

**TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA**

**PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU**

**B 159
2008**

REDERIBAROMETERN

December 2008

Pekka Sundberg



SPC Shortsea Promotion
Centre Finland



TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLIKATIONER AV SJÖFARTSBRANSCHENS UTBILDNINGS- OCH
FORSKNINGSCENTRAL VID ÅBO UNIVERSITET

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU

B 159
2008

REDERIBAROMETERN

December 2008

Pekka Sundberg

Turku 2008

SARJAN PÄÄTOIMITTAJA / EDITOR-IN-CHIEF

Juhani Vainio

JULKAISIJA / PUBLISHER :

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

Veistämönaukio 1–3
FI-20100 TURKU, FINLAND

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

Karhukopio
Turku 2008

ISBN 978-951-29-3744-8 (trycksak)

ISBN 978-951-29-3745-5 (nätpublikation)

ISSN 1456–1824

FÖRORD

Shortsea Promotion Centre (SPC) Finland som främjar närsjöfart publicerar den femte rederibarometern i samarbete med den finländska rederinäringen. Utöver hela den finländska rederinäringen finns även de andra transportformerna och parterna i transportkedjan från både den privata och offentliga sektorn representerade i SPC Finland. SPC Finland hör till Sjöfartbranschens utbildnings- och forskningscentral vid Åbo universitet och fungerar i centralens enhet i Björneborg. SPC Finlands verksamhet omfattar utöver närsjöfartsfrämjandet intermodala transporter som binder ihop järnvägs-, landvägs- och insjötransporter med närsjöfarten.

Barometern producerar information om sjöfartens verksamhetsområde för rederibranschen, dess intressentgrupper och de politiska beslutsfattarna. Barometern är framför allt avsedd som ett arbetsredskap för dem som arbetar med sjötransporter. Barometern utvecklades på våren 2006. Då gjordes förfrågan för första gången men den publicerades inte. För att konkretisera nyttan av barometern upprepas den regelbundet med ett halvårs mellanrum. Långa tidsserier möjliggör en mångsidig analys av resultaten. Nästa förfråga genomförs i maj 2009.

Resultaten av föreliggande barometer skall publiceras den 1 december 2008. SPC Finland riktar ett tack till alla rederier som deltagit i förfrågan och hoppas på respons för att kunna vidareutveckla barometern. Mer information om barometern fås av forskaren Pekka Sundberg, tfn. (02) 333 8104 eller e-post pekka.sundberg@shortsea.fi.

I Åbo 30.11.2008

Juhani Vainio

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

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD

SAMMANFATTNING 6

1 INLEDNING 8

2 BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIerna 9

3 NULÄGE OCH FRAMTID INOM SJÖFARTSBRANSCHEN 11

3.1 Allmänna frågor om rederibranschen 11

3.2 Frågor om det enskilda rederiet 18

4 HINDER FÖR REDERIETS UTVECKLING OCH TILLVÄXT 21

5 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSOMGIVNINGEN 22

6 TEMAFRÅGA 24

BILAGA: Frågeformulär

SAMMANFATTNING

I förra barometern konstaterades att högkonjunkturen vikit och prognosen var att utvecklingen vänds och blir svagt negativ. Det förekom dock vitt skiljda uppfattningar om den närmaste framtiden. Under den genomförda halvårsperioden har konjunkturvändningen varit kraftigare än prognostiserat. På basis av saldotalgranskningen försämras det ekonomiska läget inom sjöfarten kraftigt även under nästa period. Den mer ingående procentgranskningen visar att svararna är mycket eniga om att läget försämras, men i fråga om flera variabler förutspås att läget försämras bara lite.

Konjunkturerna för sjötransportmarknaden vände under förra halvårsperioden och blev kraftigt negativa. Saldotalet för följande period visar att läget försämras kraftigt. Utgående från procentgranskningen bedömer majoriteten av svararna (62 %) att konjunkturläget försämras bara lite.

Efterfrågan på transporter har försämrats kraftigt. Enligt prognosen försämras efterfrågan på transporter ytterligare under nästa period. Två tredjedelar av svararna bedömer att efterfrågan försämras bara lite och en fjärdedel att den försämras avsevärt.

Antalet exporttransporter från Finland förutspås så gott som enhälligt minska under nästa år. Importminskningen förutspås vara en aning mer återhållsam än exportminskningen.

Den allmänna ekonomiska osäkerheten har blivit det största tillväxthindret för enskilda rederier (17 gånger nämnt). Trots lågkonjunkturen ansågs svårigheterna att få kompetenta arbetstagare inom sjösektorn vara det näststörsta tillväxthindret (15 gånger nämnt). Som ett tillväxthinder nämndes även de ökade kapitalkostnaderna som å sin sida bidrar till att investeringarna förutspås vända neråt.

Konkurrensen på sjötransportmarknaden har förblivit hård och hårdnar avsevärt under nästa period. Konkurrensen torde delvis ske med priser. Hälften av svararna meddelade att fraktpiserna vände neråt under förra perioden. 80 % av svararna förutspår att fraktpiserna fortsätter sjunka också inkommande period.

För över hälften av rederierna ökade omsättningen ännu förra perioden. Fastän det allmänna ekonomiska läget är spänt, bedömer 43 procent av rederierna att deras omsättning förblir oförändrad under nästa period. Saldotalet för den prognos som beskriver omsättningsutvecklingen är dock svagt negativt. I kapacitetsutnyttjandet förekom stora skillnader mellan rederierna under den genomförda perioden. Inkommande period vänds kapacitetsutnyttjandet neråt med saldotalet mätt.

Kostnader som följs upp i barometern är utvecklingen av bränslepriset och besättningskostnaderna. Saldotalet för brännoljans prisutveckling var för första gången positivt under barometerns historia. Enligt prognosen sjunker bunkerpriset fortfarande klart utifrån saldotalet.

Besättningskostnaderna fortsätter att stiga för såväl utflaggade som finskflaggade fartyg. För den gångna halvårsperioden är saldotalet (-87) för besättningskostnaderna på utflaggade fartyg nästan det samma som saldotalet (-88) för finskflaggade fartyg. Enligt prognosen är också den relativa ökningen av besättningskostnaderna inom branschen mycket lika i båda fallen. Personalantalet i svararnas rederier förutspås till största delen förbli oförändrat trots den ekonomiska recessionen.

Över en tredjedel av svararna ansåg att sjöfartspolitikern förbättrats under det senaste året. Saldotalet var positivt (+30). Bakom den positiva bedömningen ligger antagandet att tonnageskattereformen kan genomföras någorlunda i den planerade formen.

De finländska rederiernas marknadsandelsutveckling i fråga om transporter till och från Finland är fortfarande sjunkande. Trots nedgångsperioden är förlusten av marknadsandelar inte lika kraftig som i förra prognosen. Hälften av svararna förutspår att de finländska rederiernas marknadsandel förblir oförändrad.

Temafrågan gällde det finländska utbildningssystemet inom sjöfarten. Bakom frågan ligger det faktum att Utbildningsministeriet som bäst finansierar en utredning om situationen inom sjöfartsutbildningen och behovet av att utveckla denna.

Med hjälp av frågan kartlades svararnas syn på om det nuvarande utbildningssystemet inom sjöfarten motsvarar sjöfartsnäringens behov. 67 % av svararna bedömde att utbildningssystemet inte motsvarar näringens behov. Endast en tredjedel av svararna ansåg att utbildningssystemet motsvarar behoven.

