

MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA
TURUN YLIOPISTON BRAHEA-KESKUS

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

B 219
2023

VARUSTAMOBAROMETRI REDERIBAROMETERN 2022



Sari Repka

Riitta Pöntynen

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto

 Ålands
landskapsregering

 Suomen Varustamot

 SHIPBROKERS
FINLAND



MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA
TURUN YLIOPISTON BRAHEA-KESKUS

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

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

B 219
2023

**VARUSTAMOBAROMETRI
REDERIBAROMETERN
2022**

Sari Repka

Riitta Pöntynen

Turku 2023

JULKAISIJA / PUBLISHER:

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

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

Postiosoite / Postal address:
FI-20014 TURUN YLIOPISTO

Puh. / Tel. +358 29 450 5000
<http://utu.fi/mkk>

Turku 2023

ISBN 978-951-29-913-4 (Verkkójulkaisu)

ISSN 2342–1436 (Verkkójulkaisu)

Kannen kuva: Pekka Sundberg

ESIPUHE

Varustamobarometri kartoittaa Suomen merenkulku- ja varustamoalan suhdannetilannetta ja -näkyviä. Se perustuu kyselyyn, joka kohdistetaan Suomen Varustamot ry:n ja Suomen Laivameklarit ry:n jäsenvarustamoille sekä tärkeimmille yhdistyksiin kuulumattomille varustamoille. Kysely tavoittaa siten laajasti säännöllistä rahtiliikennettä Suomeen harjoittavat varustamot. Tätä varustamoiden ylimmältä johdolta kerättävään aineistoon perustuvaa barometria on toteutettu yhtäjaksoisesti vuodesta 2006.

Merenkulkuala on tunnetusti toimiala, jossa suhdannekäänteet näkyvät aikaisin. Parina aiempina vuonna Covid-19-pandemia näkyi varustamobarometrin aikasarjoissa syvänä pudotuksena ja viime vuonna siitä alhosta nousiin selkeästi. Positiivisempi tulevaisuudenkuva muuttui kuitenkin äkillisesti: Venäjän hyökkäys Ukrainaan toi mukanaan aivan uudenlaisen tilanteen ja suurta epävarmuutta tulevaisuuden suhteen. Geopoliittiset muutokset vaikuttavat meriliikenteeseen. Toisena päätekijänä ympäristösääntely ja vähähiilisyiden tavoittelu näkyy varustamoiden suunnitelmissa.

Varustamobarometri 2022 on toteutettu yhteistyössä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Suomen Varustamot ry:n, Suomen Laivameklarit ry:n ja Ahvenmaan maakuntahallituksen kanssa. Haluamme esittää lämpimät kiitoksemme yhteistyötahoillemme sekä kaikille kyselyyn vastanneille, jotka mahdollistivat Varustamobarometri 2022:n toteutuksen.

Porissa 21.12. 2022

Sari Repka ja Riitta Pöntynen

Turun yliopiston Brahea-keskus, Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus, SPC Finland

FÖRORD

Rederibarometern kartlägger konjunkturläget och konjunkturutsikterna inom sjöfarts- och rederibranschen i Finland. Den grundar sig på en enkät riktad till Rederierna i Finland rf:s och Finlands Skeppsmäklareförbund rf:s medlemsrederier samt till de viktigaste rederierna som inte hör till föreningarna. Enkäten når således i stor utsträckning de rederier som bedriver regelbunden fraktrafik i Finland. Barometern, som baserar sig på material som samlas in från rederiets högsta ledning, har genomförts oavbrutet sedan 2006.

Sjöfartsbranschen är som bekant en bransch där konjunktursvängningarna syns tidigt. Under de två föregående åren syntes covid-19-pandemin i rederibarometerens tidsserier som ett djup nedgång och förra året var det en tydlig uppgång från botten. Den positivare framtidsutsikten förändrades dock plötsligt: Rysslands anfall på Ukraina medförde en helt ny situation och stor osäkerhet inför framtiden. De geopolitiska förändringarna påverkar sjötrafiken. En annan huvudfaktor är miljöregleringen och strävan efter att koldioxidsnålhet ska synas i rederiernas planer.

