

# 2008 depressionens konsekvenser samt inverkan på finska rederiverksamheten

Mathias Landor

Examensarbete för Sjökapten (YH)-examen

Utbildning i sjöfart

Åbo, 2014



## EXAMENSARBETE

Författare: Mathias Landor

Utbildning och ort: Utbildning i Sjöfart

Inriktning/alternativ/Fördjupning: Sjökapten Yh

Handledare: Mats Enberg

Titel: 2008 - Depressionens inverkan samt konsekvenser på finska rederiverksamheten

---

Datum: 21.11.2014

Sidantal: 59

Bilagor: -

---

### **Abstrakt**

I detta examensarbete behandlas depressionens inverkan på finska rederiverksamheten. Syftet med arbetet är att konkretisera hur sjöfartsverksamheten har förändrats efter att den ekonomiska depressionen slog till år 2008, samt analysera hur verksamheten har påverkats rent ekonomiskt, samt konkretisera konsekvenserna. För att få en bild hur och varför globala sjöfartsverksamheten har påverkats av depressionen skall detta område behandlas i början av arbetet. Detta görs genom att analysera de största segmenten skilt och att ta en titt på de största aktörernas ekonomiska tillstånd. När en teoretisk modell har skapats över globala sjötransportindustrin, kommer en fördjupning i den inhemska sjöfartsverksamheten att presenteras. Jag analyserar de viktigaste segmenten och fördjupar mig i rederier som är verksamma inom dessa segment. Dessa rederier är: Bore, Eckerö, Finnlines, Neste Shipping och Viking Line. Detta arbete skall svara på frågorna varför, hur och när, har ekonomiska krisen drabbat diverse rederier och de segment de är verksamma inom, samt konkretisera konsekvenserna.

---

Språk: Svenska

Nyckelord: Ekonomi, rederiverksamhet, depression

---

Förvaras: Examensarbete finns tillgängligt i webb biblioteket Theseus.fi

## BACHELOR'S THESIS

Author: Mathias Landor

Degree Programme: Degree Programme in Maritime Studies, Turku

Specialization: Bachelor of Marine Technology

Supervisors: Mats Enberg

Title: 2008 – The effects of the 2008 recession on Finnish shipping

---

Date: 21.11.2014

Number of pages: 59

Appendices: -

---

### SUMMARY

In this bachelor's thesis, the consequences that the 2008 economic depression had to the Finnish shipping companies will be analyzed and concretized. In the beginning of the thesis, an overview of how and why the global shipping industry was affected by the depression is presented. This will be done by separating the different market areas, and the most significant companies in the different market areas will be analyzed. A theoretical model is created and this model is a basis to the comparison that will be made to the Finnish shipping industry later on in the thesis. To get a model of the Finnish shipping industry, an in-depth analyze will be made of the biggest market segments, and also of the most significant shipping companies. These companies are: Bore Ltd, Finnlines, Neste Shipping, Rederi Ab Eckerö and Viking Line Ab. This thesis will answer the questions why, how and where has the economic depression of 2008 affected the Finnish shipping companies, and concretize the consequences it has had on the companies and the industry itself.

---

Language: Swedish

Key words: Economy, shipping business, depression

---

The examination work is available at the electronic library Theseus.fi

# Innehållsförteckning

1	INLEDNING .....	1
1.1	Målsättningen .....	1
1.2	Problemformulering.....	1
1.3	Examensarbetets avgränsning.....	2
2	BAKGRUND FÖR EKONOMISKA KRISER.....	2
2.1	Definition.....	3
2.2	”The Great Depression” .....	3
2.3	1990 - tals kris i Finland .....	4
2.4	Globala depressionen 2008 - 2009 .....	5
2.4.1	Efterföljder.....	6
2.5	2008 depressionens inverkan på Finland.....	6
3	UNDERSÖKNINGEN .....	7
4	SJÖTRANSPORTENS UTVECKLING.....	8
4.1	Utveckling .....	8
4.2	Statistik .....	9
4.3	Efterföljderna.....	10
4.4	Bulktransporter .....	10
4.4.1	Baltic Dry Index.....	11
4.4.2	Containertransport .....	12
4.4.3	Oljepriser .....	13
4.5	Nybyggen/skrotningar .....	15
4.6	Rederianalys .....	15
4.6.1	Maersk Line .....	16
4.6.2	Passagerarmarknaden.....	16
4.6.3	Bulkmarknaden.....	18
4.6.4	Tankermarknaden .....	19
4.7	Inhemska sjöfarten.....	20
4.8	Tiden före 2008 .....	20
4.9	Analys.....	22
4.9.1	Utflaggning.....	22
4.9.2	Bekvämlighetsflagg .....	23
4.10	Rederiverksamheten i Finland .....	23

4.10.1	Viking Line.....	24
4.10.2	Analys.....	25
4.10.3	Åtgärder och konsekvenser .....	27
4.11	Tallink Silja.....	28
4.12	Ro-Ro marknaden, Finnlines .....	29
4.12.1	Konsekvenser.....	29
4.12.2	Analys.....	30
4.12.3	Åtgärder.....	31
4.13	Bore Ltd. ....	32
4.13.1	Inverkan .....	33
4.13.2	Åtgärder och konsekvenser .....	33
4.13.3	Analys.....	34
4.14	Neste Shipping.....	36
4.14.1	Konsekvenserna.....	36
4.15	Rederi Ab Eckerö.....	39
4.15.1	Konsekvenser och analys.....	39
4.16	Kristina Cruises.....	40
4.17	Intervju.....	42
4.17.1	Sammanfattning intervju .....	43
4.18	Inhemska tonnage.....	44
5	SAMMANFATTNING .....	45
5.1	Jämförelse.....	46
5.2	Målsättning .....	47
5.3	Egna slutsatser .....	47
5.4	Resultateten .....	48
5.5	Avslutning .....	48
5.6	Arbetets nytta.....	49
6	KÄLLFÖRTECKNING .....	51

## **Ordlista**

**CoA** = Contract of Affraightment

**DWT** = Dead Weight Tonnage

**FN** = Förenta Nationerna

**GC** = General Cargo

**HFO** = Heavy Fuel Oil

**ICT** = Information and Communication Technology

**IMO** = International Maritime Organization

**ITF** = International Transport Workers Federation

**KPI** = (Key Performance Indicator) = Nyckeltal

**MDO** = Marine Diesel Oil

**MGO** = Marine Gas Oil

**MIT** = Massachusetts Institute of Technology

**MPV** = Multipurpose vessel

**OBO** = Ore – Bulk - Oil

**OECD** = Organization for Economic Cooperation and Development

**PCC** = Pure Car Carrier

**RoRo** = Roll on Roll off

**Tekes** = Teknologian ja innovaation kehittämiskeskus

**Trafi** = Trafiksäkerhetsverket

**UNCLAOS** = United Nations Conventions of the Laws of the Seas

**UNCTAD** = United Nations Conference on Trade and Development

**USD** = United States Dollar

**VATT** = Valtion Taloudellinen Tutkimuskeskus

**VLCC** = Very Large Crude oil Carrier

# 1 Inledning

Sedan jag inlett mina studier år 2009, har det intensivt diskuterats om hur arbetsmarknaden inom sjöfartsbranschen samt handelsflottan krymper och framtidsutsikterna täcks av dystra moln. Det är inget nytt att den globala sjöfartsbranschen plågas av den ekonomiska krisen som drabbar vårt samhälle för tillfället. Min inblick inom sjöfartsekonomin har jag fått från min utbytesperiod i Högskolan Jade Hochschule i Norra Tyskland. Efter att jag studerat ekonomi och logistik i ett läsår blev det klart att mitt examensarbete skall behandla ekonomiska delen bakom fartygsdrift, och med hjälp av detta arbete vill jag vidare kunna fördjupa mig i ämnet. Ekonomi överlag är ett ämne som enligt mig inte behandlas tillräckligt inom utbildningen i Åbo, dessutom anser jag att sjöfartsekonomin är ytterst viktig för blivande sjöbefäl.

Detta arbete beställs av Mann Lines Oy. Företaget grundades 1956 och är än idag familjeägt. Mann Lines är verksam med tjänster inom RoRo, container, logistik och hamnverksamheter. Kontoren är utspridda i åtta länder runtom i Europa. Företaget anställer 85 personer och har en omsättning på ca 95 MEUR. (Mann Lines, 2014)

## 1.1 Målsättningen

Syftet med detta arbete är att skapa en helhetsbild över finska rederiverksamhetens aktuella ekonomiska läge, samt att konkretisera de konsekvenser som depressionen har medfört. Dessutom kommer den internationella sjöfarten att analyseras och en teorimodell skapas. Denna teorimodell kommer att jämföras med den inhemska motsvarigheten. För sjöbefäl är det ytterst viktigt att känna till grundprinciperna i den ekonomiska biten bakom rederiverksamheten. Så detta arbete kan fungera som ett nyttigt instrument.

## 1.2 Problemformulering

För att få en uppfattning om vad en ekonomisk kris i själva verket är och hur ekonomiska depressioner uppkommer, så behandlas detta i det första kapitlet. Den rådande depressionen är inte den första som har drabbat vårt samhälle, så viktiga inhemska samt globala ekonomiska kriser från det förflutna kommer att beskrivas. För själva forskningsdelen kommer en teoretisk modell presenteras, i ett senare skede kommer den att jämföras med en liknande modell som bygger på finska rederiers och myndigheters rapporter samt årsberättelser.

Dessa teorimodeller tas fram genom analysering av rederier i olika segment och marknader. För att få en helhetsbild över finska sjötransportmarknaden, kommer jag i detta arbete att ha fokus på följande marknadsområden; Ro-Ro, Bulk, Passagerar och Tankersegment. Rederierna som analyseras är Finnliness, Bore Ltd, Viking Line, TallinkSilja, Eckerö och Neste Shipping. För att analysera dessa bolag har jag använt mig av årsrapporter samt andra väsentliga publikationer från bolagen. Dessutom har diverse publikationer presenterade av bl.a. finansministeriet, kommunikationsministeriet, Finlands utbildningsstyrelse, Trafi och Tekes mm. använts. Den teoretiska modellen som baserar sig på globala marknaden är konstruerad på liknande utskrifter från behöriga myndigheter t.ex. IMO, UNCTAD etc. Den globala sjötransportmarknaden analyseras först, här analyseras container, bulk, tank samt passagerar-marknaden skilt för sig. Senare i arbetet presenteras den inhemska motsvarande marknaden med fokus på rederiverksamheten. Här skiljs också segmenten åt för att få en klarare bild över industrin. Rederierna som analyseras spelar en stor roll för den inhemska sjöfartsindustrin, och till sist sammanfattas och jämförs den globala marknaden till den inhemska.

Man kan gott konstatera att Finland inte är en märkvärdig spelare inom global sjöfart, men att göra en undersökning och se om den har följt samma trender som globala sjöfarten är en av de frågor jag vill få svar på i detta arbete. Andra frågor som arbetet hoppeligen kan få svar på är att hur finska rederiverksamheten påverkats och framställa konsekvenserna som rederierna har hamnat ut för.

### **1.3 Examensarbetets avgränsning**

Detta examensarbete avgränsas till att utredningen görs på den inhemska rederiverksamheten och sjötransportindustrin. Sjötransportmarknaderna är enorma, så att begränsa området till rederiverksamheten i Finland hjälper att få en bättre helhetsbild över ekonomin.

## **2 Bakgrund för ekonomiska kriser**

Under 1900-talet har vi sett flera ekonomiska kriser i olika länder men globala kriser har också förekommit. Orsaker till depressioner är många men krig har varit en faktor som oftast orsakar ekonomiska svårigheter. Gällande 1900 tals kriser så orsakade de två världskrigen stora svårigheter i den finansiella världen.



## 2.1 Definition

Orden ekonomisk kris, lågkonjunktur och depression är kända begrepp för många av oss i detta skede. I princip betyder dessa ord samma sak, men det finns klara tumregler för när man befinner sig i en depression eller i en recession. Enligt Brittiska tidskriften *The Economist* betyder recession när BNP faller i två kvartal i rad. Depression däremot betyder att BNP skall sjunka med 10 % i tre år i sträck. (*The Economist*, 2008)

## 2.2 ”The Great Depression”

29 oktober 1929 eller ”Black Tuesday” som den också kallades, var en vändpunkt för den rätt positiva ekonomin på 1920-talet. Under 1920-talet blomstrade industrin i USA men också i Europa samt Asien. Orsakerna var bl.a. bilindustrin som hade utvecklats drastiskt och detta ledde till att bilen var inte mer bara för de rika. Denna blomstring lockade mer och mer investerare på marknaden, och bankerna var givetvis glada över detta och såvida låg räntorna på en låg nivå. Under 1929 var två av varje fem dollar som banken utlånade placerade på aktier. Men hösten 1929 hade den eminenta ekonomen Irving Fisher analyserat att börskursen har nått en permanent ”plateau”. Han hade delvis rätt; bankernas girighet hade slagit tillbaka, vilket ledde till att flera stora banker var tvungna att gå i konkurs. Amerikas stål och bilindustri hade vänt riktning, och börsmäklarna började sälja, och takten de sålde aktier ledde till ett absolut kaos på Wall Street. En orsak till kaoset var tekniken på 1920-talet, alla aktie transaktioner printades med apparater som var väldigt långsamma, och dessa printars kunde inte hålla upp takten som börserna krävde. Detta ledde dessutom till att själva transaktionerna mellan aktieägarna inte kunde registreras och pengar försvann upp i rök. Aktieägarna visste redan i detta skede att de kommer att förlora pengar men p.g.a. av det absurda kaoset hade ingen en aning om hurdana summor det var frågan om. Paniken och kaoset i börserna steg och det bröt ut slagsmål mellan börsmäklarna, det bröt ut skvaller om att några börsmäklare försökte ta livet av sig genom att hoppa ut ur fönstret och detta fick givetvis börskursen att rasa ytterligare. Ca 25 miljarder USD förlorades under kraschen, det motsvarar runt 320 miljarder USD i dagens läge. Härfter började kretsloppet som ledde till massvisa uppsägningar från ledande företag. Denna kris spred ut sig globalt under 1930-talet, och speciellt svårt blev det för Europeiska länder som fortfarande var i stora skulder från första världskriget. Rothband 2010. Suddath, 2008, Iyanatul, Sher, 2010)

### 2.3 1990 - tals kris i Finland

En av de värsta depressionerna Finland har hamnat ut för skedde vid början av 1990 – talet, och landet lider fortfarande av dess konsekvenser som är bl.a. arbetslösheten. På tal om arbetslöshet så hade Finland en arbetslöshets procent på endast 3,5 % under åren 1989 – 1990 (Kiander, 2001).

Högkonjunktur rådde i Finland på 80 – talet och Finland drabbades oerhört lite om alls av den globala finanskrisen under samma decennium. Det gjordes också justeringar i regelverken gällande lånetagandet av företag i Finland; det blev nämligen möjligt för företagen att ta ett långsiktigt lån utomlands. Utländska lån var betydligt billigare än inhemska, t.ex. den tyska räntenivån var betydligt lägre än den finska vilket ledde till drastiskt ökad intresse för dessa ”billiga lån”. Värdet på kapitalet (mark, aktier etc.) man hade investerat i, steg i värdet snabbare än värdet på skulden. Mellan åren 1985 - 1989 hade värdet på lägenheter fördubblats och aktiekurserna hade nästan tredubblats. Men denna ”överhettning” av marknaden ledde till slut att bubblan sprack. Denna överhettning orsakades delvis av företagssektorns överinvestering, och dessa investeringar var finansierade av banker som gav lån med allt för vaga garantier. Den allt mer ökade skuldsättningen och förtroendetappandet för marknaden ledde till att räntenivån måste höjas. I detta skede hade finska industrin svåra konkurrensproblem med motsvarande utländska företag vilket ledde till finska markens övervärdering och att inflationen ökade allt mer drastiskt. Det vanliga agerandet i liknande situationer är att minska på konsumtionen och investeringar (Kiander, 2001).

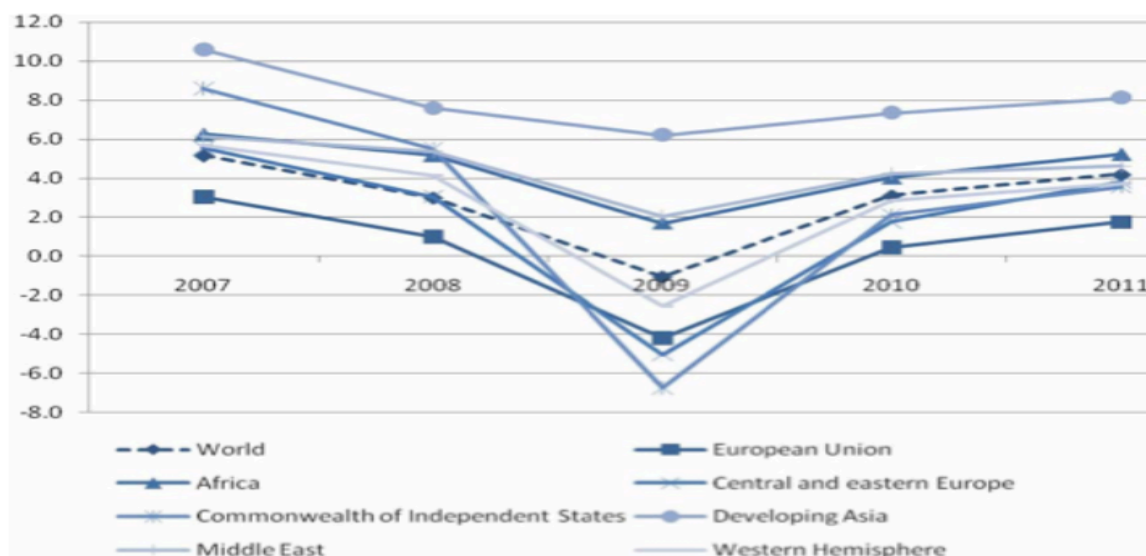
1991 gjordes ett politiskt beslut att devalvera finska marken. Med devalvering av en valuta menas att man med avsikt försämrar den inhemska valutans värde i förhållande till utländska valutor. Devalvering har både positiva och negativa påföljder men tanken med beslutet var att förstärka Inhemsk industri samt exporten (Buttonwood, 2013). De företag som hade utländska banklån var i en svår situation efter devalveringen. Devalvering leder till att export produkter sjunker i värde medan import produkters värde stiger. Följderna med devalveringen var rätt positiva för importföretag och de blev väldigt lönsamma i en kort tid och ökade drastiskt sin produktion. (Holm, Tossavainen, Tuomala, Valppu 1999. Kiander 2001, Coggan, 2013)

## 2.4 Globala depressionen 2008 - 2009

Orsaken till depressionen som vi än idag är utsatta för är många, men allmänt talar man om att den fick sin början när bostadsbubblan sprack i USA i december 2007. ”Sub prime” lånen som Förenta staternas banker delade ut under 2000 – talet betyder att låntagaren är klassificerad som en person med en stor risk att inte ha möjligheten att betala tillbaka lånen. (Dimartino, Duca 2007, Souphala, Pennington, 2002)

Före denna bubbla sprack, kunde bankerna t.o.m. ge lån åt personer med inga inkomster eller väsentlig egendom. Detta riskspel orsakade slutligen att bankerna inte klarade av sina skulder och den första märkvärdiga banken som ansökte om konkurs var New Century Financial. Denna konkurs ledde till att 3200 anställda fick avgå (Bloomberg, Bradley Keoch & Church 2007).

Konkursen av investeringsbanken Lehman Brothers (15.9.2008) anses vara en startpunkt från att vara en finanskris i USA till att bli en global ekonomisk kris. (Price water house coopers, 2009, Bems, Johnson, Yi 2013).