I svaren framhävdes särskilt att det nuvarande utbildningssystemet är för teoretiskt och utbildningstiden för lång. Man önskade ett mer praktiskt tillvägagångssätt. Till exempel önskade man mer båtpraktik.

1 INLEDNING

Förfrågan gjordes i nätet. Den skickades till 27 rederier, varav 21 rederier svarade inom utsatt tid. Svarsprocenten var **78 %**. Svararna hade möjligheten att välja mellan ett finsk- och ett svenskspråkigt frågeformulär. Förfrågan skickades till Rederierna i Finlands medlemsrederier samt till de viktigaste finska rederier som inte hör till den ovannämnda föreningen. Dessutom var kriteriet att rederierna transporterar frakt i utlandstrafiken.

Så här läser man barometern:

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

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

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

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

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

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

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

2 BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIER

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

Kontaktuppgifter (A1)

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

Rederiets huvudsakliga trafikform (A2)

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

Tabell 2.1. Rederiets trafikform.

Trafikform (n=21)	notiser stycken
Linjetrafik	5
Trampfart	13
Annan	3

Rederiets huvudsakliga godstrafik (A3)

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

Tabell 2.2. Rederiets godstrafikform.

Godstrafik (n=19)	notiser stycken
Torrbulk	10
Våtbulk	3
Styckegods	8

Storhetsklass för rederiets omsättning (A4)

Rederiernas omsättningar fördelades jämnt på de olika klasserna.

Tabell 2.3. Rederiets omsättning.

Omsättning (n=21)	notiser stycken
Mindre än 10 MEUR	5
10-50 MEUR	6
50-100 MEUR	5
Större än 100 MEUR	5

Storhetsklass för rederiets personalantal (A5)

Rederiernas personalantal fördelade sig enligt följande:

Tabell 2.4. Rederiets personalantal.

Personalantal (n=21)	notiser stycken
Mindre än 20	3
20-50	3
50-100	2
100-200	4
Större än 200	9

Rederiets tonnage (A6)

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

Tabell 2.5. Rederiets tonnage.

Tonnage (n=21)	notiser stycken
Enbart eget tonnage	14
Både eget och chartrat	6
Enbart chartrat	1
Varken eget eller chartrat	0

Rederiets flaggstater (A7)

Syftet med frågan var att ta reda på antalet fartyg som rederiet opererar enligt flaggstat. Rederierna opererar sammanlagt 178 fartyg. Under finska flaggan seglade 111 stycken, under EU-flaggan 53 och under annan flagga 14. Av torrlastfartygen seglade största delen (75 %) under finsk flagg. Även största delen av roro/ropax-fartygen (72 %) och containerfartygen (69 %) seglade under finsk flagg. En rederie anmälde inte antalet fartyg de opererar.

3 NULÄGE OCH FRAMTID INOM SJÖFARTSBRANSCHEN

Syftet med frågorna i grupp B var att utreda nuläge och framtid genom att först kartlägga rederibranschen i allmänhet och sedan ställa frågor om det enstaka rederiet. Undersökningens tidsspann utgörs av de senaste sex månaderna när det gäller det som skett och av följande sex månader när det gäller framtiden. I vissa frågor användes ett tidsspann som var längre än ett halvår. Säsongsfluktuationen ingick inte i undersökningen. På grund av att vi här i Finland har så få rederier var det omöjligt att på varuslagsnivån granska läget.

3.1 Allmänna frågor om rederibranschen

Konjunkturer inom sjötransportmarknader (B1)

Den snabba konjunkturedgång som började under förra halvårsperioden har fortsatt med tilltagande styrka. Över 70 procent av svararna bedömer att konjunkturerna är sämre än tidigare. Saldotalet är kraftigt negativt (uppf. 2/08) medan det ännu i förra barometern var positivt (uppf. 1/08). Säsongsfluktuationen beaktas inte i undersökningen.

Av svararna förutspår 91 procent att konjunkturerna försämras ytterligare under nästa halvår (prognos 1/09). Saldotalet är mycket kraftigt negativt, men procentgranskningen visar att majoriteten av svararna bedömer att konjunkturläget försämras bara lite.

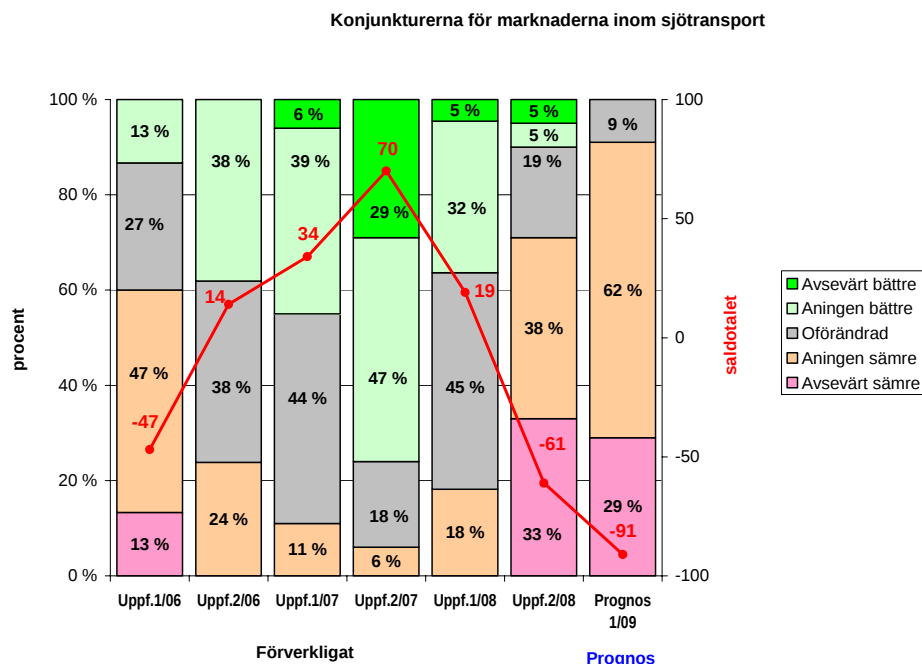


Bild 3.1. Konjunkturer inom sjötransportmarknadert (uppf. 2/08 n=21, prognos 1/09 n=21).

Transportefterfrågan på sjötransportmarknader i Östersjön/Nordsjön (B2)

Efterfrågan på transporter har slutat växa och efterfrågan har kraftigt försämrats. Saldotalet har blivit negativt (uppf. 2/08). Enligt prognosen försämrars efterfrågan på transporter ytterligare under nästa period. Två tredjedelar av svararna bedömer att efterfrågan försämrars bara lite och en fjärdedel att den försämrars avsevärt.

