för rederiets tillväxt och utveckling. Näst flest omnämnanden fick den allmänna ekonomiska osäkerheten och författningskraven i anknytning till miljöfrågor. Andra tillväxthinder som ska beaktas var den dåliga prisutvecklingen, den otillräckliga efterfrågan och den hårdare konkurrensen.

Med hjälp av temafrågor kartlades vilken åsikt de som svarat har om möjligheterna att bedriva regelbunden trafik i Nordostpassagen och de möjligheter som detta erbjuder den finländska näringen. Cirka en tredjedel av dem som svarat ansåg att Nordostpassagen kunde öppnas för regelbunden transittrafik redan före 2020. Som eventuella fördelar ansågs i synnerhet utnyttjandet av den finländska iskompetensen, kunskaper och kännedom om gång i is och isnavigering.

SISÄLLYSLUETTELO/ INNEHÅLLSFÖRTECKNING

VARUSTAMOBAROMETRI 2012

1 JOHDANTO	9
2 VARUSTAMOJEN TAUSTATIEDOT	10
3 MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS	12
3.1 Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset.....	12
3.2 Yksittäistä varustamoaa koskevat kysymykset	19
4 VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET	23
5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET	25
6 TEEMAKYSYMYS	28
7 JOHTOPÄÄTÖKSET	31

REDERIBAROMETERN 2012

8 INLEDNING	33
9 BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIER.....	34
10 SJÖFARTSBRANSCHENS NULÄGE OCH FRAMTID	36
10.1 Allmänna frågor om rederibranschen	36
10.2 Frågor om det enskilda rederiet	43
11 HINDER FÖR REDERIETS UTVECKLING OCH TILLVÄXT.....	47
12 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSOMGIVNINGEN	49
13 TEMAFRÅGA	52
14 SLUTSATSER	55
LÄHTEET/ KÄLLOR	57

LIITTEET/BILAGOR

1 JOHDANTO

SPC Finlandin varustamobarometrin kysely toteutettiin verkkokyselynä syyskuussa 2012. Se kohdistettiin 31 varustamolle, joista 23 varustamo vastasi määräaikaan mennessä. Vastausprosentti oli 74. Kysely suunnattiin Suomen Varustamot ry:n jäsenvarustamoille sekä tärkeimmille em. yhdistykseen kuulumattomille suomalaisille varustamoille. Kriteerinä oli lisäksi se, että varustamot kuljettavat rahtitavaraa ulkomaan liikenteessä. Barometri kehitettiin keväällä 2006 merikuljetusten parissa työskentelevien työkaluksi.

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 suoritettun kyselyn 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 esteistä" esitetään numeraalinen yhteenveto.

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

E-ryhmässä esitetään vaihtuvan teemakysymyksen tulos.

2 VARUSTAMOJEN TAUSTATIEDOT

A-ryhmän kysymyksillä kartoitettiin varustamon taustatiedot. Seuraavissa taulukoissa on esitelty vastaajien jakaumat.

Yhteystiedot (A1)

Vastaajat kuuluivat ylimpään liikkeenjohtoon. Yli puolet vastaajista oli toimitusjohtajia ja loput oman alansa johtajia.

Varustamon pääasiallinen liikennemuoto (A2)

Yleisin liikennemuoto oli hakurahtiliikenne. Kaikista liikennemuodoista saatiin vastauksia. Varustamo saattoi myös harjoittaa useampaa liikennemuotoa. Liikennemuodon jakaantuminen esitetään taulukossa 2.1.

Taulukko 2.1. Varustamon liikennemuoto.

Liikennemuoto (n=23)	mainintoja kpl	% (/n)
Linjaliikenne	9	39 %
Hakurahtiliikenne	13	56 %
Muu	2	9 %

Varustamon pääasiallinen tavaraliikenne (A3)

Taulukossa 2.2. ilmoitetaan varustamojen tavaraliikenteen muoto. Kaikista tavararyhmistä saatiin useita vastauksia. Varustamo saattoi harjoittaa useampaa tavaraliikenteen muotoa. Selvästi yleisin tavaraliikenteen muoto oli kappaletavara.

Taulukko 2.2. Varustamon tavaraliikenteen muoto tavararyhmittäin.

Tavaraliikenne (n=23)	mainintoja kpl	% (/n)
Kuivabulk	9	39 %
Nestebulk	4	17 %
Kappaletavara	15	65 %

Varustamon liikevaihdon suuruusluokka (A4)

Varustamojen liikevaihto jakautui eri luokkiin taulukon 2.3. mukaisesti. Kaikista liikevaihdon suuruusluokista saatiin useita vastauksia.

Taulukko 2.3. Varustamon liikevaihto.

Liikevaihto (n=23)	mainintoja kpl	% (/n)
alle 10 MEUR	8	35 %
10–50 MEUR	7	30 %
50–100 MEUR	4	17 %
yli 100 MEUR	4	17 %

Varustamon työntekijämäärän suuruusluokka (A5)

Barometriin vastanneiden varustamojen työntekijöiden määrä jakaantui tasaisesti eri suuruusluokkiin. Suurimmat luokat olivat alle 20 työntekijän pienyritykset sekä yli 200 työntekijän suuryritykset. Työntekijöiden jakaumaa esittää taulukko 2.4.

Taulukko 2.4. Varustamon työntekijämäärä.

Työntekijämäärä (n=23)	mainintoja kpl	% (/n)
alle 20	6	26 %
20–50	5	22 %
50–100	2	9 %
100–200	4	17 %
yli 200	6	26 %

Varustamon tonnisto (A6)

Taulukon 2.5. mukaan varustamoilla oli pääosin ainoastaan omaa tonnistoa. Melko tavallista oli, että omaa tonnistoa täydennetään vuokratuilla aluksilla. Kaikilla vastanneilla varustamoilla oli joko omaa tai vuokrattua tonnistoa.

Taulukko 2.5. Varustamon tonnisto.

Tonnisto (n=23)	mainintoja kpl	% (/n)
Ainoastaan omaa tonnistoa	13	57 %
Sekä omaa että vuokrattua	6	26 %
Ainoastaan vuokrattua	4	17 %
Ei omaa eikä vuokrattua	0	0 %

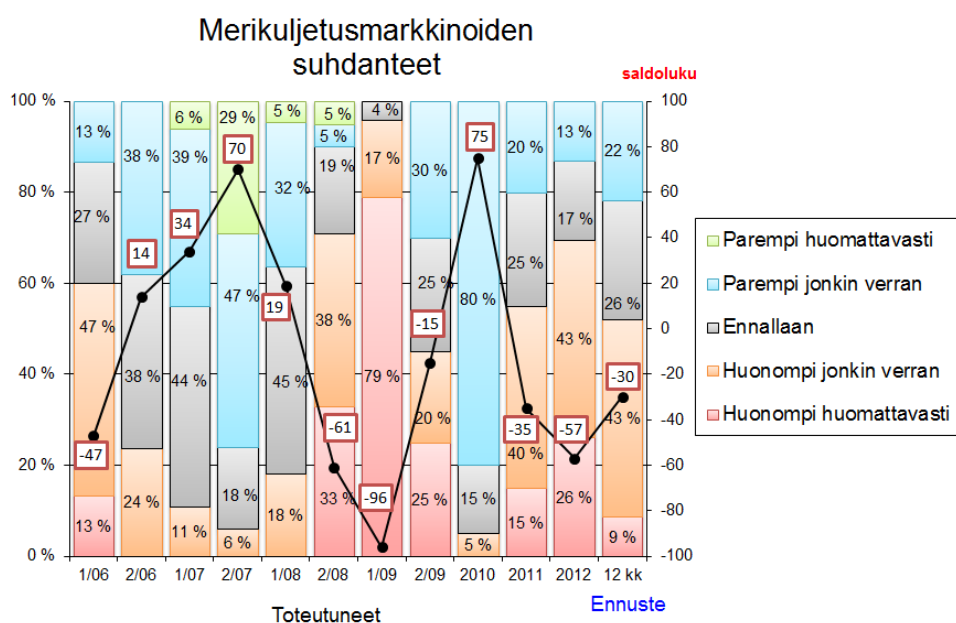
3 MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS

B-ryhmän kysymyksillä selvitettiin nykytilannetta ja tulevaisuutta niin, että ensin karotettiin 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. Ennen vuotta 2010 barometreissa käytettiin pääosin kuuden kuukauden aikajaksoa. Muuttunut tarkasteluväli tulee ottaa huomioon tilastojen analysoinnissa. Suomalaisten varustamojen pienen lukumäärän takia tarkastelua ei viedä tavaralajitasolle.

3.1 Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset

Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (B1)

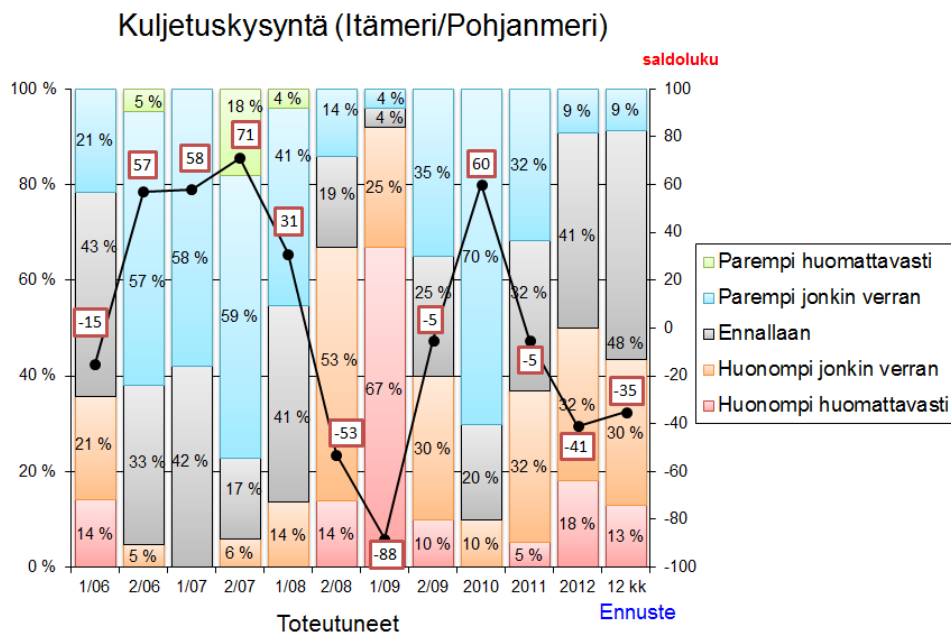
Suhdannetilanne on huonontunut entisestään viimeisen 12 kuukauden aikana. Merikuljetusmarkkinoiden suhdannetta kuvaava vuoden 2012 saldoluku on laskenut vuoden 2010 huippuarvosta 132 pistettä. Laskusuhdanne ei kuitenkaan ole ollut niin jyrkkä kuin viime vuoden tarkastelussa, vaan laskua viime vuoteen on ollut vain 12 pistettä. Toteutuneen kehityksen saldoluku oli -57 pistettä. Prosenttitarkastelun perusteella 26 prosenttia vastaajista arvioi, että suhdannetilanne on heikentynyt huomattavasti ja 43 prosenttia vastaajista katsoi, että suhdannetilanne on heikentynyt jonkin verran. Puolet (51 %) vastaajista arvioi, että suhdannetilanne huononee vielä entisestään seuraavan 12 kuukauden aikana. Ennusteen saldoluku oli -30. Viime kausien laskusuhdanteesta huolimatta suhdannetilanteen ei vielääkään ennakoida olevan niin vaikea kuin kausilla 2/08 ja 1/09, jolloin suhdannetta kuvaava saldoluku laski yhteensä 166 pistettä kaudesta 2/07.



Kuva 3.1. Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (tot. 2012 n=23, ennuste 12 kk n=23).

Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (B2)

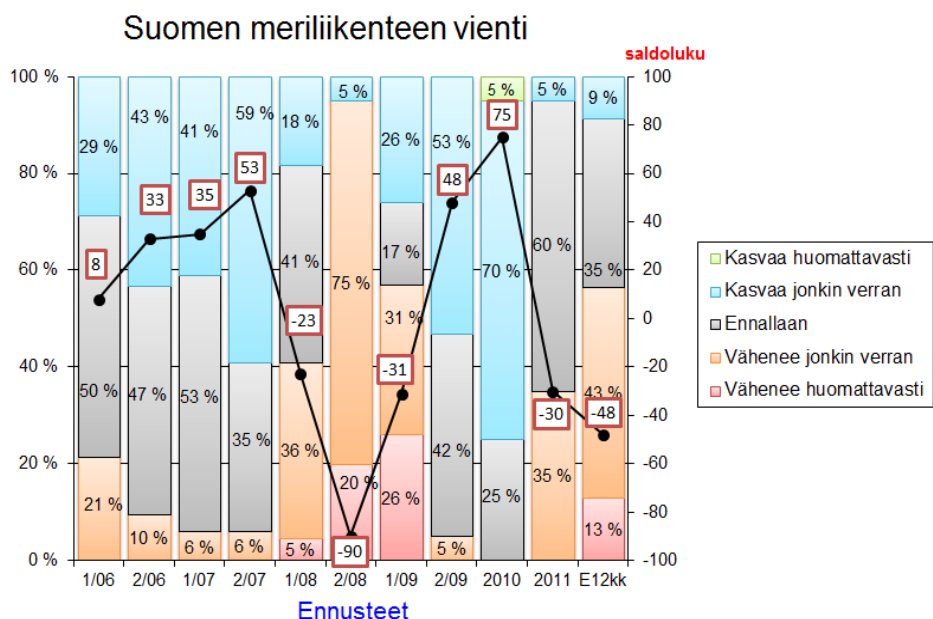
Myös kuljetuskysyntää kuvaava saldoluku on laskenut entisestään viime vuoden tarkastelusta. Kuljetuskysynnän saldoluvun lasku on ollut viimeisen kahdentoista kuukauden aikana huomattavasti voimakkaampaa kuin merikuljetusmarkkinoiden suhdanteita kuvaavan saldoluvun lasku. Vuoden 2012 saldoluku on laskenut 36 pistettä vuoden 2011 kuljetuskysynnän saldoluvusta. Toteutunut saldoluku oli -41. Prosenttitarkastelun perusteella puolet vastaajista on arvioinut, että kuljetuskysyntä on huonontunut viimeisen 12 kuukauden aikana. Vastaajista 43 prosenttia arvioi kysynnän heikentyvän entisestään seuraavan kahdentoista kuukauden aikana ja lähes puolet arvioi kysynnän pysyvän ennallaan. Ennusteen saldoluku -35 on vain hieman parempi kuin toteutuneen kauden saldoluku.



Kuva 3.2. Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (tot.2012 n=22, ennuste 12 kk n=23).

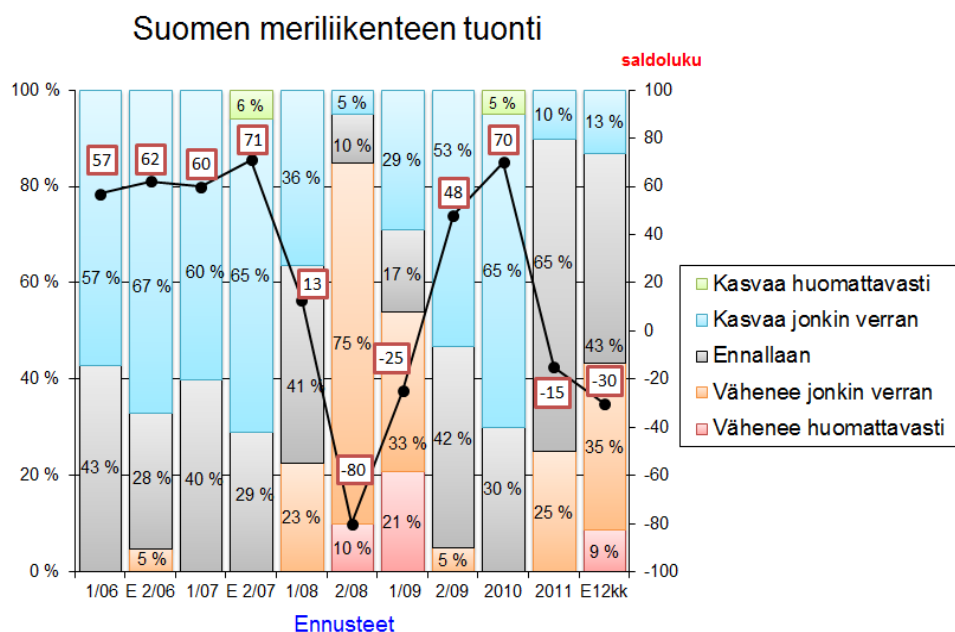
Vienti- ja tuontikuljetusten määrä (B3)

Vienti- ja tuontikuljetusten määrän ennusteissa on käytetty vuoden aikajaksoa myös kaikissa edellisissä barometreissä. Suomen vientikuljetusten määrän ennustetaan heikenevän entisestään seuraavan kahdentoista kuukauden aikana. Ennusteen saldoluku on kauden 2/08 ennusteen jälkeen matalin barometrin tarkasteluajalla. Yli puolet (56 %) vastaajista arvioi viennin määrän vähenevän seuraavan kahdentoista kuukauden aikana. Positiivisia odotuksia Suomen meriliikenteen viennin kasvusta on vain 9 prosentilla vastaajista. Saldoluku on pudonnut aikaisemmasta ennusteesta 18 pistettä ja vuoden 2010 huippuarvosta 123 pistettä. Ennusteen saldoluku oli -48.



Kuva 3.3. Suomen meriliikenteen vienti (ennuste 12 kk n=23).

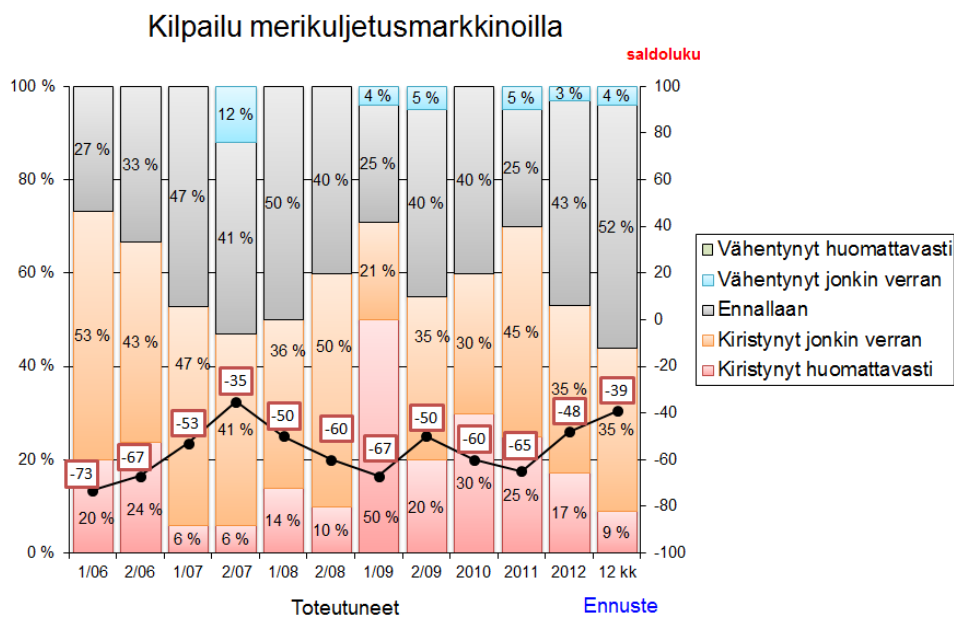
Suomen tuontikuljetusten ennuste on samansuuntainen vientiennusteen kanssa. Tuontiennusteen saldoluku on laskenut 15 pistettä edellisen kauden tuontiennusteesta. Sekä vienti- että tuontiennusteen saldoluku on laskenut selvästi negatiiviseksi, mutta tuonnin ennuste arvioidaan hieman positiivisemmaksi. Suomen meriliikenteen tuonnin ennusteen saldoluku oli -30.