Figur 1. Ekonomiska tillväxten, real BNP (Sher, Iyanatul, 2010)

Konkursen var den största i USAs historia, med över 639 miljarder USD i tillgångar och 613 miljarder USD i skulder. P.g.a. Lehman Brothers globala nätverk var efterföljderna katastrofala för globala ekonomin; orsakade att 75 märkvärdiga företag hamnade att söka om konkurs världen över (PWHC, 2009)

### 2.4.1 Efterföljder

Krisen spred sig globalt och konsekvenserna för OECD länderna var allvarliga, nämligen värsta depressionen sedan andra världskriget. Fastän USA anses vara centrumet för orsaken till krisen, sjönk landets BNP mindre (-2,7 %) än medelvärdet av resten av världens OECD länder (-3 %). Från figur 1 kan man se ändringen av BNP värdet för diverse delar av världen. De värst drabbade var Oberoende staternas samväld (gamla sovjetrepublikerna) samt Central och Östeuropa

## 2.5 2008 depressionens inverkan på Finland

Finland drabbades hårt av globala finanskrisen, och landet har inte ännu återhämtat sig. Finland är väldigt beroende av exporten av sina industrivaror, vilket spelar en stor roll i orsakerna till Finlands svårigheter med att återhämta sig från krisen. Ekonomiska kriser är inget nytt, men krisen som drabbar landet just nu är inte lik t.ex. krisen på början av 90-talet. Detta är en svårare kris bl.a. p.g.a. att landets produktivitet har stagnerat (Holmström, Korkman, Pohjola). Finlands ekonomi levde länge med ICT klustrets enorma framgång, men när elektronikindustrin har så-gott-som rasat, har exporten och produktionen sjunkit drastiskt. Pappersindustrin som har haft en viktig roll inom finska ekonomin har lidit länge och metallindustrin har i sin tur lidit av låga marknadspriser. I rapporten ”Suomen talouskasvun luonne ja kasvun edellytykset” skriven av Professor Bengt Holmström, Professor Sixten Korkman och Professor Matti Pohjola till Statsrådets Kansli, analyseras Finlands ekonomiska situation, och skribenterna anser att det inte finns ett snabbt botemedel för krisen, utan det gäller att ha tålamod inom finanspolitiken. Enligt skribenterna hjälper understöd till innovation och forskning och framförallt har ”start-up” företag en stor betydelse i förnyelsen av landets ekonomi. I rapporten kommer det fram att de största orsakerna till krisen som Finland för tillfället ligger i, befinner sig utanför landets gränser, medan botemedel befinner sig inom landets gränser. Efter Finlands 90-tals kris, steg landets ekonomi fram till 2007, i takt med Sverige och t.o.m. snabbare än Tyskland. Men 2009 sjönk totala produktionen inom industrin med 9 %, men enligt skribenterna är det mer oroväckande att industrins produktion under åren 2010 – 2011 var svag och att produktionen sjönk åren 2012 – 2013. (Holmström, Korkman, Pohjola 2014)

Enligt rapporten tar det flera år innan Finland når samma produktionsnivå som tiden före krisen. Mellan 1998 – 2007 var industrin ansvarig för hälften av ekonomins tillväxt. Elektronikindustrin ansvarade för 60 % och metallindustrin för 20 %. När landets industri lider, lider hela landets ekonomi, dessutom var elektronikindustrin till en stor del beroende av ett enda företag; Nokia. Finlands ekonomi steg före krisen i takt med Sverige, men återhämtningen ser betydligt annorlunda ut. Sverige har så gått som återhämtat sig, till en del p.g.a. att Sveriges industri inte var beroende av ett enda industri segment. (Holmström, Korkman, Pohjola 2014)

### **3 Undersökningen**

Efter att jag fått en bild på efterföljderna som globala depressionen har haft på internationella sjötransportbranschen, kan jag göra en jämförelse till den inhemska sjöfarten och se om den följer i samma fotspår, vilka segment har likheter, olikheter o.s.v. För att få den data och information som behövs kommer flera rederier inom olika segment inom branschen att analyseras genom att fördjupning i årsrapporter och andra publikationer om dessa bolag. Ytterligare information samlas in från myndigheter ss. Utbildningsstyrelsen, Statsrådet, Kommunikationsministeriet, Trafi, Tekes och Finansministeriet. Dessa källor är definitivt pålitliga p.g.a. att de är nationella myndigheter, och därmed är yrkeskunnandet på en relativt hög nivå.

För att få ytterligare information om sjöfartens läge i Finland kommer en intervju att utföras med David Symes som är ansvarig för operativa ärenden inom Mann Lines bolaget Symes kommer att svara på ett antal frågor som har med RoRo verksamhet att göra.

Sjöfarten är sammankopplad till flera olika industrier i Finland, så för att skapa en bredare bild på konsekvenserna i sjöfartsbranschen, är det viktigt att en beskrivning om hur hela Finlands ekonomi har drabbats av depressionen är med i denna examenarbete. När en helhetsbild har framkallats kan en jämförelse göras till den modellen som globala sjöfarten följer och svar på frågorna om varför det finns likheter och olikheter kan svaras på.

## 4 Sjötransportens utveckling

I detta kapitel kommer jag att framkalla och strukturera en teori-modell vars uppgift är att skapa en helhetsbild om hurdana spår den ekonomiska krisen har lämnat efter sig och hur globala sjöfarten och globala rederiverksamheten har påverkats. Denna modell baserar sig på att jämföra och analysera rapporter och berättelser gjorda av diverse organisationer, föreningar och rederier som verkar inom globala sjötransporten.

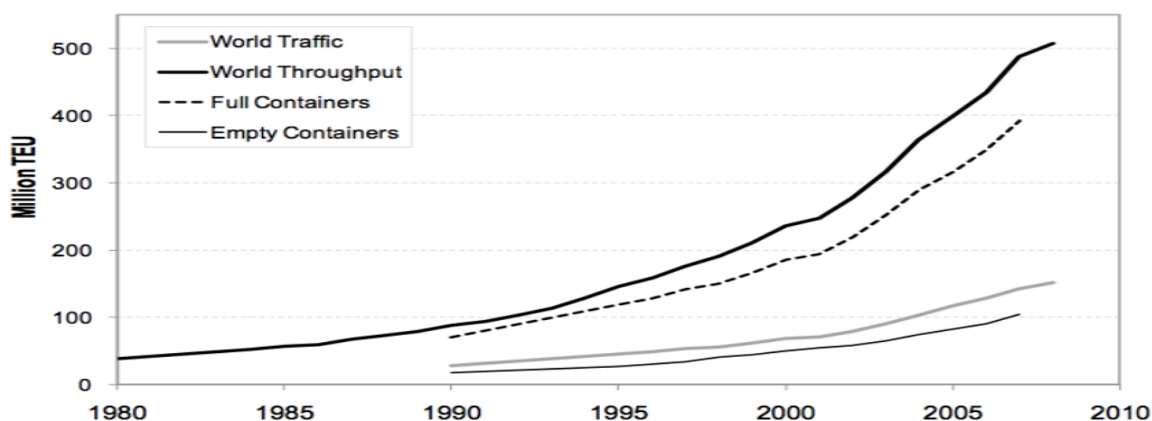
### 4.1 Utveckling

Om vi ser på hur den globala sjötransportens industri har utvecklats från början av 1990 – talet, så kan man tydligt se en kontinuerlig ökning av transporterat gods, fraktrater samt nybyggen. Finanskrisen i Asien 1997 och recessionen runt 2000 – 2001 påverkade dock dessa indikatorer men inte signifikant (De Monie, Rodrigue, Notteboom, 2010). En orsak till ökandet av sjötransporter var förbättrade handels avtal mellan t.ex. China och Europa, och en annan märkvärdig orsak var möjligheten till att ha utländsk besättning samt utvecklingen av outsourcing (t.ex. anlitaandet av utländska bemanningsbolag).

Sjötransporten fortsatte att öka också p.g.a. av ökad kapacitet och nätverk inom hela globala marinklustret, d.v.s. fartygen blev större och kunde segla med allt mer större lastvolym. Dessutom blev hamnarna utrustade med kapabla anordningar för att kunna hantera den allt mer ökade kapacitet av moderna fartyg. Förbättringar i telekommunikation förbättrade ytterligare hela industrin och förbättrade finansiella transaktioner. (De Monie, Rodrigue, Notteboom, 2010, George, 2013)

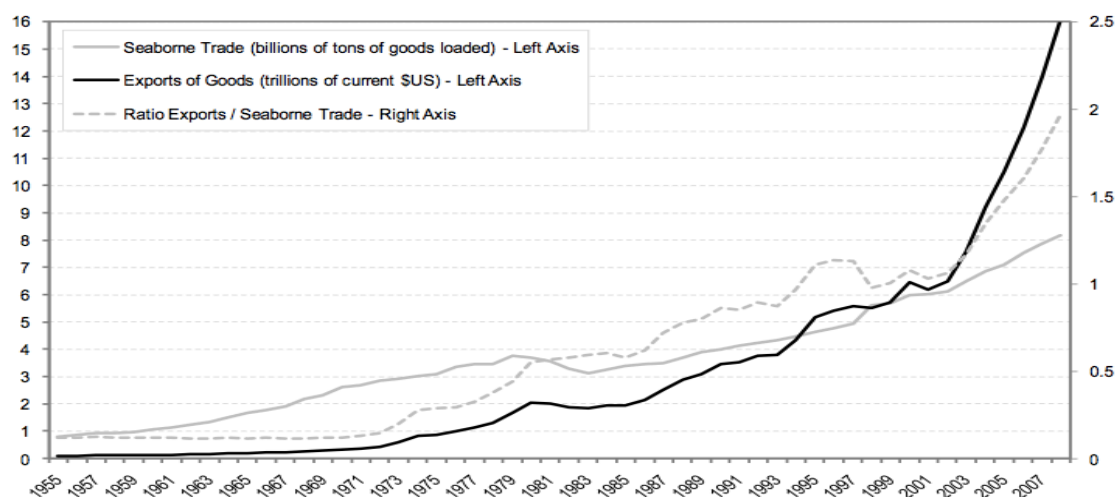
## 4.2 Statistik

När internationella handeln ökar, ökar också sjötransport industrin och hamnverksamheten. När globala exporten första gången nådde upp till 1 billion USD var året 1977. År 2008 var siffran uppe vid 16 biljoner USD.



Figur 2. Global container trafik samt flöde 1980 – 2010 (De Monie, Rodrigue, Notteboom, 2010)

Från figur 2 kan man se att utvecklingen av container genomflödet globalt har ökat från 83 millioner TEU (1990) till 530 millioner TEU (2008), en ökning på 500 %. Figuren visar också hur världstrafiken av containrar har ökat från 28,7 millioner TEU (1990) till 150 millioner TEU (2008) Detta är en ökning på 430 %.



Figur 3. Internationell sjöfartshandel 1955 – 2007 (De Monie, Rodrigue, Notteboom, 2010)

Containerfartygens enorma tillväxt är en av orsakerna varför exporten av gods har stigit rejält sedan början av 2000 – talet (Figur 3). Värdet på export godsen har dessutom stigit p.g.a. att högre olje-pris orsakar högre värde på godsen. (Figur 3)

Dessutom har godsens som tillverkas i Asien blivit allt mer av högre kvalitet, vilket har fortsättningsvis ökat värdet. (US Bureau of Labor Statistics, 2012)

### 4.3 Efterföljderna

Hur ser sjöfarten ut i dagens läge med en global aspekt? Det finns flera olika indikatorer som visar hur världshandeln samt ekonomin mår, exempel är BNP, som visar konsumtionen, och volymer på internationell handel visar efterfrågan på transport. Globala depressionen orsakade att internationella handeln föll med 30 % i jämförelse med världens BNP under år 2009, ett tecken på hur drastiskt globala sjötransporten direkt led av depressionens konsekvenser.

De största ekonomiska staterna i världen; USA, Japan, China och Tyskland (Bems, Johnson, Yi 2010) hade alla stora skillnader i förhållandet mellan handeln/BNP. En stor orsak till att globala handeln föll i obalans var att efterfrågan på varaktiga konsumtionsvaror globalt var ansvarig av ca 65 % av balansen mellan global handeln/BNP. Efterfrågan på dessa varor sjönk märkvärdigt mellan 2008 – 2009. Efterfrågan på all produktion globalt var dock ansvarig av 80 % av handel/BNP balansen. När en global finanskris av denna storlek får industriproduktionen att stanna, speglas detta direkt i internationell handel: efterfrågan på lastfartyg rasar (De Monie, Rodrigue, Notteboom, 2010, Bems, Johnson, Yi 2010)

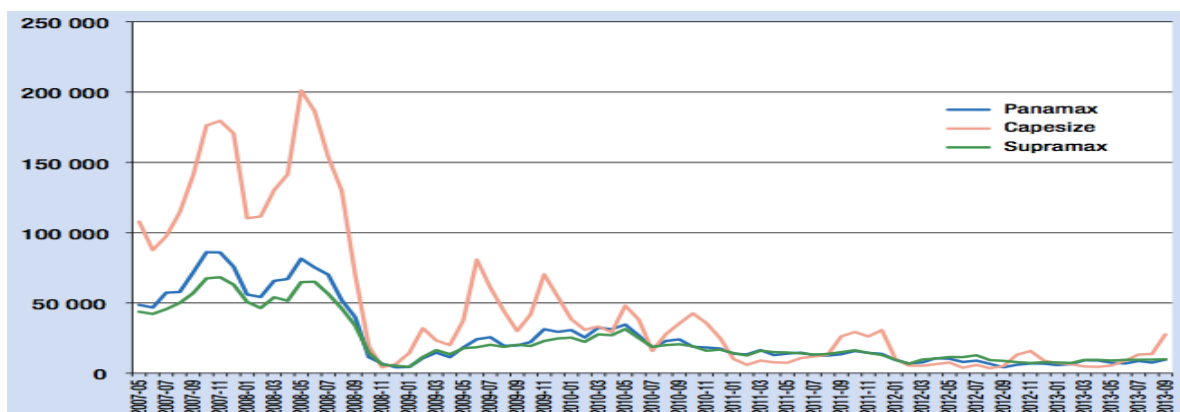
Globala lastvolymer har stigit under året 2012 med 4,3 % som är i samma takt med året innan, det visar att totala lastvolymen som lastades i hamnar världen runt låg under året 2012 på 9,2 miljarder ton. Men fastän lastvolymer har åter igen börjat stiga är marknaden fortfarande ytters svår att förutspå. (UNCTAD 2013, Karvonen, Vaiste, Viitanen, 2008, Uola, 2012)

### 4.4 Bulktransporter

Men medan bulk branschen har haft goda framsteg efter krisdrabbade åren 2008 - 2009 så har inte segmentet återhämtat sig till nivån i volymer och rater som rådde före depressionen. (UNCTAD 2013) Från Figur 4 kan man avläsa chartertraterna (USD/dag) för bulkfartyg av olika storlekar (Panamax, Capesize och Supramax). Enligt datan från figuren störtade alla tre segment vid mitten av 2008, men capesize segmentet drabbades mest.



Precis innan frakterna störtade, låg charterraterna på över 200 000 USD/dag, och bara sex månader efter låg prisen runt 5000 USD/dag.



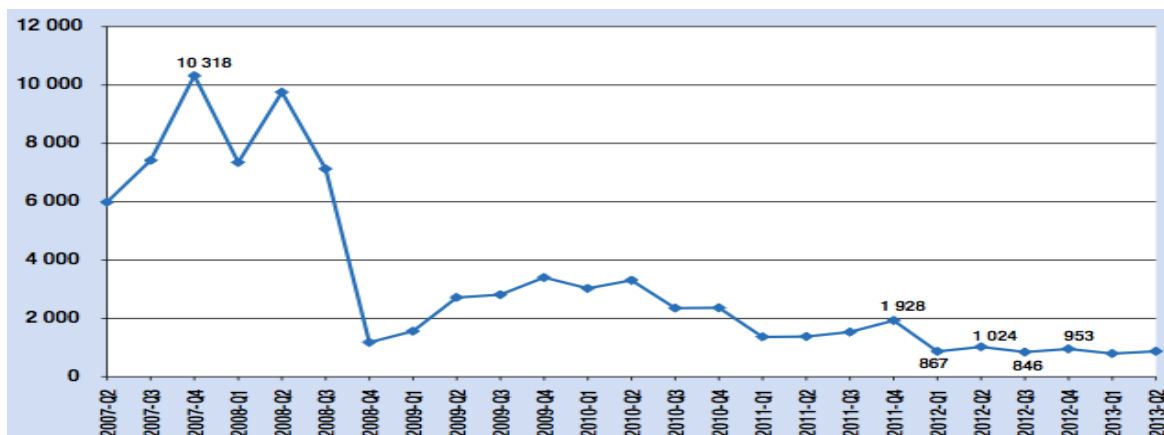
Figur 4. Bulktonnage fraktrater enligt klass 2007 – 2013 (UNCTAD 2013)

#### 4.4.1 Baltic Dry Index

BDI (Baltic Dry Index) är ett index som opereras av ett London baserat företag med namnet Baltic Exchange, och jobbar i samband med över 600 företag världen runt. Indexet är ett viktigt instrument för globala bulkmarknaden. BDI visar vad det kostar (USD) att transportera de fem stora bulkprodukterna med bulkfartyg i olika storlekar (handysize, supramax, panamax och capesize) för olika rutter. Dessa rater bestäms av en mängd fartygsmäklare som analyserar marknaden med att i princip jämföra efterfrågan och utbudet på bulkfartygen. Det klassiska exemplet är att om 100 fartyg tävlar om att transportera 99 laster; sjunker fraktraterna, medan om 99 fartyg tävlar om 100 laster så stiger raterna. Raterna bestäms också av faktorer som t.ex. antalet nybyggen och skrotningar av diverse fartygstyper och från vilka rutter dessa nybyggen och skrotningar påverkar samt industriell produktion av bulkprodukter och bunker priser.

(Investopedia, 2014)

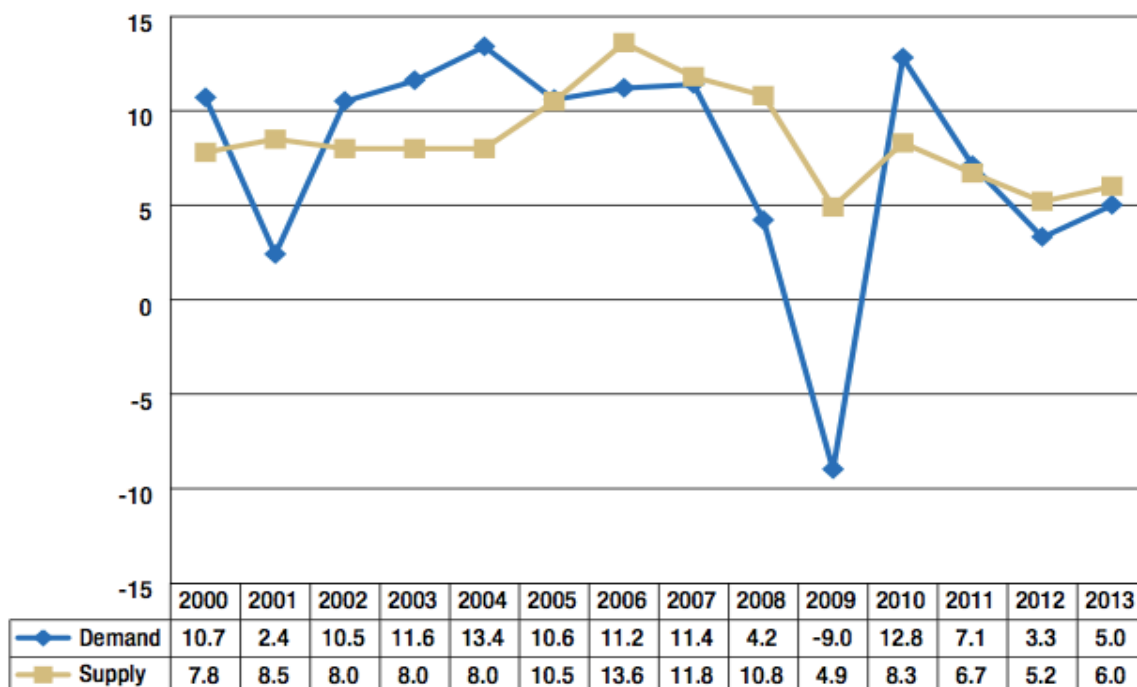
Fiugr 1.4 (BDI) visar indexvärdet för bulkfartyg från 2007 till 2013. Siffrorna visar tydligt depressionens inverkan på detta segment. Från att indexet låg vid 1928 poäng vid sista kvartalet 2011, sjönk indexet till 867 på ett kvartal och raterna har stagnerat på liknande nivå. Dessa låga rater betyder att speciellt större fartyg på bulk-maknaden opererar med driftskostnader som överskrider intäkterna. Överkapacitet på marknaden med ytterst svaga frakt samt hyresrater är ingen bra kombination. (UNCTAD 2013)



Figur 5. BDI indexet 2007 – 2013 (UNCTAD 2013)

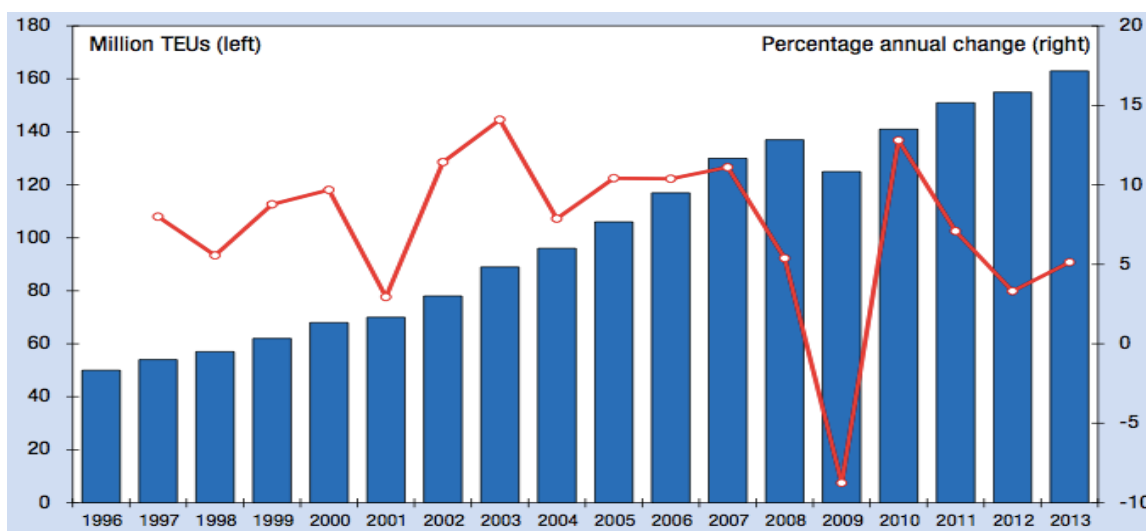
#### 4.4.2 Containertransport

Containermarknaden har visat tecken på hur depressionen fortfarande pågår branschen. Globala transport volymer i TEU har försämrats betydligt; 2010 var tillväxten på 13,1 % medan 2012 låg den endast på 3,2 %. En av orsakerna till denna nedgång är Europas minskade efterfrågan av import varor från Asien. (UNCTAD 2013)