Rederibarometern 2022 har genomförts i samarbete med Transport- och kommunikationsverket Traficom, Rederierna i Finland rf, Finlands Skeppsmäklareförbund rf och Ålands landskapsregering. Vi vill framföra vårt varma tack till våra samarbetspartner samt till alla som svarat på enkäten och som möjliggjort genomförandet av Rederibarometern 2022.

Björneborg, 21.12.2022

Sari Repka och Riitta Pöntynen

Åbo universitets Brahea-centrum, Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral, SPC Finland

TIIVISTELMÄ

Vuoden 2022 varustamobarometri ennakoi, että tilanne varustamoalalla kääntyy jälleen huonompaan suuntaan. Toteutunut kehitys on pysynyt vielä positiivisella tasolla, mutta edellisessä barometrissa ennakoitu positiivisempi ja normaalimpi tilanne ei näytä jatkuvan. Toimintaympäristö muuttui äkillisesti helmikuussa 2022, kun Venäjän hyökkäys Ukrainaan alkoi. Tilanne on uusi ja tulevaisuus epävarma, juuri kun Covid-19 -pandemian aiheuttamat ongelmat näyttivät olevan takana.

Rahtikuljetuksiin keskittyvä kysely toteutettiin loka-marraskuussa 2022. Suhdanteita kuvaava saldoluku laski 27 pisteeseen edellisen varustamobarometrin ennätyskorkeasta 86 pisteestä. Suhdanteiden ennakoitiin jatkuvan positiivisena viime vuoden barometrissa, mutta tulevan suhdanne-ennusteen saldoluku on miinuksella 59 pistettä. Kaikkiaan 64 % vastaajista ennakoi jonkin verran huonompaa suhdannekehitystä. Kuljetuskysynnän saldoluku on 19, ja tulevan kehityksen suunta on jonkin verran huononeva vastaajista 45 % mukaan. Vientiennusteen saldoluku on miinus 31 ja tuonnin osalta ennusteen saldoluku on laskenut miinus 54 pisteeseen.

Merikuljetusrahdin hinnat olivat edelleen korkeahkolla tasolla, vastaajista 68 % mukaan ne olivat nousseet. Saldoluku on laskenut 54 pisteeseen edellisen barometrin ennätysellisestä 77 pisteestä. Tulevalle kaudelle suurin osa vastaajista ennakoi laskevaa rahtihintaa.

Polttoaineen hinta on edelleen noussut runsaasti ja sen hankintaketjut ovat muutoksessa sanktioiden vuoksi. Venäjään kohdistuvat pakotteet ja vastapakotteet pakottavat yleisesti etsimään korvaavia toimittajia kauempaa ja kalliimmalla. Pidemmät kuljetusmatkat voivat myös tuoda varustamoille mahdollisuuksia. Maailmantaloudessa on myös merkkejä taantumasta. Talouden epävarmuuden ohella merihenkilöstön palkkaamisen vaikeus näyttäytyy yhä selkeämmin tulevaisuuden haasteena. Pääasiallisesti käytetyn polttoaineen tai energian hinnan nousu oli edelleen merkittävä kehittymisen ja kasvun este. Pääomakustannusten nousu mainitaan nyt useammin kasvun esteenä.

Ensimmäinen vaihtuva teemakysymys jatkoi viime vuoden teemaa: mitä vaihtoehtoista polttoaineita tai käyttövoimaa varustamot harkitsevat tulevaisuudessa, vähähiilisyteen ja päästöjen vähentämiseen liittyen. Harkinnassa on nyt useampia vaihtoehtoja, kuten nestemäisen tai kaasumaisen biopolttoaineen käyttö, metanoli sekä LNG:n ja biopolttoaineiden yhdistelmä, kun edellisenä vuonna useimmin valittiin reittien ja kulkunopeuksien optimointi. Toisena vaihtuvana teemakysymyksenä tiedusteltiin kuluttajien epävarman tilanteen vaikutuksia varustamoiden toimintaan. Vaikutuksia nähtiin kuljetusmäärissä, ja ennakoitiin frekvenssin ja kokonaiskapasiteetin vähenemistä sekä reittimuutoksia. Rahtaajien odotetaan myös olevan varovaisempia. Tulevaisuus näyttäytyy kaiken kaikkiaan erittäin epäselvänä ja vaikeana ennakoida.

