

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

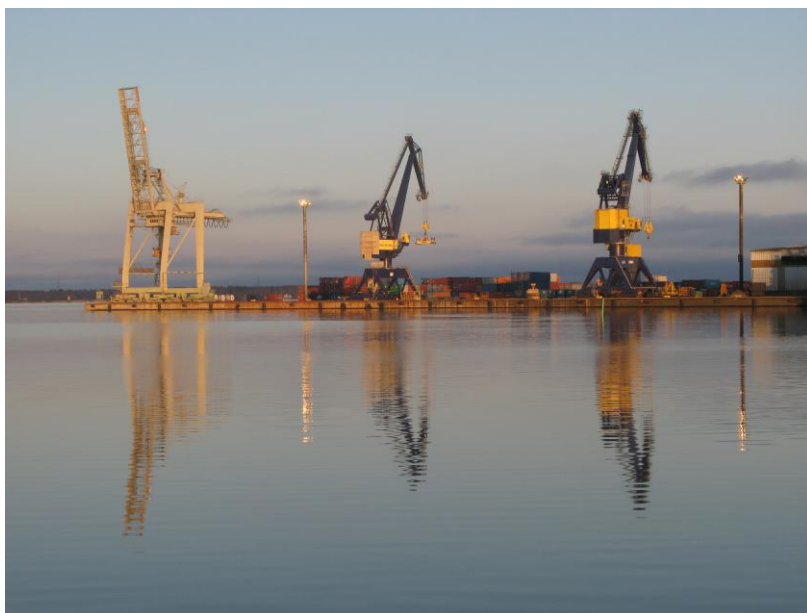
**PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU**

**B 173
2009**

REDERIBAROMETERN

November 2009

Pekka Sundberg



SPC | Shortsea Promotion
Centre Finland



TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLIKATIONER AV SJÖFARTSBRANSCHENS UTBILDNINGS- OCH
FORSKNINGSCENTRAL VID ÅBO UNIVERSITET

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU

B 173
2009

REDERIBAROMETERN

November 2009

Pekka Sundberg

Turku 2009

SARJAN PÄÄTOIMITTAJA / EDITOR-IN-CHIEF

Juhani Vainio

JULKAISIJA / PUBLISHER :

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

Veistämönaukio 1–3
FI-20100 TURKU, FINLAND

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

Painosalama
Turku 2009

ISBN 978-951-29-4127-8 (nid.)
ISBN 978-951-29-4128-5 (PDF)

ISSN 1456–1824

FÖRORD

Shortsea Promotion Centre (SPC) Finland publicerar den sjunde 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 Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral vid Åbo universitet och fungerar i centralens enhet i Björneborg. SPC Finlands verksamhet omfattar utöver närsjöfartsfrämjandet intermodala transporter som binder ihop järnvägs-, landvägs- och insjötransporter med närsjöfarten.

Barometern producerar information om sjöfartens verksamhetsområde för rederibranschen, dess intressentgrupper och de politiska beslutsfattarna. Barometern är framför allt avsedd som ett arbetsredskap för dem som arbetar med sjötransporter. Barometern utvecklades på våren 2006. För att konkretisera nyttan av barometern upprepas den regelbundet med ett halvårs mellanrum. Långa tidsserier möjliggör en mångsidig analys av resultaten. Nästa förfråga genomförs i maj 2010.

Resultaten av föreliggande barometer skall publiceras den 26 november 2009. 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 Björneborg 26.11.2009

Pekka Sundberg

Forskare

SPC Finland, Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral vid Åbo universitet

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD

SAMMANFATTNING

1	INLEDNING	9
2	BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIerna	10
3	NULÄGE OCH FRAMTID INOM SJÖFARTSBRANSCHEN	12
3.1	Allmänna frågor om rederibranschen	12
3.1	Frågor om det enskilda rederiet	19
4	HINDER FÖR REDERIETS UTVECKLING OCH TILLVÄXT	22
5	FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSOMGIVNINGEN	23
6	TEMAFRÅGA	25

BILAGA: Frågeformulär

SAMMANFATTNING

Den negativa utvecklingen hos flera indikatorer som beskriver sjötransportmarknaden har avtagit och man väntar en positiv utveckling under den kommande perioden. Till exempel för sjötransportmarknaden försämrades konjunkturen ännu under den gångna perioden, men kraschen är förbi. En konjunkturvändning förväntas ske under det kommande halvåret. Hälften av svararna förutspådde att konjunkturen kommer att ta en positiv vändning. Prognosens saldot är +35.

Saldotalets grafiska representanter för transportefterfrågan, export- och importtransporterna, fraktpiserna och kapacitetens utnyttjandegrad har samma former som tidsserien för konjunkturutvecklingen under den senaste tiden. Den djupaste nedgången är förbi, även om utvecklingen var negativ ännu under den gångna perioden. Utvecklingen inom den närmaste framtiden förutspås ta en positiv vändning. Till exempel var saldotalet för transportefterfrågan ännu svagt negativt (-5) under den gångna perioden. Saldotalet steg dock 83 poäng efter nedgången. Saldotalet för prognosen för den kommande perioden är +35.

Konkurrensen på sjötransportmarknaden är fortsatt hård. Saldotalet för sjötransportfrakterna steg med 70 poäng, men förblev ännu 30 poäng negativt under den gångna perioden. Mer än en tredjedel av svararna konstaterade att fraktpiserna sjönk betydligt ännu under föregående period. Utvecklingen för fraktpiserna är osäker. Prognoserna fördelas rätt jämnt mellan att fraktpiserna hålls oförändrade, stiger en aning och sjunker en aning. Kraftiga förändringar är alltså inte att vänta.

I fråga om kostnaderna följs två utgiftskomponenter som är väsentliga med tanke på rederiverksamheten upp i barometern: priset på brännolja och besättningskostnaderna. Brännoljans gynnsamma prisutveckling tog slut under den gångna perioden. Av rederierna bedömde 80 procent att priset på brännolja kommer att stiga under det kommande halvåret. Besättningskostnaderna fortsatte stiga speciellt på fartyg som seglar under finländsk flagg, även om saldotalet steg med 28 poäng. Under den kommande perioden förväntas ökningen i besättningskostnaderna jämnas ut. Särskilt anses besättningskostnaderna för fartyg under utländsk flagg bibehållas på nära den nuvarande nivån.

Hos några enskilda rederier har omsättningen fortsatt att sjunka kraftigt. Saldotalet har sjunkit i jämförelse med föregående period, och 75 procent av svararna uppgav att rederiets omsättning har sjunkit. Enligt saldotalet för prognosen bedömer rederierna att deras omsättning kommer att öka en aning under den kommande perioden. Uppfattningarna om framtiden är dock varierande. Av rederierna bedömer 40 procent att deras omsättning kommer att öka en aning, medan 30 procent av svararna förutspår att omsättningen kommer att sjunka.

Arbetsmarknadsorganisationerna har i höst avtalat om möjligheten att använda blandbesättning på fartyg i utrikestrafik som seglar under finländsk flagg. I den nuvarande konjunkturen inverkar inte avtalet på de prognoser gällande mängden sjöpersonal och kostnaderna för denna som presenteras i barometern. Merparten av

rederierna har för avsikt att behålla samma personalmängd på fartygen under både finländsk och utländsk flagg. En del av rederierna är enligt sin bedömning tvungna att minska besättningsmängden, vilket gör att saldotalet fortsättningsvis är negativt (-25) på fartygen under finländsk flagg.

Flest omnämmanden bland de hinder som begränsar tillväxten inom rederiverksamheten fick den dåliga prisutvecklingen och den allmänna osäkerheten i ekonomin, som båda fick 16 omnämmanden. Näst flest omnämmanden fick den otillräckliga efterfrågan (12 omnämmanden) samt finansieringen av verksamheten och bristen på garantier (9 omnämmanden). Svårigheten att få kunnig personal för arbete till sjöss, som tidigare ofta har omnämnts som ett hinder för tillväxt, fick nu endast tre omnämmanden, vilket är en god beskrivning av hur djup recessionen är.

