

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

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

**B 200
2014**

VARUSTAMOBAROMETRI REDERIBAROMETERN 2014



Minna Alhosalo

Tapio Karvonen

SPC Shortsea Promotion
Centre Finland



MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA
TURUN YLIOPISTON BRAHEA-KESKUS

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

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

B 200
2014

VARUSTAMOBAROMETRI REDERIBAROMETERN 2014

Minna Alhosalo

Tapio Karvonen

Turku 2014

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

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

Postiosoite / Postal address:
FI-20014 TURUN YLIOPISTO

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

Painosalama Oy
Turku 2014

ISBN 978-951-29-5960-0 (Painettu)
ISBN 978-951-29-5961-7 (Verkkojulkaisu)
ISSN 2342-1428 (Painettu)
ISSN 2342-1436 (Verkkojulkaisu)

Kannen kuva: Tapio Karvonen

ESIPUHE

Pidät käsissäsi Shortsea Promotion Centre (SPC) Finlandin kahdettatoista varustamobarometriä. Nykypäivänä suuri osa tutkimuksista, selvityksistä, raporteista yms. julkaistaan sähköisenä, mutta me halusimme perinteitä vaalien tehdä barometristä painetun version. Vuodesta 2006 lähtien toteutettu barometri perustuu suomalaisilta varustamoilta kyselyllä kerättävään aineistoon. Haluamme kiittää lämpimästi kaikkia kyselyyn vastanneita, jotka mahdollistivat barometrin tekemisen tänäkin vuonna.

Lähimerenkulun eräs merkittävimpiä tavoitteita on rahtikuljetusten siirtäminen maalta merelle, jossa rahtia pystytään kuljettamaan energiatehokkaasti ja maantiekuljetusten ruuhkat välttämällä. Näihin päiviin asti merenkulku on saanut toimia ilman tiukkoja ympäristönsuojelullisia määräyksiä, mutta vähitellen myös merenkulkuala joutuu huolehtimaan aiheuttamistaan vaikutuksista ympäristöön. Ensimmäisiä konkreettisia toimenpiteitä onkin odotettavissa hyvin pian, sillä reilun kuukauden kuluttua SECA-alueella astuu voimaan rikkidirektiivi. Toinen lähitulevaisuudessa eteen tuleva määräys liittyy painolastivesien käsittelyyn. Tämän vuoden barometrin teemaosuudessa varustamoilta kysyttiin suunnitelmia liittyen IMO:n painolastivesiyleis-sopimuksessa asetettujen vaatimusten noudattamiseksi.

Varustamobarometrin avoimessa kommentointiosiossa vastaajat ovat pohtineet varustamo- ja merenkulkualan tulevaisuutta monesta näkökulmasta. Erityisesti on mietitty suomalaisen elinkeinon kilpailukykyä suhteessa eurooppalaiseen merenkulkualaan ja merenkulkupolitiikkaan. Keskeinen tavoite monen mielestä tulisi olla se, että noudatetaan samaa politiikka suhteessa miehistön määrään ja koulutukseen, rikkipäästörajoituksiin sekä verotukseen ja avustuksiin. Näiden asioiden toteutuessa yhdenvertaisena, suomalainen merenkulkuala pystyy kilpailemaan olemassa olostaan, ja sen merkitys on mahdollista nostaa sille kuuluvalla tasolle.

Porissa 24.11.2014

Minna Alhosalo

Tutkija

SPC Finland, Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus

FÖRORD

Du håller i din hand Shortsea Promotion Centre (SPC) Finlands tolfte rederibarometer. Nuförtiden en stor del av forskningar, utredningar, rapporter osv. publiceras elektroniskt, men vi ville värna om traditioner och göra en tryckt version av barometern. Barometern förverkligas sedan år 2006 och den baserar sig på material som har samlats från finländska rederier med en enkät. Vi vill tacka varmt alla de som svarade på enkäten och som så möjliggjorde publicering av barometern också i år.

En av de viktigaste mål av närsjöfarten är att överföra frakttransporter från land till sjöss där man kan transportera frakten energieffektivt och undvika rusningar på vägar. Ända fram till de här dagarna har sjöfarten fått operera utan stränga bestämmelser för miljövård men så småningom måste också sjöfartsbranschen sköta om sin inverkan på miljön. En av de första konkreta åtgärder väntas snart då svaveldirektiven tränger i kraft inom SECA-området efter en dryg månad. En annan bestämmelse som förverkligas i närmaste framtiden har med hantering av barlastvatten att göra. Detta års temafråga i barometern kartlade rederiernas plan om hur de tänker uppfylla de nya krav som IMOs konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten ställer.

I rederibarometerns öppna kommentarer har deltagarna funderat på rederi- och sjöfartsbranschens framtid från många synvinklar. Särskilt har man tänkt på hurdan den finländska näringens konkurrensförmåga är jämfört med europeisk sjöfartsbransch och sjöfartspolitik. Många anser som ett viktigt mål att man ska utföra samma sjöfartspolitik i Finland som i andra EU-länderna vad gäller antal och utbildning på besättningen, begränsning av svavelutsläpp, skattefrågor samt bidrag. När man når likvärdigheten i dessa frågor, kan den finländska sjöfarten kämpa om sin tillvaro och dess betydelse kan höjas till den nivå som den förtjänar.

I Björneborg 24.11.2014

Minna Alhosalo

Forskare

SPC Finland, Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral vid Åbo universitet

TIIVISTELMÄ

Merikuljetusmarkkinoiden suhdannetilanne ei varustamobarometrin mukaan ole muuttunut suuntaan tai toiseen viime vuodesta, sillä saldoluku on pysynyt negatiivisena, -44 pisteessä. Yli puolet vastaajista arvioi, että suhdannetilanne on heikentynyt jonkin verran tai huomattavasti viimeisen 12 kuukauden aikana. Tulevaisuus nähdään kuitenkin positiivisena, mistä osoituksena on merikuljetusmarkkinoiden suhdanteita kuvaavan saldoluvun vaihtuminen negatiivisesta positiiviseksi, 13 pisteeseen.

Kuljetuskysynnän ennakkoidaan kasvavan seuraavan 12 kuukauden aikana sillä seurauksella, että saldoluku vaihtuisi negatiivisesta positiiviseksi. Kuljetuskysynnän saldoluku on vuodesta 2012 noussut vuosittain hieman. Suomen meriliikenteen tuonnin ja viennin osalta suhdanteissa on nähtävissä myös lievää kasvua. Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla ei juuri ole vähentynyt missään vaiheessa. Toteutuneen kauden saldoluku (-44) on kuitenkin suuntaus positiivisempaan päin, ja noin viidesosa vastaajista ennakoii kilpailun vähenevän jonkin verran tulevien 12 kuukauden aikana.

Merikuljetusrahtien hinnat ovat viime vuosina sahanneet melkoisesti, saldoluvun pysytellessä miinuksella. Kuluneen tarkastelujakson saldoluku on -6, ja suuntaus näyttää olevan reippaasti hintojen nousun suuntaan. Vastaajista noin 70 % uskoo merikuljetusrahtien hintojen nousevan jonkin verran tai oleellisesti tulevan 12 kuukauden aikana. Rahtihintoihin vaikuttaa olennaisesti polttoaineen hinta, jonka nousuun uskoo kolme neljästä vastaajasta. Kuluneella jaksolla sen sijaan laivapolttoaineen hinta on laskenut (saldoluku 31) merkittävästi, mikä noudattelee yleistä raakaöljyn maailmanmarkkinahinnan kehitystä.

Edelliseen vuoteen verrattuna varustamojen liikevaihdoissa on tapahtunut melkoinen nousu, yli 50 pistettä. Positiivinen suuntaus näyttäisi jatkuvan, sillä yli puolet vastaajista uskoo jonkinasteiseen kasvuun tulevalla 12 kuukauden jaksolla. Varustamoiden kapasiteetin käyttöaste on pysynyt lähes muuttumattomana, mutta hienoista laskua on ennusteiden mukaan odotettavissa.

Talouden yleinen epävarmuus oli edellisen vuoden tapaan merkittävin yksittäinen este kasvulle ja kehitykselle: peräti 81 % vastaajista oli tätä mieltä. Huono hintakehitys ja Suomen lipun hinta olivat seuraavaksi merkittävimpiä esteitä. Kapasiteetin/kaluston rajallisuutta ei pidetä minäkäänlaisena esteenä, ja Charter-kustannusten ja väylämaksujen nousu sekä väylämaksujärjestelmän rakenne nähdään vähäisimpinä esteinä.

Tämän vuoden teemakysymyksellä kartoitettiin varustamojen suunnitelmia liittyen tulevaan IMO:n painolastivesiyleissopimukseen. Vastaajista kolmasosa ilmoitti, että heillä on suunnitelma, kolmasosalla sitä ei vielä ole ja loput eivät ottaneet kantaa tähän kysymykseen.

SAMMANFATTING

Enligt rederibarometern har sjötransportmarknadernas konjunkturläge inte förändrats avsevärt jämfört med förra året då saldotalet har kvarstått negativt, -44 poäng. Över hälften av svararna bedömde att konjunkturläget har försvagats en aning eller avsevärt 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, till 13 poäng.

Transportefterfrågan förutspås att växa under de kommande 12 månaderna så att saldotalet skulle övergå från negativ till positiv. Saldotalet för transportefterfrågan har stigit något årligen ända från år 2012. Enligt konjunkturanalysen förväntas den finländska sjötrafikens import och export också växa svagt. Konkurrenten på sjöfartsmarknaderna har inte minskat avsevärt i något skede. Den förverkligade periodens saldotal (-44) visar nog en positiv förändring, ty nästan 20 % av svararna förutser att konkurrenten minskas något under de kommande 12 månaderna.

Sjötrafikens fraktpriser har varierat kraftigt under de senaste åren och saldotalet har stannat på minus. Saldotalet för den förverkligade perioden är -6, och det ser ut att priserna ska stiga betydligt. Ungefär 70 % av svararna tror att sjötrafikens fraktpriser stiger något eller betydligt under de kommande 12 månaderna. Bränslepriser har en väsentlig betydelse på fraktpriser och tre av fyra svarare tror att bränslepriser kommer att stiga. Under den förverkligade perioden har bränslepriser däremot sänkts avsevärt (saldotal 31) vilket efterföljer den allmänna utvecklingen av råoljans världsmarknadspris.

Jämfört med det förra året har rederiernas omsättning ökat bra, över 50 poäng. Den positiva trenden verkar fortsätta, eftersom över hälften av svararna tror på någonslags ökning under den kommande 12 månadernas period. Utnyttjandegraden av rederiernas kapacitet har förblivit ganska oförändrad, men enligt prognoserna väntas den minska något.

Den allmänna ekonomiska osäkerheten utgör det största enskilda hindret för tillväxt och utveckling likt förra året; till och med 81 % av svarare hade denna åsikt. Dålig prisutveckling och höga kostnader under den finska flaggan var de näst viktigaste hindren. Däremot upplevs inte knapphet av kapacitet eller fartyg som något hinder, och charterkostnader samt stigande farledsavgifter och hela farledsavgiftssystemet var de minsta hindren enligt svarare.

Detta års temafråga kartlade rederiernas plan med anknytning till IMOs internationella konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten. En tredjedel av svarare meddelade att de har ett plan, en annan tredjedel har inte ännu något plan och de andra tog ingen ställning till denna fråga.

SISÄLLYSLUETTELO

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	23
4 VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET	27
5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET	28
6 TEEMAKYSYMYKSET.....	30
7 YHTEENVETO	32
8 INLEDNING.....	35
9 BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIER.....	36
10 SJÖFARTSBRANSCHENS NULÄGE OCH FRAMTID	38
10.1 Allmänna frågor om rederibranschen	38
10.2 Frågor om enstaka rederier.....	48
11 HINDER FÖR REDERIERNAS UTVECKLING OCH TILLVÄXT	52
12 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN	53
13 TEMAFRÅGOR.....	55
14 SAMMANFATTNING.....	57

LÄHTEET/KÄLLOR

LIITE/BILAGA

1 JOHDANTO

SPC Finlandin varustamobarometrin kysely toteutettiin verkkokyselynä lokakuussa 2014. Kysely suunnattiin Suomen Varustamot ry:n jäsenvarustamoille sekä tärkeimmille em. yhdistykseen kuulumattomille suomalaisille varustamoille. Aikaisempina vuosina lähetettyjen barometrikyselyjen määrä on vaihdellut 25 ja 30 lähetetyn kyselyn välillä. Esimerkiksi viime vuonna barometrikysely lähetettiin 30 varustamolle. Kuluneen vuoden aikana usean varustamon toiminnassa on tapahtunut muutoksia; joidenkin varustamojen kohdalla koko toiminta on eri syistä johtuen ajettu alas tai sitä on vähennetty huomattavasti aiempaan verrattuna tai toimintaa on uudelleen organisoitu. Näiden syiden johdosta tämän vuoden barometrikyselyn potentiaalisia vastaajia oli 26, joista 16 vastasi eli kyselyn vastausprosentti oli 62. Aiempien vuosien tapaan kyselyyn oli mahdollista vastata joko suomeksi tai ruotsiksi. 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:

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

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

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

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

Alan kehitystä ennakoitaessa jokaisella vastauksella on sama painoarvo.

C-ryhmän ”Kasvun 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)

Kaikki 16 henkilöä, jotka varustamobarometriin vastasivat, olivat yritystensä toimitusjohtajia.

Varustamon pääasiallinen liikennemuoto (A2)

Hakurahtiliikennettä harjoittaa 44 % vastanneista varustamoista, linjaliikennettä 38 % ja muuta liikennettä loput eli 19 % vastanneista varustamoista. Liikennemuodon jakaantuminen esitetään taulukossa 2.1.

Taulukko 2.1. Varustamon liikennemuoto (n=16).

Liikennemuoto	mainintoja kpl	% (/n)
Linjaliikenne	6	38 %
Hakurahtiliikenne	7	44 %
Muu	3	19 %

Varustamon pääasiallinen tavaraliikenne (A3)

Taulukossa 2.2. esitetään varustamojen pääasiallinen tavaraliikenteen muoto. Varustamo saat-
taa harjoittaa useampaa kuin yhtä tavaraliikenteen muotoa. Yli puolet vastanneista varusta-
moista kuljettaa kuivabulkia, kappaletavarakuljetuksia on 38 %:lla ja nestebulk-kuljetuksia
8 %:lla.

Taulukko 2.2. Varustamon tavaraliikenteen muoto tavararyhmittäin (n=13).

Tavaraliikenne	mainintoja kpl	% (/n)
Kuivabulk	7	54 %
Nestebulk	1	8 %
Kappaletavara	5	38 %

Varustamon liikevaihdon suuruusluokka (A4)

Kyselyssä annettiin neljä eri vaihtoehtoa varustamon liikevaihdon suuruusluokan kartoittami-
seksi. Vastanneista varustamoista 40 %:lla liikevaihto oli alle 10 miljoonaa euroa. Kaikkien
luokkien osuudet käyvät ilmi taulukosta 2.3.

Taulukko 2.3. Varustamon liikevaihto (n=15).

Liikevaihto	mainintoja kpl	% (/n)
alle 10 MEUR	6	40 %
10–50 MEUR	3	20 %
50–100 MEUR	4	27 %
yli 100 MEUR	2	13 %

Varustamon työntekijämäärän suuruusluokka (A5)

Barometrissä kartoitettiin varustamojen työntekijämääriä annettuihin luokkiin perustuen. Vastanneiden varustamojen työntekijöiden määrässä oli kohtalaisesti hajontaa eri luokkien välillä. Suurimpaan eli yli 200 työntekijän luokkaan kuului eniten eli 40 % vastanneista varustamoista. Työntekijöiden lukumäärän jakauma esitetään taulukossa 2.4.

Taulukko 2.4. Varustamon työntekijämäärä (n=15).

Työntekijämäärä	mainintoja kpl	% (/n)
alle 20	2	13 %
20–50	3	20 %
50 - 200	4	27 %
yli 200	6	40 %

Varustamon tonnisto (A6)

Barometrin mukaan (taulukko 2.5.) puolella varustamoista oli ainoastaan omaa tonnistoa ja reilu kolmannes tonnistosta jakautuu oman ja vuokratun kesken. Mukana on myös varustamoja, joilla ei ole omaa eikä vuokrattua tonnistoa.

Taulukko 2.5. Varustamon tonnisto (n=16).

Tonnisto	mainintoja kpl	% (/n)
Ainoastaan omaa tonnistoa	8	50 %
Sekä omaa että vuokrattua tai ainoastaan vuokrattua	6	37 %
Varustamolla ei ole omaa eikä vuokrattua tonnistoa	2	13 %

Varustamon lippuvaltiot (A7)

Barometrissä kartoitettiin vastanneiden varustamojen operoimien alustyyppien jakautumista Suomen lipun, EU-lipun sekä muun lipun kesken (taulukko 2.6). Kyselyyn vastanneiden varustamojen yhteenlaskettu alusmäärä oli 92, mikä on huomattavasti vähemmän kuin mm. kahtena edellisellä vuotena (2013: 253 alusta ja 2012: 165 alusta). Muutos on merkittävä erityisesti nestebulkia kuljettavien alusten kohdalla; kun tänä vuonna kyselyssä mukana olleet varustamot operoivat neljää nestebulk-alusta, niin viime vuonna niitä oli yli sata. Kaikista aluksista 64 % operoi Suomen lipun alla, 25 % EU-lipun alla ja 11 % jonkun muun lipun alla.

Taulukko 2.6. Varustamon alusten jakautuminen alustyyppien mukaan lippuvaltioittain (n=13).

Lippu/alustyyppi	Suomi	EU	muu	YHT.
Roro/ropax	21	5	1	27
Kontti	3	3	5	11
Kuivabulk	35	11	4	50
Nestebulk	0	4	0	4
YHTEENSÄ	59	23	10	92

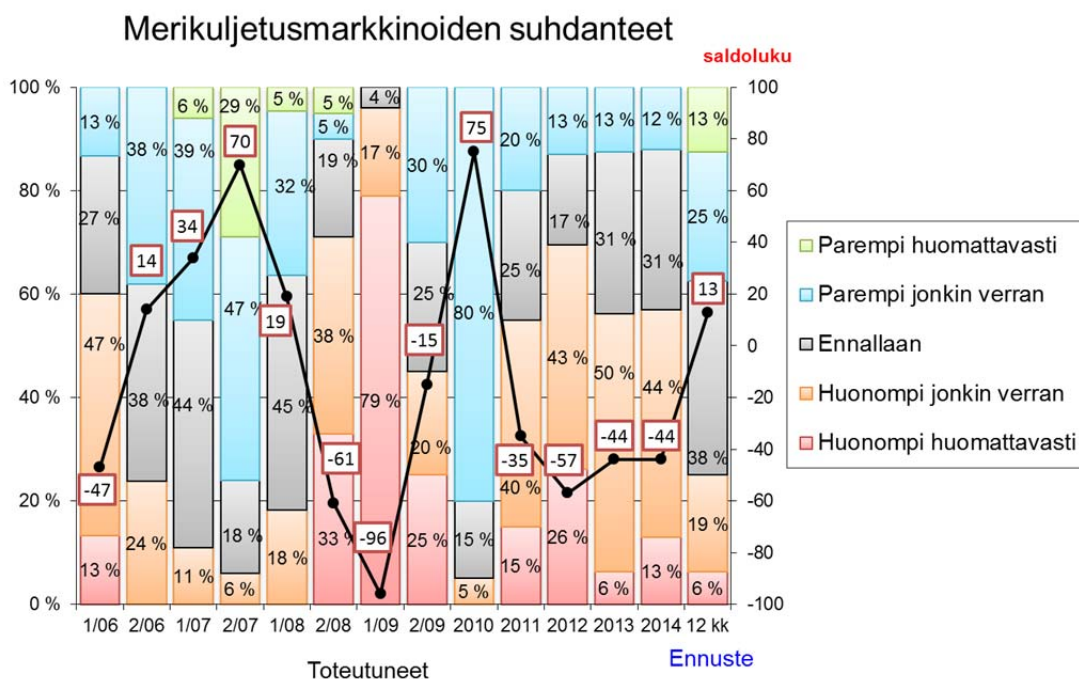
3 MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS

B-ryhmän kysymyksillä selvitetään nykytilannetta ja tulevaisuutta niin, että ensin kartoitetaan varustamoalaa ja merikuljetusmarkkinoita yleensä ja sen jälkeen yksittäistä varustamoaa koskevia suhdannenäkymiä. Tarkastelun aikajakso muodostuu tapahtuneen osalta viimeisestä kahdestatoista kuukaudesta ja tulevaisuuden osalta seuraavasta kahdestatoista kuukaudesta. Poikkeuksen tästä tekevät Suomen meriliikenteen vienti- ja tuontikuljetusten määrät, joista on käytetty vain ennustetta tulevalle 12 kuukaudeksi. Suomen ja ulkomaiden välistä liikennettä koskevissa investoinneissa aikajaksona on käytetty 24 kuukautta. Ennen vuotta 2010 barometreissä käytettiin pääosin kuuden kuukauden aikajaksoa, sillä barometri julkaistiin kahdesti vuodessa. Muuttunut tarkasteluväli tulee ottaa huomioon tilastojen analysoinnissa. Suomalaisten varustamojen vähäisen määrän takia tarkastelua ei viedä tavaralajitasolle.