Kuva 3.4. Suomen meriliikenteen tuonti (ennuste 12 kk n=23).

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (B4)

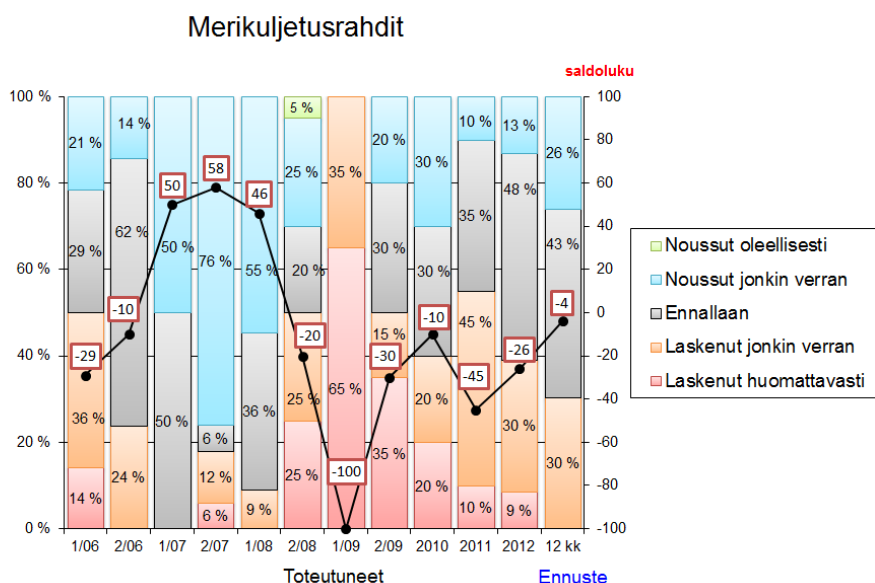
Suhdannetilanteen heikkeneminen on kiristänyt entisestään myös kilpailua merikuljetusmarkkinoilla. Kilpailun kiristyminen on ollut huomattavasti lievempää kuin viime vuoden tarkastelussa ja toteutuneen 12 kuukauden saldoluku on noussut 17 pistettä edellisen kauden saldoluviin. Yli puolet vastaajista kuitenkin arvioi, että kilpailu kiristyi edelleen menneellä kaudella. Merikuljetusmarkkinoiden kilpailua kuvaava saldoluku on pysynyt reilusti negatiivisena koko barometrin tarkasteluajan. Yli puolet (52 %) vastaajista arvioi, että seuraavan 12 kuukauden aikana kilpailu säilyy nykyisellä tasolla. Vastaajista 44 prosenttia ennakoii kilpailun kiristyvän. Ennusteen saldoluku oli -39. Positiiviset odotukset kilpailun vähentymisestä pysyvät marginaalisina.



Kuva 3.5. Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (tot.2012 n=23, ennuste 12 kk n=23).

Merikuljetusrahtien hinnat (B5)

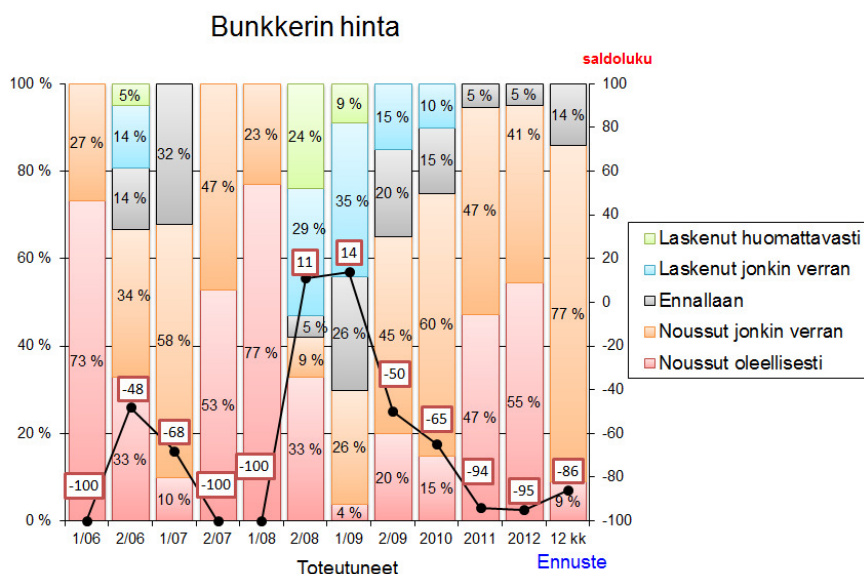
Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet eivät ole vaikuttaneet rahtihintoja kuvaavaan saldolukuun niin voimakkaasti kuin kauden 1/09 laskusuhdanteen aikana. Toteutuneen 12 kuukauden aikana pitkään jatkunut merikuljetusrahtien hintojen lasku hidastui edellisestä saldotarkastelusta. Saldoluku nousi edellisestä kaudesta 19 pistettä saavuttaen arvon -26. Lähes puolet vastaajista arvioi, että rahtihinnat ovat säilyneet ennallaan menneen 12 kuukauden aikana. Rahtihintojen tulevasta kehityksestä ei vallitse yksimielisyyttä. Lähes puolet (43 %) vastaajista arvioi, että rahtihinnat säilyvät nykyisellä tasollaan. Rahtihintojen laskua arvioi 30 prosenttia vastaajista ja toisaalta 26 prosenttia vastaajista ennustaa rahtihintojen nousua. Ennusteen saldoluku oli -4.



Kuva 3.6. Merikuljetusrahtien hinnat (tot. 2012 $n=23$, ennuste 12 kk $n=23$).

Bunkkerin hinta (B6)

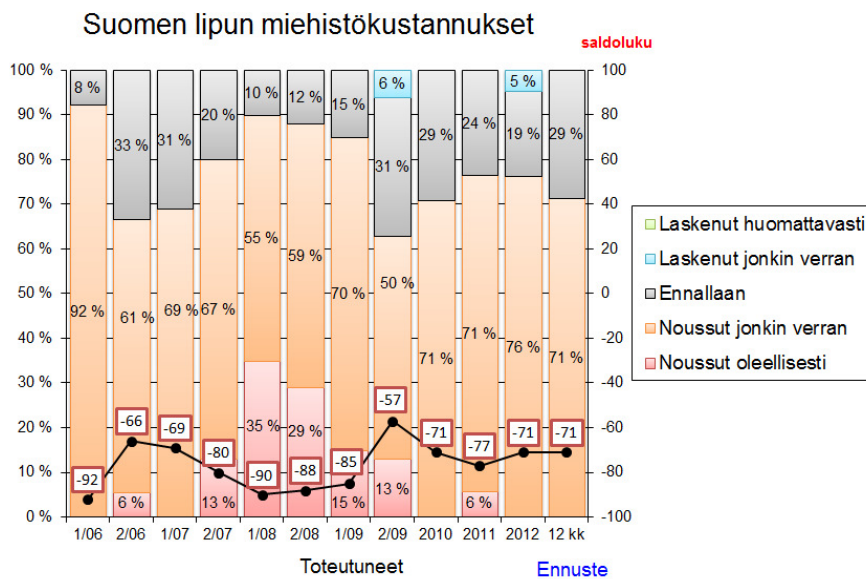
Bunkkerin eli polttoöljyn hinta on noussut edelleen menneen 12 kuukauden aikana. Saldoluku laski -95 pisteeseen. Yli puolet vastaajista (55 %) katsoi, että bunkkerin hinta on noussut oleellisesti. Vastaajista 41 prosenttia katsoi, että hinta on noussut jonkin verran. Positiiviset odotukset bunkkerin hinnan laskusta ovat kadonneet viimeisen kahden kauden aikana, eikä bunkkerin hinnan kehityksen odoteta noudattavan merikuljetusmarkkinoiden suhdannetilannetta edellisen 2/08 ja 1/09 kauden laskusuhdanteen kaltaisesti. Ennusteen mukaan tulevilla 12 kuukauden kaudella bunkkerin hinta jatkaa nousuaan. Ennusteen saldoluku oli -86. Vain 14 prosenttia vastaajista arvioi että hinnat pysyvät ennallaan, loput vastaajista uskovat bunkkerin hinnan nousevan seuraavallakin kaudella.



Kuva 3.7. Bunkkerin hinta (tot. 2012 $n=22$, ennuste 12 kk $n=22$).

Miehistökustannukset lippuvaltioittain (B7)

Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten kehitystä kuvaava saldoluku nousi hieman edellisestä tarkastelusta. Toteutuneen kauden saldoluku oli -71. Saldoluku pysyi kuitenkin edelleen vahvasti negatiivisena ja 76 prosenttia vastaajista arvioi Suomen lipun miehistökustannuksien nousseen viimeisen 12 kuukauden aikana. Vastaajat uskovat melko yksimielisesti, että kustannusten nousu jatkuu myös seuraavan 12 kuukauden aikana. Ennusteen saldoluku oli -71. Suomen lipun alla purjehtivien laivojen miehistökustannuksia kuvaava saldoluku on pysynyt negatiivisena koko tarkasteluajan.

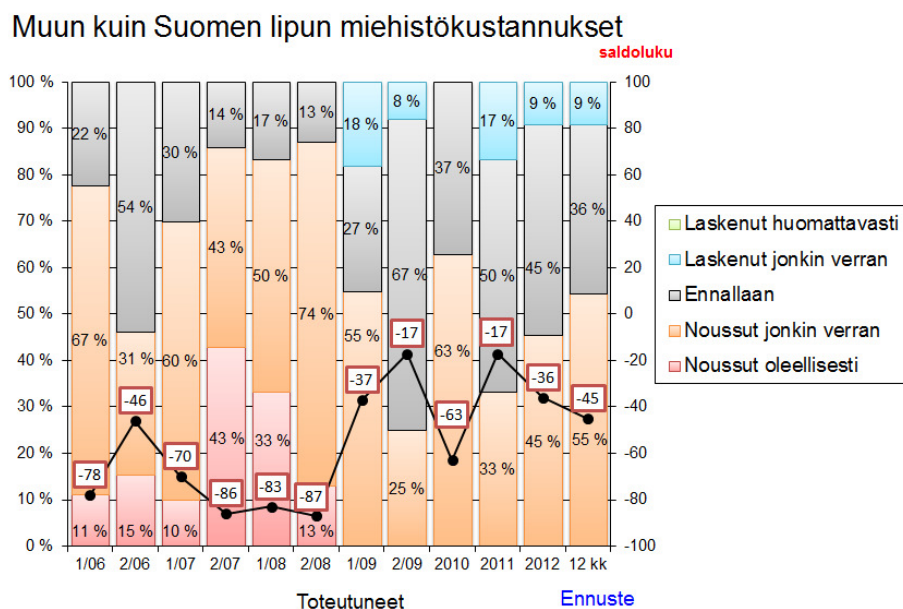


Kuva 3.8. Suomen lipun miehistökustannukset (tot.2012 n=21, ennuste 12 kk n=21).

Koska yleinen hintataso on nouseva, on oleellista vertailla Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten kehitystä muiden lippujen alla purjehtivien alusten vastaavaan kehitykseen. Ulkomaisen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten kehitys on poikennut kausittain Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten kehityksestä. Suomen lipun miehistökustannuksia kuvaava saldoluku on koko tarkasteluajan ollut huomattavasti matalampi kuin ulkomaisen lipun miehistökustannuksia kuvaava saldoluku. Kuluneella kaudella miehistökustannuksien kehityksen suunta on vaihtunut. Suomen lipun miehistökustannuksia kuvaava saldoluku on lievässä nousussa, kun taas ulkomaisen lipun miehistökustannuksia kuvaava saldoluku on laskussa. Kehityksen perusteella voidaan arvioida että miehistökustannusten hintaero on pienentynyt kuluneella kaudella. Myös tulevaisuuden ennusteet tukevat arviota: ulkomaisen lipun miehistökustannuksia kuvaavan ennusteen saldoluku on edelleen laskussa.

Lähes puolet (45 %) vastaajista arvioi, että ulkomaisen lipun miehistökustannukset ovat nousseet jonkin verran viimeisen 12 kuukauden aikana. Saldoluku on muuttunut selvästi negatiiviseksi vuoden 2011 maltillisesta saldoluovusta. Toteutunut saldoluku oli -36. Seuraavan 12 kuukauden ennusteen saldoluku oli -45, joten saldoluovulla mitattuna muun kuin Suomen lipun miehistökustannusten ennustetaan nousevan edelleen. Suomen

lipun ja ulkomaan lipun miehistökustannusten saldolukujen välinen ero ennusteen osalta on enää 26 pistettä, kun vastaavan ennusteen luku viime vuonna oli 70 pistettä (Varustamobarometri 2011).

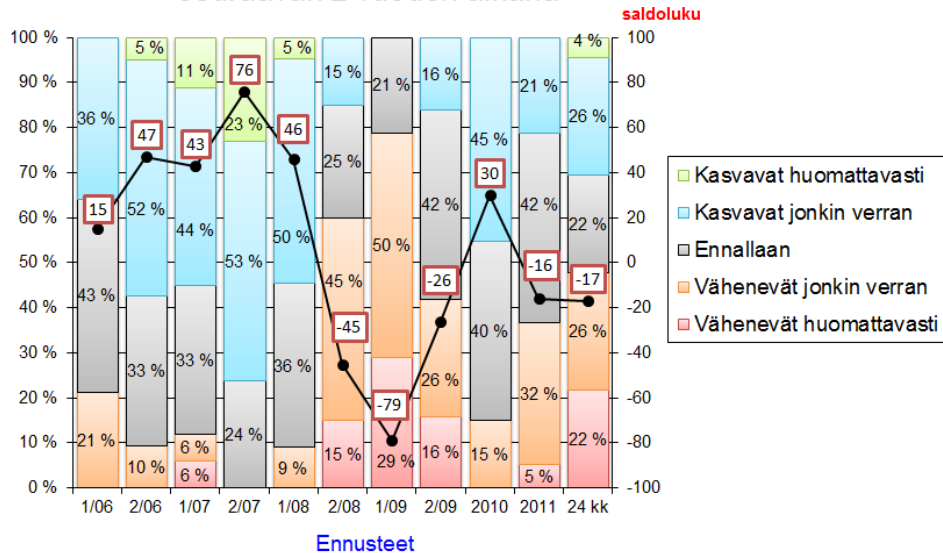


Kuva 3.9. Muun kuin Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2012 $n=11$, ennuste 12 kk $n=11$).

Investoinnit tonnistoon Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (B8)

Aikajaksena investointien arvioissa käytetään *seuraavaa kahta vuotta*, joten peräkkäisten kyselyiden arviot menevät osittain päällekkäin. Kysymys sisältää uudisrakennukset ja second hand -alusten ostot. Odotukset investointien määrästä ovat pysyneet lähes samanlaisena kuin viime vuoden tarkastelussa. Seuraavan kahden vuoden ennusteen saldoluku oli -17. Prosenttitarkastelun perusteella vastaajat eivät ole samaa mieltä ennusteesta, vaan vastaajien mielipiteet ovat jakautuneet tasaisesti. Investointien kasvua seuraavan kahden vuoden aikana ennustaa 30 prosenttia vastaajista ja toisaalta 48 prosenttia vastaajista arvioi investointien määrän vähenemistä. Myös varustamojen uudisrakennusten sekä second hand -alusten investointien odotukset muuttuvat selvästi merimarkkinoiden suhdanteiden mukaisesti.

Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä seuraavan 2 vuoden aikana

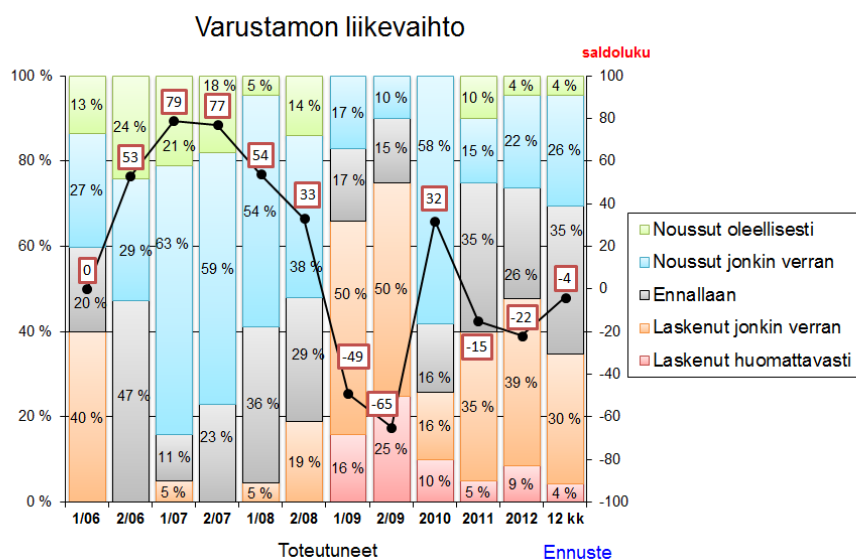


Kuva 3.10. Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (ennuste 24 kk n=23).