Rederierna bedömer att sjöfartspolitikerna har varit oförändrad under det senaste året. Denna enkät genomfördes innan regeringens proposition till ändring av tonnageskattelagen offentliggjordes. Ändringen av tonnageskattelagen har vid flera enkätomgångar varit den mest betydande enskilda faktorn som har påverkat svararnas bedömning av sjöfartspolitikerna. Under denna enkätomgång kunde man ännu inte bedöma vilken inverkan propositionen kommer att ha på sjöfartspolitikerna. Då propositionen förverkligas kommer den sannolikt att ha en direkt positiv inverkan på de finländska rederiernas marknadsandel av de finländska utlandstransporterna. Nu bedömer svararna att marknadsandelen fortsätter att sjunka under nästa år.

Temafrågan behandlade transitttransporter. Man frågade huruvida de östransitttransporter som går via den finländska rutten kommer att återgå till minst samma nivå efter recessionen som före recessionen. Frågan är mycket aktuell, eftersom mängden transitttransporter har sjunkit kraftigt som en följd av recessionen. Rysslands politiska målsättning är att styra godsflödena i utrikeshandeln via de egna hamnarna. Landet fortsätter att utveckla sina egna hamnar, även om flertalet investeringar har senarelagts. Före recessionen konstaterade flera experter att Rysslands utrikeshandel växer betydligt snabbare än dess hamnars förmedlingskapacitet och därför ökar även mängden gods som transporteras via den finländska rutten. Detta är inte längre självklart. Finlands exportindustri har indirekt dragit nytta av transitten, eftersom den har fått förmånliga containrar till sina exporttransporter. Konkurrenter till rutten via Finland är, förutom Rysslands egna hamnar, även flertalet andra hamnar i de östra delarna av Östersjön. Att sköta om den finländska ruttens konkurrenskraft är viktigare än någonsin i fortsättningen.

En överlägsen majoritet på 74 procent av svararna ansåg att transitttransporterna via den finländska rutten inte kommer att återgå till nivån före recessionen efter recessionen. Åsikten motiverades i huvudsak med den ryska hamnpolitiken och de övriga bestämmelserna som Ryssland planerar för transporter. Endast 26 procent av svararna bedömde att transportmängderna skulle återgå till minst den nivå som rådde före recessionen.

1 INLEDNING

Förfrågan gjordes i nätet. Den skickades till 28 rederier, varav 20 rederier svarade inom utsatt tid. Svarsprocenten var 71 %. 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=20)	notiser stycken
Linjetrafik	6
Trampfart	14
Annan	2

Rederiets huvudsakliga godstrafik (A3)

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

Tabell 2.2. Rederiets godstrafikform enligt varugrupper.

Godstrafik (n=20)	notiser stycken
Torrbulk	10
Våtbulk	3
Styckegods	11

Storhetsklass för rederiets omsättning (A4)

Rederiernas omsättningar fördelades på de olika klasserna enligt tabell 2.3.

Tabell 2.3. Rederiets omsättning.

Omsättning (n=20)	notiser stycken
Mindre än 10 MEUR	7
10-50 MEUR	8
50-100 MEUR	1
Större än 100 MEUR	4

Storhetsklass för rederiets personalantal (A5)

Rederiernas personalantal fördelade sig enligt följande:

Tabell 2.4. Rederiets personalantal.

Personalantal (n=20)	notiser stycken
Mindre än 20	7
20-50	3
50-100	1
100-200	3
Större än 200	6

Rederiets tonnage (A6)

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

Tabell 2.5. Rederiets tonnage.

Tonnage (n=20)	notiser stycken
Enbart eget tonnage	12
Både eget och chartrat	6
Enbart chartrat	2
Varken eget eller chartrat	0

3 NULÄGE OCH FRAMTID INOM SJÖFARTSBRANSCHEN

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

3.1 Allmänna frågor om rederibranschen

Konjunkturer inom sjötransportmarknader (B1)

Konjunkturedgången fortsatte, men betydligt långsammare. Saldotalet för den fullbordade perioden var 15 poäng negativt (2/09). Uppfattningarna om konjunktursituationen var emellertid kraftigt delade. Nästan en tredjedel av svararna bedömde att konjunkturen förbättrades en aning under den fullbordade halvårsperioden, medan en fjärdedel av svararna ansåg att konjunktursituationen försämrades mycket kraftigt.

En konjunkturvändning förväntas ske under det kommande halvåret (prognos 1/10). Prognosens saldtal är +35. Med stöd av procentgranskningen förutspår hälften av svararna att konjunkturen kommer att ta en positiv vändning. Mer än en tredjedel av svararna ansåg att konjunkturen kommer att kvarstå på den nuvarande nivån.

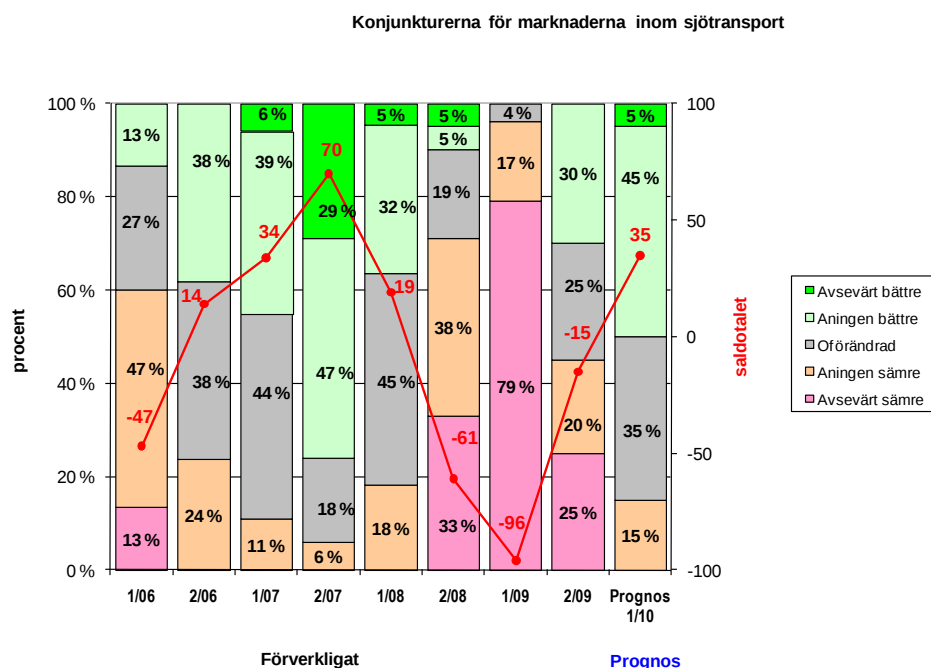


Bild 3.1. Konjunkturer inom sjötransportmarknadert (uppf. 2/09 n=20, prognos 1/10 n=20).

Transportefterfrågan på sjötransportmarknader i Östersjön/Nordsjön (B2)

Åsikterna om utvecklingen av transportefterfrågan fördelades tämligen jämnt under den gångna perioden, och därför försvagades transportefterfrågan enligt saldotalet endast litet (2/09). Enligt prognosen kommer efterfrågan att återhämta sig. Saldotalet är +35. Mer än hälften av svararna bedömde dock att efterfrågan kommer att kvarstå på den nuvarande nivån.