Figur 6. Tillväxten av utbud och efterfrågan av container transporter 2000 – 2013 (UNCTAD 2013)

I Figur 6 kan man se hur förhållandet mellan utbudet och efterfrågan för containerfartyg har utvecklats mellan åren 2000 och 2013. Efterfrågan och utbudet är i princip de faktorer som bestämmer fraktraterna, och faktorerna som påverkar utbud och efterfrågan är många (UNCTAD 2013). Figur 6 visar hur efterfrågan sjönk år 2001, till en stor del p.g.a. den ekonomiska krisen som rådde, och som orsakades till en stor del av sprickandet av "teknobubblan". Men i slutet av 2007 kan man tydligt se hur efterfrågan störtar och vid 2009 ligger efterfrågan rekordlåg vid - 9 % men återhämtade sig rätt fort och ligger nu på 5 % på den positiva sidan. Mellan åren 2007 och 2009 var skillnaden mellan utbud och efterfrågan såpass stor att fraktraterna var rekordlåga. I dagens läge finns det en betydligt bättre balans vilket leder till ökade fraktrater, men denna marknad följer trenden där raterna och volymerna inte är i samma nivå som rådde före krisen slog till. (UNCTAD 2013)

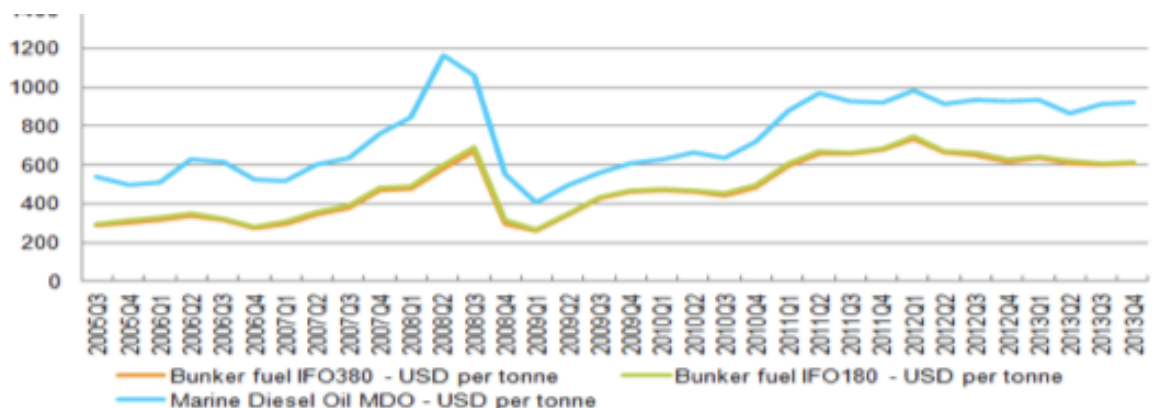


Figur 7. Global container transport 1996 – 2013 i Millioner TEU (UNCTAD 2013)

Från figur 7 kan man se hur container transporten har förändrats mellan åren 1996 till 2013. Blåa staplarna visar totala volymen transporterade TEU (millioner) medan röda indexet visar förändringen i %.

#### 4.4.3 Oljepriser

Det finns ett antal faktorer som har en direkt inverkan på fartygs driftskostnader, och oljan är en av de största. Bunker kostnader för ett fartyg motsvarar ca 50 – 60 % av de totala driftskostnaderna. Oljepriset har varit i en konstant stigning i en längre tid. 2008 låg oljepriset på 150 USD/barrel, medan åtta år tidigare låg prisnivån på 29 USD/barrel. (UNCTAD 2013)



Figur 8. Bunkerpris utvecklingen 2006 – 2013 (Bunker World)

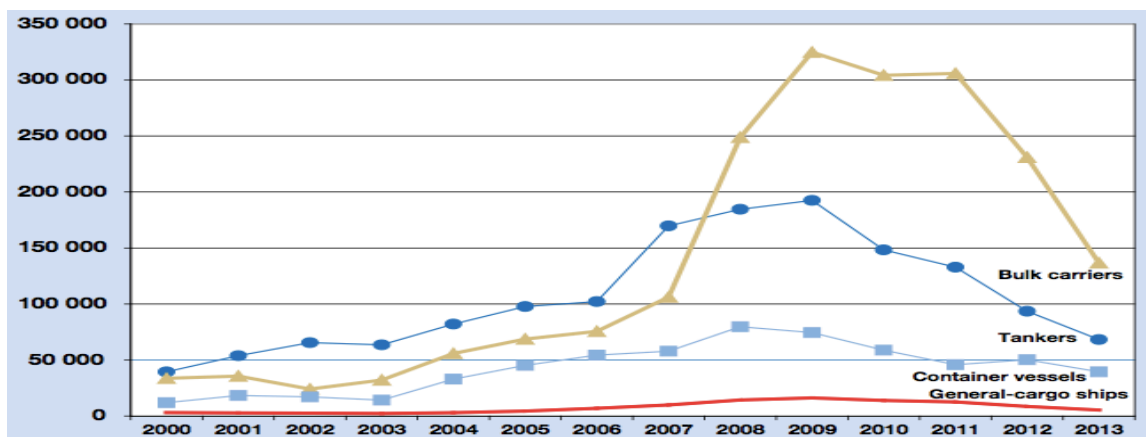


Figur 9. Oljepris utvecklingen 2005 – 2012 (Bunker World)

Så oljepriset har fördubblats under åren 2005 och 2012 och bunkerprisen har nästan tredubblats under samma tidsperiod. Dagens HFO pris ligger på runt 600 USD/ton, medan år 2000 var priset nere vid 138,4 USD/ton (UNCTAO, 2013). Bunkerpriset styrs bl.a. av oljepriset men också av andra faktorer t.ex. av det ökande världstonnaget som orsakar stor efterfrågan på bunker.

## 4.5 Nybyggen/skrotningar

Under 2000 – talet ökade efterfrågan på bulk, tank, container samt ”general cargo” fartyg med vissa små undantag. Men mellan 2006 och 2007 steg efterfrågan med en takt som gjorde att nybyggen beställdes med en enorm mängd för att kunna handskas med den allt mer ökande efterfrågan.



Figur 10. Nybyggs beställningar 2000 – 2013 (UNCTAD 2013)

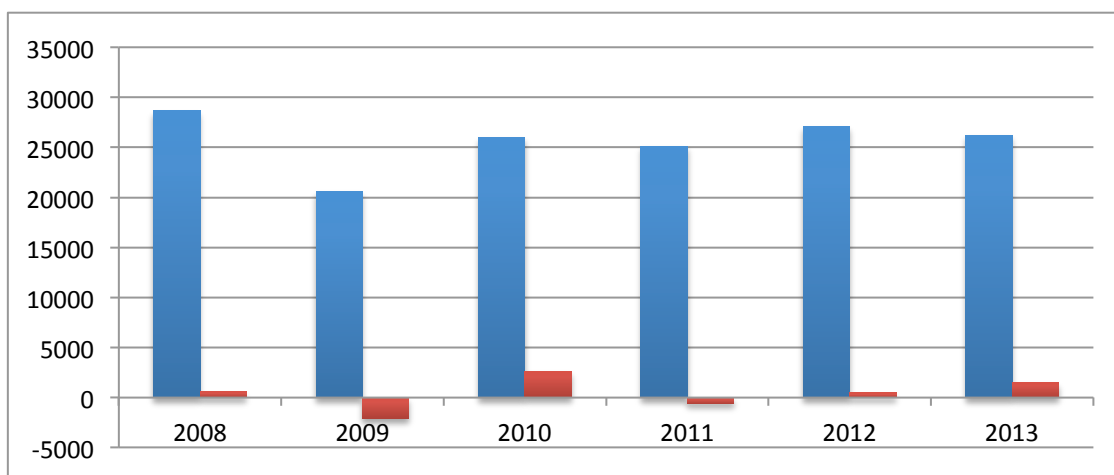
Figur 10 visar hur fartygsbeställningar har varierat mellan åren 2000 -2013. Vid slutet av 2008 var beställningarna vid sin absoluta topp; torrlastare hade en beställningslista på skeppsvarv runt världen som motsvarade 80 % av dåvarande torrlastartonnaget. (Motsvarande siffror år 2013 var runt 20 %). När sedan globala finanskrisen fick konsumtionen att rasa, försvann den enorma efterfrågan på fartygen, och här ligger största orsaken till varför denna bransch har drabbat så hårt. Nu hade rederier nytt tonnage utan efterfrågan. Dessutom var en stor del av beställningarna inte ennu levererade och rederier hade svårt att avboka dessa nybyggen, vilket hade katastrofala efterföljder för fartygsbeställarnas ekonomiska situation. Nybyggsbeställningarna låg år 2013 på en historiskt låg nivå. (UNCTAD 2013)

## 4.6 Rederianalys

I detta kapitel presenteras ekonomiska läget för ett antal internationella rederier som har en stor marknadsandel inom segmentet de operar inom. Rederiets bakgrund och väsentlig information om själva bolaget presenteras, varefter följer en kort analys av ekonomiska läget. Bolagens/koncernens resultat presenteras i diagram och informationen och datan är hämtad från bolagens/koncernens årsrapporter.

#### 4.6.1 Maersk Line

Maersk startade sin verksamhet 1904 och är i dagens läge ett av de största rederikoncernen i världen. Maersk är verksam inom flera olika segment inom sjöfartsklustret men i denna analys koncentreras endast på Maersk Line, som är koncernens containersegment, och världens största container rederi med över 25 000 anställda globalt. Maersk flottan består i dagens läge av över 600 fartyg och bolaget handskas med över 3,4 milj. TEU. (Maerskline, 2014)



Figur 11. Maersk Lines omsättning (blå) och nettoresultat (röd) i MUSD 2008 – 2013 (Maersk årsrapporter 2008 – 2013)

Från figur 11 ser vi Maersk Lines omsättnings samt nettoresultat mellan perioden 2008 - 2013. Finanskrisen har påverkat drastiskt på containervolymer när bolagets omsättning rasade med 28 % från 2008 till 2009. Nettoresultatet sjönk under samma period från 583 MUSD till – 2088 MUSD d.v.s. över 458 %

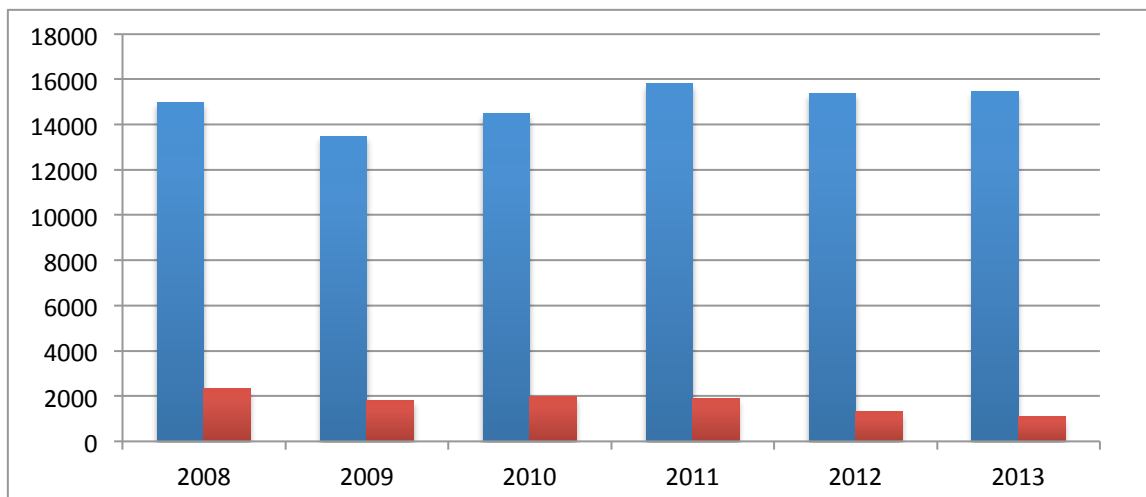
Man kan gott konstatera att finanskrisen har drabbat globala container marknaden drastiskt. men när världsekonomin har återhämtat sig har det en direkt påverkan på container marknaden med ökta volymer och fraktrater, som kan ses på nettoresultatet år 2013.

(Maersk group årsrapporter 2008 – 2013)

#### 4.6.2 Passagerarmarknaden

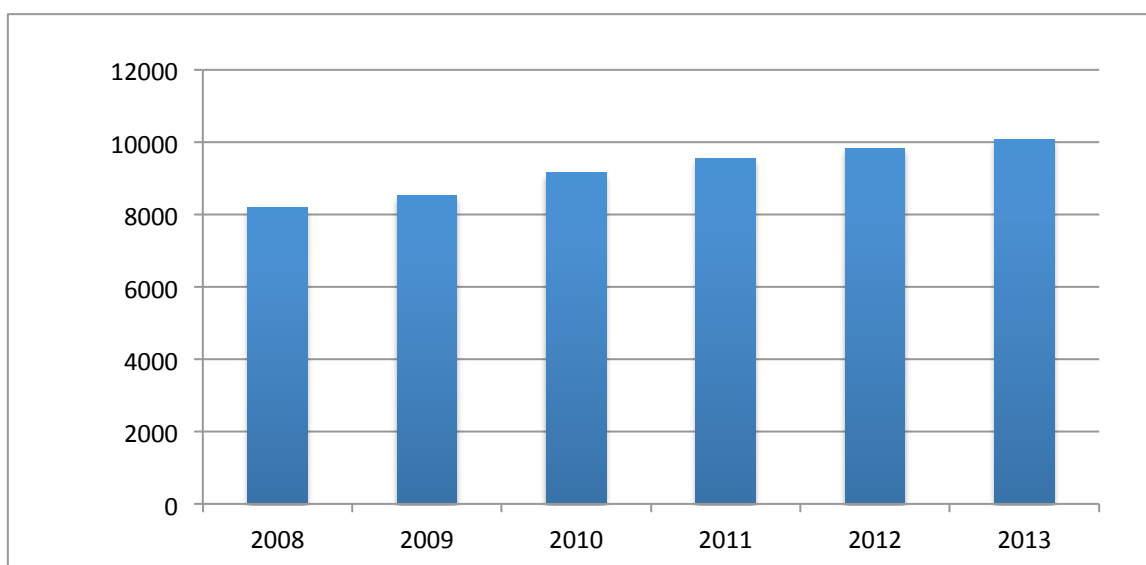
I detta kapitel analyseras hur passagerar marknaden har påverkats av globala finanskrisen. Passagerarmarknaden är en stor marknad och jag kommer att göra en analys av Carnival koncernen som är den största inom segmentet. Carnival Corporation & Plc är den största aktören inom kryssningsbranschen med dotterbolag i Nord Amerika, Europa, Australien och Asien.

Bolag som Holland America Line, Princess Cruises, AIDA Cruises, Costa Cruises, Cunard etc. tillhör till Carnival koncernen, dessutom har carnival ett eget brand; Carnival Cruises. Koncernens flotta består av över 100 fartyg samt åtta nybyggen. Carnival Corp & Plc är börsnoterad i både New Yorks och Londons Börser.



Figur 12. Carnival Groups omsättning (blå) och Nettoresultat (röd) (MUSD.) 2008 – 2013 (Carnival Corp & Plc årsrapporter 2008 – 2013)

Carnival Corp & Plc omsättning och nettoresultat kan avläsas från figur 12. Från figur 13 kan vi se hur passagerar volymen har utvecklats under de senaste sex åren. Globala depressionen orsakade en minskning av efterfrågan på kryssningsresor vilket synns på koncernens omsättning året 2008. Inkomsterna föll med 13 % i Nord America och med 6 % i Europa.



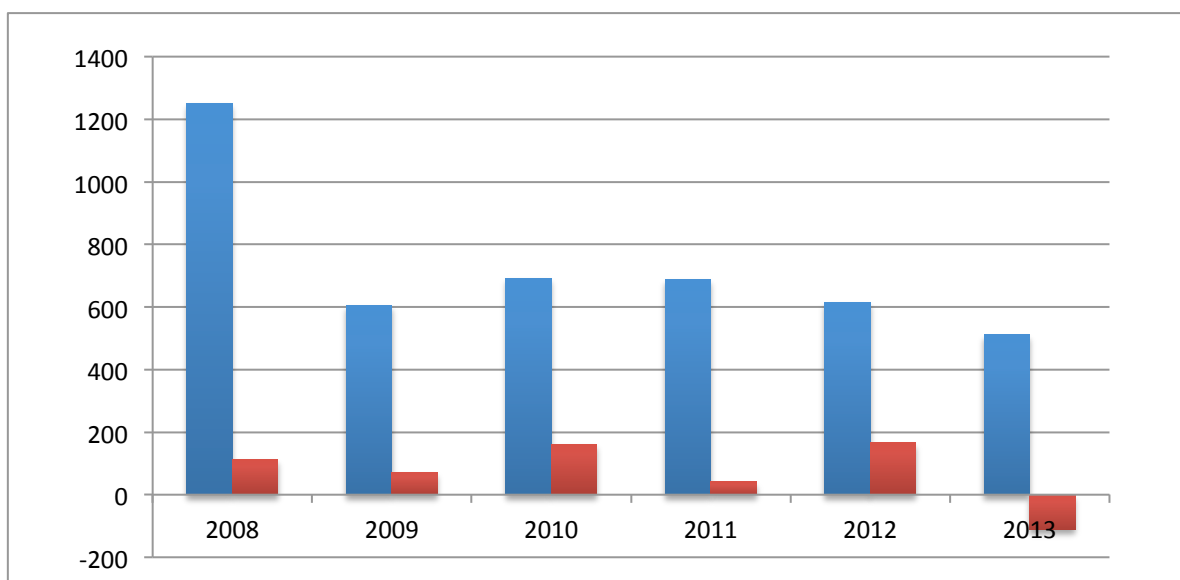
Figur 13. Carnival Groups passagerar volymer (tusen) (Carnival Corp & Plc årsrapporter 2008 – 2013)

Fastän passagerar-volymen har stigit har bolagets omsättning samt nettoresultat sjunkit, vilket visar på hur koncernen handskades med prissättningen för deras tjänster. Enligt Carnivals Styrelse-ordförande samt VD Micky Arison klarade sig koncernen recessionen väl bl.a. p.g.a. en expansion till Australien och Asien som var marknader som inte drabbades lika hårt som Nord Amerika och Europa marknaden. Koncernen inledde också sparprogram där målet var att kapa operativa kostnader.

Figur 13 visar hur passagerar volymen har stigit med åren men figur 12 visar att koncernens netto resultat har minskat de senaste fyra åren. Enligt Carnival har detta en stor del att göra med Carnivals dåliga rykte p.g.a. ett antal tekniska problem ombord på deras fartyg där passagerare har varit instängda i ett fartyg som har varit på drift utan propulsions-kraft. Dessutom har flottans driftskostnader ökat med åren som äter upp en del av vinsten. (Carnival Corp & Plc årsrapporter 2008 – 2013)

#### 4.6.3 Bulkmarknaden

Navios Maritime Holdings Inc. är ett New York börsnoterat företag som funktionerar som en ledande aktör inom bulkmarknaden, med en bulkflotta på 70 fartyg som består av Capesize, Panamax, Ultra Handymax samt Handysize fartyg. Totala dödvikten på bulkflottan ligger på över 7,4 milj. DWT.