3.1 Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset

Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (B1)

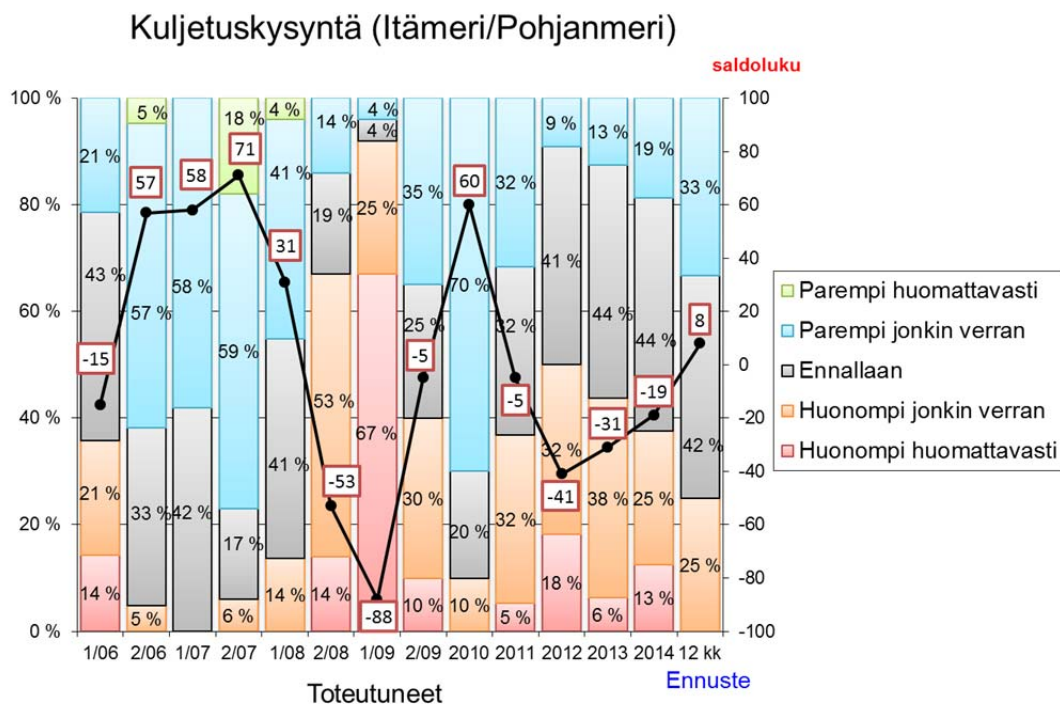
Merikuljetusmarkkinoiden suhdannetilanne on pysynyt muuttumattomana viime vuoteen verrattuna, saldoluku on pysynyt -44 pisteessä. Suhdanteen odotetaan kääntyvän tulevan 12 kuukauden aikana positiiviseksi, sillä 38 % vastaajista ennakoii tilanteen olevan parempi jonkin verran/huomattavasti ja 25 % vastaavasti tilanteen olevan huonompi jonkin verran/huomattavasti. Tällä perusteella ennusteen saldoluku nousisi positiiviseksi, 13 pisteeseen.



Kuva 3.1. Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (tot. 2014 n=16, ennuste 12 kk n=16).

Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (B2)

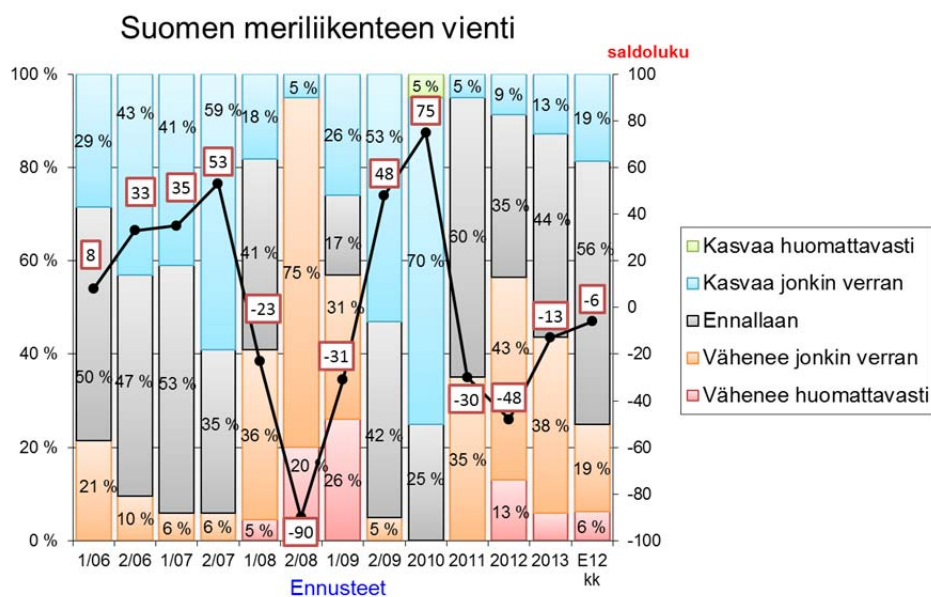
Viime vuoteen verrattuna kuljetuskysynnässä Itämeren ja Pohjanmeren alueella on nähtävissä jonkinasteista elpymistä, sillä saldoluku nousi -31:stä -19 pisteeseen. Ennuste seuraavalle 12 kuukaudelle (saldoluku 8) osoittaa sekin osaltaan myös lieviä vilkastumisen merkkejä. Vastaajista kolmannes on sitä mieltä, että tilanne on parempi jonkin verran ja neljännes puolestaan sitä mieltä, että tilanne tulee olemaan huonompi jonkin verran seuraavan 12 kuukauden ajanjaksolla. Loput 42 % uskovat tilanteen säilyvän ennallaan.



Kuva 3.2. Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (tot. 2014 n=16, ennuste 12 kk n=16).

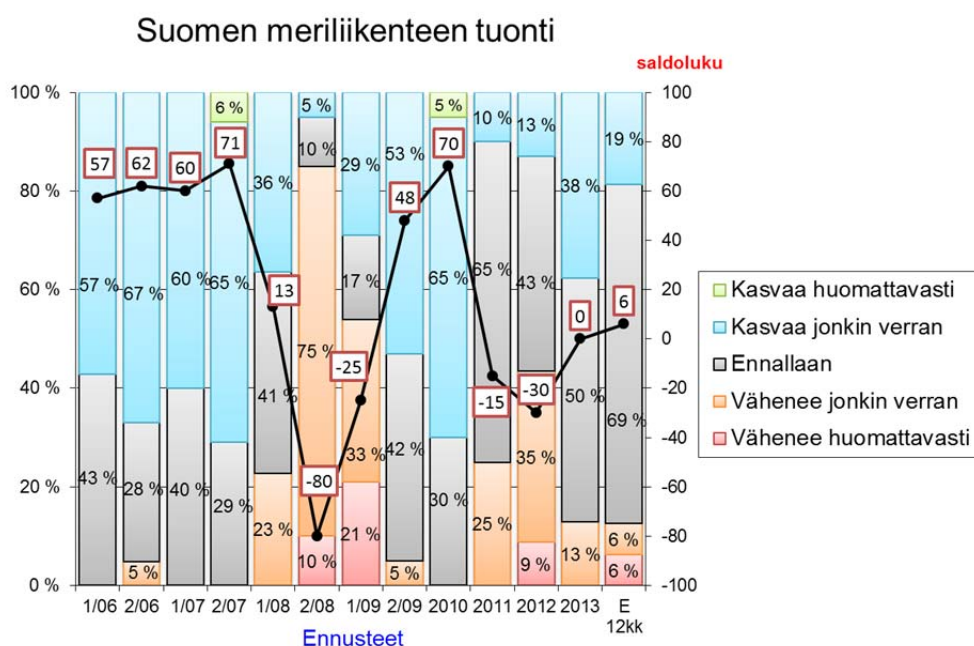
Vienti- ja tuontikuljetusten määrä (B3)

Suomen meriliikenteen viennin ja tuonnin kuvaamisessa on koko varustamobarometrin ajan käytetty vain ennusteita, ei arvioita edellisen vuoden tilanteesta kuten muiden teemojen kohdalla. **Vientikuljetusten** osalta suhdanne näyttää hienoisia elpymisen merkkejä, joskin saldoluku on edelleen negatiivinen, -6. Vastaajista yli puolet arvioi tilanteen pysyvän ennallaan, noin viidennes uskoo viennin kasvavan jonkin verran ja neljännes uskoon sen vähenevän jonkin verran tai huomattavasti. Positiivisista odotuksista huolimatta tilanne on vielä kaukana huipvuodesta 2010, jolloin saldoluku oli 75.



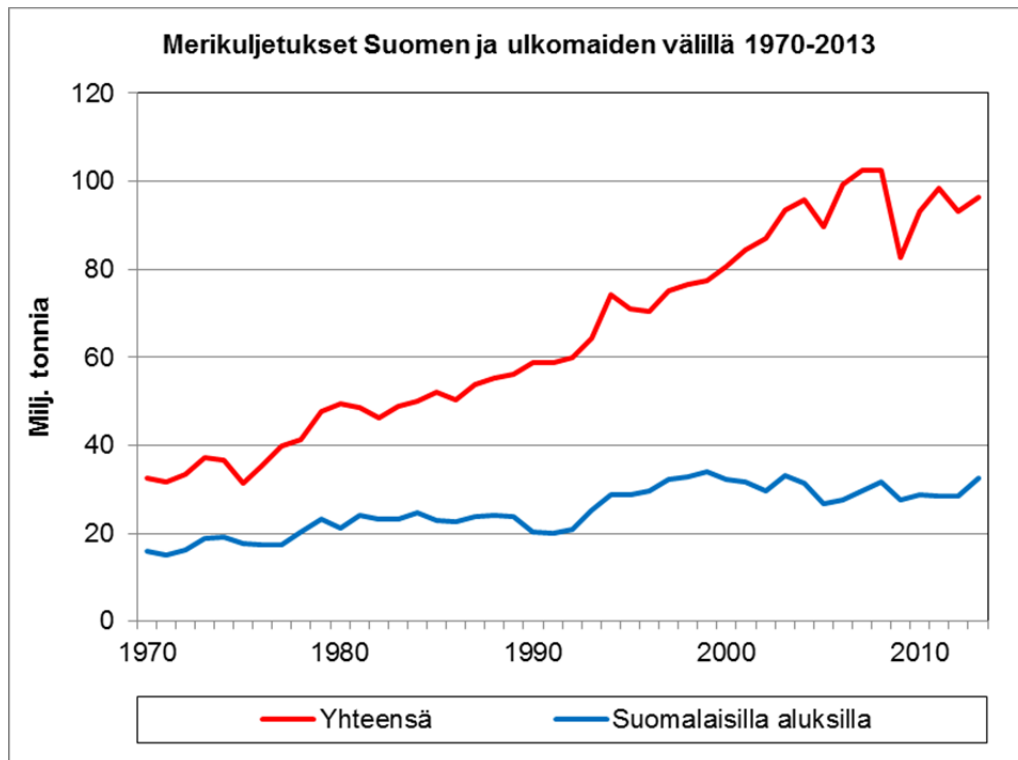
Kuva 3.3. Suomen meriliikenteen vienti (ennuste 12 kk n=16).

Suomen meriliikenteen **tuontikuljetusten** ennusteessa on nähtävissä samaa suuruusluokkaa oleva muutos kuin viennissä, joskin lähtötilanteesta johtuen (vuonna 2013 saldoluku oli nolla) saldoluku nousee positiiviseksi, kuuteen. Vastaajien prosenttiosuuksien tarkastelu osoittaa, että 69 % vastaajista odottaa tilanteen pysyvän ennallaan, 19 % arvioi tuonnin kasvavan jonkin verran ja 12 % odottaa sen vähenevän jonkin verran tai huomattavasti.



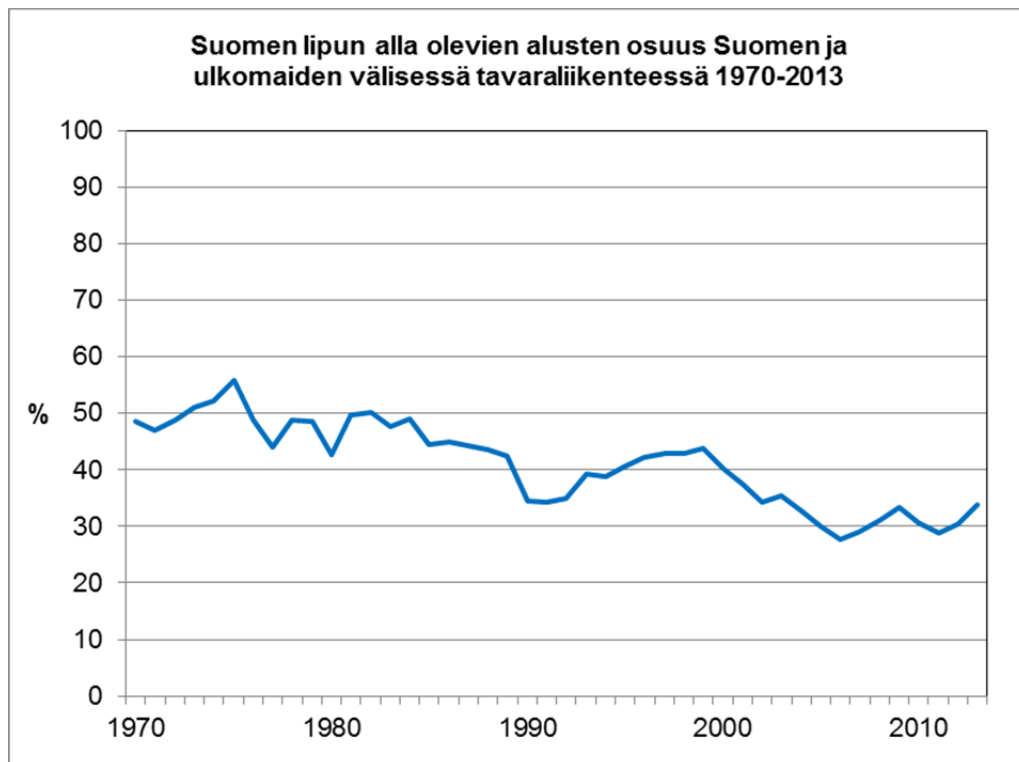
Kuva 3.4. Suomen meriliikenteen tuonti (ennuste 12 kk n=16).

Liikennevirasto (2014) ja sitä ennen Merenkululaitos on kerännyt tietoja ulkomaan merikuljetuksista säännöllisesti vuodesta 1970 lähtien. Viimeisen 20 vuoden merikuljetusten tarkastelu osoittaa, että vienti- ja tuontikuljetusten määrät ovat kasvaneet varsin tasaisesti (lukuun ottamatta vuoden 2009 merkittävää laskua) samalla kun suomalaisilla aluksilla kuljetettujen määrien osuudet ovat vähentyneet, tosin viime vuosina vähentyminen on pysähtynyt ja pientä nousuakin on ollut havaittavissa. (Kuva 3.5.)



Kuva 3.5. Merikuljetukset Suomen ja ulkomaiden välillä 1970–2013.

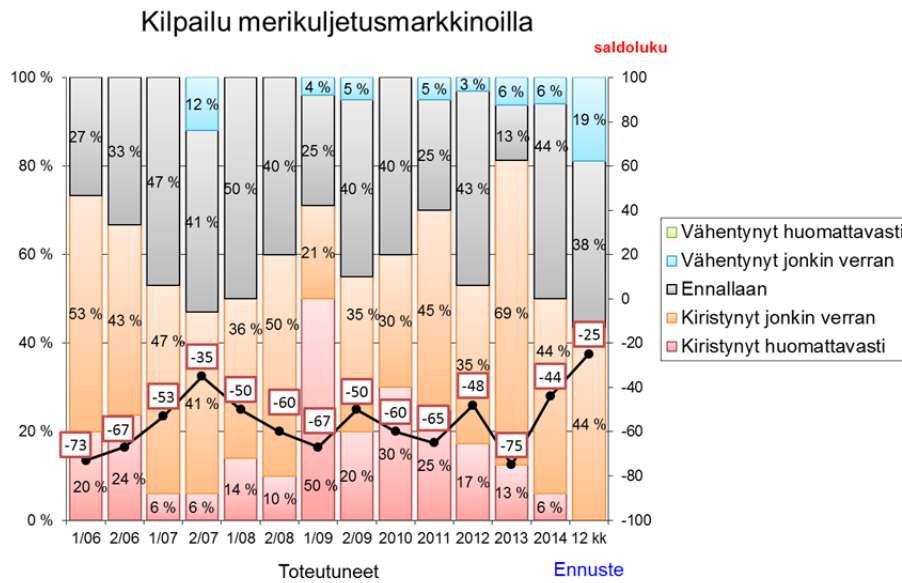
Vuonna 1993 tuonnin määrä oli 32,6 miljoonaa tonnia, josta suomalaisilla aluksilla kuljetettiin lähes puolet. Vuonna 2013 tuonnin määrä oli 49,3 miljoonaa tonnia, mutta suomalaisten alusten osuus oli laskenut 45 prosenttiin. Vastaavat luvut viennin osalta olivat 31,9 miljoonaa tonnia, josta suomalaisilla aluksilla kuljetettu osuus oli 29 prosenttia. Vuoteen 2013 mennessä kokonaisviennin määrä oli kasvanut 47 miljoonaan tonniin ja suomalaisalusten osuus laskenut 22 prosenttiin. Koko ulkomaanliikenteen osalta suomalaisen tonniston osuus oli korkeimmillaan vuonna 1975, jolloin 56 prosenttia kuljetuksista tapahtui Suomen lipun alla olevilla aluksilla. Vuonna 1999 suomalaisen tonniston osuus oli vielä 44 prosenttia, mutta vuonna 2013 osuus oli enää 34 prosenttia. Matalimmillaan osuus oli 28 prosenttia vuonna 2006. (Kuva 3.6.)



Kuva 3.6. Suomen lipun alla olevien alusten osuus Suomen ja ulkomaiden välisessä tavaraliikenteessä 1970–2013.

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (B4)

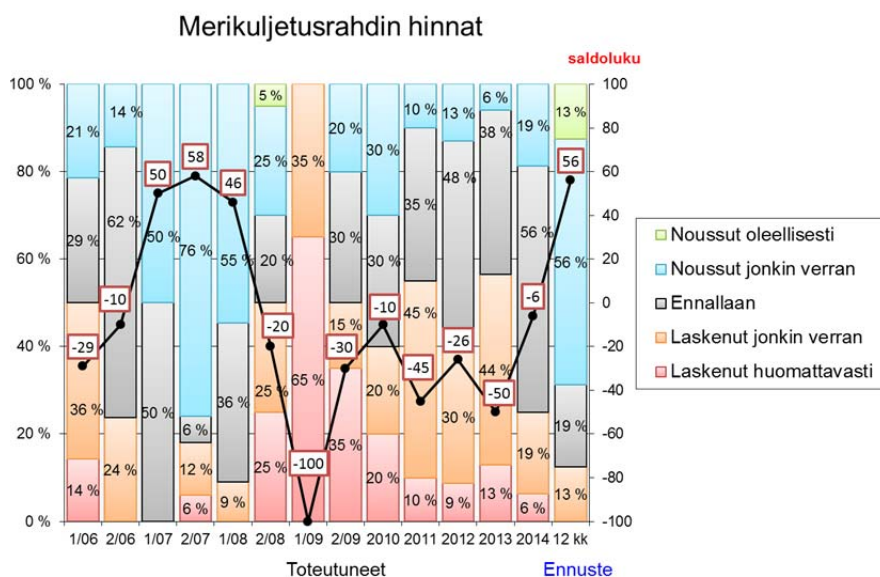
Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla näyttää vähentyneen huomattavasti edelliseen vuoteen verrattuna. Saldoluku on edelleen negatiivinen, mutta muutos -75:stä -44 pisteeseen on merkittävä. Kilpailu näyttää tulevan 12 kuukauden osalta vähenevän edelleen, sillä ennusteen mukaan saldoluku olisi miinuksella ”enää” 25 pistettä. Tosin aiemminkin ja usean teeman kohdalla asiat halutaan nähdä ennemmin positiivisina kuin negatiivisina, ja toteutunut tilanne ei olekaan niin hyvä, kuin mitä on haluttu uskoa. Jos tällä kertaa ennuste toteutuu, niin tilanne on negatiivisesta etumerkistään huolimatta paras koko barometrin historian aikana. Merikuljetusmarkkinoiden kilpailua kuvaavissa suhdanteissa koko barometrin ajan on tapahtunut melko vähän muutoksia suuntaan tai toiseen, saldoluku on vaihdellut -73 ja -35 pisteen välillä. Yhteistä tarkastelluille vuosille on myös se, että saldoluku on pysynyt reilusti negatiivisena koko ajan.



Kuva 3.7. Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (tot. 2014 $n=16$, ennuste 12 kk $n=16$).