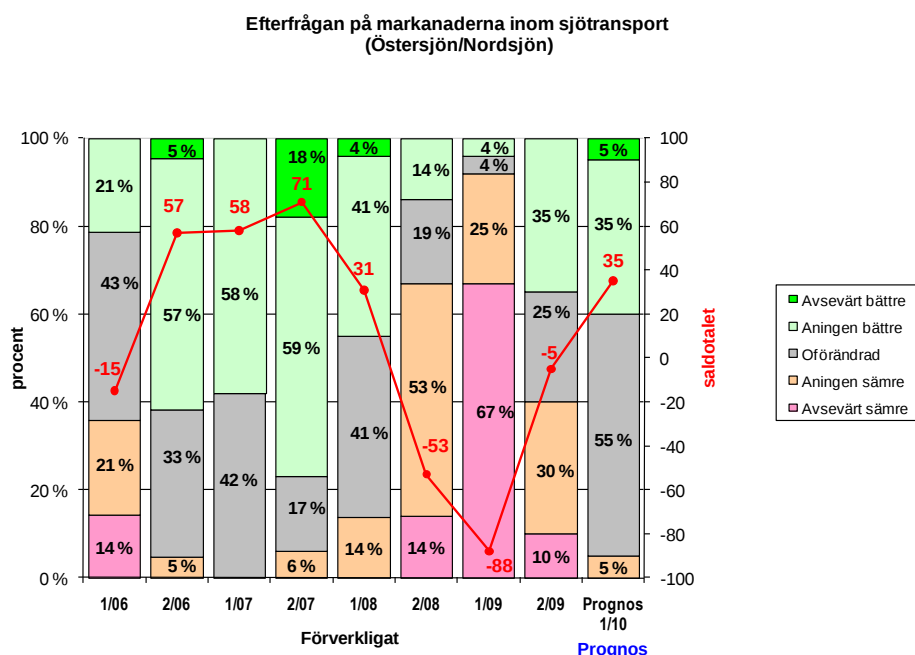


Bild 3.2. Transportefterfrågan på sjötransportmarknader i Östersjön/Nordsjön (uppf. 2/09 n=20, prognos 1/10 n=20).

Antal export- och importtransporter (B3)

Mer än hälften av svararna (53 %) förutspådde att Finlands **exporttransporter** kommer att öka under nästa år (prognos 1/10). Nästan alla de övriga svararna (42 %) bedömde att exporten kommer att vara oförändrad.

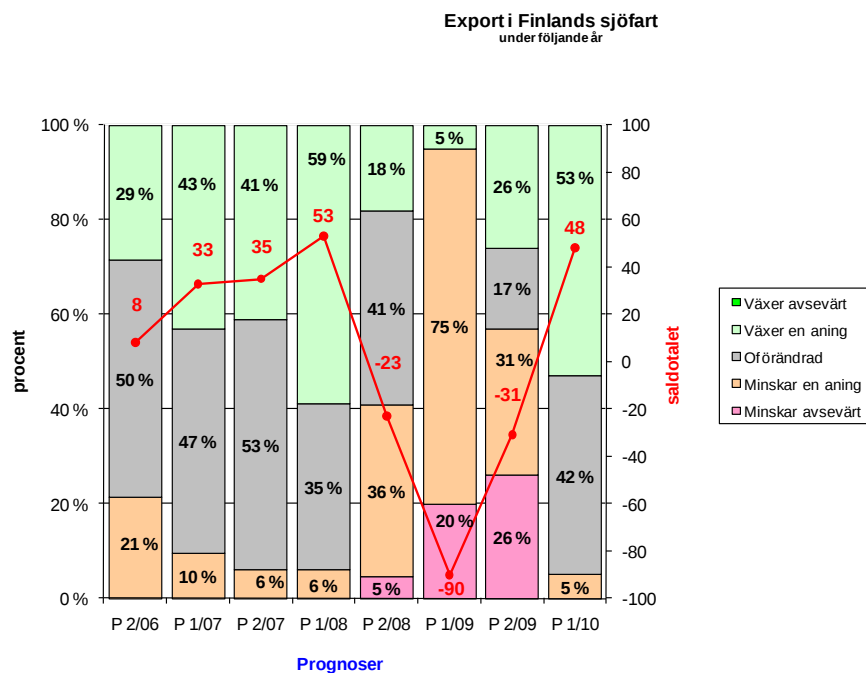


Bild 3.3. Export i Finlands sjötrafik (prognos 1/10 n=19).

Prognosen för de finländska **importtransporterna** liknar prognosen för exporttransporterna. Saldotalen och procentfördelningarna för prognoserna är exakt desamma.

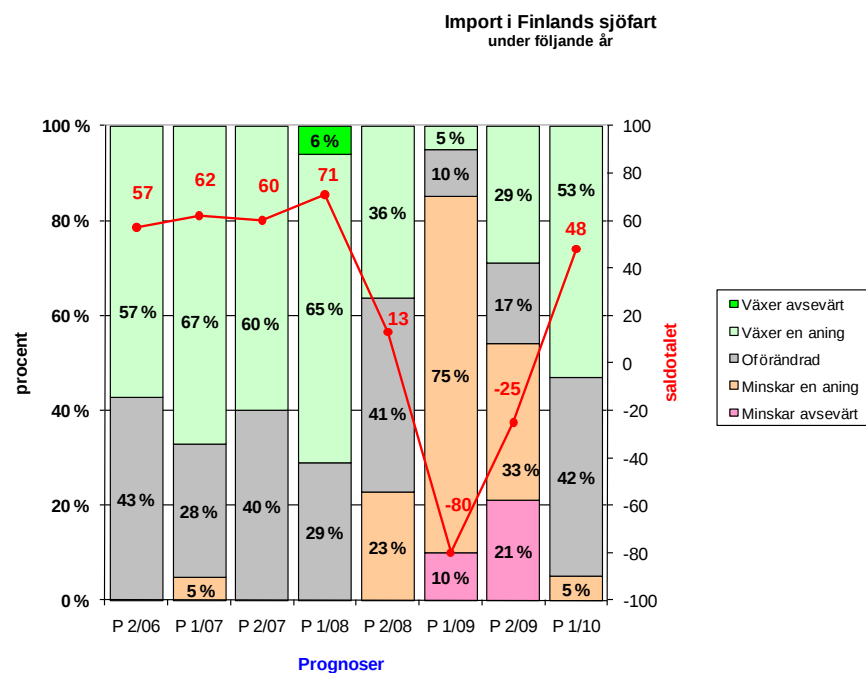


Bild 3.4. Import i Finlands sjötrafik (prognos 1/10 n=19).

Konkurrens på sjötransportmarknader (B4)

Konkurrensen på sjötransportmarknaden har varit fortsatt hård. Antalet svarare som bedömde att konkurrensen har hårdnat märkbart har dock minskat från hälften till en femtedel (2/09). Konkurrensen har lättat en aning, men fortsätter dock att vara relativt hård. Prognosens saldototal är -35 (prognos 1/10).

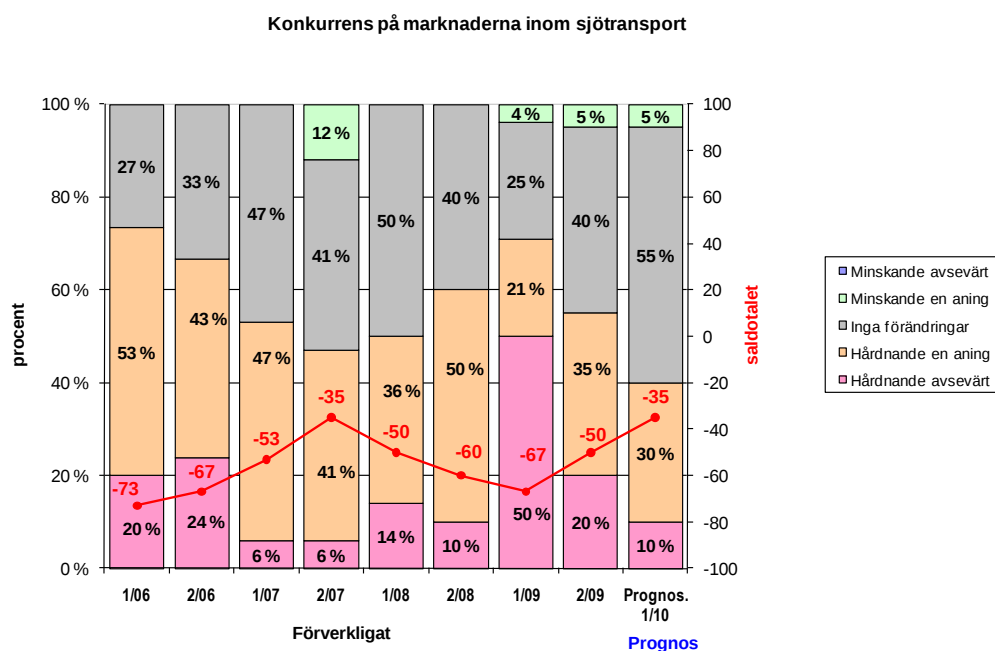


Bild 3.5. Konkurrens på sjötransportmarknader (uppf. 2/09 n=20, prognos 1/10 n=20).

