

TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU

B 197
2013

VARUSTAMOBAROMETRI REDERIBAROMETERN 2013



Minna Alhosalo

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 197
2013

VARUSTAMOBAROMETRI REDERIBAROMETERN 2013

Minna Alhosalo

Turku 2013

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>

Painosalama
Turku 2013

ISBN 978-951-29-5584-8 (nid.)
ISBN 978-951-29-5585-5 (PDF)

ISSN 1456–1824

Kannen kuva: MKK:n arkisto

ESIPUHE

Shortsea Promotion Centre (SPC) Finlandin yhdestoista varustamobarometri on valmistunut. Vuodesta 2006 lähtien toteutetun barometrin julkaisemisen mahdollistavat suomalaiset varustamot, joilta saadut kyselyvastaukset ovat tärkein tietolähde varustamobarometriä koostettaessa.

Vuoden 2013 varustamobarometri julkaistaan aikana, jolloin polttoaineen rikkihaittoisuutta määrittelevät säännökset ovat keskeinen puheenaihe merenkulkualalla. Tulevien säännösten kustannusvaikutukset kohdistuvat rankimmin Suomeen, jonne kuljetusmatkat SECA-alueella ovat pisimmät. Tämän vuoksi kansainvälisessä merenkulkujärjestössä tehty päätös on herättänyt laajaa keskustelua juuri Suomessa. Erityisesti suomalainen teollisuus, täysin riippuvaisena tehokkaasti toimivista merikuljetusyhteyksistä, on joutunut pohtimaan omia sopeutumiskeinojaan.

Kuljetuskustannukset nousevat merkittävästi tulevaisuudessa. Mitä pidempi osuus kuljetusketjusta kohdistuu merelle, sitä enemmän kuljetuskustannukset nousevat. Toisaalta pitää muistaa, että meritse kuljetetaan suuria volyymejä, jolloin paitsi kustannukset, niin myös ympäristölle aiheutuvat haittavaikutukset ovat pienempiä suhteessa kuljetettaviin tavaramääriin. Suomen maantieteellisestä sijainnista johtuen kuljetuksia ei voi samassa mittakaavassa siirtää mereltä maalle kuten on Euroopassa ennustettu käyvän. Joka tapauksessa kuljetusketjun merellä tapahtuva osuus tulee todennäköisesti lyhenemään ja reittivalinnat saattavat muuttua radikaalisti tulevaisuudessa. On esimerkiksi odotettavissa, että Suomen ja Saksan välinen laivaliikenne vähenee ja tilalle etsitään korvaavia reittejä.

Merenkulku- ja varustamoalaa rasittavasta negatiivisesta yleisestä ilmapiiristä huolimatta suurin osa kyselyyn vastanneista varustamoista ennakoi tulevan tarkastelukauden olevan yllättävänkin positiivinen. Ehkä hienoiset signaalit taloudellisen tilanteen kääntymisestä nousuun Euroopassa vaikuttavat ennusteisiin. Ehkä positiivisella ajattelulla halutaan myös luoda uskoa tulevaan ja saada aikaiseksi tahtotila, jossa suomalainen varustamoala on edelleen mukana kilpailussa kansainvälisellä merenkulkualalla.

Porissa 7.11.2013

Minna Alhosalo

Tutkija

SPC Finland, Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus

FÖRORD

Shortsea Promotion Centre (SPC) Finlands elfte rederibarometer har färdigställt. Barometern publiceras sedan 2006 och publikationen möjliggörs av finländska rederier, vars svar på frågeformulären utgör den viktigaste informationskällan vid sammanställandet av rapporten.

Rederibarometern 2013 publiceras vid en tidpunkt när bestämmelserna angående bränslets svavelhalt utgör ett centralt samtalsämne inom sjöfart. Kostnadseffekterna av de nya bestämmelserna drabbar Finland hårdast, eftersom transportsträckorna till Finland är de längsta inom SECA-området. Därför har den internationella sjöfartsorganisationens beslut väckt livlig debatt just i Finland. I synnerhet den finska industrin, som är helt beroende av effektiva sjötransportförbindelser, har tvingats reflektera över olika sätt att anpassa sig.

Transportkostnaderna kommer att öka märkbart i framtiden. Ju större andel sjötransport i transportkedjan, desto högre blir kostnaderna. Å andra sidan innebär sjötransport större volymer, vilket betyder att både kostnaderna och skadeeffekterna på miljön blir mindre i förhållande till den transporterade mängden. Finlands geografiska läge gör att man inte kan flytta transporten från hav till land i samma utsträckning som övriga Europa förutspås göra. I vilket fall som helst förväntas transportkedjans sjöandel att förkortas samtidigt som valet av rutter kan förändras radikalt. Som exempel kan nämnas att fartygstrafiken mellan Finland och Tyskland förväntas minska och ersättas av andra rutter.

Trots den allmänt negativa stämning som tynger sjöfarts- och rederibranschen förutspår största delen av de rederier som besvarat enkäten en överraskande positiv kommande granskningsperiod. Eventuellt påverkas prognoserna av de försiktiga tecknen på ett uppsving i den ekonomiska situationen i Europa. Kanske vill man med hjälp av positivt tänkande också skapa tro på framtiden och uppnå en önskad position där den finländska rederibranschen fortsättningsvis aktivt deltar i konkurrensen inom internationell sjöfart.

I Björneborg 7.11.2013

Minna Alhosalo

Forskare

SPC Finland, Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral vid Åbo universitet

TIIVISTELMÄ

Merikuljetusmarkkinoiden suhdannetilanne on barometrin mukaan hieman parantunut viimeisen 12 kuukauden aikana, joskin toteutuneen kehityksen saldoluku oli edelleen huomattavan negatiivinen (-44). Puolet vastaajista arvioi, että suhdannetilanne on heikentynyt jonkin verran viimeisen 12 kuukauden aikana. Tulevaisuus nähdään kuitenkin positiivisena, mistä osoituksena on merikuljetusmarkkinoiden suhdanteita kuvaavan saldoluvun vaihtuminen negatiivisesta positiiviseksi.

Merikuljetusmarkkinoiden tavoin kuljetuskysynnän ennakoidaan kasvavan merkittävästi seuraavan 12 kuukauden aikana sillä seurauksella, että saldoluku vaihtuisi negatiivisesta positiiviseksi. Tarkasteltavan kauden kuljetuskysynnän saldoluku on lähtenyt jo lievään nousuun. Suomen meriliikenteen tuonnin ja viennin ennustetaan myös kääntyvän lievään kasvuun 2011 tapahtuneen jyrkän notkahduksen jälkeen. Viennin ja tuonnin osalta viidennes vastaajista ennakoi kuljetusmäärien kasvavan jonkin verran. Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla ei ole vähentynyt missään vaiheessa. Toteutuneen kauden saldoluku (-75) on alin koko barometrin historiassa.

Merikuljetusrahtien hinnat ovat koko varustamobarometrin ajan heilahdelleet melkoisesti. Toteutuneen 12 kuukauden aikana suunta on ollut laskeva. Puolet vastaajista arvioi hintojen pysyvän ennallaan seuraavalla tarkasteluajanjaksolla ja kolmannes uskoo hintojen nousevan jonkin verran. Vuodesta 2009 lähtien polttoaineen hinnan saldoluku on laskenut rajusti vuoteen 2012 asti. Kuluneen jakson tarkastelu osoittaa, että vastaajista neljännes ilmoitti hinnan laskeneen jonkin verran ja noin kolmannes nousseen jonkin verran. Ennusteen mukaan hintakehityksen hetkellinen suunta positiivisempaan päin tulee jälleen kääntymään kohti negatiivista polttoaineen hintojen kallistuessa.

Varustamon liikevaihdossa on nähtävissä sama suuntaus kuin yleisessä suhdannetilanteessa; kolme vuotta jatkuneen laskusuhdanteen ennakoidaan kääntyvän nousuun. Puolet vastaajista arvioi liikevaihdon nousevan jonkin verran tulevilla 12 kuukauden jaksolla. Varustamoiden kapasiteetin käyttöaste on parantunut merkittävästi kuluvalle tarkastelujaksolla ja positiivisen kehityksen ennakoidaan jatkuvan myös tulevilla jaksolla.

Kasvun ja kehittymisen esteiden kartoitus osoitti, että talouden yleinen epävarmuus on 63 prosentilla vastaajista merkittävin yksittäinen este. Huono hintakehitys sekä kilpailun lisääntyminen ovat joka toisen vastaajan mielestä merkittäviä kasvua uhkaavia esteitä. Sen sijaan charter-kustannusten nousua ja luotsausmaksujen tasoa ei ole koettu kasvun esteinä; vain kuusi prosenttia vastaajista on valinnut nämä vaihtoehdot.

Teemakysymyksillä kartoitettiin varustamoiden sopeutumiskeinoja kiristyvän rikki-pitoisuusrajan noudattamiseksi eri polttoaineita tai teknologioita hyväksi käyttäen vuodesta 2015 ja vuodesta 2020 lähtien. Ylivoimaisesti suurin osa eli 88 prosenttia vastaajista valitsi vaihtoehdokseen 1.1.2015 alkaen MGO:n (marine gas oil), jonka rikkipitoisuus on 0,1 %. Vain 13 prosenttia vastaajista uskoi käyttävänsä tuolloin rikkipesuria. Moottorin muuttamista siten, että nesteytetyn maakaasun eli LNG:n käyttö polttoaineena on mahdollista, uuden LNG-käyttöisen aluksen hankkimista tai muuta vaihtoehtoista keinoa ei uskonut käyttävänsä yksikään vastanneista varustamoista.

Toinen kysymys käsitteli sopeutumiskeinoja 1.1.2020 lähtien, jolloin polttoaineen rikkipitoisuuden raja tulee olemaan edelleen 0,1 % SECA-alueella ja globaalisti 0,5 %. Vastaajista reilu kolmannes valitsi vaihtoehtokseen MGO:n käytön kaikkialla ja neljännes uskoo puolestaan käyttävänsä SECA:lla MGO:ta ja muualla 0,5 % rikkiä sisältävää polttoainetta. Rikkipesuri oli edelleen vaihtoehto vain 10 prosentilla vastaajista. Moottorin muuttamista LNG-käyttöiseksi tai uuden LNG-käyttöisen aluksen hankkimista piti vaihtoehtona yhteensä noin 15 prosenttia vastaajista. Vuoden 2020 alusta muuksi vaihtoehdoksi esitettiin bioöljyä, jota uskoo käyttävänsä 15 prosenttia vastaajista.

Kolmas kysymys liittyi välillisesti kiristyviin määräyksiin; varustamoilta kysyttiin harkitsevatko ne siirtävänsä toimintaansa SECA-alueen ulkopuolisille alueille. Vastaajista 87 prosenttia oli sitä mieltä, että eivät harkitse operointialueensa siirtämistä ja loput 13 prosenttia ilmoitti tätä pohtivansa.

SAMMANFATTING

Enligt barometern har sjötransportmarknadernas konjunkturläge förbättrats något under de senaste 12 månaderna, trots att saldotalet för den förverkligade utvecklingen fortfarande var märkbart negativ (-44). Hälften av besvararna bedömde att konjunkturläget försvagats en aning under de senaste 12 månaderna. Man ser ändå positivt på framtiden, vilket bevisas av att saldotalet som beskriver sjötransportmarknadernas konjunkturer gått från negativt till positivt.

Liksom sjötransportmarknaderna förutspås även transportefterfrågan att växa avsevärt under de kommande 12 månaderna, med påföljden att det negativa saldotalet blir positivt. Saldotalet för transportefterfrågan under granskningsperioden uppvisar redan en svag ökning. Den finländska sjötrafikens import och export förväntas också övergå i en svag tillväxt efter 2011 års branta nedgång. Angående export och import förutspådde en femtedel av besvararna att transportmängderna kommer att öka något. Konkurrensen på sjöfartsmarknaderna har inte minskat i något skede. Den förverkligade periodens saldo är det lägsta i hela barometerns historia.

Sjötrafikens fraktpriser har varierat kraftigt under hela den tid rederibarometern funnits. De förverkligade 12 månaderna uppvisar sjunkande priser. Hälften av dem som svarat bedömde att priserna förblir oförändrade under följande granskningsperiod medan en tredjedel tror att priserna stiger något. Alltsedan 2009 har saldotalet för bränslepriset sjunkit brant fram till år 2012. En granskning av den gångna perioden visar att en fjärdedel meddelade att priset sjunkit något och en tredjedel att det stigit något. Enligt prognosen kommer prisutvecklingens korta positiva trend att vända mot det negativa i samband med stigande bränslepriser.

Rederiernas omsättning uppvisar samma trend som det allmänna konjunkturläget: den tre år långa konjunkturedgången förutspås stanna och vända uppåt. Hälften av besvararna bedömde att omsättningen kommer att öka något under den kommande 12-månadersperioden. Utnyttjandegraden av rederiernas kapacitet har förbättrats avsevärt under den pågående granskningsperioden och den positiva utvecklingen förutspås fortsätta också under den kommande perioden.

Kartläggningen av hinder för tillväxt och utveckling visade att den allmänna ekonomiska osäkerheten utgör det största enskilda hindret för 63 procent av dem som svarat. Dålig prisutveckling och ökad konkurrens utgör för varannan deltagare allvarliga hinder som hotar tillväxten. Däremot upplevs inte ökade charterkostnader och lotsavgifter som tillväxthinder: endast sex procent av besvararna hade valt dessa alternativ.

Temafrågorna kartlade rederiernas anpassningsåtgärder för att kunna följa de skärpta gränserna för svavelutsläpp med hjälp av olika slags bränsle eller teknologi från år 2015 och från år 2020. En överväldigande majoritet av dem som svarade (88 %) valde från 1.1.2015 alternativet MGO (marine gas oil), vars svavelhalt är 0,1 %. Endast 13 procent ansåg att de vid den tidpunkten kommer att använda skrubber. Ingen av besvararna trodde att de kommer att anpassa motorn för flytande naturgas (LNG), införskaffa LNG-drivna fartyg eller använda sig av andra alternativa metoder.

Den andra temafrågan berörde anpassningsåtgärder från och med 1.1.2020, när gränsen för bränslets svavelhalt kommer att vara 0,1 % på SECA-området och 0,5 % globalt. En dryg tredjedel valde att använda MGO överallt medan en fjärdedel tror sig använda MGO inom SECA och bränsle med 0,5 % svavel utanför. Skrubber var fortfarande ett alternativ för endast 10 procent av besvararna. Sammanlagt ca 15 procent ansåg att LNG-anpassad motor eller införskaffning av ett nytt LNG-drivet fartyg var ett alternativ. Bioolja presenterades som ett övrigt alternativ från början av år 2020 och 15 procent av besvararna trodde sig använda det bränslet.

Den tredje frågan berörde indirekt de skärpta bestämmelserna: rederierna tillfrågades om de överväger att flytta sin verksamhet utanför SECA-området. 87 procent ansåg att de inte överväger en förflyttning medan resterande 13 procent meddelade att de överväger en sådan lösning.

SISÄLLYSLUETTELO / INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 JOHDANTO.....	11
2 VARUSTAMOJEN TAUSTATIEDOT	12
3 MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS	14
3.1 Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset.....	14
3.2 Yksittäistä varustamoa koskevat kysymykset	21
4 VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET	25
5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET	26
6 TEEMAKYSYMYKSET	28
7 JOHTOPÄÄTÖKSET	32
8 INLEDNING	34
9 BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIER.....	35
10 SJÖFARTSBRANSCHENS NULÄGE OCH FRAMTID	37
10.1 Allmänna frågor om rederibranschen.....	37
10.2 Frågor om enstaka rederier.....	44
11 HINDER FÖR REDERIERNAS UTVECKLING OCH TILLVÄXT.....	47
12 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN	48
13 TEMAFRÅGOR	50
14 SLUTSATSER	54
LÄHTEET /KÄLLOR	56
LIITE / BILAGA	

1 JOHDANTO

SPC Finlandin varustamobarometrin kysely toteutettiin verkkokyselynä lokakuussa 2013. Se kohdistettiin 30 varustamolle, joista 16 varustamo vastasi määräaikaan mennessä. Vastaanottajilla oli mahdollisuus vastata joko suomen- tai ruotsinkieliseen versioon. Vastausprosentti oli 53,3. Kysely suunnattiin Suomen Varustamot ry:n jäsenvarustamoille sekä tärkeimmille em. yhdistykseen kuulumattomille suomalaisille varustamoille. Barometri kehitettiin keväällä 2006 merikuljetusten parissa työskentelevien työkaluksi. Alussa se julkaistiin kahdesti vuodessa, ja vuodesta 2010 lähtien barometri on julkaistu kerran vuodessa.

Miten barometriä luetaan:

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

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

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

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

Alan kehitystä ennakoitaessa jokaisella vastauksella on sama painoarvo.

C-ryhmän "Kasvun esteet" esitetään graafisena pylväskaaviona.

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

E-ryhmässä esitetään vaihtuvan teemakysymyksen tulokset.

2 VARUSTAMOJEN TAUSTATIEDOT

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

Yhteystiedot (A1)

Kyselyyn vastanneet kuuluivat varustamoiden ylimpään liikkeenjohtoon. Kolme neljäs-
tä oli toimitusjohtajia ja loput oman alansa johtajia.

Varustamon pääasiallinen liikennemuoto (A2)

Puolet vastanneista varustamoista harjoittaa hakurahtiliikennettä, noin kolmasosa linja-
liikennettä ja loput toimivat muun liikennemuodon parissa. Liikennemuodon jakaantu-
minen esitetään taulukossa 2.1.

Taulukko 2.1. Varustamon liikennemuoto (n=16).

Liikennemuoto	mainintoja kpl	% (/n)
Linjaliikenne	5	31 %
Hakurahtiliikenne	8	50 %
Muu	3	19 %

Varustamon pääasiallinen tavaraliikenne (A3)

Taulukossa 2.2. esitetään varustamojen tavaraliikenteen muoto. Varustamo saattaa har-
joittaa useampaa kuin yhtä tavaraliikenteen muotoa. Vastanneiden keskuudessa yli puo-
let kuljettaa kuivabulkia, noin viidesosa nestebulkia ja 44 % kappaletavaraa.

Taulukko 2.2. Varustamon tavaraliikenteen muoto tavararyhmittäin (n=16).

Tavaraliikenne	mainintoja kpl	% (/n)
Kuivabulk	9	56 %
Nestebulk	3	19 %
Kappaletavara	7	44 %

Varustamon liikevaihdon suuruusluokka (A4)

Kyselyssä tarjottiin neljä eri vaihtoehtoa varustamon liikevaihdon suuruusluokan kar-
toittamiseksi. Vastaukset jakautuivat tasan annettujen neljän vaihtoehtojen kesken eli
jokaisen luokan osuudeksi tuli 25 %, mikä on esitetty taulukossa 2.3.

Taulukko 2.3. Varustamon liikevaihto (n=16).

Liikevaihto	mainintoja kpl	% (/n)
alle 10 MEUR	4	25 %
10–50 MEUR	4	25 %
50–100 MEUR	4	25 %
yli 100 MEUR	4	25 %

Varustamon työntekijämäärän suuruusluokka (A5)

Barometrissä kartoitettiin varustamojen työntekijämääriä annettuihin viiteen luokkaan
perustuen. Vastanneiden varustamojen työntekijöiden määrässä oli kohtalaisesti hajon-

taa eri luokkien välillä. Suurimpaan eli yli 200 työntekijän luokkaan kuului 38 prosenttia vastanneista varustamoista. Työntekijöiden lukumäärän jakauma esitetään taulukossa 2.4.

Taulukko 2.4. Varustamon työntekijämäärä (n=16).

Työntekijämäärä	mainintoja kpl	% (/n)
alle 20	2	13 %
20–100	4	25 %
100–200	4	25 %
yli 200	6	38 %

Varustamon tonnisto (A6)

Barometrin mukaan (taulukko 2.5.) varustamoilla oli saman verran sekä omaa että omaa/vuokrattua tonnistoa eli 44 % molemmissa luokissa. Lopuilla vastaajilla oli ainoastaan vuokrattua tonnistoa.

Taulukko 2.5. Varustamon tonnisto (n=16).

Tonnisto	mainintoja kpl	% (/n)
Ainoastaan omaa tonnistoa	7	44 %
Sekä omaa että vuokrattua	7	44 %
Ainoastaan vuokrattua	2	13 %

Varustamon lippuvaltiot (A7)

Barometrissa kartoitettiin vastanneiden varustamojen operoimien alustyyppien jakautumista Suomen lipun, EU-lipun sekä muun lipun kesken (taulukko 2.6).

Kyselyyn vastanneiden varustamojen yhteenlaskettu alusmäärä oli 253 alusta, mikä on huomattavasti enemmän kuin edellisvuonna, jolloin kyselyyn vastanneet varustamat operoivat yhteensä 165 alusta. Muutos on merkittävä etenkin kun otetaan huomioon se, että vuonna 2012 kyselyyn vastanneita varustamoja oli seitsemän enemmän. Kaikista aluksista lähes puolet (46 %) operoi Suomen lipun alla, 19 % EU-lipun alla ja 35 % jonkun muun lipun alla. Edellisvuonna vastaavat prosenttiosuudet olivat 58 %, 35 % ja 7 %, mikä osoittaa Suomen ja EU-lipun alla purjehtivien alusten osuuden kasvaneen ja vastaavasti muun lipun alla purjehtivien alusten osuuden kasvaneen.