Merikuljetusrahtien hinnat (B5)

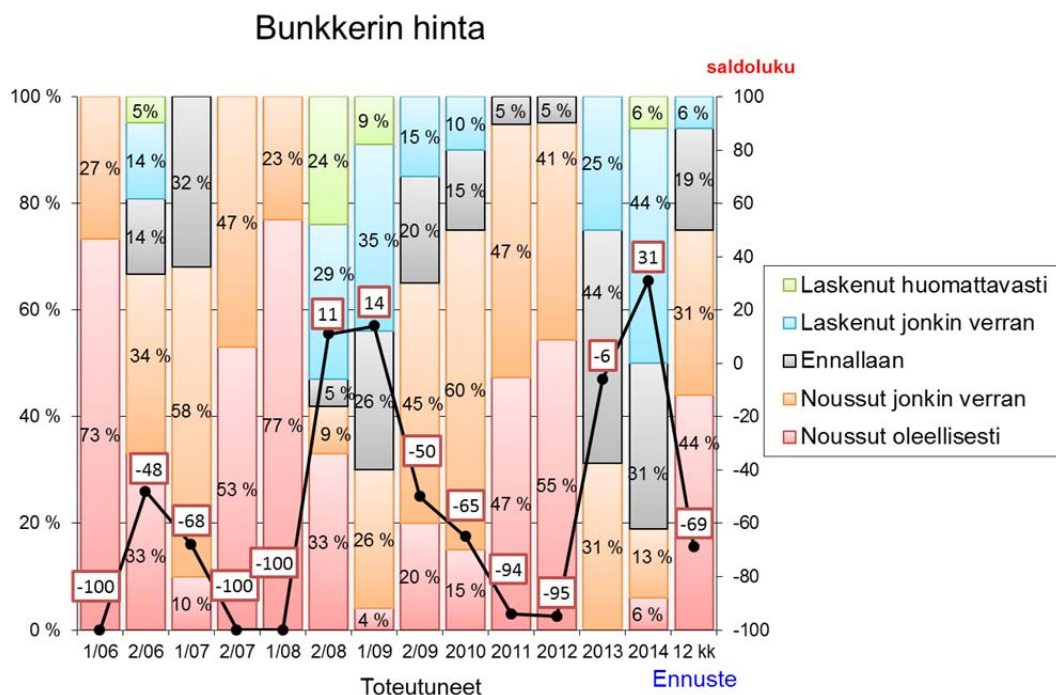
Merikuljetusrahtien hinnoissa on tapahtunut huomattava muutos viime vuoteen verrattuna: saldoluku on noussut -50:stä -6 pisteeseen. Muutos näyttäisi olevan tulevana 12 kuukauden ajanjaksona yhtä merkittävä, sillä ennusteen mukaan merikuljetusrahtien hintojen saldoluku kipuaa 56:een. Aiemmin saldoluku on ollut näin korkeissa lukemissa vuonna 2007. Vastaajista noin 70 % uskoo, että rahtien hinnat nousevat jonkin verran tai oleellisesti ja 13 %, että hinnat laskevat jonkin verran. Mutta kuten aiemmin kilpailun kohdalla on mainittu, niin toteutuneet muutokset ovat useimmiten olleet maltillisempia kuin mitä on ennakkoon arvioitu.



Kuva 3.8. Merikuljetusrahtien hinnat (tot. 2014 $n=16$, ennuste 12 kk $n=16$).

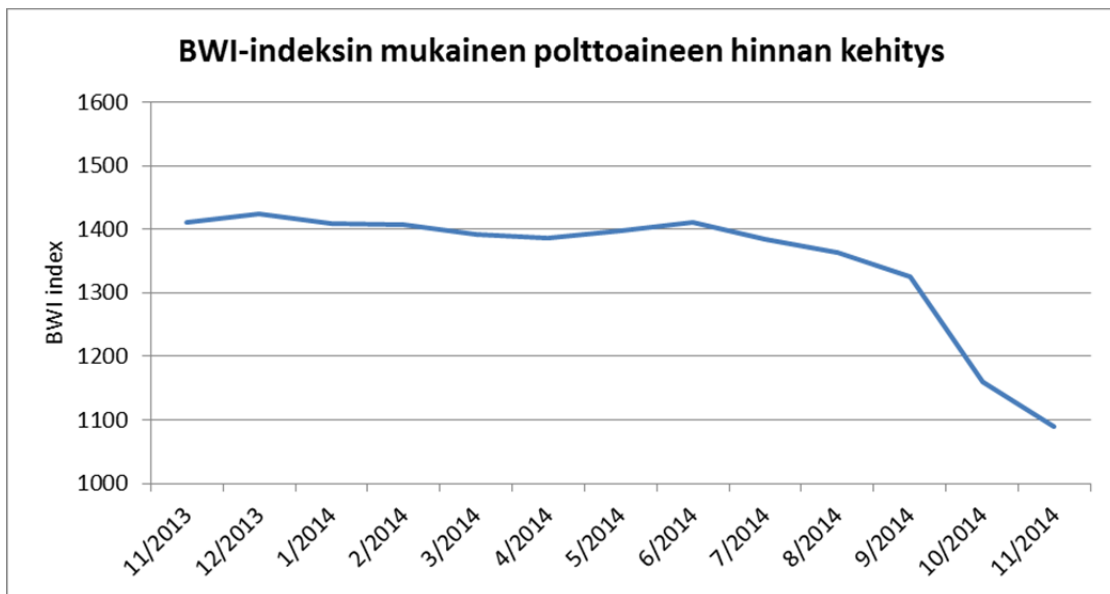
Bunkkerin hinta (B6)

Bunkkerin eli laivan polttoaineen hinta on vaihdellut merkittävästi varustamobarometrin toteuttamisen aikana, siis vuodesta 2006 lähtien. Tämän vuoden saldoluku (31) on 2008 ja 2009 vaihteen ajanjakson lisäksi varustamobarometrin historiassa ainoa vuosi, jolloin saldoluku on ollut positiivinen. Polttoaineen hinnan alenemisen odotetaan kuitenkin jäävän lyhytaikaiseksi helpotukseksi merenkulkualalle, sillä vastaajista 75 % ennakoii polttoaineen hinnan nousevan jonkin verran tai oleellisesti seuraavan 12 kuukauden aikana. Vain 6 % arvioi hinnan laskevan jonkin verran vastaavalla ajanjaksolla. Arvioiden toteutuessa tällaisena saldoluku laskisi -69 pisteeseen.



Kuva 3.9. Bunkkerin hinta (tot. 2014 n=16, ennuste 12 kk n=16).

Bunkerworld-indeksi, BWI (kuva 3.10.) osoittaa että polttoaineen hinta on vuoden alkupuoliskon pysynyt melko muuttumattomana, mutta loppuvuodesta, erityisesti syyskuusta lähtien, hinta on romahtanut. Indeksissä on mukana, maantieteellinen painotus huomioon otettuna, 20 merkittävän bunkraussataman tiedot. Indeksissä sisältää raskaan polttoöljyn, dieselin ja kaasun öljyn painotettuna niiden merkittävyydellä bunkkerimarkkinoilla. (Bunkerworld-tilastot 2014)



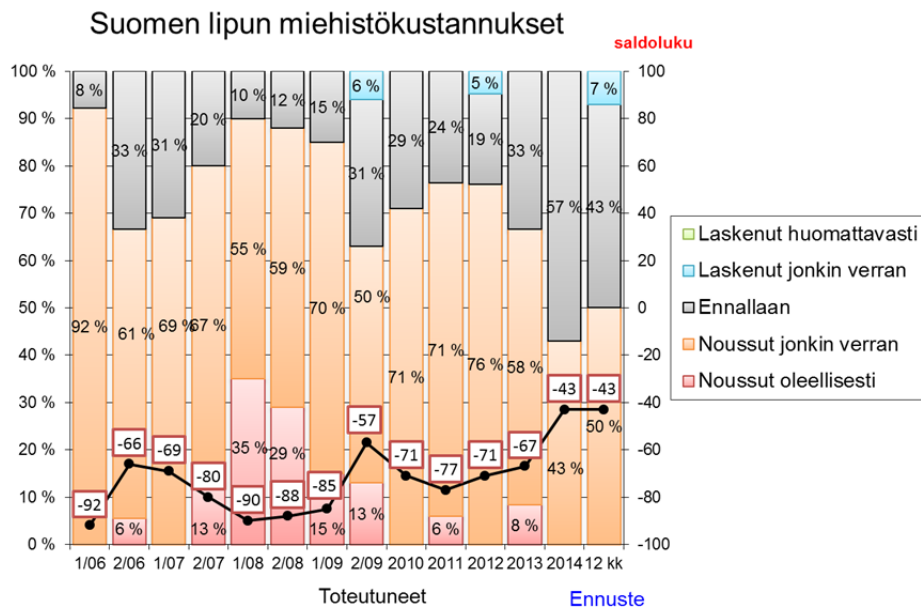
Kuva 3.10. BWI-indeksin mukainen polttoaineen hinnan kehitys.

Polttoaineen hintatason muodostumiseen vuonna 2015 vaikuttaa olennaisesti vuoden alusta voimaan astuva rikkidirektiivi, jossa määritellään polttoaineen rikkipitoisuuden rajaksi 0,1 % päästöjen rajoitusalueella, SECAlla. Vaihtoehtoisesti on mahdollista käyttää eri polttoaineita tai teknologioita vaadittavan rikkipitoisuusrajan noudattamiseksi. Aihetta käsiteltiin viime vuoden barometrin teemakysymysoosassa. Vastaukset osoittivat, että suurin osa (88 %) vastanneista varustamoista suunnitteli valitsevansa MGO:n eli marine gas oilin, joka täyttää polttoaineen rikkipitoisuudelle asetetut vaatimukset.

Bensiinin kuluttajahinnan muutokset seuraavat raakaöljyn ja bensiinin maailmanmarkkinahintojen muutoksia. Bensiinin kuluttajahintaan vaikuttavat myös mm. jalostus-, rahti- ja jakelukustannukset. Raakaöljyn hinta on vain yksi monista bensiinin hintatekijöistä. Öljytuotteiden maailmanmarkkinahintoihin vaikuttavat mm. geopoliittiset ja taloudelliset tapahtumat.

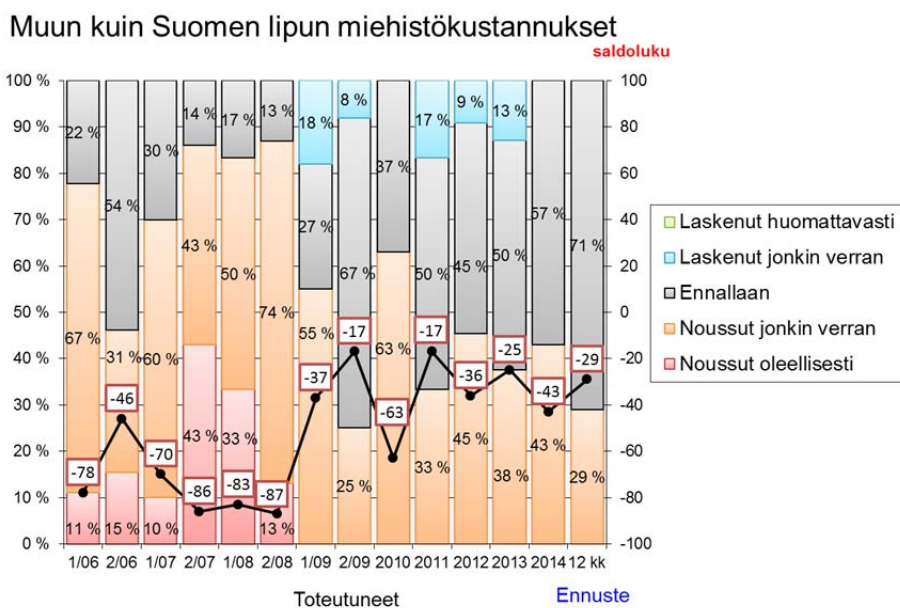
Miehistökustannukset lippuvaltioittain (B7)

Suomen lipun alla purjehtivien laivojen miehistökustannuksia kuvaava saldoluku on pysynyt negatiivisena koko varustamobarometrin tarkasteluajan eikä tämäkään vuosi tee poikkeusta. Ensimmäisestä barometristä lähtien jokaisena tarkastelujaksona keskimäärin kaksi kolmesta vastaajasta on ilmoittanut miehistökustannusten nousseen ja loput ovat pääasiassa 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 saldoluussa. Toteutuneen kauden saldoluku nousi -67 pisteestä -43 pisteeseen. Puolet vastaajista uskoo kustannusten nousevan jonkin verran ja toinen puoli uskoo niiden pysyvän ennallaan tai laskevan jonkin verran tulevien 12 kuukauden aikana. Saldoluvun ennakoidaan pysyvän samassa eli -43 pisteessä.



Kuva 3.11. Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2014 $n=14$, ennuste 12 kk $n=14$).

Samoin kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten, niin myös ulkomaisten alusten miehistökustannukset ovat olleet kasvavia koko varustamobaronometrin historian ajan. Erona näiden kahden kustannusten välillä on se, että ulkomaisten miehistökustannusten suhdanteissa on ollut selkeämpiä piikkejä lasku- tai noususuuntaan. Tämän vuoden muun kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten saldoluku oli sama kuin Suomen lipun miehistökustannuksissa eli -43. Tulevien 12 kuukauden aikana niiden kuitenkin odotetaan laskevan jonkin verran, sillä vastaajista 71 % uskoo kustannusten pysyvän ennallaan, jolloin saldoluku putoaisi -29 pisteeseen.

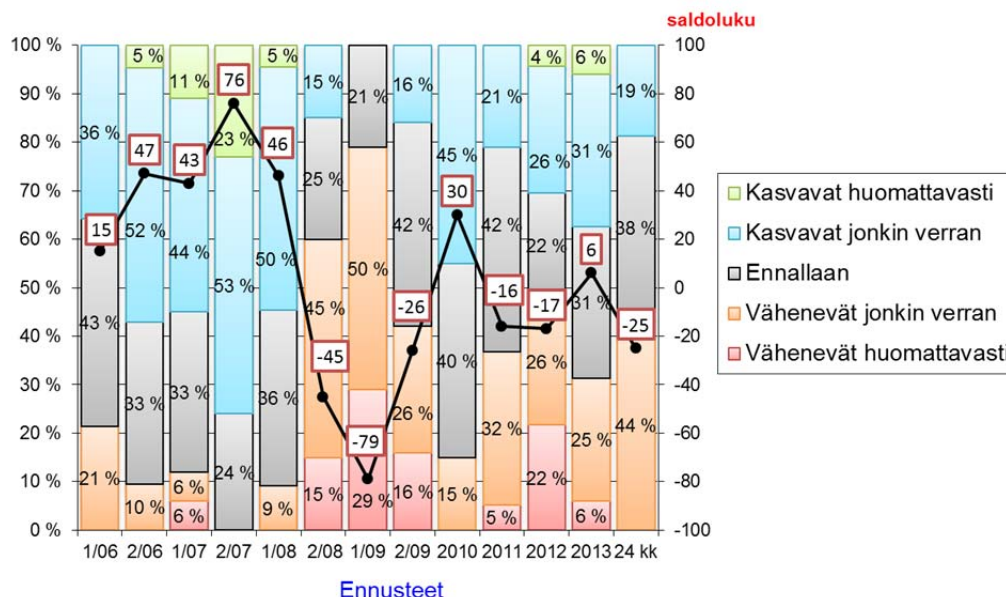


Kuva 3.12. Muun kuin Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2014 $n=7$, ennuste 12 kk $n=7$).

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 kasvoivat vielä vuonna 2013, mutta seuraavan kahden vuoden ennuste on jälleen miinusmerkkinen, -25 pistettä. Vastaajista investointien vähenemiseen uskoo 44 %, tilanteen ennallaan pysymiseen 38 % ja jonkinasteiseen kasvuun 19 %. SECA-aluetta koskevien määräysten on arveltu vauhdittavan alusinvestointeja, mutta ainakaan vielä ei tällaista suuntausta ole nähtävissä, vaan päinvastoin investointien ennakoidaan vähenevän.

Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä

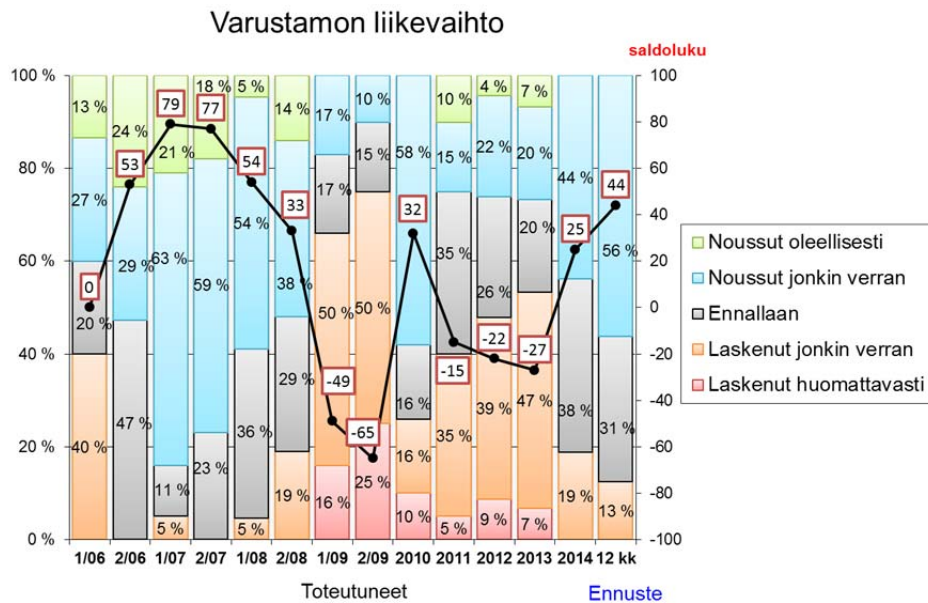


Kuva 3.13. Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (ennuste 24 kk n=16).

3.2 Yksittäistä varustamoa koskevat kysymykset

Liikevaihto (B9)

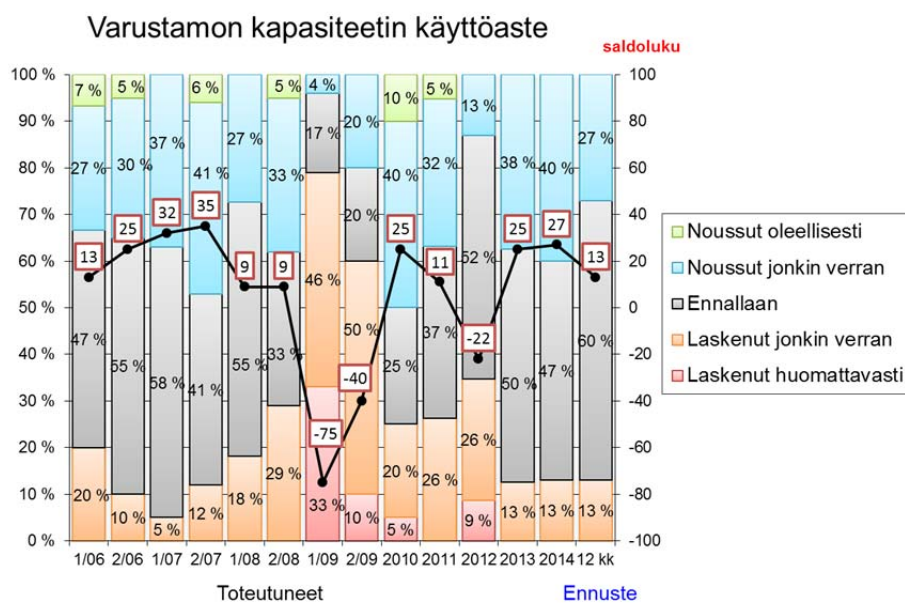
Viime vuoden takaiseen verrattuna vastanneiden varustamojen liikevaihto on noussut melkoisesti -27 pisteestä 25 pisteeseen. Positiivinen suuntaus näyttäisi jatkuvan, sillä yli puolet vastaajista on sitä mieltä, että yrityksen liikevaihto nousee jonkin verran myös tulevien 12 kuukauden aikana. Noin kolmannes uskoo tilanteen säilyvän ennallaan ja 13 % laskevan jonkin verran. Ennusteen mukaan saldoluku nousee, jos ei aivan vuoden 2007 huippulukuihin, niin kuitenkin 44 pisteeseen.



Kuva 3.14. Varustamon liikevaihto (tot. 2014 n=16, ennuste 12 kk n=16).