SAMMANFATTING

Rederibarometern 2022 förutspår att situationen inom rederibranschen åter kommer att försämras. Den faktiska utvecklingen har hållits på en positiv nivå, men den positivare och normala situationen som förutspåddes i den föregående barometern verkar inte fortsätta. Verksamhetsmiljön förändrades plötsligt i februari 2022 när Rysslands anfall mot Ukraina inleddes. Situationen är ny och framtiden osäker, just när problemen med covid-19-pandemin verkade ligga bakom oss.

Enkäten som fokuserar på frakttransporter genomfördes i oktober-november 2022. Saldotalet som beskriver konjunkturerna sjönk till 27 poäng från den föregående rederibarometerens rekordhöga 86 punkter. Konjunkturerna förutspåddes fortsätta vara positiva i fjolårets barometer, men saldotalet i den kommande konjunkturprognosen är minus 59 poäng. Sammanlagt 64 % av respondenterna förutspår en något sämre konjunkturutveckling. Saldotalet för transportefterfrågan är 19 och den framtida utvecklingen kommer att försämras något enligt 45 % av respondenterna. Saldotalet för exportprognosen är minus 31 och saldotalet för importen har sjunkit till minus 54 poäng.

Priserna på sjötransportfrakten var fortfarande på en relativt hög nivå, enligt 68 % av respondenterna hade de stigit. Saldotalet har sjunkit till 54 poäng jämfört med den föregående barometerens rekordhöga 77 poäng. För den kommande perioden förutspår största delen av respondenterna ett sjunkande fraktpris.

Bränslepriset har fortsatt att stiga kraftigt och inköpskedjorna håller på att förändras på grund av sanktionerna. Sanktionerna mot Rysslands och dess motsanktioner gör att man i regel måste söka efter dyrare ersättande leverantörer som befinner sig längre bort. Längre transportsträckor kan också skapa möjligheter för rederierna. Det finns också tecken på en recession i världsekonomin. Vid sidan av den ekonomiska osäkerheten syns svårigheterna med att anställa sjöpersonal allt tydligare som en framtida utmaning. Höjningen av priset på huvudsakligen använt bränsle eller energi sågs fortfarande ett betydande hinder för utveckling och tillväxt. Höjningen av kapitalkostnaderna nämns nu oftare som ett hinder för tillväxt.

Den första variabla temafrågan fortsatte på fjolårets tema: Vilka alternativa bränslen eller drivmedel kommer rederierna att överväga i framtiden, med koppling till koldioxidsnålhet och minskning av utsläpp. Nu övervägs flera alternativ, såsom användning av flytande eller gasformigt biobränsle, metanol samt en kombination av LNG och biobränslen, medan man året innan oftast valde att optimera rutterna och hastigheterna. En annan varierande temafråga var hur konsumenternas osäkra situation påverkar rederiernas verksamhet. Respondenterna såg effekter i transportvolym, och man förutspådde minskning av frekvens och total kapacitet, liksom ändringar i rutterna. Befraktarna förväntas också vara försiktigare. På det hela taget verkar framtiden mycket oklar och svår att förutse.

SISÄLLYSLUETTELO

VARUSTAMOBAROMETRI – REDERIBAROMETERN 2022

1 JOHDANTO	11
2 VARUSTAMOIDEN TAUSTATIEDOT	12
3 MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS	15
3.1 Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset.....	15
3.2 Yksittäistä varustamoaa koskevat kysymykset.....	25
4 VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET	30
5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET	33
6 TEEMAKYSYMYKSET	36
6.1 Vaihtuva teemakysymys.....	36
6.2 Teemakysymys II	37
6.3 Teemakysymys III	39
7 YHTEENVETO	41
8 INLEDNING	46
9 BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIER	47
10 SJÖFARTSBRANSCHENS NULÄGE OCH FRAMTID	50
10.1 Allmänna frågor om rederibranschen	50
10.2 Frågor om enstaka rederier	61
11 HINDER FÖR REDERIERNAS UTVECKLING OCH TILLVÄXT	65
12 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN	68
13 TEMAFRÅGOR	71
13.1 Växlande temafråga	71
13.2 Temafråga II	72
13.3 Temafråga III	74
14 SLUTSATSER	76
LÄHTEET /KÄLLOR	80