Taulukko 2.6. Varustamon alusten jakautuminen alustyyppien mukaan lippuvaltioittain (n=16).

Lippu/alustyyppi	Suomi	EU	muu	YHT.
roro/ropax	10	17	4	31
kontti	3	4	5	12
kuivabulk	60	11	32	103
nestebulk	43	17	47	107
YHT.	116	49	88	253

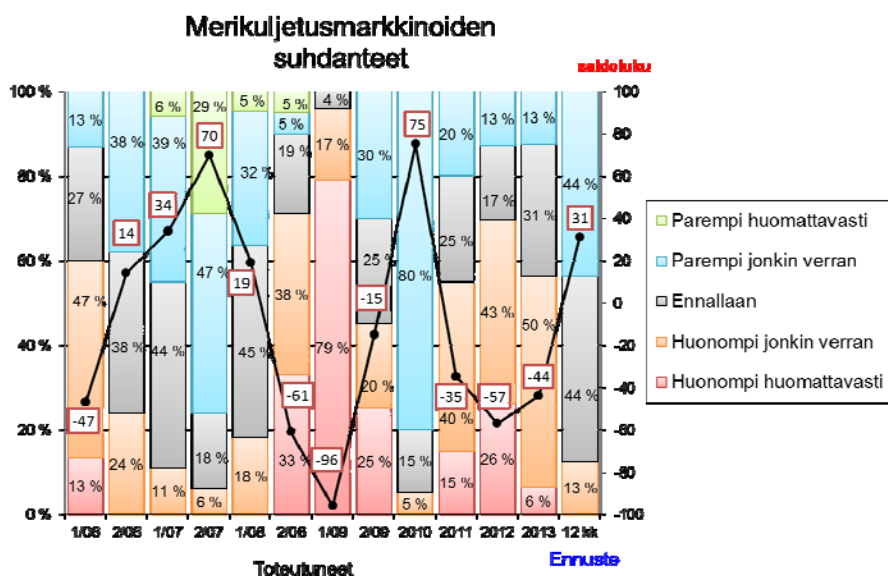
3 MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS

B-ryhmän kysymyksillä selvitettiin nykytilannetta ja tulevaisuutta niin, että ensin kar-
toitettiin varustamoalaa ja merikuljetusmarkkinoita yleensä ja sen jälkeen yksittäistä
varustamoaa koskevia suhdannenäkymiä. Tarkastelun aikajakso muodostui tapahtuneen
osalta viimeisestä kahdestatoista kuukaudesta ja tulevaisuuden osalta seuraavasta kah-
destatoista kuukaudesta. Poikkeuksen tästä tekee Suomen meriliikenteen vienti- ja tuon-
tikuljetusten määrät, joista on käytetty vain ennustetta tulevalle 12 kuukaudelle. Inves-
toinneissa koskien Suomen ja ulkomaiden välistä liikennettä aikajaksona on käytetty 24
kuukautta. Ennen vuotta 2010 barometreissa käytettiin pääosin kuuden kuukauden aika-
jaksoa. Muuttunut tarkasteluväli tulee ottaa huomioon tilastojen analysoinnissa. Suoma-
laisten varustamojen vähäisen määrän takia tarkastelua ei viedä tavaralajitasolle.

3.1 Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset

Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (B1)

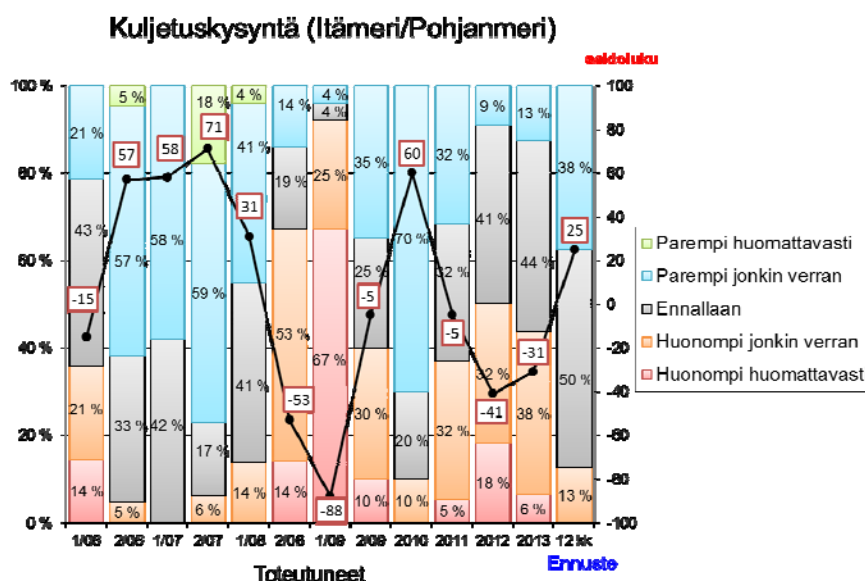
Merikuljetusmarkkinoiden suhdannetilanne on parantunut hieman viimeisen 12 kuu-
kauden aikana. Muutos ei ole kovin jyrkkä, mutta kuitenkin 13 pistettä korkeampi viime
vuoteen verrattuna toteutuneen saldoluvun kivutessa -44 pisteeseen. Vastaajista 56 pro-
senttia arvioi, että suhdannetilanne on heikentynyt jonkin verran tai huomattavasti. Vas-
taajista 13 prosenttia sen sijaan arvioi, että tilanne on parantunut jonkin verran. Positiiv-
isen kehityksen uskotaan jatkuvan, sillä 44 prosenttia uskoo tilanteen olevan seuraavan
12 kuukauden jaksolla parempi jonkin verran, kun vain 13 prosenttia uskoo kehityksen
olevan jonkin verran huonompi. Ennusteen saldoluvun uskotaankin kipuavan positiivi-
seksi, 31 pisteeseen.



Kuva 3.1. Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (tot. 2013 n=16, ennuste 12 kk n=16).

Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (B2)

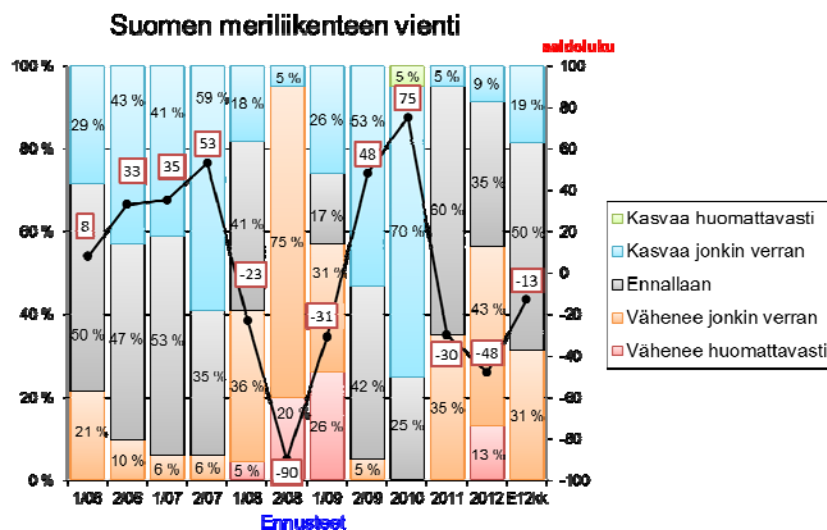
Kuten merikuljetusmarkkinoiden suhdannetilanne, niin myös kuljetuskysyntä Itämerellä/Pohjanmerellä on parantunut hieman. Kuljetuskysynnän saldoluvun nousu on viimeisen 12 kuukauden aikana ollut 10 pistettä, nousten -41 pisteestä -31 pisteeseen. Vastaajista 38 prosenttia arvioi tilanteen olevan jonkin verran huonompi ja 13 prosenttia jonkin verran parempi kuluneella tarkastelujaksolla. Tilanteen ennustetaan paranevan huomattavasti entisestään seuraavan 12 kuukauden aikana, sillä saldoluvun on arvioitu nousevan 56 pisteellä. Vastaajien prosenttiosuudet kääntyisivät ennusteessa päinvastaisiksi, sillä 38 prosenttia uskoo kuljetuskysynnän olevan jonkin verran parempi ja 13 prosenttia jonkin verran huonompi.



Kuva 3.2. Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (tot. 2013 n=16, ennuste 12 kk n=16).

Vienti- ja tuontikuljetusten määrä (B3)

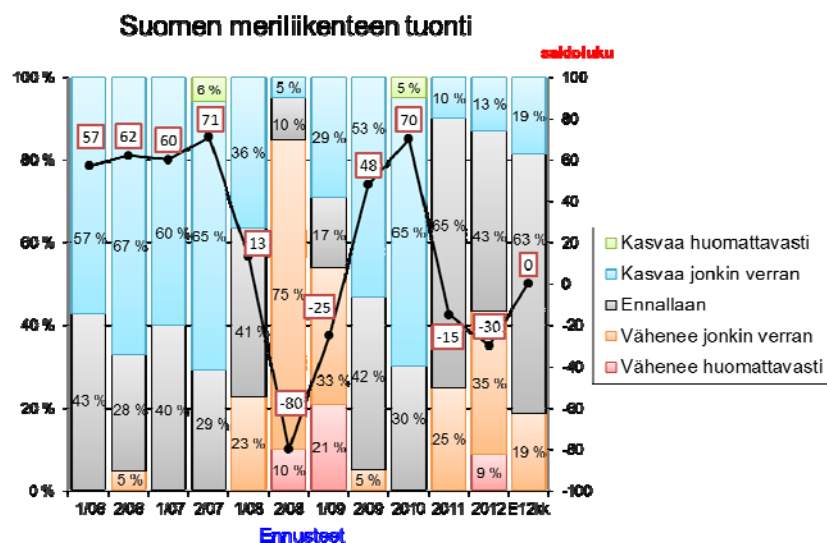
Suomen meriliikenteen viennin ja tuonnin kuvaamisessa on koko varustamobarometrin ajan käytetty vain ennusteita, ei arvioita edellisen vuoden tilanteesta kuten muiden teemojen kohdalla. **Vientikuljetusten** odotetaan parantuvan hieman edellisestä tarkasteluajanjaksosta. Parannusta odotetaan tapahtuvan 35 pisteen verran, joskin saldoluku jäisi silti miinusmerkkiseksi (-13). Vastaajista hieman alle kolmannes uskoo viennin vähenevän jonkin verran ja viidennes puolestaan uskoo viennin kasvavan jonkin verran. Positiivisista odotuksista huolimatta tilanne on vielä kaukana huippuvuodesta 2010, jolloin saldoluku oli 75.



Kuva 3.3. Suomen meriliikenteen vienti (ennuste 12 kk n=16).

Suomen **tuontikuljetusten** ennuste on hyvin samansuuntainen vientiennusteeseen verrattaessa. Kun vientiennusteen saldoluku on noussut 35 pistettä, niin tuontiennusteen saldoluku on noussut 30 pistettä ollen tasan nolla tämänhetkisessä ennusteessa. Vastaa- jien prosentiosuuksien tarkastelu osoittaa, että yhtä suuri osuus (19 %) vastaajista odottaa tuonnin kasvavan jonkin verran tai toisaalta vähenevän jonkin verran.

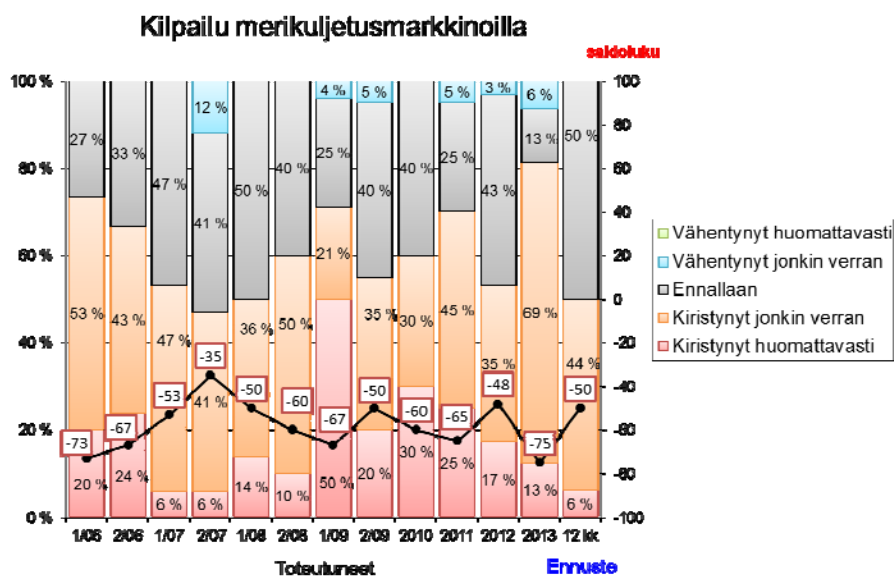
Liikennevirasto (2013) on kerännyt tietoja ulkomaan merikuljetuksista säännöllisesti vuodesta 1970 lähtien. Viimeisen 20 vuoden merikuljetusten tarkastelu osoittaa, että vienti- ja tuontikuljetusten määrät ovat kasvaneet tasaisesti samalla kun suomalaisilla aluksilla kuljetettujen määrien osuudet ovat vähentyneet. Vuonna 1993 tuonnin määrä oli 32,6 miljoonaa tonnia, josta suomalaisilla aluksilla kuljetettiin lähes puolet. Vuoteen 2012 mennessä tuonnin määrä nousi 48,7 miljoonaan tonniin, ja suomalaisalusten osuus laski 41 prosenttiin. Vastaavat luvut viennin osalta olivat 31,9 miljoonaa tonnia, josta suomalaisilla aluksilla kuljetettu osuus oli 29 prosenttia. Vuoteen 2012 mennessä kokonaisviennin määrä oli kasvanut 44,5 miljoonaan tonniin ja suomalaisalusten osuus las- kenut 19 prosenttiin.



Kuva 3.4. Suomen meriliikenteen tuonti (ennuste 12 kk n=16).

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (B4)

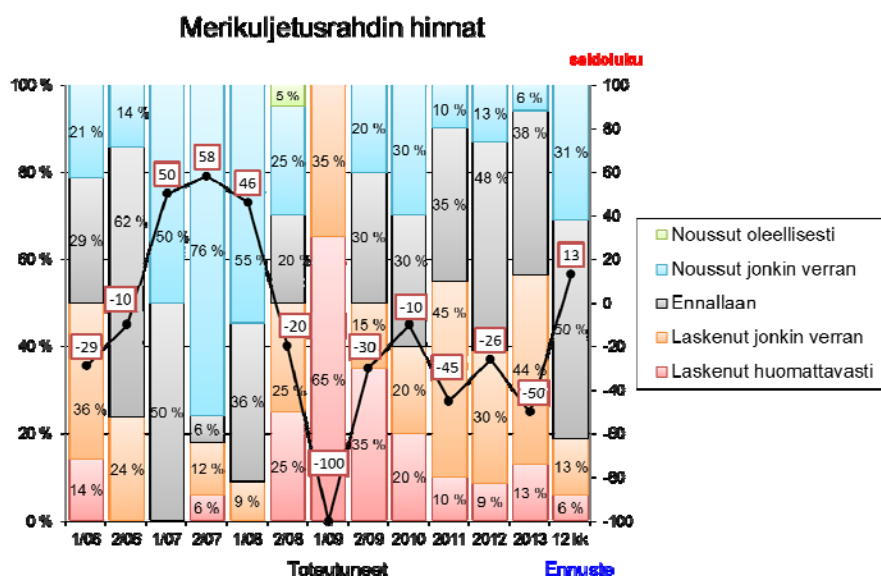
Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla on edellisen vuoden aikana kiristynyt entisestään (27 pisteellä), joskin tulevana vuonna suunnan ennustetaan olevan positiivisempi. Vaikka saldoluvun arvioidaan nousevan 25 pisteellä, jää se silti negatiiviseksi (-50 pistettä). Vastaajista puolet ennustaa tilanteen kiristyvän jonkin verran tai huomattavasti ja toinen puoli ennustaa tilanteen pysyvän ennallaan. Kuljetusmarkkinoiden kilpailun ei siis odoteta vähenevän ollenkaan. Merikuljetusmarkkinoiden kilpailua kuvaavissa suhdanteissa on koko barometrin tarkasteluajan tapahtunut melko vähän muutoksia suuntaan tai toiseen. Yhteistä tarkastelluille vuosille on myös se, että saldoluku on pysynyt reilusti negatiivisena koko ajan.



Kuva 3.5. Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (tot 2013 n=16, ennuste 12 kk n=16).

Merikuljetusrahtien hinnat (B5)

Merikuljetusrahtien hintojen kehitystä kuvaava saldoluku on ollut miinusmerkkinen vuoden 2008 jälkimmäiseltä puoliskolta lähtien, josta eteenpäin hintojen muutos on sa-
hannut vuosittain lasku- ja noususuuntaan. Viimeisen 12 kuukauden saldoluku oli -50, mikä on barometrin toiseksi alhaisin saldoluku. Alimmillaan saldoluku oli vuoden 2009 toisella puoliskolla, -100 pistettä. Tulevan vuoden tarkastelu osoittaa positiivisten odo-
tusten ylittävän negatiiviset; vastaajista noin kolmannes uskoo merikuljetusrahtihintojen nousevan jonkin verran ja viidennes niiden laskevan jonkin verran tai huomattavasti. Puolet vastaajista arvioi tilanteen pysyvän muuttumattomana.

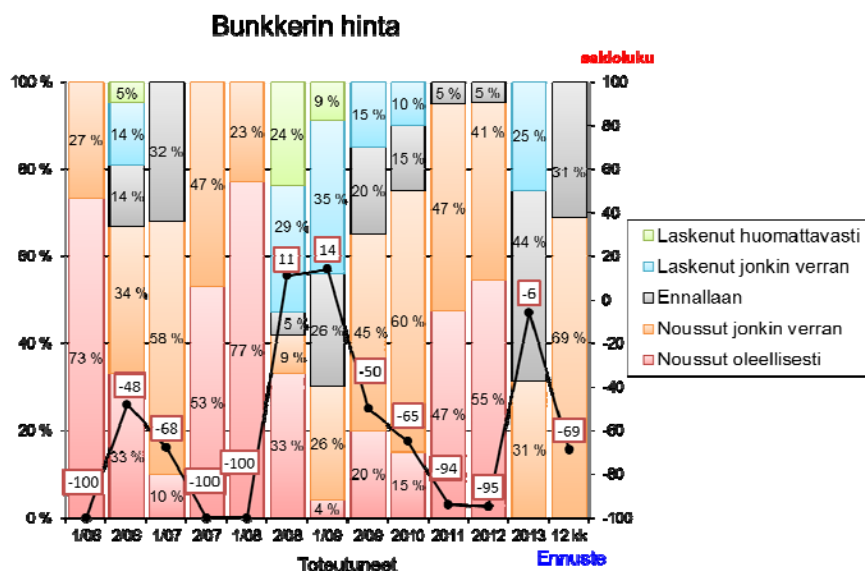


Kuva 3.6. Merikuljetusrahtien hinnat (tot.2013 n=16, ennuste 12 kk n=16).

Bunkkerin hinta (B6)

Bunkkerin eli laivan polttoaineen hinta on vaihdellut merkittävästi varustamobarometrin toteuttamisen aikana, siis vuodesta 2006 lähtien. Vuoden 2008 ja 2009 vaihteen ajanjakso on varustamobarometrin historiassa ainoa, jolloin saldoluku on ollut positiivinen. Vuoden 2009 lopulta jatkunut bunkkerin hinnan nousu lähti laskemaan viimeisen 12 kuukauden aikana, sillä saldoluvun muutos oli -95 pisteestä -6 pisteeseen. Tämän ennustetaan olevan kuitenkin vain väliaikaista, sillä 69 prosenttia vastaajista uskoo hinnan nousevan jonkin verran tulevalla 12 kuukauden tarkastelujaksolla. Noin kolmannes arvioi tilanteen pysyvän muuttumattomana ja kukaan ei näe hinnan laskevan tulevalla ajanjaksolla.