Fraktpriser på sjötransporter (B5)

Saldotalet för sjötransportfrakterna steg med 70 poäng efter kraschen. Prisnivån fortsatte dock att sjunka då saldotalet var 30 poäng negativt (2/09). Cirka en tredjedel av svararna bedömde att priserna sjönk avsevärt under den fullbordade halvårsperioden. Hälften av svararna bedömde emellertid att priserna har hållits oförändrade eller till och med förbättrats en aning.

Prognosens saldototal är lätt positivt (prognos 1/10). På basis av procentgranskningen är det osäkert i vilken riktning fraktpriserna kommer att utvecklas. Prognoserna fördelades rätt jämnt mellan att fraktpriserna hålls oförändrade, stiger en aning och sjunker en aning. Kraftiga förändringar är alltså inte att vänta.

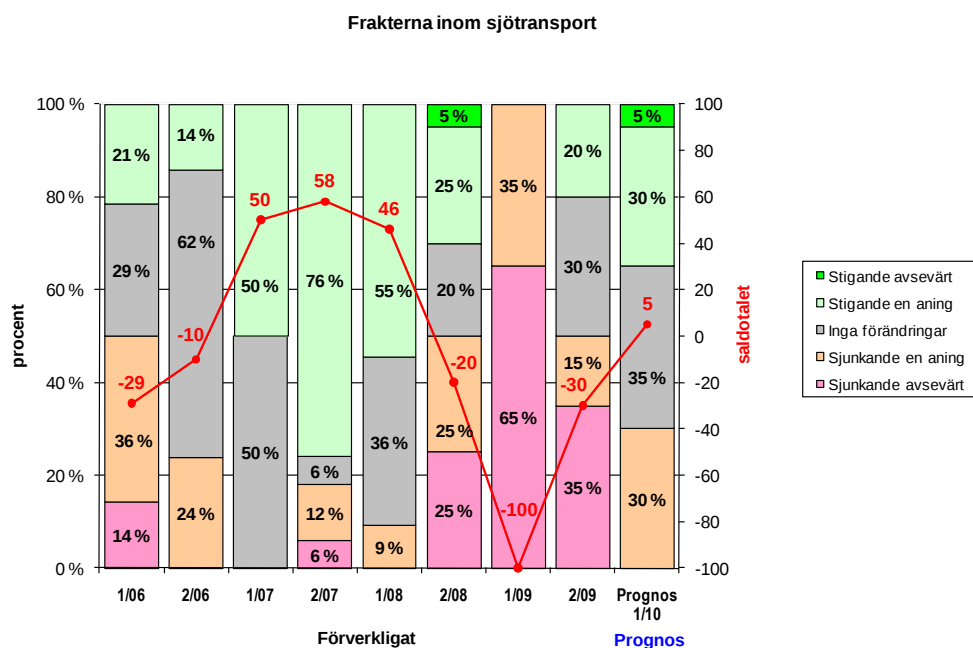


Bild 3.6. Priser på frakterna inom sjötransporten (uppf. 2/09 $n=20$, prognos 1/10 $n=20$).

Pris på bunkerolja (B6)

Bunkers, dvs. brännoljans, gynnsamma prisutveckling avslutades under den senaste halvårsperioden (2/09). Hos cirka två tredjedelar av de rederier som besvarade enkäten steg bunkerpriset under det senaste halvåret. Bunkerpriset förväntas fortsätta stiga under det kommande halvåret. Prognosens saldotal (-80) är kraftigt negativt (prognos 1/10).

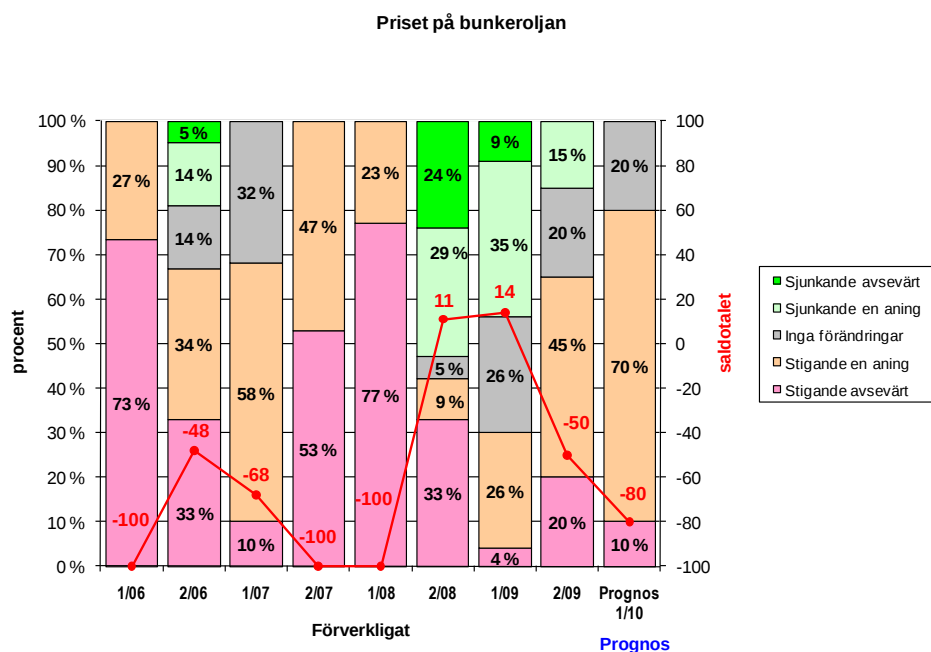


Bild 3.7. Pris på bunkerolja (uppf. 2/09 $n=20$, prognos 1/10 $n=20$).

Besättningskostnader enligt flaggstat (B7)

Besättningskostnaderna fortsatte att stiga på de fartyg som seglar under finländsk flagg (2/09). Stigningen i kostnadsutvecklingen avmattades dock tydligt i jämförelse med flera av de tidigare perioderna. Saldotalet steg med 28 poäng i jämförelse med period 1/09. Svararna förutspådde att utvecklingen av besättningskostnaderna kommer att jämnas ut under den kommande perioden (prognos 1/10). Över hälften av svararna bedömde att besättningskostnaderna kommer att kvarstå på samma nivå som förut. I vissa enskilda prognoser framfördes att besättningskostnaderna till och med skulle kunna sjunka.