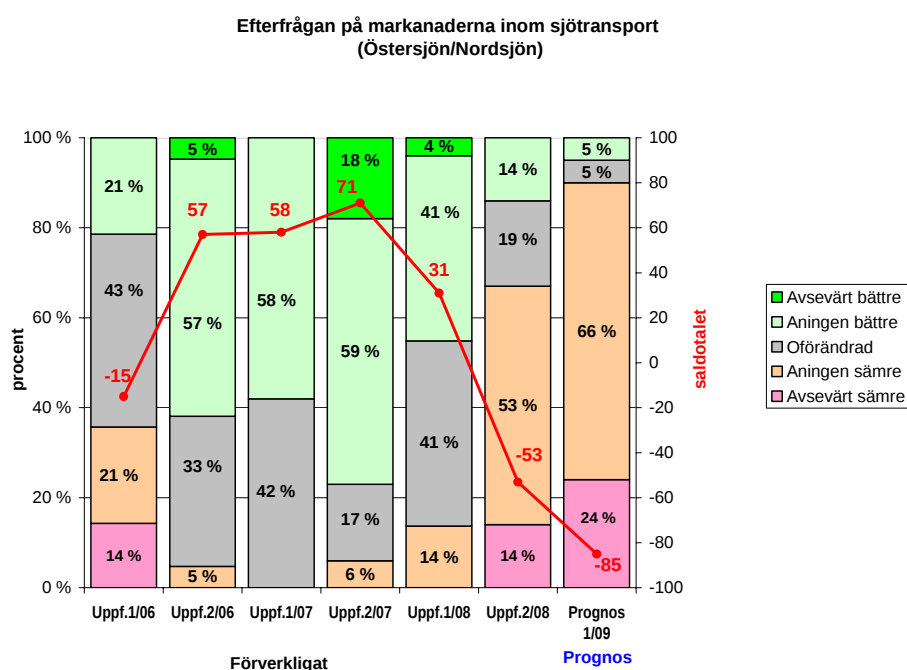


Bild 3. 2. Transportefterfrågan på sjötransportmarknader i Östersjön/Nordsjön (uppf. 2/08 n=21, prognos 1/09 n=21).

Antal export- och importtransporter (B3)

Antalet exporttransporter från Finland förutspås så gott som enhälligt minska under nästa år (prognos 1/09). Tre fjärdedelar av svararna bedömer att exporten minskar bara lite.

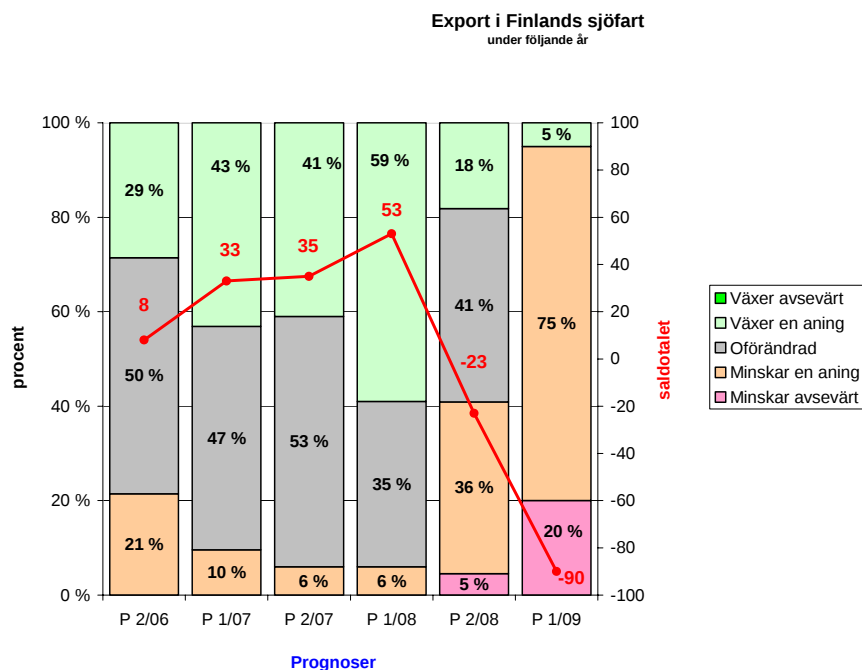


Bild 3.3. Export i Finlands sjötrafik (prognos 1/09 n=20).

Importtransporterna till Finland bedöms också nästan enhälligt minska. Importminskningen förutspås vara en aning mer återhållsam än exportminskningen.

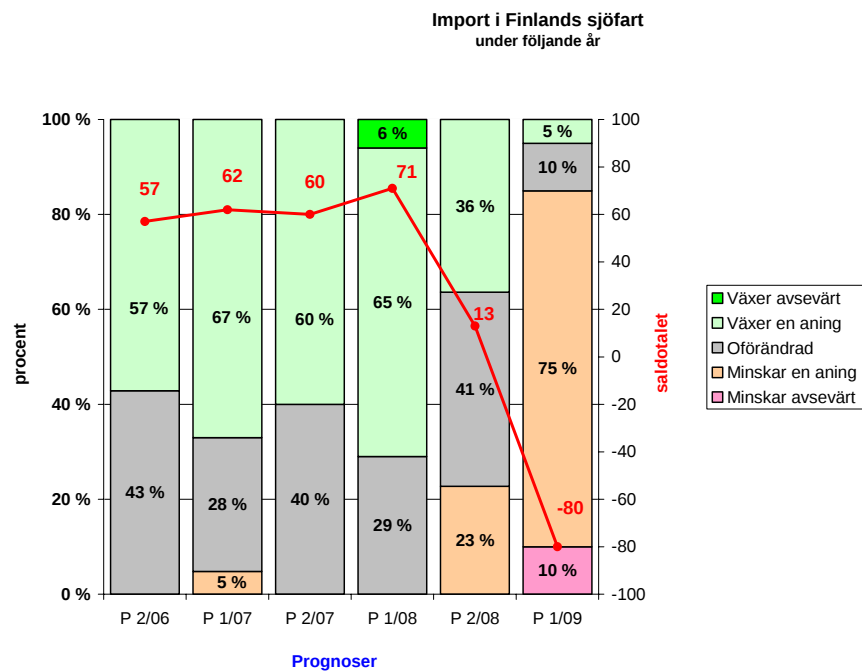


Bild 3.4. Import i Finlands sjötrafik (prognos 1/09 n=20).

Konkurrens på sjötransportmarknader (B4)

Konkurrensen på sjötransportmarknader fortsätter att vara hård och blir även betydligt hårdare. Saldotalet från de senaste sex månaderna (uppf. 2/08) har minskat bara med 10 poäng jämfört med den föregående perioden. Svararna estimerar att konkurrensen ytterligare hårdnar. En tredjedel av svararna förutspår att konkurrensen hårdnar avsevärt. (prognos 1/09).

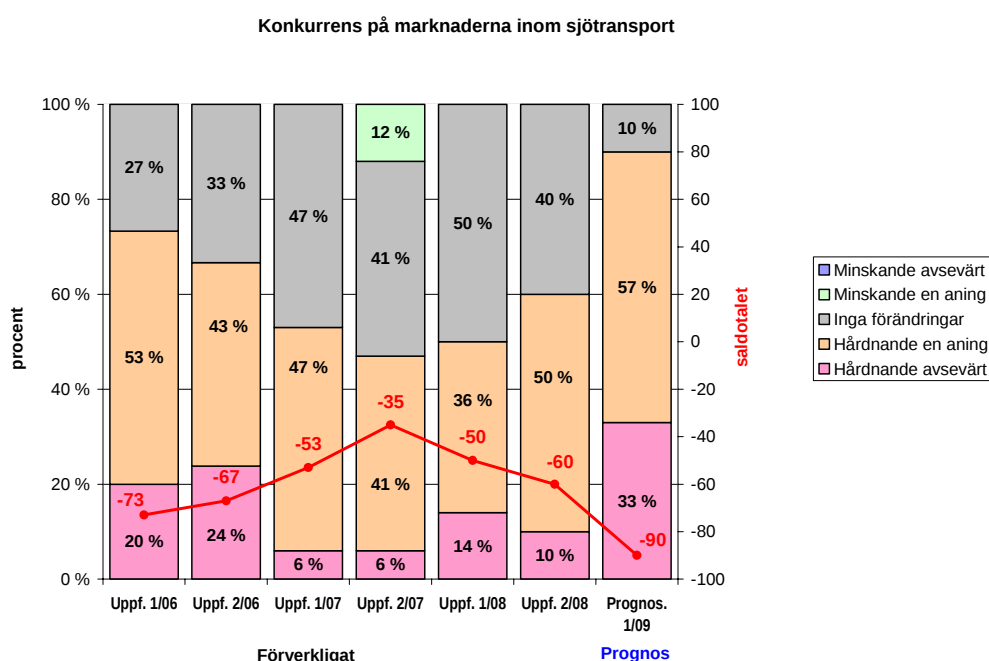


Bild 3.5. Konkurrens på sjötransportmarknader (uppf.2/08 n=20, prognos 1/09 n=21).