3.2 Yksittäistä varustamoa koskevat kysymykset

Liikevaihto (B9)

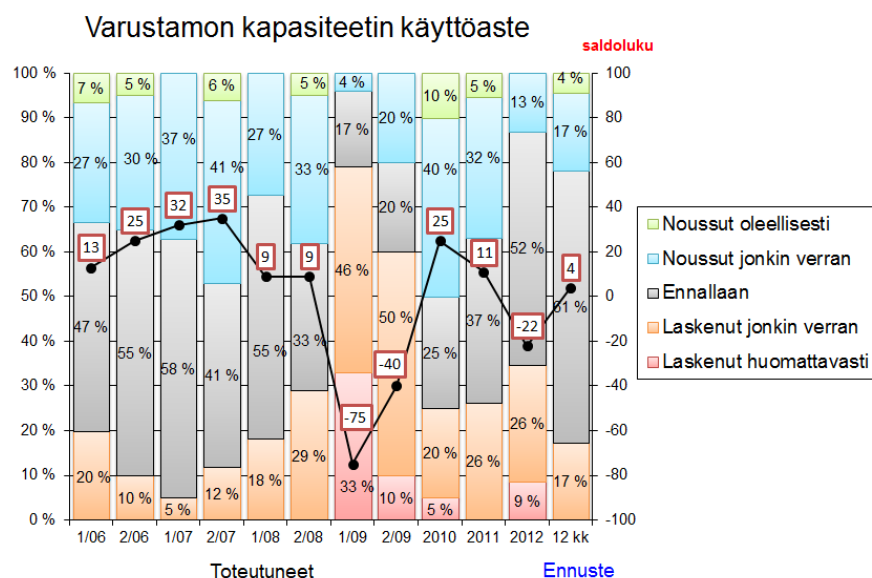
Toteutuneen 12 kuukauden aikana varustamoiden liikevaihdon kehityksessä on ollut edelleen suuria eroja. Vastanneista varustamoista 26 prosenttia kasvatti liikevaihtoa menneellä kaudella, muutamat jopa merkittävästi. Saldoluvun (-22) perusteella voidaan kuitenkin todeta, että varustamoiden liikevaihto on viimeisen kahdentoista kuukauden aikana laskenut edelleen. Lähes puolet (48 %) vastaajista arvioi varustamonsa liikevaihdon laskeneen. Tulevalla 12 kuukauden kaudella liikevaihdon saldoluvun arvioidaan pysyvän hieman negatiivisena. Ennusteen saldoluku oli -4. Prosenttitarkastelun perusteella myös liikevaihdon kehityksestä on eriäviä näkökantoja. Lähes kolmannes (30 %) arvioi liikevaihdon nousevan ja reilu kolmannes (34 %) vastaajista odottaa varustamon liikevaihdon laskevan. Muut vastaajat (35 %) katsovat, että liikevaihto pysyy ennallaan.



Kuva 3.11. Varustamon liikevaihto (tot. 2012 $n=23$, ennuste 12 kk $n=23$).

Alusten kapasiteetin käyttöaste (B10)

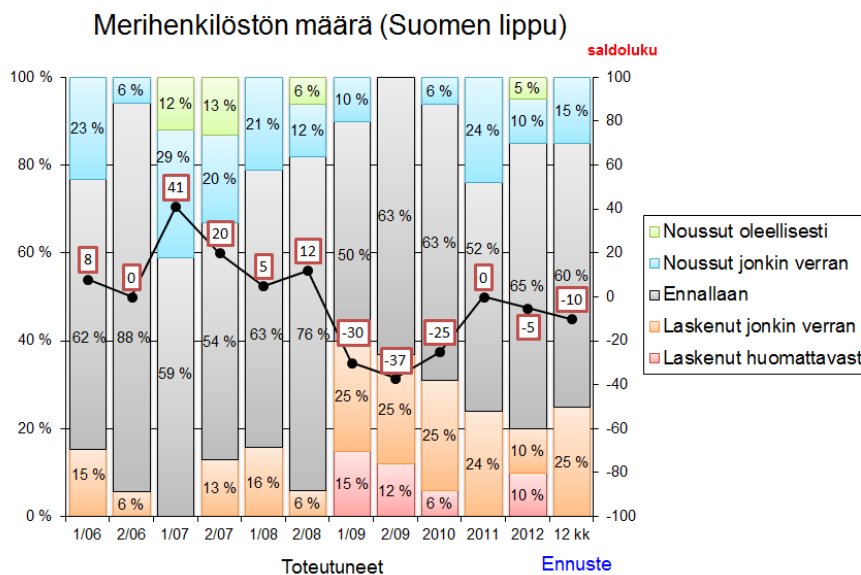
Alusten kapasiteetin käyttöaste on kääntynyt reippaaseen laskuun viimeisen 12 kuukauden aikana ja saldoluku on muuttunut negatiiviseksi. Toteutuneen kauden saldoluku oli -22 pistettä. Saldoluku laski edellisestä kaudesta 33 pistettä. Prosenttitarkastelu osoittaa, että kapasiteetin käyttöaste on kasvanut vain 13 prosentilla varustamoista ja reilulla kolmanneksella (35 %) varustamoista se on laskenut, osalla jopa huomattavasti. Ennallaan alusten kapasiteetin käyttöaste on pysynyt yli puolella (52 %) varustamoista. Ennusteen mukaan puolella (51 %) varustamoista kapasiteetin käyttöaste pysyy nykyisellä tasolla seuraavan 12 kuukauden aikana. Ennusteen saldoluku oli hieman positiivinen eli +4.



Kuva 3.12. Alusten kapasiteetin käyttöaste (tot. 2012 $n=23$, ennuste 12 kk $n=23$).

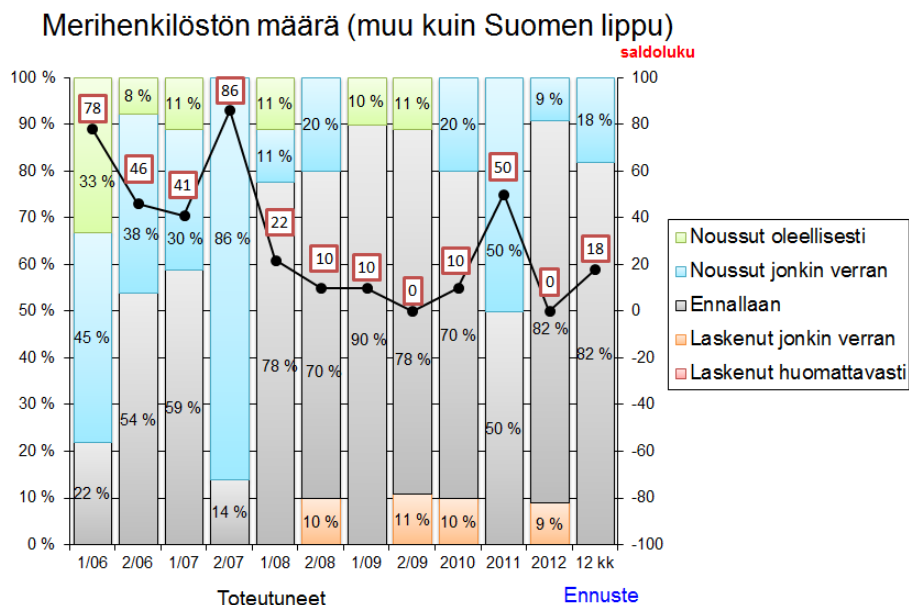
Merihenkilöstön määrän kehitys lippuvaltioittain (B11)

Merihenkilöstön määrä *Suomen lipun* alla purjehtivilla aluksilla on saldoluulla mitattuna laskenut hieman viimeisen 12 kuukauden aikana. Toteutunut saldoluku oli -5. Prosenttitarkastelu osoittaa samansuuntaista kehitystä. Reilusti yli puolet (65 %) vastaajista arvioi henkilöstömäärän pysyneen ennallaan. Viidennes (20 %) varustamoista arvioi henkilömäärän laskeneen ja 15 prosenttia varustamoista merihenkilöstön määrän nouseen. Suuri osa (60 %) varustamoista ennakoivat henkilöstömäärän pysyvän ennallaan myös seuraavan 12 kuukauden aikana. Ennusteen saldoluku on laskussa verrattuna toteutuneeseen kauteen ja oli lievästi negatiivinen eli -10.



Kuva 3.13. Merihenkilöstön määrä Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2012 n=20, ennuste 12 kk n=20).

Varustamojen *ulkomaisten lippujen* alla purjehtivilla aluksilla merihenkilöstön määrä on pysynyt ennallaan viimeisen 12 kuukauden aikana. Saldoluku on laskenut viime vuoden tarkastelusta 50 pisteeksi ja merihenkilöstön määrän kasvu on pysähtynyt. Kehitys on jakautunut varustamoittain niin, että noin neljällä viidesosalla (82 %) vastaajista merihenkilöstön määrä on säilynyt ennallaan. Toteutunut suhdeluku oli 0. Ennusteen mukaan varustamot uskovat merihenkilöstön määrän ulkomaisten lippujen alla purjehtivilla laivoilla kasvavan hieman. Seuraavan kahdentoista kuukauden ennusteen suhdeluku oli 18.



Kuva 3.14. Merihenkilöstön määrä muiden kuin Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot 2012 $n=11$, ennuste 12 kk $n=11$)

Varustamojen *Suomen lipun* alla purjehtivien aluksien sekä *ulkomaisten lippujen* alla purjehtivien aluksien merihenkilöstön määrän kehitys on ollut samansuuntaista koko varustamobarometrin ajan. Varustamojen ulkomaisten lippujen alla purjehtivien aluksien merihenkilöstön määrää kuvaava saldoluku on kuitenkin ollut lähes kaikilla kausilla positiivisempi kuin *Suomen lipun* alla purjehtivien aluksien merihenkilöstön määrää kuvaava saldoluku. Kuluneen kauden tarkastelussa varustamojen ulkomaisten lippujen alla purjehtivien aluksien merihenkilöstön määrää kuvaava saldoluku on laskenut viime vuoden tarkastelusta huomattavasti enemmän kuin *Suomen lipun* alla purjehtivien aluksien merihenkilöstön määrää kuvaava saldoluku. Muiden kuin *Suomen lipun* alla purjehtivien alusten merihenkilöstön määrän kasvu on pysähtynyt kuluneella kaudella, vaikka edellisen vuoden varustamobarometrissa merihenkilöstön määrän uskottiin nousevan oleellisesti seuraavan 12 kuukauden aikana (Varustamobarometri 2011).

4 VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET

C-ryhmän kysymyksissä kartoitettiin varustamojen kokemia kasvun ja kehittymisen esteitä. Varustamojen nimeämien kasvun esteiden määrää ei ole rajoitettu kyselyssä. Taulukossa 4.1 on esitetty myös neljän aikaisemman kyselyn vastausjakauma, jotta kehitystä voidaan vertailla.

Taulukko 4.1. Varustamon kasvun esteet.

Kasvun/kehityksen esteet	Mainintoja kpl				
	1/09 n=24	2/09 n=20	2010 n=20	2011 n=20	2012 n=23
Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella	8	3	6	8	6
Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus maapuolella	2	2	3	0	4
Työvoimakustannusten nousu	11	5	4	6	6
Bunkkerin hinnan nousu	5	4	5	10	18
Charter-kustannusten nousu	0	1	1	0	1
Pääomakustannusten nousu	5	3	5	5	6
Muiden kustannusten nousu	1	0	3	4	3
Kapasiteetin / kaluston rajallisuus	1	0	0	0	1
Kysynnän riittämättömyys	14	12	8	7	10
Kilpailun lisääntyminen	13	5	8	10	11
Huono hintakehitys	16	16	15	9	13
Talouden yleinen epävarmuus	21	16	11	16	17
Toiminnan rahoitus ja vakuuspula	9	9	5	8	6
Ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset	3	1	6	8	15
Muut säädösvaatimukset	1	0	1	3	5
Suomen lipun hinta	8	7	6	5	4
Väylämaksujen nykytaso	5	2	2	3	3
Väylämaksujen nousu	2	2	2	6	5
Luotsausmaksujen taso	3	1	5	4	7
Jokin tai jotkin muut, mikä/mitkä	1	0	1	2	2
Ei erityisiä esteitä kehittymiselle tai kasvulle	0	0	1	0	0

Kasvun esteistä eniten mainintoja sai bunkkerin hinnan nousu, joka mainittiin huomattavat 18 kertaa. Prosenttitarkastelussa 80 prosenttia vastaajista arvioi bunkkerin hinnan nousun varustamon kasvun ja kehityksen esteeksi. Seuraavaksi eniten mainintoja saivat talouden yleinen epävarmuus (17 mainintaa) ja kasvun esteenä huomattavassa nousussa oleva ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset (15 mainintaa). Muita huomioitavia kasvun esteitä olivat huono hintakehitys (13 mainintaa), kysynnän riittämättömyys (10 mainintaa) ja kilpailun lisääntyminen (11 mainintaa). Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus maapuolella on jälleen muodostumassa kasvun esteeksi, kun taas osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella ei ole enää kyselyn mukaan niin merkittävä kasvun este kuin viime vuoden tarkastelussa. Laskussa mainintojen määränä on tämän vuoden tarkastelun osalta myös toiminnan vakuutus ja rahoituspula, kun taas luotsausmaksujen taso on tarkastelussa nousussa kasvun esteenä verrattuna vuoden 2011 mainintoihin.

Muita, listan ulkopuolisia, kasvun esteitä saivat vastaajat mainita omassa kommenttikohdassa. Mainintoja varustamojen kehityksen esteenä saivat uuden tonnistoverolain joustamattomuus, satamatoimintojen toimimattomuus, sekä rikkidirektiivi ja sen vaatimusten täyttäminen. Vertailevassa analyysissä on huomioitava se, että vastanneiden varustamojen määrä on hieman korkeampi kuin viime vuosina. Kasvun esteitä mainittiin kyselyssä yhteensä 143 kertaa.

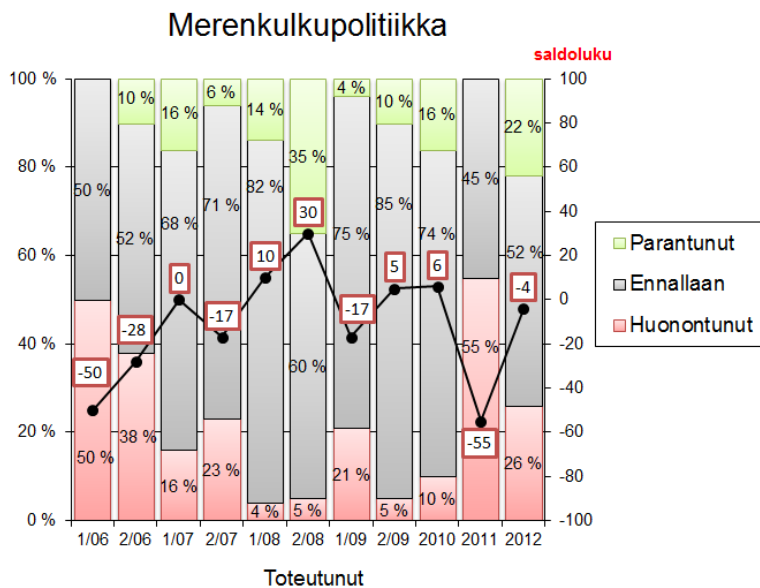
5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

D-kysymysryhmässä käsiteltiin toimintaympäristön muutoksia.

Suomen merenkulkupolitiikka (D1)

Kysymyksellä kartoitettiin Suomen merenkulkupolitiikkaa varustamotoiminnan edellytysten kannalta. Tarkasteltavana aikajaksena on käytetty vuotta kuten myös kaikissa aikaisemmissa barometreissä.

Merenkulkupolitiikka on vastaajien näkemyksen mukaan pysynyt lähes ennallaan viimeisen 12 kuukauden aikana sekä saldoluvin että prosenttitarkastelun perusteella. Yli puolet vastaajista (52 %) arvioi, että merenkulkupolitiikka on pysynyt ennallaan. Saldoluku on noussut oleellisesti viime vuodesta ja oli tarkastelussa vain hieman negatiivinen eli -4. Toteutuneen kehityksen prosenttitarkastelun perusteella voidaan todeta, että positiiviset näkemykset Suomen merenkulkupolitiikan kehityksestä ovat nousussa. Noin viidennes (22 %) vastaajista arvioi merenkulkupolitiikan parantuneen.



Kuva 5.1. Suomen merenkulkupolitiikka (tot. 2012 n=23).

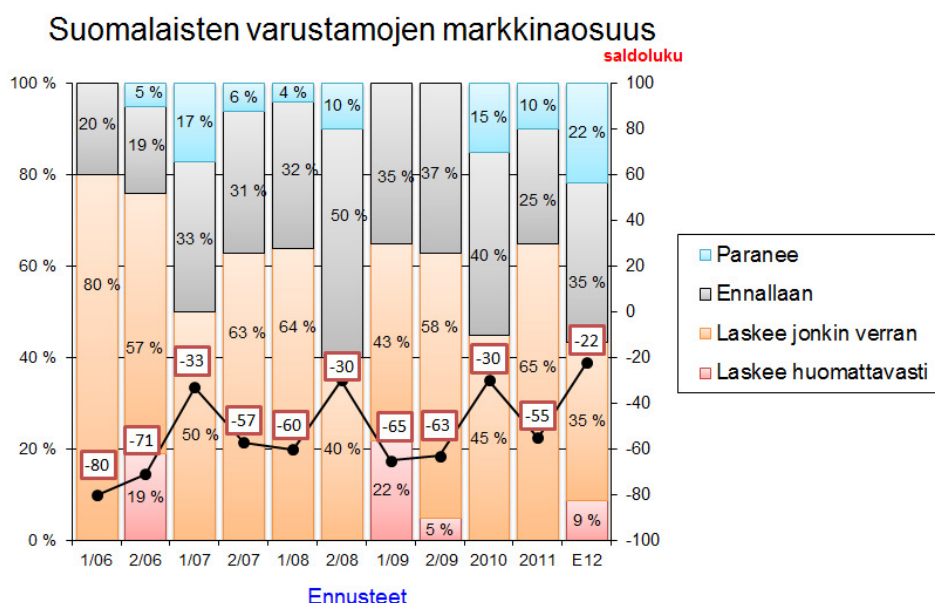
Varustamoille annettiin, merenkulkupolitiikkaa koskevan kysymyksen yhteydessä, mahdollisuus vapaaseen kommentointiin. Merenkulkupolitiikkaan liittyviä negatiivisia mainintoja saivat mm. rikki- ja muut ympäristöasiat sekä rikkipäästörajan voimaantulon ajoitus. Rikkipäästörajalla tulisi kommenttien mukaan olla joustava ylimenoaika, jolloin investoinnit voitaisiin jakaa useammalle vuodelle tai bunkkerikustannukset tulisi siirtää rahtitasojen standardijärjestelmän kautta rahtihintoihin viiveellä. Rikkipäästörajalla tarkoitetaan kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n rajoituksia alusliikenteen rikkidi-

oksidipäästöille MARPOL 73/78-yleissopimuksen ilmansuojeluliitteen (Annex VI) yhteydessä. SECA (sulphur emission control area) -alueilla rikkipäästörajat ovat globaalia liikennettä tiukemmat. Rikkipäästöjen kontrollialueen muodostavat Itämeri, Pohjanmeri ja Englannin kanaali. Liitteen määräyksien mukaan SECA-alueen polttoaineiden rikkipitoisuusraja laskee yhdestä prosentista 0,1 prosenttiin 1.1.2015 alkaen. IMO:n päätökset pannaan EU:ssa toimeen direktiiveillä. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2012b) Rikkidirektiivi hyväksyttiin Euroopan parlamentissa syyskuussa 2012 (Finunions, 2012). Uusi 1.3.2012 voimaan tullut laivan nettovetoisuuteen perustuva kiinteä tonnis- tovero sai taas positiivista huomiota kommentoissa merenkulkupolitiikkaan vaikuttavana asiana (Verohallinto, 2012).