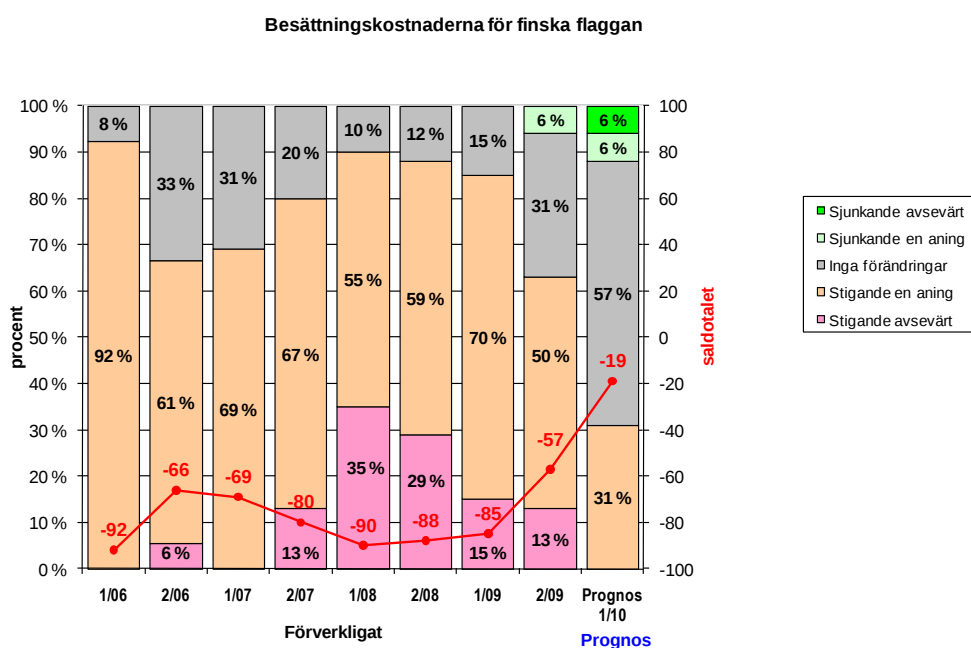


Bild 3.8. Besättningskostnader för finskflaggade fartyg (uppf. 2/09 n=16, prognos 1/10 n=16).

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. Utgående från saldotalet har utvecklingen i fråga om besättningskostnaderna för fartyg under utländsk flagg varit endast svagt stigande under den gångna halvårsperioden (2/09). Skillnaden till de fartyg som seglar under finländsk flagg är 40 poäng. Av svararna ansåg två tredjedelar att kostnaderna har bibehållits oförändrade. Svararna är nästan helt överens om att besättningskostnaderna för fartyg under utländsk flagg kommer att kvarstå på samma nivå under den kommande perioden (prognos 1/10).

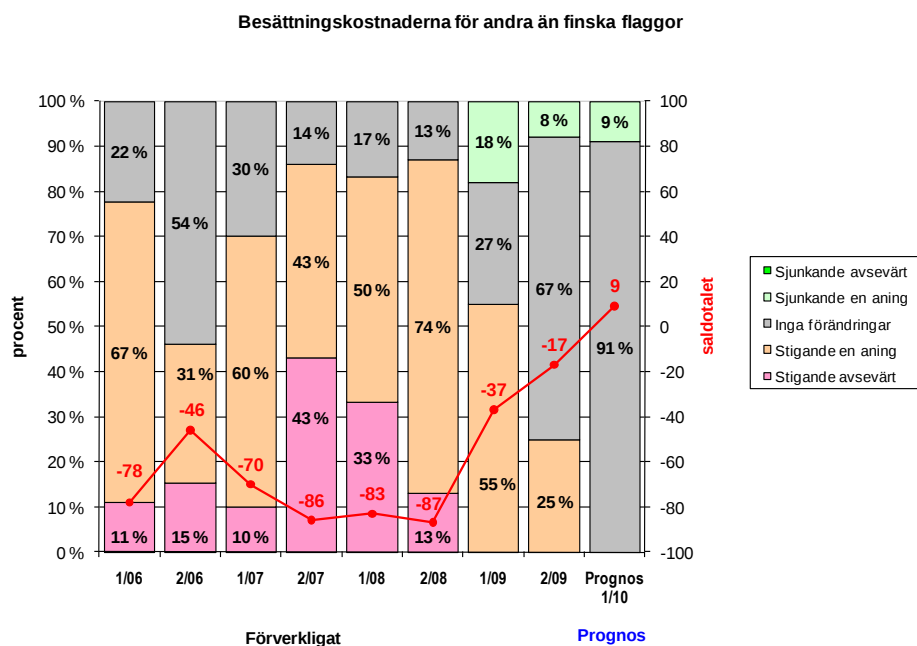


Bild 3.9. Besättningskostnader för andra än finska flaggor (uppf. 2/09 n=12, prognos 1/10 n=11).

Investeringar i tonnaget 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. Utgående från saldotalet förutspås antalet investeringar alltjämt minska, men inte lika kraftigt som i den föregående prognosen. Saldotalet är -26. Mer än två femtedelar av svararna bedömde att investeringarna kommer att kvarstå på samma nivå (prognos 1/10).

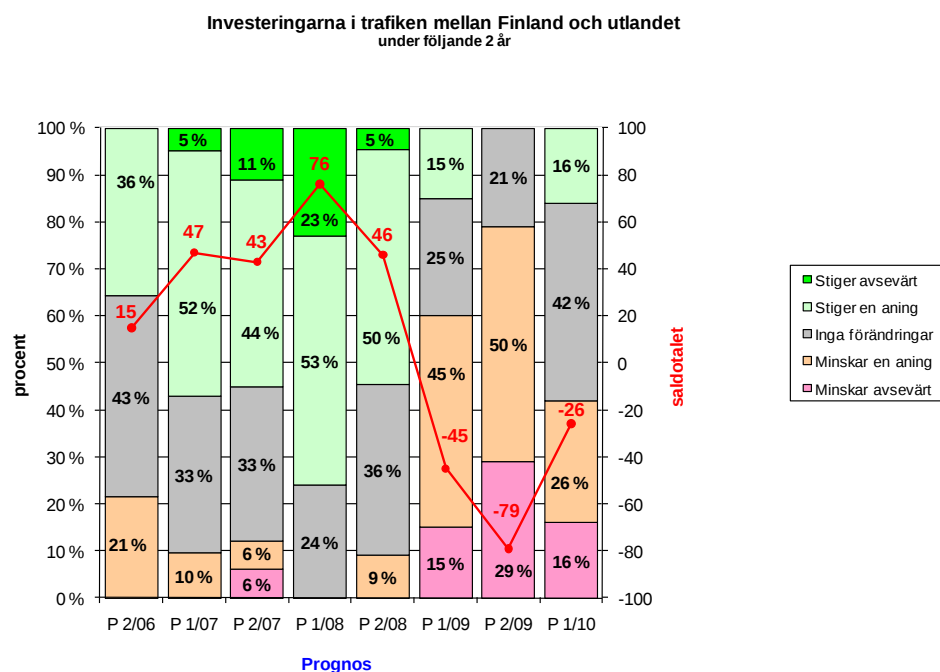


Bild 3.10. Investeringar i trafiken mellan Finland och utlandet (prognos 1/10 n=19).

3.2 Frågor om det enstaka rederiet

Omsättning (B9)

Omsättningen sjönk allt kraftigare under den gångna perioden. Saldotalet sjönk med 16 poäng i jämförelse med föregående period. Av rederierna bedömde 75 procent att omsättningen har minskat. En fjärdedel av svararna bedömde att nedgången har varit mycket kraftig (2/09). Enligt prognosens saldtal bedömer rederierna att deras omsättning kommer att öka en aning under den kommande perioden. Uppfattningarna om framtiden är dock mycket varierande, vilket framgår av den rätt jämna fördelningen mellan alternativen (prognos 1/10).