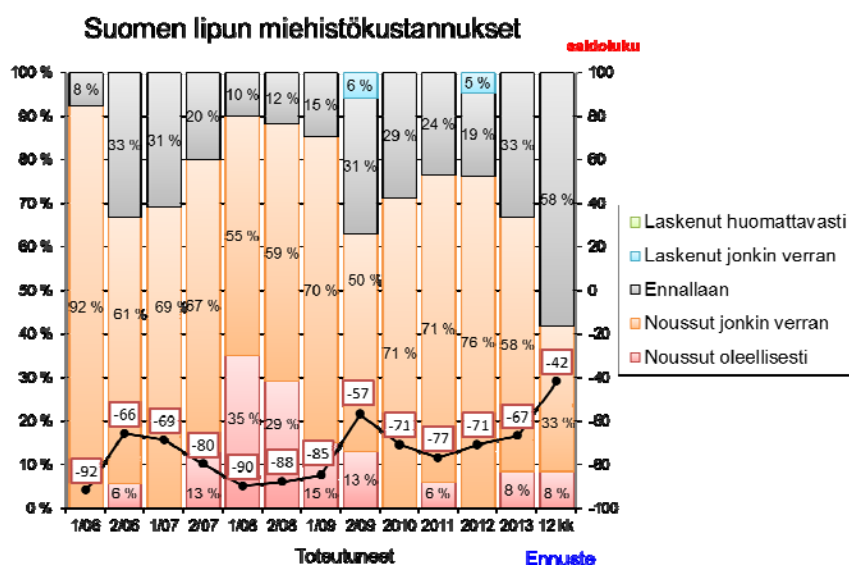
Bunkerworld-indeksin (BWI) tarkastelu osoittaa saman suuntauksen, jonka mukaan polttoaineen hinta on laskenut viimeisen 12 kuukauden aikana, joskin piikkejä sekä positiiviseen että negatiiviseen suuntaan on esiintynyt. Indeksissä on mukana, maantieteellinen painotus huomioon otettuna, 20 merkittävän bunkraussataman tiedot. Indeksissä sisältää raskaan polttoöljyn, dieselin ja kaasuöljyn painotettuna niiden merkittävyydellä bunkkerimarkkinoilla.



Kuva 3.7. Bunkkerin hinta (tot. 2013 n=16, ennuste 12 kk n=16).

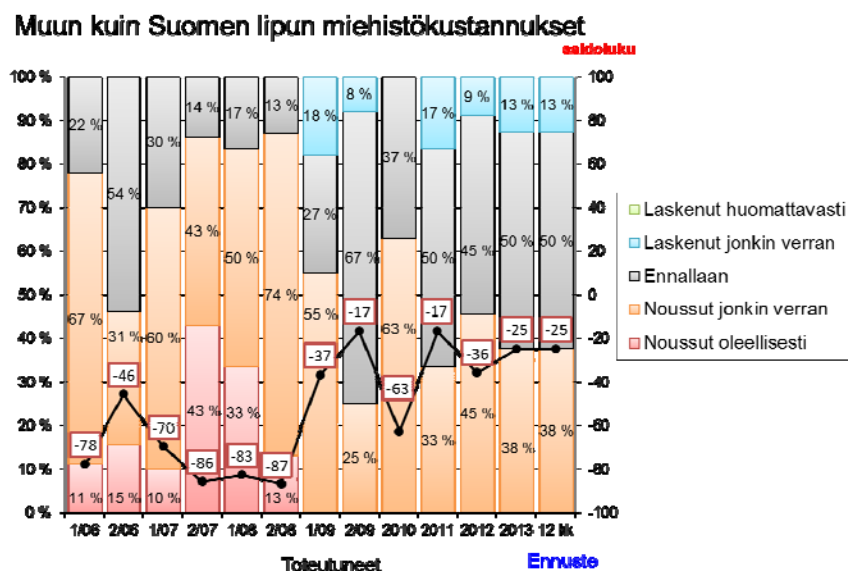
Miehistökustannukset lippuvaltioittain (B7)

Suomen lipun alla purjehtivien laivojen miehistökustannuksia kuvaava saldoluku on pysynyt negatiivisena koko varustamobarometrin tarkasteluajan. Jokaisena tarkastelujaksona keskimäärin kaksi kolmesta vastaajasta on ilmoittanut miehistökustannusten nousseen ja loput ovat arvioineet tilanteen pysyneen muuttumattomana. Vuodesta 2008 lähtien, jolloin saldoluku oli alimmillaan, trendi on ollut melko tasaisesti nouseva, jos ei oteta huomioon vuoden 2009 loppupuoliskolla tapahtunutta pientä piikkiä saldoluvussa. Toteutuneen kauden saldoluku oli -67 pistettä. Suurin osa vastaajista (58 %) uskoo tilanteen pysyvän ennallaan seuraavan 12 kuukauden aikana ja loput uskovat miehistökustannusten nousevan edelleen jonkin verran tai oleellisesti.



Kuva 3.8. Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2013 n=12, ennuste 12 kk n=12).

Samoin kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten, niin myös ulkomaisten alusten miehistökustannukset ovat olleet kasvavia koko varustamobarometrin historian ajan. Erona näiden kahden kustannusten välillä on se, että ulkomaisten miehistökustannusten suhdanteissa on ollut huomattavampia piikkejä lasku- tai noususuuntaan. Viimeisen 12 kuukauden saldoluku oli -25 pistettä, missä sen ennakoidaan pysyvän myös tulevilla tarkasteluajanjaksolla. Myös vastausten jakauman prosenttien tarkastelu osoittaa kulu- neen ja tulevan jaksojen olevan samansuuruisia. Puolet uskoo tilanteen säilyvän ennallaan, 35 prosenttia uskoo kustannusten nousevan jonkin verran ja 13 prosenttia laskevan jonkin verran.

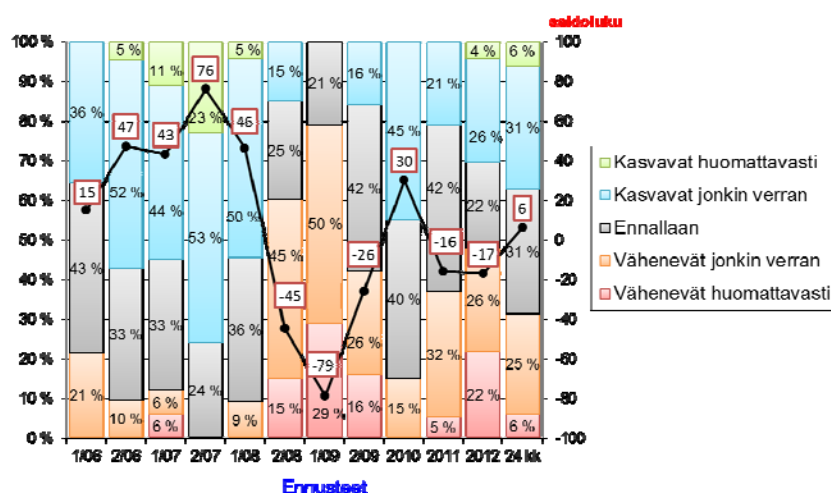


Kuva 3.9. Muun kuin Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2013 n=8, ennuste 12 kk n=8).

Investoinnit tonnistoon Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (B8)

Poikkeuksena muihin teemoihin investointien arvioissa käytetään aikajaksona **seuraavaa kahta vuotta**, joten peräkkäisten kyselyiden arviot menevät osittain päällekkäin. Kysymys sisältää uudisrakennukset ja second hand -alusten ostot. Barometrin toteuttamisen aikana investointeja kuvaavat saldoluvut ovat vaihdelleet merkittävästi. Vuoden 2007 jälkimmäisellä puoliskolla investointien saldoluku on ollut plussalla 76 pistettä ja vuoden 2009 ensimmäisellä puoliskolla miinuksella 79 pistettä. Odotukset investointien määrästä ovat kasvaneet, niin että seuraavan kahden vuoden ennusteen saldoluku nouse positiiviseksi kuuteen pisteeseen, kun edellisellä tarkastelujaksolla se oli -17 pistettä. Vastaajat eivät ole samaa mieltä tulevan kahden vuoden ennusteesta, vaan mielipiteet ovat hajautuneet; investointien kasvua ennustaa 37 prosenttia vastaajista kun taas 31 prosenttia vastaajista arvioi investointien määrän vähenemistä. Varustamojen uudisrakennusten sekä second hand -alusten investointien odotukset noudattavat selvästi meri-markkinoiden suhdanteiden muutoksia. Ainakaan vielä rikkidirektiivin vaikutusta ei juuri ole nähtävissä alusinvestointien, uudisrakennusten tai second hand -alusten, määrän kasvuna.

Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä

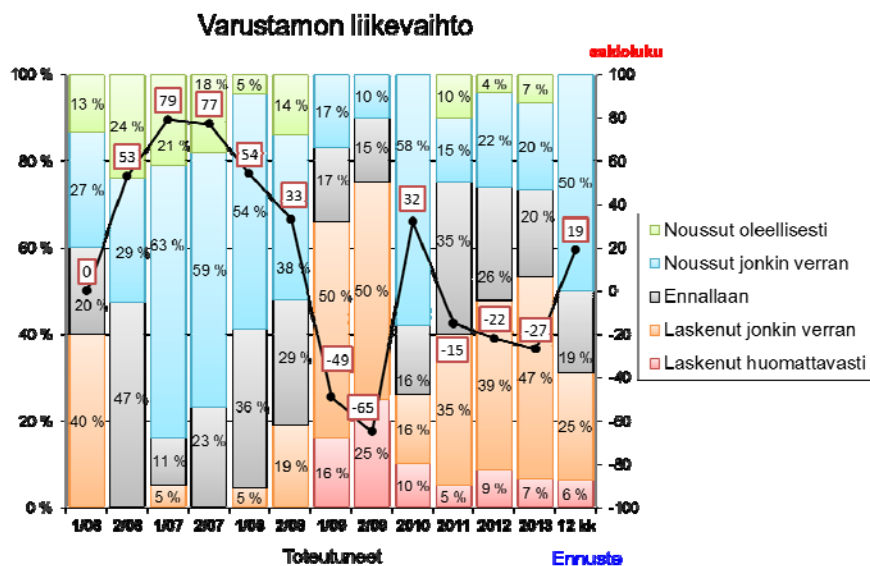


Kuva 3.10. Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (ennuste 24 kk n=16).

3.2 Yksittäistä varustamoa koskevat kysymykset

Liikevaihto (B9)

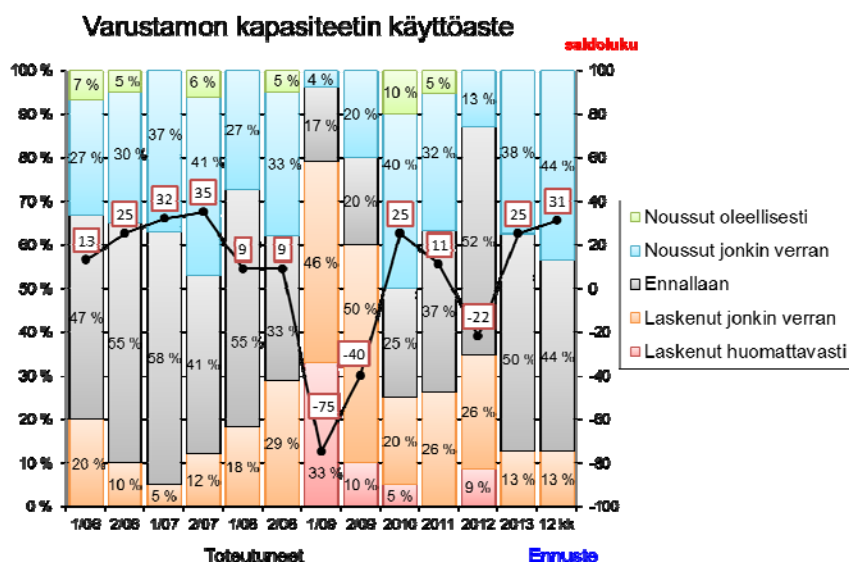
Varustamojen liikevaihdon kehityksessä on havaittavissa merkittäviä eroja varustamojen välillä, mikä on ollut nähtävissä koko barometrin historian ajan. Yleisesti ottaen liikevaihdon on ennusteissa nähty kasvavan huomattavasti enemmän kuin laskevan, joskin viimeisen kolmen vuoden aikana suuntaus on muuttunut, kun vain noin neljännes vastaajista on ennakooinut liikevaihtonsa kasvavan. Kuluneella tarkastelujaksolla saldoluku on laskenut edelleen (-27 pisteeseen). Muutosta aiempaan jaksoon verrattuna on viisi pistettä. Yli puolet vastaajista (54 %) ilmoitti liikevaihtonsa laskeneen ja reilu neljännes (27 %) puolestaan raportoi liikevaihtonsa kasvaneen. Tulevana ajanjaksona suunnituksen odotetaan muuttuvan myönteisemmäksi, sillä puolet vastaajista uskoo liikevaihtonsa nousevan jonkin verran. Ennusteiden toteutuessa saldoluku muuttuisi negatiivisesta positiiviseksi, -27 pisteestä 19 pisteeseen.



Kuva 3.11. Varustamon liikevaihto (tot. 2013 n=15, ennuste 12 kk n=16).

Alusten kapasiteetin käyttöaste (B10)

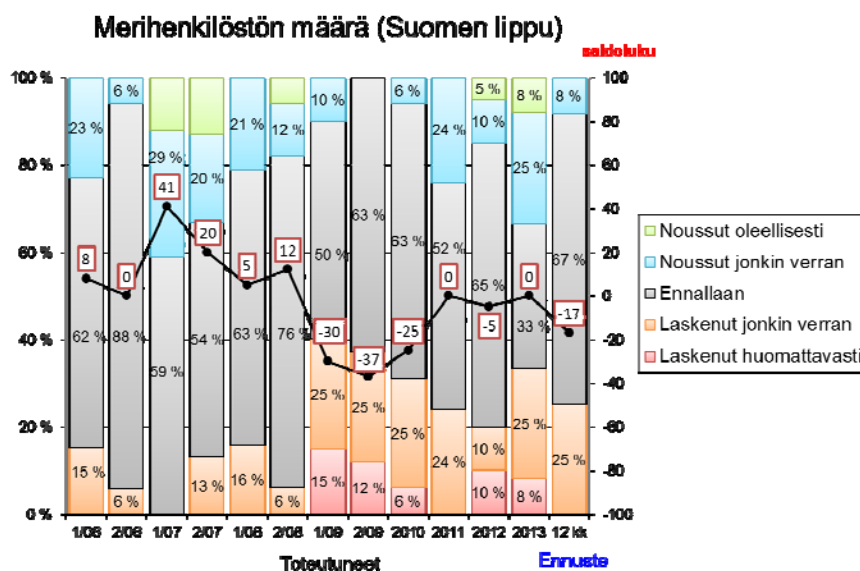
Alusten kapasiteetin käyttöaste on kääntynyt nousuun edellisvuoden notkahduksen jälkeen. Kun vuonna 2012 käyttöasteen saldoluku oli miinuksella 22 pistettä, niin tämän tarkastelujakson luku on 25 pistettä plussalla. Prosenttiosuuksien tarkastelu osoittaa, että kapasiteetin käyttöaste on kasvanut 38 prosentilla vastaajista ja laskenut 13 prosentilla. Puolella vastaajista käyttöaste on pysynyt ennallaan. Ennusteen mukaan tilanne muuttuu hieman niin, että 44 prosentilla vastaajista käyttöaste nousee jonkun verran tai pysyy muuttumattomana ja 13 prosentilla käyttöaste laskee jonkin verran, minkä seurauksena saldoluku nousee 31 pisteeseen.



Kuva 3.12. Alusten kapasiteetin käyttöaste (tot. 2013 n=16, ennuste 12 kk n=16).

Merihenkilöstön määrän kehitys lippuvaltioittain (B11)

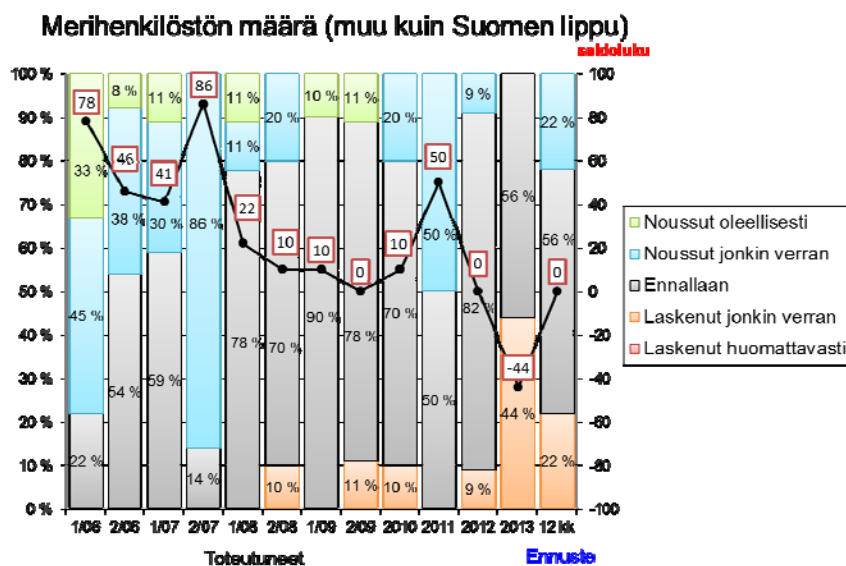
Merihenkilöstön määrä **Suomen lipun** alla purjehtivilla aluksilla on barometrin toteutuksen aikana pysynyt melko vakiintuneena. Kuluvaa tarkasteluajanjaksoa lukuun ottamatta yli puolet vastaajista on jokaisella jaksolla ennakoinnut määrän pysyvän ennallaan. Vuodesta 2009 lähtien on nähtävissä suuntaus, jossa saldoluvut ovat olleet negatiivisia; varustamoja, joissa merihenkilöstön määrä on laskenut, on enemmän kuin varustamoja, joissa määrä on noussut. Kuluneella tarkastelujaksolla saldoluku on noussut viiden pisteen verran ollen tasan nolla. Prosenttitarkastelu osoittaa, että ennallaan tilanne on pysynyt 33 prosentilla vastaajista. Kaksi kertaa näin suuri osuus (67 %) varustamoista ennakoii henkilöstömäärän pysyvän ennallaan myös seuraavan 12 kuukauden aikana. Nousevaa ja laskevaa trendiä kuvaavat samansuuruiset prosenttiosuudet; 25 prosentilla vastaajista merihenkilöstön määrä on noussut tai laskenut jonkin verran ja 8 prosentilla noussut tai laskenut oleellisesti. Tämän tilanteen on arvioitu muuttuvan seuraavan 12 kuukauden aikana siten, että neljäsosalla merihenkilöstön määrä laskee jonkin verran ja vain 8 prosentilla nousee jonkin verran, minkä seurauksena saldoluku putoaa -17 pisteeseen.



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

Verrattaessa merihenkilöstön määrän muuttumista Suomen lipun ja **ulkomaisten lippujen** alla purjehtivilla aluksilla huomataan, että ne kulkevat suhteellisen samansuuntaisesti, tosin ulkomaisten lipun alla purjehtivien merihenkilöstöjen määrissä on nähtävissä muutamia piikkejä; vuonna 2007 ja 2011 huomattavan positiiviset saldoluvut ja vuonna 2013 eli kuluneiden 12 kuukauden aikana merkittävä negatiivinen saldoluku (-44) suhteessa yleiseen trendiin. Yli puolet vastaajista (56 %) ilmoitti merihenkilöstön määrän pysyneen ennallaan ja loput (44 %) raportoi määrän laskeneen jonkin verran. Ennusteen mukaan seuraavan 12 kuukauden aikana tilanne palautuisi vuoden 2012 tasolle, saldolukuun nolla. Toinen esiin nouseva piirre samansuuntaisten trendien ohella on se, että varustamojen ulkomaisten lippujen alla purjehtivien alusten merihenkilöstön määrää kuvaava saldoluku on ollut lähes kaikilla kausilla positiivisempi (toisin sanoen henki-

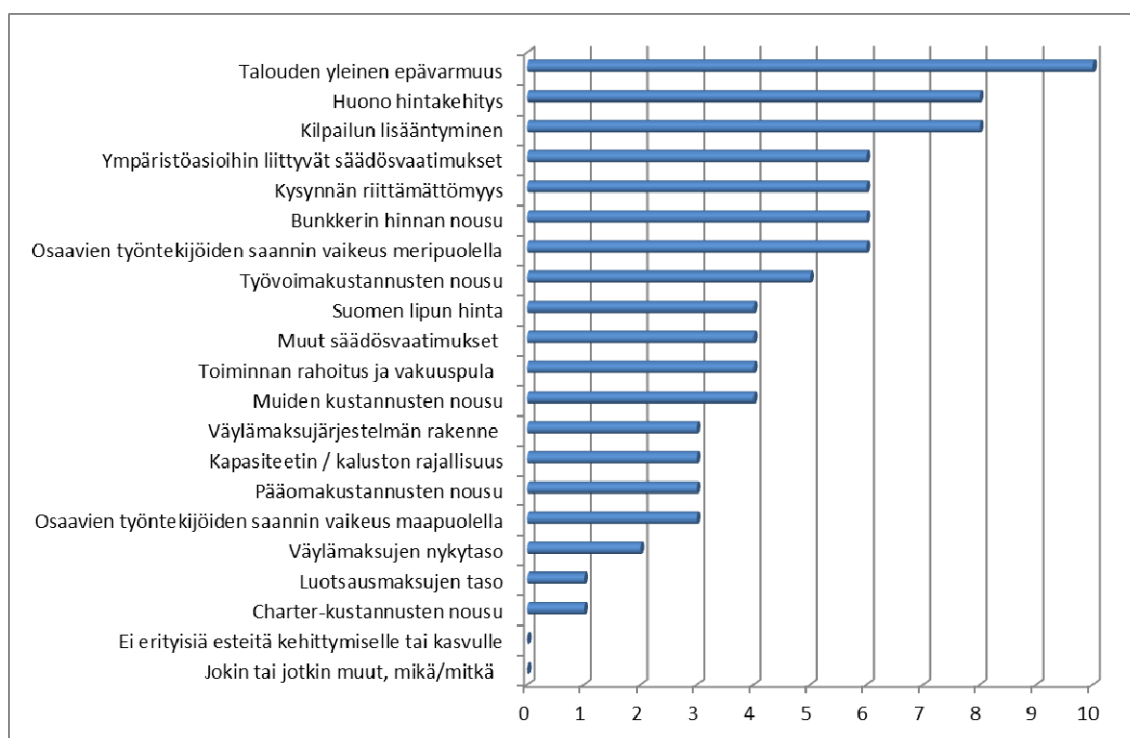
löstön määrä on noussut) kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten merihenkilöstön määrää kuvaava saldoluku.