Figur 14. Navios Maritime Holdings omsättning (blå) och nettoresultat (röd) i USD (2008 -2013, Navios årsrapporter 2008 – 2013)

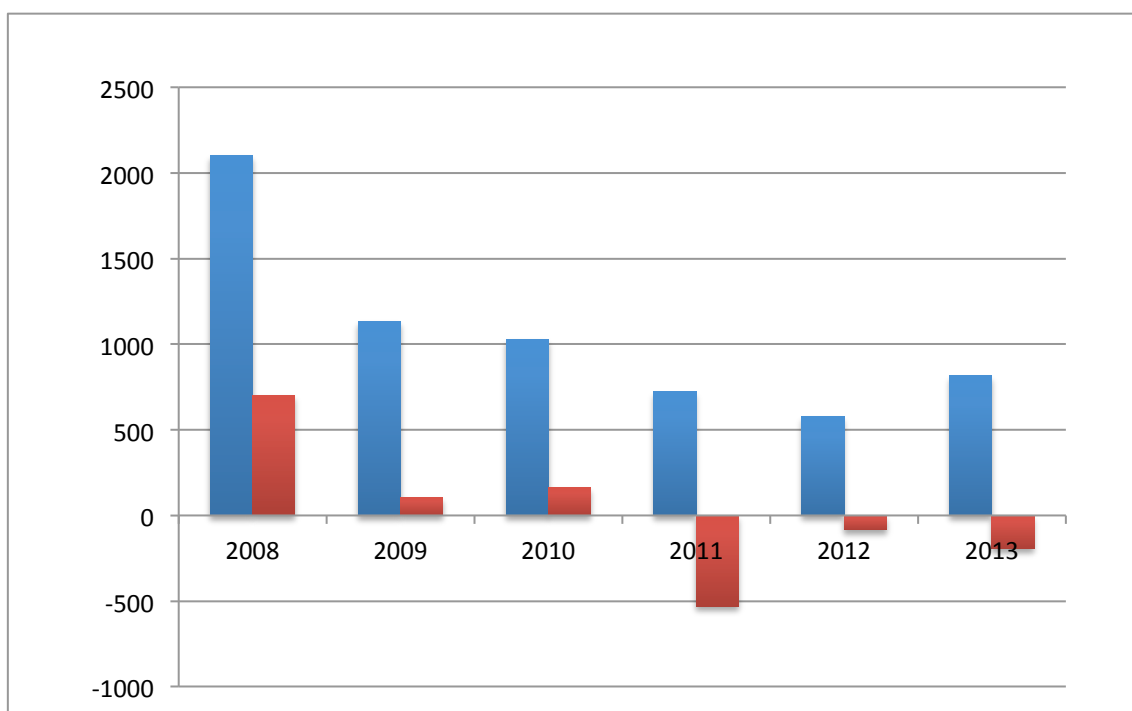


Bulkmarknaden är väldigt beroende på olika industrier (bygg, energi etc.) och när dessa industrier inte har en efterfrågan på råmaterial, plågas bulkmarknaden av låga rater som syns direkt på rederiernas resultat. Från figur 14 kan avläsas att Navios omsättning inte har återhämtat sig från tiden före finanskrisen. 2013 var ett ytterst svårt år för Navios och för hela branschen. Enligt en artikel skriven av Marketrealist har Navios klarat sig rätt bra fastän marknaden har lidit av svag efterfrågan. Detta beror främst på yrkesskicklighet inom företaget och Navios har presenterat bättre resultat än de närmaste konkurrenterna inom bulksegmentet. (4traders, 2014, Navios Maritime Holdings 2014, Joc, 2014, Dale, 2014, Liang, 2013)

#### **4.6.4 Tankermarknaden**

Den största aktören inom oljetransporten är i dagens läge företaget Frontline Ltd. Rederiet grundades 1985 med namnet Frontline AB och var börsnoterat i Stockholms börs mellan åren 1987 och 1997. Efter flera fusioner mellan ett antal rederier bildades dagens Frontline Ltd. som är registrerad i Bermuda. Frontline Ltd. opererar med världens största tankfartygsflotta på 48 fartyg av klassen VLCC, Suezmax samt Suezmax OBO. Tonnaget opereras av bolaget Frontline Management AS och flottan ägs av bolaget Independent Tanker Corporation som ägs till 83 % av Frontline Ltd. Tankerbranschen har alltid varit väldigt instabil p.g.a. olika regionala, politiska beslut som har gjorts, och dessa speglas i fartygens fraktrater, hyres rater och resultaten som rederierna presenterar. Tankermarknaden har följt trenden där bubblan sprack i december 2008, och raterna rasade. Enligt Frontline Ltd överskred globala ekonomiska tillväxten tankfartygens kapacitet, detta ledde till att raterna föll dramatiskt och raterna har inte återhämtat sig, och SPOT marknaden råder. Enligt Frontline beror variationerna i efterfrågan på tankers av flera faktorer t.ex. efterfrågan på olja samt oljeprodukter, politiska och regionala ekonomiska lägen, variationer i industrier samt jordbruk, regionala möjligheter i att raffinera och distanser som oljan transporteras via sjön. En annan stor faktor är rör anläggningarna som kan försörja stora områden med olja och oljeprodukter, utan att fartyg behövs till transporten. Efterfrågan på Frontlines tjänster kommer till största delen från Arabiska gulfen, Västafrika, Nordsjön och Karibien. Utbuds variationer har att göra med t.ex. förhållandet mellan beställningar av nybyggen samt skrotningar av tankers, ökande skrotningar av enkel skrovade tankers och hamn och kanal trängsel.

Figur 15 visar hur Frontline har presterat under de senaste sex åren. Bolagets omsättning rasade mellan åren 2008 - 2009 över 46 %, och har inte återhämtat sig sedan. Nettoresultatet (röda staplarna) visar hur ostabil marknaden har varit den senaste tiden. (Frontline årsrapporter 2008-2013)



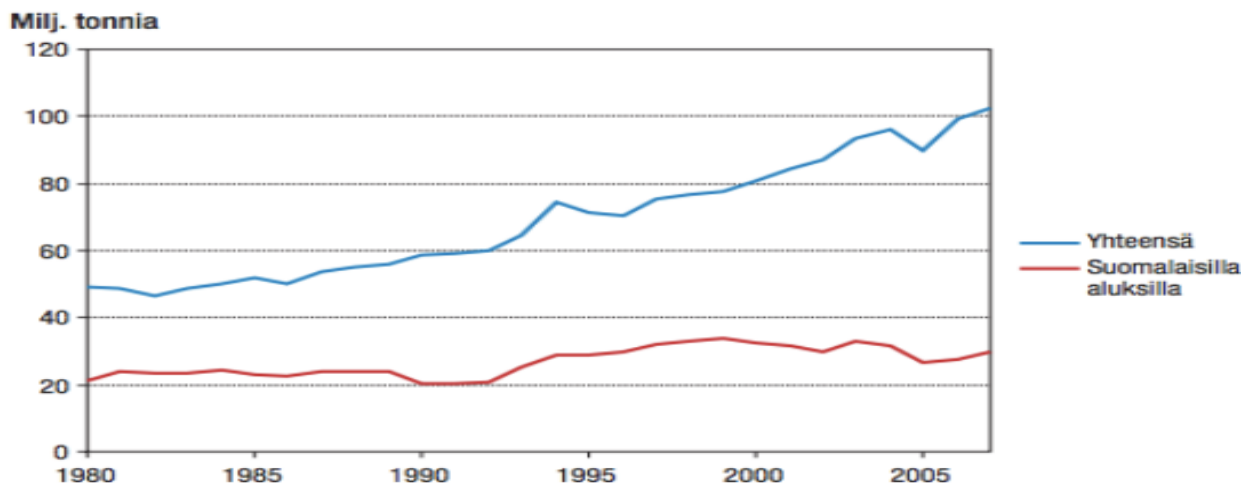
Figur 15. Frontline Ltd. omsättning (blå) och nettoresultat (röd) i USD 2008 – 2013 (Frontline Ltd. årsrapporter 2008 – 2013)

#### 4.7 Inhemsk sjöfarten

Det finska sjöfartsklustret består av olika näringsområden som tillsammans bildar en funktionell enhet. Denna enhet är fördelad i olika företag, allmänna sektorn, utbildnings och forskningssektorn, myndigheter och föreningar samt organisationer. Vid sjötransporters industri, är det rederier som fungerar som en grundläggande funktionär. Rederierna påverkas i sin tur av olika klassificeringssällskap, provianterings och varu-leverantörer etc. (Tekes, 2008, Kommunikationsministeriet, 2012)

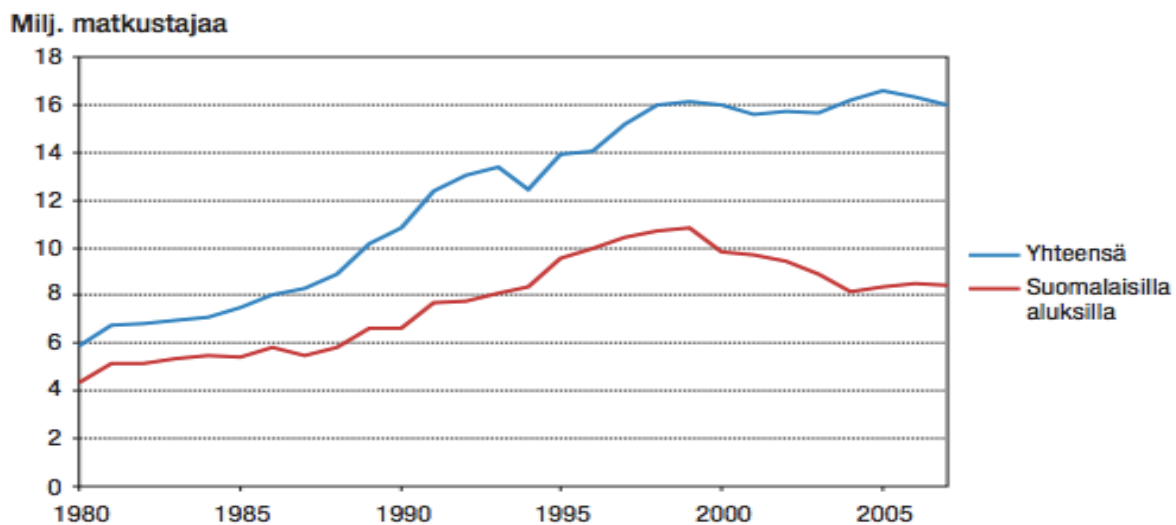
#### 4.8 Tiden före 2008

Finland är väldigt beroende av sjötransporter: 90 % av exportvolymerna går via sjöss och import siffran ligger vid 70 %. Finska sjöfarten hade en stadig tillväxt genom hela 2000-talet men det fanns indikationer om hur den finska handelsflottan inte var tillräckligt konkurrenskraftig. (Tekes, 2008, Sjöfartsverket, 2009)



Figur 16. Förhållandet mellan inhemska/utländska fartyg (Tekes 2008)

Från figur 16 kan man se hur utrikeshandels transporter har ökat med åren, och hur förhållandet är fördelat mellan utländska och inhemska fartyg. Medan totala volymen last ökade, så minskade andelen transporter gjorda med finska fartyg.



Figur 17. Förhållandet mellan inhemska/utländska fartyg inom passagerar trafiken (Tekes 2008)

Passagerartrafiken hade rätt stadig tillväxt fram till 2000 - talet, Estonia olyckan 1994 hade dock sina konsekvenser som kan tydligt ses på figur 17. Men denna tillväxt tilltog vid millennie-skiftet och förhållandet mellan trafiken utförda med utländska och inhemska fartyg blev allt mer märkbar. (Hernesniemi, Karvonen, Vaiste 2008)

## 4.9 Analys

I detta kapitel kommer jag att behandla hur finska rederier har påverkats rent ekonomiskt av finanskrisen. Jag kommer att analysera fem finska rederier från olika marknadsområden: bulk, Ro-Ro, Tank samt passagerarmarknaden. Jag kommer att presentera hur rederiernas ekonomiska situation har förändrats från att depressionen startade, fram till dagens situation. Dessutom kommer konsekvenserna att presenteras, vilka åtgärder och besparingsprogram har rederierna hamnat att utföra för att tackla krisen.

### 4.9.1 Utflaggning

I detta arbete kommer begreppet utflaggning att dyka upp ett flertal gånger, och i detta kapitel definieras begreppet närmare. För att ett handelsfartyg skall ha tillstånd att idka sin verksamhet med finskt flagg i aktern, är det lagstiftat att fartyget skall registreras till Finlands fartygsregister. Samma gäller dock fartyg som registreras i utländska register. I Finland är registermyndigheterna Trafi samt statens ämbetsverk på Åland. I Stora drag är ämbetsverket på Åland registermyndigheten om fartygets hemort ligger i Åland. För att ett fartyg skall få registreras i finska fartygsregistret måste vissa krav uppfyllas; minimi längden på fartyget är 15 meter, men en frivillig registrering för ett fartyg på minimi 10 meter är också möjligt. I registret måste uppkomma fartygets namn, hemort, anropssignal, IMO nummer, mått, byggare samt användnings ändamål. När fartyget är registrerat i fartygsregistret beviljas ett nationalitetscertifikat, ett interims-certifikat är i vissa fall också möjligt, och med detta certifikat får fartyget bära finska flaggan. (Trafi, 2014)

Så varför då flagga ett fartyg som ägs av land A till land B? Om vi ser tillbaka i tiden så seglade fartyg under en viss flagga för att lättare kunna kontrollera fartyg som hade tillstånd till sjötransport i Europa. Men i dagens läge bestämmer fartygets flaggstat väldigt viktiga faktorer vad som gäller fartygets operativa kostnader.

Flaggstaten bestämmer bl.a. om fartygets säkerhet (vilka konventioner flaggstaten har undertecknat), besättning, arbetstider, beskattning, sociala tryggheter samt pensioner. (Trafi, 2014, A guide to ship registration 2012 New Zealand)

Det är inget nytt att Finland har skatterna och lönerna på en rätt hög nivå vilket i sin tur leder till att det är ytterst svårt att konkurrera med utländska lönenivåer samt skatter vad gäller fartygsdrift. Dessutom är fartygsägarna och rederierna i en rätt så bekväm situation att de har rätt att välja vilket land de vill registrera sitt fartyg under. (A guide to ship registration, New Zealand, 2012)

#### **4.9.2 Bekvämlighetsflagg**

Termen bekvämlighetsflagg uppkommer ofta vid samband med internationell sjöfart, detta möjligen p.g.a. att så stor del av globala handelsflottan är under bekvämlighetsflagg; år 2013 var 73 % av totala världstonnaget under utländsk flagg, medan 1989 var andelen 41,5 %. (UNCTAD 2013) International Transport Workers federation (ITF) är en organisation som har i en längre tid kämpat emot bekvämlighetsflaggning och har dessutom framkallat en lista på de länderna i världen som profileras som FOC (Flag of Convenience). (Nautilus international, 2014, ITF, 2014)

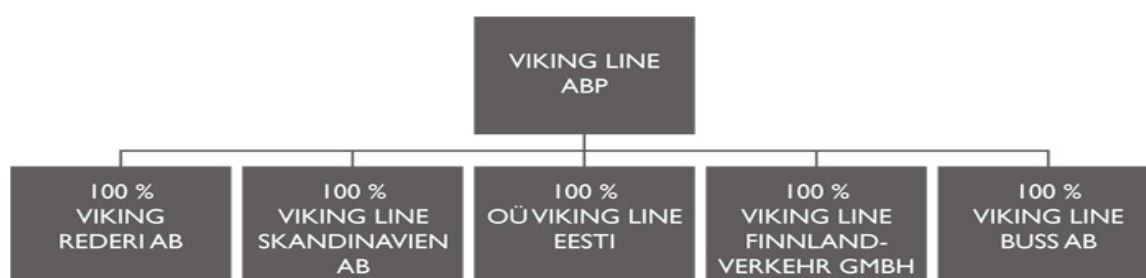
I dagens läge finns det totalt 27 länder som är kategoriserade som FOC. Dessa länder har ytterst låg (om ingen) skattenivå. Dessutom ligger lönenivån, arbetstiderna och de sociala tryggheterna på en låg standard. Dessutom kan säkerhetsstandarder vara flummiga. Men när ett fartyg registreras under en FOC, så blandar sig ITF med i spelen. Flaggstaten måste kunna bevisa om att vara kapabel att garantera säkerhets samt sociala standarder, och ITF i samarbete med UNCLAOS anser att det måste finnas en genuin länk mellan fartygets ägare och flaggstaten. Detta är punkt som inte följs enligt rekommendationerna, t.ex. Liberians fartygsregister ägs i sin helhet av ett bolag i USA. Liberia har världens andra största fartygsregister med över 131 millioner brutto ton, 11 % av totala världshandelsflottan. Liberians handelsflotta ansvarar för en tredje del av USAs råoljaimport. Sedan finns det länder som t.ex. Mongolien som inte ens har en kust, men har ett fartygsregister. När konkurrensen mellan bekvämlighetsflaggstater blir allt hårdare, sjunker skatterna och avgifterna för fartygsägare, men i samma väva sjunker säkerhetsstandarderna. (Nautilus international, 2014, ITF, 2014)

#### **4.10 Rederiverksamheten i Finland**

I detta kapitel analyseras de valda inhemska rederier, och konsekvenserna av depressionen kommer att presenteras. Rederierna valdes med basis på deras märkvärdighet inom de segment de är verksamma. I vissa segment ss. tank marknaden finns det inte många rederier aktiva så därmed väljs den enda som finns. I passagerar branschen finns det i princip två stora spelare Viking och Silja Line.

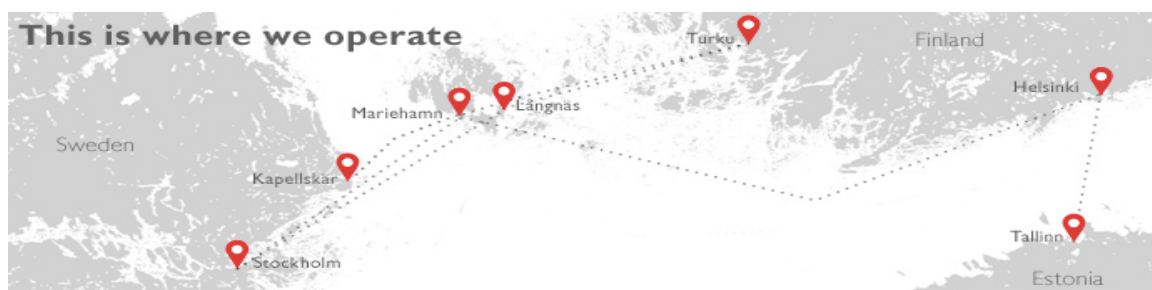
#### 4.10.1 Viking Line

Viking Line är ett skandinaviskt företag som idkar passagerar- samt godstransporter i Östersjön. Rederiet startade sin verksamhet 1959 med namnet Vikinglinjen Ab och verksamheten utfördes med fartyget s/s Viking. Senare fusionerades tre rederier; Vikinglinjen Ab, rederi Ab Slite och Ålandsfärjan Ab och tillsammans bildade de rederiet Oy Viking Line Ab (Viking Line The Ships 2009 Pdf). Moderbolaget Viking Line Abp är börsnoterad i NASDAQ OMX Nordic. I dagens läge ser koncernens uppbyggnad ut på följande sätt:



Figur 18. Viking Line koncernens uppbyggnad (Vikingline, 2014)

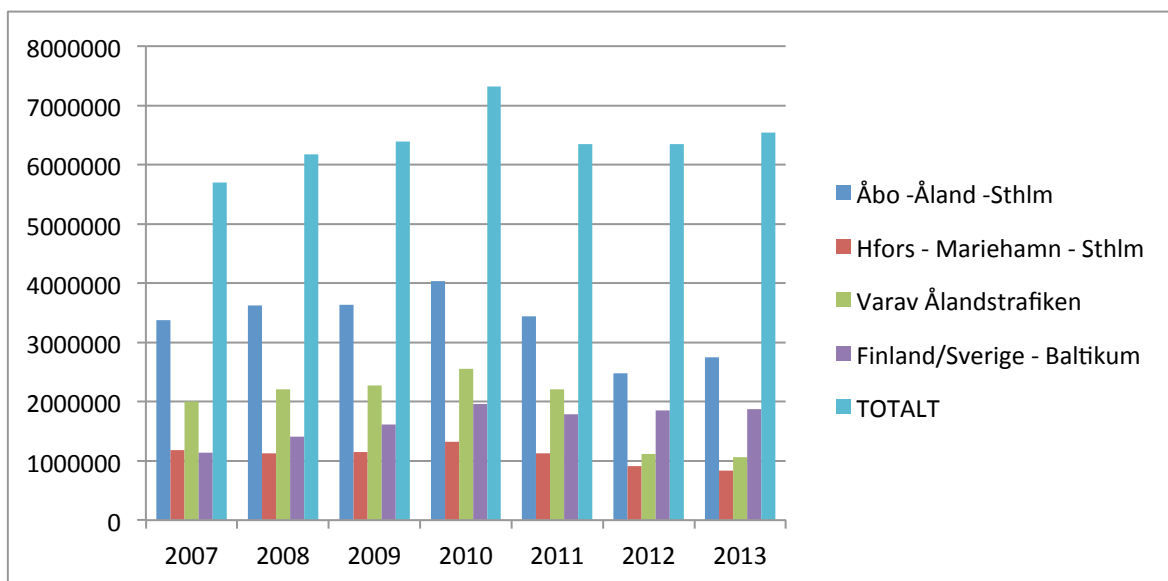
Rederiets flotta består av sju fartyg varav den nyaste drivs med LNG (m/s Viking Grace), vilket gör m/s Viking Grace till världens första passagerar-bil färja som drivs med LNG.