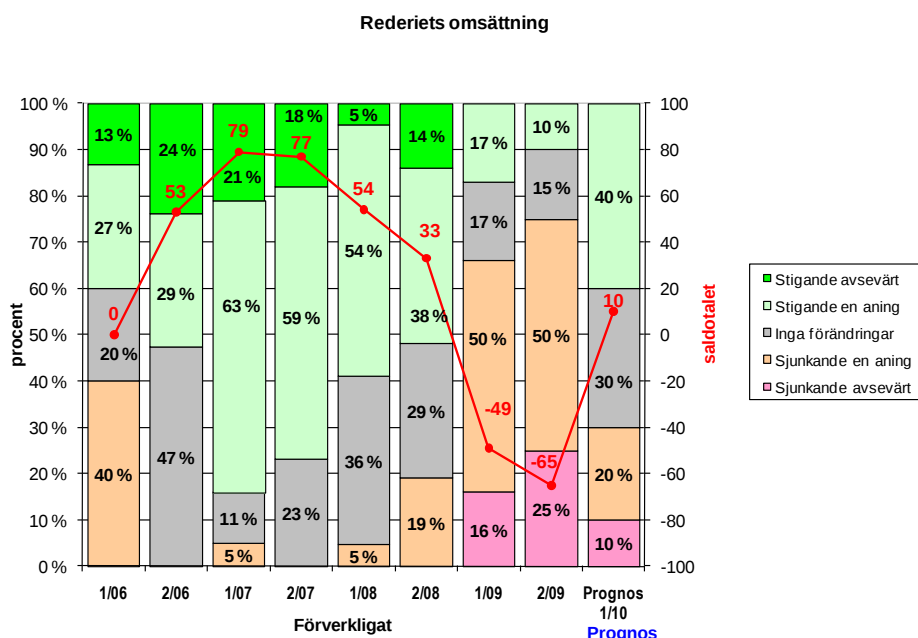


Bild 3.11. Rederiets omsättning (uppf. 2/09 n=20, prognos 1/10 n=20).

Utnyttjandegrad av fartygens kapacitet (B10)

Utnyttjandegraden för kapaciteten fortsatte att sjunka. Nedgången var utifrån saldtotalet fortsättningsvis betydande, -40. Enligt procentgranskningen bedömde hälften av svararna att kapacitetens utnyttjandegrad har sjunkit endast en aning (2/09).

Enligt prognosen kommer kapacitetens utnyttjandegrad att ta en klart positiv vändning. Saldotalet är +35. Hälften av rederierna bedömer att kapacitetens utnyttjandegrad kommer att öka en aning, och en dryg tredjedel anser att kapaciteten kommer att bibehållas på samma nivå under den kommande perioden (1/10).

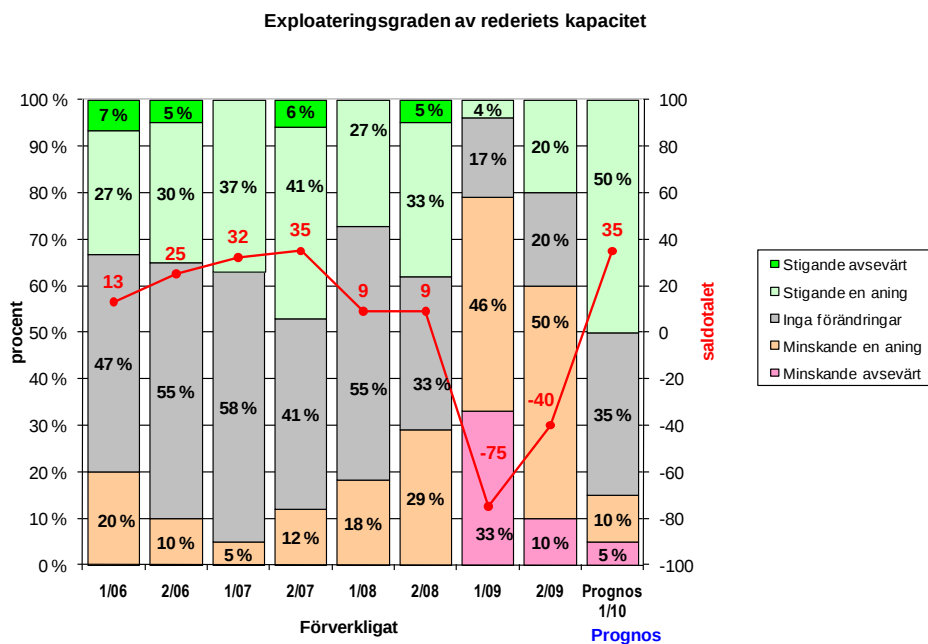


Bild 3.12. Utnyttjandegrad av rederiets kapacitet (uppf. 2/09 $n=20$, prognos 1/10 $n=20$).

Utveckling av antalet sjöpersonal enligt flaggstat (B11)

Utvecklingen av mängden sjöpersonal på de fartyg som seglar under finländsk flagg var fortsatt negativ. Ändringen i saldotalet i jämförelse med föregående period var liten, bara 7 poäng, men också den var negativ. Utifrån procentgranskningen är situationen bättre. I merparten av rederierna har personalmängden bibehållits på samma nivå som tidigare (2/09). Situationen förutspås fortsätta i stort sett som förut.

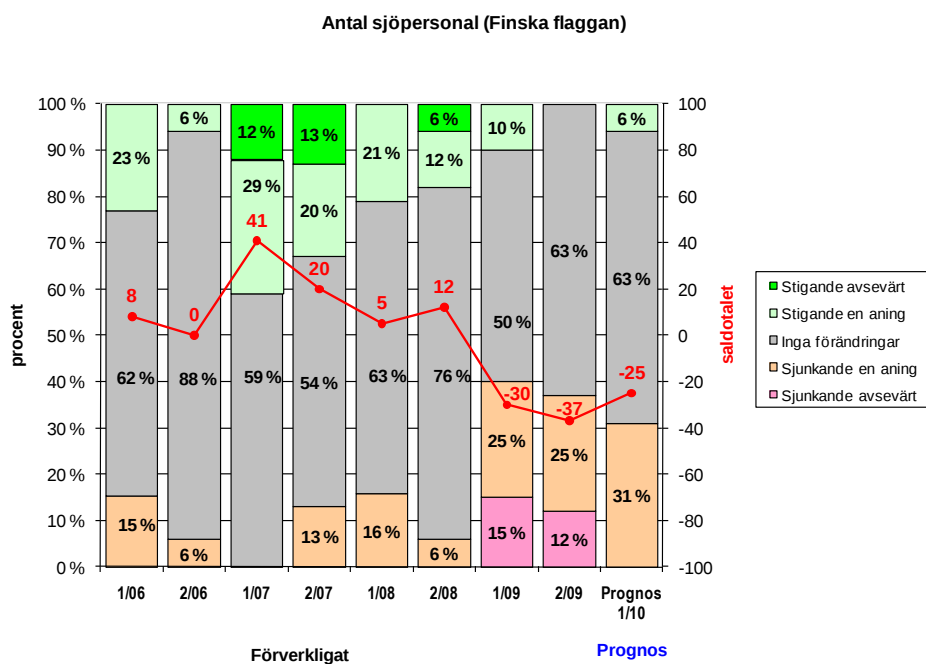


Bild 3.13. Antal sjöpersonal på finskflaggade fartyg (uppf. 2/09 $n=16$, prognos 1/10 $n=16$).

Både på basis av saldotalet och procentgranskningen har mängden sjöpersonal på de av rederiernas fartyg som seglar under utländsk flagg hållits på samma nivå som tidigare. Prognosens saldotal är svagt negativt, men två tredjedelar av rederierna kommer att behålla mängden sjöpersonal på samma nivå som tidigare.