Suomalaisten varustamojen markkinaosuus (D2)

Suomalaisten varustamojen markkinaosuuden kehitystä seuraavan vuoden aikana kuvaava saldoluku osoittaa, että suomalaisten varustamojen markkinaosuuden kehitys kuljetuksista Suomeen/Suomesta jatkaa kauan kestänyttä laskuaan. Prosenttitarkastelun perusteella voidaan todeta, että vaikka ennusteiden saldoluku on ollut koko barometrin tarkasteluajan vahvasti negatiivinen, ovat vastaajat yleensä arvioineet vain lievää laskua.

Tarkastelussa seuraavan 12 kuukauden ennusteen saldoluku oli -22. Reilu kolmasosa vastaajista (35 %) ennakoi suomalaisten varustamojen markkinaosuuden laskevan jonkin verran. Edelliseen ennusteeseen verrattuna tunnusluku näyttää kohtuulliselta ja saldoluku on noussut 33 pistettä. Vastaajat eivät ole yhtä mieltä markkinaosuuden laskusta seuraavan kahdentoista kuukauden aikana, vaan viidennes (22 %) vastaajista uskoo myös markkinaosuuden paranevan ja ennusteen saldoluku onkin hieman parempi kuin kertaakaan ennen varustamobarometrin historiassa.



Kuva 5.2. Suomalaisten varustamojen markkinaosuus. (ennuste E 12 kk n=23).

Liikenneviraston tilaston *Ulkomaan merikuljetukset vuosina 1970–2011* mukaan varustamojen ennusteet ovat pitäneet hyvin paikkansa. Vaikka kausien 2/08 ja 1/09 laskusuhdanteen jälkeen viennin ja tuonnin tonnimäärä on kasvanut, on suomalaisten laivojen prosenttiosuus kuljetuksista laskenut. Suomalaisten laivojen prosenttiosuus on laskenut vuoden 2009 33,3 prosentista vuoden 2011 28,8 prosenttiin. (Liikennevirasto, 2012)

6 TEEMAKYSYMYS

Barometrin teemakysymyksellä kartoitetaan vuosittain vastaajien mielipiteitä ajankohtaisiin aiheisiin. Tällä kertaa esitettiin kaksi teemakysymystä samasta aihepiiristä. Koillisväylän avautuminen on ajankohtainen kysymys, joka on ollut viime aikoina paljon esillä. Ensimmäisessä teemakysymyksessä kysyttiin, uskovatko varustamot Koillisväylän avautuvan säännölliselle kauttakulkuliikenteelle jo ennen vuotta 2020, toisessa sitä, mitä etuja tai mahdollisuuksia Koillisväylän avautumisella olisi suomalaiselle varustamoelinkeinoille.

Ilmaston lämpenemisen myötä pohjoisten napa-alueiden sulaminen on nopeutunut. Kesen aikainen jäätön merialue on laajentunut ja jääpeite ohenee alueella. Reitti tulee olemaan entistä pitempään kulkukelpoinen. Koillisväylä lyhentäisi huomattavasti merimatkaa Euroopasta Aasiaan, 33 päivästä noin 20 päivään, mikä toisi säästöjä kuljetusajassa ja -kustannuksissa. Aiemmin Koillisväylä on ollut auki vuosittain vain noin kaksi kuukautta, elokuusta syyskuuhun. Vuonna 2011 reitin kulki noin viiden kuukauden aikana 34 rahtilaivaa, ja lokakuussa 2012 aluksia on jo 35. Venäjän arktisen instituutin mukaan (Russia's Arctic Institute) ympärivuotinen liikennöinti olisi mahdollista jo vuonna 2013, koska suurin osa jäästä on muuttunut yksivuotiseksi. (Ria Novosti, 2012)

Arktisilta alueilta etsitään uusia energia- ja raaka-ainevarantoja ja ilmaston lämpeneminen helpottaa mahdollisuuksia hyödyntää niitä. Suomen ensimmäinen arktinen strategia valmistui vuonna 2010 ja se uudistetaan huhtikuuhun 2013 mennessä. Suomessa on vahvaa teknologista osaamista esimerkiksi arktisella alueella käytettävien alusten rakentamisessa. Koillisväylän avautuminen säännölliselle liikenteelle avaisi yhä enenevässä määrin mahdollisuuksia erityisosaamisellemme. Toisaalta on huomioitava ilmastomuutoksen ja luonnonvarojen lisääntyneen käytön mahdollisesti aiheuttamat ympäristöriskit. (Valtioneuvosto, 2012)

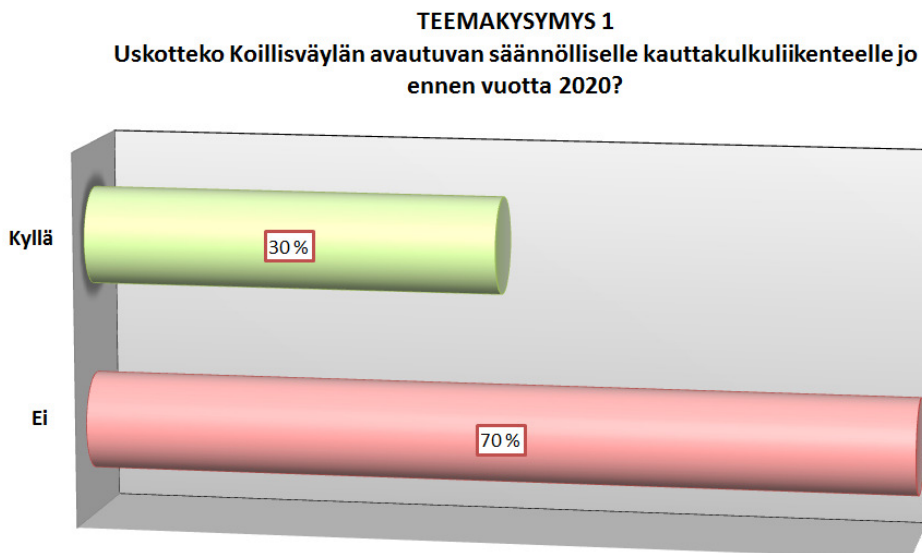
Koillisväylän avautumisen mukanaan tuomia mahdollisuuksia ja haasteita on arvioitu säännöllisen konttilinjaliikenteen kannalta. Haasteita ovat selvityksen mukaan mm. laivojen jäävahvistus, kansainvälisen valvontajärjestelmän puuttuminen ja riittävä arktisen merenkulun osaaminen. Jäänmurtokustannukset nostavat kustannuksia suoraan suhteessa kuljetetun rahdin määrään. Kiiski toteaa, että reitillä on myös monia toiminnallisia, fyysisiä ja poliittisia rajoitteita. Lisäksi nykyiset hallintokäytännöt ovat byrokraattisia. Konttiliikenne ei ole Kiiskin mukaan nykytilanteessa millään alusten kokoluokalla tai reitin aukiolovaihtoehdolla kannattavaa. Taloudelliseen kannattavuuteen verrattuna nykyiseen Euroopan ja Aasian väliseen Suezin kanavan kautta kulkevan reittiin vaikuttaa rahtitasojen kehitys ja reitin ruuhkautuminen. Vaikutuksia on myös polttoaineen rikkipitoisuutta säätelevän IMO:n MARPOL liite VI:n voimaantulolla. (Kiiski, 2012)

Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO kehittää parhaillaan kansainvälistä turvallisuussäännöstöä napa-alueilla liikennöiville aluksille. Tämä ns. polaarikoodi kattaisi kokonaisvaltaisesti alusten suunnitteluun, rakennukseen, varustukseen, koulutukseen, pelastukseen ja ympäristönsuojeluun liittyvät kysymykset. (IMO, 2012)

Ensimmäisessä teemakysymyksessä kysyttiin, uskovatko varustamot Koillisväylän avautuvan säännölliselle kauttakulkuliikenteelle jo ennen vuotta 2020?

Noin kolmannes vastaajista (30 %) katsoi, että Koillisväylä voisi avautua säännölliselle kauttakulkuliikenteelle jo ennen vuotta 2020. Noin kaksi kolmannelle vastaajista (70 %) ei kuitenkaan pitänyt väylän avautumista todennäköisenä. Kolme kyselyyn osallistuneista ei ilmaissut kantaansa. Teemakysymyksen vastausten jakauma osoittaa, että vaikka Koillisväylän avautuminen on ollut julkisen keskustelun kohteena, alan toimijat näkevät säännöllisen operoinnin aloittamisessa vielä haasteita.

Varustamoiden edustajat kommentoivat mm. että ympärivuotinen liikenne edellyttäisi huomattavasti korkeampaa jääluokkaa kuin nykyiset korkeimmat jääluokat laivastossamme. Kommentteja annettiin myös siitä, että kulku Koillisväylää pitkin on epävarmaa ja olosuhteet voivat nopeasti muuttua. Koillisväylän nähtiin voivan tuoda hyötyä lähinnä vain Venäjän omaan liikenteeseen.



Kuva 6.1. Ensimmäisen teemakysymyksen vastausten jakauma (n=20).

Toisessa teemakysymyksessä kysyttiin, mitä etuja/mahdollisuuksia Koillisväylän avautumisella olisi suomalaiselle varustamoelinkeinolle?

Toisessa teemakysymyksessä vastaajille annettiin mahdollisuuden vapaaseen kommentointiin liittyen Koillisväylän etuihin/mahdollisuuksiin. Kommentteja saatiin usealta varustamolta. Kysymykseen vastaajista lähes puolet oli sitä mieltä, että Koillisväylä ei toisi suomalaiselle varustamoelinkeinolle sen enempää etuja kuin muillekaan alalla toimijoille. Ongelmana pidettiin Venäjän epäselviä säädöksiä (jääluokka, luotsaus, ympäristö, väylämaksut), Suomen sijaintia Koillisväylään nähden, sekä sitä, että suomalaiset varustamot eivät liikennöi enää kaukoreittejä. Yli puolet vastaajista kuitenkin näki myös etuja/mahdollisuuksia Koillisväylän avautumisesta suomalaiselle varustamoelinkeinolle.

Koillisväylän avautumisen etuina lueteltiin lähinnä Suomen jääosaamisen hyödyntäminen; jäissä kulkemisen tietämys ja tuntemus sekä jäänavigointi. Eräiden vastaajien mukaan Suomen kuljetukset voisivat hyötyä Koillisväylästä, jolloin Kiina, Japani ja Korea tulisivat mielenkiintoisiksi kaupankäynnin osapuoliksi.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Suhdannetilanne on huonontunut entisestään viimeisen 12 kuukauden aikana. Suhdannetilanteen lasku on ollut kuitenkin maltillisempaa kuin viime vuoden tarkastelussa, laskua viime vuoteen verrattuna on ollut vain 12 pistettä. Toteutuneen kehityksen saldoluku oli -57 pistettä. Prosenttitarkastelun perusteella jopa 26 prosenttia vastaajista arvioi, että suhdannetilanne on heikentynyt huomattavasti ja 43 prosenttia katsoi, että suhdannetilanne on heikentynyt jonkin verran. Seuraavan 12 kuukauden ennusteen saldoluku oli -30.

Tämän hetken laskusuhdanteesta ei vielääkään arvioida muodostuvan yhtä syvää kuin kaudella 2/08 alkaneesta laskusuhdanteesta muodostui. Suhdannekehityksen lasku on hidastunut viime vuoden tarkastelusta. Siitä huolimatta toteutunut saldoluku on tarkasteluajan heikoin sitten kausien 2/08 ja 1/09 laskusuhdanteen. Seuraavan kahdentoista kuukauden ennusteen tarkastelusta voidaan todeta, että varustamoiden mielipiteet tulevaisuuden kehityksestä vaihtelevat runsaasti. Lähes puolet vastaajista arvioi kuitenkin, että suhdannetilanne huononee vielä entisestään seuraavan 12 kuukauden aikana.

Myös kuljetuskysyntää kuvaava saldoluku tukee ennustetta laskusuhdanteen jatkumisesta. Vuoden 2012 saldoluku on laskenut 36 pistettä vuoden 2011 kuljetuskysynnän saldoluusta. Toteutunut saldoluku oli -41. Prosenttitarkastelun perusteella puolet vastaajista on arvioinut, että kuljetuskysyntä on huonontunut viimeisen 12 kuukauden aikana.

Toteutuneen 12 kuukauden aikana pitkään jatkunut merikuljetusrahtien hintojen lasku hidastui edellisestä saldotarkastelusta. Saldoluku nousi edellisestä kaudesta 16 pistettä saavuttaen arvon -26. Lähes puolet vastaajista arvioi, että rahtihinnat ovat säilyneet ennallaan menneen 12 kuukauden aikana. Toteutuneen 12 kuukauden aikana varustamoiden liikevaihdon kehityksessä on ollut edelleen suuria eroja. Saldoluvun perusteella voidaan kuitenkin todeta, että varustamoiden liikevaihto on viimeisen kahdentoista kuukauden aikana laskenut edelleen. Miehistö kustannuksia kuvaavan saldoluvun kehityksen perusteella voidaan taas arvioida, että Suomen- ja ulkomaisen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten hintaero on pienentynyt kuluneella kaudella. Myös tulevaisuuden ennusteet tukevat arviota.

Suhdanteiden heikkeneminen ei ole vielääkään heijastunut laivapolttoöljyn eli bunkkerin hintaan. Barometrin mukaan edellisen laskusuhdanteen aikana bunkkerin hinta laski oleellisesti suhdanteen mukana. Bunkkerin eli polttoöljyn hinta on noussut edelleen menneen 12 kuukauden aikana. Saldoluku laski -95 pisteeseen. Yli puolet vastaajista katsoi, että hinta on noussut oleellisesti. Barometrin ennusteen mukaan tulevilla 12 kuukauden kaudella bunkkerin hinta jatkaa nousuaan.

Raakaöljyn maailmanmarkkinahintaan vaikuttivat vuonna 2011 erityisesti Lähi-idän levottomuudet, Japanin Fukushimaa tapahtunut, ydinvoimaloita pysäyttännyt maanjäristys, öljyntuottajamaiden erimielisyydet sekä talouden taantuma. Kansainvälinen energiajärjestö IEA on arvioinut raakaöljyn perushintojen vakiintuvan vuoden 2012 aikana. Muutokset maailmantaloudessa ja muut muuttuvat tekijät voivat kuitenkin

muuttaa tilannetta. (Öljyalan Keskusliitto, 2012). Suomalaisten varustamojen tilanteessa bunkkerin hinnan nousun odotus voi liittyä muuttuvaan lainsäädäntöön; IMO:n rikkisäädökseen ja EU:n rikkidirektiiviin, joiden odotetaan nostavan varustamojen polttoaine kustannuksia seuraavien vuosien aikana. Liikenne- ja viestintäministeriön teettämän tutkimuksen mukaan SECA-alueen 0,1 % rikkipitoisuusraja voi tuoda vuoden 2015 alusta Suomen ulkomaanliikenteen merikuljetusten polttoainekustannuksiin vuosittain 200–1200 miljoonan euron lisäkustannukset (Kalli & al., 2009).

Bunkkerin hinta nousi ensimmäistä kertaa barometrin tarkasteluajalla myös merkittävimmäksi kasvun esteeksi. Prosenttitarkastelussa 80 prosenttia vastaajista arvioi bunkkerin hinnan nousun varustamon kasvun ja kehityksen esteeksi. Kasvun esteistä seuraavaksi eniten mainintoja saivat talouden yleinen epävarmuus sekä ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset. Muita huomioitavia kasvun esteitä olivat huono hintakehitys, kysynnän riittämättömyys ja kilpailun lisääntyminen.

Kuluneen kauden varustamobarometrin kokonaisvaltaisen tarkastelun perusteella voidaan todeta, että varustamoalaa, merikuljetusmarkkinoita ja yksittäistä varustamoaa kuvaavat saldoluvut jatkavat laskuaan viime vuodesta. Lasku on kuitenkin ollut viime vuoteen verrattuna huomattavasti maltillisempaa. Selvästi ainoana merkittävänä positiivisena saldoluvun kasvuna voidaan pitää Suomen merenkulkupolitiikkaa kuvaavaa saldolukua, joka on noussut oleellisesti viime vuodesta ja oli tarkastelussa vain hieman negatiivinen -4. Toisaalta saldolukujen seuraavan 12 kuukauden ennusteista voidaan todeta, että odotus tulevaisuudesta vaihtelee varustamojen kesken paljon. Lähes kaikissa saldoluvuissa löytyi odotuksia niin saldolukujen noususta kuin laskustakin.

Syitä aiempaa barometria myönteisempiin arvioihin Suomen merenkulkupolitiikasta voidaan löytää erityisesti uuden tonnistoverolain voimaantulomisesta keväällä 2012, pitkän odotuksen jälkeen (Verohallinto, 2012). Uusi ympäristöön liittyvä lainsäädäntö, erityisesti polttoaineen rikkipitoisuuden rajoitukset, ja muiden säädösten aiheuttamat kustannukset ovat olleet kuuma keskustelunaihe koko tämän barometrin tarkasteluajan jakson. Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti kesäkuussa 2012 meriliikennestrategian valmistelun, jonka eri osa-alueisiin pyydetään sidosryhmien kannanottoja. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2012)

Suomalaisten varustamoiden markkinaosuuden kehitys on sekä tilastojen että barometrin ennusteiden mukaan ollut edelleen lievästi laskeva. Barometrissa markkinaosuuden ennakoidaan laskevan edelleen, mutta edelliseen ennusteeseen verrattuna tunnusluku näyttää kohtuulliselta ja saldoluku on noussut 33 pistettä. Vastaajat eivät ole yhtä mieltä markkinaosuuden laskusta seuraavan kahdentoista kuukauden aikana, vaan viidennes (22 %) vastaajista uskoo myös markkinaosuuden paranevan. Ennusteen saldoluku olikin hieman parempi kuin kertaakaan ennen varustamobarometrin historiassa.

8 INLEDNING

Enkäten genomfördes som en nätenkät i början av september 2012. Den skickades till 31 rederier, varav 23 rederier svarade inom utsatt tid. Svarsprocenten var 74. Förfrågan skickades till Rederierna i Finlands medlemsrederier samt till de viktigaste finska rederier som inte hör till den ovannämnda föreningen. Dessutom var kriteriet att rederierna transporterar frakt i utlandstrafiken. Barometern utvecklades på våren 2006. Barometern är framför allt avsedd som ett arbetsredskap för dem som arbetar med sjötransporter.

Så här läser man barometern:

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

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

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

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

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

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

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

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

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)

Enkätbesvararna hörde till den högsta företagsledningen. Över hälften av enkätbesvararna var verkställande direktörer och resten direktörer inom den egna branschen.