Kuva 3.14. Merihenkilöstön määrä muiden kuin Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2013 n=9, ennuste 12 kk n=9)

4 VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET

C-ryhmän kysymyksissä kartoitettiin varustamojen kokemia kasvun ja kehittymisen esteitä, joiden määrät on esitetty kuvassa 4.1. Kyselyssä varustamot saivat rastittaa esteitä niin paljon kuin kokivat tarpeelliseksi (yhteensä 87 mainintaa). Talouden yleinen epävarmuus on 63 prosentilla vastaajista merkittävin yksittäinen este. Huono hintakehitys sekä kilpailun lisääntyminen ovat joka toisen vastaajan mielestä merkittäviä kasvua uhkaavia esteitä. Charter-kustannusten nousua sekä luotsausmaksujen tasoa sen sijaan ei ole koettu kasvun esteenä; vain kuusi prosenttia vastaajista on valinnut nämä vaihtoehdot. Muita, listan ulkopuolisia kasvun esteitä vastaajat eivät tänä vuonna maininneet.



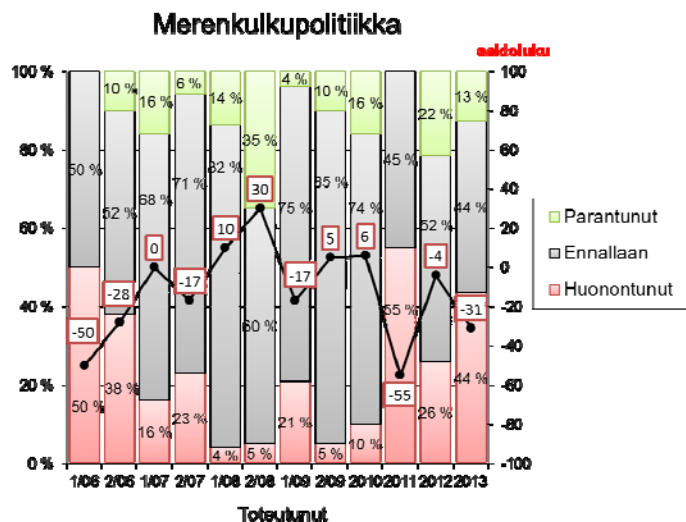
Kuva 4.1. Varustamon kasvun esteet.

5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

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

Suomen merenkulkupolitiikka (D1)

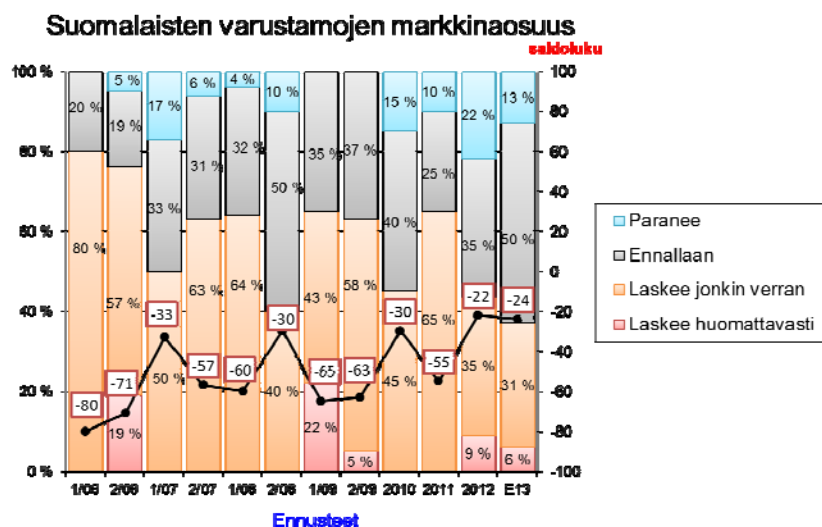
Kysymyksellä kartoitettiin Suomen merenkulkupolitiikkaa varustamotoiminnan edellytysten kannalta. Tarkasteltavana aikajaksena on käytetty vuotta kuten myös kaikissa aikaisemmissa barometreissa. Merenkulkupolitiikka on vastaajien näkemyksen mukaan heikentynyt edelliseen vuoteen verrattuna sekä saldoluvun että prosenttitarkastelun perusteella. Vastaajista 44 prosenttia arvioi, että tilanne on pysynyt ennallaan ja saman verran vastaajista kokee politiikan huonontuneen. Saldoluku onkin pudonnut -4 pisteestä -31 pisteeseen. Vuotta aiemmin esitetyt positiiviset näkemykset Suomen merenkulkupolitiikan kehityksestä eivät siis jatkuneet, vaan putosivat kuten vuonna 2011, jonaan eivät yhtä matalalle tasolle kuin tuolloin (saldoluku -55).



Kuva 5.1. Suomen merenkulkupolitiikka (tot. 2013 n=16).

Suomalaisten varustamojen markkinaosuus (D2)

Suomalaisten varustamojen markkinaosuuden kehitystä seuraavan vuoden aikana kuvaava saldoluku osoittaa, että markkinaosuuden kehitys kuljetuksista Suomeen/Suomesta jatkaa koko varustamobarometrin ajan esiintynyttä laskuaan. Prosenttitarkastelun perusteella voidaan todeta, että ennusteiden saldoluku on ollut koko barometrin tarkasteluajan vahvasti negatiivinen; enimmillään -80 pistettä (01/2006) ja vähimmillään -22 pistettä edellisenä tarkasteluajanjaksona. Kuluneella jaksolla noin kolmasosa vastaajista on ennakoivasti tilanteen pysyvän ennallaan ja kymmenesosa paranevan. Tarkastelussa seuraavan 12 kuukauden ennusteen saldoluku on -24. Noin kolmasosa vastaajista (31 %) ennakoi suomalaisten varustamojen markkinaosuuden laskevan jonkin verran. Vastaajat eivät ole yhtä mieltä markkinaosuuden laskusta seuraavan kahdentoista kuukauden aikana, vaan 13 prosenttia uskoo markkinaosuuden paranevan ja 37 prosenttia laskevan jonkin verran tai huomattavasti.



Kuva 5.2. Suomalaisten varustamojen markkinaosuus. (ennuste E 13 kk, $n=16$).

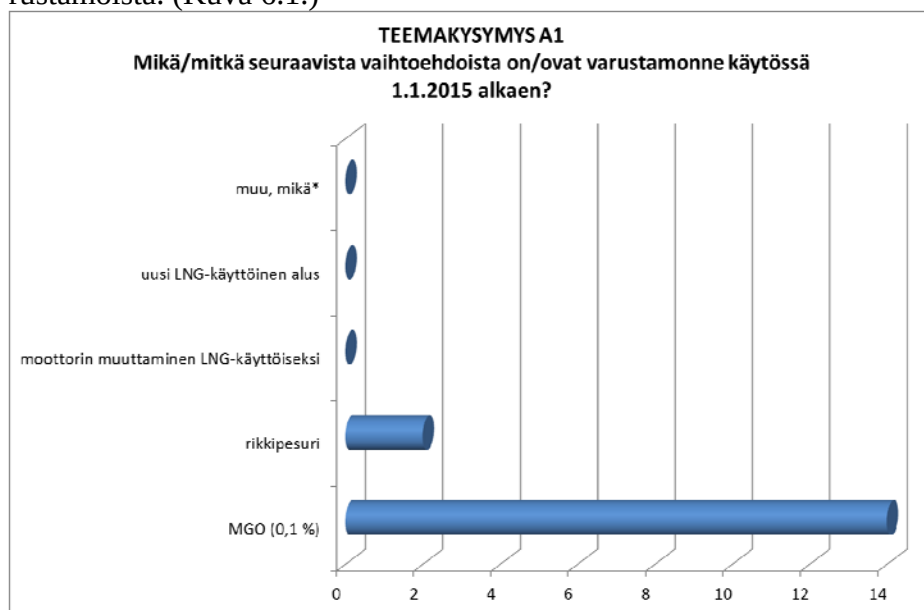
Liikenneviraston ulkomaan meriliikennetilaston (2013) mukaan merikuljetusten määrä on vuodesta 1970 lähtien lähes kolminkertaistunut; 33 miljoonasta tonnista 93 miljoonaa tonniin. Samaan aikaan suomalaisilla aluksilla kuljetettu määrä on laskenut 50 prosentista 30 prosenttiin. Suomalaisten alusten osalta pääsääntöisesti laskevassa kehityksessä on nähtävissä muutoksia myös toiseen suuntaan. Prosenttiosuuksien tarkastelu barometrin ensimmäisestä vuodesta lähtien osoittaa, että suomalaisilla aluksilla kuljetetun viennin ja tuonnin yhteenlaskettu osuus vuonna 2006 oli 28 prosenttia, joka oli vuoden 2012 mennessä kasvanut hieman, 30 prosenttiin.

6 TEEMAKYSYMYKSET

Varustamobarometrin teemakysymys on vuosittain vaihtuva kysymys tai kysymyksiä, joilla kartoitetaan vastaajien mielipiteitä ajankohtaisista aiheista. Vuoden 2011 barometrin teemakysymykset liittyivät IMO:n rikkimääräysten vaikutuksiin, kun aikaa niiden voimaantulemiselle oli kolmisen vuotta. Tuolloin ensimmäisessä teemakysymyksessä tiedusteltiin rikkipesurin asentamisen todennäköisyyttä varustamon aluksiin ja toisessa kysymyksessä sitä, aiheuttavatko polttoaineen rikkipitoisuutta määrittelevät rajoitukset siirtymistä muihin kuljetusmuotoihin. Vastausten mukaan kolmasosalle varustamoista rikkipesurin asentaminen aluksiin on todennäköistä ja lopuille ei ole. Muihin kuljetusmuotoihin siirtymistä ennakoitiin kaksi kolmesta vastaajasta ja loppujen mukaan siirtymistä ei tule tapahtumaan.

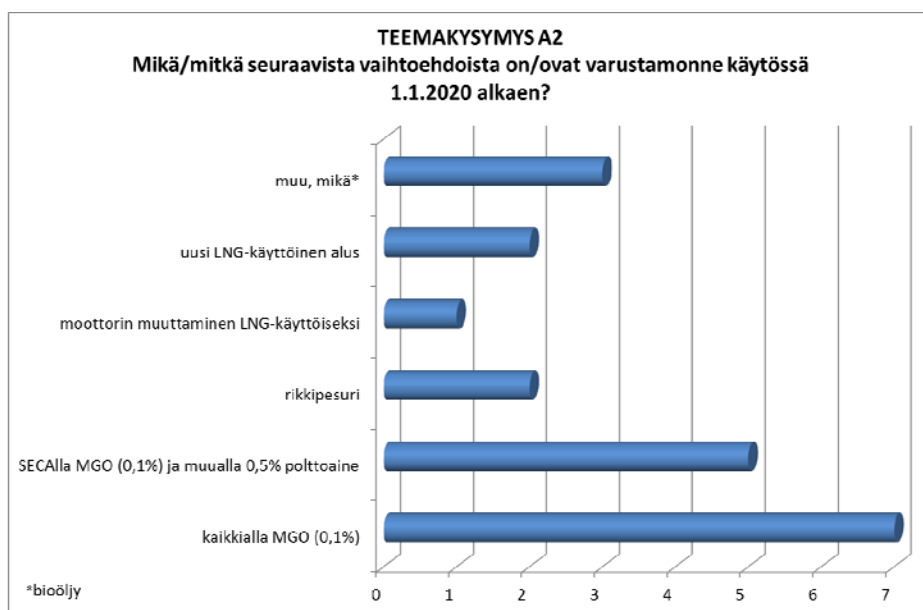
Nyt kun rikkisäädösten voimaantuloon on aikaa enää reilu vuosi, aiheeseen liittyviin teemoihin haluttiin palata. Tämänkertaiset varustamobarometrin kysymykset käsittelevät sopeutumiskeinoja eri polttoaineita tai teknologioita hyväksi käyttäen kiristyvän rikkipitoisuusrajan noudattamiseksi SECA-alueella, jolla polttoaineen rikkipitoisuuden raja tulee olemaan 0,1 %. Vastaajilta kysyttiin näitä keinoja sekä vuodesta 2015 että vuodesta 2020 eteenpäin. Vuoden 2015 kohdalla vaihtoehtoja annettiin viisi ja vuoden 2020 kohdalla kuusi. Vastaajilla oli mahdollisuus valita useita annetuista vaihtoehtoista. Toinen kysymys liittyi välillisesti kiristysiin määräyksiin; varustamoilta kysyttiin harkitsevatko ne siirtävänsä toimintaansa SECA-alueen ulkopuolisille alueille ja jos aikovat, mitä nämä alueet tulevat olemaan sekä vuonna 2015 että vuonna 2020.

Vastaajista 88 prosenttia valitsi vaihtoehdokseen 1.1.2015 alkaen MGO:n (marine gas oil), jonka rikkipitoisuus on 0,1 %. Vain 13 prosenttia vastaajista uskoi käyttävänsä tuolloin rikkipesuria. Moottorin muuttamista siten, että nesteytetyn maakaasun eli LNG:n käyttö polttoaineena on mahdollista tai uuden LNG-käyttöisen aluksen hankkimista tai muuta vaihtoehtoista keinoa ei uskonut käyttävänsä yksikään vastanneista varustamoista. (Kuva 6.1.)



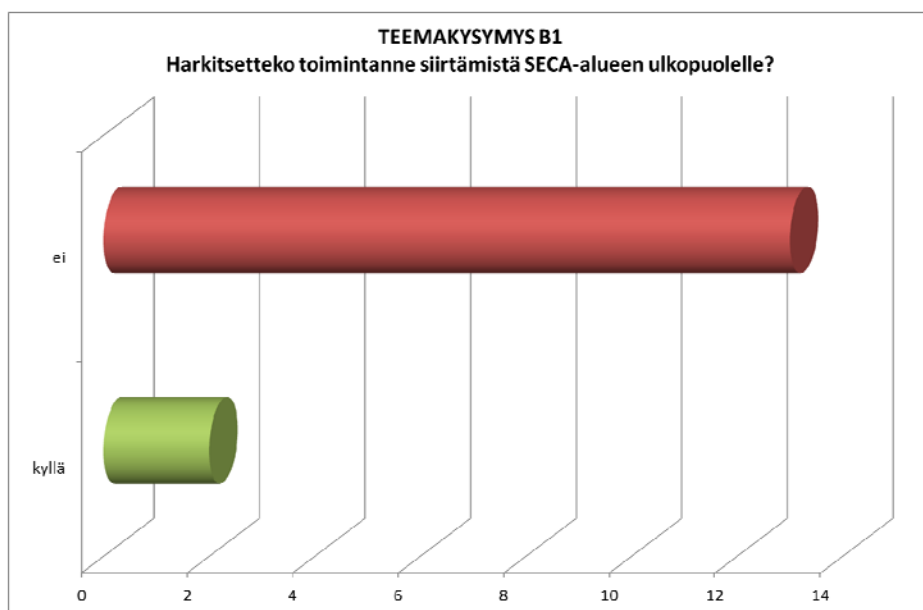
Kuva 6.1. Ensimmäisen teemakysymyksen vastausten jakauma (n=16).

Toinen kysymys käsitteli varustamon sopeutumiskeinoja 1.1.2020 lähtien, jolloin polttoaineen rikkipitoisuuden raja tulee olemaan edelleen 0,1 % SECA-alueella ja globaalisti 0,5 %. Viiden vuoden jatkoaika globaalisti on mahdollinen, jos kriteerit täyttävää polttoainetta ei ole saatavilla ko. vuoteen mennessä. Vastaajista reilu kolmannes valitsi vaihtoehtokseen MGO:n käytön kaikkialla. Neljännes uskoo puolestaan käyttävänsä SECA-alueella MGO:ta ja muualla 0,5 % rikkiä sisältävää polttoainetta. Rikkipesuri oli edelleen vaihtoehto vain 10 prosentilla vastaajista. Moottorin muuttamista LNG-käyttöiseksi tai uuden LNG-käyttöisen aluksen hankkimista piti vaihtoehtona yhteensä 15 prosenttia vastaajista. Vuoden 2020 alusta muuksi käyttöön otettavaksi vaihtoehtoksi esitettiin bioöljyä, jota uskoo käyttävänsä 15 prosenttia vastaajista. (Kuva 6.2)



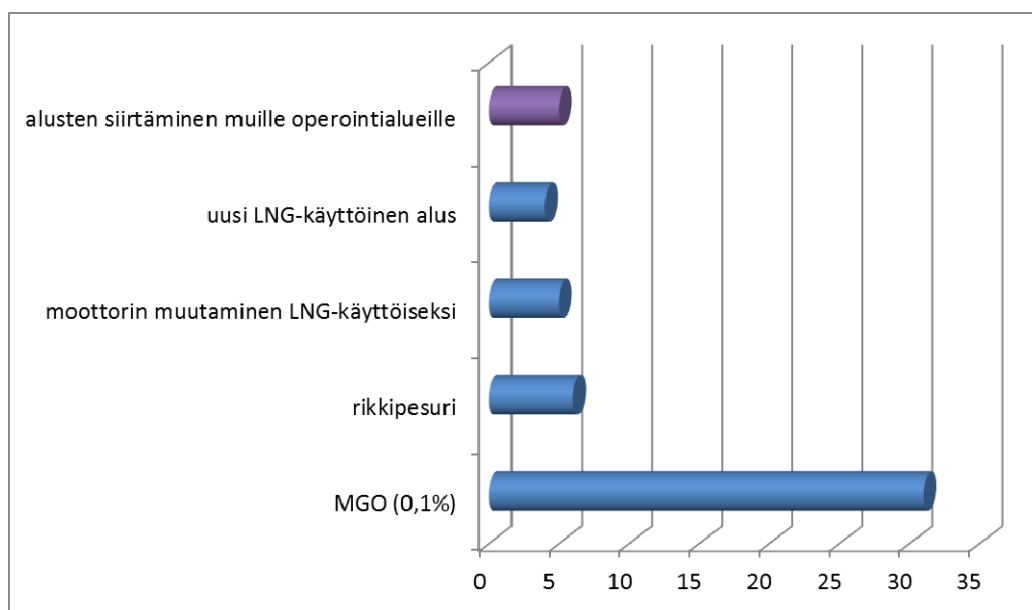
Kuva 6.2. Toisen teemakysymyksen vastausten jakauma (n=16).

Vastaajilta kysyttiin myös aikomuksia toiminnan siirtämisestä SECA-alueen ulkopuolelle. Vastaajista 87 prosenttia ei harkitse operointialueensa siirtämistä ja loput 13 prosenttia ilmoitti tätä harkitsevansa (Kuva 6.3.) Tulevaisuuden operointialueina voisivat tulla kysymykseen muut pohjoiset merialueet mukaan lukien Pohjois-Amerikan NECA-alue.



Kuva 6.3. Kolmannen teemakysymyksen vastausten jakauma (n=15).

SPC Finland on mukana ESN (European Shortsea Network) The Way Forward –hankkeessa, jossa on kuluneen vuoden aikana selvitetty mm. **eurooppalaisten varustamojen** suunnitelmia ja keinoja sopeutua tuleviin ympäristömääräyksiin. Yhtenä teemana olivat tulevaisuudessa käytettävät vaihtoehtoiset polttoaineet ja teknologiat rikkirajan noudattamiseksi. Hankkeeseen osallistuvien maiden varustamoja pyydettiin valitsemaan annetuista vaihtoehtoista sellaiset, joita ne tulevat käyttämään vuoden 2015 alusta lähtien (kuva 6.4.). Vastauksia saatiin seitsemästä maasta, yhteensä 34 varustamolta, joiden ilmoittamia vaihtoehtoisia sopeutumiskeinoja oli yhteenlaskettuna 51. Yksittäinen varustamo siis saattoi ilmoittaa useamman kuin yhden keinon. Ylivoimaisesti suurin osa, samoin kuin varustamobarometriin vastanneista, ilmoitti käyttävänsä MGO:ta (91 %) kiristyviin päästörajoituksiin vastatakseen. Noin viidesosa vastaajista ilmoitti vaihtoehtokseen rikkipesurin. Moottorin muuttaminen LNG-käyttöiseksi (15 %) tai uuden LNG-aluksen hankinta (12 %) oli jonkin verran vähemmän valittu vaihtoehtoinen sopeutumiskeino kuin rikkipesurin käyttö. Alusten siirtämistä muille operointialueille on harkinnut 15 prosenttia kyselyyn vastanneista varustamoista.