Figur 19. Viking Lines marknadsområden (Vikingline, 2014)

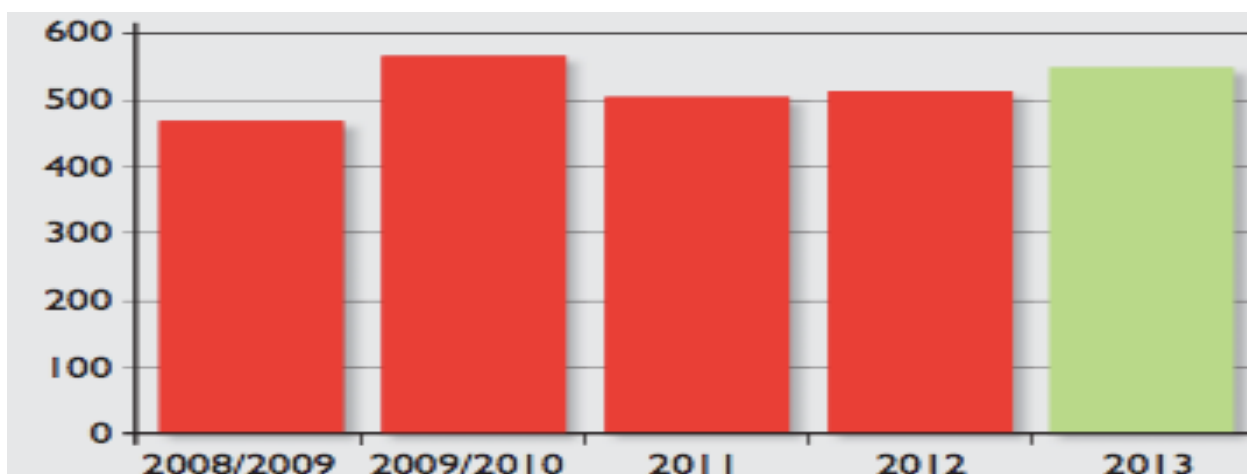
I figur 19 visas trafik-linjerna som Viking Lines flotta opererar dagligen i; Åbo-Långnäs-Stockholm-Mariehamn-Åbo, Helsingfors-Mariehamn-Helsingfors samt Helsingfors-Tallinn.

#### 4.10.2 Analys



Figur 20. Viking Lines Pax antal 2007 – 2013, (Viking Line, 2014)

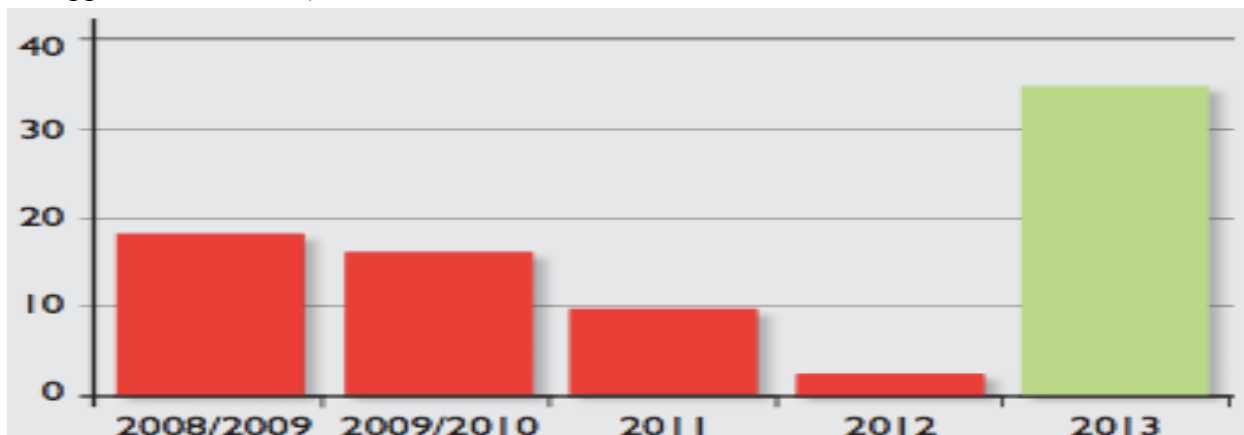
I figuren ovan finns data över passagerar volymen för Viking Lines pax fördelning på deras olika linjer. Vi ser en kontinuerlig tillväxt i passagerar-volymen fram till 2010, varefter volymen föll rätt drastiskt och har så-gott-som stagnerats sen dess. 2013 fick ett lyft från Viking Grace som skapade efterfrågan på Åbo – Åland – Sthlm linjen. Volymerna skiljer sig en del åt den internationella modellen där de har kontinuerligt stigit. (Viking Line årsrapport 2013)



Figur 21. Viking Lines omsättning 2008 – 2013 (Viking Line årsrapport 2013)

Bolagets omsättning har stigit kontinuerligt från år 2004 då den låg på 383 MEUR. Bolagets omsättning följer inte trenden där omsättningen direkt drabbades år 2009 utan omsättningen föll efter 2010 var efter den har åter igen stigit och 2013 var siffran uppe vid 560 MEUR.

Mellan 2010 och 2011 har pax-volymen, omsättningen samt nettoresultatet sjunkit, av efterföljd av försämrade efterfrågan på kryssningar samt minskad lastvolym. (Viking Line årsrapporter 2008-2013)



Figur 22. Viking Lines rörelseresultat 2008 – 2013 (Viking Lines årsrapport 2013)

Figur 22 visar hur rederiets rörelseresultat har varierat, här märks en klar och tydlig negativ trend nämligen hur rörelseresultatet har sjunkit rätt så drastiskt. År 2012 låg siffran så lågt som 2,4 MEUR. Dessa siffror är resultat före skatt och räntor (EBIT). De alltmer stigande bunkerprisen är en av orsakerna till minskat resultat.

Viking Lines nettoresultat sjönk drastiskt mellan 2008 – 2009 som en efterföljd av kaoset som depressionen orsakade. 2010 presenterade bolaget ett nettoresultat på 13,7 MEUR, var efter resultatet har sjunkit och 2013 låg nettoresultatet på endast 0,4 MEUR. Enligt Viking Lines börsmeddelande 14.11.2013, så är marknadsutvecklingen inom närmaste framtiden ytterst låg, vilket orsakar svaga resultat för bolaget. Under året 2013 gjorde Viking Line investeringar för sammanlagt 172,3 MEUR varav 164 MEUR gick till nybygget Viking Grace och resten var övriga investeringar. Rederiet lyfte ett lån på 179 MEUR för att finansiera nybygget, och bolaget beviljades miljöstöd av EU på 28 MEUR för att säkerställa byggandet av M/s Viking Grace. (Viking Lines årsrapporter 2008 – 2013)



Figur 23. Viking Lines börskurs 1995 – 2014 (Kauppalehti, 2014)



M/S Isabella såldes under samma år till Hansa Link Ltd. för ca.30 MEUR, varav en vinst på 22,8 MEUR redovisades i balansboken, vilket förklarar delvis varför år 2013 har en såpas stor skillnad mellan EBIT/nettoresultat. (Viking Line årsrapporter 2007 – 2013)

Figur 23 visar Viking Lines börskurs från 1995 till 2014. Klara tecken på hur svår marknaden är för tillfället och att inga klara tecken för marknads återupphämtning finns för tillfället. (Taloussanomat, 2014)

#### **4.10.3 Åtgärder och konsekvenser**

För att klara sig helskinnad under ekonomiska krisen har Viking Line följt normen att införa stora besparingsåtgärder. Tonnaget har omplacerats för att varje fartygs kapacitet skall utnyttjas till max. Bolaget har gjort in satsningar för att få passagerar volymen att stiga medan lastvolymen krymper. Bolagets resultat har varit rätt svaga sedan 2010, och bolagets f.d. verkställande direktör anser att svaga resultat beror på faktorer förutom krisen, på ytterst hård konkurrens på bolagets trafikmarknader på Östersjön, och dessutom på en svag krona. Bolaget har dessutom hamnat ut för oplanerade dockningar som har ytterligare orsakat extra kostnader som i sin tur har försämrat resultatet. Ett annat knep för att dra ner på flottans operativa kostnader är att minimera bunker-förbrukningen. Flottans nyaste medlem Viking Grace som drivs med LNG är ett exempel på ett modernt fartyg med låg bränsleförbrukning.

M/s Viking Grace var en relativt bra investering för bolaget p.g.a. efterfrågan som fartyget har skapat på Åbo – Stockholm linjen. (Viking Line årsrapporter 2008 – 2013). M/s Viking XPRS som sjösattes 2008, seglade under svensk flagg fram tills slutet av 2012 när bolaget bestämde sig för att flagga ut fartyget och registrera fartyget till Estniska fartygsregistret. Fartyget drivs med en personal på ca 250 och flaggbytet innebär att största delen av besättningen blir avskedade, och ersätts med personal från ett Estniskt bemanningsföretag. Detta betyder att rederiet sparar in flera miljoner euro på enbart personalkostnader. Vikings största konkurrent Tallink Silja opererar på samma marknadsområde (Helsingfors – Tallinn) med fartyg under Estnisk flagg, vilket innebär att lönenivån är betydligt lägre och är därmed väldigt svår att konkurrera med finsk eller svensk lönenivå. (Viking Line Årsrapporter 2008 – 2013)

## 4.11 Tallink Silja

Fastän Silja Line inte längre är ett finskt bolag, har rederiet en lång historia inom finsk passagerarverksamhet, så en analys om rederiet inkluderas i detta arbete. Det var det Svenska Svea rederiet, Suomen Höyrylaiva Oy (FÅA) och Bore som år 1957 grundade ett gemensamt rederi med namnet Ab Siljarederi.

År 1970 ändrade rederiet namne till Oy Silja Line Ab. Mellan åren 1982 och 1999 ägdes Silja Line av rederiet Effjohn som var en fusion mellan rederierna FÅA (Effoa efter 1976), Johnson Line och Rederi Ab Sally.

1999 såldes Silja Line till ett Sea containers Ltd. som var baserad i Britterna men registrerat i Bermuda. Mellan åren 2003 och 2005 led Silja Line av sjunkande efterfrågan på kryssningar vilket orsakade ekonomiska svårigheter.

I slutet av 2004 var Sea container Ltd. nära konkurs vilket ledde till att Silja Line lagdes till salu. 12.6.2006 köpte Estniska bolaget Tallink upp rederiet Silja Line, rederiet Viking Line hade också varit med i uppköps-spelet med ett bud, men Tallink drog längsta strået. Uppköps priset var 450 MEUR samt Tallinks aktier värda totalt 20 MEUR. (Malmberg 2007, Kalle ID, 2011)

I dag opererar Silja Line med namnet TallinkSilja Oy som är en del av Tallink koncernen. Tallink har en flotta på 18 fartyg varav 12 är passagerar/bilfärjor. AS Tallink Group är börsnoterad i Tallins börs. (Tallinksilja, 2014) Tallink Group blev ytterst skuldsatta efter uppköpet av Silja Line år 2006, och detta har synts på bolagets beslut att inte dela ut dividender (förrän 2013) utan istället använda vinsten åt att arrangera skulderna. (Lundén, 2014, Lähteenmäki, 2006, Taloussanomat, 2013)

Tallink koncernens resultat påverkades visserligen av globala krisen och 2009 var nettoresultatet nere vid -8 MEUR. 2013 var enligt koncernen ett svårt år men koncernens nettoresultat var 43,3 MEUR och omsättningen vid 942 MEUR. (4-traders, 2014)

Dotterbolaget TallinkSilja har haft det betydligt svårare som ses tydligt i bolagets resultat under perioden 2008 – 2012. Bolagets omsättning har varierat mellan 359,4 MEUR (2008) och 381,9 MEUR (2012), dock toppade året 2011 med siffran 492,3 MEUR. Resultatet har varit rätt dystert med krisdrabbade året 2008 var nettoresultatet – 11,1 MEUR, men när en stor del av rederier gjort förlust under 2009 var Tallink Siljas nettoresultat under året 12 MEUR och 2010 uppgick siffran till 37 MEUR) Efter 2010 ser nettoresultaten dock ytterst dystera ut; -13,2 MEUR (2011), - 47 MEUR (2012) och -56,1 MEUR (2013).

Här kan man dra slutsatser om hur dyra kostnaderna är för att segla under finsk eller svensk flagga i jämförelse med Stater från Baltikum. Tallink koncernen äger dock inte själva sina fartyg, koncernen har ett flertal dotterbolag registrerade i Cypern där ett bolag äger ett fartyg, ett knep som håller beskattningen vid en låg nivå. Tallink Silja opererar med finsk och svensk flaggade fartyg (M/s Baltic Princess, Serenade Symphony, Galaxy) (Tallink Group årsrapporter 2008 – 2013, Hänninen, 2013, Peurankoski, 2014, Roiha 2006, Balticstocks, 2010)

#### 4.12 Ro-Ro marknaden, Finnlines

Finnlines är ett finskt rederi med Ro-Ro samt passagerar trafikering- verksamhet på Östersjön och Nordsjön, bolaget har också hamnverksamhet på de största hamnarna i Finland. Rederiet grundades 1947 och bolaget fick namnet Varustamo Oy Finnlines Ltd. och trafiken skedde främst mellan Finland och USA med godsens bestående främst av papper och cellulosa. Företaget hör till Italienska Grimaldi koncernen som är med global aspekt en av de största aktörerna på Ro-Ro marknaden. Grimaldi innehar dessutom majoritetsägandet av Finnlines aktier. Finnlines är börsnoterad i NASDAQ OMX Helsingfors. Finnlines opererar med en flotta på 24 fartyg under finsk, svensk och tysk - flagg. 12 av dessa fartyg är av typen Ropax och 12 är av Ro-ro typen. I östersjön trafikerar 11 fartyg mellan 5 olika länder



Figur 24. Finnlines trafikområde (Finnlines, 2014)

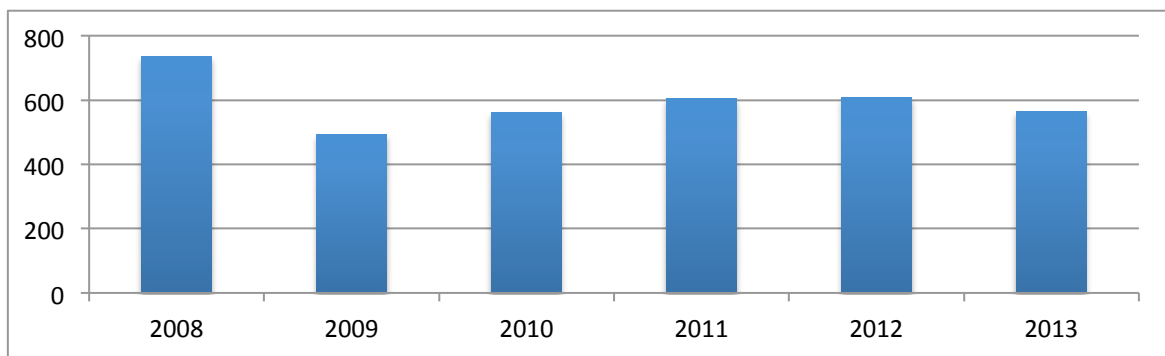
##### 4.12.1 Konsekvenser

Finnlines startade en omorganisering inom koncernen redan 2007 men kutymen fortsatte också efter krisen. Under året 2010 var omorganisationen som störst: Finnlines Oyj köpte upp Danska dotterbolaget Finnlines Danmark A/S och Svenska dotterbolaget Finnlines Ship Management AB av AB Finnlines Scandinavia Ltd. Oy Finnlines Ab sålde hela sitt aktiekapital av Svenska dotterbolaget Finnlink AB till AB Finnlines Scandinavia Ltd. Under samma år fusionerades Oy Finnlink AB och Oy Hanseatic Shipping AB och började operera under Finnlines rederi och sjötransport segment.

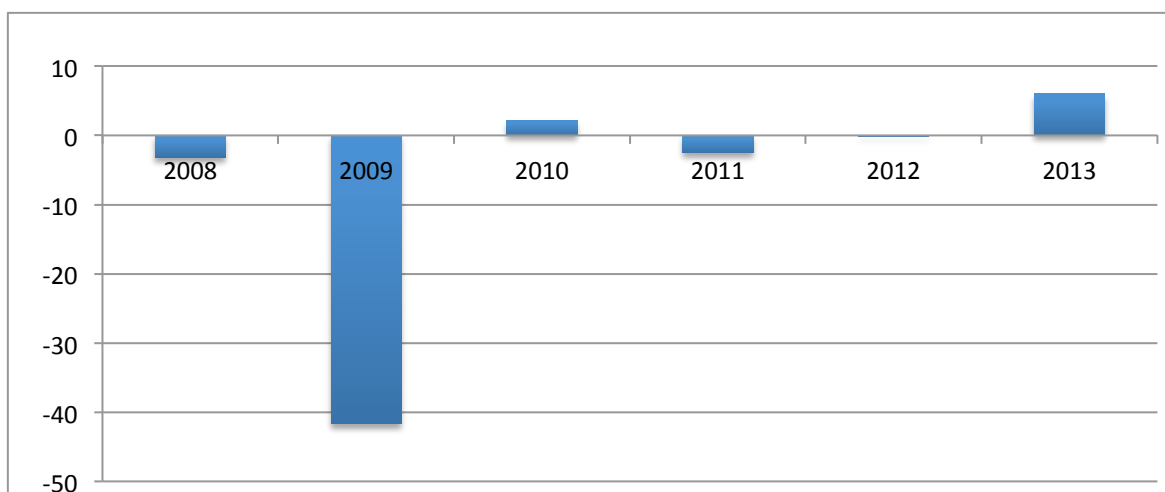
På hamnverksamhets segment gjordes också omorganiseringar: Containersteve Oy Ab och FinnCare Oy Ab fusionerades till TBE System Oy Ltd varefter detta nyfusionerade bolag började verka under namnet Containersteve Oy Ab. För att dra ner på hela koncernens kostnader, avskaffades ett antal mindre dotterbolag under året 2010. (Finnlines årsrapporter 2006 – 2013)

#### 4.12.2 Analys

Vid figur 25 ser man hur Finnlines omsättning har varierat under senaste fem åren. Vid åren 2011 och 2012 var omsättningen över 600 MEUR gränsen. Men åren före finanskrisen såg omsättningssiffrorna bättre ut; 2006 till 2008 låg siffran alltid över 600 MEUR gränsen och året 2008 var topp året med 735,7 MEUR. Men året efter ser man tydligt effekterna som krisen orsakade, omsättningen sjönk med över 24 % från topp året 2008.



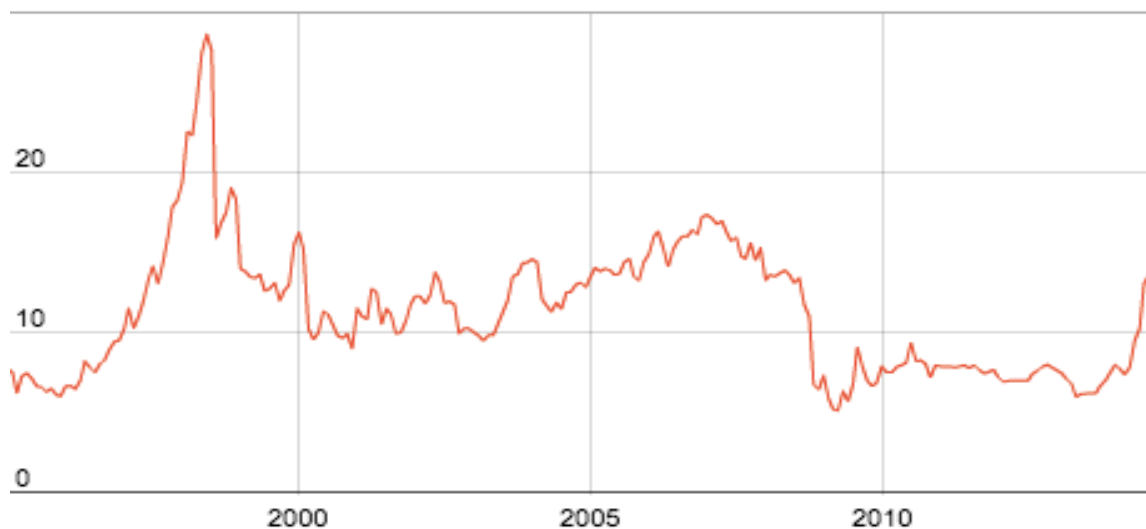
Figur 25. Finnlines omsättning 2008 – 2013 (Finnlines årsrapporter 2008 – 2013)



Figur 26. Finnlines nettoresultat 2008 – 2013 (Finnlines årsrapporter 2008 – 2013)

Om man tar en titt på Finnlines nettoresultat från figur 26 så ser man klart och tydligt hur en ekonomisk kris kan drabba ett oförberett bolag.

Figuren visar hur nettoresultatet har varierat på en tidsperiod på sex år, och året 2009 redovisades ett nettoresultat på – 41,7 MEUR. Bolagets resultat har inte följt trenden med att resultaten rasar mellan 2008 och 2009 utan för Finnlines föll resultatet redan året innan, när 2006 och 2007 hade ännu rätt goda vinster, 2009 var netton nere vid strax över 40 MEUR förlust vilket enligt bolagen var p.g.a. enorma sänkningen i efterfrågan på finska industrivaror.



Figur 27. Finnlines börskurs 1995-2014 (Kauppalehti, 2014)

Figur 27 visar hur Finnlines börskurs har varierat under senaste åren. Indexet visar klara tecken på hur depressionen har gjort försvagat bolagets aktiekurs vid de krisdrabbade åren.