Rederiets huvudsakliga trafikform (A2)

Den vanligaste trafikformen var trampfart. Svar kom in från bedrivare av alla trafikformer. Rederiet kan också bedriva flera trafikformer. Trafikformernas fördelning anges i tabell 9.1.

Tabell 9.1. Rederiets trafikform.

Trafikform (n=23)	noticer stycken	% (/n)
Linjetrafik	9	39 %
Trampfart	13	56 %
Annan	2	9 %

Rederiets huvudsakliga godstrafik (A3)

I tabell 9.2. anges vilken form av godstrafik rederierna bedriver. Flera svar kom in från representanter för alla godsgrupper. Rederiet kunde bedriva flera olika former av godstrafik. Den absolut vanligaste formen av godstrafik var styckegods.

Tabell 9.2. Rederiets godstrafikform enligt varugrupper.

Godstafik (n=23)	noticer stycken	% (/n)
Torrbulk	9	39 %
Våtbulk	4	17 %
Styckegods	15	65 %

Storhetsklass för rederiets omsättning (A4)

Rederiernas omsättning fördelades i olika storleksklasser enligt tabell 9.3. Flera svar kom in från representanter för alla storleksklasser.

Tabell 9.3. Rederiets omsättning.

Omsättning (n=23)	noticer stycken	% (/n)
Mindre än 10 MEUR	8	35 %
10–50 MEUR	7	30 %
50–100 MEUR	4	17 %
Större än 100 MEUR	4	17 %

Storhetsklass för rederiets personalantal (A5)

Antalet anställda på de rederier som besvarade barometern fördelades jämnt i olika storleksklasser. De största klasserna var små företag med färre än 20 anställda och stora företag med över 200 anställda. De anställdas fördelning anges i tabell 9.4.

Tabell 9.4. Rederiets personalantal.

Personalantal (n=23)	noticer stycken	% (/n)
Mindre än 20	6	26 %
20–50	5	22 %
50–100	2	9 %
100–200	4	17 %
Större än 200	6	26 %

Rederiets tonnage (A6)

Enligt tabell 9.5. hade rederierna huvudsakligen bara eget tonnage. Det var fortfarande rätt så vanligt att det egna tonnaget kompletteras med hyrda fartyg. Alla rederier som besvarade barometern hade antingen eget eller hyrt tonnage.

Tabell 9.5. Rederiets tonnage.

Tonnage (n=23)	noticer stycken	% (/n)
Enbart eget tonnage	13	57 %
Både eget och chartrat	6	26 %
Enbart chartrat	4	17 %
Varken eget eller chartrat	0	0 %

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. 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 Almäna frågor om rederibranschen

Konjunkturer inom sjötransportmarknader (B1)

Konjunkturläget har blivit allt sämre under de senaste tolv månaderna. Saldotalet som beskriver konjunkturen inom sjötransportmarknaden år 2012 har sjunkit med 132 poäng jämfört med toppvärdet år 2010. Konjunkturedgången har emellertid inte varit så brant som i fjolårets granskning utan talet har bara gått ned med 12 poäng jämfört med förra året. Saldotalet för den förverkligade utvecklingen var -57 poäng. Utifrån procentgranskningen bedömde upp till 26 procent av dem som svarat att konjunkturläget har försämrats märkbart och 43 procent ansåg att konjunkturen har försämrats en aning. Hälften av svararna (51 %) bedömde att konjunkturen kommer att försämrats ytterligare under de kommande tolv månaderna. Prognosens saldotal var -30. Trots den dåliga marknadskonjunkturen förväntar man sig inte att konjunkturläget är så svårt som under perioderna 2/08 och 1/09 då saldotalet som beskriver konjunkturen sjönk med sammanlagt 166 poäng jämfört med perioden 2/07.

Konjunkturerna för marknaderna inom sjötransport

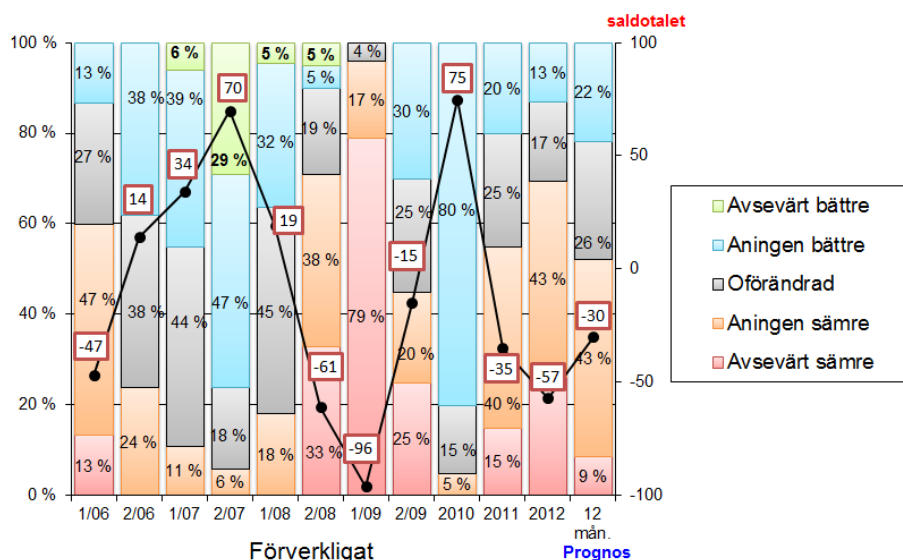


Bild 10.1. Konjunkturer inom sjötransportmarknaderna (uppf. 2012 n=23, prognos 12 månader n=23).

Transportefterfrågan på sjötransportmarknader i Östersjön/Nordsjön (B2)

Också saldotalet som beskriver transportefterfrågan har sjunkit ytterligare jämfört med förra året. Saldotalet för transportefterfrågan har sjunkit betydligt kraftigare under de senaste tolv månaderna än saldotalet som beskriver konjunkturen inom sjötransportmarknaden. Saldotalet år 2012 har sjunkit med 36 poäng jämfört med saldotalet för transportefterfrågan år 2011. Det förverkligade saldotalet var -41. Utifrån procentgranskningen har hälften av dem som svarat bedömt att transportefterfrågan har försämrats under de senaste tolv månaderna. 43 procent av dem som svarat bedömde att efterfrågan kommer att försämrats ytterligare under de följande tolv månaderna och nästan hälften beräknade att efterfrågan kommer att förbli oförändrad. Prognosens saldotal -35 var bara något bättre än saldotalet under den förverkligade perioden.

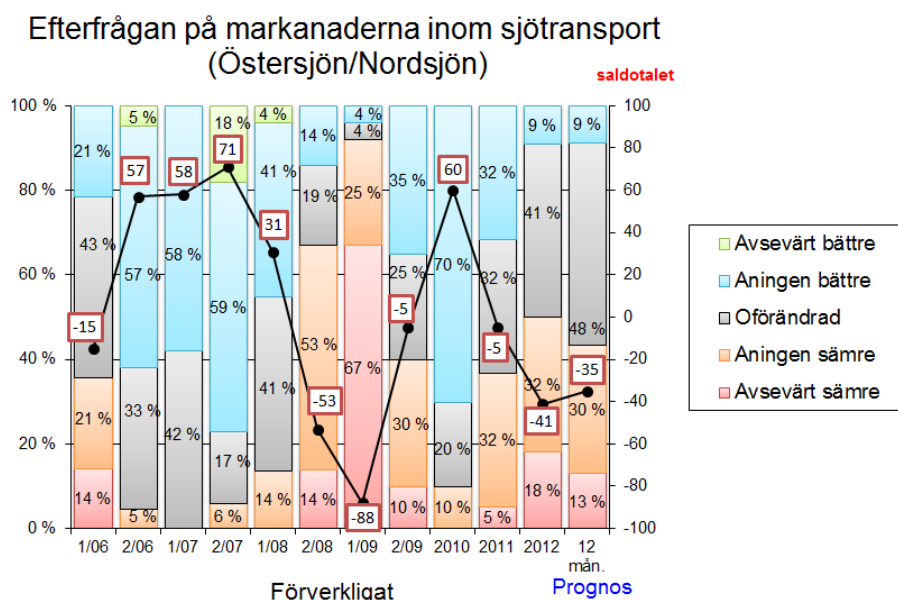


Bild 10.2. Transportefterfrågan på sjötransportmarknader i Östersjön/Nordsjön (uppf. 2012 n=22, prognos 12 månader n=22).

Antal export- och importtransporter (B3)

I prognoserna över antalet export- och importtransporter har man använt ett tidsspänn på ett år även i alla tidigare barometrar. *Antalet finländska exporttransporter* förväntas minska ytterligare under de följande tolv månaderna. Prognosens saldotal är det lägsta efter prognosen för perioden 2/08 under barometerns granskningsintervall. Över hälften (56 %) av dem som svarat bedömde att exporten kommer att minska under de följande tolv månaderna. Endast nio procent av dem som svarat hade positiva förväntningar på exporttillväxten inom den finländska sjötrafiken. Saldotalet har sjunkit med 18 poäng jämfört med den tidigare prognosen och med 123 poäng jämfört med toppvärdet år 2010. Prognosens saldotal var -48.

Export i Finlands sjöfart

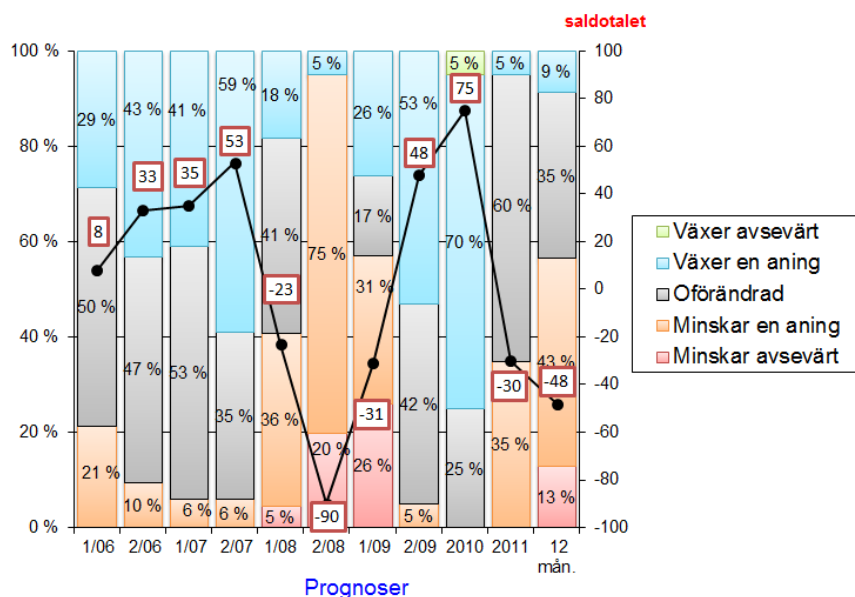


Bild 10.3. Export i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=23).

Prognosen för *de finländska importtransporterna* sammanfaller som vanligt med exportprognosen. Importprognosens saldot har sjunkit med 15 poäng jämfört med importprognosen för den föregående perioden. Saldotalet i såväl export- som importprognosen har sjunkit och blivit kraftigt negativt. Importprognosen beräknas emellertid vara något positivare. Saldotalet i importprognosen för den finländska sjöfarten var -30.

Import i Finlands sjöfart

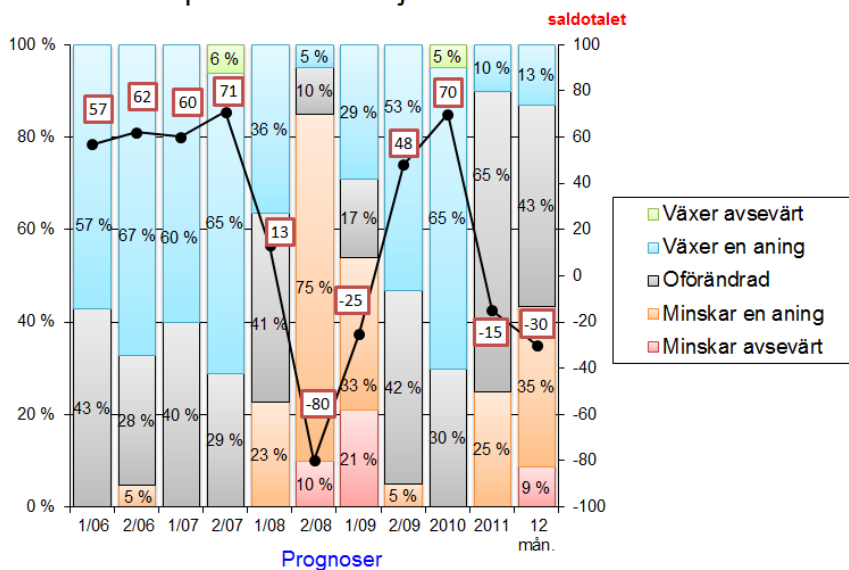


Bild 10.4. Import i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=23).

Konkurrens på sjötransportmarknader (B4)

Den försvagade konjunkturen har gjort konkurrensen allt hårdare. Konkurrensen har dock inte hårdnat så mycket som i fjolårets granskning och saldotalet för de förverkligade tolv månaderna har stigit med 17 poäng jämfört med saldotalet för föregående perioden. Över hälften av dem som svarat bedömer emellertid att konkurrensen blev allt hårdare under den gångna perioden. Saldotalet som beskriver konkurrensen inom sjötransportmarknaden har förblivit rejält negativt under barometerns hela granskningsintervall. Över hälften (52 %) av dem som svarat bedömde att konkurrensen kommer att förbli oförändrad på den nuvarande nivån under de kommande tolv månaderna. 40 procent förutspådde att konkurrensen kommer att hårdna. Prognosens saldotal var -39. De positiva förväntningarna på en svagare konkurrens förblir marginella.

Konkurrens på marknaderna inom sjötransport

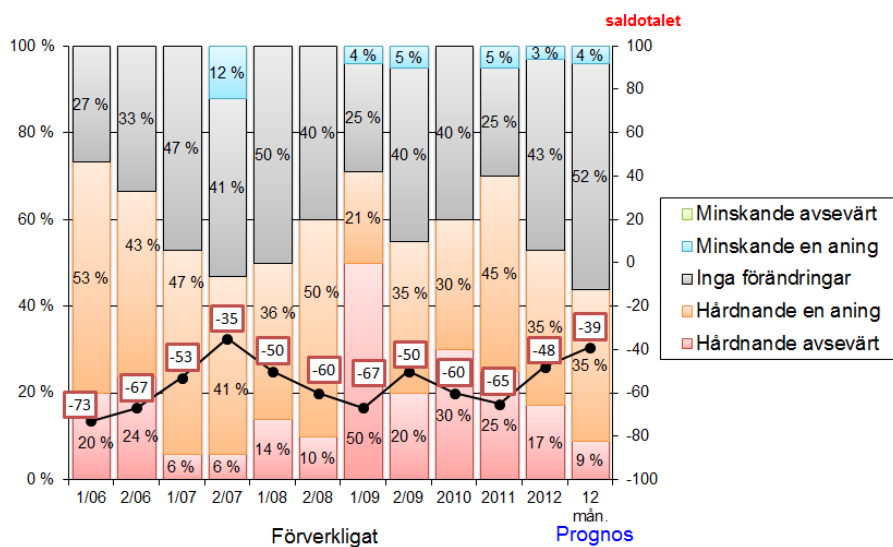


Bild 10.5. Konkurrens på sjötransportmarknader (uppf. 2012 n=23, prognos 12 månader n=23).

Fraktpriser på sjötransporter (B5)

Konjunkturen inom sjötransportmarknaden har inte påverkat saldotalet som beskriver fraktpriserna lika mycket som under konjunkturnedgången under perioden 1/09. Den långvariga nedgången av fraktpriserna inom sjötransporten under de förverkligade tolv månaderna avmattades jämfört med den föregående saldogranskningen. Saldotalet steg 19 poäng jämfört med den föregående perioden och landade på -26. Nästan hälften av dem som svarat bedömde att fraktpriserna har förblivit oförändrade under de senaste tolv månaderna. Det råder ingen enhällighet om fraktprisernas kommande utveckling. Nästan hälften (43 %) av dem som svarat bedömde att fraktpriserna kommer att ligga kvar på den nuvarande nivån. 30 procent av dem som svarat bedömde att fraktpriserna kommer att sjunka medan 26 procent förutspådde att fraktpriserna stiger. Prognosens saldotal var -4.

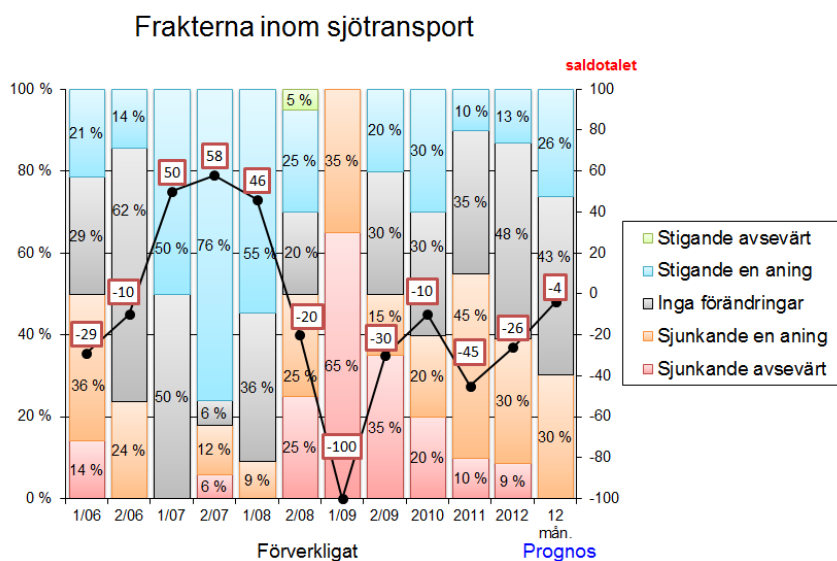


Bild 10.6. Priser på frakterna inom sjötransporten (uppf. 2012 n=23, prognos 12 månader n=23).

Pris på bunkerolja (B6)

Bunkerpriset, dvs. priset på bränsle, har fortsatt att stiga under de senaste tolv månaderna. Saldotalet sjönk till -95 poäng. Över hälften (55 %) av dem som svarat ansåg att priset har stigit väsentligt. 41 procent ansåg att priset har stigit något. De positiva förväntningarna på att bunkerpriset kommer att sjunka har avlägsnats under de senaste två perioderna och utvecklingen av bunkerpriset förväntas inte följa konjunkturläget inom sjötransportmarknaden såsom konjunkturedgången under de föregående perioderna 2/08 och 1/09. Enligt prognosen kommer bunkerpriset att fortsätta stiga under de kommande tolv månaderna. Prognosens saldototal var -86. Endast 14 procent bedömde att priserna kommer ligga kvar på samma nivå.