Kuva 6.4. The Way Forward -hankkeessa toteutetun kyselyn tulokset varustamoiden käyttämistä sopeutumiskeinoina vuonna 2015 (n=34).

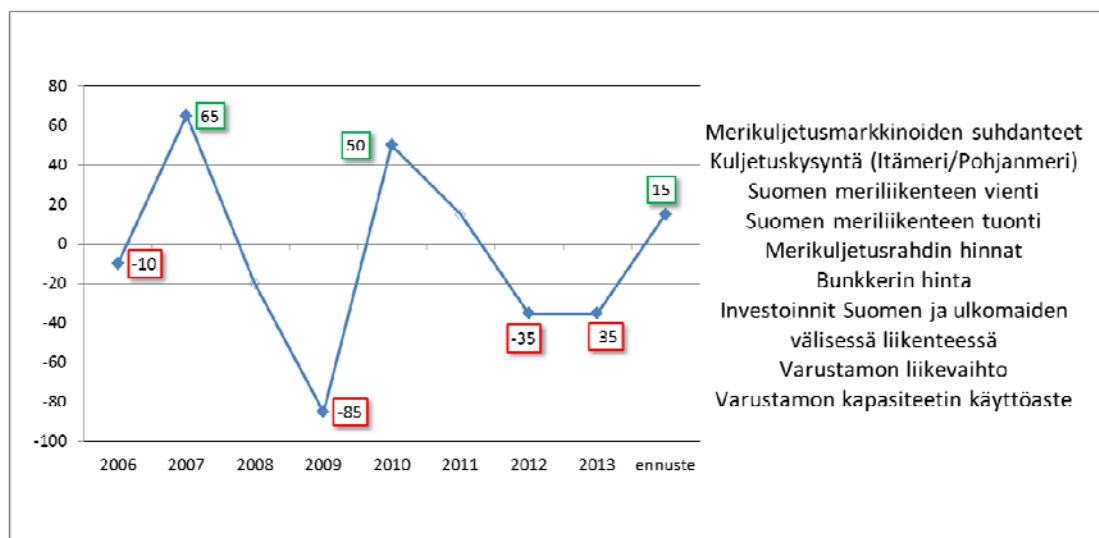
Verrattaessa varustamobarometrista saatuja tuloksia ESN-hankkeen yhteydessä tehtyyn kyselyyn voidaan havaita, että barometrin mukaan Suomessa käyttöön otettavat keinot ovat suhteellisen yhtäläiset verrattuna eurooppalaisten varustamojen käyttämiin keinoihin, kun tarkastellaan MGO:ta vaihtoehtoisena sopeutumiskeinona. Rikkipesuria uskoo käyttävänsä vastanneista eurooppalaisista varustamoista 18 %, kun suomalaisvarustamojen vastaava osuus on 10-13 %. LNG-käyttöisten moottorien asentaminen tai uusien LNG-alusten käyttöönotto näyttäisi olevan eurooppalaisten varustamojen kohdalla jonkin verran käytetty vaihtoehto jo vuonna 2015, kun suomalaiset varustamot uskovat käyttävänsä näitä keinoja samassa laajuudessa vasta vuonna 2020.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Varustamobarometri julkaistiin ensimmäisen kerran vuonna 2006. Ensimmäisenä neljänä vuonna se julkaistiin kahdesti vuodessa, ja vuodesta 2010 lähtien kerran vuodessa. Kuluneiden ajanjaksojen tarkastelu osoittaa selvästi, millaisia suhdanteita varustamoala ja merenkulkuala laajemminkin ovat näiden vuosien aikana käyneet läpi. Suurimmassa osassa teemoja on nähtävissä hyvinkin yhteneväiset lasku- ja noususuhdanteet, joskin poikkeuksia yleisestä trendistä on esiintynyt. Osassa teemoja saldoluvut ovat olleet koko barometrin ajan miinusmerkkisiä.

Kuvassa 7.1. esitettyä trendiä noudattaa suurin osa barometrissa käsitellyistä teemoista. Ensimmäisen barometrin toteuttamisen aikaan on lähdetty liikkeelle, jos ei negatiivisista saldoluvuista, niin kuitenkin alemmista saldoluvuista kuin seuraavina tulevana tarkastelujaksoina. Nousujohteinen suuntaus on jatkunut vuoden 2007 jälkimmäiselle puoliskolle, jonka jälkeen sukellus vuoden 2008–2009 vaihteen taloudelliseen lamaan on ollut erityisen jyrkkä. Saldoluvun lasku on kyseisenä ajanjaksona ollut 150 pisteen luokkaa, poikkeuksena kapasiteetin käyttöaste, jossa laskua on ollut 110 pisteen verran. Tämän jälkeinen nopea nousu on tapahtunut vuoden mittaan ja nousu on joissain tapauksissa ollut jopa jyrkempi kuin laskusuhdanteen aikainen pudotus. Saldolukujen positiiviset huiput saavutettiin vuonna 2010, jonka jälkeen alkoi uusi pudotus, joskaan ei yhtä jyrkkä kuin aikaisempi. Laskusuuntauksen alimmat saldoluvut (noin -50 pistettä) ajoittuvat vuosiin 2011 ja 2012, jolloin laskua kuvaava käyrä on loivempi toisin kuin aiemmat käännekohdat. Ennusteet tulevasta näyttäytyvät vastaajien mukaan pääsääntöisesti positiivisina.

Muutama poikkeus edellä esitettyyn yhtenäiseen trendiin pitää nostaa esiin. Merikuljetusrahtien hinnat ovat noudattaneet yleistä suuntausta vuoden 2009 laskuun asti, mutta sen jälkeen rahtihinnat ovat sahanneet ylös ja alas vuosittain. Bunkkerin hinnassa puolestaan on nähtävissä samanlainen suuntaus kuin suurimassa osassa teemoja sillä poikkeuksella, että saldoluvut ovat pysytelleet negatiivisina koko barometrin ajan. Poikkeuksena tästä ovat kaudet 2/08 ja 1/09, jolloin saldoluvut ovat kivunneet positiivisiksi.



Kuva 7.1. Merenkulku- ja varustamoalan suhdannevaihtelut vuosina 2006–2012 ja ennuste vuodelle 2013.

Edellä esitetystä poikkeava suhdanteiden kulku on teemoilla, jotka liittyvät miehistökustannuksiin ja merihenkilöstön määrään. Myös kilpailua merikuljetusmarkkinoilla, merenkulkupolitiikkaa ja suomalaisten varustamojen markkinaosuutta kuvaavat käyrät noudattavat omia suuntiaan, jotka poikkeavat yleisestä.

Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten saldoluku on pysynyt negatiivisena vuodesta 2006 lähtien. Jokaisella tarkastelujaksolla kolme neljäsosaa vastanneista on ollut sitä mieltä, että miehistökustannukset ovat nousseet. Myös ulkomaisten alusten miehistökustannusten saldoluku on ollut koko ajan miinuksella, joskin kolmen viimeisen vuoden aikana noin puolet vastanneista on arvioinut kustannusten pysyneen ennallaan. Merihenkilöstön määrät sekä Suomen lipun että ulkomaisten lippujen alla purjehtivilla aluksilla ovat olleet kautta linjan suhteellisen samansuuntaiset, joskin ulkomaisten alusten saldoluvut ovat olleet jonkin verran positiivisempia kuin suomalaisalusten. Muutamia nousevia piikkejä lukuun ottamatta trendi on molemmissa ollut vähitellen laskeva eli merihenkilöstön määrä on vähentynyt.

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla on vastaajien vastausten perusteella kiristynyt koko barometrin ajan; saldoluku on vaihdellut -75 pisteen ja -35 pisteen välillä. Lähes jokaisella tarkastelujaksolla reilusti yli puolet vastaajista on arvioinut kilpailun kiristyneen merikuljetusmarkkinoilla. Negatiivisena on pysynyt myös suomalaisten varustamojen markkinaosuus koko barometrin ajan saldoluvun vaihdellessa -80 ja -22 pisteen välillä.

Merenkulkupolitiikan kehitystä on muista kuvaajista poiketen kuvattu kolmiportaisella asteikolla, jonka mukaan politiikka on parantunut, pysynyt ennallaan tai huonontunut. Saldoluvut ovat sahanneet nollan molemmin puolin. Alimmillaan saldoluvut ovat olleet ensimmäisen barometrin aikana sekä vuonna 2011. Parhain saldoluku on puolestaan saavutettu vuoden 2008 jälkimmäisellä puoliskolla. Suhdanteissa näkyvät helposti yksittäiset ko. tarkasteluajanjaksolla esillä olleet ajankohtaiset aiheet. Esimerkiksi tonnistorouudistus on aiheuttanut sekä positiivista että negatiivista palautetta; vuonna 2008 toiveet uudistuksen toteutumisesta suunnitellussa muodossa ja 2011 sen juuttuminen byrokratiaan näkyvät merenkulkupolitiikan arvioinneissa.

Teemakysymykset ovat vuosittain vaihtuvia kysymyksiä, joilla kartoitetaan vastaajien mielipiteitä ajankohtaisista aiheista. Aiemmissa barometreissä teemakysymykset ovat liittyneet mm. tonnistorolain uudistukseen, luotsauksen turvaamiseen ja merenkulku-
alan koulutusjärjestelmään. Useat teemakysymykset ovat tavalla tai toisella liittyneet ympäristöä koskeviin aiheisiin, kuten ympäristöperusteisiin satama- ja väylämaksuihin sekä polttoaineen rikkipitoisuutta säätelevien määräysten aiheuttamiin vaikutuksiin. Tämän vuoden teemakysymys koski voimaantulevaan rikkidirektiiviin liittyen varustamoiden käyttämiä sopeutumiskeinoja vuoden 2015 ja vuoden 2020 jälkeen. Vastausten perusteella ylivoimaisesti suurimmalle osalle varustamoista vaihtoehto on vähärikkisen MGO:n käyttö.

8 INLEDNING

Enkäten genomfördes som en nätenkät i oktober 2013. Den skickades till 30 rederier, varav 16 rederier svarade inom utsatt tid. Mottagarna kunde besvara antingen den svenska eller den finska versionen. Svarsprocenten var 53,3. Förfrågan skickades till Rederierna i Finlands medlemsrederier samt till de viktigaste finska rederier som inte hör till den ovannämnda föreningen. Barometern utvecklades på våren 2006. Barometern är framför allt avsedd som ett arbetsredskap för dem som arbetar med sjötransporter. De första barometrarna upprepades med ett halvt års mellanrum, men från början av 2010 har barometern genomförts en gång per år.

Så här läser man barometern:

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

Teman för frågorna i **grupp B** rör rederibranschen och det enskilda 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 enskild fråga är jämförandet av den uppfyllda situationen under olika tidpunkten den viktigaste jämförelsepunkten. Resultaten presenteras grafiskt. Den nyaste prognosen har också sammanfogats till figuren. Dessutom har det jämförts siffror i de gamla prognoserna med siffror i den nya prognosen i vissa frågor.

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

Grupp C behandlar tillväxthinder. Det framställs ett grafiskt stapeldiagram av dem.

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

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

9 BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIER

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

Kontaktuppgifter (A1)

De som besvarade enkäten hörde till den högsta ledningen på rederierna. Tre av fyra var verkställande direktörer och återstoden chefer på sitt eget område.

Rederiets huvudsakliga trafikform (A2)

Hälften av rederierna som deltog bedriver trampfart, omkring en tredjedel linjetrafik och resten någon annan trafikform. Fördelningen enligt trafikform visas i tabell 9.1.

Tabell 9.1. Rederiets trafikform (n=16).

Trafikform	notiser stycken	% (n)
Linjetrafik	5	31 %
Trampfart	8	50 %
Annan	3	19 %

Rederiets huvudsakliga godstrafik (A3)

I tabell 9.2. visas rederiernas godstrafikform. Ett rederi kan bedriva flera former av godstrafik. Bland dem som svarat fraktar över hälften torrbulk, omkring en femtedel våtbulk och 44 % styckegods.

Tabell 9.2. Rederiets godstrafikform enligt varugrupper (n=16).

Godstrafik	notiser stycken	% (n)
Torrbulk	9	56 %
Våtbulk	3	19 %
Styckegods	7	44 %

Storhetsklass för rederiets omsättning (A4)

För att kartlägga rederiets omsättning gavs fyra olika alternativ för storhetsklass i enkäten. Svaren fördelade sig jämnt mellan de fyra alternativen så att varje storhetsklass omfattar 25 %, vilket framgår av tabell 9.3.

Tabell 9.3. Rederiets omsättning (n=16).

Omsättning	notiser stycken	% (n)
Mindre än 10 MEUR	4	25 %
10-50 MEUR	4	25 %
50-100 MEUR	4	25 %
Större än 100 MEUR	4	25 %

Storhetsklass för rederiets personalantal (A5)

I barometern kartlades rederiernas personalmängd enligt fem angivna klasser. Personalstyrkan för rederierna som deltog i enkäten uppvisade en hyfsad spridning över de olika klasserna. Till den största klassen med över 200 arbetstagare hörde 38 procent av rederierna. Fördelningen enligt personalmängd visas i tabell 9.4.

Tabell 9.4. Rederiets personalantal (n=16).

Personalantal	notiser stycken	% (/n)
Mindre än 20	2	13 %
20-100	4	25 %
100-200	4	25 %
Större än 200	6	38 %

Rederiets tonnage (A6)

Enligt barometern (tabell 9.5) hade rederierna lika mycket eget tonnage som eget och chartrat tonnage, dvs. 44 % i båda kategorierna. Resten av rederierna som deltog hade endast chartrat tonnage.

Tabell 9.5. Rederiets tonnage (n=16).

Tonnage	notiser stycken	% (/n)
Enbart eget tonnage	7	44 %
Både eget och chartrat	7	44 %
Enbart chartrat	2	13 %

Rederiets flaggstater (A7)

Barometern kartlade hur de deltagande rederiernas fartygstyper fördelade sig enligt finländsk flagg, EU-flagg och övrig flagg (tabell 9.6).

Det totala antalet fartyg hos rederierna som deltog i enkäten var 253, vilket är betydligt fler än året innan, då det sammanlagda antalet fartyg var 165. Förändringen är märkbar i synnerhet när man beaktar att sju rederier fler besvarade enkäten 2012. Av alla fartyg seglade nästan hälften (46 %) under finländsk flagg, 19 % under EU-flagg och 35 % under någon annan flagg. Föregående år var motsvarande siffror 58 %, 35 % och 7 %, vilket visar att andelen fartyg som seglar under finländsk och EU-flagg minskar medan andelen fartyg under annan flagg ökar.

Tabell 9.6. Antalet fartyg som rederiets opererar enligt flaggstat (n=16).

Flagga/fartyg	finska flaggan	EU-flaggan	övriga	ANTAL
roro/ropax	10	17	4	31
containerfartyg	3	4	5	12
torrbulk	60	11	32	103
våtbulk	43	17	47	107
ANTAL	116	49	88	253

10 SJÖFARTSBRANSCHENS NULÄGE OCH FRAMTID

Med hjälp av frågorna i grupp B utreddes nuläget och framtiden så att man först kartlade rederibranschen och sjötransportmarknaden i allmänhet och därefter ställde frågor om enstaka rederier. Granskningens tidsspann omfattade de senaste tolv månaderna för det förflutna och de kommande tolv månaderna för framtiden. Ett undantag från detta utgör mängden export- och importtransporter inom Finlands sjötrafik, för vilka endast prognosen för de kommande 12 månaderna beaktats. För investeringar som gäller trafik mellan Finland och utlandet har tidsperioden 24 månader använts. Före år 2010 användes i huvudsak ett tidsspann på sex månader. Den förändrade granskningsintervallen ska beaktas när statistikerna analyseras. På grund av att antalet finländska rederier är så litet utförs granskningen inte på varuslagsnivå.

10.1 Allmänna frågor om rederibranschen

Konjunkturerna inom sjötransportmarknaden (B1)

Konjunkturläget för sjötransportmarknaden har förbättrats något under de 12 senaste månaderna. Förändringen är inte stor, men ändå 13 poäng högre än ifjol med ett förverkligat saldotal på -44 poäng. Av besvararna bedömde 56 procent att konjunkturläget försvagats något eller märkbart. 13 procent ansåg att läget har förbättrats en aning. Den positiva utvecklingen förutspås fortsätta eftersom 44 procent tror att läget kommer att förbättras något under de kommande 12 månaderna, medan endast 13 procent tror att läget kommer att försämrats något. Prognosens saldotal förutspås bli positivt, 31 poäng.

Konjunkturerna för marknaderna inom sjötransport

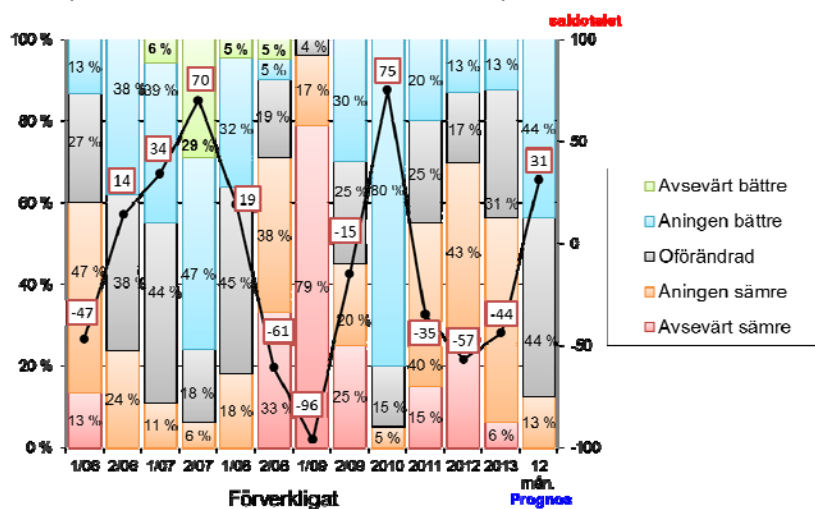


Bild 10.1. Konjunkturer inom sjötransportmarknaderna (uppf. 2013 n=16, prognos 12 månader n=16).

Transportefterfrågan inom sjötransportmarknaden på Östersjön/Nordsjön (B2)

Liksom konjunkturläget för sjötransportmarknaden har även transportefterfrågan på Östersjön och Nordsjön förbättrats något. Saldotalet för transportefterfrågan har ökat med 10 poäng under de senaste 12 månaderna och stigit från -41 poäng till -31 poäng. Av besvararna bedömde 38 procent att läget var något sämre och 13 något bättre under den gångna granskningsperioden. Det förutspås att läget kommer att ytterligare förbätt-

ras avsevärt under de kommande 12 månaderna, eftersom saldotalet bedöms öka med 56 poäng. Besvararnas procentandelar skulle i prognosen vändas tvärtom, eftersom 38 procent tror att transportefterfrågan kommer att vara något högre och 13 procent tror att den är något lägre.

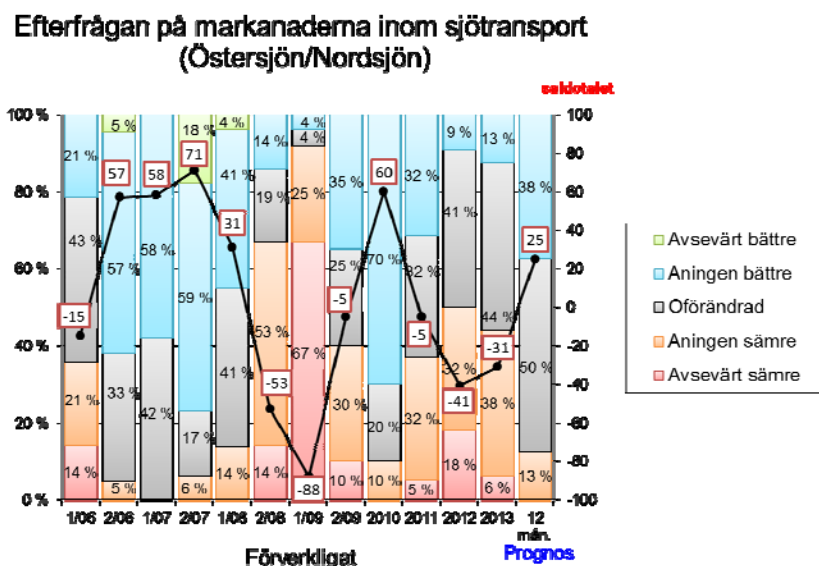


Bild 10.2. Transportefterfrågan på sjötransportmarknader i Östersjön/Nordsjön (uppf. 2013 n=16, prognos 12 månader n=16).