Fraktpriser på sjötransporter (B5)

Fraktprisernas gynnsamma utveckling vek klart neråt under senaste halvårsperiod. Hälften av svararna bedömer att nivån på fraktpriserna har sjunkit under de senaste sex månaderna. Fraktprisernas utveckling fortsätter neråt också under nästa halvår.

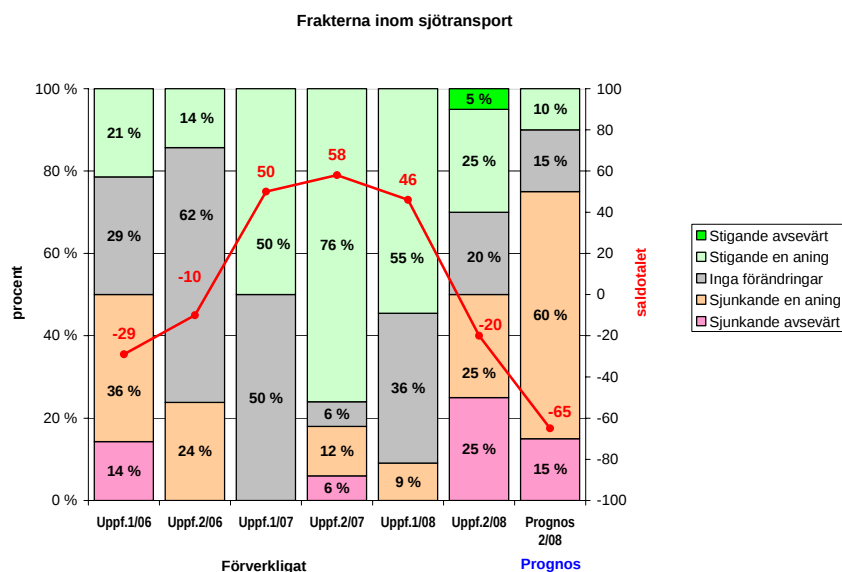


Bild 3.6. Priser på frakterna inom sjötransporten (uppf. 2/08 n=20, prognos 1/09 n=20).

Pris på bunkerolja (B6)

Bunkerns, dvs. brännoljans, prisutveckling var gynnsam under förra halvårsperioden. Över hälften av svaren bedömer att bunkerpriset har sjunkit under det senaste halvåret. För en fjärdedel av svaren steg priset dock kraftigt på den bunkerolja som rederiet huvudsakligen använder.

Enligt prognosen sjunker bunkerpriset fortfarande klart utifrån saldotalet. Över 40 procent av svaren förutspår ändå att brännoljepriset förblir oförändrat under nästa halvår.

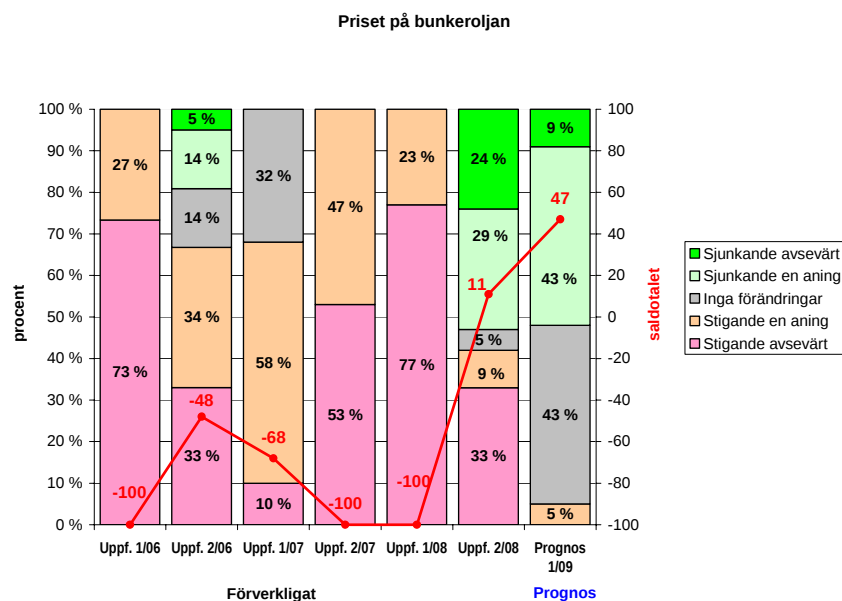


Bild 3.7. Pris på bunkerolja (uppf. 2/08 n=21, prognos 1/09 n=21).

Besättningskostnader enligt flaggstat (B7)

Löneutvecklingen fortsatte kraftigt uppåt på de *finskflaggade* fartygen utifrån saldotalgranskningen. Svararna är nästan eniga om att besättningskostnaderna också i fortsättningen kommer att öka, men endast något (prognos 1/09).

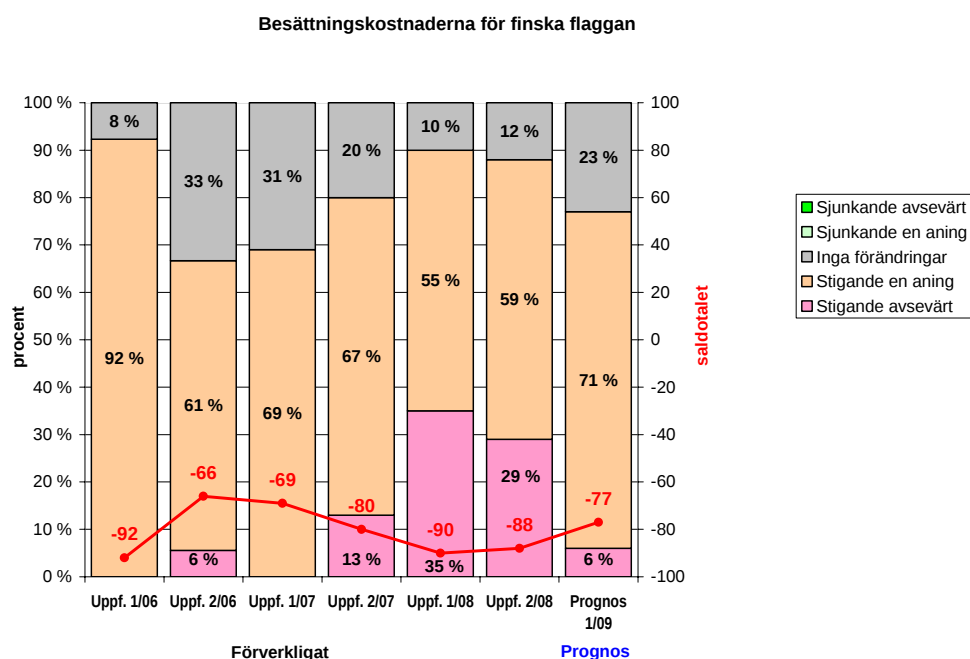


Bild 3.8. Besättningskostnader för finskflaggade fartyg (uppf.2/08 n=17, prognos 1/09 n=17).