Alusten kapasiteetin käyttöaste (B10)

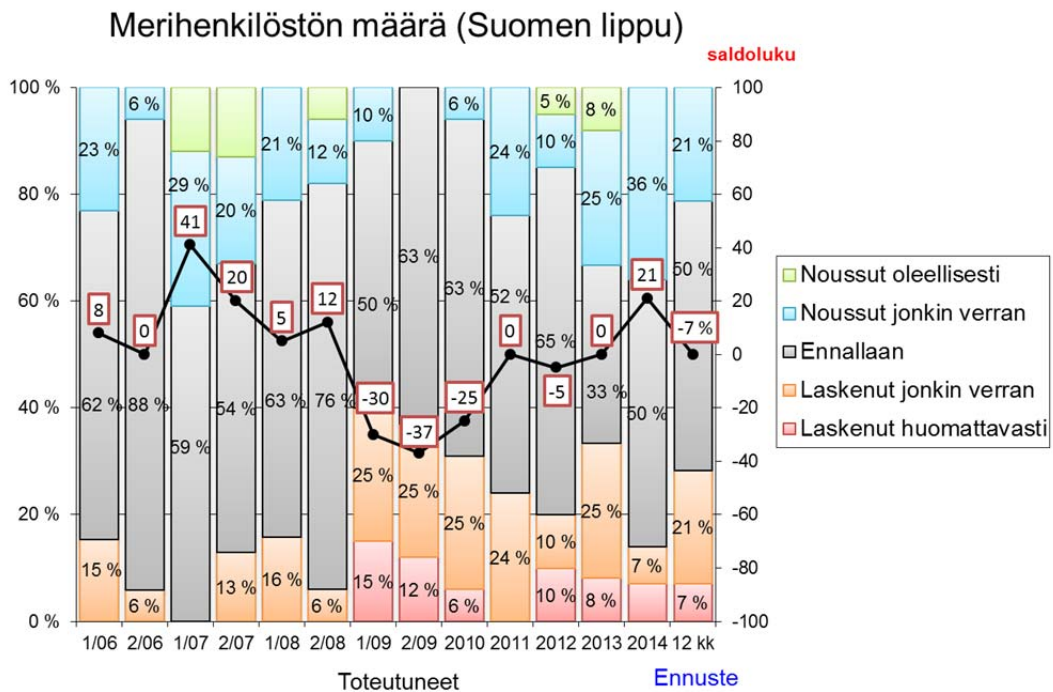
Varustamon kapasiteetin käyttöaste on viime vuoteen verratessa pysynyt lähes muuttumattomana, sillä saldoluku on muuttunut vain kahdella pisteellä, 25:stä 27 pisteeseen. Vastaajista 60 % ennakoii tilanteen pysyvän muuttumattomana, 27 % liikevaihdon nousevan jonkin verran ja 13 % laskevan jonkin verran. Ennusteen mukaan saldoluvun arvioidaan seuraavan 12 kuukauden ajanjaksona olevan edelleen positiivinen, 13 pistettä.



Kuva 3.15. Alusten kapasiteetin käyttöaste (tot. 2014 n=15, ennuste 12 kk n=15).

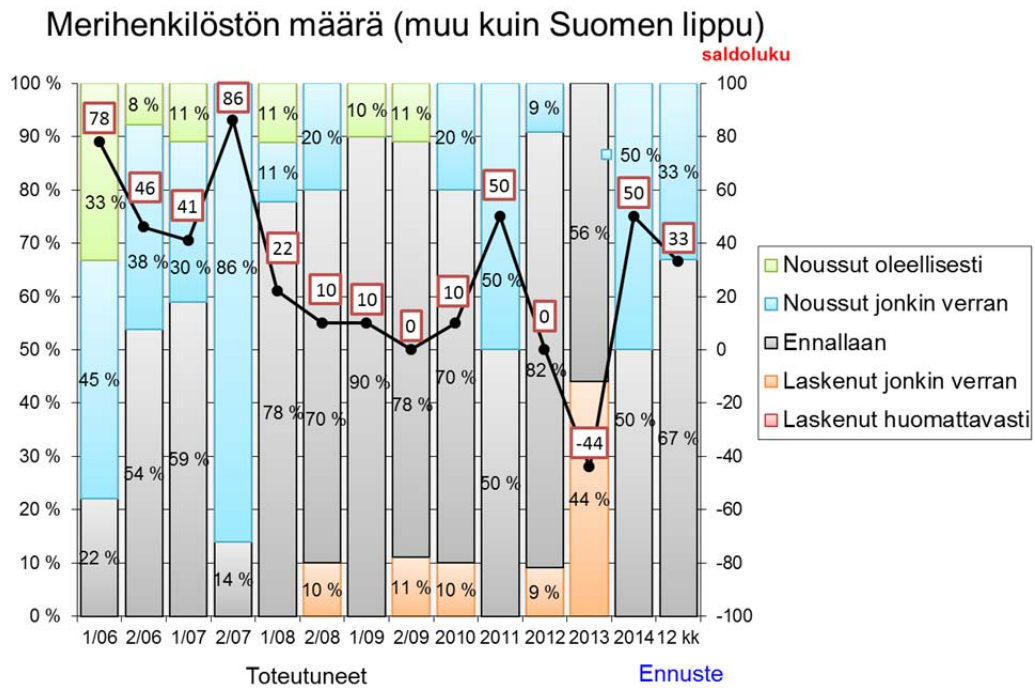
Merihenkilöstön määrän kehitys lippuvaltioittain (B11)

Merihenkilöstön määrä **Suomen lipun** alla purjehtivilla aluksilla on barometrin toteuttamisen aikana pysynyt melko vakiintuneena. Lähes jokaisella tarkastelujaksolla yli puolet vastaajista on arvioinut tilanteen pysyvän ennallaan. Kuluneella tarkastelujaksolla Suomen lipun alla purjehtivien alusten merihenkilön määrä on noussut jonkin verran, sillä saldoluku on viime vuoden nollasta muuttunut positiiviseen suuntaan, 21 pisteeseen. Prosenttitarkastelu osoittaa, että ennallaan tilanne on pysynyt puolella vastaajista, reilulla kolmanneksella noussut jonkin verran ja lopuilla laskenut jonkin verran tai huomattavasti. Ennusteen mukaan tilanne kuitenkin muuttuu, ja merihenkilöstön määrän kehitys vaihtuu seuraavan 12 kuukauden aikana negatiiviseksi, ennustetun saldoluvun laskiessa -7 pisteeseen.



Kuva 3.16. Merihenkilöstön määrä Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2014 n=14, ennuste 12 kk n=14).

Merihenkilöstön määrä **ulkomaisten lippujen** alla on noussut olennaisesti kuluneen vuoden aikana. Vastaajista puolet ilmoitti, että tilanne on säilynyt ennallaan, ja toinen puoli, että merihenkilöstön määrä on noussut jonkin verran. Seuraavan tarkastelukauden aikana tilanteen nähdään muuttuvan siten, että saldoluku putoaa 33 pisteeseen.

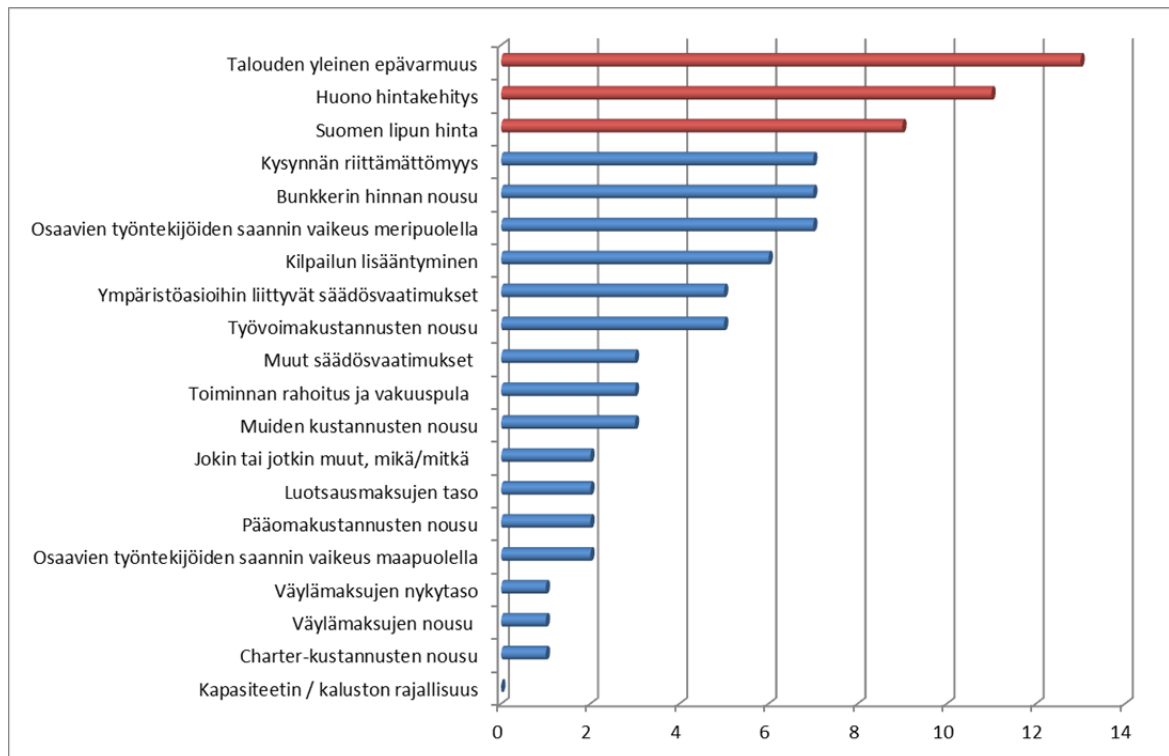


Kuva 3.17. Merihenkilöstön määrä muiden kuin Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2014 n=6, ennuste 12 kk n=6)

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 90 mainintaa).

Talouden yleinen epävarmuus oli edellisen vuoden tapaan merkittävin yksittäinen este; peräti 81 % vastaajista oli tätä mieltä. Huono hintakehitys ja Suomen lipun hinta olivat seuraavaksi merkittävimpiä esteitä. Yhteensä nämä kolme kattavat yli kolmanneksen niistä esteistä, jotka varustamot kokivat merkittävimmiksi. Charter-kustannusten tai väylämaksujen nousu tai niiden nykytaso on vain vähäinen este, sillä vain kuusi prosenttia vastaajista on valinnut nämä vaihtoehdot. Kapasiteetin/kaluston rajallisuutta ei ole koettu minkäänlaiseksi esteeksi, sillä mikään varustamo ei ole rastittanut tätä vaihtoehtoa. Listauksen ulkopuolelta muuksi ongelmaksi mainittiin se, että valtion verotuloilla rahoitetulla kalustolla toimivat omistusosakeyhtiöt tulevat kilpailemaan samoilla markkinoilla muiden yritysten kanssa.



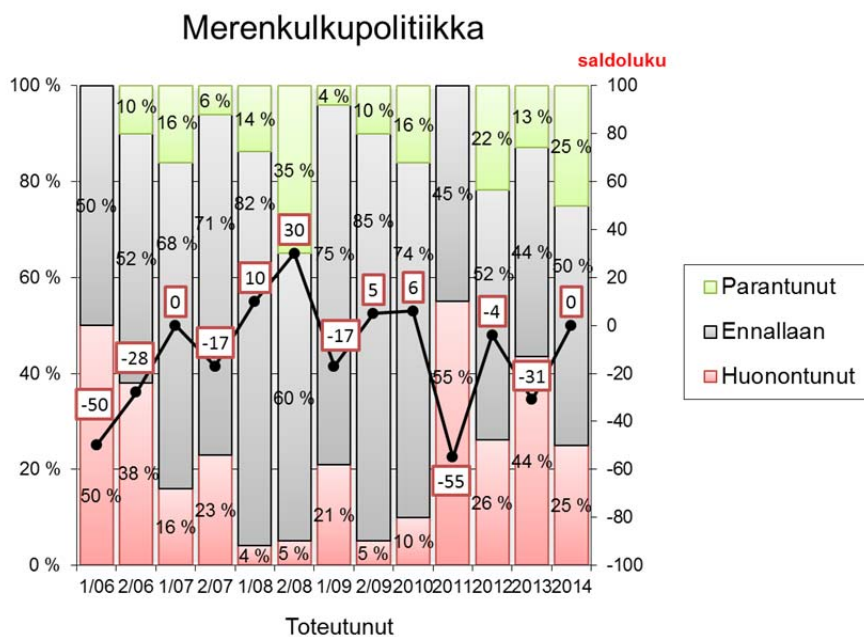
Kuva 4.1. Varustamon kasvun esteet.

5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

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

Suomen merenkulkupolitiikka (D1)

Kysymyksellä kartoitettiin arvioita Suomen merenkulkupolitiikasta varustamotoiminnan edellytysten kannalta. Tarkasteltavana aikajaksona on käytetty kulunutta vuotta kuten myös kaikissa aikaisemmissa barometreissä. Tulevaisuuteen sen sijaan ei tässä teemassa katsota. Vuoteen 2013 verrattuna vastaajien näkemysten mukaan merenkulkupolitiikka on parantunut melkoisesti, saldoluku on noussut -31 pisteestä nollaan. Vastaajista puolet on sitä mieltä, että merenkulkupolitiikan saralla tilanne on pysynyt ennallaan, ja toisen puolen mielipiteet ovat jakautuneet siten, että näistä taas toisen puolen mukaan tilanne on parantunut ja toisen puolen mukaan huonontunut. Kuluneina tarkastelujaksoina saldoluku on keskimäärin ollut jonkin verran enemmän miinuksella kuin plussalla.

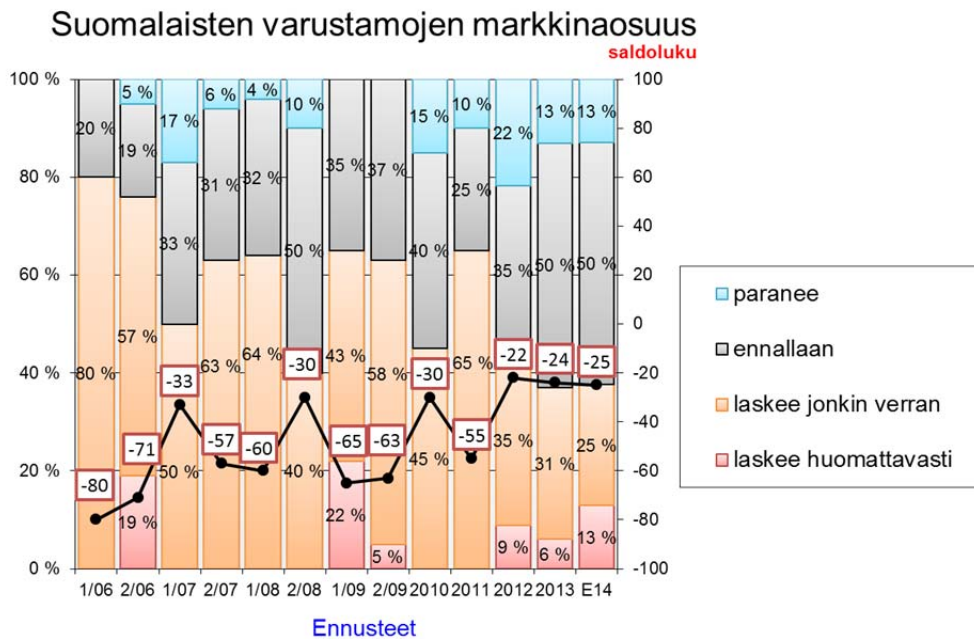


Kuva 5.1. Suomen merenkulkupolitiikka (tot. 2014 n=16).

Suomalaisten varustamojen markkinaosuus (D2)

Suomalaisten varustamojen markkinaosuus kuljetuksista Suomeen/Suomesta näyttää laskevan edellisestä vuodesta vain yhden pisteyksikön verran, -25 pisteeseen. Prosenttitarkastelun perusteella voidaan todeta, että puolet vastaajista ennakoii tilanteen pysyvän ennallaan, 25 % uskoo sen laskevan jonkin verran ja yhtä suuri osuus vastaajista (13 %) uskoo osuuden laskevan huomattavasti tai paranevan. Trendi on koko barometrin ajan ollut laskuvoittoinen, sillä mark-

kinaosuuden kehitys kuljetuksista on pysytellyt negatiivisena; saldoluku on vaihdellut -80 ja -22 pisteen välillä.



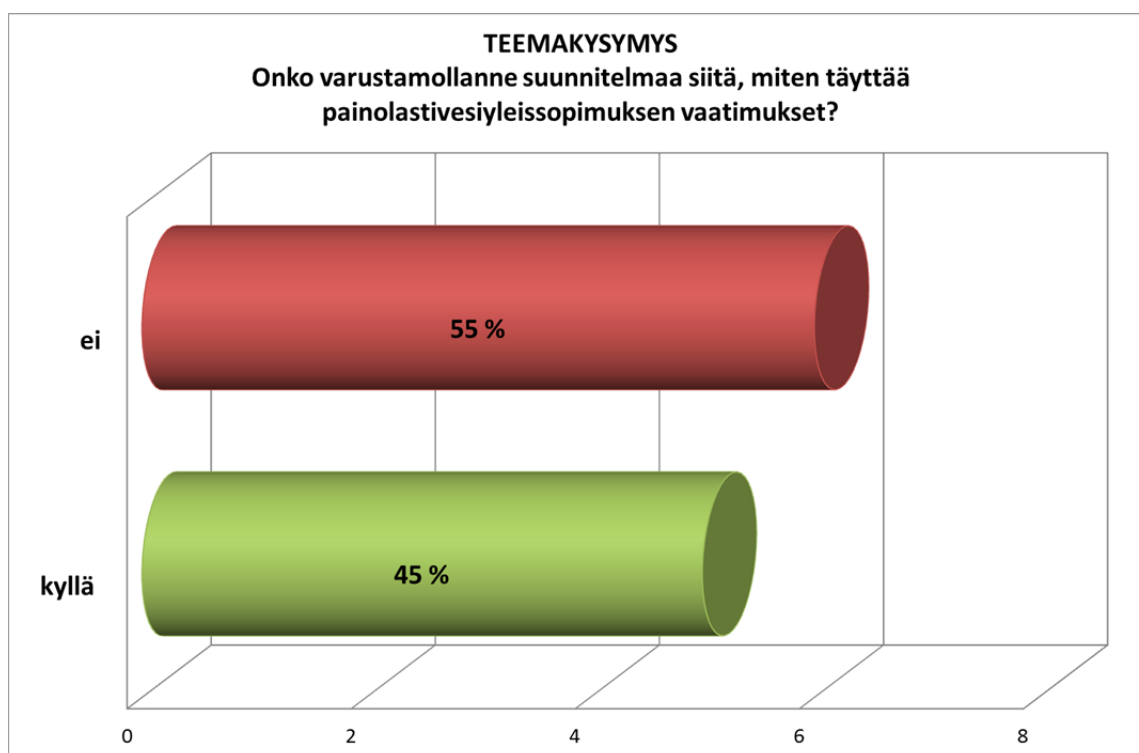
Kuva 5.2. Suomalaisten varustamojen markkinaosuus (ennuste E 14 kk, n=16).

Liikenneviraston ulkomaan meriliikennetilaston (2014) mukaan merikuljetusten määrä on vuodesta 1970 lähtien lähes kolminkertaistunut; 33 miljoonasta tonnista 96 miljoonaan tonniin. Samaan aikaan suomalaisilla aluksilla kuljetettu määrä on laskenut 50 prosentista vähän yli 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 vuoteen 2013 mennessä kasvanut hieman, 34 prosenttiin.

6 TEEMAKYSYMYKSET

Varustamobarometrin teemakysymys on vuosittain vaihtuva kysymys tai kysymyssarja, jolla kartoitetaan vastaajien mielipiteitä ajankohtaisista aiheista. Tänä vuonna teemakysymys käsiteli varustamoiden kannalta tulevaisuudessa hyvinkin keskeistä aihetta, painolastivesiä. Painolastivesiä koskeva IMO:n yleissopimus tähtää siihen, että painolastivesien ja sedimenttien mukana kulkeutuvat vieraat kasvi- ja eläinlajit eivät leviäisi uusiin elinympäristöihin. Vuodelta 2004 peräisin oleva yleissopimus astuu voimaan 12 kuukautta sen jälkeen, kun sen on ratifioinut 30 valtiota, jotka edustavat vähintään 35 % maailman kauppalaivaston tonnistosta. Tällä hetkellä (17.10.2014) sopimuksen on ratifioinut yhteensä 43 valtiota, joiden piirissä on 33 % tonnistosta. Suomessa ratifiointiprosessi on vielä kesken. (IMO 2014)

Kuudestatoista vastaajasta viidellä on suunnitelma valmiina, kuudella ei ole ja loput eivät antaneet vastausta tähän kysymykseen. Teemakysymyksen vastauksissa oli esitetty muutamia kommentteja, joista peilautuu hyvin aiheeseen liittyvä moninainen suhtautuminen laidasta toiseen. Neutraalin mielipiteen mukaan painolastivesien käsittelyn kanssa ei ole ongelmia, koska sitä ei juurikaan käytetä. Positiivisesti aiheeseen suhtautuvan mukaan osa aluksista täyttää jo nyt vaatimukset ja loppuihin laitteistot asennetaan tarpeen mukaan. Negatiivinen käsitys aiheesta puolestaan on se, että ainoa keino tilanteen hallitsemiseksi on saada erivapaus tai lopettaa toiminta kokonaan.



Kuva 6.1. Teemakysymyksen vastausten jakauma (n=11).

Vastaajat antoivat myös kiitettävästi yleisiä mielipiteitä ja kommentteja suomalaisen merenkulkualan tulevaisuudesta. Vastaukset voidaan karkeasti jakaa positiivis- ja negatiivissävytteisiin sekä niihin, joissa verrataan Euroopan ja Suomen varustamoiden tilannetta toisiinsa, lähinnä kilpailukyvyn näkökulmasta.

Positiivisten näkemysten mukaan suomalainen merenkulkuala tulee vahvistumaan, vaikkakin hitaasti. Hyvää menestystä tulevassa kilpailussa ennustettiin erityisesti niille varustamoille, joilla on kykyä investoida ja joiden asiakkaat näkevät pitkien sopimusten hyödyllisyyden. Ne, jotka eivät pysty uusiutumaan, kuihtuvat pois mm. uusien ympäristömääräysten rasittamina.