Antalet export- och importtransporter (B3)

I beskrivningen av export- och importtransporter inom Finlands sjötrafik har under rederibarometerns hela existens använts enbart prognoser och inte, som när det gäller övriga teman, uppskattningar av läget under föregående år. **Exporttransporterna** förväntas öka något jämfört med föregående granskningsperiod. Ökningen förutspås bli 35 poäng, vilket betyder att saldotalet ändå förblir negativt (-13). Av deltagarna tror en knapp tredjedel att exporten minskar en aning medan en femtedel anser att den ökar något. Trots de positiva förväntningarna är läget fortfarande långt ifrån toppåret 2010, då saldotalet var 75.

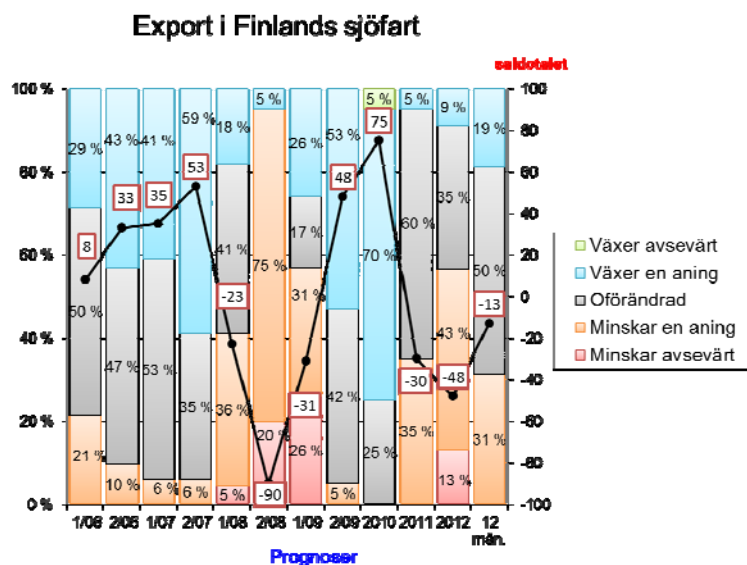


Bild 10.3. Export i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=16).

Prognosen för Finlands **importtransporter** uppvisar en trend som liknar exportprognosen. Då exportprognosen ökat med 35 poäng, har importprognosen ökat med 30 poäng så att den just nu står på noll. Besvararnas procentandelar visar att en lika stor andel (19 %) förväntar sig att importen ökar något, eller tvärtom minskar något.

Trafikverket (2013) har regelbundet samlat in information om utrikes sjötransporter alltsedan 1970. Under de 20 senaste åren har antalet export- och importtransporter ökat stadigt samtidigt som andelen transporter med finländska fartyg har minskat. År 1993 var importen 32,6 miljoner ton, varav nästan hälften transporterades med finländska fartyg. Fram till år 2012 ökade importen till 48,7 miljoner ton, samtidigt som de finländska fartygens andel sjönk till 41 procent. Motsvarande siffror för exporten var 31,9 miljoner ton och de finländska fartygens andel 29 procent. Fram till år 2012 hade den totala exporten ökat till 44,5 miljoner ton och de finländska fartygens andel sjunkit till 19 procent.

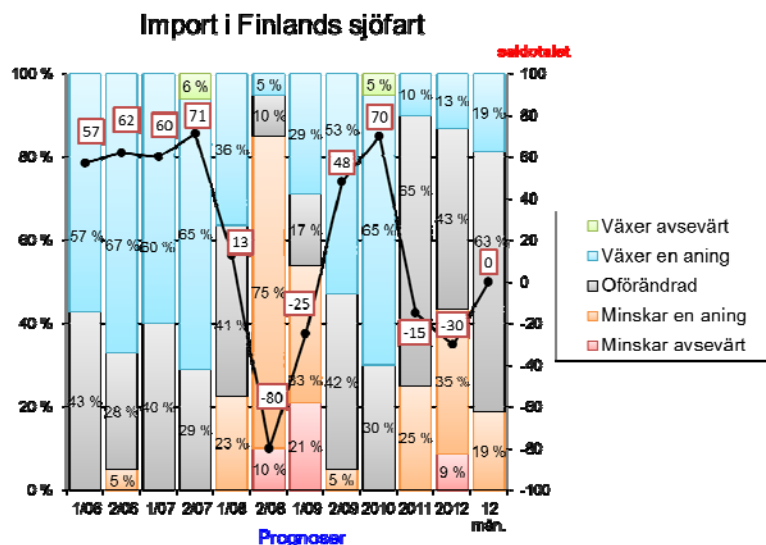


Bild 10.4.Import i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=16).

Konkurrens inom sjötransportmarknaden (B4)

Konkurrensen på sjötransportmarknaden har skärpts ytterligare under det gångna året (med 27 poäng), men trenden för det kommande året tros bli mer positiv. Trots att saldotalet förutspås stiga med 25 poäng, förblir det ändå negativt (-50 poäng). Hälften av besvararna förutspår att läget skärps något eller märkbart och hälften tror att läget förblir oförändrat. Konkurrensen på transportmarknaden förväntas alltså inte minska alls. Konjunkturerna som beskriver konkurrensen på sjötransportmarknaderna har varit relativt oförändrade under den tid som barometern funnits. En annan gemensam nämnare för de granskade åren är att saldotalet varit starkt negativt hela tiden.

Konkurrens på marknaderna inom sjötransport

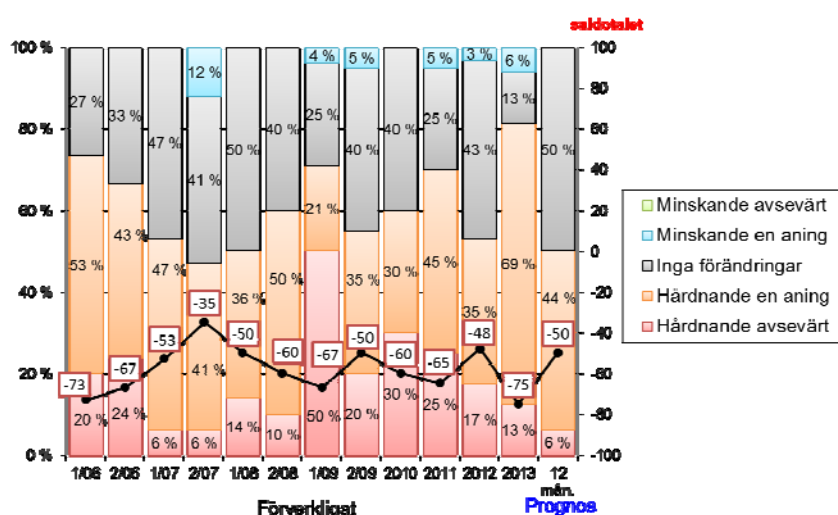


Bild 10.5. Konkurrens på sjötransportmarknader (uppf. 2013 n=16, prognos 12 månader n=16).

Prisen på sjötransportfrakter (B5)

Saldotalet som beskriver utvecklingen av sjötrafikens fraktpriser har legat på minus alltsedan den andra hälften av 2008, varefter prisförändringen årligen gått turvis uppåt och neråt. Saldotalet för de tre senaste månaderna var -50, vilket är det näst lägsta saldotalet för barometern. Som lägst var saldotalet för andra hälften av år 2009, -100 poäng. En granskning av det kommande året visar att de positiva förväntningarna överträffar de negativa: omkring en tredjedel av besvararna tror att fraktpriserna stiger något och en femtedel tror att de sjunker något eller avsevärt. Hälften av dem som svarat bedömer att läget förblir oförändrat.

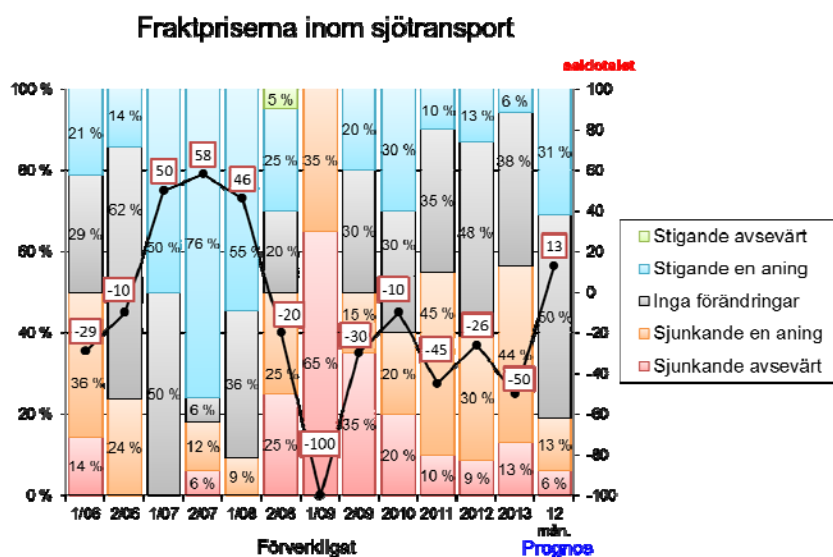


Bild 10.6. Priser på frakterna inom sjötransporten (uppf. 2013 n=16, prognos 12 månader n=16).

Bunkerpriset (B6)

Bunkerpriset dvs. priset på fartygsbränsle har varierat avsevärt alltsedan rederibarometern publicerades för första gången 2006. Årskiftet 2008-2009 är den enda perioden under barometerns historia som saldotalet varit positivt. Bunkerpriset som stigit alltsedan slutet av 2009 började sjunka under de 12 senaste månaderna, vilket kan ses i att saldotalet steg från -95 poäng till -6 poäng. Denna förändring förutspås ändå vara tillfällig, eftersom 69 procent av besvararna tror att priset kommer att stiga något under den kommande granskningsperioden på 12 månader. Omkring en tredjedel bedömer att läget förblir oförändrat och ingen tror att priset kommer att sjunka under den kommande perioden.

Bunkerworld-indexet (BWI) uppvisar samma trend, enligt vilken bränslepriset sjunkit under de 12 senaste månaderna, trots att enstaka extremnoteringar i både positiv och negativ riktning förekommit. Indexet omfattar, med beaktande av den geografiska viktningen, information från 20 betydande bunkringshamnar. Indexet innehåller bunkerolja, diesel och gasolja viktat enligt deras betydelse på bunkermarknaden.

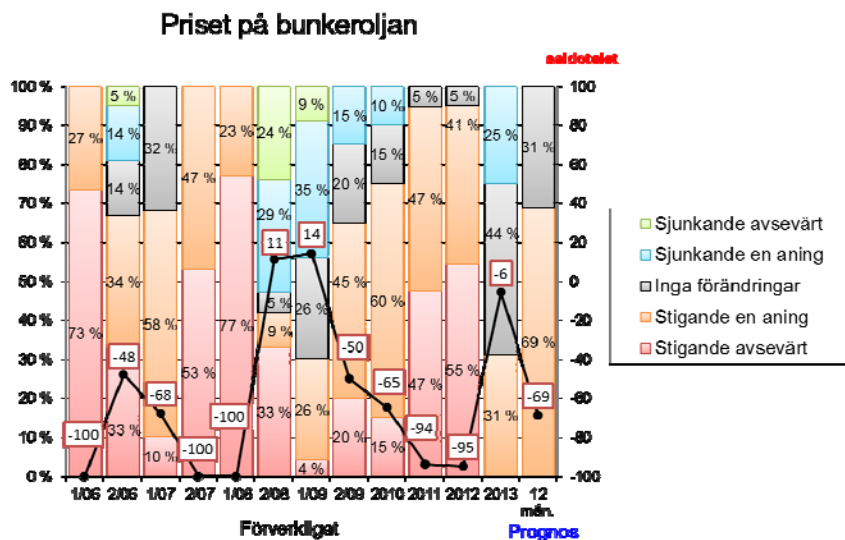


Bild 10.7. Pris på bunkerolja (uppf. 2013 n=16, prognos 12 månader n=16).

Besättningskostnader per flaggstat (B7)

Saldotalet som beskriver besättningskostnaderna för fartyg under finländsk flagg har varit negativt under rederibarometerens hela granskningstid. Varje granskningsperiod har i medeltal två av tre besvarare meddelat att besättningskostnaderna ökat, medan resten ansett att läget varit oförändrat. Från och med 2008, när saldotalet var som lägst, har trenden varit nästan jämnt stigande, om man inte beaktar den lilla toppen i saldotalet under senare hälften av 2009. Den gångna periodens saldotal var -67 poäng. Största delen av deltagarna (58 %) tror att läget förblir oförändrat under de kommande 12 månaderna och resten tror att besättningskostnaderna kommer att öka något eller avsevärt.

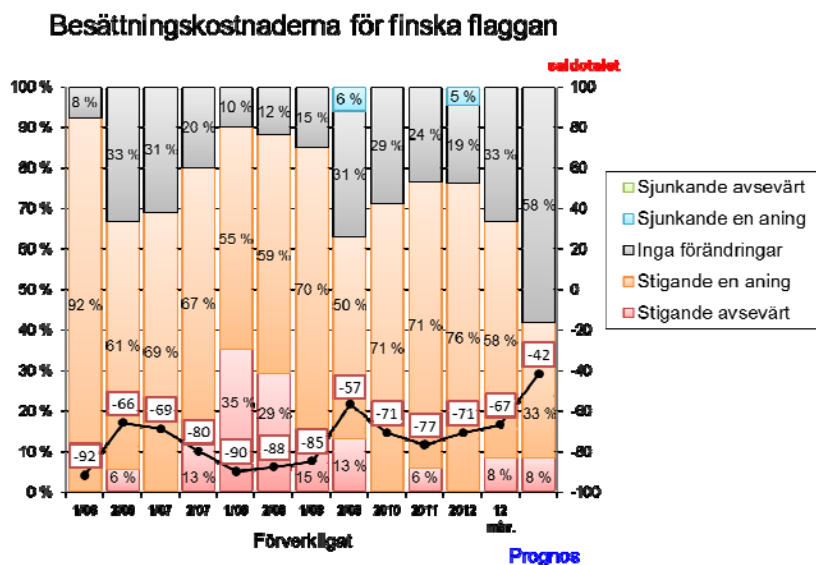


Bild 10.8. Besättningskostnader för finskflaggade fartyg (uppf. 2013 n=12, prognos 12 månader n=12).

Liksom fartyg som seglar under finländsk flagg har också de under utländsk flagg upplevt ökande besättningskostnader under rederibarometerens hela historia. Skillnaden mellan dessa är att konjunkturerna för utländska besättningskostnader haft mer uttalade toppnoteringar och svackor. Saldotale för de senaste 12 månaderna var -25 poäng, vilket förutspås förbli oförändrat även under kommande granskningsperiod. Svarsfördelningens procenttal visar också liknande resultat för den gångna och den kommande perioden. Hälften tror att läget förblir oförändrat, 35 procent tror att kostnaderna ökar något och 13 procent att de sjunker något

Besättningskostnaderna för andra än finska flagga

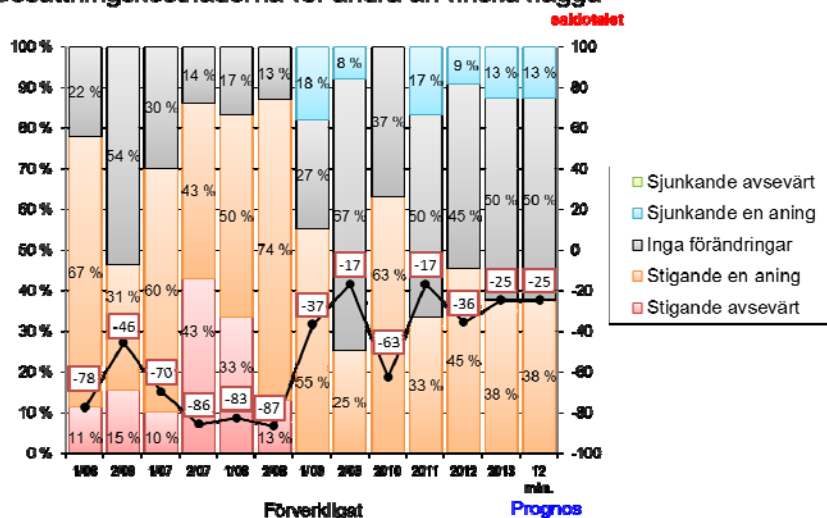


Bild 10.9. Besättningskostnader för andra än finska flaggor (uppf. 2013 n=8, prognos 12 månader n=8).

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

För investeringar tillämpas, i motsats till andra teman, tidsperioden *de följande två åren*, vilket innebär att uppskattningar från konsekutiva enkäter delvis överlappar varandra. Frågan omfattar nybyggen och inköp av second hand-fartyg. Under barometerens historia har saldotalen för investeringar varierat märkbart. Under andra hälften av 2007 var saldotalet för investeringar 76 poäng på plus och under första hälften av 2009 var det 79 poäng på minus. Förväntningarna på antalet investeringar har ökat, så att det förutspådda saldotalet för de följande två åren steg till sex poäng positivt från att ha varit -17 poäng under föregående granskningsperiod. Besvararna är inte överens om prognosen för de följande två åren, utan åsikterna går isär. 37 procent förutspår ökat antal investeringar medan 31 procent tror att investeringarnas antal minskar. Förväntningarna på rederiernas investeringar i nybyggen och second hand-fartyg följer tydligt sjömarknadernas konjunkturförändringar. Effekten av svaveldirektivet syns åtminstone inte ännu som någon betydlig ökning i fartygsinvesteringar, nybyggen eller second hand-fartyg.

Investeringarna i trafiken mellan Finland och utlandet

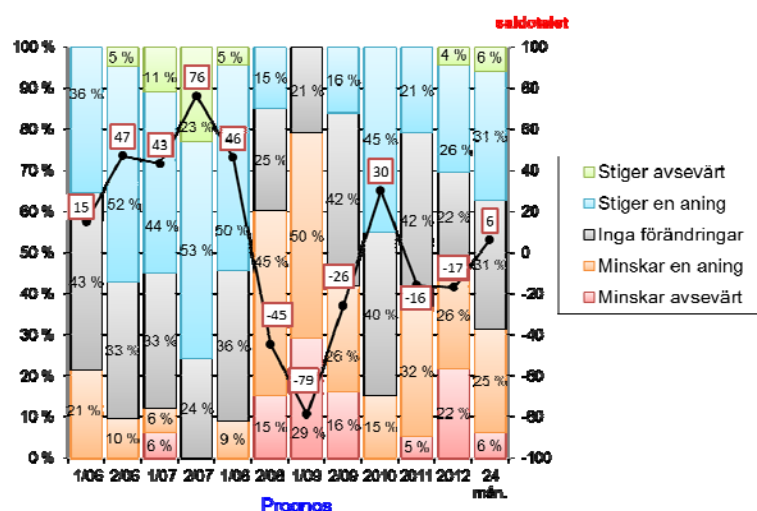


Bild 10.10. Investeringar i trafiken mellan Finland och utlandet (prognos 24 månader n=16).

10.2 Frågor om enstaka rederier

Omsättning (B9)

Utvecklingen av rederiernas omsättning uppvisar stora skillnader mellan olika rederier, liksom under hela barometerns historia. Allmänt taget har prognoserna visat mer på ökande omsättning än på sjunkande omsättning. Under de tre senaste åren har trenden ändå vänt, så att enbart omkring en fjärdedel förutspått att omsättningen ska öka. Under den gångna granskningsperioden har saldotalet sjunkit ytterligare till -27 poäng. Förändringen jämfört med föregående period är fem poäng. Över hälften av besvararna (54 %) meddelade att omsättningen sjunkit och en dryg fjärdedel (27 %) rapporterade att omsättningen ökat. Trenden väntas vända mot det positiva under den kommande perioden eftersom hälften tror att omsättningen ska öka något. Om prognosen skulle förverkligas förändras saldotalet från negativa -27 poäng till positiva 19 poäng.

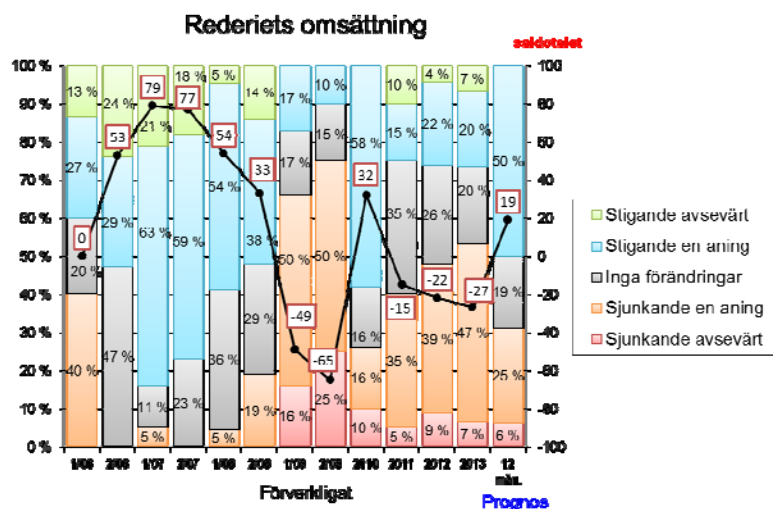


Bild 10.11. Rederiets omsättning (uppf. 2013 n=15, prognos 12 månader n=16).