Eftersom den allmänna prisnivån är stigande, är det väsentligt att jämföra utvecklingen av besättningskostnaderna för de finskflaggade fartygen med den motsvarande utvecklingen för utflaggade fartyg. Uppskattningarna om besättningskostnaderna för de utflaggade fartygen tyder på en liknande utveckling. För det föregående halvåret är saldotalet för besättningskostnaderna (-87) nästan samma än det motsvarande saldotalet för de finskflaggade fartygen (-88). Enligt prognosen är ökade besättningskostnader också mycket liknande. Besättningskostnaderna för de utflaggade fartygen förväntas öka något starkare. Skillnaden mellan saldotalen är dock endast fyra poäng.

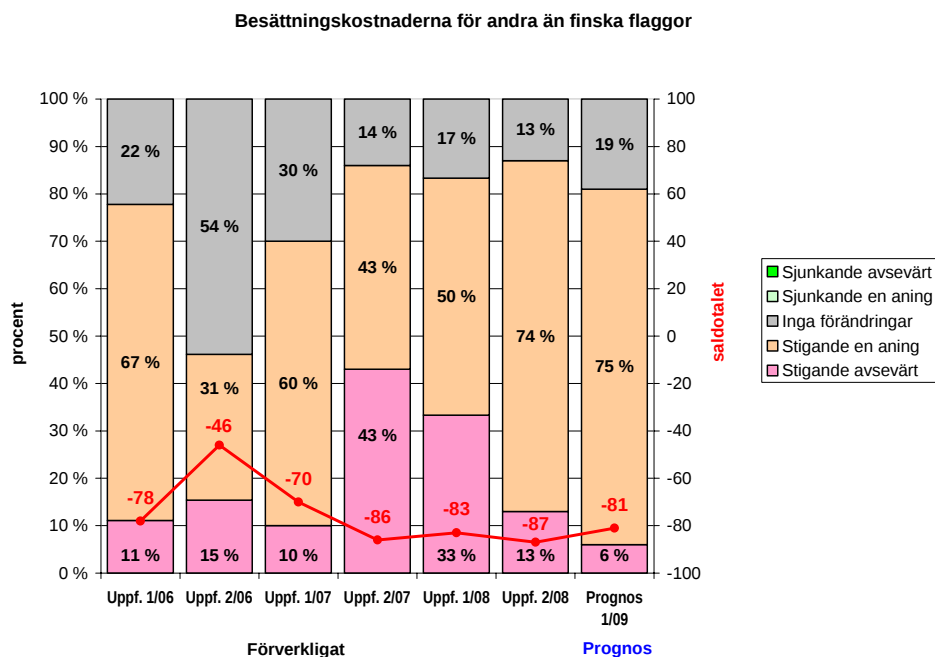


Bild 3.9. Besättningskostnader för andra än finska flaggor (uppf. 2/08 n=15, prognos 1/09 n=16).

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

Tidsspannet är de följande två åren. Således överlappar uppskattningarna delvis varandra. Frågan innefattar nybygge och inköp av second hand -fartyg. För första gången under rederibarometerens historia förväntas investeringarna minska. Endast 15 procent av svaren bedömer att investeringarna ökar.

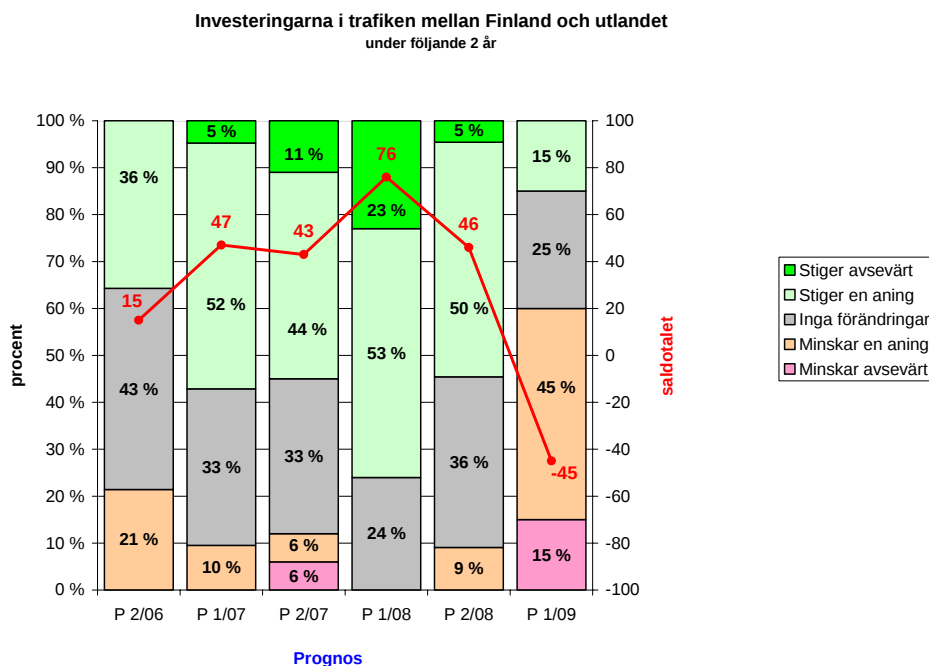


Bild 3.10. Investeringar i trafiken mellan Finland och utlandet (prognos 1/09 n=20).

3.2 Frågor om det ensstaka rederiet

Omsättning (B9)

De ensstaka rederiernas omsättning har fortfarande ökat under de senaste sex månaderna, men tillväxten är något långsammare (uppf. 2/08). Endast hos en femtedel av de rederier som svarat har omsättningen minskat en aning.

Omsättningen förutspås dock börja minska. Saldotalet i prognosen är negativt. Nästan 80 % av svaren estimerar att omsättningen inte kommer att förändras eller att den minskar under följande halvår (prognos 1/09). Omsättningsminskningen är ändå inte så dramatisk som utvecklingen av många allmänna indikatorer för rederibranschen.