1 JOHDANTO

SPC Finlandin varustamobarometrin kysely toteutettiin verkkokyselynä loka-marraskuussa 2022. Aiempien vuosien tapaan kyselyyn oli mahdollista vastata joko suomeksi tai ruotsiksi. Kysely suunnattiin Suomen Varustamot ry:n ja Suomen Laivameklariliitto ry:n jäsenvarustamoille sekä tärkeimmille em. yhdistyksiin kuulumattomille suomalaisille varustamoille. Mukana olivat siten myös Suomen meriliikenteen kannalta oleelliset ulkomaiset varustamot, joilla on säännöllistä Suomen-liikennettä. Barometrikyselyn potentiaalisten vastaajien määrä pysyi samalla tasolla edellisvuosien kanssa. Potentiaalisia vastaajia oli 30, joista 22 vastasi. Siten kyselyn vastausprosentti oli 73.

Barometri kehitettiin keväällä 2006 merikuljetusten parissa työskentelevien työkaluksi, erityisesti rahtikuljetusten kehitystä kuvaavaksi. Alussa se julkaistiin kahdesti vuodessa, ja vuodesta 2010 lähtien barometri on julkaistu kerran vuodessa.

Miten barometriä luetaan:

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

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

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

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

Alan kehitystä ennakoitaessa jokaisella vastauksella on sama painoarvo.

C-ryhmän ”Kasvun esteet” esitetään graafisena pylväskaaviona.

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

E-ryhmässä esitetään teemakysymysten tulokset.

2 VARUSTAMOIDEN TAUSTATIEDOT

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

Yhteystiedot (A1)

Kysely osoitettiin yritysten ylimmälle johdolle. Varustamobarometrikyselyyn vastanneista suurin osa ilmoitti titteliksi toimitusjohtaja. Lisäksi kyselyyn vastasi muuta johtoa ja hallituksen puheenjohtaja.

Varustamon pääasiallinen liikennemuoto (A2)

Linjaliikennettä harjoittaa 50 % vastanneista varustamoista, hakurahtiliikennettä 45 % ja muuta liikennettä loput eli 5 % vastanneista varustamoista. Liikennemuodon jakaantuminen esitetään taulukossa 2.1.

Taulukko 2.1. Varustamon pääasiallinen liikennemuoto (n=22).

Liikennemuoto	kpl	%
Linjaliikenne	11	50 %
Hakurahtiliikenne	10	45 %
Muu	1	5 %

Varustamon pääasiallinen tavaraliikenne (A3)

Taulukossa 2.2. esitetään varustamoiden pääasiallinen tavaraliikenteen muoto tavararyhmittäin. Suurin osa eli 62 % vastaajista kuljettaa kappaletavaraa, kuivabulk-kuljetuksia on 33 %:lla ja nestebulk-kuljetuksia 5 %:lla.

Taulukko 2.2. Varustamon tavaraliikenteen muoto tavararyhmittäin (n=21).

Tavaraliikenne	kpl	%
Kuivabulk	7	33 %
Nestebulk	1	5 %
Kappaletavara	13	62 %

Varustamon liikevaihdon suuruusluokka (A4)

Kyselyssä annettiin neljä eri vaihtoehtoa varustamon liikevaihdon suuruusluokan kartoittamiseksi (taulukko 2.3.). Pienimmän eli alle 10 miljoonan euron liikevaihdon ilmoitti 23 % vastaajista. Vastaajista kolmanneksen liikevaihto oli 10 – 50 miljoonaa euroa ja samoin kolmanneksen liikevaihto oli yli 100 miljoonaa euroa.

Taulukko 2.3. Varustamon liikevaihto (n=22).

Liikevaihto	kpl	%
alle 10 MEUR	5	23 %
10 - 50 MEUR	7	32 %
50 - 100 MEUR	3	13 %
yli 100 MEUR	7	32 %

Varustamon työntekijämäärän suuruusluokka (A5)

Barometrissä kartoitettiin varustamoiden työntekijämääriä ennalta annettuihin luokkiin perustuen (taulukko 2.4.). Kyselyyn vastanneista varustamoista hieman yli kolmannes ilmoitti työntekijämääränsä olevan yli 200 työntekijää. Vastanneista varustamoista 23 %:lla oli alle 20 työntekijää.

Taulukko 2.4. Varustamon työntekijämäärä (n=22).