Utnyttjandegraden av fartygens kapacitet (B10)

Utnyttjandegraden av fartygens kapacitet har börjat stiga efter svackan föregående år. Saldotalet för utnyttjandegraden låg 22 poäng på minus år 2012, medan det ligger 25 poäng på plus under denna period. Procentandelarna visar att kapacitetens utnyttjandegrad ökat hos 38 procent och minskat hos 13 procent. För hälften har utnyttjandegraden förblivit oförändrad. Enligt prognosen förändras läget en aning så att utnyttjandegraden ökar något eller förblir oförändrad hos 44 procent och sjunker något hos 13 procent, vilket gör att saldotalet stiger till 31 poäng.

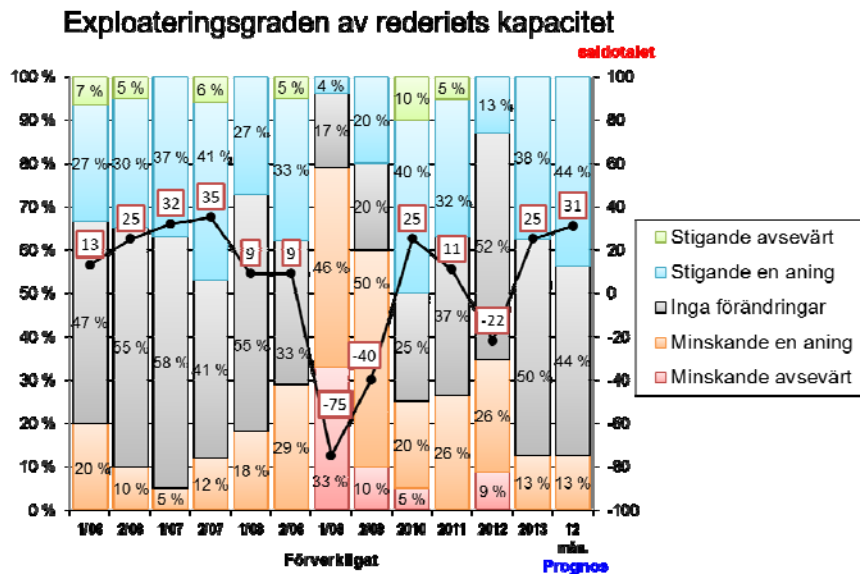


Bild 10.12. Utnyttjandegrad av rederiets kapacitet (uppft. 2013 n=16, prognos 12 månader n=16).

Utvecklingen av antalet sjöanställda per flaggstat (B11)

Antalet sjöanställda på fartyg under **finländsk flagg** har varit relativt konstant under barometerns historia. Med undantag av den pågående granskningsperioden har över hälften av besvararna under varje period förutspått att antalet förblir oförändrat. Från år 2009 kan man se en trend med negativa saldotal: rederier med minskat antal anställda överskrider rederier med ökat antal anställda. Under den gångna granskningsperioden har saldotalet ökat med fem poäng så att det nu är noll. Procentandelarna visar att läget varit oförändrat hos 33 procent av dem som svarat. En dubbelt så stor andel av rederierna (67 %) förutspår att antalet anställda förblir konstant även under de kommande 12 månaderna. Den stigande och sjunkande trenden syns i lika stora procentandelar: hos 25 procent av rederierna har antalet sjöanställda ökat eller minskat något och hos 8 procent ökat eller minskat avsevärt. Den här situationen förutspås ändra under de kommande 12 månaderna så att antalet sjöanställda sjunker något hos en fjärdedel och stiger något hos endast 8 procent, vilket gör att saldotalet sjunker till -17 poäng.

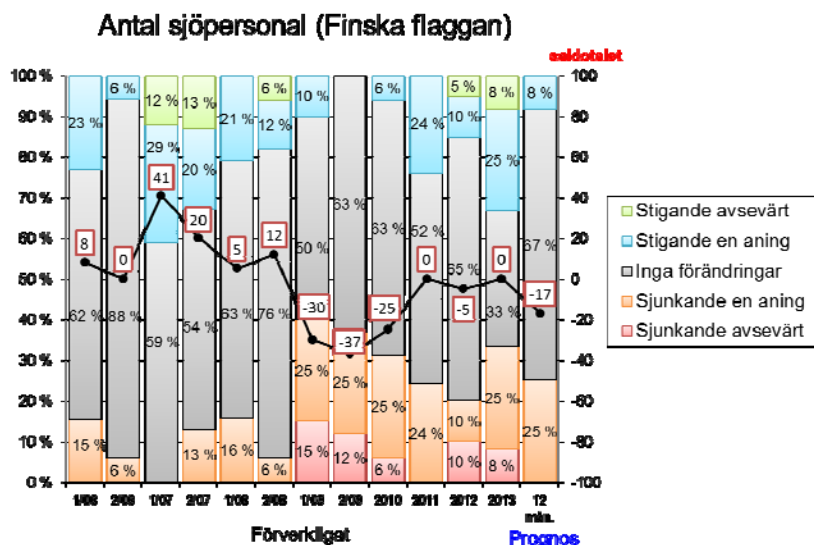


Bild 10.13. Antal sjöpersonal på finskflaggade fartyg (uppf. 2013 $n=12$, prognos 12 månader $n=12$).

När man jämför förändringarna i antalet sjöanställda mellan fartyg som seglar under finländsk flagg och under **utländsk flagg** ser man att de går i en liknande riktning. Antalet sjöanställda på fartyg under utländsk flagg uppvisar dock några topp- och bottennoteringar: märkbart positiva saldotal för år 2007 och 2011 och ett märkbart negativt saldotal (-44) i förhållande till den allmänna trenden för år 2013, dvs. de senaste 12 månaderna. Över hälften (56 %) meddelade att antalet sjöanställda varit oförändrat medan resten (44 %) rapporterade att antalet minskat något. Enligt prognosen skulle läget under de kommande 12 månaderna återgå till läget 2012, saldotalet noll. Förutom de likriktade trenderna syns en annan företeelse, nämligen att saldotalet som beskriver antalet sjöanställda på rederiernas fartyg under utländsk flagg under nästan alla perioder varit mer positivt (antalet anställda har alltså ökat) än saldotalet för antalet sjöanställda på fartyg under finländsk flagg.

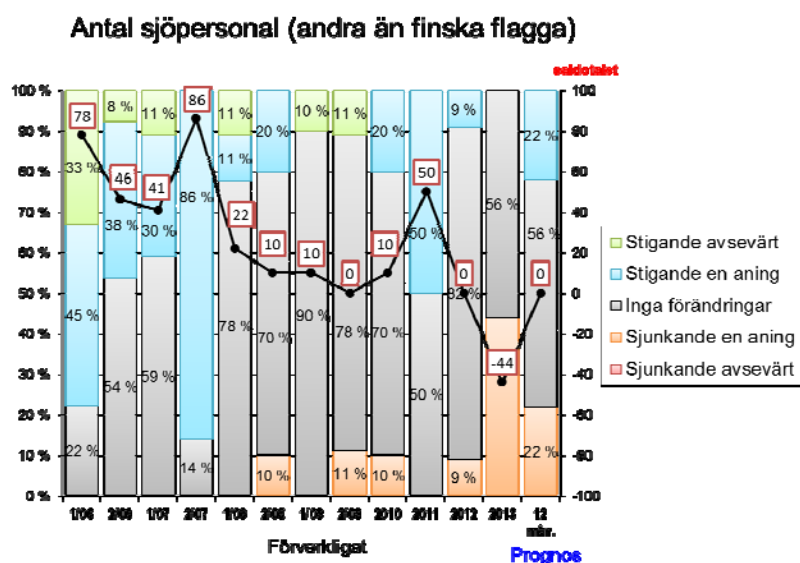


Bild 10.14. Antal sjöpersonal på de utflaggade fartygen (uppf. 2013 $n=9$, prognos 12 månader $n=9$).

11 HINDER FÖR REDERIERNAS UTVECKLING OCH TILLVÄXT

Frågorna i grupp C kartlade vilka faktorer rederierna upplever som hinder för tillväxt och utveckling. Antalet hinder visas i bild 11.1. I enkäten kunde rederierna kryssa för så många alternativ de ansåg nödvändigt (totalt 87 noteringar). 63 procent ansåg att den allmänna ekonomiska osäkerheten utgör det största enskilda hindret. Dålig prisutveckling och ökad konkurrens är enligt varannan deltagare allvarliga hinder som hotar tillväxten. Däremot upplevs inte stegring i charterkostnader och nivån på lotsavgifterna som tillväxthinder: endast sex procent av dem som svarat hade valt dessa alternativ. Övriga hinder, som inte fanns med på listan, nämndes inte detta år.

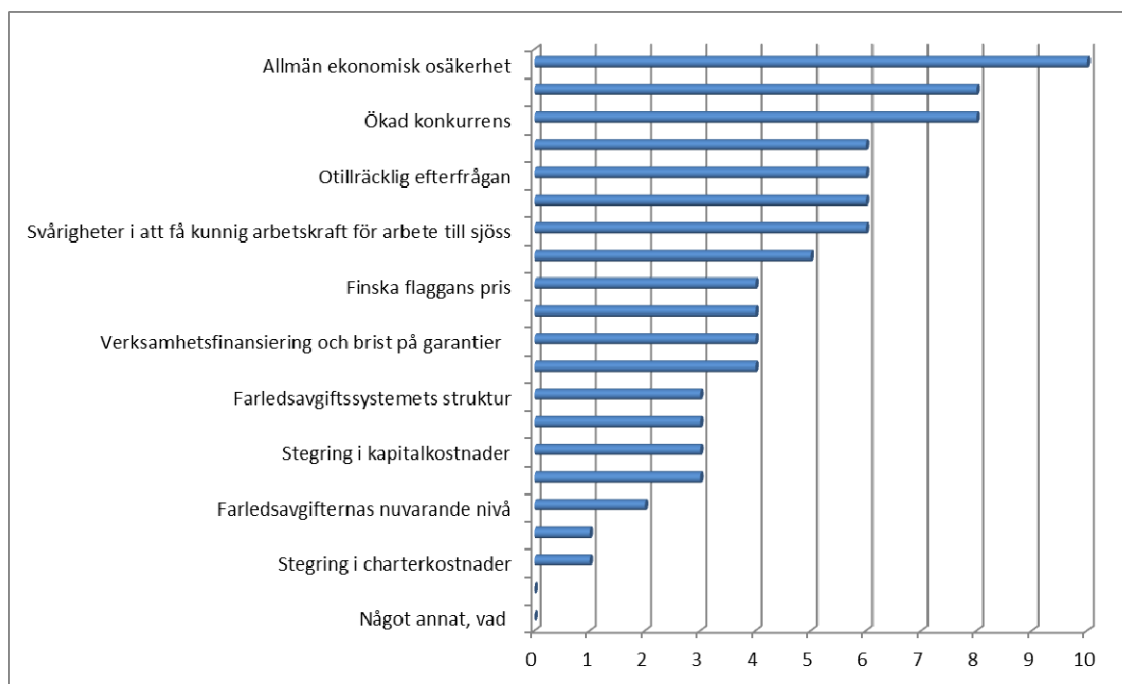


Bild 11.1. Hinder för rederiets tillväxt.

12 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN

I frågegrupp D behandlades förändringarna som har skett i verksamhetsmiljön.

Finlands sjöfartspolitik (D1)

Frågan kartlade sjöfartspolitiken i Finland ur det perspektiv som förutsättningarna för rederiverksamhet representerar. Granskningsperiodens längd är, liksom förut, ett år. Sjöfartspolitiken har enligt besvararna försämrats jämfört med föregående år och detta syns både i saldotalet och i procentfördelningen. 44 procent anser att läget är oförändrat medan lika många upplever att politiken försämrats. Saldotalet har sjunkit från -4 poäng till -31 poäng. De positiva åsikterna om Finlands sjöfartspolitik som lades fram för ett år sedan har alltså förändrats till det sämre liksom 2011, men saldotalet är inte lika lågt som då (-55).

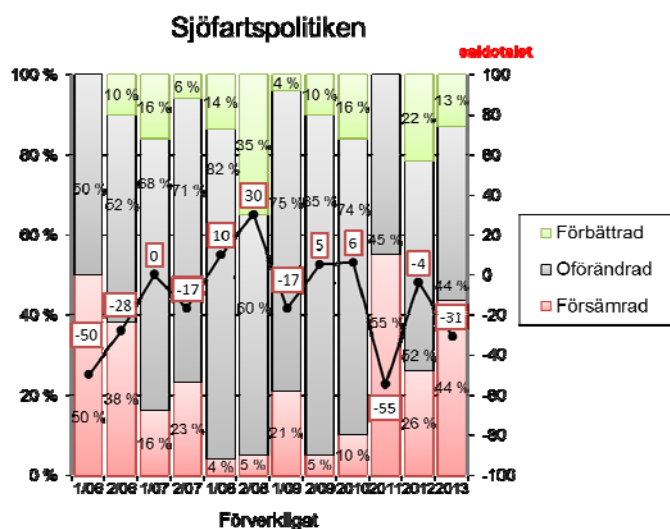


Bild 12.1. Sjöfartspolitik i Finland (uppf. 2013 n=16).

De finländska rederiernas marknadsandel (D2)

Saldotalet som beskriver utvecklingen av de finländska rederiernas marknadsandel under det kommande året visar att utvecklingen av de finländska rederiernas marknadsandel beträffande transporter till och från Finland fortsätter att sjunka som det gjort under barometerns hela historia. En procentgranskning visar att prognosernas saldotal varit starkt negativ under hela barometerns granskningstid; som högst -80 poäng (01/2006) och som lägst -22 poäng under föregående granskningsperiod. Under den gångna perioden förutspådde en tredjedel av enkätbesvararna att situationen förblir oförändrad och en tiondel ansåg att den förbättras. Saldotalet för kommande 12 månaders prognos är -24. Omkring en tredjedel (31 %) förutspådde att de finländska rederiernas marknadsandel minskar något. Besvararna är inte helt överens om en sjunkande marknadsandel under de kommande tolv månaderna, eftersom 13 procent tror att marknadsandelen ökar och 37 procent anser att den minskar något eller avsevärt.

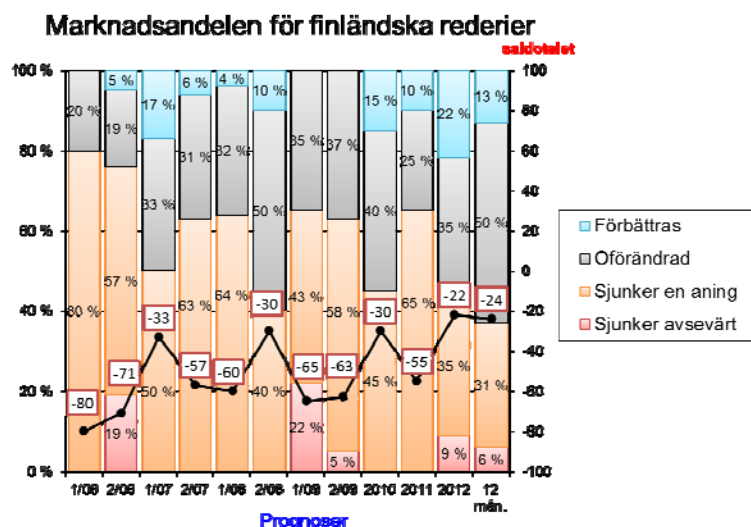


Bild 12.2. Marknadsandelen för finländska rederier (prognos 12 månader n=16).

Trafikverkets statistik över utrikes sjöfart (2013) visar att antalet sjötransporter sedan 1970 nästan har trefaldigats; från 33 miljoner ton till 93 miljoner ton. Samtidigt har andelen som transporteras med finländska fartyg sjunkit från 50 procent till 30 procent. I den huvudsakligen sjunkande trenden för finländska fartyg kan man också se förändringar åt den andra hållet. En granskning av procentandelarna från barometerns första år visar att den sammanlagda export- och importandelen som fraktades med finländska fartyg år 2006 var 28 procent, vilket fram till år 2012 hade ökat en aning till 30 procent.

13 TEMAFRÅGOR

Rederibarometerens temafråga kartlägger årligen deltagarnas åsikter om aktuella teman. År 2011 behandlade barometerens temafrågor effekterna av IMO:s svavelbestämmelser som skulle träda i kraft efter tre år. Den första temafrågan gällde då hur sannolikt det var att installera skrubber i rederiets fartyg, medan den andra frågan undersökte om bestämmelserna för bränslets svavelhalt kommer att orsaka övergång till andra transportformer. Enligt svaren skulle en tredjedel av rederierna sannolikt installera skrubber i fartygen och återstoden inte. Två av tre besvarare förutspådde en övergång till andra transportformer medan återstoden ansåg att den inte sker någon övergång.

Eftersom svaveldirektivet träder i kraft om drygt ett år ville man nu återvända till dessa teman. Rederibarometerens frågor gäller denna gång anpassningsåtgärder i form av olika bränslen eller teknologi för att uppfylla de skärpta gränserna för svavelutsläpp på SECA-området, som kommer att ha en svavelhaltgräns på 0,1 %. Rederierna tillfrågades om åtgärder både från och med år 2015 och från och med år 2020. För år 2015 gavs fem alternativ och för år 2020 sex. Besvararna kunde kryssa för flera angivna alternativ. En annan fråga berörde indirekt de skärpta bestämmelserna: rederierna tillfrågades om de överväger att flytta sin verksamhet utanför SECA-området och ifall de svarar jakande på detta ombads de även specificera vilka dessa nya områden kommer att vara år 2015 och år 2020.

88 procent av dem som svarade valde från 1.1.2015 alternativet MGO (marine gas oil), vars svavelhalt är 0,1 %. Endast 13 procent ansåg att de vid den tidpunkten kommer att använda skrubber. Inget av rederierna trodde att de kommer att anpassa motorn för flytande naturgas (LNG), införskaffa ett nytt LNG-drivet fartyg eller använda sig av andra alternativa metoder. (Bild 13.1.)

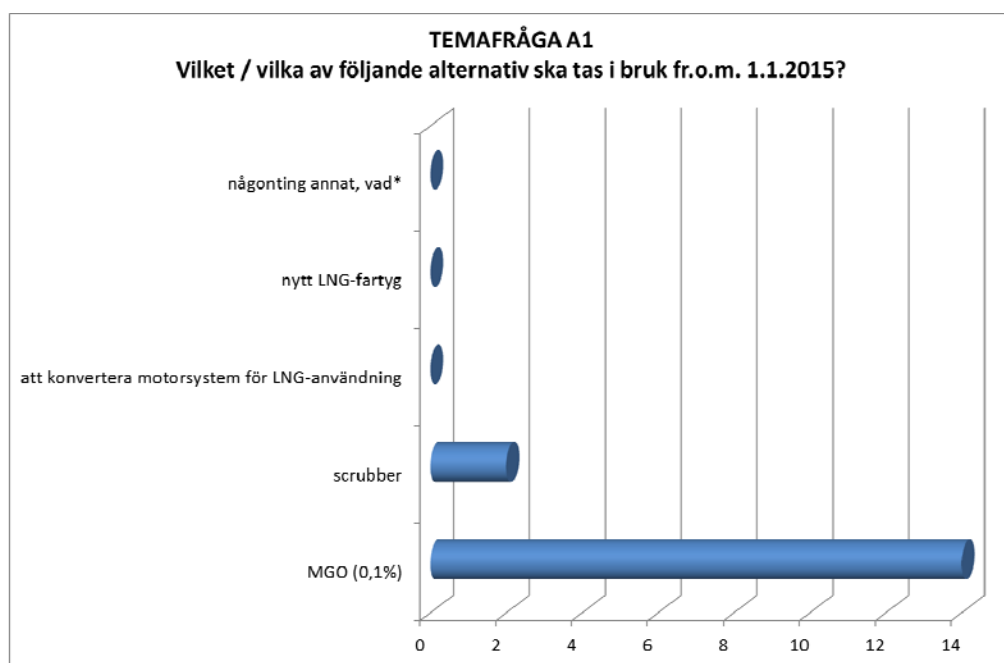


Bild 13.1. Fördelningen av temafrågans svar ($n=16$).

Den andra frågan berörde anpassningsåtgärder från och med 1.1.2020, när gränsen för bränslets svavelhalt kommer att vara 0,1 % på SECA-området och 0,5 % globalt. En fem års förlängning av övergångstiden globalt är möjlig om ett bränsle som uppfyller kriterierna inte är tillgängligt ifrågavarande år. En dryg tredjedel valde att använda MGO överallt. En fjärdedel tror sig använda MGO inom SECA och bränsle med 0,5 % svavel utanför. Skrubber var fortfarande ett alternativ för endast 10 procent av besvararna. Sammanlagt 15 procent ansåg att LNG-anpassad motor eller införskaffning av ett nytt LNG-drivet fartyg var ett alternativ. Bioolja presenterades som ett övrigt alternativ från början av år 2020 och 15 procent av besvararna trodde sig använda det bränslet. (Bild 13.2.)