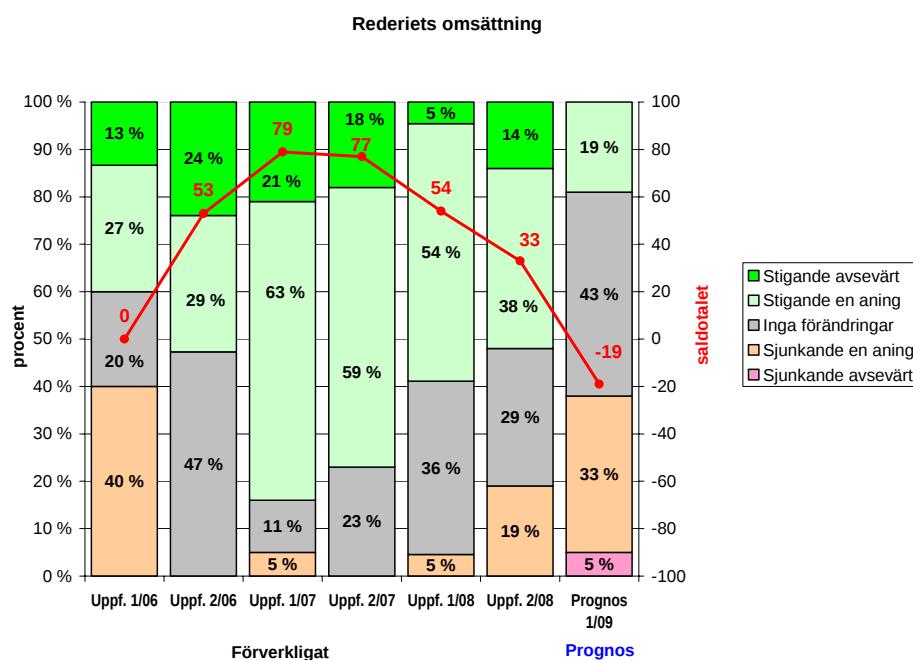


Bild 3.11. Rederiets omsättning (uppf. 2/08 n=21, prognos 1/09 n=21).

Utnyttjandegrad av fartygens kapacitet (B10)

Under den gångna perioden har tillväxten varit svag. Rederierna fördelades ganska jämnt på tre klasser utgående från om kapacitetsutnyttjandet ökat, förblivit oförändrat eller minskat.

Enligt prognosen bedömer nästan hälften av svaren att kapacitetsutnyttjandet i deras rederier förblir oförändrat. 43 procent av svaren bedömer att kapacitetsutnyttjandet minskar en aning.

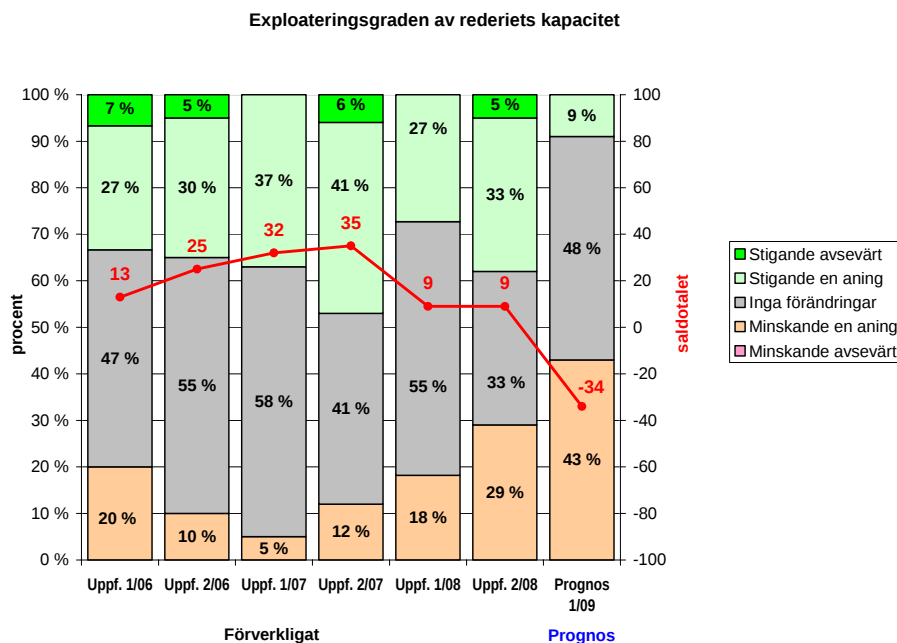


Bild 3.12. Utnyttjandegrad av rederiets kapacitet (uppf. 2/08 n=21, prognos 1/09 n=21).

Utveckling av antalet sjöpersonal enligt flaggstat (B11)

Två tredjedelar av svararna estimerar att antalet sjöpersonal i de *finskflaggade* fartygen förblivit oförändrat. Saldotalet är positivt med tolv poäng (uppf. 2/08). Enligt en stark, dominerande uppfattning (82 % av svararna) stannar antalet sjöpersonal under finska flaggan på sin nuvarande nivå (prognos 1/09). Prognosens saldotal är dock svagt negativt.

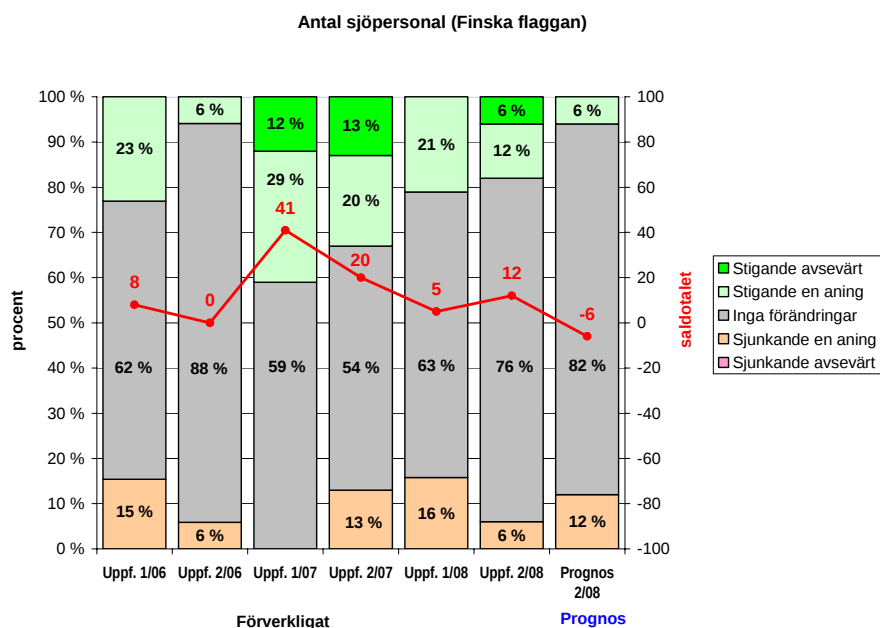


Bild 3.13. Antal sjöpersonal på finskflaggade fartyg (uppf. 2/08 n=17, prognos 1/09 n=17).

Antalet sjöpersonal på rederiernas *utflaggade fartyg* har i huvudsak stannat på sin nuvarande nivå (uppf. 2/08). På basis av saldotalet har utvecklingen varit svagt positiv även om saldotalet har minskat med 12 poäng jämfört med utvecklingen under första hälften av år 2008. Om antalet personal eventuellt kommer att öka, riktas det under följande halvår till fartygen under utländsk flagga (prognos 1/09). Personalantalet förblir i huvudsak oförändrat.