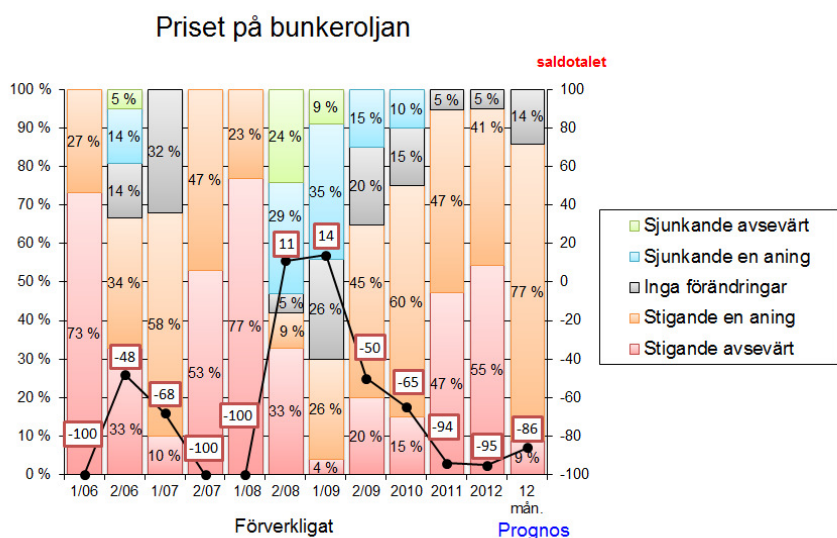


Bild 10.7. Pris på bunkerolja (uppf. 2012 n=22, prognos 12 månader n=22).

Besättningskostnader enligt flaggstat (B7)

Saldotalet som beskriver utvecklingen av besättningskostnaderna för de fartyg som seglar *under finländsk flagg* steg något jämfört med föregående granskning. Saldotalet för den förverkligade perioden 2012 var -71. Saldotalet förblev starkt negativt och 76 procent av dem som svarat bedömde att besättningskostnaderna för fartyg under finländsk flagg steg under de senaste tolv månaderna. Man är tämligen enig om att kostnaderna fortsätter att stiga något också under de följande tolv månaderna. Prognosens saldotal var -71. Saldotalet som beskriver besättningskostnaderna för de fartyg som seglar under finländsk flagg har förblivit starkt negativt under hela granskningsperioden.

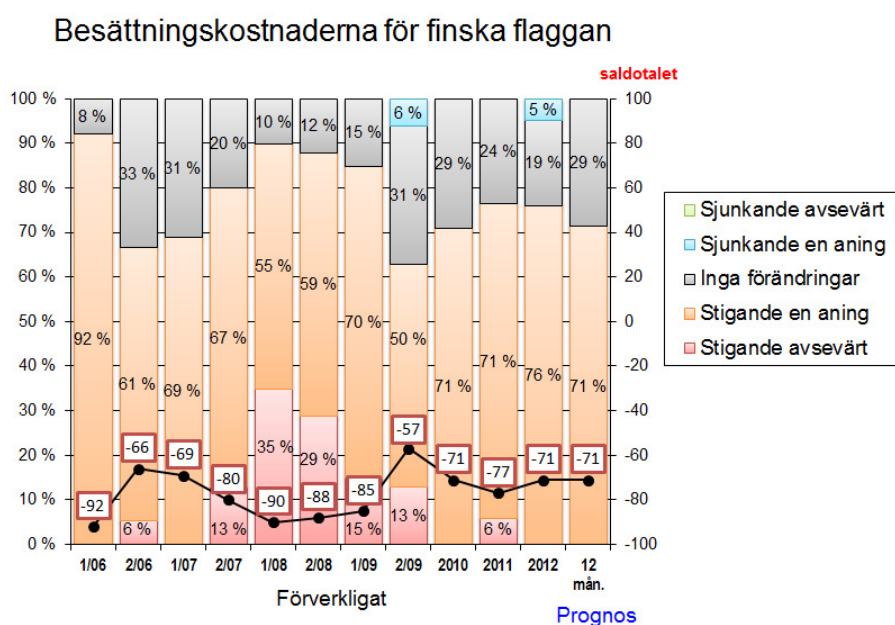


Bild 10.8. Besättningskostnader för finskflaggade fartyg (uppf. 2012 $n=21$, prognos 12 månader $n=21$).

Eftersom den allmänna prisnivån är stigande, är det väsentligt att jämföra utvecklingen av besättningskostnaderna för fartyg som seglar under finländsk flagg med den motsvarande utvecklingen för utflaggade fartyg. Utvecklingen av besättningskostnaderna för fartyg *under utländsk flagg* har periodvis avvikit från utvecklingen av besättningskostnaderna för de fartyg som seglar under finländsk flagg. Saldotalet som beskriver besättningskostnaderna för fartyg under finländsk flagg har under hela granskningsperioden varit betydligt lägre än saldotalet för besättningskostnaderna för fartyg under utländsk flagg. Under den gångna perioden har utvecklingen dock bytt riktning. Saldotalet som beskriver besättningskostnaderna för fartyg under finländsk flagg håller på att stiga något medan saldotalet som beskriver besättningskostnaderna för fartyg under utländsk flagg håller på att sjunka. Utifrån utvecklingen kan man bedöma att prisskillnaden mellan besättningskostnaderna har minskat under den gångna perioden. Också framtidsprognoserna stöder denna bedömning; saldotalet som beskriver besättningskostnaderna för fartyg under utländsk flagg håller på att sjunka.

Nästan hälften (45 %) av dem som svarat bedömde att besättningskostnaderna för fartyg under utländsk flagg har stigit något under de senaste tolv månaderna. Saldotalet har blivit tydligt negativt jämfört med det måttliga saldotalet år 2011. Det förverkligade saldotalet var -36. Saldotalet för de kommande tolv månaderna var -45, så mätt i saldotal förutspås besättningskostnaderna för fartyg under annan än finländsk flagg fortsätta att stiga. Beträffande prognosen är skillnaden mellan saldotalen för fartyg under finländsk flagg och fartyg under utländsk flagg nu bara 26 poäng medan motsvarande tal förra året uppgick till 70 poäng.

Besättningskostnaderna för andra än finska flagga

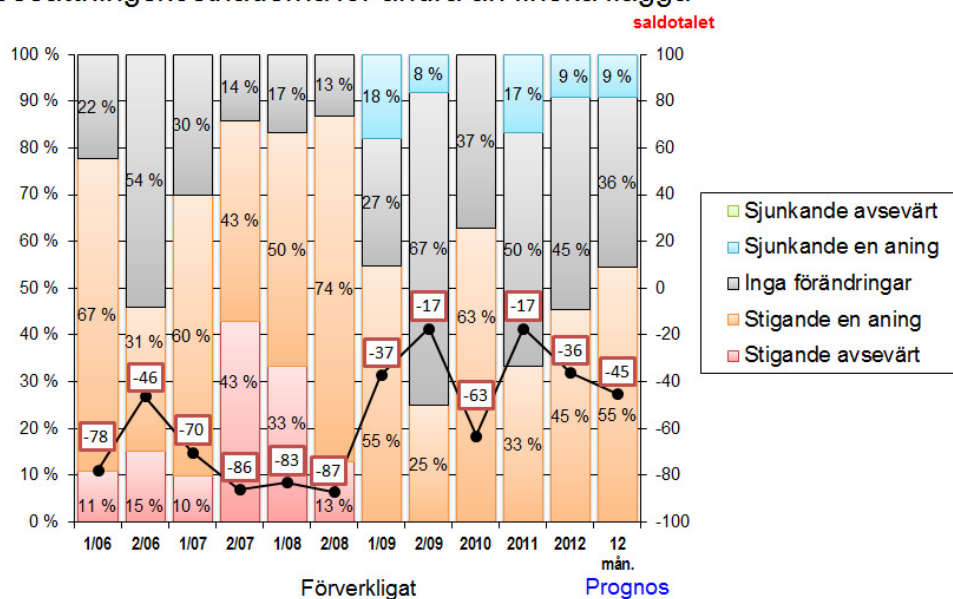


Bild 10.9. Besättningskostnader för andra än finska flaggor (uppf. 2012 $n=11$, prognos 12 månader $n=11$).

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

Som tidsspänn vid bedömningen används *de följande två åren*, varpå uppskattningarna i de på varandra följande enkäterna delvis överlappar varandra. Frågan innefattar nybygge och inköp av second hand-fartyg. Förväntningarna på antalet investeringar har förblivit nästan oförändrade jämfört med fjolårets granskning. Saldotalet i prognosen för de två följande åren var -17. Utifrån procentgranskningen har enkätbesvararna inte varit eniga om prognosen utan åsikterna har fördelats jämnt. Tillväxt under de följande två åren förutspås av 30 procent medan 48 procent bedömer att antalet investeringar kommer att minska. Också förväntningarna på rederiernas nybyggen och investeringar i second hand-fartyg förändras tydligt i takt med konjunkturen inom sjömarknaden.

Investeringarna i trafiken mellan Finland och utlandet under följande 2 år

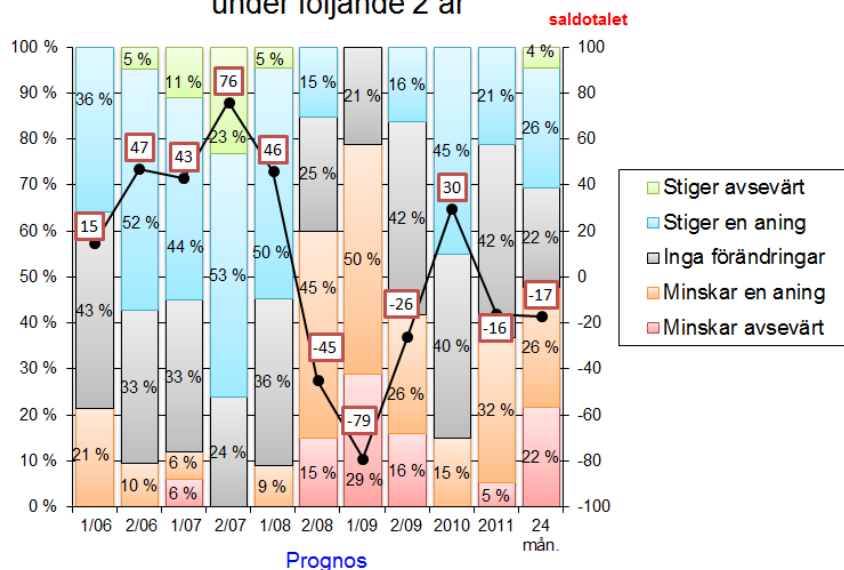


Bild 10.10. Investeringar i trafiken mellan Finland och utlandet (prognos 24 månader n=23).

10.2 Frågor om det enstaka rederiet

Omsättning (B9)

Under de förverkligade tolv månaderna har det fortfarande funnits stora skillnader i utvecklingen av rederiernas omsättning. 26 procent av de rederier som besvarade enkäten ökade sin omsättning under den gångna perioden, vissa till och med märkbart. Utifrån saldotalet (-22) kan man dock konstatera att rederiernas omsättning har fortsatt att sjunka under de senaste tolv månaderna. Nästan hälften (48 %) av dem som svarat beräknade att deras omsättning har sjunkit. Under den kommande perioden på tolv månader bedöms saldotalet för omsättningen förbli något negativt. Prognosens saldotal var -4. Utifrån procentgranskningen finns det avvikande synpunkter på omsättningens utveckling. Nästan en tredjedel (35 %) bedömde att omsättningen kommer att öka och en dryg tredjedel (34 %) förväntar sig att rederiets omsättning minskar. Resten (35 %) anser att omsättningen förblir på samma nivå som tidigare.

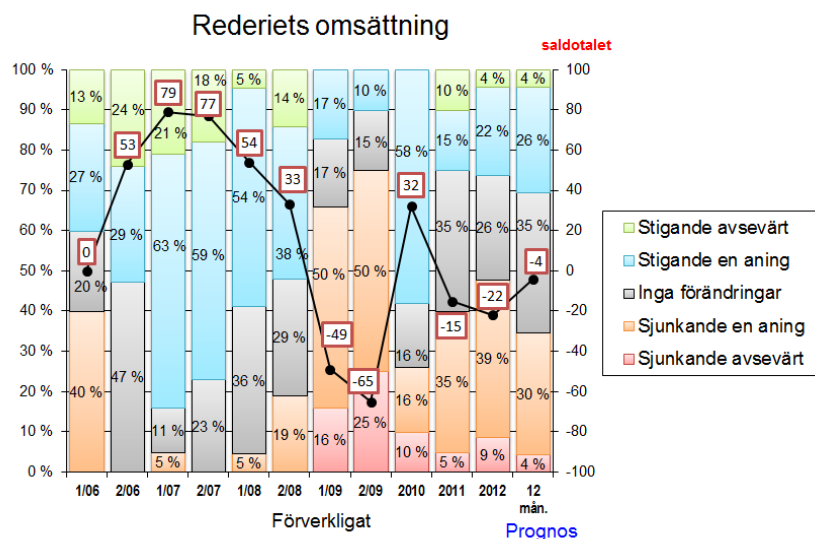


Bild 10.11. Rederiets omsättning (uppf. 2012 n=23, prognos 12 månader n=23).

Utnyttjandegrad av fartygens kapacitet (B10)

Utnyttjandegraden av fartygens kapacitet har vänt rejält nedåt under de senaste tolv månaderna. Saldotalet för den förverkligade perioden var -22 poäng. Saldotalet sjönk med 33 poäng jämfört med föregående period. Procentgranskningen visar att utnyttjandegraden av kapaciteten har ökat vid bara 13 procent av rederierna och vid en dryg tredjedel (35 %) av rederierna har den sjunkit, vid några till och med avsevärt. Utnyttjandegraden av fartygens kapacitet har förblivit på samma nivå vid över hälften (52 %) av rederierna. Enligt prognosen förblir kapacitetens utnyttjandegrad på samma nivå vid cirka hälften (51 %) av rederierna under de kommande tolv månaderna. Prognosens saldototal är en aning positivt, dvs. +4.

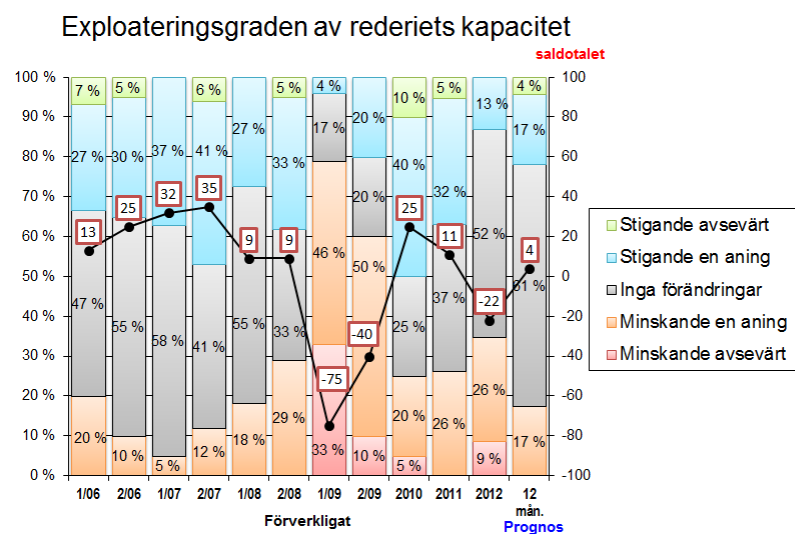


Bild 10.12. Utnyttjandegrad av rederiets kapacitet (uppf. 2012 n=23, prognos 12 månader n=23).

Utveckling av antalet sjöpersonal enligt flaggstat (B11)

Antalet sjöanställda på de fartyg som seglar under *finländsk flagg* har i saldotall mätt sjunkit något under de senaste tolv månaderna. Det förverkligade saldotalet var -5. Procentgranskningen visar på en likadan utvecklingstrend. Rejält över hälften (65 %) av dem som svarat bedömde att antalet anställda har förblivit oförändrat. En femtedel (20 %) av rederierna bedömde att antalet anställda har minskat och femton procent av rederierna att antalet sjöanställda har ökat. Merparten (60 %) av rederierna förutspådde att antalet anställda kommer att förbli oförändrat även under de kommande tolv månaderna. Prognosen saldotall var ändå svagt negativt, dvs. -10.

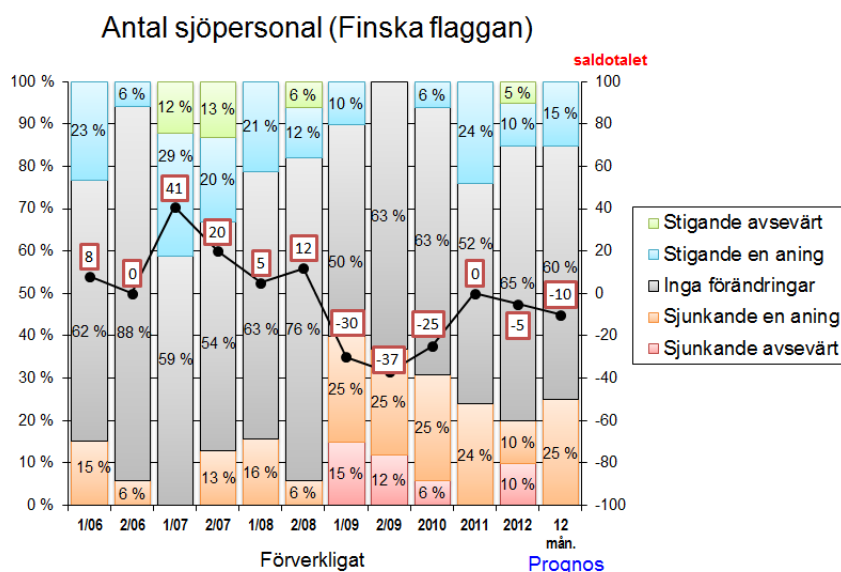


Bild 10.13. Antal sjöpersonal på finskflaggade fartyg (uppf. 2012 n=20, prognos 12 månader n=20).

Antalet sjöanställda på de av rederiernas fartyg som seglar under *utländsk flagg* har förblivit på samma nivå som under de senaste tolv månaderna. Saldotalet har sjunkit med 50 poäng jämfört med fjolårets granskning och tillväxten av antalet sjöanställda har avstannat. Utvecklingen har fördelats så mellan rederierna att antalet sjöanställda har förblivit oförändrat hos fyra fjärdedelar (82 %) av enkätbesvararna. Nio procent av dem som svarat uppger att antalet sjöanställda både har stigit och minskat en aning, vilket ger 0 som relationstal. Enligt prognosen tror rederierna att antalet sjöanställda ökar på de fartyg som seglar under utländsk flagg. Saldotalet i prognosen för de följande tolv månaderna var 18.