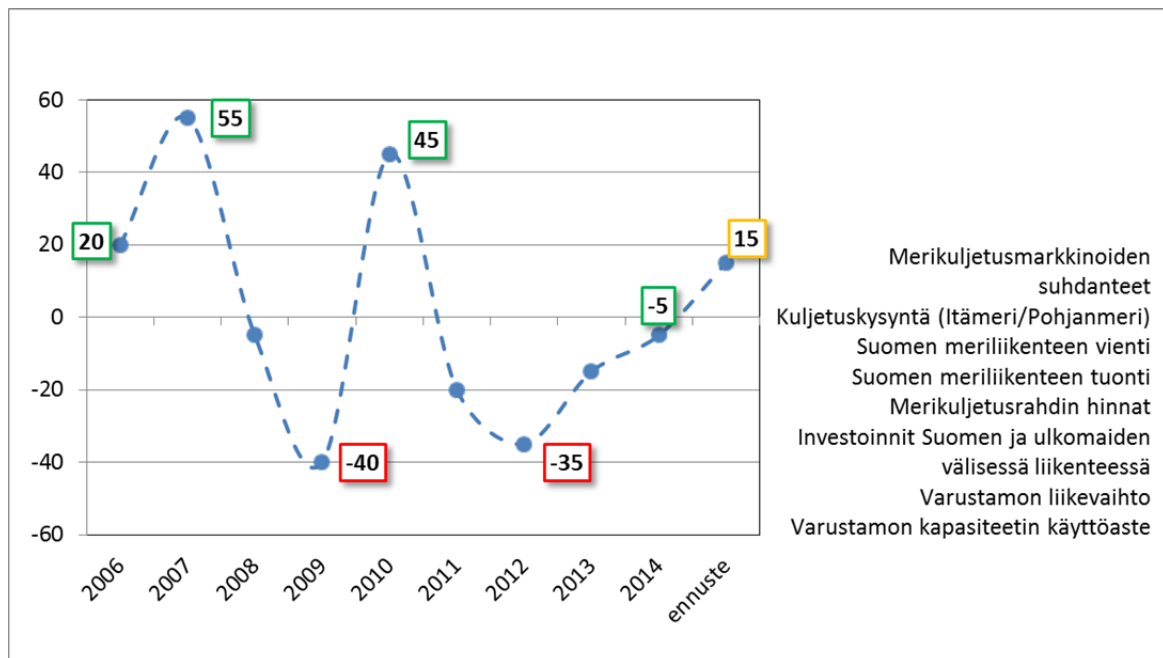
Negatiivisissa mielipiteissä merenkulkualan tulevaisuus näyttäytyi huonona, osittain jopa mahdottomana. Erityisen haasteellisena koettiin SECA-alueelle asetetut rajoitukset, jotka heikentävät tulosta, koska rahdinkuljettajat joutuvat maksamaan osan kohoavista kustannuksista. Tästä nähtiin olevan seurauksena mm. se, että investoinnit uuteen kalustoon tulevat viivästymään.

Useassa kommentissa on pohdittu Suomen merenkulkualan kilpailukykyä suhteessa eurooppalaiseen merenkulkualan ja -politiikkaan. Nähtiin, että vasta sitten kun Suomen virkamiehet ja poliitikot ymmärtävät, että EU:ssa annetut suositukset eivät ole lakeja, pystyy suomalainen merenkulku kilpailemaan muun Euroopan kanssa. Kommenteissa uskottiin myös, että mikäli Suomessa noudatetaan samaa merenkulkupolitiikkaa kuin muissa EU-maissa niin miehistön määrän ja koulutuksen suhteen kuin rikkipäästörajoitusten, verotuksen ja avustuksien suhteen, pystyy suomalainen merenkulku hyvinkin kilpailemaan olemassa olostaan ja se on mahdollista saada uuteen kukoistukseen.

7 YHTEENVETO

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. Suurimassa 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 yleispiirteistä trendiä noudattaa usea barometrissa käsitellyistä teemoista. Kuvaajaan on laskettu kahdeksan eri teeman keskiarvot vuosittain (pyöristetty lähimpään viitoslukuun) ja piirretty niiden perusteella diagrammi. Ensimmäisen varustamobarometrin toteuttamisvuonna 2006 on lähdetty liikkeelle 20 pisteen saldoluvusta. Mikäli lukuun laskettaiisiin mukaan vain sen vuoden ensimmäisen puoliskon keskiarvot, niin tulos olisi tasan nolla. Nousujohteinen suuntaus on jatkunut vuoden 2007 loppuun, jonka jälkeen sukellus vuoden 2008–2009 vaihteen taloudelliseen lamaan on ollut erityisen jyrkkä. Saldoluvun lasku on kyseisenä ajanjaksona ollut lähes 100 pisteen luokkaa. Tämän jälkeinen nopea nousu on tapahtunut vuoden mittaan, ja nousu on joissain tapauksissa ollut jopa jyrkempi kuin laskusuhdanteen aikainen pudotus. Saldolukujen positiiviset huiput saavutettiin vuonna 2010, jonka jälkeen alkoi uusi laskusuhdanne jatkuen 2012/2013 asti. Vuoden 2014 saldolukujen keskiarvo kohosi jo -5 pisteeseen ja ennusteet tulevasta näyttäisivät positiivisen suuntauksen jatkuvan.



Kuva 7.1. Merenkulku- ja varustamoalan suhdannevaihtelut vuosina 2006–2014 ja ennuste.

Loput teemat, jotka eivät ole mukana edellisessä kuvassa, noudattavat pääsääntöisesti omia suuntauksiaan, vaikka joitain yhtäläisyyksiäkin on nähtävissä. Merikuljetusrahtien hinnat ovat noudattaneet yleistä suuntausta vuoden 2009 laskuun asti, mutta sen jälkeen rahtihinnat ovat sahanneet ylös ja alas vuosittain. Ennuste tulevalle 12 kuukaudelle osoittaa rahtihintojen nousun saldolukuun 56, joka on lähes korkeimpia lukuja tämän teeman osalta koko barometrin historiassa. Polttoaineen 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. Tulevalla tarkastelujaksolla hintojen ennustetaan asettuvan hyvinkin korkealle tasolle.

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 edellä esitetystä yleisestä trendistä.

Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten saldoluku on pysynyt negatiivisena koko barometrin ajan. Jokaisella tarkastelujaksolla noin kolme neljäsosaa vastanneista on ollut sitä mieltä, että miehistökustannukset ovat nousseet jonkin verran tai oleellisesti. Myös ulkomaisten alusten miehistökustannusten saldoluku on ollut koko ajan miinuksella, joskin viimeisimpien vuosien 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 ennemminkin kiristynyt kuin vähentynyt koko barometrin ajan: lähes jokaisella tarkastelujaksolla reilusti yli puolet vastaajista on arvioinut kilpailun kiristyneen jonkin verran tai huomattavasti merikuljetusmarkkinoilla. Uusin ennuste tekee tähän yleiseen suuntaukseen poikkeuksen, sillä vastaajista yli puolet arvioi, että kilpailu vähenee jonkin verran tai huomattavasti tulevan 12 kuukauden aikana. Negatiivisena on pysynyt myös suomalaisten varustamojen markkinaosuus koko barometrin ajan saldoluvun vaihdellessa -80 ja -22 pisteen välillä, eikä tuleva ennuste tee tähän poikkeusta. Keskimäärin puolet vastaajista on arvioinut markkinaosuuden pysyvän ennallaan ja toinen puoli on arvioinut sen laskevan jonkin verran.

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 saldoluku on ollut vuonna 2011 ja ylimmillään vuoden 2008 jälkimmäisellä puoliskolla. Suhdanteissa näkyvät helposti yksittäiset ko. tarkasteluajanjaksolla esillä olleet ajankohtaiset aiheet. Esimerkiksi tonnistoverouudistus 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. tonnistoverolain uudistukseen, luotsauksen turvaamiseen ja merenkulkualan 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 jälleen ainakin välillisesti ympäristöä. Varustamoilta kysyttiin niiden suunnitelmista painolastivesiyleis-sopimuksen vaatimusten täyttämisestä. Vastaajista kolmasosa ilmoitti, että heillä on suunnitelma, kolmasosalla sitä ei vielä ole ja loput eivät ottaneet kantaa tähän kysymykseen.

8 INLEDNING

SPC Finlands rederibarometerenkät genomfördes som en nätenkät i oktober 2014. Den rikta- des till Rederierna i Finlands medlemsrederier samt till de viktigaste finska rederierna som inte hör till den ovannämnda föreningen. Tidigare år har antal av barometerenkätens mottagare varierat mellan 25 och 30. Till exempel förra året sändes enkäten till 30 rederier. Under gångna året många rederier har genomfört förändringar i sin verksamhet. Några rederier har av varie- rande orsak antingen slutat sin verksamhet, minskat den kraftigt eller omorganiserad den. På grund av dessa orsaker hade detta års barometerenkät 26 potentiella svarare varav 16 sva- rade, vilket betyder att svarsprocenten blev 62.

Mottagarna kunde besvara antingen den svenska eller den finska versionen. Barometern ut- vecklades 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 mel- lanrum, 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 enstaka redriet. **Pro- centfördelningen** inom varje kategori presenteras. Svarsalternativens procenttal av totalmängden svarare presenteras.

Dessutom presenteras saldotalen. Med hjälp av **saldotalet** kan man åskådligt jäm- föra 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 ut- veckling, 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 förfrågningar- na vid sidan av den föreliggande förfrågan. I de tidsserier som rör en enstaka fråga är jämförandet av den uppfyllda situationen under olika tidpunkten den viktigaste jämförelsepunkten. Resultaten presenteras grafiskt. Den nyaste prognosen har också sammanfogats till figuren. Dessutom har det jämförts siffror i de gamla pro- gnosererna 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 stapeldia-gram av dem.

Grupp D behandlar "Förändringar i verksamhetsomgivningen". Deras procentför- delningar 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)

Alla 16 personer som svarade enkäten var verkställande direktörer.

Rederiets huvudsakliga trafikform (A2)

Av de rederierna som deltog 44 % bedriver trampfart, 38 % linjetrafik och resten (dvs. 19 %) någon annan trafikform. Fördelningen enligt trafikform visas i tabell 9.1.

Tabell 9.1. Rederiets trafikform (n=16).

Trafikform	notiser stycken	% (/n)
Linjetrafik	6	38 %
Trampfart	7	44 %
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, 8 % flytande bulk och 38 % styckegods.

Tabell 9.2. Rederiets godstrafikform enligt varugrupper (n=13).

Godstrafik	notiser stycken	% (/n)
Torrbulk	7	54 %
Flytande bulk	1	8 %
Styckegods	5	38 %

Storhetsklass för rederiets omsättning (A4)

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

Tabell 9.3. Rederiets omsättning (n=15).

Omsättning	notiser stycken	% (/n)
Mindre än 10 MEUR	6	49 %
10–50 MEUR	3	20 %
50–100 MEUR	4	27 %
Större än 100 MEUR	2	13 %

Storhetsklass för rederiets personalantal (A5)

I barometern kartlades rederiernas personalmängd enligt fyra angivna klasser. Personalstyrkan för rederierna som deltog i enkäten uppvisade en hyfsad spridning över de olika klasserna. Till

den största klassen med över 200 arbetstagare hörde 40 procent av rederierna. Fördelningen enligt personalmängd visas i tabell 9.4.

Tabell 9.4. Rederiets personalantal (n=15).

Personalantal	notiser stycken	% (/n)
Mindre än 20	2	13 %
20–50	3	20 %
50–200	4	27 %
Större än 200	6	40 %

Rederiets tonnage (A6)

Enligt barometern (tabell 9.5.) hade hälften av rederierna endast eget tonnage och en dryg tredjedel av rederierna hade både eget och chartrat eller enbart chartrat tonnage. I enkäten svarade också sådana rederier som har varken eget eller chartrat tonnage.

Tabell 9.5. Rederiets tonnage (n=16).

Tonnage	notiser stycken	% (/n)
Enbart eget tonnage	8	50 %
Både eget och chartrat eller enbart chartrat	6	37 %
Varken eget eller 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 92, vilket är betydligt mindre än två året innan (2013: 253 fartyg och 2012: 165 fartyg). Förändringen är betydande speciellt inom fartyg som transporterar flytande bulk: detta år de rederierna som deltog i enkäten opererar fyra fartyg som transporterar flytande bulk medan förra året antal av sådana fartyg var över ett hundra. Av alla fartyg seglar 64 % under finländsk flagg, 25 % under någon annan EU-flagg och 11 % under andra flaggor.

Tabell 9.6. Antalet fartyg som rederiets opererar enligt flaggstat (n=13).

Flagga/fartyg	finska flaggan	EU-flaggan	övriga	ANTAL
Roro/ropax	21	5	1	27
Containerfartyg	3	3	5	11
Torrbulk	35	11	4	50
Flytande bulk	0	4	0	4
ANTAL	59	23	88	92

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 blivit oförändrad jämfört med förra året, saldotalet förblev -44 poäng. Under de kommande 12 månaderna väntas konjunkturen förändras till positiv riktning då 38 % av svarare förutspådde att läget kommer att vara aningen eller avsevärt bättre medan 25 % tror att läget kommer att försämrans något. Baserad på detta förutspås prognosens saldotal bli positivt, 13 poäng.

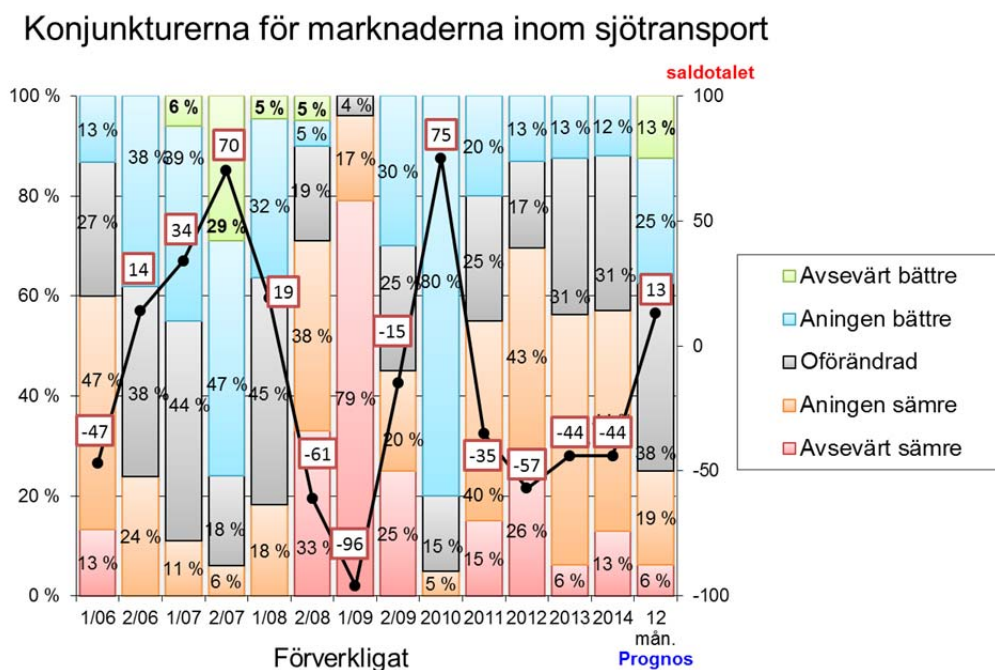


Bild 10.1. Konjunkturer inom sjötransportmarknaderna (uppf. 2014 n=16, prognos 12 månader n=16).

Transportefterfrågan inom sjötransportmarknaden på Östersjön/Nordsjön (B2)

Jämfört med förra året kan man se något uppsving i transportefterfrågan på Östersjön och Nordsjön eftersom saldotalet steg från -31 poäng till -19 poäng. Prognosen till de kommande 12 månaderna (saldotal 8) pekar på att det finns några tecken på att efterfrågan ska bli livligare. En tredjedel av svarare anser att läget blir något bättre medan en fjärdedel anser att läget försämras något under perioden av nästa 12 månader. Resten eller 42 % av svarare tror att läget blir oförändrad.

Efterfrågan på marknaderna inom sjötransport (Östersjön/Nordsjön)

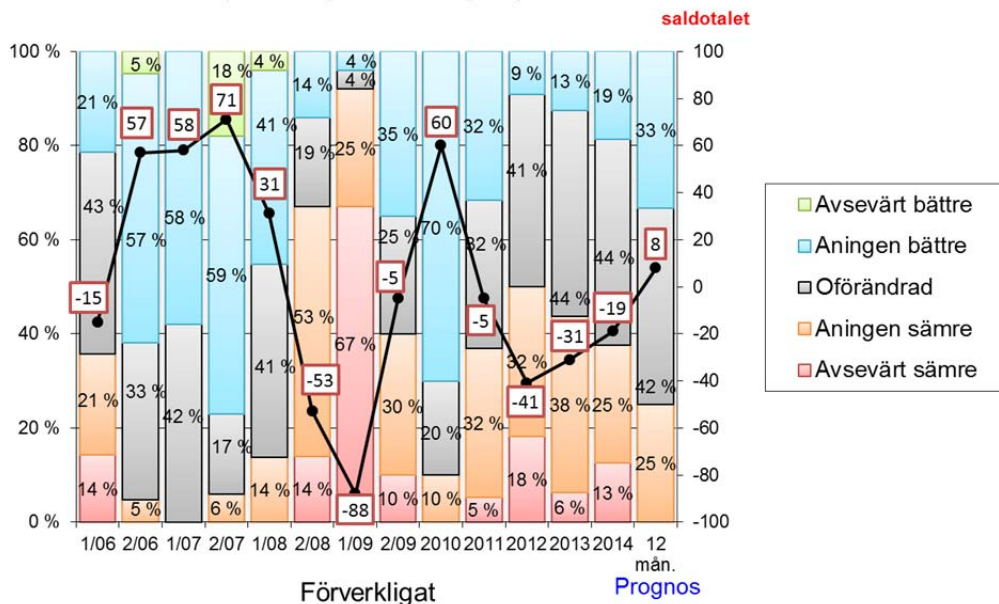


Bild 10.2. Transportefterfrågan på sjötransportmarknader i Östersjön/Nordsjön (uppf. 2014 n=16, prognos 12 månader n=16).

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 en aning, men saldotalet förblir ändå negativt, -6. Över hälften av deltagarna tror att läget blir oförändrad, ungefär en femtedel tror på att exporten växer något och en fjärdedel tror på att den minskar något. Trots de positiva förväntningarna är läget fortfarande ifrån toppåret 2010, då saldotalet var 75.

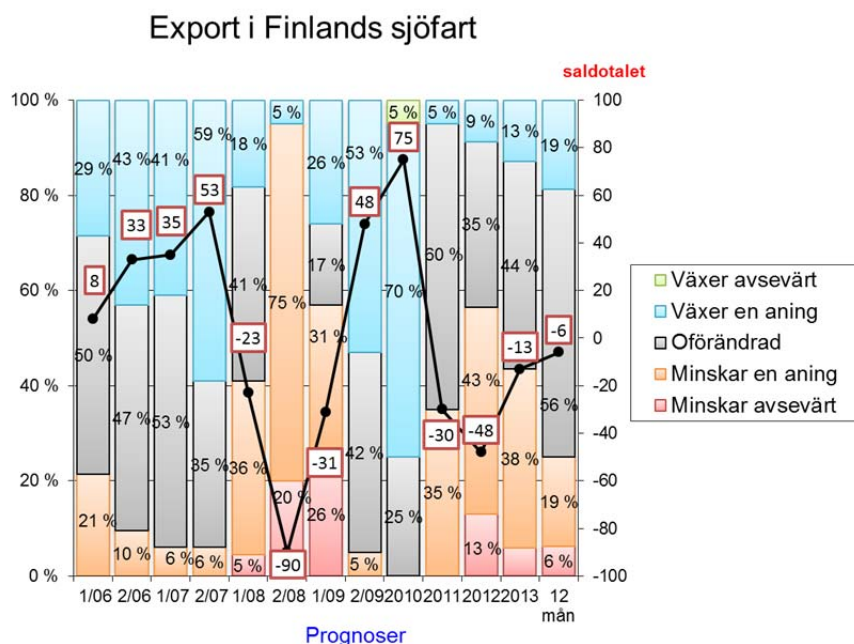


Bild 10.3. Export i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=16).

Prognosen för Finlands **importtransporter** uppvisar en trend som liknar exportprognosens även om på grund av utgångsnivån (saldotalet var noll år 2013) saldotalet förblir positivt, 6. Svararnas procentandelar visar att 69 % förväntar sig att läget blir oförändrad, 19 % tror att importen ökar något och 12 % förväntar sig att importen minskar något eller avsevärt.