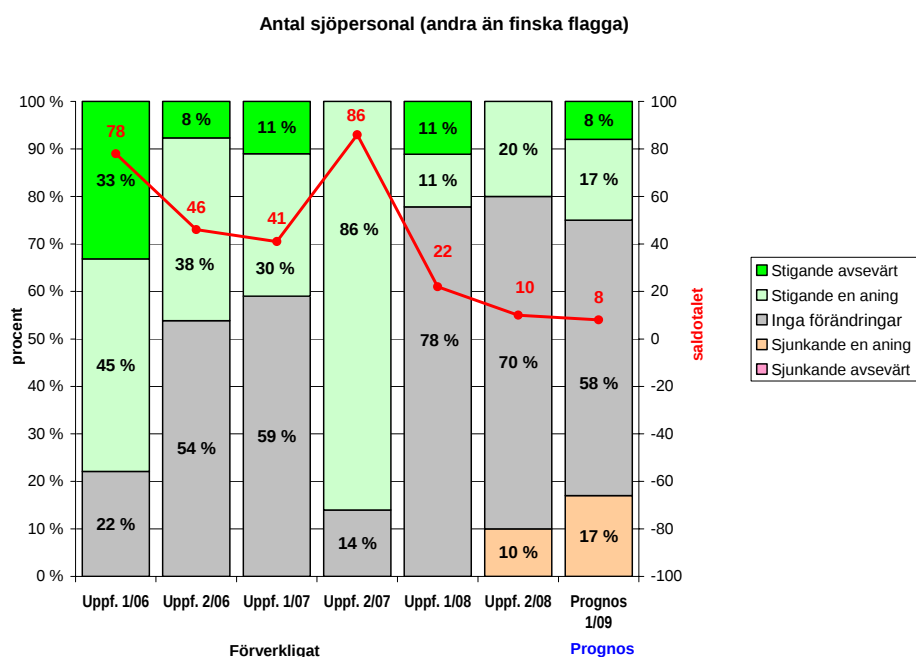


Bild 3.14. Antal sjöpersonal på de utflaggade fartygen (uppf. 2/08 n=10, prognos 1/09 n=12).

4 HINDER FÖR REDERIETS UTVECKLING OCH TILLVÄXT

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

Tabell 4.1. Hinder för rederiets tillväxt.

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

Det nämndes tillväxthinder 96 gånger i den nyaste förfrågan (2/08). Mest notiser fick allmän ekonomisk osäkerhet (17 notiser). Trots lågkonjunkturen ansågs svårigheterna att få kompetenta arbetstagare inom sjösektorn vara det näststörsta tillväxthindret (15 gånger nämnt). Ökningen av arbetskrafts- och kapitalkostnaderna nämndes näst flest gånger.

5 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSOMGIVNINGEN

Grupp D behandlade förändringar i verksamhetsomgivningen.

Sjöfartspolitik i Finland (D1)

Syftet med frågan var att kartlägga sjöfartspolitik i Finland ur rederiverksamhetens synvinkel. Tidsspannet var det senaste året. Således överlappar svaren från olika tidpunkter delvis varandra.

Över en tredjedel av svaren ansåg att sjöfartspolitik förbättrats under det senaste året. Saldotalet som anger förbättrad politik är klart positivt (+30). 60 procent av svaren bedömde ändå att sjöfartspolitik förblivit oförändrad.

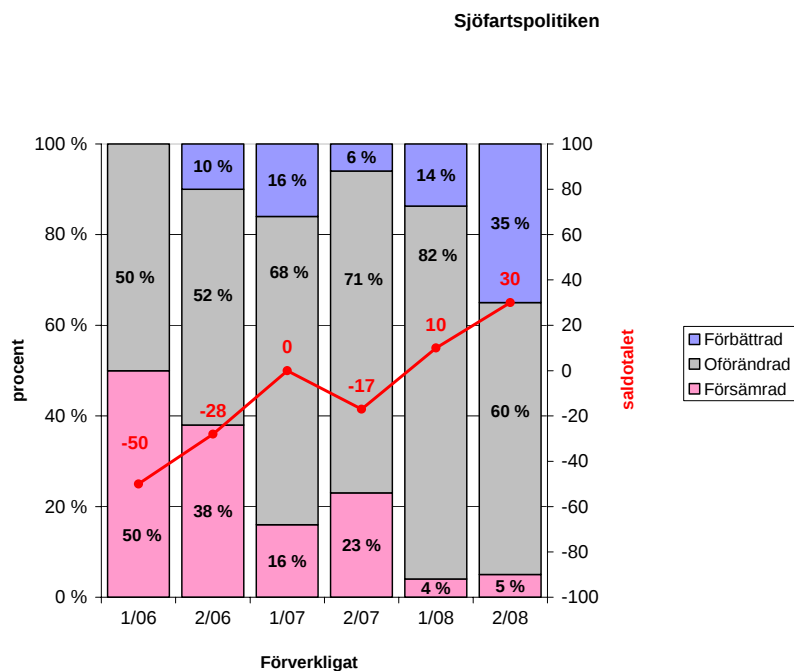


Bild 5.1. Sjöfartspolitik i Finland (uppf. 2/08 n=20).

I många svar betonades att det bakom den positiva bedömningen ligger antagandet att tonnageskatteformen kan genomföras någorlunda i den planerade formen. I ett svar beklagade man fördröjningen som orsakat att reformen infaller under lågkonjunktur.

Marknadsandelen för finländska rederier (D2)

Den nya prognosen (P 1/09) visar att de finländska rederierna fortfarande tappar marknadsandelar i fråga om transporter både till och från Finland. Saldotalet är ändå 30 poäng bättre än i förra prognosen. Hälften av svaren bedömer att marknadsandelen inte förändras.

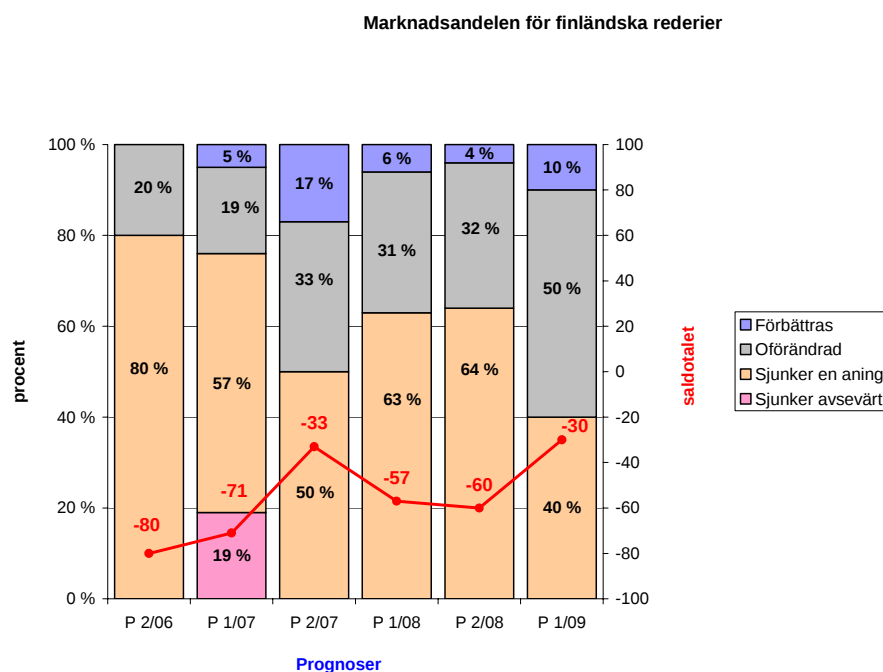


Bild 5.2. Marknadsandelen för finländska rederier. (prognos 1/09 n=20).

6 TEMAFRÅGA

Temafrågan i barometern förändras varje gång. Syftet med frågan är att kartlägga svararnas åsikter om ett aktuellt ämne.

Temafrågan gällde det finländska utbildningssystemet inom sjöfarten. Bakom frågan ligger det faktum att Utbildningsministeriet som bäst finansierar en utredning om situationen inom sjöfartsutbildningen och behovet av att utveckla denna. Utifrån resultaten är det möjligt att rikta och genomföra åtgärderna för att utveckla utbildningen.