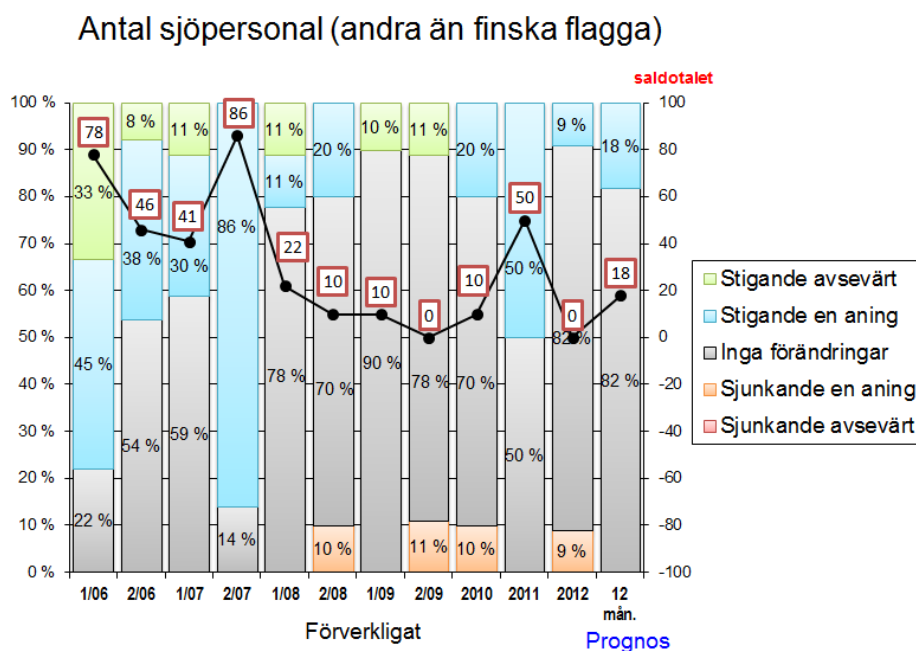


Bild 10.14. Antal sjöpersonal på de utflaggade fartygen (uppf. 2012 $n=11$, prognos 12 månader $n=11$).

Utvecklingen av antalet sjöanställda på de av rederiernas fartyg som seglar under *finländsk flagg* och på de fartyg som seglar under *utländsk flagg* har gått i samma riktning under hela rederibarometern. Saldotalet som beskriver antalet sjöanställda på de av rederiernas fartyg som seglar under utländsk flagg har dock under nästan alla perioder varit positivare än saldotalet som beskriver antalet sjöanställda på de fartyg som seglar under finländsk flagg. I granskningen av den gångna perioden har saldotalet som beskriver antalet sjöanställda på de av rederiernas fartyg som seglar under utländsk flagg sjunkit betydligt mer jämfört med fjolårets granskning än saldotalet som beskriver antalet sjöanställda på de fartyg som seglar under finländsk flagg. Tillväxten av sjöanställda på andra fartyg än på dem som seglar under finländsk flagg har avstannat under den gångna perioden även om man i fjolårets rederibarometer trodde att antalet sjöanställda kommer att stiga väsentligt under de kommande tolv månaderna (Rederibarometern 2011).

11 HINDER FÖR REDERIETS UTVECKLING OCH TILLVÄXT

I grupp C kartlades vad rederierna upplever som hinder för tillväxt och utveckling. Antalet tillväxthinder som rederierna kunde uppge begränsades inte i enkäten. I tabell 11.1. anges också svarsfördelningen för fyra tidigare enkäter för att utvecklingen kan jämföras.

Tabell 11.1. Hinder för rederiets tillväxt.

Hinder för tillväxt/utveckling	Noticer stycken				
	1/09 n=24	2/09 n=20	2010 n=20	2011 n=20	2012 n=23
Svårigheter i att få kunnig personal för arbete till sjöss	8	3	6	8	6
Svårigheter i att få kunnig personal för arbete i land	2	2	3	0	4
Uppgång i arbetskraftskostnader	11	5	4	6	6
Höjning av priset på bunkeroljan	5	4	5	10	18
Uppgång i charterkostnader	0	1	1	0	1
Uppgång i kapitalkostnader	5	3	5	5	6
Uppgång i övriga kostnader	1	0	3	4	3
Brist på kapacitet/fartyg	1	0	0	0	1
Otillräcklig efterfrågan	14	12	8	7	10
Ökad konkurrens	13	5	8	10	11
Dålig prisutveckling	16	16	15	9	13
Allmän ekonomisk osäkerhet	21	16	11	16	17
Verksamhetsfinansiering och brist på garantier	9	9	5	8	6
Författningskrav beträffande miljöärenden	3	1	6	8	15
Övriga författningskrav	1	0	1	3	5
Pris på finska flaggan	8	7	6	5	4
Farledsavgifternas nuvarande nivå	5	2	2	3	3
Höjning av farledsavgifter	2	2	2	6	5
Lotsningsavgifternas nuvarande nivå	3	1	5	4	7
Något annat eller några andra, vilket/vilka	1	0	1	2	2
Inga speciella hinder för utvecklingen eller tillväxten	0	0	1	0	0

Flest omnämmanden bland tillväxthindren fick höjningen av bunkerpriset som nämndes till och med 18 gånger. I procentgranskningen bedömde 80 procent av enkätbesvararna att höjningen av bunkerpriset utgör ett hinder för rederiets tillväxt och utveckling. Näst flest omnämmanden fick den allmänna ekonomiska osäkerheten (17 omnämmanden) och författningskraven i anknytning till miljöfrågor som håller på att öka avsevärt (15 omnämmanden). Andra tillväxthinder som ska beaktas var den dåliga prisutvecklingen (13 omnämmanden), den otillräckliga efterfrågan (10 omnämmanden) och den hårdare konkurrensen (11 omnämmanden). Svårigheten att få kunnig personal till lands håller på att än en gång bilda ett hinder för tillväxten medan svårigheten att få kunnig personal till sjöss inte längre utgör något stort hinder för tillväxten enligt enkäten. Beträffande tillväxthinder enligt denna års granskning har också försäkringen av verksamheten och bristen på finansiering en nedåtgående trend medan lotsningsavgiftsnivån håller på att stiga jämfört med omnämmandena år 2011.

Andra hinder som inte fanns på listan fick svararna ange under punkten egna kommentarer. Där nämndes den nya oflexibla tonnageskattelagen, hamnfunktioner som inte fungerar, svaveldirektivet och hur dess krav kan uppfyllas. I den jämförande analysen ska man beakta att antalet rederier som besvarade barometern är något högre än under de senaste åren. Hinder för tillväxt nämndes totalt 143 gånger i enkäten.

12 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSOMGIVNINGEN

I frågegrupp D behandlades förändringarna som har skett i verksamhetsmiljön.

Sjöfartspolitik i Finland (D1)

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

Utifrån både saldotalet och procentgranskningen har sjöfartspolitik enligt enkätbesvararnas synsätt förblivit nästan oförändrad under de senaste tolv månaderna. Över hälften (52 %) bedömde att sjöfartspolitik har förblivit oförändrad. Saldotalet har stigit väsentligt jämfört med förra året och var bara något negativt, dvs. -4, i granskningen. Utifrån procentgranskningen av den förverkligade utvecklingen kan man konstatera att antalet positiva synsätt beträffande den finländska sjöfartspolitik håller på att öka och att till och med 22 procent av dem som svarat bedömde att sjöfartspolitik har blivit bättre.

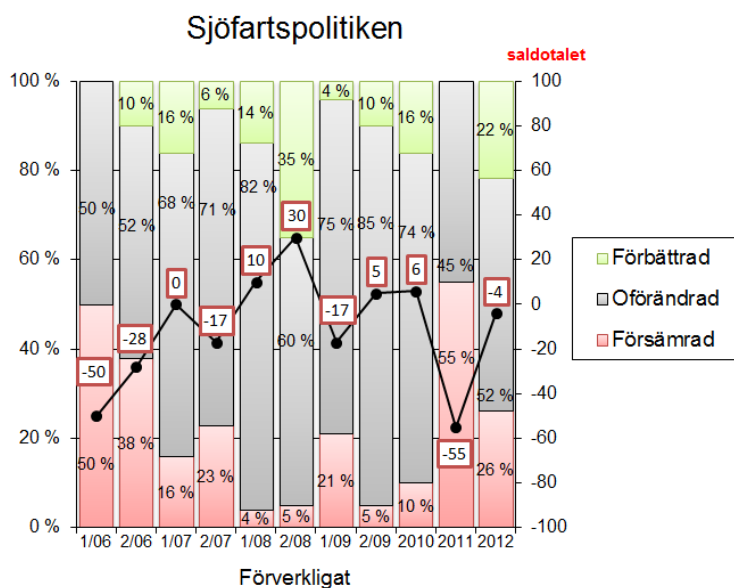


Bild 12.1. Sjöfartspolitik i Finland (uppf. 2012 n=23).

I samband med frågan om sjöfartspolitik fick rederierna möjlighet att kommentera fritt. Bland annat svavel- och andra miljöfrågorna samt tajmningen av ikraftträdandet av svavelutsläppsgränsen omnämndes. Svavelutsläppsgränsen borde enligt kommentarerna ha en flexibel övergångstid då investeringarna kunde fördelas på flera år eller så borde bunkerkostnaderna överföras till fraktpriserna via standardsystemet för fraktnivåerna med en fördröjning. Med svavelutsläppsgräns avses de begränsningar som den internationella sjöfartsorganisationen IMO har ställt på svaveldioxidutsläppen från fartygstrafiken i samband med luftvårdsbilagan (Annex VI) i konventionen MARPOL 73/78. Inom SECA-områden (sulphur emission control area) är gränserna för svavelutsläppen strängare än i den globala trafiken. Kontrollområdet för svavelutsläpp består av Öster-

sjön, Nordsjön och Engelska kanalen. Enligt bestämmelserna i bilagan kommer svavelhaltsgränsen för bränslen inom SECA-området att sjunka från en procent till 0,1 procent från och med den 1 januari 2015. IMO:s beslut genomförs i EU genom direktiv. (Kommunikationsministeriet, 2012b) Svaveldirektivet godkändes av Europaparlamentet i september 2012 (Finunions, 2012). Den nya tonnageskatten som trädde i kraft den 1 mars 2012 och som bygger på fartygets nettodräktighet fick såväl positiv som negativ uppmärksamhet i kommentarerna.

Marknadsandelen för finländska rederier (D2)

Saldotalet som beskriver utvecklingen av de finländska rederiernas marknadsandel under det följande året visar att utvecklingen av de finländska rederiernas marknadsandel beträffande transporter till och från Finland fortfarande fortsätter att sjunka. Utifrån procentgranskningen kan man konstatera att även om saldotalet i prognoserna har varit starkt negativt under hela granskningsperioden har enkätbesvararna i regel bara bedömt att sänkningen är svag.

Saldotalet i prognosen för de följande tolv månaderna var -22. En dryg tredjedel av enkätbesvararna (35 %) förutspådde att de finländska rederiernas marknadsandel kommer att minska en aning. Jämfört med föregående prognos tycks kontrolltalet dock vara skäligt och saldotalet har ökat med 33 poäng. Enkätbesvararna har inte varit eniga om att marknadsandelen kommer att minska under de följande tolv månaderna utan en stor del (22 %) tror att också marknadsandelen förbättras och saldotalet i prognosen är också aningen bättre än någonsin förut i rederibarometerens historia.

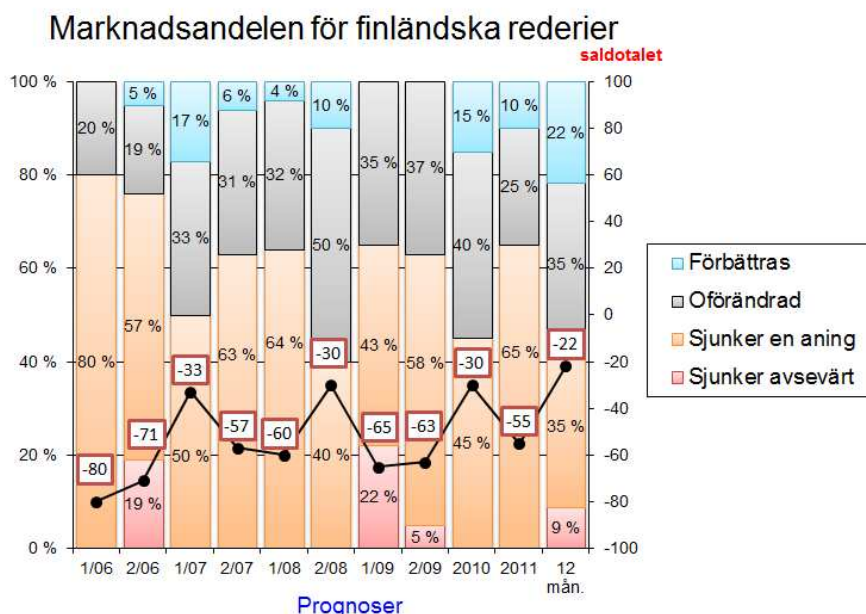


Bild 12.2. Marknadsandelen för finländska rederier (prognos 12 månader $n=23$).

Enligt Trafikverkets statistik *Ulkomaan merikuljetukset vuosina 1970–2011* (Sjötransporterna till och från utlandet åren 1970–2011) har rederiernas prognoser stämt bra. Även om tonnaget för exporten och importen har ökat efter konjunkturedgången under perioderna 2/08 och 1/09 har de finländska fartygens procentuella andel av transporter-na blivit mindre. De finländska fartygens procentuella andel har sjunkit till 28,8 procent år 2011 jämfört med 33,3 procent år 2009. (Trafikverket, 2012)

13 TEMAFRÅGA

Med hjälp av temafrågan i barometern kartläggs årligen vilka åsikter de som besvarar barometern har om aktuella teman. Den här gången ställdes två temafrågor inom samma ämnesområde. Öppnandet av Nordostpassagen är en aktuell fråga som har diskuterats mycket under den senaste tiden. Med den första temafrågan utreddes om rederierna tror att Nordostpassagen öppnas för regelbunden transittrafik redan före 2020, med den andra vilka fördelar eller möjligheter öppnandet av Nordostpassagen skulle erbjuda den finländska rederinäringen.

I takt med den globala uppvärmningen har de arktiska polartrakterna börjat smälta snabbare. Det isfria havsområdet sommartid har blivit allt större och istäcket blir tunnare i polartrakten. Rutten kommer att vara framkomlig allt längre på hösten. Nordostpassagen skulle förkorta sjöresan från Europa till Asien betydligt, från 33 dagar till cirka 20 dagar. Detta skulle medföra besparingar i såväl transporttid som transportkostnader. Tidigare har Nordostpassagen bara varit öppen cirka två månader årligen, från augusti till september. År 2011 användes rutten av 34 fraktfartyg under cirka fem månader och i oktober 2012 var antalet fartyg redan 35. Enligt det ryska arktiska forskningsinstitutet AARI skulle åretruntsjöfart vara möjlig redan 2013 eftersom den största delen av isen nuförtiden är ettårig. (Ria Novosti, 2012)

Inom de arktiska områdena letar man efter nya energi- och råvarureserver och den globala uppvärmningen underlättar möjligheterna att utnyttja dem. Finlands första arktiska strategi blev färdig 2010 och den förnyas före april 2013. I Finland finns starkt teknologisk kompetens till exempel beträffande byggandet av fartyg som används inom det arktiska området. Om Nordostpassagen öppnas för regelbunden trafik skulle det öppna allt flera möjligheter för vårt speciella kunnande. Å andra sidan ska man beakta eventuella miljörisker till följd av klimatförändringen och det tilltagande utnyttjandet av naturresurser. (Statsrådet, 2012)

De möjligheter och utmaningar som öppnandet av Nordostpassagen för med sig har bedömts med tanke på regelbundna containersjötransporter. Enligt utredningen är exempel på utmaningar isförstärkning av fartyg, bristen på ett internationellt kontrollsystem och tillräcklig kompetens i arktisk sjöfart. Isbrytningskostnader ökar kostnaderna i direkt förhållande till mängden transporterad frakt. Kiiski konstaterar att det också finns flera funktionella, fysiska och politiska begränsningar längs rutten. Dessutom är de nuvarande förvaltningsförfarandena byråkratiska. Containertrafik är enligt Kiiski inte ekonomiskt lönsam i nuläget oavsett fartygens storleksklass och oavsett när och hur länge rutten är öppen. Jämfört med den ekonomiska lönsamheten påverkas den nuvarande rutten mellan Europa och Asien via Suezkanalen av fraktnivåernas utveckling och trafikstockningar längs rutten. Också ikraftträdandet av bilaga VI i IMO:s MARPOL som reglerar bränslets svavelhalt spelar en roll i detta. (Kiiski, 2012)

Den internationella sjöfartsorganisationen IMO håller på att utveckla internationella säkerhetsföreskrifter för fartyg som trafikerar i polartrakterna. Den här så kallade polar-koden skulle täcka samtliga frågor beträffande planering, byggande och utrustning av fartyg samt utbildning, räddning och miljöskydd. (IMO, 2012)

Med den första temafrågan utreddes om rederierna tror att Nordostpassagen öppnas för regelbunden transittrafik redan före 2020.

Cirka en tredjedel (30 %) ansåg att Nordostpassagen skulle kunna öppnas för regelbunden transittrafik redan före 2020. Cirka två tredjedelar (70 %) ansåg det inte vara sannolikt att farleden skulle öppnas. Tre av enkärdeltagarna uppgav inte sin ståndpunkt i frågan. Fördelningen av svaren på frågan visar att även om öppnandet av Nordostpassagen har varit föremål för offentlig debatt ser aktörerna inom branschen fortfarande utmaningar i att inleda regelbunden trafik.

Rederiernas representanter kommenterade bland annat att åretruntsjöfarten skulle förutsätta en betydligt högre isklass än de högsta isklasserna som finns inom vårt fartygsbestånd i dag. Vidare kommenterades det att trafiken längs Nordostpassagen är osäker och förhållandena kan förändras i ett ögonblick. Nordostpassagen ansågs medföra nytta närmast bara för Rysslands egen trafik.