#### 4.12.3 Åtgärder

Som redan nämnt drabbades Finnlines hårt av krisen som slog bolaget som värst mellan december 2008 och första kvartalet 2009. Bolaget var inte tillräckligt förberett för krisens konsekvenser och det syns i deras bokslut för respektive perioder. I slutet av 2008 märkte bolaget hur dramatiskt lastvolymerna sjönk vilket ledde till omedelbara åtgärder; stora besparings- och omorganisering inom bolaget påbörjades. 2009 blev det stora förändringar på trafiklinjerna, tonnaget skulle optimeras d.v.s. placera rätta fartyg på rätta linjer. Rederiet använde sig också av yield management för att optimera fraktraterna. Yield management är en prissättnings metod som används ofta av flygbolag och av rederier sysselsatta med linjetrafik.

Denna prissättning metod baserar sig på att kategorisera kunderna och profilera deras prioritet av tid och kapital; ex. ett företag som behöver arbetare måndag morgon är mer tidsberoende medan en person som skall på en utlandsresa är mer pris-beroende och kan flyga i princip vilket klockslag som helst. När man vet dessa faktorer är det lättare att prissätta sina transporttjänster (Christian Jauernig Transportmanagement, Jade Hochschule 2013, Finnlines årsrapporter 2008 – 2013)

För att ytterligare dra ner på bolagets kostnader avbröts nio av rederiets infraktade fartyg och återgavs tillbaka till ägarna men Finnlines fraktade ut fartyg för att de ansåg att charterraterna var tillräckligt höga för att vara lönsamma. Omorganiseringen som redan startade 2007, fortsatte och moderbolaget Grimaldi Group Ltd köpte upp dotterbolag av Finnlines som gav Finnlines kapital, och kapital behövdes; Finnlines tog ett lån på 21 MEUR under 2009. Grimaldi group Ltd hjälpte till sina dotterbolag med att skapa ett nytt resebokningssystem som skulle dra ner på kostnaderna för varje dotterbolag. Under samma år permitterades bolagets hamnarbetare och kontorspersonal avskedades för ytterligare besparingar, men sjöpersonalen fick fortsätta med samma kapacitet som förut. När lastvolymen fortsatte att sjunka var beslutet från rederiet att satsa på passagerar segmentet. Detta gjorde bl.a. med att presentera nya rutter mellan Finland – Polen samt Polen – Tyskland. (Finnlines årsrapporter 2006 – 2013)

#### **4.13 Bore Ltd.**

Rederiets rötter når tillbaka till 1897 då bolaget Bore Steamship Company grundades och började sin verksamhet med fartyget S/s Bore som levererades 1898. Bore var en av medlemmarna för att grunda rederiet Silja Line år 1958 tillsammans med Finnish Steamship Company och Rederiaktiebolaget Svea. Åren 2005 och 2006 fusionerades rederierna Engship och Bror Husell Chartering till Rettig koncernen och fastän Bore bara verkade med 4 fartyg under tiden, beslöts det att fortsätta rederiverksamheten under namnet Bore. Idag tillhör bolaget till familjeägda Rettig Group. Idag opererar Bore med en Flotta på 18 fartyg varav sex av dem är av typen Ro-Ro, tre är PCC, sju är GC och två st. är in-chartrade GC. Marknads områden för rederiet är Östersjön, Nordsjön samt Medelhavsområdet. (Rettig Groups årsrapporter 2007 – 2013, Bore, 2014)

#### 4.13.1 Inverkan

Efter att Bore hade fusionerats med de två nämnda rederier hade Bore en flotta på 22 fartyg och framtids utsikter såg goda ut: lastvolymerna och charterraterna var höga och det ansågs fortsätta under kommande åren. Men när last volymerna drastiskt sjönk under slutet av 2008 drabbades bolaget hårt. Under 2009 sjönk Finlands sammanlagda import/export siffra med ca 25 %. Krisen slog allra först bulk segmenten, och därefter småningom resten av bolagets verksamhetsområden. Samtidigt som efterfrågan på den finska industrins exportprodukter sjönk och transit transporten till Ryssland nästan stannade upp, sjönk bolagets inkomster.

Dessa två faktorer och de nybyggen som började operera på bolagets marknadsområden gjorde att det uppstod överkapacitet på marknaden. Östersjö - marknaden skadades ytterligare p.g.a. Rysslands minskande efterfrågan på att importera finska industriprodukter. Den förändrade marknaden ledde till ändringar i spot marknaden: själva spot marknaden ökade vilket ledde till hårdare konkurrens för spot laster, men p.g.a. den hårda konkurrensen blev Bores andel i spot lasterna knapp. (Rettig Group årsrapporter 2007 – 2013)

#### 4.13.2 Åtgärder och konsekvenser

Bore hade sedan 2007 haft ett moderniseringsprogram för deras handelsflotta; 2 nybyggen beställdes från Flensburgs skeppsvarv i Norra Tyskland (Bore Sea och Bore Song), och totalt 8 dockningar för resten av tonnage. Dessa investeringar bestämdes för att underhålla fartygen var ett måste för bolaget för att kunna konkurrera på den redan tuffa marknaden, men de orsakade stora kostnader för bolaget samt förlorade seglingsdagar. 2009 börjades ett stort besparingsprogram, och den börjades med omorganisering för landspersonalen. Kontoret i Åbo stängdes och verksamheten spreds till Helsingfors och Mariehamn. Bore har också ett kontor i Rotterdam Holland som har som uppgift att leda Bores Holländska flotta. Idén med omorganiseringen var att koncentrera landspersonalen och därmed minska på bolagets kostnader.

Besparingsprogrammet fortsatte under 2009 med säljandet av rederiets två fartyg, m/s Belgard och m/s Nedgard under december månaden. Dessa två fartyg hade varit upplagda sedan maj 2009. Rederiets PCC flotta som består av tre fartyg varav alla chartrade till Norska UECC (United European Car Carrier) måste inta åtgärder för att göra inbesparningar; marschfarten måste minskas och under 2009 hamnade dessa fartyg ut för långa vänteperioder för att få last, vilket försämrade bolagets resultat ytterligare.

M/s Estraden och m/s Borden var tidschartrade till Mann Lines och under 2009 lades m/s Borden upp p.g.a. den svaga marknads-situationen. Men fastän bolaget led av krisen kunde bolaget underteckna nya charter, kontrakt till följande år, dock med betydligt lägre rater. År 2011 såldes fartygen m/v Trenden och m/v Najaden, fartygen är ännu i dagens läge in-chartrade från den nya ägaren, och fartygen seglar under Maltas flagga. När dagens charter rater är låga är det en dålig situation för en fartygsägare, men relativt sätt en bättre situation för parten som in-chartrar fartygen, och med denna princip samt faktumet att fartygen seglar under Malta flaggan gör att rederiet gör ytterligare besparingar. (Rettig Group årsrapporter 2007 – 2013)

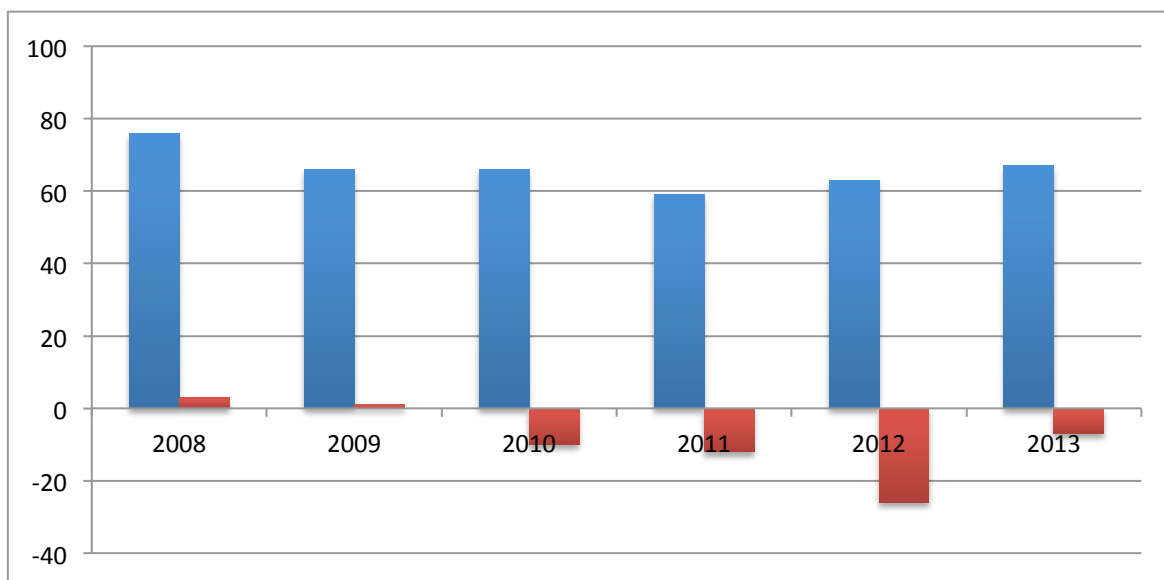
Rederiets äldsta fartyg m/v Norqueen såldes till nya ägare i Grekland under 2013, detta hjälpte rederiet att ta ett steg närmare att nå de nya miljödirektiv och affären orsakar att medelåldern på rederiets tonnage sjönk. Under året 2009 gjordes ett antal politiska beslut av Finlands regering för att förstärka finska rederi-verksamheten. Ett av dessa beslut var blandbesättning, d.v.s. det blev godkänt att besättning utanför EU kan arbeta på finskflaggade fartyg. Blandbesättning är ett knep för redarna att ytterligare göra inbesparingar på personalkostnader. Bore har sedan detta beslut utnyttjat blandbesättning. De nya svaveldirektiven som träder ikraft 2015 tvingar fartygen att antingen byta till MGO/MDO eller installera maskineri som tvättar bort svavlet från avgasen (skrubber). Bore kommer att byta bränsle från HFO till MDO, vilket leder till ökade bränslekostnader och minskad marschfart av flottan. Detta är bolagets plan på en tidsperiod på tre år. Efter detta beroende på situationen kan det bli möjliga installationer av skrubbers. Flottans nyaste fartyg m/s Bore Song och m/s Bore Sea är utrustade med moderna propulsions-tekniska lösningar samt den senaste mjukvaran för framdrivningsenheterna, orsakar att fartygen redan nu har en betydligt mindre förbrukning än resten av flottan. VFD (Variable frequency Drive) heter tekniken som ansvarar för en stor del av bunkersparandet, tekniken optimerar användningen av kombinator läget. (Rettig Group årsrapporter 2007 – 2013)

#### **4.13.3 Analys**

I dagens läge är efterfrågan fortfarande låg från skeppnings och industrins sida, dessutom är överkapaciteten fortfarande närvarande. De höga bunkerpriserna tillsammans med allt tuffare miljödirektiv gör tiderna tuffa för Bore. Koncernen Rettig Group presenterade 2013 en omsättning på 974 MEUR (970 MEUR år 2012), rörelseresultat på 36 MEUR (24 MEUR år 2012) och ett nettoresultat på 1 MEUR (- 5 MEUR år 2012) Under året var Ro-Ro segmentet ansvarig för över hälften av Bores omsättning. Spot marknadens rater på bolagets marknadsområden har fortfarande fortsatt att sjunka p.g.a. överkapaciteten. På kontraktssidan ligger CoA. på en tillfredsställande nivå för bolaget.



Last utnyttjandet (utilization) har sedan krisens påbörjan varit på en rätt låg nivå och samma trend fortsätter. Bore har undertecknat charter avtal för alla sina Ro-ro fartyg fram till året 2014. Rettig Groups dotterbolag Nordkalk blir mer och mer involverad i koncernens sjöfartsverksamhet, detta underlättar finansiellt Bores situation. (Bore Group årsrapporter 2007 – 2013)



Figur 28. Bore Ab omsättning (blå) och EBIT (röd) MEUR, 2008 – 2013 (Rettig Group årsrapporter 2006 – 2013)

Figur 28 visar hur Bores omsättning och nettoresultat före skatter och räntor har varierat på en tidsperiod på sex år. Bolagets omsättning sjönk enligt trenden år 2009 medan efter 2011 har en kontinuerlig stigning syns. Resultatet för bolaget har varit dystert sedan depressionen slog till marknaden. 2007 var bolagets omsättning 76 MEUR och EBIT låg på 12 MEUR (7 MEUR år 2006). År 2010 sjönk EBIT under noll-gränsen och bolagets resultat låg på -10 MEUR före skatter och räntor, detta p.g.a. ytterst låga hyres-rater för rederiets egna fartyg och ökade dockningskostnader. År 2012 låg EBIT på en rekord låg nivå; -26 MEUR p.g.a. nedskrivningar av tonnage för att motsvara marknadsvärdet, EBIT var 6 MEUR högre än året innan.

2013 var åter igen ett svårt år för bolaget, fastän EBIT var - 7 MEUR var detta till en stor del p.g.a. förra årets nedskrivningar, hyres-raterna samt volymerna har fortsatt att vara låga. Framtidsutsikterna enligt rederiet ser dystra ut med en lång process för att marknaden skall återhämta sig.

Bore plågas som fartygsägare av ytterst låga hyres-rater på sina fartyg p.g.a. den rådande överkapaciteten på marknaden. Detta är en global trend inom bulkmarknaden, och Bore har inte kunnat återhämta sig från depressionen. (Bore årsrapporter 2007 -2013)

## 4.14 Neste Shipping

Företaget Neste Oy grundades 1948 med syftet att försörja finska oljeservicen med fartyget S/t Neste som var byggt 1921. På 70-talet blev rederiet Finlands största rederi tonnagemässigt med köpet av VLCC tankrarna M/t Jurmo, Jaarli och Jatul som var av storleken 250 000 dwt.

År 2007 blev rederiet ett skilt företag och namnet ändrades till Neste Shipping Oy med en ägodel på 100 % av Neste Oil Oyj. Moderbolaget Neste Oil Oyj idkar inom oljeindustrin med prosessering samt marknadsföring med fokus på bränslen av hög kvalitet. (Neste Oil, 2013, Neste Oil årsrapporter 2007 – 2013)

Året 2013 opererade Neste Shipping med en flotta på 23 fartyg av storlekar mellan 9 000 – 117 000 dwt. Under året transporterades 26,8 Mton olja, oljeprodukter samt kemikalier på rederiets marknadsområden på Östersjön, Nordsjön samt Norra Atlanten. Flottans kapacitet utnyttjande var 94,7 %. Under 2013 ägde rederiet sex fartyg, varav tre var ägda till 50 %, varav andra hälften var ägd av Svenska Stena Lines, och resten av flottan var tidschartrade. Ca hälften av flottan har varit i rederiets egen användning medan andra hälften har seglat för internationella marknaden, oljebolag samt mäklare. (Neste Oil årsrapporter 2007 – 2013)

### 4.14.1 Konsekvenserna

Efterföljderna av finanskrisen 2008 syns klart och tydligt i Neste Shippings ageranden under senaste åren. Fraktmarknaden har varit ytterst låg p.g.a. överkapaciteten som råder på marknaden. För tillfället är Neste Shipping med i en besparings process där moderbolaget Neste oil skall förbättra sitt resultat.

Dessa sparåtgärder har lett till att Neste Shipping ingick samarbetsförhandlingar på hösten 2013, med rätt så drastiska efterföljder. I förhandlingarna som avslutades 18.3.2013 bestämdes att tre av rederiets fartyg skall utflaggas och därmed avslutas bemannings samt service-avtalen. Detta beslut gällde fartygen M/t Stena Poseidon, M/t Stena Arctica och M/t Palva som ägdes av Neste Shipping samt Stenakoncernen.

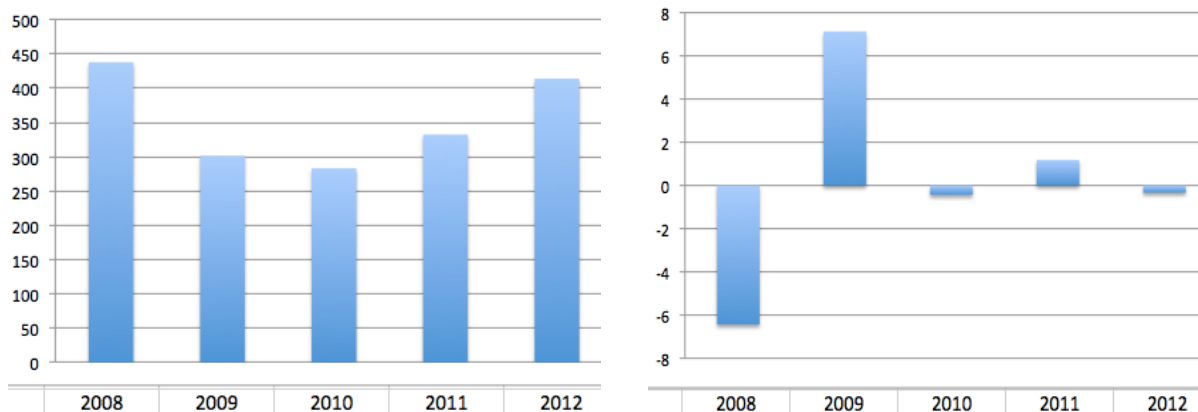
I fortsättningen blev det Brittiska Northern Marine Management som ansvarade över bemanningen samt service avtalen. I februari 2014 såldes dessa tre fartyg till ett Kanadensiskt bolag Transport Maritime St. laurent Inc. Bolaget är dock registrerat i Bermuda och utnyttjar sig av bekvämlighetsflagg.

I dag seglar M/t Stena Poseidon under Barbados flagg, M/t Stena Arctica som de facto år 2008 flaggades från Sverige till Finland seglar nu under Brittisk flagg och M/t Palva också under Barbados flagg. Detta beslut orsakade att 124 finska sjö och landpersonal fick avgå från sin tjänst. Samtidigt som Neste Shipping avslutade samarbetsförhandlingar delade moderbolaget ut dividender på 97 MEUR åt sina aktieägare. (Arbets-och näringsministeriet, 2013, Q88, 2014, Neste Oil, 2014, Kauppalehti, 2013)

Under hösten 2013 fortsatte Neste med att dela ut rätt så dramatiska nyheter; 19.9.2013 delade bolaget ut ett meddelande om att hela rederiverksamheten skall avslutas, alla fartyg som rederiet äger skall säljas och bemannings samt serviceavtals-verksamheten skall avslutas. I det första skedet skulle fartygen M/t Mastera, Futura, Neste, Kiisla och Suula samt rederiets tre bogserare säljas. Uppköparen skulle vara ett inhemskt företag ägd av försörjningsberedskapscentralen och pensionsförsäkringsbolaget Ilmarinen. Nestes charter avdelning skulle hållas kvar och hyra in dessa fartyg och därmed kunna återhålla oljetransporten som Finland behöver, och med en sådan organisering skall bolaget göra en avsevärd besparing på oljetransporten. I bolagets meddelande skall också fartygen M/t Tempera, Purha och Jurmo säljas. Denna omorganisering betyder att ca. 300 sjöfarare flyttar över till ett nytt företag.

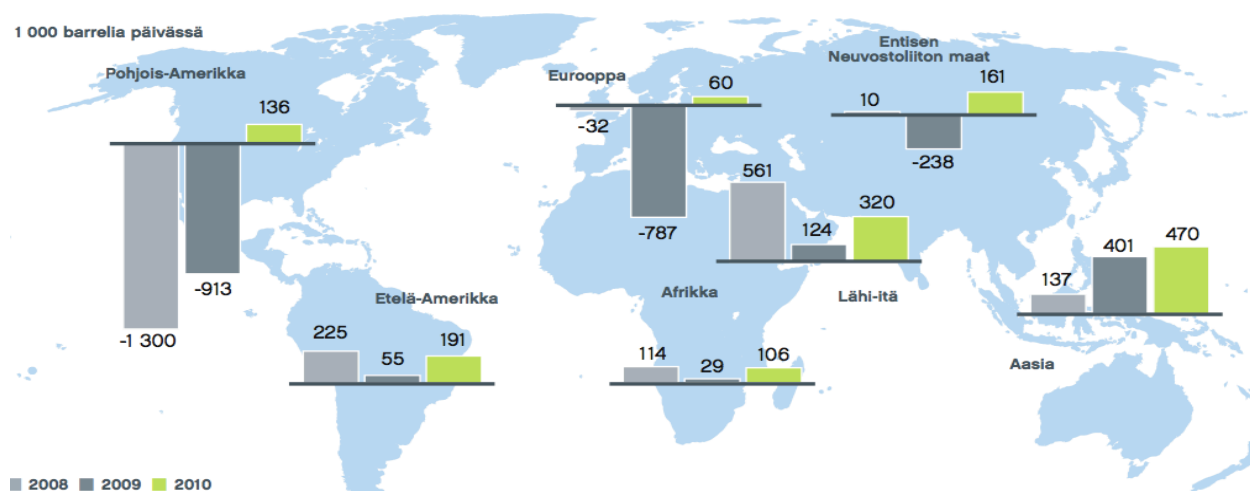
I februari 2014 kom åter ett meddelande från Neste Shipping; Neste avskaffar resten av sin bemanningsverksamhet och nya bemanningsbolaget blir Norska OSM Group AS som är en rätt så stor spelare i dessa marknader. Enligt kontraktet mellan Neste Shipping och OSM Group AS skall ett nytt dotterbolag till OSM Group grundas i Finland som är ansvarig över bemanningen och opererandet av fartygen som ägs av Ilmarinen och försörjningsberedskapscentralen.