Utbildning för sjöfartsyrken ges vid andra stadiets yrkesläroanstalter (yrkesinstitut) och vid yrkeshögskolor. Vid yrkesinstitut kan man avlägga grundexamen inom sjöfart. Efter de gemensamma yrkesinriktade studierna kan man specialisera sig på olika sjöfartsyrken genom att välja ett av fyra utbildningsprogram. Till de helhetsbaserade studierna hör också inläring i arbetet.

Till yrkeshögskola kan man söka med studentexamen och/eller avlagd yrkesexamen. Till exempel kan personer som vid yrkesinstitut avlagt utbildningsprogrammet för däcksbefäl fortsätta sina studier vid yrkeshögskola för att bli sjökapten (YH). Vid yrkeshögskolor utbildas sjökaptener (YH) och ingenjörer (YH) inom sjöfart. Studierna omfattar 270 studiepoäng. Studerande ska avlägga en praktik på 60 studiepoäng i internationell trafik. Därtill kan man avlägga en högre YH-examen för sjökaptener.

Frågan vi ställde var: *”Motsvarar det nyvarande utbildningssystemet inom sjöfartsbranschen de behoven, som sjöfartsnäringen har?”*

Temafrågan fick **18 svar**. Tre enkätdeltagare svarade inte på temafrågan. 67 % av svararna bedömde att utbildningssystemet inte motsvarar näringens behov. En tredjedel av svararna ansåg att utbildningssystemet motsvarar behoven.

I frågeformuläret fanns det utrymme för att motivera nekande svar. Av dem som svarat nekande motiverade 11 sina svar. I svaren framhövdes särskilt att det nuvarande utbildningssystemet är för teoretiskt och utbildningstiden för lång. Man önskade ett mer praktiskt tillvägagångssätt. Till exempel önskades mer båtpraktik. Läroavtalsprincipen ansågs vara bra. Målet borde vara att man inom sjöfarten får yrkesskicklig och kompetent personal till alla vakanser. I ett svar betonades också att man åt alla som avlagt examen borde kunna hitta en plats inom sjöfarten.

Man såg också ett behov av en sammanhängande utbildning där olika nivåer och inriktningsalternativ samordnas. En svarare ansåg att det till branschen för närvarande söker personer som ändå inte stannar inom sjöfarten.

I svaren synades sjöpersonalens utbildning kritiskt, men en av svararna konstaterade att den grundläggande handelsutbildningen inom sjöfart inte är à jour med tiden på yrkeshögskole- och universitetsnivå med undantag av den kompletterande utbildningen vid Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral.

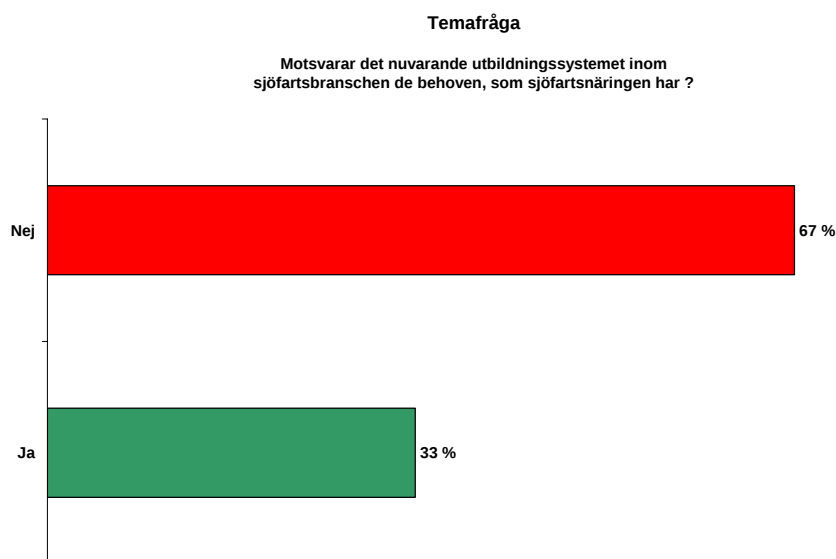


Bild 6.1. Fördelningen av temafrågans svar (n=18).

Bilaga**Frågeformulär****A. Bakgrundsuppgifter****A1. Kontaktuppgifter**

Rederiets namn / Dotterrederiets namn
Svararens namn
Titel

A2. Rederiets huvudsakliga trafikform

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

A3. Rederiets huvudsakliga godstrafik

- ☐ Torrbulk
☐ Våtbulk
☐ Styckegods

A4. Hur stor omsättning har ert rederi*?

* Är det fråga om koncern, står "rederiet" för koncernens rederiverksamhet. Ifall det inom koncernen finns flera dotterbolag som idkar rederiverksamhet, var god och 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 6 månaderna, när säsongfluktuationen förbises,

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

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

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

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

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

Produktion/Efterfrågan

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

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

B2b. Tror Ni att efterfrågan på transportmarknaden i Östersjön/Nordsjön under de följande 6 månaderna, när säsongfluktuationen förbises,

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

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

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

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

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

Konkurrens

B4a. Har konkurrensen på sjötransportmarknaden under de senaste 6 månaderna, när säsongfluktuationen förbises,

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

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

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

Priser

B5a. Har priserna på sjötransportfrakter under de senaste 6 månaderna, när säsongfluktuationen förbises,

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

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

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

Kostnader

B6a. Har priset på den brännolja-kvalitet ("bunkern") som Ni använder under de senaste 6 månaderna, när säsongfluktuationen förbises,

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

B6b. Tror Ni att priset på den brännolja-kvalitet ("bunkern") som Ni använder under de följande 6 månaderna, när säsongfluktuationen förbises,

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

B7a. Har besättningskostnaderna inom rederibranschen enligt flaggstat under de senaste 6 månaderna

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

B7b. Tror Ni att besättningskostnaderna inom rederibranschen enligt flaggstat under de följande 6 månaderna

	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 de senaste 6 månaderna

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

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

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

Kapacitet

B 10a. Har utnyttjandegraden av kapaciteten hos rederiets fartyg under de senaste 6 månaderna, när säsongfluktuationen förbise,

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

B 10b. Tror Ni att utnyttjandegraden av kapaciteten hos rederiets fartyg under de följande 6 månaderna, när säsongfluktuationen förbises,

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

Personal

B11a. Har sjöpersonalen i ert rederi enligt flaggstat under de senaste 6 månaderna

Finska flaggan Annan flagga

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

B11b. Tror Ni att sjöpersonalen i ert rederi enligt flaggstat under de följande 6 månaderna

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

D. Förändringar i verksamhetsomgivningen

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

- ☐ Förbättrats
- ☐ Inte förändrats
- ☐ Försämrats

Motivering:

D2 Tror Ni att de finländska rederiernas marknadsandel av transporterna till/från Finland under nästa år

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

D. Temafråga

BAKGRUND: Undervisningsministeriet finansierar som bäst en utredning av läget och utvecklingsbehoven inom sjöfartsutbildningen. Utifrån resultaten kommer man att kunna fokusera och genomföra utbildningens utvecklingsinsatser.

FRÅGAN: Motsvarar det nyvarande utbildningssystemet inom sjöfartsbranschen de behoven, som sjöfartsnäringen har?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Om ni svarade "Nej", hur borde man utveckla utbildningssystemet?



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

<http://mkk.utu.fi>



TURUN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF TURKU