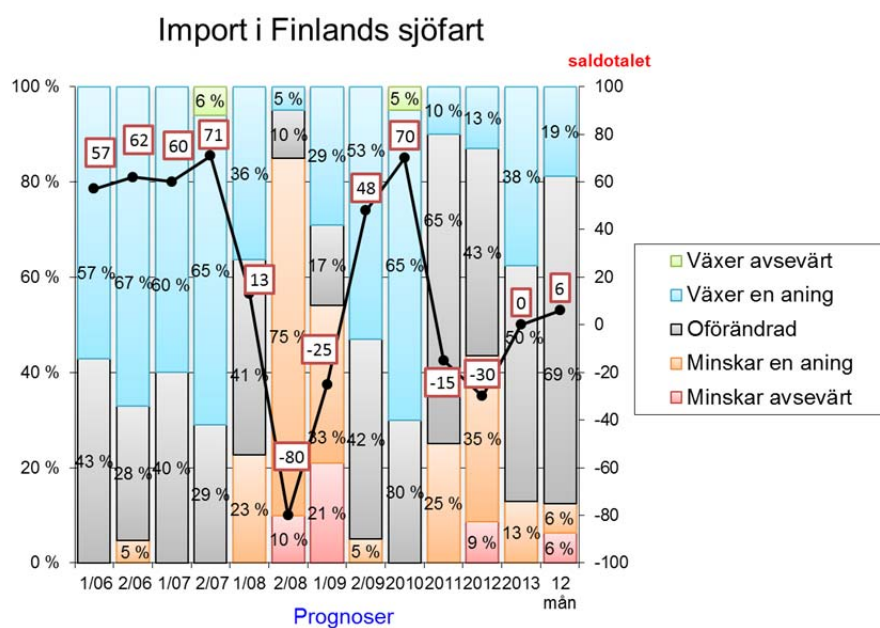


Bild 10.4. Import i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=16).

Trafikverket (2014) och tidigare Sjöfartsverket har samlat statistik över utrikes sjötransporter regelbundet ända sedan år 1970. Under de sista 20 åren har både export- och importtransporterna ökat ganska stadigt (med undantag av en kraftig minskning år 2009) men samtidigt har den andelen som transporterats med finska fartyg minskat. Dock på de senaste åren har denna minskning stoppat och en liten ökning har hänt.

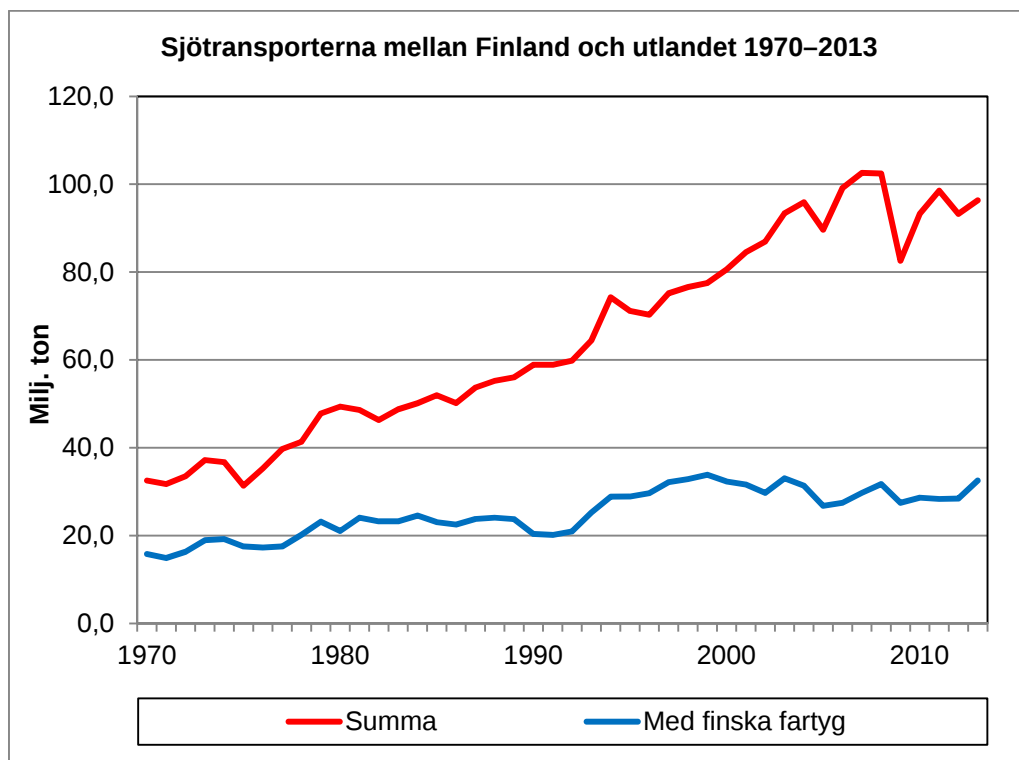


Bild 10.5. Sjötransporterna mellan Finland och utlandet 1970–2013.

År 1993 importen var 32,6 miljoner ton varav nästan hälften transporterades med finska fartyg. År 2013 importen var 49,3 miljoner ton, men finska fartygs andel hade sjunkit till 45 %. Motsvarande siffror för exporten var 31,9 miljoner ton varav 29 % transporterades med finska fartyg (1993). År 2013 hela exporten hade ökat till 47 miljoner ton medan finska fartygs andel hade gått ner till 22 %. I hela utrikestrafiken finländskt tonnage hade sin högsta andel år 1975 när 56 % av alla sjötransporter skedde med fartyg under finsk flagg (bild 10.6.). År 1999 var det finländska tonnagets andel ännu 44 % medan år 2013 var den 34 %. Andelen var som den lägsta år 2006.

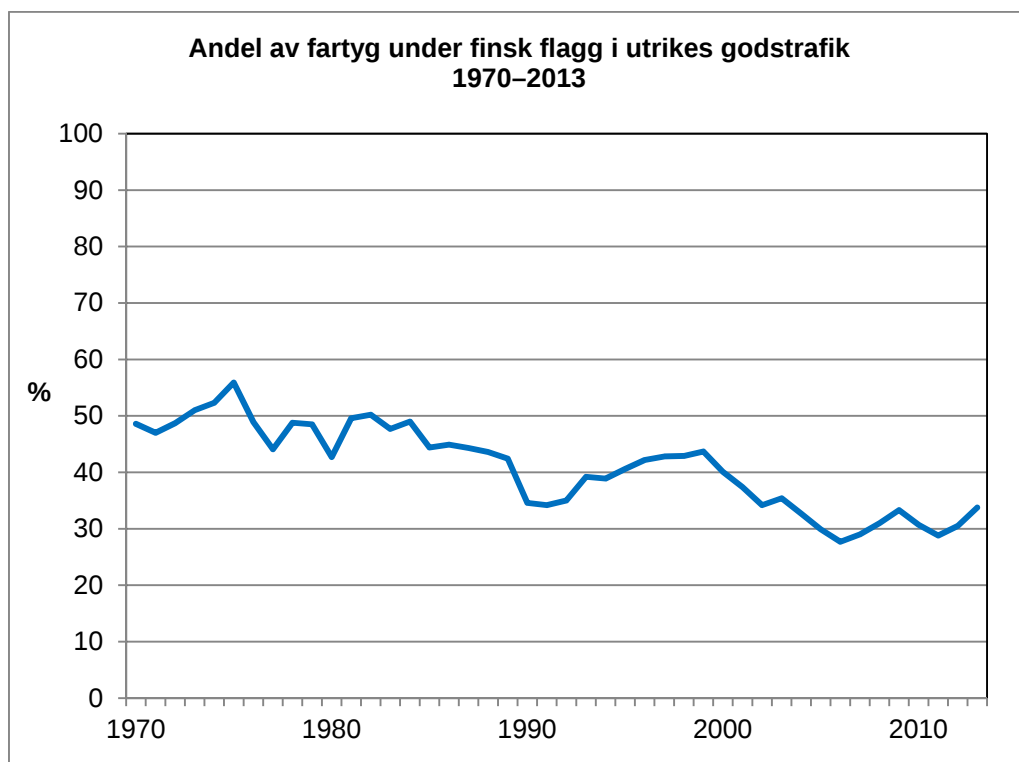


Bild 10.6. Andel av fartyg under finsk flagg i utrikes godstrafik 1970–2013.

Konkurrens inom sjötransportmarknaden (B4)

Konkurrensen på sjötransportmarknaden verkar ha minskats avsevärt jämfört till förra året. Saldotalet är fortfarande negativt men förändringen från -75 till -44 poäng är märkbar. Konkurrensen verkar fortsätta att minskas under de kommande 12 månaderna då enligt prognosen saldotalet skulle vara "endast" 25 poäng negativt. Man måste nog komma ihåg på grund av tidigare erfarenhet av många teman att man vill se framtiden hellre mera positiv än negativ och det förverkligade läget kanske inte är så bra som man har velat tro. Om prognosen denna gång förverkligas är läget det bästa i barometerns hela historia trots av förtecken. Konjunkturererna som beskriver konkurrensen på sjötransportmarknaderna har varit relativt oförändrade under den tid som barometern funnits, saldotalet har växlat mellan -73 poäng och -35 poäng. En annan gemensam nämnare för de granskade åren är att saldotalet varit starkt negativt hela tiden.

Konkurrens på marknaderna inom sjötransport

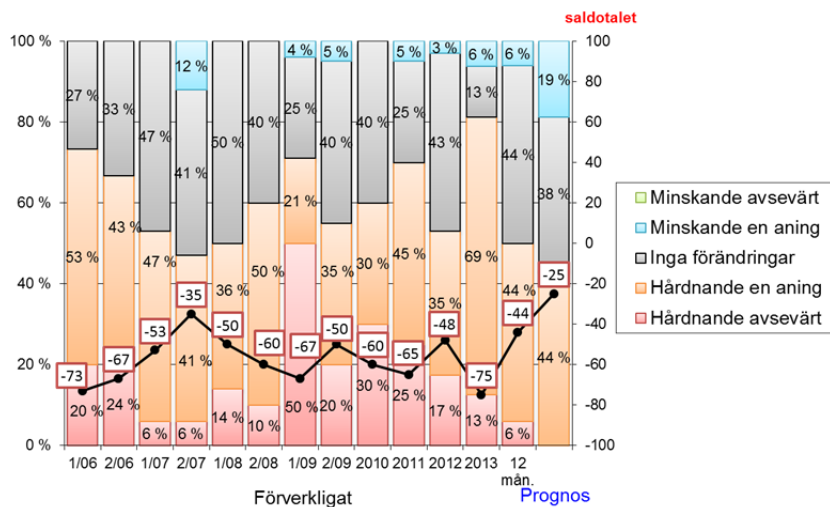


Bild 10.7. Konkurrens på sjötransportmarknader (uppf. 2014 n=16, prognos 12 månader n=16).

Prisen på sjötransportfrakter (B5)

Sjötrafikens fraktpriser har ändrats avsevärt under det gångna året: saldotalet har stigit från -50 till -6 poäng. Förändringen ser ut att vara lika märkbar också under de kommande 12 månaderna då enligt prognosen kommer saldotalet för sjötransporternas fraktpriser att stiga till 56 poäng. Saldotalet har varit så högt senast år 2007. Cirka 70 % av svarare tror att fraktpriserna kommer att stiga något eller avsevärt och 13 % att priserna sjunker något. Men som har sagts tidigare är de förverkligade förändringarna oftast mera moderata än man har anat i förhand.

Fraktpriserna inom sjötransport

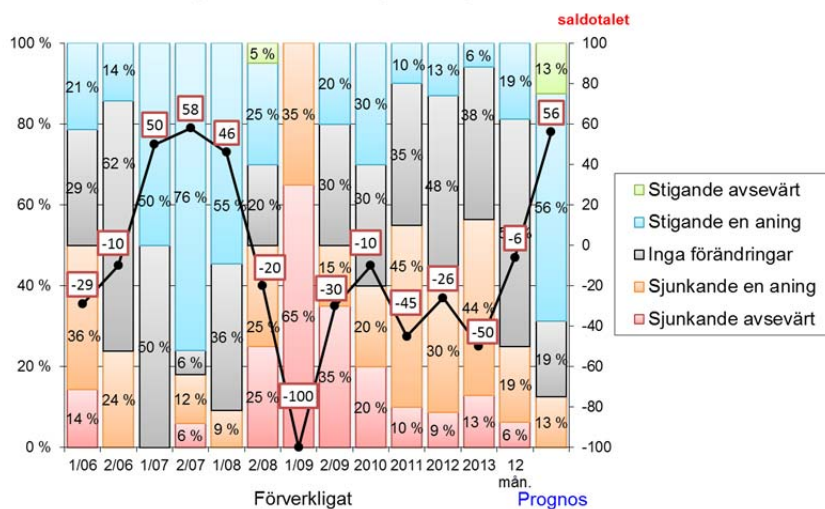


Bild 10.8. Priser på frakterna inom sjötransporten (uppf. 2014 n=16, prognos 12 månader n=16).

Bunkerpriset (B6)

Bunkerpriset dvs. priset på fartygsbränsle har varierat avsevärt alltsedan rederibarometern publicerades för första gången 2006. Detta år med saldototal (31) är tillsammans med årskiftet 2008–2009 den enda perioden under barometerns historia när saldotalet har varit positivt. Man väntar nog på att lägre bränslepriser blir en kortvarig lättnad för sjöfartsbranschen då 75 % av deltagarna förutser att bränslepriset stiger något eller avsevärt under de kommande 12 månaderna. Endast 6 % förutser att priserna ska sjunka något på samma tidperiod. Om uppskattningarna förverkligas på detta sätt går saldotalet ner till -69 poäng.

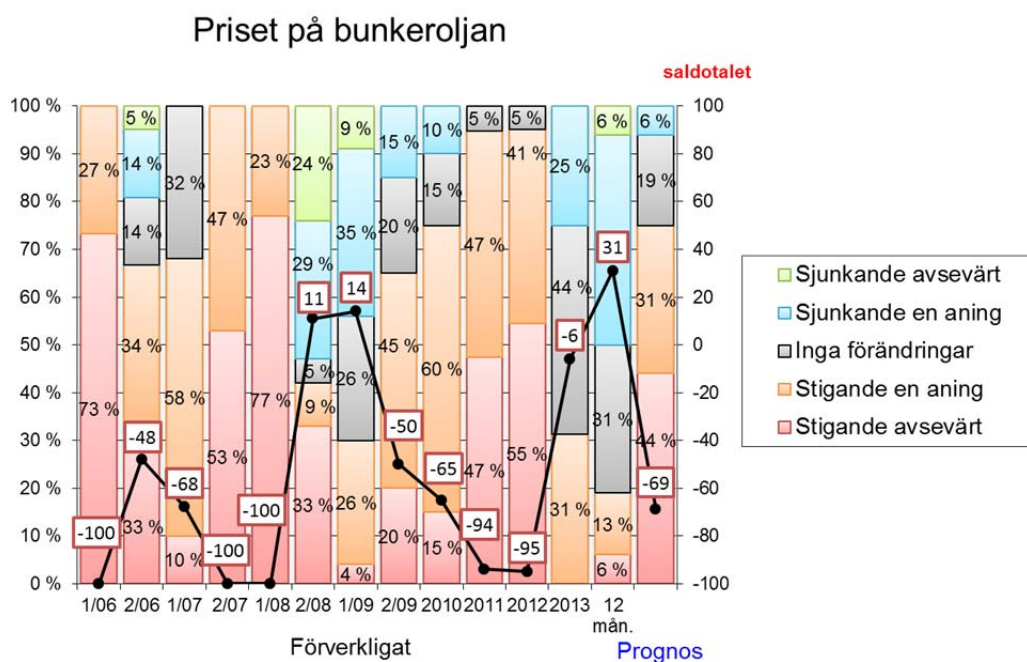


Bild 10.9. Pris på bunkerolja (uppf. 2014 n=16, prognos 12 månader n=16).

Bunkerworld-index, BWI, (bild 10.10.) visar att bränslepriset har varit ganska oförändrad under det första halvåret men priset har sjunkit rejält på det andra halvåret, speciellt från och med september. Indexet omfattar, med beaktande av den geografiska viktningen, information från 20 betydande bunkringshamnar. Indexet innehåller bunkerolja, diesel och gasolja viktat enligt deras betydelse på bunkermarknaden. (Bunkerworld statistik 2014)

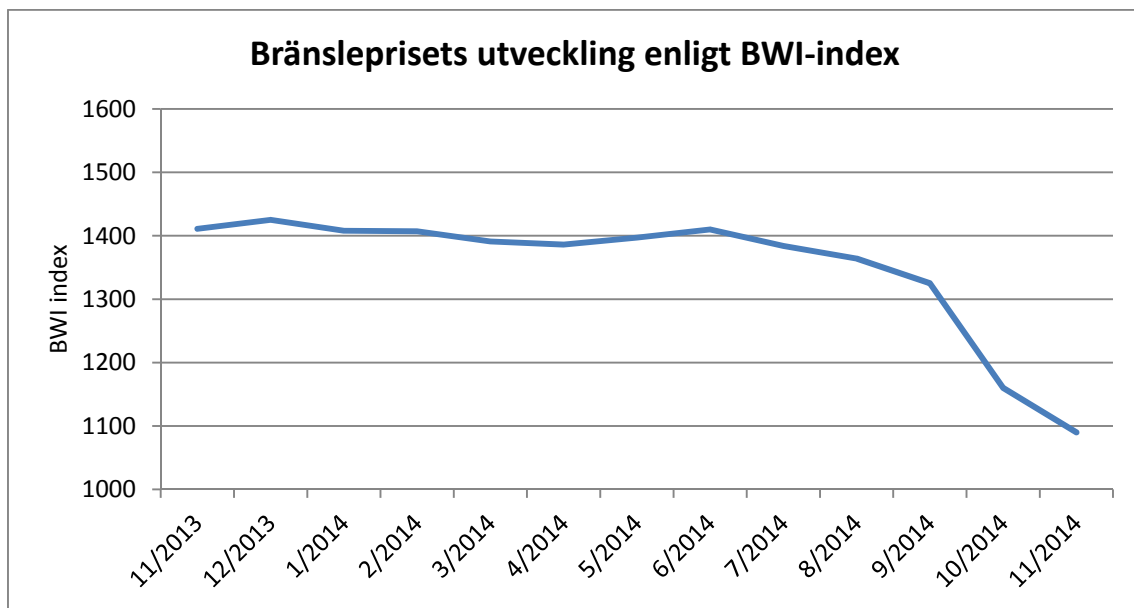


Bild 10.10. Bränsleprisets utveckling enligt BWI-index.

Den nya svaveldirektiv som träder i kraft i början av 2015 har ett betydande inflytande på bränslens prisnivå. På svavelkontrollområdet (SECA) får det endast användas bränslen med en svavelhalt om högst 0,1 %. För att nå detta krav kan man alternativt använda olika bränslen eller tekniska utrustningar som så kallade svaveltvättare. Enligt enkäten planerar den största delen (88 %) av de rederierna som deltog att välja maringasolja (MGO) som uppfyller kraven för den högsta svavelhalten.

Förändringar i bensins konsumentpris baserar sig på förändringar i råoljas och bensins världsmarknadspriser. Bensins konsumentpris påverkas också av till exempel raffinerings-, frakt- och distribueringskostnader. Råoljans pris är endast en av många faktorer som inverkar på bensinens pris. Oljeprodukternas världsmarknadspriser påverkas av bland annat geopolitiska och ekonomiska händelser.

Besättningskostnader per flaggstat (B7)

Saldotalet som beskriver besättningskostnaderna för fartyg under finländsk flagg har varit negativt under rederibarometerns hela granskningstid. Varje granskningsperiod har i medeltal två av tre besvarare meddelat att besättningskostnaderna har 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 steg från -67 poäng till -43 poäng. Den ena hälften av deltagarna tror att kostnaderna kommer att öka något och den andra hälften tror att läget förblir oförändrad under de kommande 12 månaderna. Saldotalet förutspås förbli oförändrad, dvs. -43 poäng.

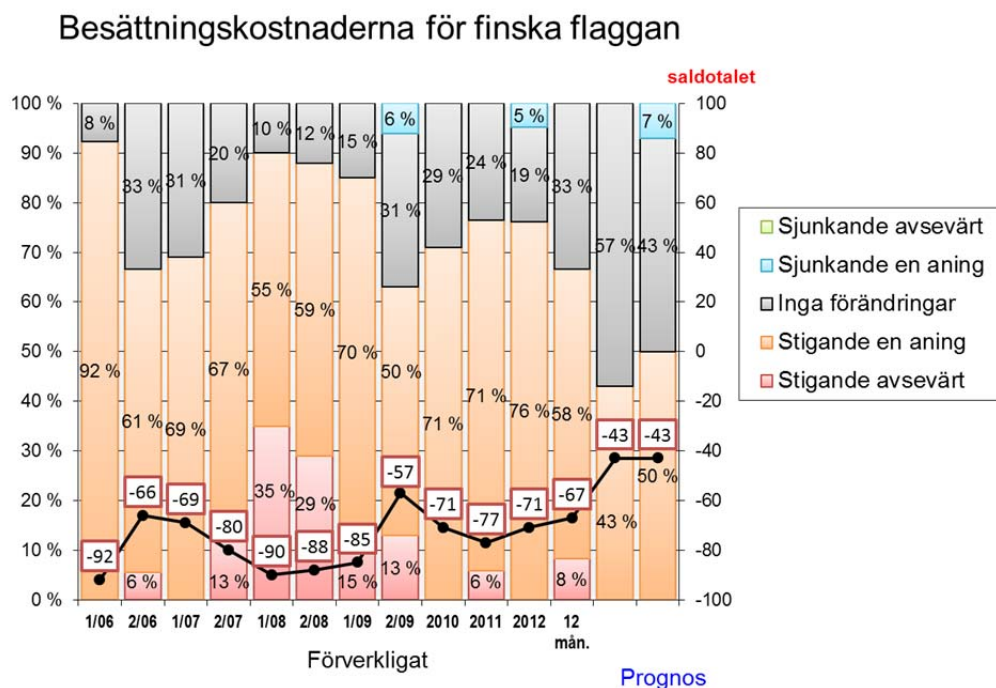


Bild 10.11. Besättningskostnader för finskflaggade fartyg (uppf. 2014 $n=14$, prognos 12 månader $n=14$).