Enligt Neste Oils verkställande direktör has dessa beslut gjorts p.g.a. bolagets behov av sjötransporter har förändrats under senaste åren, och att rederiverksamheten inte har varit konkurrenskraftigt på internationella marknader p.g.a. de höga operativa kostnaderna. För att fortsätta verksamheten skulle det kräva stora investeringar som inte anses vara lönsamma så att sälja hela verksamheten var det rätta beslutet.



Figur 29. Neste shippings omsättning och nettoresultat 2008 – 2013 (Neste Oil Årsrapporter 2008 - 2013, Finder, 2014)

Figur 29 visar hur stora varieringarna har varit för bolagets resultat under de krisdrabbade åren 2008 och 2009. Från 6,4 MEUR förlust under året 2008 till en vinst på 7,1 MEUR 2009, vilket avviker sig från trenden där resultatet rasar mellan 2008 och 2009. Bolagets resultat sjönk mellan åren 2007 – 2008; 2007 var nettoresultatet 30 MEUR på positiva sidan medan året efter sjönk nettoresultatet med över 121 %. Men åren 2010 – 2012 följer trenden med att ha ett resultat som varierar vid noll gränsen. Det är ett faktum att bolaget inte har kunnat nå nivån som rådde före depressionen. Som redan nämnt har globala oljetransportmarknaden lidit av en oerhört stor överkapacitet vilket trycker ner resultaten. År 2007 var marknadsutsikterna enligt Neste Shipping goda, stigande efterfrågan på bolagets bio-bränslen skulle skapa större volymer av sjötransport. Det fanns dock indikationer på att marknaden var på väg att förändras, detta skulle dock handskas med nybyggen (som aldrig blev av) för att kunna anpassa sig på de förändrade marknaderna. Men finanskrisen gjorde sitt och det syntes på efterfrågan av olja:



Figur 30. Global efterfrågan på olja/oljeprodukter (1000 fat/dygn) (Neste årsrapport 2012)

Av figur 30 kan ses hur efterfrågan på oljan har varierat mellan åren 2008 och 2010 på en global perspektiv. När Neste Shippings marknadsområden är Östersjön, Nordsjön samt Norra Amerika kan det tydligt ses hur krisen har på ett negativt sätt påverkat just dessa marknader. (Neste Oil, 2014, Neste Oil årsrapporter 2007 – 2013, Almeida, 2014)

#### **4.15 Rederi Ab Eckerö**

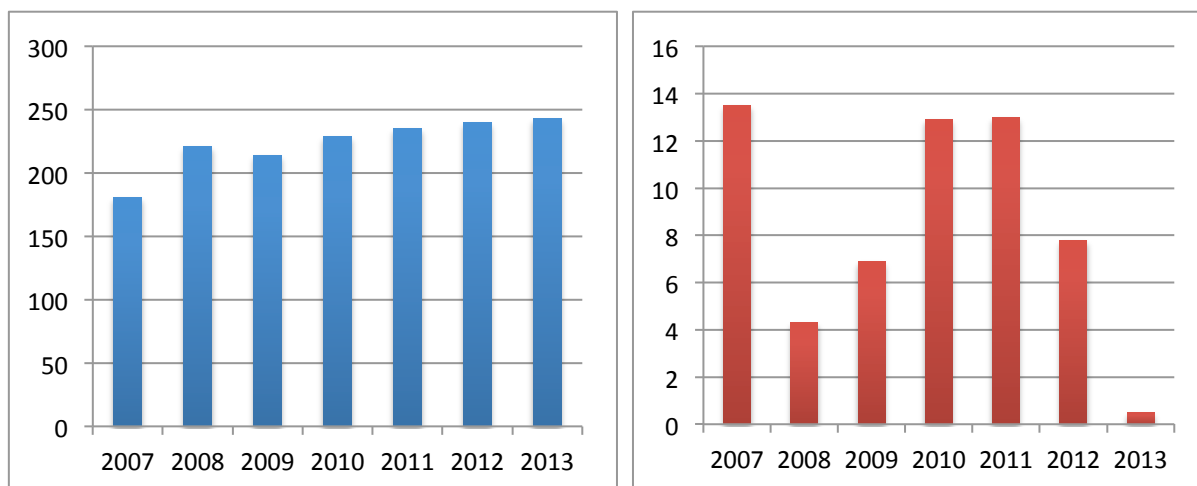
Rederiaktiebolaget Eckerö grundades 2.3.1961 och fungerar i dagens läge som moderbolag för Eckerö koncernen. I koncernen tillhör fem affärsområden; Passagerar och bilfärjetrafik på Ålandshav (Eckerö Linjen) och på Finska Viken (Eckerö Line), kryssningstrafik mellan Stockholm – Mariehamn (Birka cruises) och industriexport mellan Finland – Sverige och övriga kontinenten (Birka Cargo). Koncernen driver en flotta på 10 fartyg. (Rederiaktiebolageckerö, 2014)

##### **4.15.1 Konsekvenser och analys**

Enligt Eckerö koncernens VD Björn Blomqvist var finanskrisens konsekvenser en chock, delvis p.g.a. att den var såpas svår att förutspå. Rederiet började märka tecken på lågkonjunktur året 2009, då lastvolymerna sjönk med ca.40 % från året innan. Eckerö hade ett antal fartyg seglande under svensk flagg, och då kronan blev allt svagare jämför med euron led företaget ytterligare. Passagerartrafiken var dock fortfarande god, rederiet gjorde intensiv marknadsföring speciellt på marknaden på finska viken vilket var en av orsakerna varför efterfrågan fortfarande var relativt hög.

Så som de flesta inhemska rederier var Eckerö tvungen att införa en omfattande besparings-process för att dra ner kostnader, detta bl.a. med att sänka bunkerkostnaderna så lågt som möjligt; 2009 var rederiets totala bunkerkostnader 28 % lägre än året innan. Koncernens best presterande enheter under krisdrabbade året 2009 var Eckerö Linjen och Birka cargo som hade gjort bra avtal innan krisen slog till. Året 2010 var resultatmässigt ett bättre år för Eckerö koncernen, men lågkonjunkturen pressade fortfarande koncernen och samarbetsförhandlingar påbörjades. När samarbetsförhandlingarna avslutades var resultatet att utflaggningar skall införas. Men efter långa diskussioner ändrades beslutet och situationen kunde ”räddas” och koncernen beslutade sig för istället att införa blandbesättning på deras flotta. Vid 2011 hade ett antal rederier förutspått att krisen skulle lätta och efterfrågan på marknaden skulle stiga, men detta var inte fallet för Eckerö. Under året steg bunkerprisen upp med 30 % vilket orsakade avsevärda kostnader för att driva fartygen.

Trenden där lastvolymerna var låga och passagerarverksamheten mår bra fortsatte under året. I dagens läge kommer rederierna att få ytterligare stigande kostnader p.g.a. svaveldirektiven som träder i kraft 2015. Eckerö kommer att handskas med direktiven med att börja driva fartygen med ett lågsvavelhaltigt bränsle. Dessa ökade kostnader kommer att handskas med ytterligare åtgärder att försöka sänka bunkerkonsumtionen. Men koncernen anser att dessa konsumtionsjusteringar inte kan kompensera de ökande kostnader som svaveldirektiven medför. (Rederiaktiebolag Eckerö årsredovisning 2007 – 2013)



Figur 31. Rederi Ab Eckerö omsättning (blå) och nettoresultat (röd) i MEUR, 2007 – 2013 (Rederi Ab Eckerö årsrapporter 2008 – 2013)

I figur 31 presenteras diagram över Eckerö koncernens omsättning mellan 2007 - 2013 samt nettoresultatet för samma tidsperiod (figur 31) Omsättningen under denna tidsperiod har varit stigande under alla år förutom 2009 då konsekvenserna av lågkonjunkturen slog koncernen. Detta kan också ses på nettoresultaten som under 2008 var 4,3 MEUR medan året innan 13,5 MEUR. Nettoresultaten har haft en sjunkande trend från år 2010 och under 2013 var siffran nere vid 0,499 MEUR. Här kan tydligt ses hur depressionen slog till (2008-2009) men dessutom att hur närvarande samt oförutsägbar den verkligen är, när bolagen fem år efter krisen började, fortfarande lider av konsekvenserna.

#### 4.16 Kristina Cruises

Som vi redan konstaterat så har passagerartrafiken på Östersjön varit rätt så stabil under dessa krisdrabbade år. Kristina Cruises är ett rederi som har idkat med passagerarverksamhet på Östersjön men också på Medelhavet samt Karibiska havet. Rederiet har opererat med endast ett fartyg; M/s Kristina Katarina.

Om vi ser på rederiets bokslut för åren 2008 – 2012 så ser vi klara tecken på hur bolagets ekonomiska situation har försämrats. 2008 var bolagets omsättning 17,562 MEUR och har stigit varje år och 2012 var siffran 28,103 MEUR. Men bolagets nettoresultat visar hur svår internationella passagerar marknaden är; 2008 var siffran 391 TEUR, 2009 ökade vinsten till 627 TEUR. 2010 var året där bolaget presenterade förlust på -33 TEUR, 2011: - 1898 TEUR och 2012: - 3121 TEUR. Som siffrorna berättar var inte rederiets verksamhet lönsamt på den svåra marknaden som är extremt tuff för små bolag p.g.a. den enorma konkurrensen som stora internationella rederibolag medför. 8.1.2014 bestämde bolaget om att avsluta med rederiverksamheten, detta ledde till att M/s Kristina Katarina såldes till ett internationellt placeringsföretag och fartygets operatör var stationerad i Miami, USA. Detta beslut ledde till uppsägning av 147 personer från rederiets sjöpersonal. Fartyget var den sista finskflaggade kryssaren som seglade på medelhavs och karibiska vatten. (Finlands Sjömans Union, 2014, Karttunen, 2014, Finder, 2014)

## 4.17 Intervju

I detta kapitel presenteras svaren på de frågor jag har ställt experten inom branschen; David Symes som är ansvarig över Mann Lines operativa ärenden. Intervjun gjordes via epost 23.6.2014

### 1) Har globala finanskrisen (2008) påverkat rederiets verksamhet inom Ro-Ro marknaden?

#### *Hur?*

- *"Allmänt sjunkande efterfrågan/ volymer, har lett till en ökad priskonkurrens"*

#### *När? (var inverkan snabb eller långsam?)*

- *"Långsamt, beroende på segment"*

#### *Var? (vilket område i er verksamhet har påverkats mest)*

- *"Inte entydigt utan allmänt sjunkande volymer på alla plan. Mann Lines har för det mesta industriella råvaror vars efterfrågan sjunker snabbt vid dåliga tider"*

### 2) Vi har sett åtgärder bland rederier såsom utflaggning samt blandbesättning, är detta en trend som kommer att fortsätta? Finns det andra lösningar för att förbättra lönsamheten inom rederier?

- *"Ifall det finns behov för kostnadsbesparingar kommer sådana att ständigt eftersträvas. Det kommer aldrig att finnas ett stabilt läge"*

### 4) Har den "nya" tonnageskattningen haft en positiv/negativ inverkan på er verksamhet?

- *"Ingen påverkan"*

### 3) Svavelutsläppen har en direkt inverkan på fartygens operativa kostnader, hur kommer Mann Lines att handskas med de nya direktiven?

- *"Först med MGO och kanske sedan scrubbers."*  
 - *"Inga fattade beslut ännu"*



**4) Har det enligt er skett drastiska förändringar inom konkurrensen?**

- *”Nej, konkurrensen har hela tiden funnits”*

**5) Hur ser framtida utsikterna ut för er verksamhet inom Ro-Ro marknaden?**

- *”Stabila. Nya tekniska lösningar sökes hela tiden. RORO står för smidighet och snabba hamnanlöp något som ökar effektiviteten. Allt som inte går att lasta i containers erbjuder roro sjöfart ett bra alternativ”*

**6) Tror ni att Ro-Ro trafiken sköts av finska fartyg/rederier i framtiden?**

- *”Beror främst på den sjöfartspolitik man tänker tillämpa. Det är lätt att byta flagg och besättning”*

#### **4.17.1 Sammanfattning intervju**

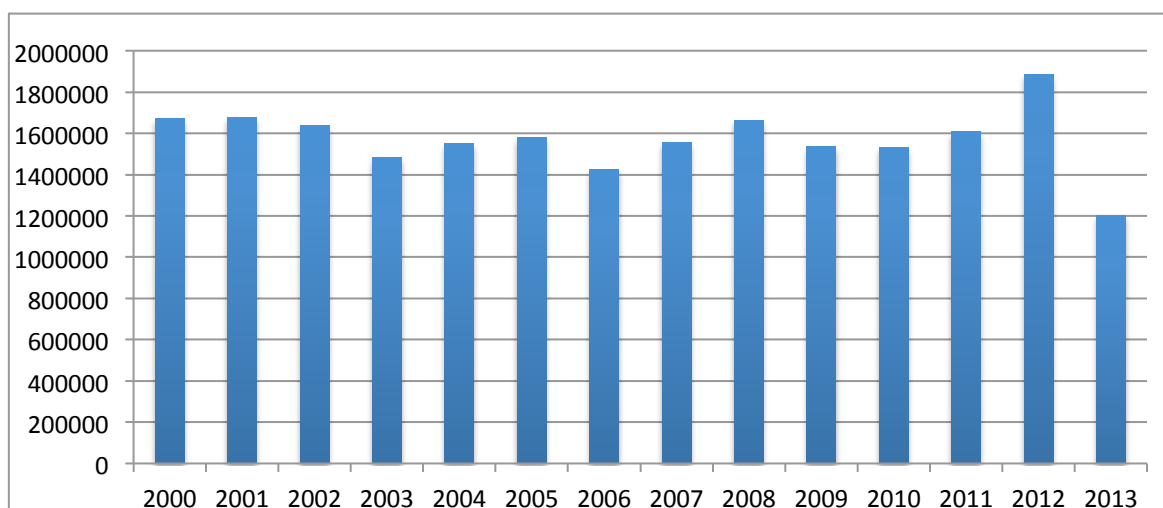
Mann Lines tidsbefraktar m/s Estraden som ägs av Bore Ab. M/s Estraden är ett Ro-Ro fartyg byggd i Rauma varv år 1999 och kör linjetrafik mellan Åbo och länder ss. England, Tyskland. För att få en synvinkel av en specialist inom sjöfartsbranschen har David Symes från Mann Lines intervjuats angående hans syn på inhemska sjöfarten samt hur Mann Lines ser situationen.

Mann Lines verksamhet baserar sig främst på att transportera industri råvaror och p.g.a. låg efterfrågan orsakad av finanskrisen så är volymerna låga. Enligt Symes är Ro-Ro fartygen smidiga p.g.a. sina snabba hamnanlöp vilket gör att Ro-Ro fartygen är effektiva och det som inte kan lastas i containers kan RoRo fartygen bjuda på ett bra alternativ. Detta tyder på att framtidsutsikterna för bolaget ser rätt så stabila ut.

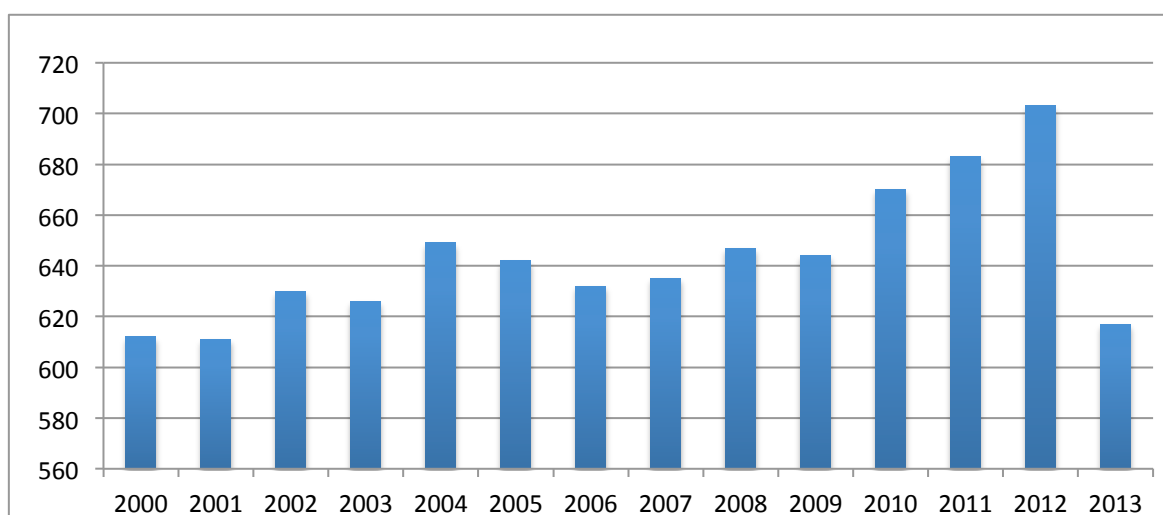
I frågan om hur snabbt har bolaget påverkats av depressionen avviker sig svaret från hur t.ex. Finnlines har drabbats. Finnlines resultat rasade direkt år 2009 och sedan efter återhämtade sig resultaten, men vid noll-gränsen har de fortfarande varit. Enligt Symes har deras verksamhet drabbats långsamt.

Svaret på frågan om hur Ro-Ro trafiken kommer att se ut i framtiden ger kanske en lite dystert bild med att det är lätt att byta flaggstat och besättning, och denna trend har rådit en längre tid på internationella marknaden och tycks vara ett seriöst alternativ för inhemska bolag.

## 4.18 Inhemskt tonnage



Figur 32. Finska handelsflottan (>15m LOA) 2000 – 2013 Brutto ton, (Trafi, 2014)



Figur 33. Finska handelsflottan antal st. (>15 m LOA) 2000 – 2013 (Trafi, 2014)

Från figuren 32 och 33 kan vi se hur inhemskt tonnage har utvecklats mellan åren 2000 – 2014. Mellan 2008 och 2009 syns tecken om en recession, när antalet fartyg och brutto tonnage har minskat. 1.3.2012 trädde det länge väntade tonnagebeskattningen ikraft där fartyg beskattas enligt nettodräktighet istället för inkomstbeskattning, dock är inkomstbeskattning fortfarande möjligt om bolaget så önskar. 2012 visar goda siffror; total-tonnage över 1 800 000 ton och över 700 st. fartyg längre än 15 m LOA. Bl.a. Flaggade Finlines fartyg över från svensk flagg till finsk. (Skatteverket, 2014)

Men år 2013 visar igen tecken på hur krisen fortfarande plogar branschen, och ett stort antal fartyg har blivit utflaggade eller sålda. (Trafi, 2014, Skatteverket, 2014, Finlines årsrapport 2012)

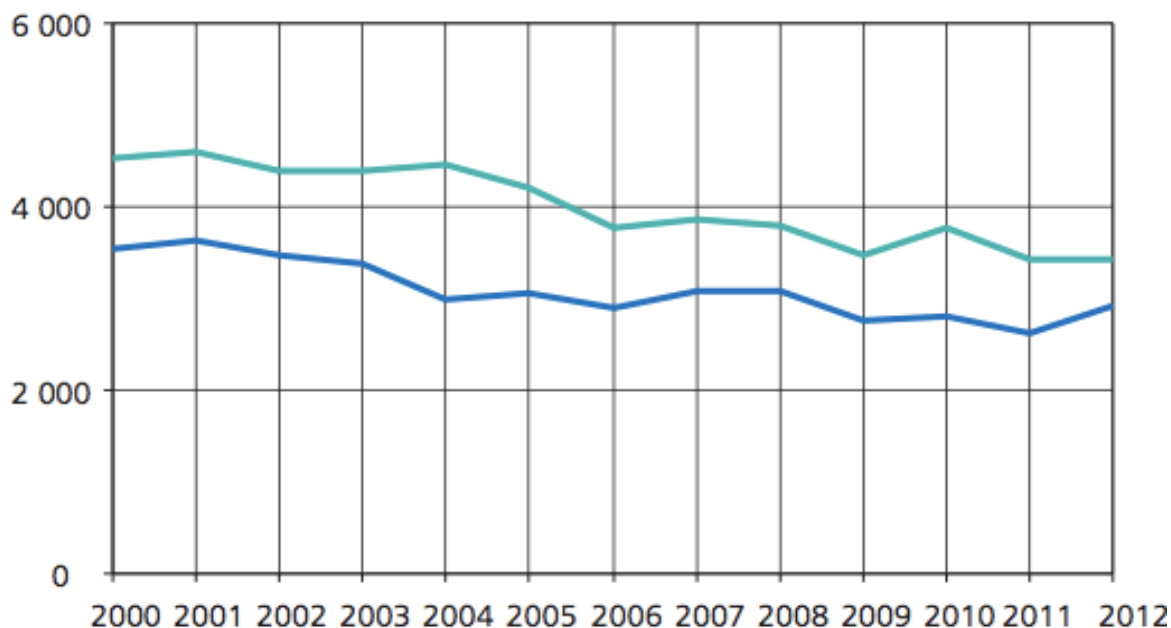
## 5 Sammanfattning

Resultaten som jag har sammanställt från rederiernas bokslut samt rapporter från diverse myndigheter understöder den modellen som globala sjöfartsbranschen har följt efter att globala finanskrisen slog till. När utbudet på fartyg överskrider efterfrågan med en god marginal så sjunker intäkterna, detta syns klart och tydlig på resultaten som inhemska rederier har presenterat mellan åren 2008 – 2013. Utbud och efterfrågan är ju dock inte de enda faktorer som påverkar resultaten; allt mer ökande bunkerkostnader, politiska beslut om utsläpp etc. har en ytters stor inverkan på alla aktörer inom sjöfatsbranschen. Finlands ekonomi är beroende av export och t.ex. Ryssland är en viktig partner och en stor importör av finska varor, och när Rysslands efterfrågan och politiska beslut försvårar Finlands export ytterligare, befinner sig finska exporten i en rätt svår situation med allt mindre lastvolym. Liknande politiska beslut har en direkt inverkan på inhemska samt internationella sjötransporten.