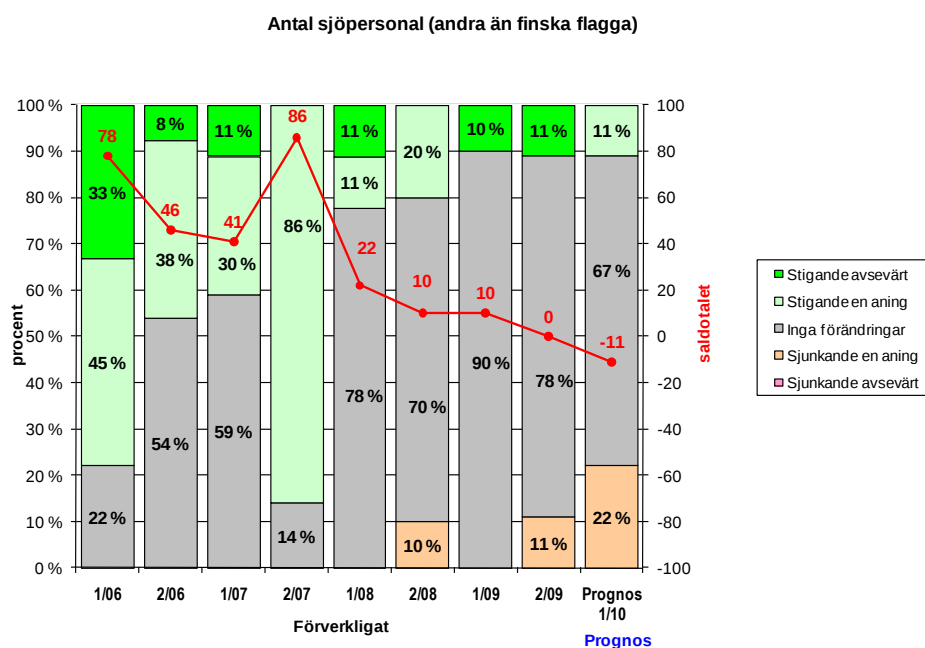


Bild 3.14. Antal sjöpersonal på de utflaggade fartygen (uppf. 2/09 n=9, prognos 1/10 n=9).

4 HINDER FÖR REDERIETS UTVECKLING OCH TILLVÄXT

I C-gruppen kartlades vad rederierna upplever som hinder för tillväxt. I enkäten begränsades inte det antal tillväxthinder som rederierna kunde uppge. I tabellen presenteras även svarsfördelningen för enkäterna de senaste fyra åren.

Tabell 4.1. Hinder för rederiets tillväxt.

Hinder för tillväxt/utveckling	Notiser stycken				
	2/07 n=17	1/08 n=22	2/08 n=21	1/09 n=24	2/09 n=20
Svårigheter i att få kunnig personal för arbete till sjöss	15	13	15	8	3
Svårigheter i att få kunnig personal för arbete i land	1	1	2	2	2
Uppgång i arbetskraftskostnader	7	11	10	11	5
Höjning av priset på bunkeroljan	7	16	4	5	4
Uppgång i charterkostnader	1	0	0	0	1
Uppgång i kapitalkostnader	3	3	9	5	3
Uppgång i övriga kostnader	2	4	5	1	0
Brist på kapacitet/fartyg	7	5	4	1	0
Otillräcklig efterfrågan	0	2	4	14	12
Ökad konkurrens	4	5	6	13	5
Dålig prisutveckling	3	2	3	16	16
Allmän ekonomisk osäkerhet	2	12	17	21	16
Verksamhetsfinansiering och brist på garantier	3	2	5	9	9
Författningskrav beträffande miljöärenden	3	0	3	3	1
Övriga författningskrav	3	1	2	1	0
Pris på finska flaggan	7	8	6	8	7
Farledsavgifternas nuvarande nivå	3	1	1	5	2
Höjning av farledsavgifter	2	0	0	2	2
Lotsningsavgifternas nuvarande nivå	0	1	0	3	1
Något annat eller några andra, vilket/vilka	1	0	0	1	0
Inga speciella hinder för utvecklingen eller tillväxten	1	0	0	0	0

Flest omnämmanden bland hindren för tillväxt fick den dåliga prisutvecklingen och den allmänna osäkerheten i ekonomin. Båda hindren fick 16 omnämmanden var. Näst flest omnämmanden fick den otillräckliga efterfrågan (12 omnämmanden) samt finansieringen av verksamheten och bristen på garantier (9 omnämmanden). Svårigheten att få kunnig personal för arbete till sjöss, som i tidigare barometrar ofta har varit ett av de största hindren för tillväxt och utveckling, fick endast 3 omnämmanden. Hinder för tillväxt nämndes totalt 89 gånger i enkäten.

5 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSGIVNINGEN

Grupp D behandlade förändringar i verksamhetsomgivningen.

Sjöfartspolitik i Finland (D1)

Syftet med frågan var att kartlägga sjöfartspolitiken i Finland ur den synvinkel som förutsättningarna för rederiverksamheten representerar. Tidsspannet var det senaste året. Svaren från olika tidpunkter överlappar således delvis varandra.

En överlägsen majoritet på 85 procent av svararna ansåg att sjöfartspolitiken har fortgått oförändrad. Saldotalet var fem poäng positivt.

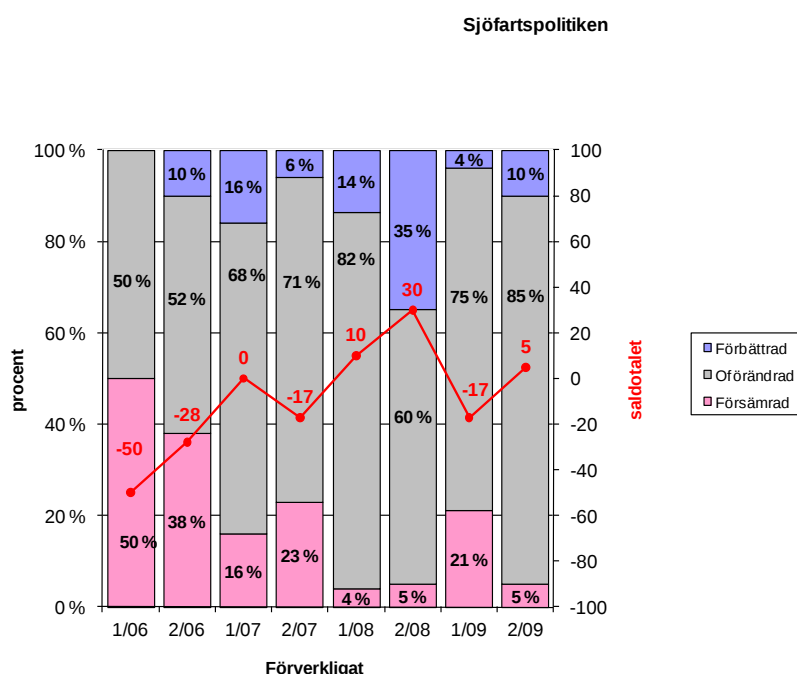


Bild 5.1. Sjöfartspolitik i Finland (uppf. 2/09 n=20).

Missnöje orsakade bland annat de höga besättningskostnaderna och den långsamma tonnageskattereformen. Ändringen av tonnageskattelagen har varit den mest betydande enskilda faktorn som har påverkat svararnas bedömning av sjöfartspolitiken. Denna enkät genomfördes innan regeringens proposition till ändring av tonnageskattelagen offentliggjordes, och därför kan man inte bedöma propositionens effekter ännu under denna enkätomgång. Trots detta uttryckte ett rederi redan sin oro över propositionens stadgar gällande utdelning.

Marknadsandelen för finländska rederier (D2)

Den nya prognosen om utvecklingen av de finländska rederiernas marknadsandel under nästa år påvisar att utvecklingen alltjämt är nedåtgående för de finländska rederiernas marknadsandel av transporterna till/från Finland (prognos 1/10). Saldotalet är nära detsamma som i den förra prognosen. Antalet svarare som förutspår en betydande nedgång i marknadsandelen har emellertid minskat.