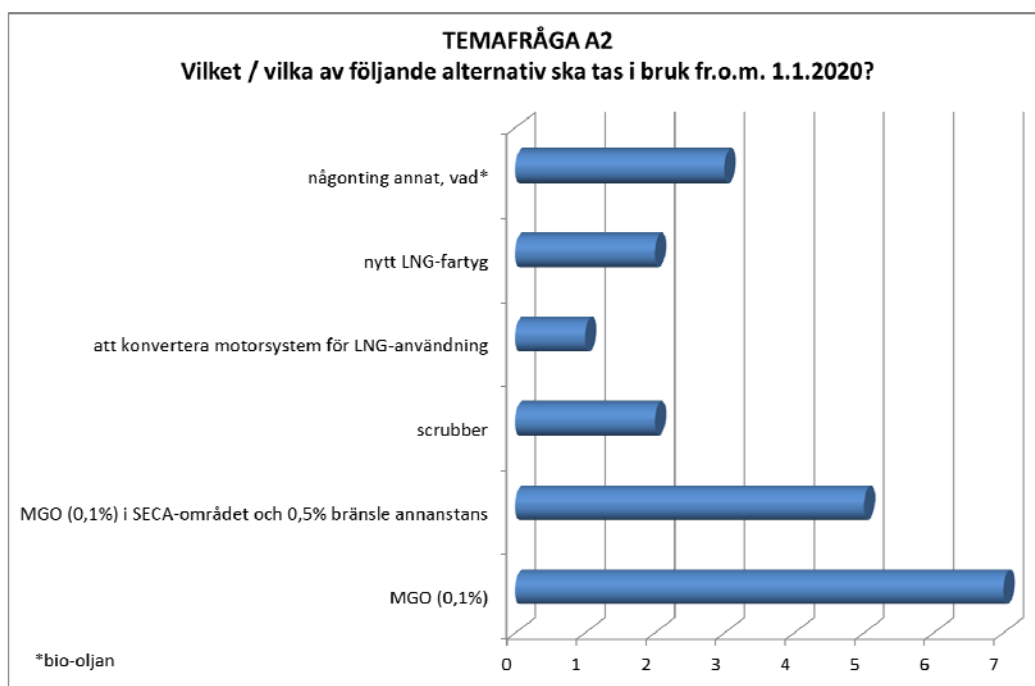


Bild 13.2. Fördelningen av temafrågans svar (n=16).

Rederierna tillfrågades också om de överväger att flytta sin verksamhet utanför SECA-området. 87 procent ansåg att de inte överväger en förflyttning medan resterande 13 procent meddelade att de överväger en sådan lösning (Bild 13.3.). Framtida verksamhetsområden kunde enligt rederierna vara de övriga nordliga havsområdena, inklusive det nordamerikanska NECA-området.

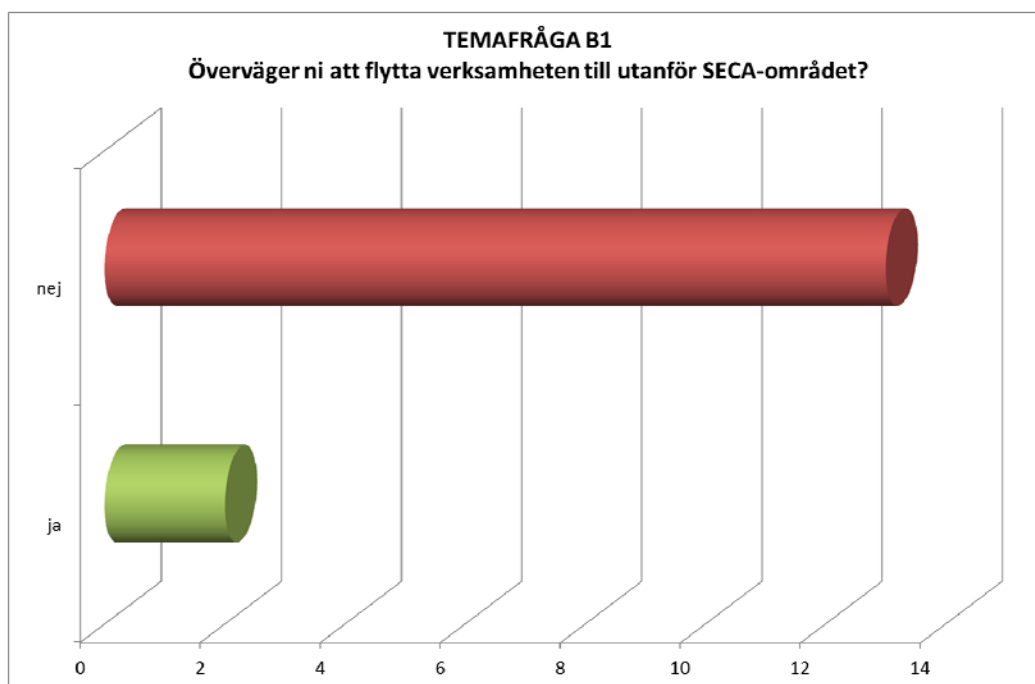


Bild 13.3. Fördelningen av temafrågans svar (n=15).

SPC Finland deltar i projektet ESN (European Shortsea Network) The Way Forward, där man under det gångna året utrett bl.a. **de europeiska rederiernas** planer och åtgärder för att uppfylla de kommande miljöbestämmelserna. Ett tema var framtidens alternativa bränslen och teknologi för att uppfylla gränserna för svavelutsläpp. Rederier från de länder som deltar i projektet ombads i en lista med alternativ ange de alternativ som de kommer att använda från och med början av år 2015 (Bild 13.4.). Svar inkom från sju länder och sammanlagt 34 rederier, vars totala antal alternativa anpassningsåtgärder var 51. Det enskilda rederiet kunde alltså välja fler än en åtgärd. En överväldigande majoritet svarade, på samma sätt som deltagarna i rederibarometern, att de kommer att använda MGO (91 %) för att uppfylla utsläppsgränserna. Omkring en femtedel av besvararna angav skrubbern som sitt alternativ. Motoranpassning för LNG-drift (15 %) eller inköp av nytt LNG-fartyg (12 %) var som anpassningsåtgärder något mindre vanliga än användning av skrubber. 15 procent av rederierna som deltog i enkäten har övervägt att förflytta verksamheten till andra områden.

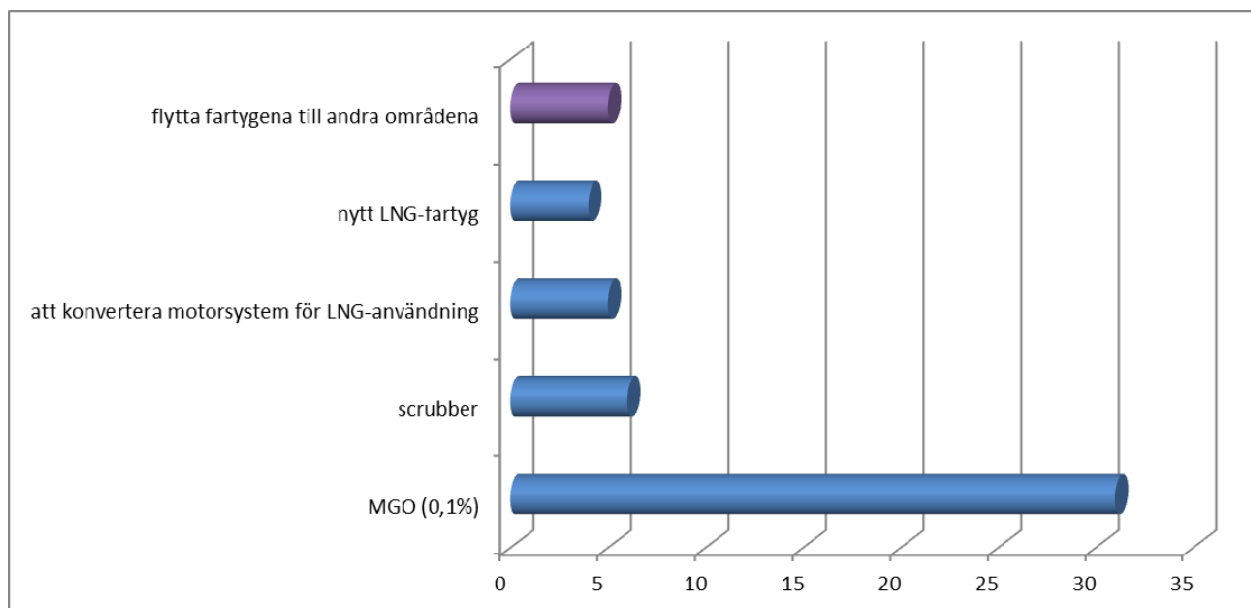


Bild 13.4. Resultat för rederiernas (n=34) anpassningsåtgärder år 2015 enligt enkät inom projektet *The Way Forward*.

När man jämför resultaten från rederibarometern med enkäten som gjordes i samband med ESN-projektet, ser man att åtgärderna som enligt barometern ska vidtas i Finland är relativt lika de åtgärder som de europeiska rederierna tänker vidta, när MGO betraktas som en alternativ anpassningsåtgärd. 18 procent av de europeiska rederierna tror att de använder skrubber, medan motsvarande siffra för de finländska rederierna är 10-13 procent. Installation av LNG-drivna motorer eller inköp av nya LNG-fartyg verkar vara alternativ som utnyttjas i viss mån av de europeiska rederierna redan år 2015, medan de finländska rederierna tror sig använda dessa alternativ i samma utsträckning först år 2020.

14 SLUTSATSER

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

Trenden i bild 14.1. följer största delen av de teman som behandlas i barometern. Tiden för den första barometern startar med negativa saldotal, eller åtminstone lägre saldotal än de därpå följande granskningsperioderna. Den stigande trenden fortsatte in på den andra hälften av år 2007, varefter störtdykningen mot ekonomisk depression vid årsskiftet 2008-2009 var speciellt brant. Saldotalet minskade med omkring 150 poäng under ifrågavarande period, med undantag av kapacitetens utnyttjandegrad som uppvisade en minskning på 110 poäng. Den snabba uppgången efter detta skedde under ett år och ökningen var i vissa fall brantare än fallet vid konjunkturedgången. Saldotalens toppnoteringar nåddes år 2010, varefter en ny nedgång började, som dock inte var lika brant som den föregående. Den sjunkande trendens lägsta saldotal (omkring -50 poäng) nåddes under åren 2011 och 2012, då nedgångskurvan visserligen är mindre brant än de tidigare vändpunkterna. Prognoserna för framtiden ser i regel positiva ut för besvararna.

Några undantag från den ovan nämnda enhetliga trenden bör ändå lyftas fram. Sjötrafikens fraktpriser har följt den allmänna trenden fram till nedgången 2009, men har efter det gått turvis uppåt och neråt varje år. Bunkerpriset uppvisar en liknande trend som de flesta övriga teman, med ett undantag: saldotalen har förblivit negativa under hela barometerens historia. Granskningsperioderna 2/08 och 1/09 utgör ändå undantag till detta, eftersom saldotalen då varit positiva.

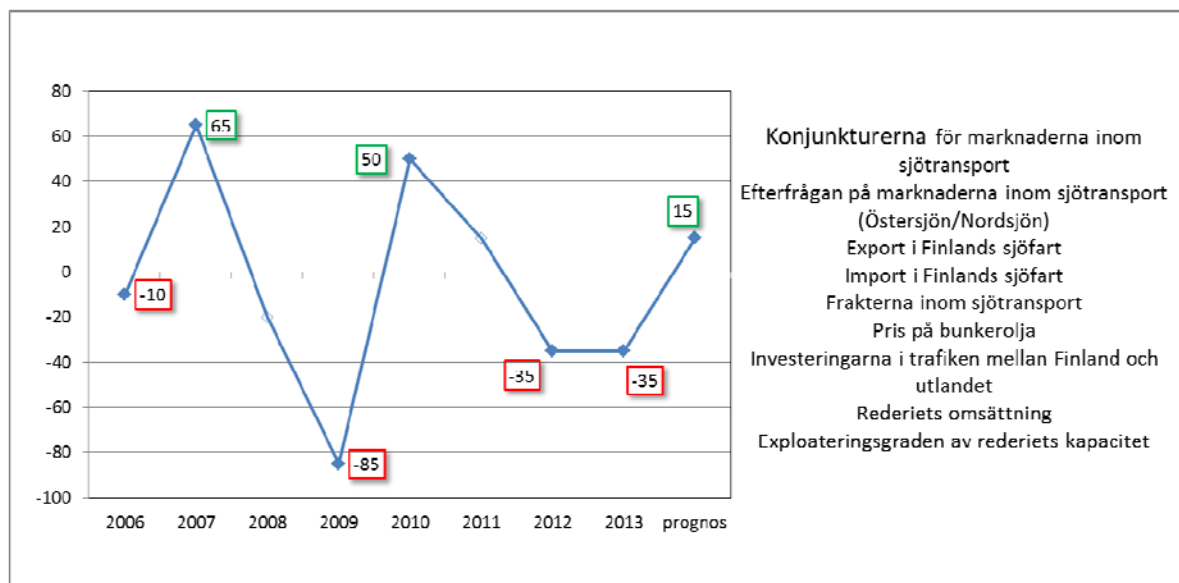


Bild 14.1. Sjöfarts- och rederibranschens konjunkturväxling 2006-2013 och prognos 2013.

De teman som berör besättningskostnader och antalet sjöanställda uppvisar konjunktur-trender som avviker från de ovannämnda. Också konkurrensen på sjötransportmark-naden, sjöfartspolitikerna och de finländska rederiernas marknadsandel följer sina egna kurvor och trender, som avviker från den allmänna trenden.

Saldotalet för besättningskostnader på fartyg under finländsk flagg har varit negativt sedan år 2006. Varje granskningsperiod har tre fjärdedelar av besvararna ansett att be-sättningskostnaderna ökat. Också saldotalet för besättningskostnader på utländska fartyg har hela tiden stått på minus, även om omkring hälften av besvararna under de tre sen-aste åren bedömt att kostnaderna varit oförändrade. Antalet sjöanställda har hela tiden varit relativt likriktade både på fartyg under finländsk flagg och på fartyg under ut-ländsk flagg, trots att saldotalen för utländska fartyg varit en aning mer positiva än sal-dotalen för finländska fartyg. Med undantag av några toppar har trenden varit långsamt sjunkande hos båda, vilket betyder att antalet sjöanställda minskat.

Konkurrensen på sjötransportmarknaden har enligt rederiernas svar hårdnat under hela barometerens historia: saldotalet har växlat mellan -75 poäng och -35 poäng. Under närapå varje granskningsperiod har mer än hälften av besvararna bedömt att konkurren-sen skärpts på sjötransportmarknaden. De finländska rederiernas marknadsandel har också varit negativ under hela barometerens historia med ett saldotal på mellan -80 och -22 poäng.

Sjöfartspolitikens utveckling har till skillnad från övriga grafer beskrivits på en skala i tre steg, enligt vilken politiken har förbättrats, varit oförändrad eller försämrats. Saldota-len har fluktuerat på båda sidor om nollstrecket. Som lägst var saldotalen under den första barometern och år 2011. Det bästa saldotalet uppnåddes under andra hälften av år 2008. Konjunkturerna reflekterar också tydligt enskilda teman som varit aktuella under ifrågavarande granskningsperiod. Till exempel har tonnageskattereformen gett upphov till både positiva och negativa reaktioner: år 2008 syntes önskemålen om att reformen skulle genomföras i planerad form i utvärderingen av sjöfartspolitikerna och år 2011 på-verkades utvärderingen av politiken av att reformen fastnat i byråkratin.

Temafrågorna är frågor som varierar enligt år och kartlägger besvararnas åsikter om aktuella ämnen. I tidigare barometrar har temafrågorna gällt bland annat reformen av tonnageskattelagen, tryggheten av lotsning och sjöfartsbranschens utbildningssystem. Många temafrågor har på ett eller annat sätt berört miljöaspekter, såsom miljöbaserade hamn- och farledsavgifter samt effekterna av bestämmelserna som reglerar svavelhalten i bränsle. I år handlade temafrågan om rederiernas anpassningsåtgärder för att följa det kommande svaveldirektivet efter år 2015 och år 2020. Enligt enkätsvaren väljer en överväldigande majoritet av rederierna att använda MGO med låg svavelhalt.

LÄHTEET /KÄLLOR

Bunkerworld-tilastot (2013). <http://www.bunkerworld.com/prices/index/bwi>

SECA-report (2013). ESN – The Way Forward –hanke. (julkaistaan joulukuussa 2013 ESN-nettisivuilla <http://www.shortsea.info/>)

Liikennevirasto (2013). Ulkomaan meriliikennetilasto 2012. Liikenneviraston tilastoja 7/2013. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lti_2013-07_ulkomaan_meriliikennetilasto_2012_web.pdf

LIITE / BILAGA

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 pääasiassa käyttämänne polttoaineen hinta viimeisen vuoden aikana

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

B6b. Odotatteko pääasiassa käyttämänne polttoaineen hinnan seuraavan vuoden aikana

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

B7a. Ovatko miehistökustannukset varustamoalalla lippuvaltioittain viimeisen vuoden aikana

	Suomen lippu	Muu lippu
Nousseet oleellisesti	☐	☐
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

- ☐ Kasvavat huomattavasti
- ☐ Kasvavat 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
- ☐ Väylämaksujärjestelmän rakenne
- ☐ Luotsausmaksujen taso
- ☐ Jokin tai jotkin muut, mikä/mitkä
- ☐ Ei erityisiä esteitä kehittymiselle 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: Polttoaineen sallittu rikkiarvo tulee olemaan 0,1 % SECA-alueella 1.1.2015 alkaen ja sekä 0,5 % globaalisti alkaen (polttoaineen saatavuustutkimus vaikuttaa voimaantuloon).

KYSYMYS A1: Mikä/mitkä seuraavista vaihtoehtoista ovat varustamonne käytössä 1.1.2015 alkaen?

- ☐ MGO (0,1 %)
- ☐ rikkipesuri
- ☐ moottorin muuttaminen LNG-käyttöiseksi
- ☐ uusi LNG-käyttöinen alus
- ☐ muu, mikä

KYSYMYS A2: Mikä/mitkä seuraavista vaihtoehtoista ovat varustamonne käytössä 1.1.2020 alkaen?

- ☐ kaikkialla MGO (0,1 %)
- ☐ SECAlla MGO (0,1 %) ja muualla 0,5 % polttoaine
- ☐ rikkipesuri
- ☐ moottorin muuttaminen LNG-käyttöiseksi
- ☐ uusi LNG-käyttöinen alus
- ☐ muu, mikä

KYSYMYS B1: harkitsetteko toimintanne siirtämistä SECA-alueen ulkopuolelle?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

KYSYMYS B21: Jos harkitsette, niin mikä tulee olemaan operointialueenne:

1.1.2015 alkaen

1.1.2020 alkaen

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 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

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 brännoljakvalitet ("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 brännoljakvalitet ("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
- ☐ Farledsavgiftssystemets struktur
- ☐ Lotsningsavgifternas nivå
- ☐ Något annat, vad
- ☐ Inga speciella hinder för utvecklingen och tillväxten

D. Förändringar i verksamhetsomgivningen

D1 Finlands sjöfartspolitik har under det senaste året när det gäller förutsättningarna att idka rederyksamhet

- ☐ 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

D. Temafrågan

BAKGRUND: Svavelhalten i marin bränsle i svavelkontrollområdet (SECA) kommer att vara 0,1 viktprocent från och med 1 januari 2015 och 0,5 viktprocent i globalt fr.o.m. 1.1.2020 (tillgång av bränslen påverkar till ikraftträdande).

FRÅGA A1: Vilket / vilka av följande alternativ ska tas i bruk i ditt rederiet fr.o.m. 1.1.2015?

- ☐ MGO (0,1 %)
- ☐ scrubber
- ☐ att konvertera motorsystem för LNG-användning
- ☐ nytt LNG-fartyg
- ☐ någonting annat, vad

FRÅGA A2: Vilket / vilka av följande alternativ ska tas i bruk i ditt rederiet fr.o.m. 1.1.2020?

- ☐ MGO (0,1 %)
- ☐ MGO (0,1 %) i SECA-området och 0,5 % bränslet annanstans
- ☐ scrubber
- ☐ att konvertera motorsystem för LNG-användning
- ☐ nytt LNG-fartyg
- ☐ någonting annat, vad

FRÅGA B1: Överväger ni att flytta verksamheten till utanför SECA-området?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

FRÅGA B2: Vad kommer att vara er verksamhetsområde om ni ska flytta verksamheten till utanför SECA-området?

Från och med 1.1.2015

Från och med 1.1.2020



Turun yliopisto
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS

FI-20014 TURUN YLIOPISTO

<http://mkk.utu.fi>



Turun yliopisto
University of Turku