Konsekvenserna för inhemska rederiverksamheten har varit varierande men trenden där stora besparingsprogram har blivit införda har följts. Vi har sett ett flertal samarbetsförhandlingar med varierande resultat med bl.a. stora uppsägningar av sjöpersonal. En del av rederierna har blivit tvungna att utflagga fartyg även om Finland införde ett nytt beskattningssystem för att lindra skattebördan på stortonnage, dock växte inhemska handelsflottan rejält år 2012 när tonnagebeskattning trädde ikraft.

Vi har dessutom sett företagssanering (Kristina Cruises) och försäljning av Finlands enda tankerflotta (Neste Shipping). Finska staten har gjort lagändringar; 2009 beslöts att blandbesättning blir verklighet på finskflaggade fartyg. Denna lagändring har skurit ner personalkostnader rejält på inhemska fartyg och Rederiaktiebolaget Eckerös samarbetsförhandlingar slutade med att utflaggning ansågs vara det rätta beslutet, men sist och slutligen kunde utflaggning uteslutas och blandbesättning infördes och ansågs vara tillräckligt kostnadseffektivt. Vi har också sett ett flertal sålda finska fartyg som istället har tagits åter i bruk på tidscharter (Bore Oy Ab), som har skapat besparingar åt bolagen.

Om vi ser på finska handelsflottan, var 2013 ett dystert år; bruttotonnaget minskade med 609 746 brutto ton. År 2013 var dessutom ett svårt år för många bolag inom branschen och ett tecken på att depressionen är fortfarande väldigt närvarande.



Figur 34. Antalet sjöpersonal på finskt tonnage, 2000 – 2012 (Trafik, 2014)

Figur 34 visar hur sjöpersonal på inhemskt tonnage har varierat, gröna indexlinjen visar antalet sjöpersonal på inhemskt tonnage 30.6, blåa indexlinjen 31.12. Vi ser att mellan 2008 – 2009 sjönk båda linjerna och år 2012 var antalet på samma nivå som 2008 med lite variationer. Trenden har varit negativ sen året 2001.

## 5.1 Jämförelse

Som vi konstaterat så finns det klara och tydliga likheter med globala sjöfartsbranschen, och den inhemska branschen. I arbetet har också rederiers resultat analyserats och här också finns det klara samband mellan globala och inhemska sjöfarten. Det finns dock stora skillnader mellan bolagens resultat. Faktorer till dessa avvikelser är många, men en märkvärdig faktor som har en stor inverkan på bolagens resultat är beskattning.

De inhemska rederierna betalar för tillfället 20 % skatt (i kraft 1.1.2014) (Skatteverket, 2014) medan internationella företag ss. Frontline som är registrerat i Bermuda har ingen beskattning alls på deras vinster. Bolag som är registrerade i Bermuda betalar ingen skatt på inkomster, dividender eller vinster. (Lawandtax-news, 2014)

Det väcktes stor uppståndelse inom sjöfartskretsen när Neste gjorde sitt beslut om att omorganisera hela deras shipping verksamhet vilket ledde till att största delen av deras verksamhet såldes.

Men som det kommer fram i detta arbete har oljetransporten lidit extremt hårt av depressionen och dessa beslut som Neste gjorde verkar inte längre extrema, utav nödvändiga för att det inte helt enkelt är en lönsam verksamhet.

Passagerar verksamheten har varit lika både på internationella marknader som på inhemska marknader; passagerar volymerna har varit rätt goda, men det som har pressat ner resultatet för Viking Lines bokslut är bristen på lastvolym. Men som en efterföljd av den extrema konkurrensen på internationella passagerar-marknaden är det ytters svårt för mindre rederier att tävla mot gigantiska kryssningskoncerner (Carnival, RCCL etc). Kristina Cruises var tvungen att sälja sin kryssningsverksamhet p.g.a. detta.

Bulksegmentet som vi redan konstaterat har drabbats ytters hårt både med global aspekt och hos inhemska bolag. Bulksjöfart anses vara sjöfartens ”arbetshästar” (Ninety percent of everything) och vad som en global depression orsakar är att industri-produktionen stannar upp; efterfrågan på råmaterial faller, vilket leder till att efterfrågan på bulkfartyg faller, frakt och hyres-raterna faller, rederiernas inkomster faller o.s.v. Så detta segment framför allt är extremt beroende av yttre faktorer och hur bra ekonomin är för tillfället. När tiderna är dåliga har yrkesskicklighet och nyckelpersoner inom rederiet stor betydelse hur de handskas med dessa problem och hur bra de kan organisera sina strategier med att kunna optimera flottans kapacitet till max etc.

## **5.2 Målsättning**

Målsättningen i detta arbete var att få en helhetsbild över hur inhemska rederiverksamheten har drabbats av depressionen och vilka åtgärder har de blivit tvungna att verkställa. Detta mål uppnåddes väl och informationen och data för att skapa en teoretisk modell var goda, både från privata samt allmänna sektorn.

## **5.3 Egna slutsatser**

Innan jag började arbeta med detta projekt hade jag en översikt över hur branschen mår. Det är svårt att undvika nyheterna om diverse bolags meddelanden om samarbetsförhandlingar etc. Situationen ser ut att vara allvarligare än jag hade trott. Men jag anser att när världsekonomin får lyft under sina vingar, speglas detta raskt i sjötransporter, och situationen borde lätta. Problemet ligger ju där att det är väldigt svårt att förutspå när detta kommer att hända, världen har inte varit med om en liknande kris tidigare.

Men största biten som väcker oro är hur inhemska rederier kommer att operera i framtiden; hur länge kan de ha finsk besättning ombord? Det har i en längre tid varit talats om hur den finska sjöfararen har stor efterfrågan runt om i världen men ligger det sanning bakom det? När bolagen presterar så gott som katastrofala resultat är det ytterst svårt för en relativt dyr finsk sjöfarare att konkurrera med sina kollegor från andra delar av världen. Dock har vi sett att vissa rederier har med goda strategiska färdigheter kunnat leverera goda resultat även om marknaden inte mår bra, så jag anser att yrkesskicklighet är väldigt viktigt för bolagen inom denna bransch. Resultatet i detta arbete kom inte som en stor överraskning, men att hur snabbt branschens situation förändrats var en överraskning. I detta arbete har jag också fått en ny bild över helhets läget inom branschen och att bolagen verkligen har varit och är fortfarande tvungna att används sig av alla knep tillgängliga för att kapa kostnader för att över huvud taget kunna överleva.

#### **5.4 Resultateten**

Resultaten var möjliga att uppnås för att ett börsnoterat företag skall presentera sina resultat till offentligheten. Jag anser att de viktigaste resultaten som detta arbete har åstadkommit är att de finns klara skillnader på hur rederier har handskas med depressionen; de företag som var "beredda" på finanskrisen har kunnat prestera bättre resultat etc.

Ett annat är att hur oerhört svårt det är att förutspå den rådande depressionen, vi har tydligt sett varierande resultat i rederiernas bokslut samt överlag hur olika segment har reagerat. Dessutom har vissa bolag först 5-6 år efter att krisen slog till börjat känna av depressionen. Så att få en framtidsutsikt är orealistiskt för tillfället. Det krävs hårt jobb från alla parter inblandade och det gäller att få fram rätta politiska beslut från nationella samt internationella håll.

#### **5.5 Avslutning**

När en så stor del av globala gods transporter sköts via sjötransporter är det nästan en självklarhet att om en global ekonomisk kris råder så ligger globala sjöfarten illa till. Det som överraskade var hur stora förluster stora internationella rederier har redovisat, t.ex. Frontline Ltd:s förlust på över en halv miljard USD år 2011. Men som vi redan konstaterat är internationella rederier väldigt skickliga på att hålla kostnaderna till minimi vad som gäller personalkostnader och skatter och dylikt.

Så om bolag som betalar ytterst lite skatt, använder sig av bekvämlighetsflagg och billig arbetskraft gör enorma förluster så är det ett tecken på verkligen hur olönsam sjötransportverksamheten kan vara.

Den finska sjöfararen har i tider haft ett gått rykte, detta beror till en stor del på att vi har en rätt komplicerad skärgård som kräver goda kunskaper för säker navigering. Men hur länge kan rederier och bolag i sjöfartsklustret anlita sig på våra goda kunskaper? Finska sjöfarare tappar sin konkurrenskraft när bemanningen av fartyg sköts av speciella bemanningsföretag koncentrerade sig i Asien där också arbetskraften är väldigt konkurrenskraftig. För tillfället har t.ex. Filippinerna 90 stycken sjöfartsakademier, och varje akademi trycker ut ca 500 färdiga kadetter årligen (Ninety percent of everything). Efter att Finland accepterat blandbesättningslagen 2009 har finskflaggade fartyg kunna skära ner personalkostnaderna rejält. Men när bolagen fortfarande presenterar negativa årsresultat väcker det upp frågan; kommer den finska sjöfararen att sakta med säkert försvinna eller kommer rederierna att kämpa emot och hylla den finska yrkesskickligheten i väntan på bättre tider? Tiden kommer att visa.

Fartyg har i princip en enda uppgift: transportera varor från ett ställe till ett annat. Om ca 90 % av export och import varor sköts via sjötransporter, och konsumtionen minskar, så kan fartyg inte utföra den enda uppgiften de är menade för.

Då uppstår allvarliga problem, vilket leder till att fartygen drastiskt tappar sitt värde. Finanskrisen orsakar att fartyg seglar under allt mer exotiska flagg med i princip ingen beskattning på vinsten samt lågkostnadsarbetskraft används allt mer. Denna trend syns i den finska sjöfarten, vilket gör att branschen inte ser värst lockande ut för unga sjöfartsstuderanden. Men i dagens marknad som är utsatt för extremt hård konkurrens är alla dessa knep nödvändiga för att bolagen skall klara sig.

## 5.6 Arbetets nytta

För en som har intresse över sjöfartsbranschen överlag kan finna nytta över att läsa arbete. När du befinner dig t.ex. i en elektronikaffär så kan du tänka dig att nio tiondelar av produkterna i affären har i något skede varit ombord på ett eller flera fartyg. Detta ger en bild över hur extremt viktig marknad det är frågan om, och samtidigt hur extremt sårbar marknad det är frågan om.

Globala sjöfarts-branschen är dessutom en bransch som inte många har en uppfattning om hur den i själva verket fungerar, hur komplicerade skatteplaneringar rederier och bemanningsbolagen använder sig av och framför allt hur enorm marknad det är frågan om. Här kan detta arbete vara till nytta, och ge information till läsaren angående dessa aspekter.

Människor har en tendens att vänja sig; vi vänjer oss i att ha färska frukter i mataffärer, vi vänjer oss i att få bränsle från bensinmackor, vi vänjer oss i att det kostar 1 cent att skeppa en burk läsk. Så när denna bransch är livsviktig för oss, anser jag att vi borde förstå varför den fungerar som den gör istället för att vänja oss i bekvämligheter som den medför.



## 6 Källförteckning

Almeida Rob, gCaptain, Neste Oil to Sell fleet of Ships, will outsource nearly everything (hämtat 20.6.2014) <http://gcaptain.com/neste-sell-fleet-ships-outsource/>

Arbets och näringsministeriet (19.9.2013) Huoltovarmuuskeskus ja Ilmarinen Kansallisesti tärkeiden öljykuljetusalusten omistajina (hämtat 20.6.2014)  
[https://www.tem.fi/ajankohtaista/tiedotteet/tiedotearkisto/vuosi\\_2013?113256\\_m=111653](https://www.tem.fi/ajankohtaista/tiedotteet/tiedotearkisto/vuosi_2013?113256_m=111653)

Baltic stock market analysis, Tallink reports strong Q4 results, 21.10.2010 (hämtat 12.5.2014) <http://balticstocks.wordpress.com/tag/tallink-group/>

Bems Rudolf, Johnson Roert C. & Yi Kei Mu, Demand spillovers and the collapse of trade, International Monetary Fund, 2013

Carnival Corporation & Plc – Årsrapport: 2008, 2009, 2010, 2010, 2011, 2012, 2013

Chomsisenginea Souphala, Pennington Anthony, The evolution of the subprime mortgage market, 2002, The Federal Reserve Bank of St. Louis

Coggan Philip, Economist, Devaluation (hämtat 23.6.2014)(<http://www.economist.com/blogs/buttonwood/2013/02/currencies>)

Dale Katie, Marketrealist, 22.5.2014, Why can Navios give out higher distributions(<http://marketrealist.com/2014/05/can-navios-partners-give-higher-distributions/>)

De Monic Gustaaf, Notteboom Theo, Rodriguez Jean Paul, The path to the crisis of 2008

Eckerö koncernen (hämtat 4.7.2014) <http://www.rederiabeckero.ax/>

Economist, Diagnosin depression (30.12.2008) (hämtat 8.5.2014)  
<http://www.economist.com/node/12852043>

Finder, Taloustiedot Neste Shipping Oy, Kristina Cruises (hämtat 13.6.2013)  
<http://www.finder.fi/Logistiikkaa/Neste%20Shipping%20Oy/ESPOO/taloustiedot/1363366>

Finlands Sjömans Union rf., 9.1.2014 (hämtat 5.7.2014)  
<http://www.smu.fi/viestinta/nettijutut/kristina-cruises-luopuu-varustam/>

Finnlines Oyj – Årsrapport: 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013

Frontline Ltd. – Årsrapport: 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013

George Rose Ninety percent of everything, 2013

Holm Pasi, Tossavainen Pekka, Tuomala Juha, 1999, Työmarkkinoiden toimintaympäristön muutokset julkisen sektorin palkanmuodstuksen kannalta, VATT

Holmström Bengt, Korkman Sixten, Pohjola Matti, (21.2.2014) Suomen Talouskriisin luonne ja kasvun edellytykset

Hänninen Jyri, 23.7.2013, Helsingin Sanomat, <http://www.hs.fi/talous/a1374465866238>, hämtat 21.6.2014

Id Kalle, Ulkomatala 2011, Effjohnin nousu ja tuho osa 1  
[http://www.ulkomatala.net/magazine/Ulkomatala\\_052011\\_Lokakuu.pdf](http://www.ulkomatala.net/magazine/Ulkomatala_052011_Lokakuu.pdf)

Investopedia, [http://www.investopedia.com/terms/b/baltic\\_dry\\_index.asp](http://www.investopedia.com/terms/b/baltic_dry_index.asp), hämtat 20.7.2014

Iyanatul Islam, Verick Sher, Leibniz Information center for economics, The great recession of 2008-2009: Causes, consequences and policy responses

ITF (International Transport Workers Federation)  
[http://www.itfglobal.org/media/240691/FOC\\_leaflet\\_2012.pdf](http://www.itfglobal.org/media/240691/FOC_leaflet_2012.pdf), hämtat 5.7.2014

Karttunen Kirsti, Helsingin Sanomat (8.1.2014), Kristina Cruises myi laivansa (hämtat 5.7.2014) <http://www.hs.fi/talous/a1389152509706>

Karvonen Tapio, Vaiste Johanna, Viitanen Mikko, Suomen meriklusteri 2003 & 2008 TEKES

Kauppalehti, Neste Shipping tulos painui tappiolliseksi (18.4.2013) (hämtat 21.6.2014)  
<http://www.kauppalehti.fi/5/i/yritykset/tulostiedote/tiedote.jsp?selected=kaikki&oid=20130401/13662961687100>

Kiander Jaakko, Statens ekonomiska forskningscentral, Laman opetukset, 2001

Kommunikationsministeriet, Suomen merenkulun strategia 2012

Lee Hong Liang, Seatrade Global (23.8.2013) (hämtat 4.7.2014)  
<http://www.seatrade-global.com/news/americas/navios-maritime-holdings-sinks-to-q2-loss.html>

Lundén Kimmo, Talouselämä, 1.4.2014, Tallink keveni osinkokykyyseksi (hämtat 12.5.2014)  
<http://www.talouselama.fi/uutiset/velkalasti+on+nyt+hallinnassa++tallink+keveni+osinkokykyyseksi/a2177287>

Lähteenmäki Pekka, Talouselämä (12.6.2006) Tallink kaappasi Siljan laivat (hämtat 13.5.2014)  
<http://www.talouselama.fi/uutiset/tallink+kaappasi+siljan+laivat/a2044332>

Maersk Line , facts and figures, <http://www.maerskline.com/en-bs/about/facts-figures>, hämtat 20.7.2014

Maersk Line – Årsrapport: 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013

Malmberg Thure, *Siljan viisi vuosikymmentä*. 2007

Mann Lines, 24.7.2014 ([http://www.mannlines.com/Mann\\_Lines\\_Presentation.pdf](http://www.mannlines.com/Mann_Lines_Presentation.pdf))

Nautilus international, <https://www.nautilusint.org/en/what-we-say/campaigns/flags-of-convenience/>, hämtat 5.7.2014

Navios hemsida, allmän information (hämtat 5.8.2014) [www.navios.com/home.asp](http://www.navios.com/home.asp)

Navios Maritime Holdings Inc. – Annual Report: 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013

Neste Oil Oyj - Årsrapport: 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013

Peurankoski Tom, Helsingin Sanomat (17.2.2014) (hämtat 5.7.2014)  
<http://www.hs.fi/talous/Halvat+lennot+sy%C3%B6v%C3%A4t+laivamatkailua/a1392609530800>

Price Waterhouse Coopers Financial Service Institute (FSI), Lehman Brothers bankruptcy 2009

Rederiaktiebolaget Eckerö – Årsrapport: 2008, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013

Rettig Group Oy Ab – Årsrapport: 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013

Roiha Juhani, Turun Sanomat (16.6.2006) TallinkSilja – kauppa ei pura itämeren ylikapasiteettia, (hämtat 3.5.2014)  
<http://www.ts.fi/uutiset/talous/1074127788/Tallinkin+Silja+Line+kauppa+ei+pura+Itameren+ylikapasiteettia>

Rothband Murray N. Mises institute, Americas great depression fifth edition

Sjöfartsverket, Suomen merikuljetusten toimintaympäristön muutokset, 2009

Skatteverket, Tonnageskatt (hämtat 20.6.2014) [https://www.vero.fi/sv-FI/Detaljerade\\_skatteanvisningar/Skatteforvaltningens\\_anvisningar/2012/Fornyard\\_tonnage\\_skattelag\(20003\)](https://www.vero.fi/sv-FI/Detaljerade_skatteanvisningar/Skatteforvaltningens_anvisningar/2012/Fornyard_tonnage_skattelag(20003))

Suddath Claire, The Time, The crash of 1929 (29.10.2008)

Tallink Group As – Årsrapport: 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013

Tallink Silja, Tallink Silja lyhyesti (hämtat 13.5.2014)  
<http://www.tallinksilja.com/fi/web/fi/tietoa-tallink-siljasta>

Tallink Silja, financial review (hämtat 12.5.2014) <http://www.tallink.com/reports>

Taloussanommat 27.8.2014, Viking Linen tulos romahti (hämtat 2.6.2014)  
<http://www.taloussanommat.fi/porssi/2014/08/27/viking-linen-tulos-romahti/201411866/170?>

Taloussanommat, (24.4.2013), Tallink maksaa Viron historian suurimmat osingot (hämtat 12.5.2014) <http://www.taloussanommat.fi/porssi/2013/04/24/tallink-maksaa-viron-historian-suurimmat-osingot/20135991/170>

Trafi, kauppalaivarekisteri, 2010 - 2013

Trafi, Liikenneviraston toiminta ja taloussuunnitelma 2011-2014

UNCTAD, Review of maritime transport, 2013

Uola Kirsi, Undervisningsstyrelsen/ SAMK, Merenkulualan koulutuksen laadullinen ennakkointi 2012

US Bureau of Labor Statistics, The recession of 2007-2008, 2012

Viking Line Ab – Årsrapport 2008: 2009, 2010, 2011, 2012, 2013

4-traders, financials, Navios Maritime Holdings Inc. (hämtat 5.7.2014) <http://www.4-traders.com/NAVIOS-MARITIME-HOLDINGS-43861/news/Navios-Maritime--Reports-Financial-Results-for-the-Second-Quarter-and-Six-Months-Ended-June-30-201-18934698/>

4-traders, Financials, Tallink Group As (hämtat 12.5.2014) <http://www.4-traders.com/TALLINK-GRUPP-AS-6498474/financials/>