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. Denna gång saldotalet för de fartygen som seglar under andra flaggor var det samma som under finländsk flagga, -43. Under de kommande 12 månaderna förutspås besättningskostnaderna under andra flaggor att sjunka något; 71 % av deltagare tror att kostnaderna förblir oförändrade då saldotalet skulle sjunka till -29 poäng.

Besättningskostnaderna för andra än finska flagga

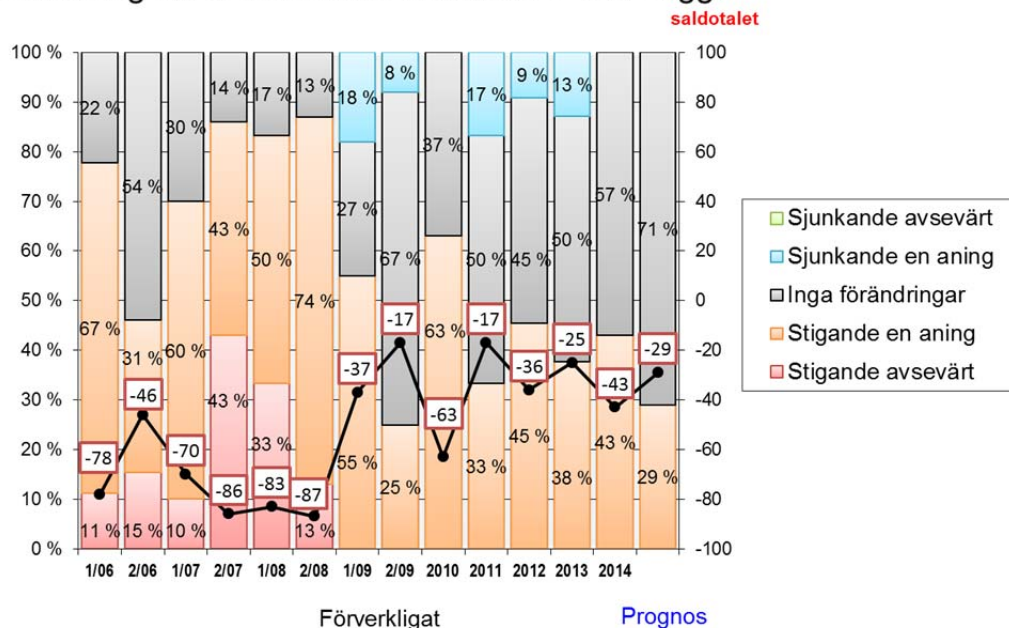


Bild 10.12. Besättningskostnader för andra flaggor än den finska (uppf. 2014 n=7, prognos 12 månader n=7).

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

För investeringar tillämpas, i motsats till andra teman, tidsperioden **de följande två åren**, vilket innebär att uppskattningar från konsekutiva enkäter delvis överlappar varandra. Frågan omfattar nybyggen och inköp av second hand-fartyg. Under barometerns 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 ökade ännu år 2013, men prognosen för de kommande två åren är negativ igen, -25 poäng. 44 % av deltagarna tror att investeringarnas antal minskar, 38 % att läget förblir oförändrad och 19 % att antalet ökar något. Man har antagit att bestämmelserna gällande SECA-området skulle sätta fart på investeringarna, men en sådan trend kan man inte se åtminstone ännu, utan man förutspår att investeringarna minskar i stället.

Investeringarna i trafiken mellan Finland och utlandet

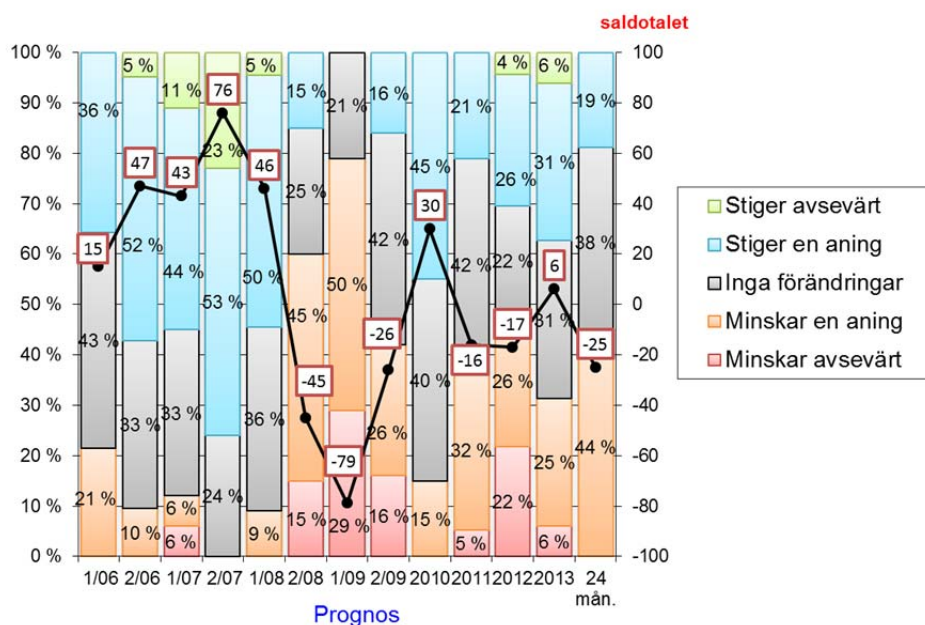


Bild 10.13. Investeringar i trafiken mellan Finland och utlandet (prognos 24 månader n=16).

10.2 Frågor om enstaka rederier

Omsättning (B9)

Jämfört med läget ett år sedan har omsättning ökat betydligt hos de rederierna som deltog i enkäten. Saldotalet steg från -27 poäng till 25. Den positiva trenden förutspås att fortsätta då över hälften av deltagare anser att företagets omsättning kommer att öka något också under de kommande 12 månaderna. Ungefär en tredjedel tror att läget förblir oförändrad och 13 % att omsättning kommer att minska något. Enligt prognosen kommer saldotalet att stiga till 44 poäng om inte ända till de toppsiffrorna av år 2007.

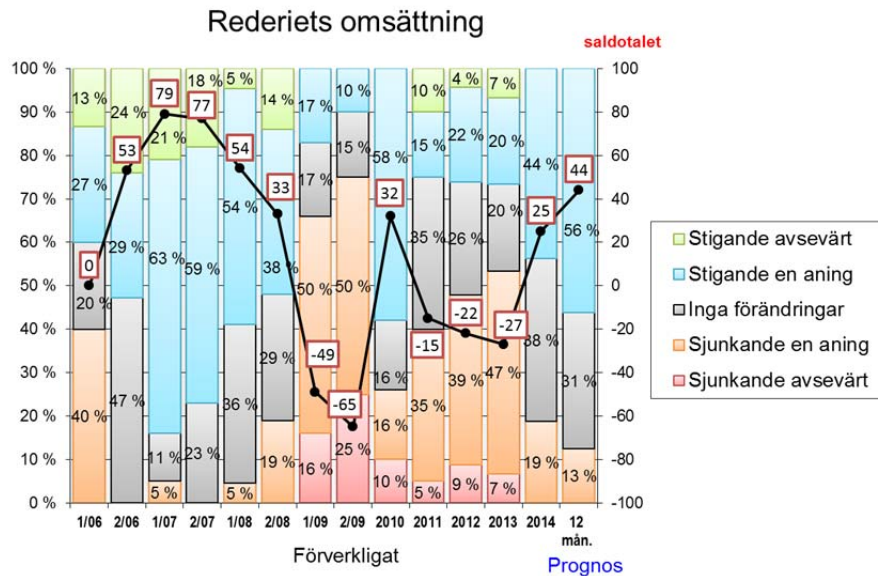


Bild 10.14. Rederiets omsättning (uppf. 2014 n=16, prognos 12 månader n=16).

Utnyttjandegraden av fartygens kapacitet (B10)

Utnyttjandegraden av fartygens kapacitet har förblivit nästan oförändrad jämfört med det gångna året då saldotalet har förändrad med endast två poäng, från 25 till 27 poäng. 60 % av deltagarna förutspår att läget förblir oförändrad, 27 % att utnyttjandegraden ökar något och 13 % att den minskar något. Enligt prognosen förutspås att saldotalet förblir fortfarande positivt under de kommande 12 månaderna med 13 poäng.

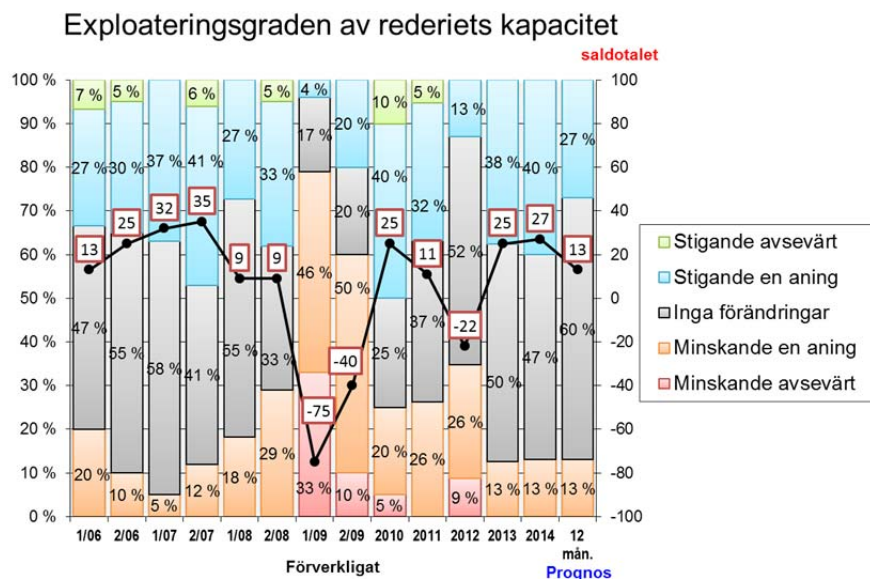


Bild 10.15. Utnyttjandegrad av rederiets kapacitet (uppf. 2014 n=15, prognos 12 månader n=15).

Utvecklingen av antalet sjöanställda per flaggstat (B11)

Antalet sjöanställda på fartyg under **finländsk flagg** har varit relativt konstant under barometrens historia. Under nästan varje period har över hälften av svararna förutspått att antalet förblir oförändrad. Under den gångna granskningsperioden har antalet sjöanställda på fartyg under finländsk flagg ökat något då saldotalet har förändrats positivt från förra årets noll poäng till 21 poäng. Procentandelarna visar att läget har förblivit oförändrat hos en halv av svararna, medan hos en dryg tredjedel antalet har ökat något. Hos resten av svararna har antalet minskat något eller avsevärt. Den här situationen förutspås att ändra under de kommande 12 månaderna så att utvecklingen av antalet sjöanställda förändras till en negativ riktning vilket gör att saldotalet sjunker till -7 poäng.

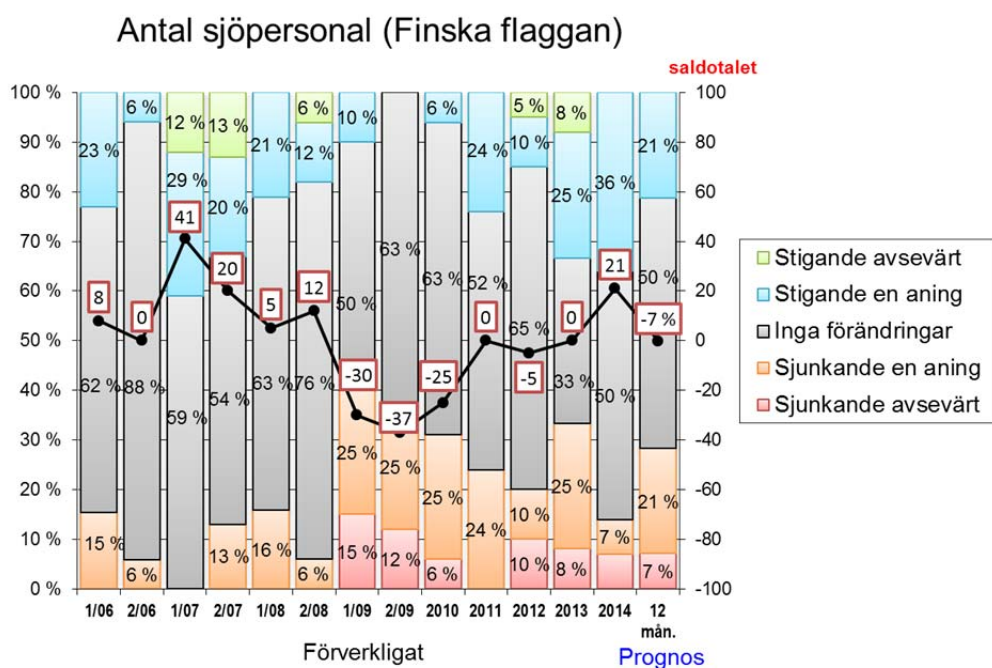


Bild 10.16. Antal sjöpersonal på finskflaggade fartyg (uppf. 2013 n=14, prognos 12 månader n=14).

Antal sjöpersonal under utländska flaggor har ökat avsevärt under det gångna året. Den ena hälften av deltagarna svarade att antalet har förblivit oförändrad och den andra att antalet har ökat något. Under den kommande perioden förutspås antalet utveckla så att saldotalet sjunker till 33 poäng.

Antal sjöpersonal (andra än finska flagga)

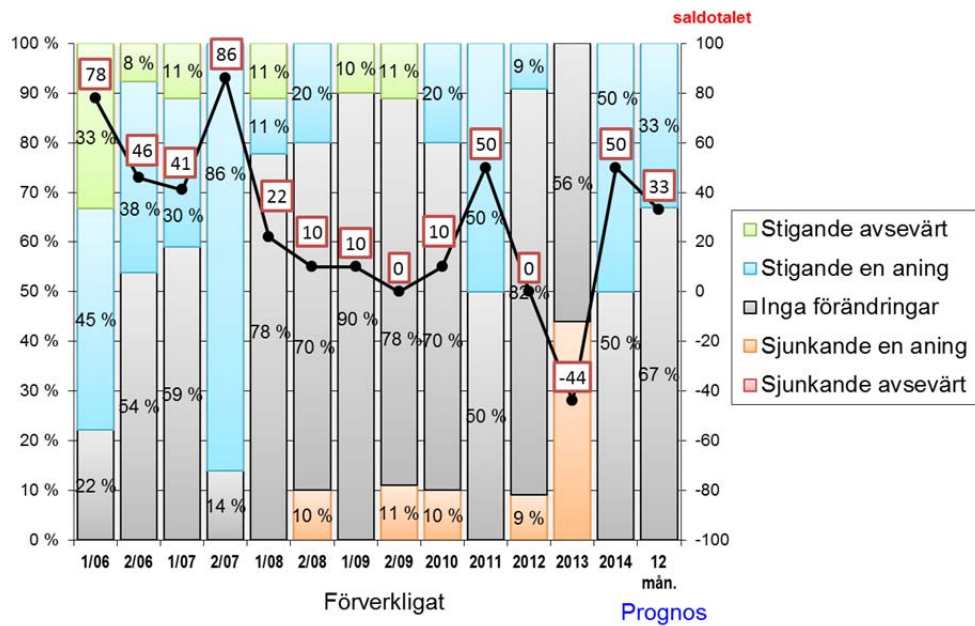


Bild 10.17. Antal sjöpersonal på de utflaggade fartygen (uppf. 2014 n=6, prognos 12 månader n=6).

11 HINDER FÖR REDERIERNAS UTVECKLING OCH TILLVÄXT

Frågorna i grupp C kartlägger 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 90 noteringar).

Den allmänna ekonomiska osäkerheten utgör det största enskilda hindret liksom förra året; till och med 81 % av svararna hade denna åsikt. Dålig prisutveckling och den finska flaggans pris var de näst viktigaste hindren. De här tre hindrena utgör tillsammans över en tredjedel av de hindren som rederierna ansåg vara de viktigaste. Prisstegring i charterkostnader och nivån eller ökning på farledsavgifter anses bara som ett litet hinder då endast sex procent av svararna hade valt dessa alternativ. Brist på kapacitet eller tonnage verkar vara inget hinder nu eftersom inget rederi hade valt detta alternativ. Utanför den angivna listan av hinder nämndes som ett problem att de aktiebolagen som opererar med tonnage som har finansierats av statens skatteinkomster konkurrerar på samma marknad med andra företag.

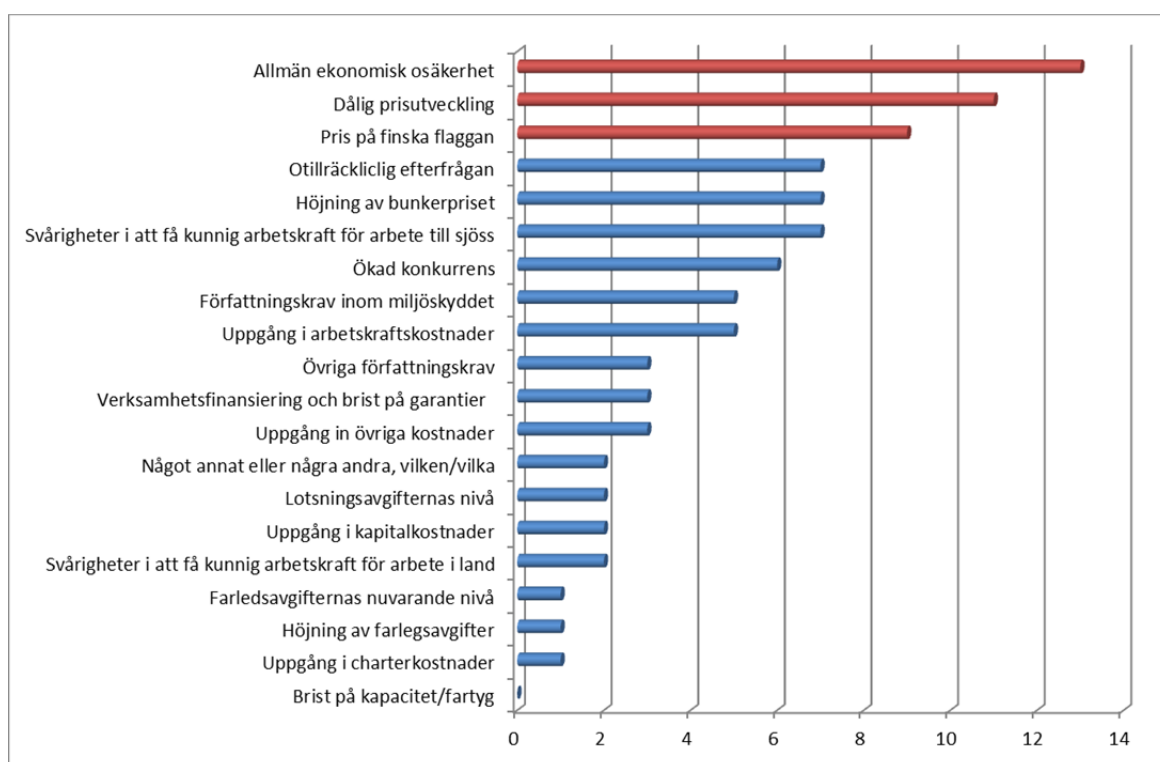


Bild 11.1. Hinder för rederiets tillväxt.

12 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN

I frågegrupp D behandlas förändringarna som har skett i Finlands sjöfartspolitik och finländska rederiernas marknadsandelar.

Finlands sjöfartspolitik (D1)

Frågan kartlade sjöfartspolitiken i Finland ur det perspektiv som förutsättningarna för rederiverksamhet representerar. Granskningsperiodens längd är, liksom förut, ett år. Man gör ingen prognos för framtiden i detta tema. Sjöfartspolitiken har enligt svararna förbättrats avsevärt jämfört med år 2013 och saldotalet har ökat från -31 poäng till noll. Hälften av svararna anser att läget är har förblivit oförändrad. En fjärdedel anser att läget har förbättrats och en fjärdedel att läget har försämrats. Under de gångna granskningsperioderna har saldotalet varit i medeltal något mera negativt än positivt.

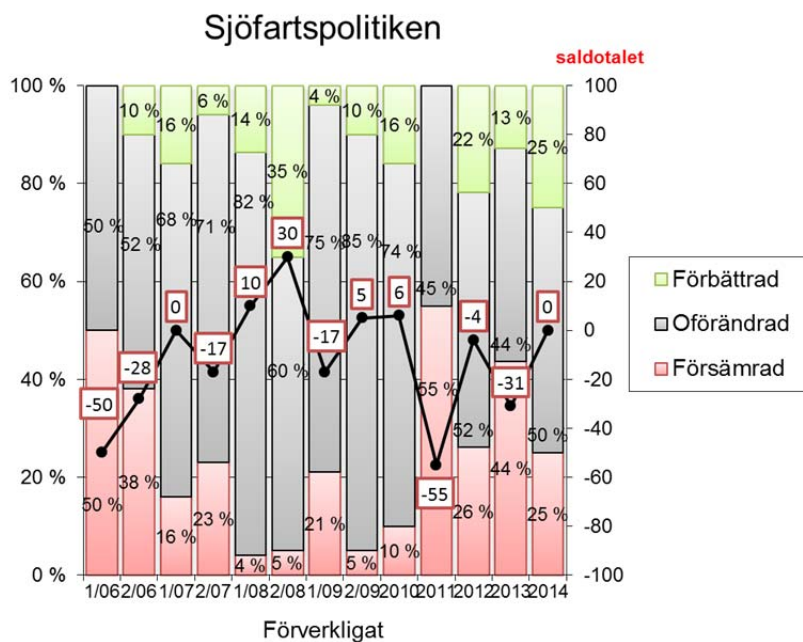


Bild 12.1. Sjöfartspolitik i Finland (uppf. 2014 n=16).