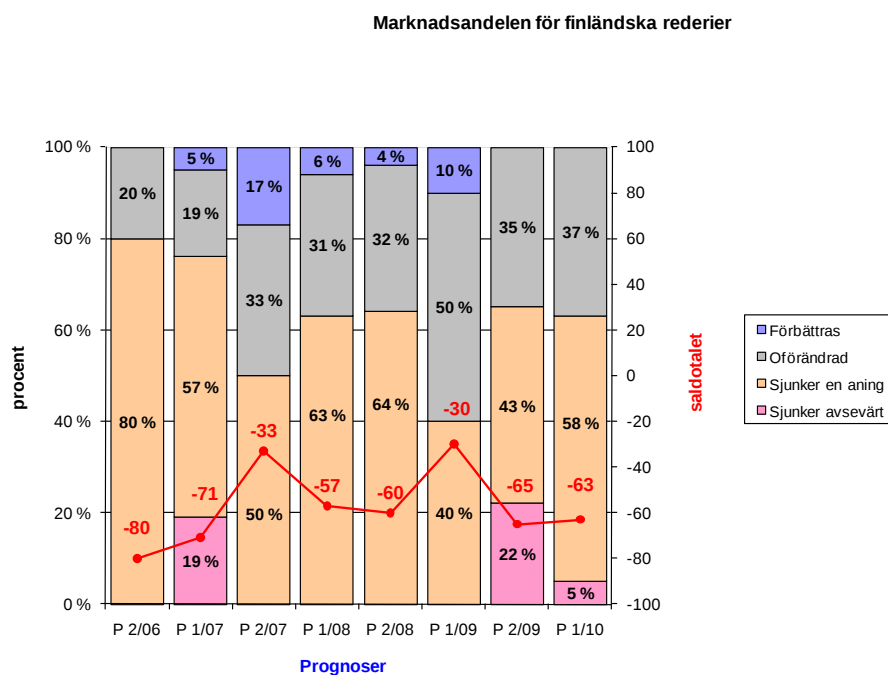


Bild 5.2. Marknadsandelen för finländska rederier. (prognos 1/10 n=19).

6 TEMAFRÅGA

Med temafrågan ville man denna gång utreda om östtransittransporterna via den finländska rutten kommer att återgå till minst den nivå som rådde före recessionen efter recessionen. I de finländska hamnar där man hanterar transitgods har mängderna sjunkit kraftigt under recessionen. Ryssland har fortsatt att utveckla sina hamnar. Landets politiska målsättning är att styra godsflödena i utrikeshandeln via de egna hamnarna.

Inom importtransiten till öst används den finländska rutten främst vid transport av värdegods. Transporterna via de finländska hamnarna består i huvudsak av transport av nya personbilar och containertransporter. En stor del av containrarna lastas ur i Finland och förs som landsvägstransport till öst. Exporttransiten från öst till väst via Finland består i huvudsak av råvaror. De största varugrupperna är malmer och koncentrat samt kemikalier. Den finländska rutten används, förutom i den ryska transitotrafiken, även i grannlänternas, såsom Kazakstans, transitotrafik. I huvudsak består transiten emellertid av rysk import och export.

Med den finländska rutten konkurrerar de ryska Östersjöhamnarna samt hamnarna i Baltikum och Polen. Konkurrenter är även de ryska hamnarna vid Svarta havet och Ishavet, men dessas geografiska läge är sämre än Finlands i förhållande till de ryska huvudmarknaderna, dvs. Moskva och S:t Petersburg. Det väsentliga för den finländska ruttens konkurrenskraft är att den kan erbjuda förmånliga fördelar som de övriga rutterna inte kan erbjuda. Exempel på sådana är olika mervärdestjänster och en god infrastruktur. Om transiten på den finländska rutten minskar permanent kan logistikkostnaderna för den finländska industrin stiga. Nu har exportindustrin fått tillgång till tomma containrar förmånligt via transitotrafiken.

De första tecknen på att tillväxten i transiten har brutits sågs i november 2008 då godsmängderna i transitotrafiken var mindre än i november 2007. Totalt uppgick godsmängderna inom transiten till rekordartade 8,4 miljoner ton år 2008. Under år 2009 har transiten rasat. Speciellt inom importtransiten, dvs. i transitotrafiken via Finland till öst, har mängden ton minskat kraftigt. Enligt Sjöfartsverket statistik var den totala transitmängden 37 procent mindre under perioden från början av år 2009 till slutet av augusti än under motsvarande period år 2008. Importtransiten var cirka 60 procent mindre, medan exporttransiten bara var 16 procent mindre än under motsvarande period året innan. Orsakerna till de minskade mängderna är den globala recessionen, som Ryssland har bekämpat bland annat genom protektionistiska åtgärder. Som skyddsåtgärd har landet stadgat en tidsbunden höjd importtull på importbilar.

Ryssland fortsätter att utveckla sina egna hamnar även om recessionen har senarelagt flertalet investeringar i terminaler och hamnar. Rysslands politiska målsättning är att styra godsflödena i utrikeshandeln via de egna hamnarna. I den offentliga debatten har man ofta konstaterat att de ryska transportmängderna växer betydligt snabbare än de ryska hamnarnas förmedlingskapacitet. Recessionen har nu skapat en diskontinuitetspunkt i detta. Det kan ta flera år för Ryssland att återhämta sig efter recessionen. Recessionen har förorsakat en krasch speciellt i importen av investerings- och kapitalvaror till Ryssland. Finlands Bank har emellertid beräknat att tillväxten i

importen kommer att öka snabbare än BNP:s tillväxt redan under åren 2010–2011. Importen kan inte ersättas med inhemsk produktion trots de protektionistiska åtgärderna. Rutterna inom utrikeshandeln kan dock ändras. Rysslands närhistoria påvisar att hamninvesteringar kan förverkligas i en mycket snabb takt.

Temafrågan besvarades av 19 svarare. En överlägsen majoritet på 74 procent av svararna ansåg att transitttransporterna via den finländska rutten inte kommer att återgå till nivån före recessionen efter recessionen. Åsikten motiverades i huvudsak med den ryska hamnpolitiken och de övriga bestämmelserna som Ryssland planerar för transporter. Endast 26 procent av svararna bedömde att transportmängderna skulle återgå till minst den nivå som rådde före recessionen.

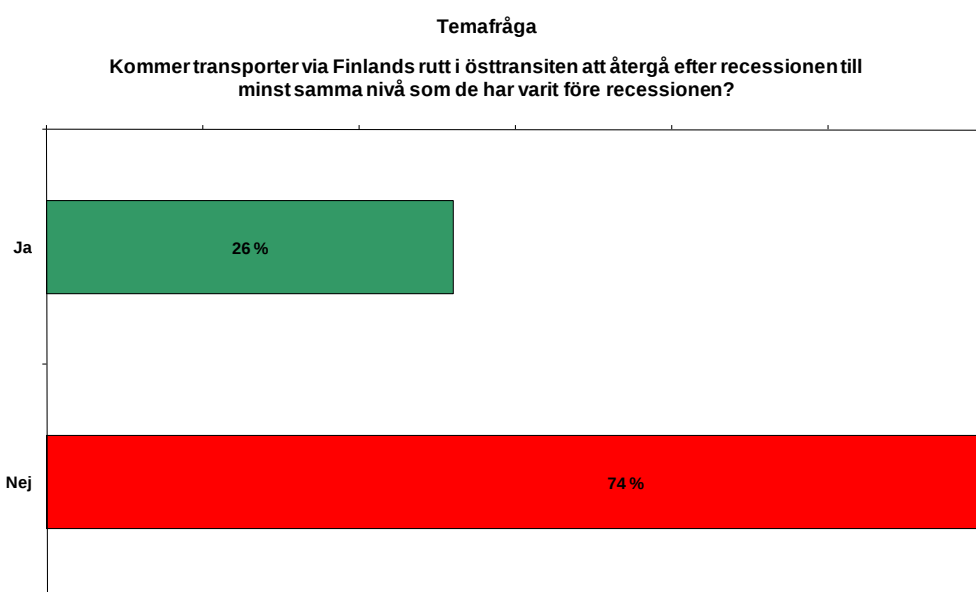


Bild 6.1. Fördelningen av temafrågans svar ($n=19$).

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	Containerfartyg	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

Temafrågan

BAKGRUND: Under recessionen har mängderna sjunkit kraftigt i de finländska hamnar, som hanterar transitgods. Ryssland har fortsatt att utveckla egna hamnar. Rysslands politiska målsättning är att styra utrikeshandelns godsflöde via sina egna hamnar

FRÅGAN: Kommer transporter via Finlands rutt i östtransiten att återgå efter recessionen till minst samma nivå som de har varit före recessionen?

- ☐ Ja
- ☐ Nej



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

<http://mkk.utu.fi>



TURUN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF TURKU