Työntekijämäärä	kpl	%
alle 20	5	23 %
20 – 50	2	9 %
50 – 100	4	18 %
100 – 200	3	14 %
yli 200	8	36 %

Varustamon tonnisto (A6)

Ainoastaan omaa tonnistoja oli puolella vastanneista varustamoista. Sekä omaa että vuokrattua tonnistoja oli 41 %:lla vastaajista, ja 9 %:lla oli ainoastaan vuokrattua tonnistoja. Vastaajien jakautuminen selviää taulukosta 2.5.

Taulukko 2.5. Varustamon tonnisto (n=22).

Tonnisto	kpl	%
Ainoastaan omaa tonnistoja	11	50 %
Sekä omaa että vuokrattua tonnistoja	9	41 %
Varustamolla on ainoastaan vuokrattua tonnistoja	2	9 %
Varustamolla ei ole omaa eikä vuokrattua tonnistoja	0	0 %

Varustamon lippuvaltiot (A7)

Barometrissä kartoitettiin vastanneiden varustamoiden operoimien alustyyppien jakautumista Suomen lipun, EU-lipun sekä muun lipun kesken (taulukko 2.6.). Kyselyyn vastanneiden varustamoiden yhteenlaskettu alusmäärä oli yhteensä 1020. Ilmoitettujen alusten määrä on vaihdellut merkittävästi barometrin toteutuksen aikana, mihin vaikuttaa kulloinkin barometrissä mukana olevat varustamot sekä se, ovatko he ilmoittaneet kyselyssä operoimiensa alusten määrän.

Taulukko 2.6. Varustamon alusten jakautuminen alustyyppien mukaan lippuvaltioittain

Lippu/alustyyppi	Suomi, n=11	EU, n=11	muu, n=6	YHTEENSÄ
Roro/ropax	20	10		30
Kontti	9	21	877	907
Kuivabulk	35	40	1	76
Nestebulk	6		1	7
YHTEENSÄ	70	71	879	1020

Kauppa-alusluetteloon merkitään hakemuksesta sellaiset Suomen alusrekisterin alukset, joille voidaan valtion varoista myöntää kauppamerenkulun tukea kilpailukyyn parantamiseksi. Kauppa-alusluettelo elää koko ajan ja muutokset, kuten omistajanvaihdokset ja nimenmuutokset, ovat tavallisia. Vuoden 2022 touko- ja kesäkuussa alusten määrä oli 110, ja lokakuussa 2022 määrä laski 104 alukseen. Ajanjaksolla tammikuusta 2019 lokakuulle 2022 tämä on alin määrä aluksia kauppa-alusluettelossa. Suurimmillaan määrä oli 120 alusta touko- ja kesäkuussa 2019 (Suomen virallinen tilasto (SVT): Kauppalaivasto).

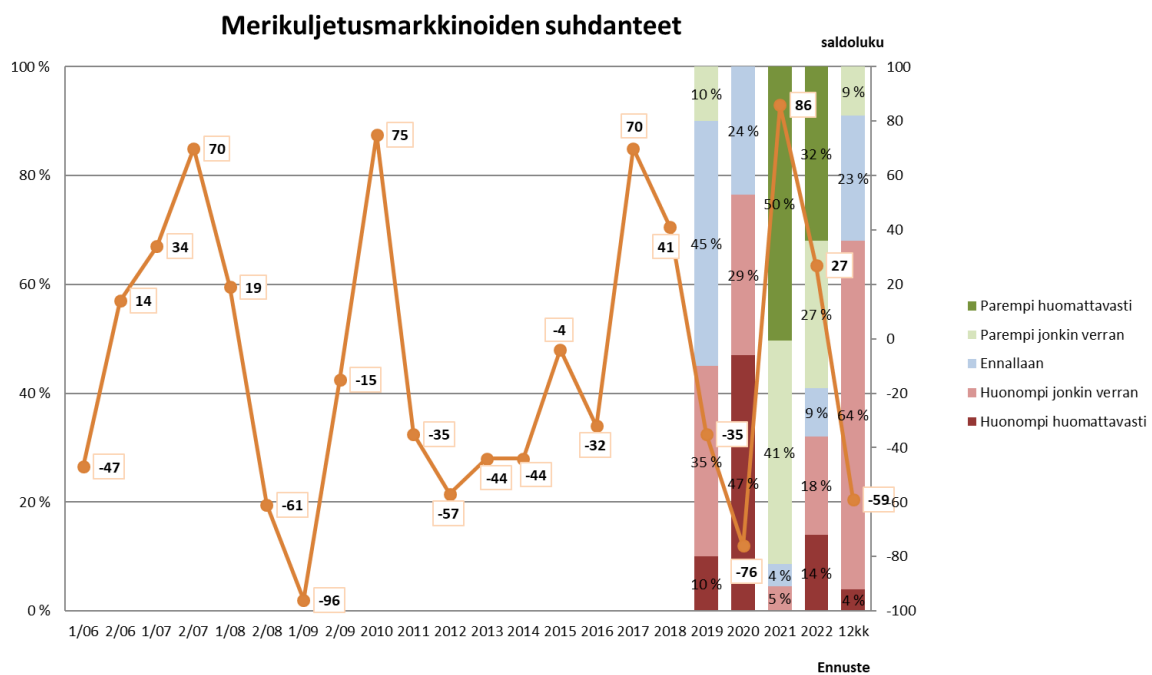
3 MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS

B-ryhmän kysymyksillä selvitettiin nykytilannetta ja tulevaisuutta niin, että ensin kartoitettiin varustamoalaa ja merikuljetusmarkkinoita yleensä ja sen jälkeen yksittäistä varustamoaa koskevia talousnäkömiä. Tarkastelun aikajakso muodostui tapahtuneen osalta viimeisestä kahdestatoista kuukaudesta ja tulevaisuuden osalta seuraavasta kahdestatoista kuukaudesta. Poikkeuksen tästä tekee Suomen meriliikenteen vienti- ja tuontikuljetusten määrät, joista on käytetty vain ennustetta tulevalle 12 kuukaudelle. Investoinneissa koskien Suomen ja ulkomaiden välistä liikennettä aikajaksona on käytetty 24 kuukautta. Ennen vuotta 2010 barometreissä käytettiin pääosin kuuden kuukauden aikajaksoa, sillä barometri julkaistiin kahdesti vuodessa. Muuttunut tarkasteluväli tulee ottaa huomioon tilastojen analysoinnissa.

3.1 Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset

Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (B1)

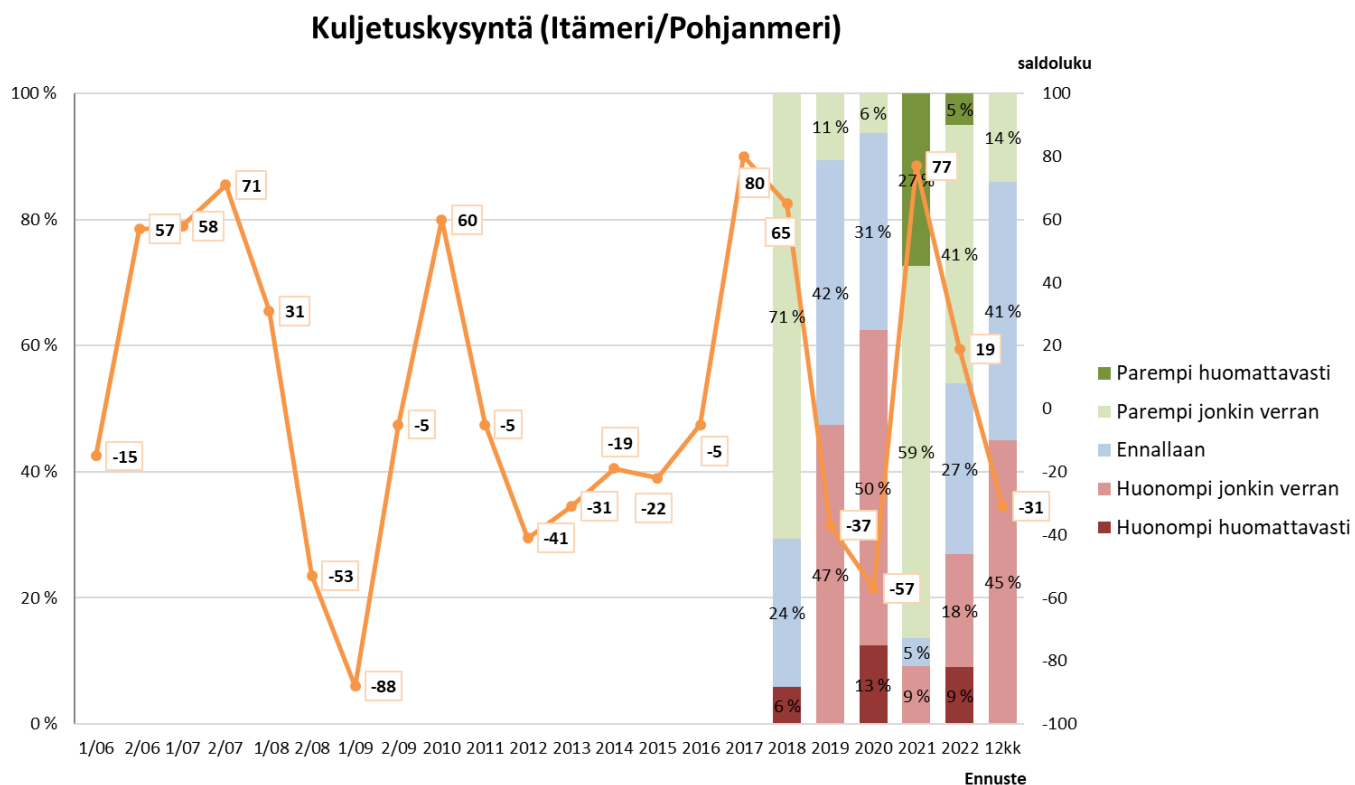
Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteita vuonna 2022 kuvaava saldoluku 27 on selkeästi huonompi kuin edellisen vuoden ennätysellisen positiivinen tulos. Vuoden 2021 positiiviset näkymät kertoivat koronapandemian jälkeisestä toipumisesta ja nyt on siltä osin palattu normaalimpaan tilanteeseen. Tulos oli vuoden 2022 osalta kuitenkin edelleen selvästi positiivinen, vaikka uudet kriisit ovatkin jo ovella (kuva 3.1.). Tulevan kauden ennakoitu saldoluku onkin sitten jo selkeästi negatiivinen. Melkein 70% vastaajista ennusti suhdanteiden huonontuvan, mikä kuvastaa tulevaisuutta, joka on sekä turvallisuuden että taloustilanteen suhteen erittäin epävarma.



Kuva 3.1. Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (tot. 2022 n=22, ennuste 12 kk n=22)

Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (B2)

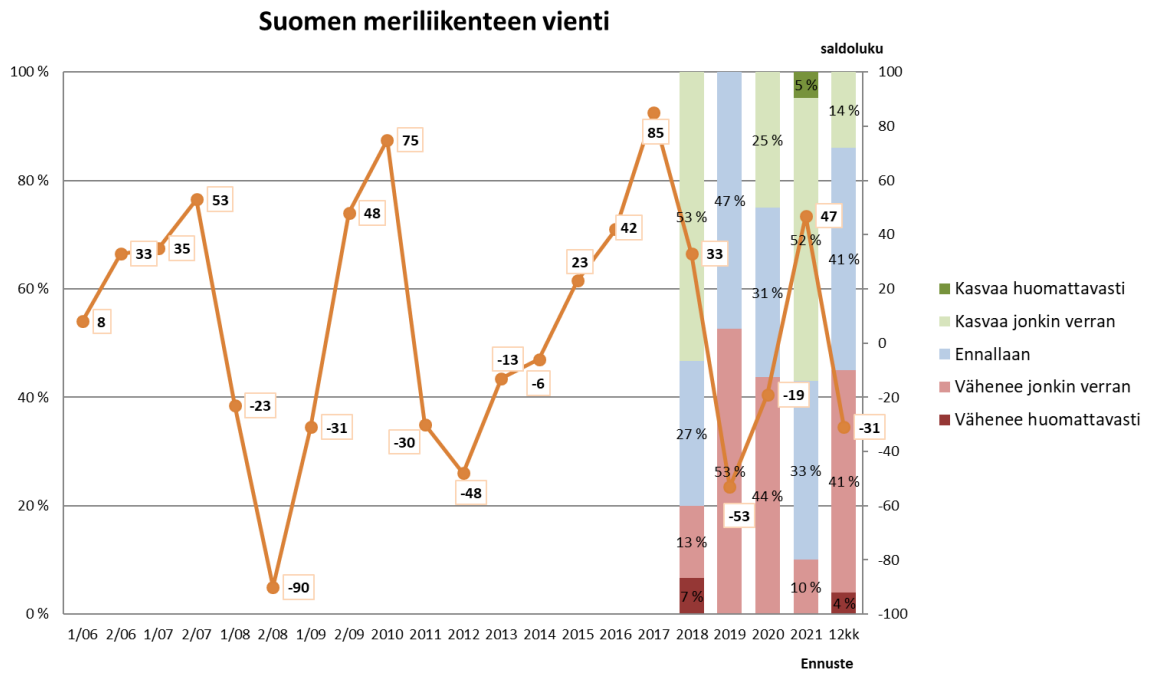
Kuljetuskysyntä on seurannut suhdanteita Suomen tärkeimmillä liikennealueilla. Kysynnän saldoluku on myös laskenut viime vuodesta ollen nyt 19, mutta useimmat arvioivat sen edelleen parantuneen. Kysynnän ennakoitiin kuitenkin selkeästi vähenevän tulevilla kaudella (Kuva 3.2.).