De finländska rederiernas marknadsandel (D2)

Saldotalet som beskriver utvecklingen av de finländska rederiernas marknadsandel i transporterna från/till Finland sjunker endast en poäng jämfört med förra året, dvs. till -25 poäng. En procentgranskning visar att hälften av svararna förutspår att läget förblir oförändrat, 25 % tror att läget kommer att försämrats något, 13 % att det kommer att försämrats avsevärt och 13 % att läget kommer att förbättras. Saldotalet har varit negativt hela barometerns granskningsperiod; talet har varierat mellan -80 och -22 poäng.

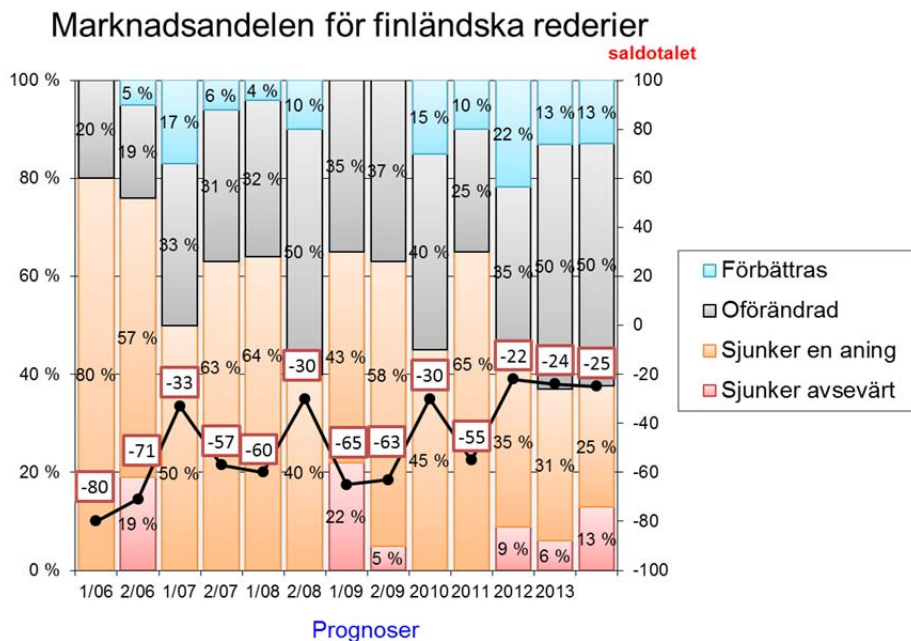


Bild 12.2. Marknadsandelen för finländska rederier (prognos 12 månader n=16).

Trafikverkets statistik över utrikes sjöfart (2014) visar att antalet sjötransporter sedan 1970 nästan trefaldigats från 33 miljoner ton till 96 miljoner ton. Samtidigt har andelen som transporteras med finländska fartyg sjunkit från 50 procent till drygt 30 procent. I den huvudsakligen sjunkande trenden för finländska fartyg kan man också se förändringar åt det 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 2013 hade ökat en aning till 34 procent.

13 TEMAFRÅGOR

Rederibarometerens temafråga kartlägger årligen deltagarnas åsikter om aktuella teman. I år behandlade barometerens temafråga fartygs barlastvatten, som kommer att vara en mycket viktig faktor i rederiernas framtid. IMOs internationella konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten syftar till att förhindra spridningen av främmande växt- och djurarter med fartygs barlastvatten och sediment till nya ekosystem. IMO antog konventionen år 2004 och den träder i kraft 12 månader efter att 30 länder vilkas handelsflottor representerar minst 35 % av världstonnaget har ratificerat den. För närvarande (17.10.2014) har konventionen ratificerats av 43 länder som representerar 33 % av världstonnaget. I Finland pågår ratificeringsprocessen fortfarande. (IMO 2014)

Fem av de 16 som svarade i denna fråga har ett färdigt plan, sex har inte och resten svarade inte på denna fråga. Vid de här svaren hade man också gett några kommentarer som speglar bra det mångsidiga ställningstagandet som är förknippat med detta ämne. Enligt den neutrala åsikten finns det inga problem med hantering av barlastvatten eftersom den används mycket litet. De som har en positiv åsikt till ämnet säger att en del av fartyg uppfyller redan kraven och resten av fartygen får utrustningen enligt behov. Enligt den negativa åsikten den enda möjlighet att behärska situationen är antingen få en dispens eller sluta verksamheten helt och hållet.

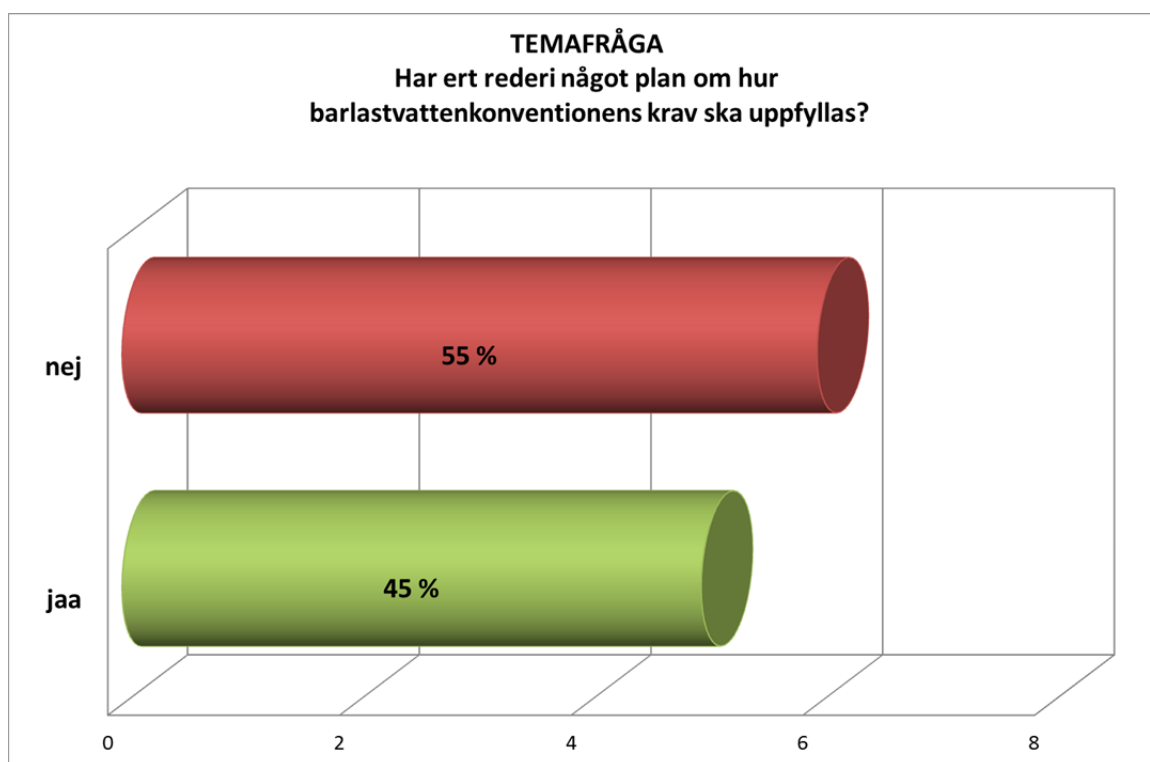


Bild 13.1. Fördelningen av temafrågans svar (n=11).

Många av deltagarna gav också allmänna åsikter och kommentarer på den finländska sjöfartsbranschens framtid. Svaren kan grovt delas i dem som har positiva eller negativa toner och i dem där jämförs rederiernas läge mellan Europa och Finland, oftast ur konkurrensförmågens synpunkt.

Enligt de positiva åsikterna kommer den finländska sjöfartsbranschen förstärkas även om långsamt. Man förutspår bra framgång i den kommande konkurrensen speciellt för rederier som har kapacitet att investera och vars kunder ser nyttan av långa kontrakt. De som inte kan förnya sig kommer att bli svagare och ge upp ansträngade av bl.a. nya miljökrav.

De som hade negativa åsikter bedömde sjöfartsbranschens framtid som dystert, till och med omöjligt. De nya begränsningarna på SECA-området ansågs vara speciellt utmanande. De här begränsningarna kommer att minska utfallet eftersom fraktförare måste betala en del av ökande kostnader. Man anser att på grund av detta kommer investeringar på nya fartyg bli fördröjd.

I många kommentarer funderades det den finländska sjöfartsbranschens konkurrensförmåga i förhållandet med europeisk sjöfartsbransch och -politik. Man ansåg att finländsk sjöfart inte kommer att kunna konkurrera med de andra europeiska länderna innan finländska tjänstemän och politiker förstår att EUs rekommendationer inte är lagar. Man trodde också att om man i Finland utför samma sjöfartspolitik som i andra EU-länderna vad gäller antal och utbildning på besättningen, begränsning av svavelutsläpp, skattefrågor samt bidrag, kan den finländska sjöfarten nog bra kämpa om sin tillvaro och blomstra igen.

14 SAMMANFATTNING

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 barometerns historia.

Trenden i bild 14.1. följer största delen av de teman som behandlas i barometern. Diagrammet i bilden visar medelvärdet av åtta teman årligen (). Tiden för den första barometern startar med 20 poängs saldotal. Om man hade tagit hänsyn till endast det första halvårets medelvärdet i 2006 skulle resultatet ha blivit noll. Den stigande trenden fortsatte in på den andra hälften av år 2007, varefter stört dykningen mot ekonomisk depression vid årsskiftet 2008–2009 var speciellt brant. Saldotalet minskade med nästan 100 poäng under ifrågavarande period. 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 fortsatte till 2012/2013. Saldotalens medelvärde i 2014 steg redan till -5 poäng och prognoserna för framtiden visar att den positiva trenden fortsätter.

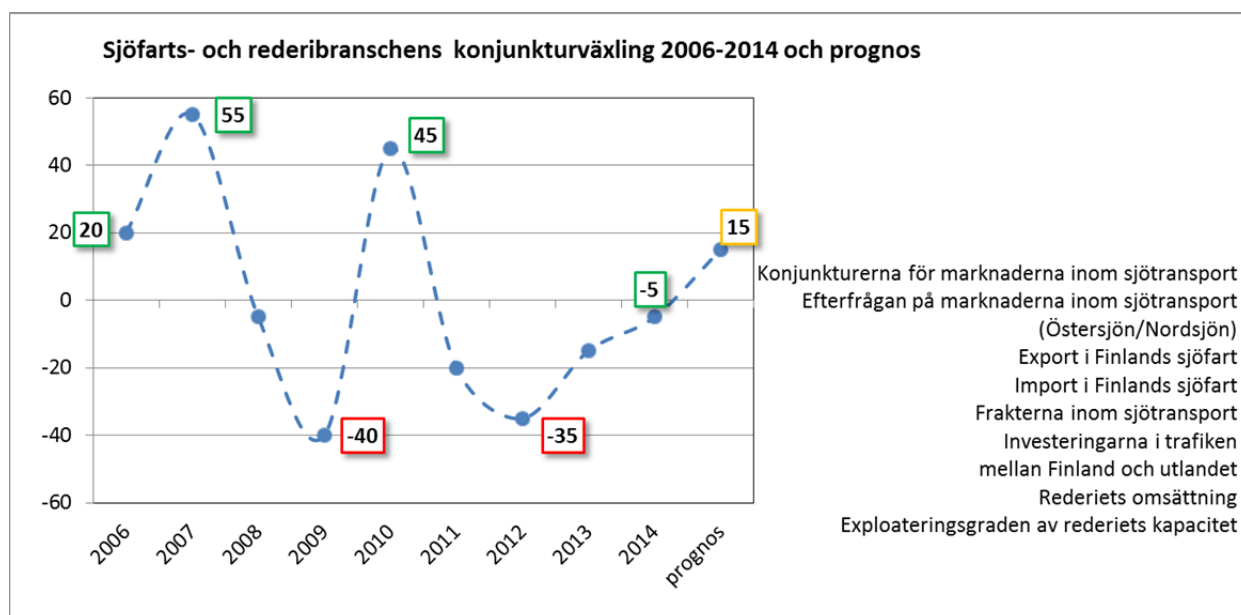


Bild 14.1. Sjöfarts- och rederibranschens konjunkturväxling 2006-2014 och prognos.

De temana som inte var med i bild 14.1. följer huvudsakligen sina egna trender även om några likheter kan ses. Sjötrafikens fraktpriser har följt den allmänna trenden fram till nedgången 2009, men har efter det gått turvis uppåt och neråt varje år. Prognosen för de kommande 12 månaderna visar att fraktprisernas saldotal kommer att öka till 56, som är nästan det högsta i detta tema under hela barometerns historia. Bukerpriset uppvisar en liknande trend som de flesta övriga teman, med ett undantag: saldotalen har förblivit negativa under hela barome-

terns historia. Granskningsperioderna 2/08 och 1/09 utgör ändå undantag till detta, eftersom saldotalen då har varit positiva. Under den kommande granskningsperioden bunkerpriser förutspås att vara på en mycket hög nivå.

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

Saldotal för besättningskostnader på fartyg under finländsk flagg har varit negativt under hela tiden barometern har gjorts. Varje granskningsperiod har tre fjärdedelar av svararna ansett att besättningskostnaderna har ökat något eller avsevärt. Också saldotalet för besättningskostnader på utländska fartyg har hela tiden stått på minus, även om omkring hälften av svararna har under de senaste åren bedömt att kostnaderna varit oförändrade. Antalet sjöanställda har hela tiden varit relativt likriktade både på fartyg under finländsk flagg och på fartyg under utländsk flagg, trots att saldotalen för utländska fartyg har varit en aning mer positiva än saldotalen för finländska fartyg. Med undantag av några toppar har trenden varit långsamt sjunkande hos båda, vilket betyder att antalet sjöanställda har minskat.

Konkurrensen på sjötransportmarknaden har enligt rederiernas svar snarare hårdnat än minskat under hela barometerns historia. Under närapå varje granskningsperiod har mer än hälften av svararna bedömt att konkurrensen har skärpt på sjötransportmarknaden något eller avsevärt. Den nyaste prognosen gör ett undantag till detta, eftersom över hälften av svararna förutspår att konkurrensen kommer att minska något eller avsevärt under de kommande 12 månaderna. De finländska rederiernas marknadsandel har också varit negativ under hela barometerns historia med ett saldotal växlande mellan -80 och -22 poäng. Den nyaste prognosen gör inget undantag till detta. Omkring hälften av svararna har bedömt att marknadsandelen förblir oförändrad och hälften har förutspått att den kommer att minska något.

Sjöfartspolitikens utveckling har till skillnad från övriga grafer beskrivits på en skala i tre steg, enligt vilken politiken har förbättrats, varit oförändrad eller försämrats. Saldotalen har fluktuerat på båda sidor om nollstrecket. Som lägst var saldotalet år 2011 och som högst 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 och år 2011 påverkades utvärderingen av politiken av att reformen fastnat i byråkratin.

LÄHTEET /KÄLLOR

Bunkerworld-tilastot (2014). <http://www.bunkerworld.com/prices/index/bwi>

IMO (2014). International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM).

<http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships%27-Ballast-Water-and-Sediments-%28BWM%29.aspx>

Liikennevirasto (2014). Ulkomaan meriliikennetilasto 2013. Liikenneviraston tilastoja 5/2014.

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 (kpl) 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. Odotatteko 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. Odotatteko kuljetuskysynnän Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla seuraavan vuoden aikana

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

B3a. Odotatteko vientikuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä

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

B3b. Odotatteko 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. Odotatanko 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. Odotatanko 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. Odotatanko 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. Odotatanko miehistökustannusten varustamoalalla lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

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

Investoinnit**B8a. Oletatko, 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. Odotatko 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. Odotatko 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. Odotatko varustamonne merihenkilöstön määrän lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

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

C Kasvun esteet

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

- ☐ Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella
- ☐ Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus maapuolella
- ☐ Työvoimakustannusten nousu
- ☐ Bunkkerin hinnan nousu
- ☐ Charter-kustannusten nousu
- ☐ Pääomakustannusten nousu
- ☐ Muiden kustannusten nousu
- ☐ Kapasiteetin / kaluston rajallisuus
- ☐ Kysynnän riittämättömyys
- ☐ Kilpailun lisääntyminen
- ☐ Huono hintakehitys
- ☐ Talouden yleinen epävarmuus
- ☐ Toiminnan rahoitus ja vakuuspula
- ☐ Ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset
- ☐ Muut säädösvaatimukset, mitkä
- ☐ Suomen lipun hinta
- ☐ Väylämaksujen nykytaso
- ☐ Väylämaksujen nousu
- ☐ Luotsausmaksujen taso
- ☐ Jokin tai jotkin muut, mikä/mitkä
- ☐ Ei erityisiä esteitä kehittymiselle tai kasvulle

Perustelu:

D. Toimintaympäristön muutokset

D1 Suomen merenkulkupolitiikka on varustamotoiminnan edellytysten kannalta viimeisen vuoden aikana

- ☐ Parantunut
- ☐ Säilynyt ennallaan
- ☐ Huonontunut

Perustelu:

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

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

E. Teemakysymykset

Painolastivesiä koskeva IMOn vuoden 2004 yleissopimus astuu voimaan, kun sen on ratifioinut 30 valtiota, jotka edustavat vähintään 35 % maailman kauppalaivaston tonnistosta. Tällä hetkellä sopimuksen piirissä on 30 % tonnistosta.

Millaisena te näette suomalaisen merenkulkualan tulevaisuuden?

Onko varustamollanne suunnitelmaa siitä, miten täyttää painolastivesiyleissopimuksen vaatimukset?

- ☐ Kyllä, miten?
- ☐ Ei

Frågeformulär

A. Bakgrundsuppgifter

A1. Kontaktuppgifter

Rederiets namn / Dotterrederiets namn

Svararens namn

Titel

A2. Rederiets huvudsakliga trafikform

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

A3. Rederiets huvudsakliga godstrafik

- ☐ Torrbulk
☐ Våtbulk
☐ Styckegods

A4. Hur stor omsättning har ert rederi*?

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

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

A5. Hur många anställda har ert rederi?

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

A6 Rederiets tonnage

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

A7. Rederiets flaggstater

Antalet fartyg som ert rederi opererar enligt flaggstat:

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

B. Nuläge och framtid

Allmänna frågor om rederibranschen

Konjunkturer

B1a. Har konjunkturerna inom sjötransportmarknader under de senaste året

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

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

Tror Ni att konjunkturerna inom sjötransportmarknader under det följande året

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

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

Produktion/Efterfrågan

B2a. Har efterfrågan på transportmarknaden i Östersjön/Nordsjön under det följande året

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

B2b. Tror Ni att efterfrågan på transportmarknaden i Östersjön/Nordsjön under det följande året

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

B3a. Tror Ni att mängden av EXPORTtransporterna i Finlands sjötrafik under det följande året

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

B3b. Tror Ni att mängden av IMPORTtransporterna i Finlands sjötrafik under det följande året

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

Konkurrens

B4a. Har konkurrensen på sjötransportmarknaden under det senaste året

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

B4b. Tror Ni att konkurrensen på sjötransportmarknaden under det följande året

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

Priser

B5a. Har priserna på sjötransportfrakter under det senaste året

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

B5b. Tror Ni att priserna på sjötransportfrakter under det följande året

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

Kostnader

B6a. Har priset på den brännolja-kvalitet (= "bunkern") som Ni använder under det senaste året

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

B6b. Tror Ni att priset på den brännolja-kvalitet (= "bunkern") som Ni använder under det följande året

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

B7a. Har besättningskostnaderna inom rederibranschen enligt flaggstat under det senaste året

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

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

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

Investeringar

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

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

Frågor om det enstaka rederiet

Omsättning

B9a. Har omsättningen i ert rederi under det senaste året

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

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

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

Kapacitet

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

D. Förändringar i verksamhetsomgivningen

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

- ☐ Förbättrats
- ☐ Inte förändrats
- ☐ Försämrats

Motivering:

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

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

E. Temafrågan

BAKGRUND:

För att barlastvattenkonventionen, som godkändes i IMO år 2004, ska börja gälla, måste minst 30 IMO-medlemsstater med en sammanlagd grosstonnage på minst 35 procent av världens totala kommersiella grosstonnage ratificera konventionen. För närvarande har 40 stater som motsvarar drygt 30 % av tonnage ratificerat konventionen.

Har ert rederi något plan om hur barlastvattenkonventionens krav ska uppfyllas?

- ☐ Ja, hur?
- ☐ Nej



Turun yliopiston Brahea-keskus
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS

FI-20014 TURUN YLIOPISTO

<http://mkk.utu.fi>



Turun yliopisto
University of Turku