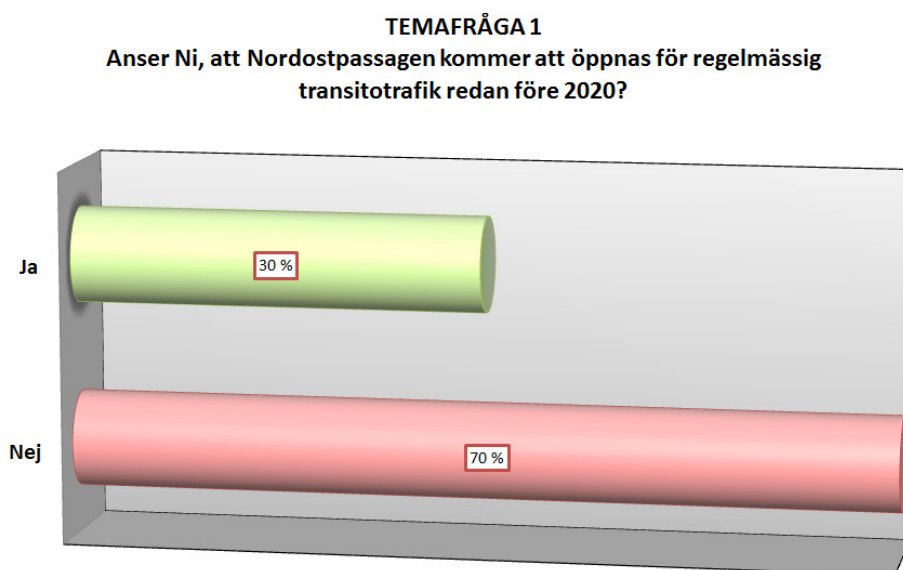


Bild 13.1. Fördelningen av temafrågans svar (n=20).

Med den andra temafrågan utreddes vilka fördelar/möjligheter öppnandet av Nordostpassagen skulle medföra den finländska rederinäringen.

I den andra temafrågan hade svararna möjlighet att fritt kommentera Nordostpassagens fördelar och möjligheter. Kommentarer kom in från flera rederier. Nästan hälften av dem som svarade på frågan ansåg att Nordostpassagen inte skulle medföra den finländska rederinäringen och inte heller de andra aktörerna inom branschen fler fördelar. Problem som nämndes var de oklara bestämmelserna i Ryssland (isklass, lotsning, miljö, passageavgifter), Finlands läge i förhållande till Nordostpassagen samt att de finländska rederierna inte längre trafikerar fjärrutter. Över hälften av dem som svarat såg öppnandet av Nordostpassagen emellertid också som en nytta och möjlighet för den

finländska rederinäringen. Som fördelar till följd av öppnandet av Nordostpassagen nämndes närmast utnyttjandet av den finländska iskompetensen, kunskaper och kunande om gång i is och isnavigering. Enligt vissa av dem som svarat kunde de finländska transporterna dra nytta av Nordostpassagen. Då skulle Kina, Japan och Korea bli intressanta handelsparter.

14 SLUTSATSER

Konjunkturläget har blivit allt sämre under de senaste tolv månaderna. Konjunkturläget har dock inte försämrats så kraftigt som i fjolårets granskning, jämfört med förra året har minskningen bara varit 12 poäng. Saldotalet för den förverkligade utvecklingen var -57 poäng. Utifrån procentgranskningen bedömde upp till 26 procent av dem som svarat att konjunkturläget har försämrats märkbart och 43 procent ansåg att konjunkturläget har försämrats en aning. Saldotalet i prognosen för de följande tolv månaderna var -30.

Den aktuella konjunkturedgången bedöms fortfarande inte bli lika djup som konjunkturedgången som började under perioden 2/08 blev. Konjunkturutvecklingens nedåtgående trend har avtagit jämfört med fjolårets granskning. Trots det är det förverkligade saldotalet det sämsta under granskningsperioden sedan perioderna 2/08 och 1/09. Utifrån granskningen av prognosen för de kommande tolv månaderna kan man konstatera att rederiernas åsikter om den framtida utvecklingen varierar avsevärt. Nästan hälften av dem som svarat bedömde emellertid att konjunkturläget kommer att försämrats ytterligare under de följande tolv månaderna.

Också saldotalet som beskriver transportefterfrågan stöder prognosen om att konjunkturedgången kommer att fortsätta. Saldotalet år 2012 har sjunkit med 36 poäng jämfört med saldotalet för transportefterfrågan år 2011. Det förverkligade saldotalet var -41. Utifrån procentgranskningen har hälften av dem som svarat bedömt att transportefterfrågan har försämrats under de senaste tolv månaderna.

Den långvariga nedgången av fraktpriserna inom sjötransporten under de förverkligade tolv månaderna avmattades jämfört med den föregående saldogranskningen. Saldotalet steg 16 poäng jämfört med den föregående perioden och landade på -26. Nästan hälften av dem som svarat bedömde att fraktpriserna har förblivit oförändrade under de gångna tolv månaderna. Under de förverkligade tolv månaderna har det fortfarande funnits stora skillnader i utvecklingen av rederiernas omsättning. Utifrån saldotalet kan man dock konstatera att rederiernas omsättning har fortsatt att minska under de senaste tolv månaderna. Utifrån utvecklingen av saldotalet som beskriver besättningskostnaderna kan man bedöma att prisskillnaden mellan besättningskostnaderna för fartyg som seglar under finländsk flagg och fartyg som seglar under utländsk flagg har minskat under den gångna perioden. Också framtidsprognoserna stöder denna bedömning.

Den försämrade konjunkturen har fortfarande inte avspeglats i priset på det marina bränslet, dvs. bunkerpriset. Enligt barometern sjönk bunkerpriset väsentligt med konjunkturen under den föregående konjunkturedgången. Bunkerpriset, dvs. priset på bränsle, har fortsatt att stiga under de gångna tolv månaderna. Saldotalet sjönk till -95 poäng. Över hälften av dem som svarat ansåg att priset har stigit väsentligt. Enligt prognosen i barometern kommer bunkerpriset att fortsätta stiga under den kommande perioden på tolv månader.

Världsmarknadspriset på råolja påverkades år 2011 i synnerhet av oroligheterna i Mellanöstern, jordbävningen i Fukushima i Japan som stängde kärnkraftverk, oljeproducentländernas meningsskiljaktigheter och den ekonomiska recessionen. Den internation-

ella energiorganisationen IEA har bedömt att grundpriserna på råolja stabiliseras under 2012. Förändringar i den globala ekonomin och andra förändrade faktorer kan dock ändra situationen. (Öljyalan Keskusliitto, 2012). I de finländska rederiernas situation kan farhågorna om höjningen av bunkerpriset anknyta till den förändrade lagstiftningen; till IMO:s svavelbestämmelse och EU:s svaveldirektiv som förväntas höja rederiernas bränslekostnader under de kommande åren. Enligt en undersökning som kommunikationsministeriet lät utföra kan svavelhaltsgränsen på 0,1 procent inom SECA-området från och med början av 2015 öka bränslekostnaderna för sjötransporter inom den finländska sjöfarten med 200–1200 miljoner euro (Kalli & al., 2009).

Bunkerpriset blev för första gången under barometerns granskningstid det största hindret för tillväxten. I procentgranskningen bedömde upp till 80 procent att höjningen av bunkerpriset utgör ett hinder för rederiets tillväxt och utveckling. Näst flest omnämnanden fick den allmänna ekonomiska osäkerheten och författningskraven i anknytning till miljöfrågor. Andra tillväxthinder som ska beaktas var den dåliga prisutvecklingen, den otillräckliga efterfrågan och den hårdare konkurrensen.

Utifrån den heltäckande granskningen av föregående periods rederibarometer kan man konstatera att de saldototal som beskriver rederibranschen, sjötransportmarknaden och enstaka rederier fortsätter att sjunka så som förra året. Talen har dock sjunkit betydligt måttligare än förra året. Den enda klart betydande och positiva höjningen av saldotalet kan anses vara saldotalet som beskriver den finländska sjöfartspolitikerna, och som har ökat avsevärt jämfört med förra året och var bara lite negativt, dvs. -4, i granskningen. Å andra sidan kan man beträffande prognoserna för de följande tolv månaderna konstatera att framtidsförväntningarna varierar betydligt mellan rederierna. Beträffande nästan alla saldototal hade rederierna både positiva och negativa förväntningar.

Orsaker till dessa positivare bedömningar om den finländska sjöfartspolitikerna jämfört med den tidigare barometern kan skönjas i synnerhet i att tonnageskattelagen trädde i kraft våren 2012 efter en lång väntan. (Skatteförvaltningen, 2012) Den nya miljölagstiftningen, i synnerhet begränsningarna av bränslets svavelhalt och kostnaderna till följd av andra bestämmelser har varit föremål för en livlig debatt under barometerns hela granskningsperiod. I juni 2012 inledde kommunikationsministeriet beredningen av sjöfartsstrategin. Intressentgrupperna ombeds ta ställning till de olika delområdena i strategin. (Kommunikationsministeriet 2012)

Utvecklingen av de finländska rederiernas marknadsandel har enligt både statistiker och prognoserna i barometern fortfarande haft en svagt nedåtgående trend. I barometern beräknas marknadsandelen fortsätta att sjunka men jämfört med den föregående prognosen tycks kontrolltalet vara skäligt och saldotalet har stigit med 33 poäng. De som besvarat barometern är inte eniga om att marknadsandelen kommer att minska under de följande tolv månaderna utan en femtedel (22 %) tror att marknadsandelen också kommer att förbättras. Saldotalet i prognosen är också aningen bättre än någonsin förut i rederibarometerns historia.

LÄHTEET/ KÄLLOR

Finunions (2012). Tiedote 12.9.2012. *Parlamentti hyväksyi kiistellyn rikkidirektiivin*. Saatavilla/Tillgänglig: [http://www.finunions.org/www/fi/ajankohtaista/index.php?we_object ID=848]. Viitattu/Hänvisats 23.10.2012.

IMO, International Maritime Organization (2012). *Protecting the Polar regions from shipping, protecting ships in Polar waters*. Saatavilla/Tillgänglig: [<http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/polar/Pages/default.aspx>]. Viitattu/Hänvisats 18.10.2012.

Kalli, J., Karvonen, T ja Makkonen, T. (2009). *Laivapolttoaineen rikkipitoisuus vuonna 2015. Selvitys IMO:n uusien määräysten vaikutuksesta kuljetuskustannuksiin*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 20/2009. Saatavilla/Tillgänglig: [http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=339549&name=DLFE7317.pdf&title=Julkaisuja%2020-2009]. Viitattu/Hänvisats 22.10.2012.

Kiiski, Tuomas (2012). *Pohjoisreitti – potentiaalinen konttikuljetusreitti Euroopan ja Aasian välillä*. Liiketaloustiede, logistiikan pro gradu –tutkielma. Turun yliopiston Turun kauppakorkeakoulu.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2012a). Tiedote 25.6.2013. Meriliikenteen tulevaisuutta ja kilpailukykyä selvitetään työryhmässä. Saatavilla/Tillgänglig: [<http://www.lvm.fi/web/fi/tiedote/-/view/4116057>]. Viitattu/Hänvisats 15.10.2012.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2012b). Tiedote 21.12.2010. Taustatietoa laivapolttoaineen rikkipitoisuusmääräyksistä. Saatavilla/Tillgänglig: [http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=913424&name=DLFE-11755.pdf&title=Taustatieto%20laivapolttoaineen%20rikkipitoisuusm%C3%A4%C3%A4r%C3%A4yksist%C3%A4%2021.12.2010]. Viitattu/Hänvisats 23.10.2012.

Liikennevirasto (2012). *Ulkomaanmerikuljetukset vuosina 1970–2011*. Saatavilla/Tillgänglig: [http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/tilastot/liikennemaarat/ulkomaan_meriliikenne]. Viitattu/Hänvisats 15.10.2012.

Ria Novosti (2012). *Arctic Sea Route to open year-round in 2013- Scientists*. Saatavilla/Tillgänglig: [<http://en.rian.ru/business/20121017/176696586.html>]. Viitattu/Hänvisats 18.10.2012.

Valtioneuvosto (2012). Tiedote 309/2012. *Hallituksen arktiset linjaukset iltakoulussa*. Saatavilla/Tillgänglig: [<http://valtioneuvosto.fi/ajankohtaista/tiedotteet/tiedote/fi.jsp?oid=366779>]. Viitattu/Hänvisats 18.10.2012

Verohallinto (2012). *Uudistettu tonnistoverolaki*. Saatavilla/Tillgänglig: [http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Verohallinnon_ohjeet/Uudistettu_tonnistoverolaki_%2820002%29]. Viitattu/Hänvisats 15.10.2012.

Öljyalan Keskusliitto (2012). *Öljymarkkinat*. Saatavilla/Tillgänglig :[<http://www.oil.fi/fi/tietoa-oljysta/oljymarkkinat>]. Viitattu/Hänvisats 15.10.2012

LIITE/BILAGA 1

Kyselylomake

A. Taustatiedot

A1. Yhteystiedot

Varustamon / tytärvarustamon nimi
Vastaajan nimi
Asema

A2. Varustamonne pääasiallinen liikennemuoto

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

A3. Varustamonne pääasiallinen tavaraliikenne

- ☐ Kuivabulk
☐ Nestebulk
☐ Kappaletavara

A4. Mitä suuruusluokkaa varustamonne* liikevaihto on?

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

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

A5. Mitä suuruusluokkaa 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 lippuvaltioittain:

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

B. Nykytilanne ja tulevaisuus

Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset

Suhdanteet

B1a. Ovatko merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet viimeisen vuoden aikana

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

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

B1b. Odotatko merikuljetusmarkkinoiden suhdanteiden seuraavan vuoden aikana

** seuraavalla vuodella tarkoitetaan kyselyssä seuraavaa 12 kuukauden jaksoa, EI 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. Odotatko kuljetuskysynnän Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla seuraavan vuoden aikana

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

B3a. Odotatko vientikuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä

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

B3b. Odotatko 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. Odotatteko 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 käyttämänne polttoöljyalaadun (= ”bunkkerin”) hinta viimeisen vuoden aikana

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

B6b. Odotatteko käyttämänne polttoöljyalaadun (= ”bunkkerin”) 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	☐	☐
Nousseet jonkin verran	☐	☐
Pysyneet ennallaan	☐	☐
Laskeneet jonkin verran	☐	☐
Laskeneet huomattavasti	☐	☐

B7b. Odotatteko miehistökustannusten varustamoalalla lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

	Suomen lippu	Muu lippu
Nousevan oleellisesti	☐	☐
Nousevan jonkin verran	☐	☐
Pysyvän ennallaan	☐	☐
Laskevan jonkin verran	☐	☐
Laskevan huomattavasti	☐	☐

Investoinnit

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

- ☐ Kasvat huomattavasti
- ☐ Kasvat jonkin verran
- ☐ Pysyvät ennallaan
- ☐ Vähentyvät jonkin verran
- ☐ Vähentyvät huomattavasti

Varustamoa koskevat kysymykset

Liikevaihto

B9a. Onko varustamonne liikevaihto viimeisen vuoden aikana

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

B9b. Odotatteko varustamonne liikevaihdon seuraavan vuoden aikana

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

Kapasiteetti

B 10a. Onko varustamonne alusten kapasiteetin käyttöaste viimeisen vuoden aikana

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

B 10b. Odotatkeko 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	☐	☐
Noussut jonkin verran	☐	☐
Pysynyt ennallaan	☐	☐
Laskenut jonkin verran	☐	☐
Laskenut huomattavasti	☐	☐

B11b. Odotatkeko varustamonne merihenkilöstön määrän lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

	Suomen lippu	Muu lippu
Nousevan oleellisesti	☐	☐
Nousevan jonkin verran	☐	☐
Pysyvän ennallaan	☐	☐
Laskevan jonkin verran	☐	☐
Laskevan huomattavasti	☐	☐

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
- ☐ 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 kehittämiselle tai kasvulle

Perustelu:

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

D. Teemakysymykset

TAUSTAA: Viime aikoina on raportoitu, että ilmaston lämpenemisen myötä pohjoisten napa-alueiden sulaminen on nopeutunut. Kesän aikainen jäätön merialue laajentunut ja jääpeite ohenee alueella. Koillisväylä lyhentäisi huomattavasti merimatkaa Euroopasta Aasiaan.

KYSYMYS 1: Uskotteko Koillisväylän avautuvan säännölliselle kauttakulkuliikenteelle jo ennen vuotta 2020?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

Perustelu:

KYSYMYS 2: Mitä etuja/mahdollisuuksia Koillisväylän avautumisella olisi suomalaiselle varustamoelinkeinoille?

Kommentit:

LIITE/ BILAGA 2

Frågeformulär

A. Bakgrundsuppgifter

A1. Kontaktuppgifter

Rederiets namn / Dotterrederiets namn

Svararens namn

Titel

A2. Rederiets huvudsakliga trafikform

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

A3. Rederiets huvudsakliga godstrafik

- ☐ Torrbulk
☐ Våtbulk
☐ Styckegods

A4. Hur stor omsättning har ert rederi*?

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

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

A5. Hur många anställda har ert rederi?

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

A6 Rederiets tonnage

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

A7. Rederiets flaggstater

Antalet fartyg som ert rederi opererar enligt flaggstat:

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

B. Nuläge och framtid

Allmänna frågor om rederibranschen

Konjunkturer

B1a. Har konjunkturerna inom sjötransportmarknader under de senaste året

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

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

B1b. Tror Ni att konjunkturerna inom sjötransportmarknader under det följande 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	☐	☐
Ökat i viss mån	☐	☐
Inte förändrats	☐	☐
Minskat i viss mån	☐	☐
Minskat avsevärt	☐	☐

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

	Finska flaggan	Annan flagga
Skall öka avsevärt	☐	☐
Skall öka i viss mån	☐	☐
Inte skall förändras	☐	☐
Skall minska i viss mån	☐	☐
Skall minska avsevärt	☐	☐

Investeringar

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

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

Frågor om det enstaka rederiet

Omsättning

B9a. Har omsättningen i ert rederi under det senaste året

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

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

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

Kapacitet

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

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

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

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

Personal

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

	Finska flaggan	Annan flagga
Ökat avsevärt	☐	☐
Ökat i viss mån	☐	☐
Inte förändrats	☐	☐
Minskat i viss mån	☐	☐
Minskat avsevärt	☐	☐

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

	Finska flaggan	Annan flagga
Skall öka avsevärt	☐	☐
Skall öka i viss mån	☐	☐
Inte skall förändras	☐	☐
Skall minska i viss mån	☐	☐
Skall minska avsevärt	☐	☐

C Tillväxthinder

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

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

Motivering:

D. Förändringar i verksamhetsomgivningen

D1 Finlands sjöfartspolitik har under det senaste året när det gäller förutsättningarna att idka rederi-verksamhet

- ☐ Förbättrats
- ☐ Inte förändrats
- ☐ Försämrats

Motivering:

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

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

Temafrågan

BAKGRUND: Under den senaste tiden har man rapporterat att de norra polarområdena smälter ännu snabbare än förut till följd av den globala uppvärmningen. Isfria sjöområden har expanderat och istäcket blir tunnare. Via Nordostpassagen skulle sjövägen mellan Europa och Asia vara avsevärt kortare.

FRÅGA 1: Anser Ni, att Nordostpassagen kommer att öppnas för regelmässig transitotrafik redan före 2020.

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Motivering:

FRÅGA 2: Vilka fördelar/möjligheter skulle öppningen av Nordostpassagen ge den finska rederinäringen eller Finland.

Motivering:



Turun yliopisto
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS

FI-20014 TURUN YLIOPISTO

<http://mkk.utu.fi>



Turun yliopisto
University of Turku