Kuva 3.2. Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (tot. 2022 n=22, ennuste 12 kk n=22).

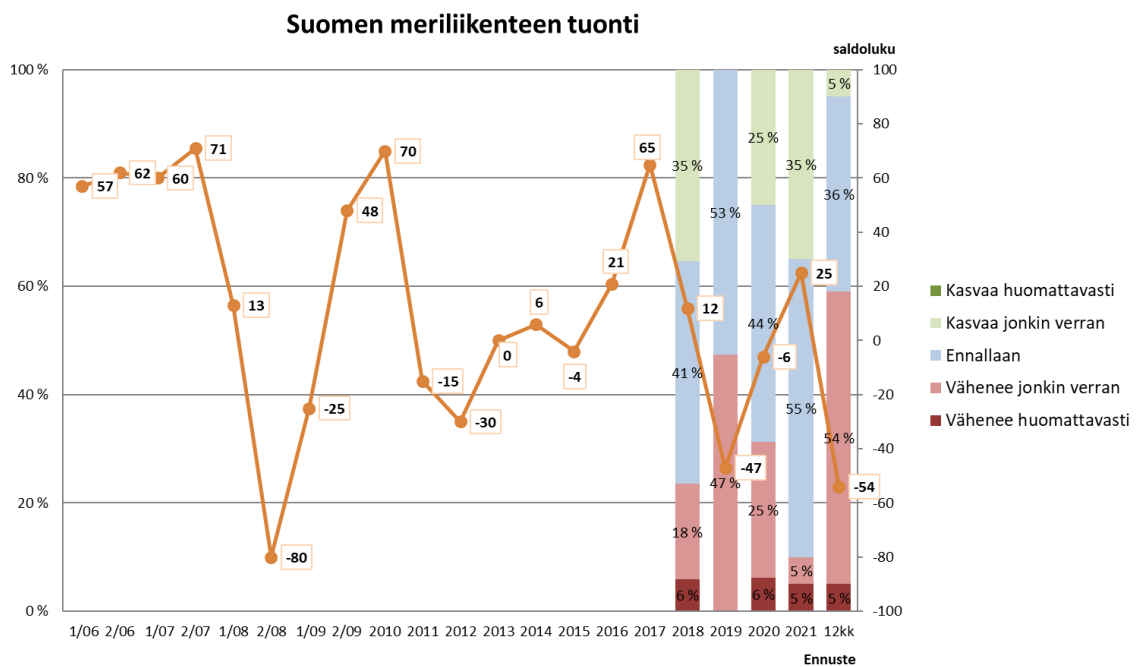
Vienti- ja tuontikuljetusten määrä (B3)

Suomen meriliikenteen viennin ja tuonnin kuvaamisessa on koko varustamobarometrin ajan käytetty vain ennusteita, ei arvioita edellisen vuoden tilanteesta, kuten muiden teemojen kohdalla. Vientikuljetusten osalta edellisen vuoden selkeän positiivisista arvioista on palattu selkeästi negatiivisiin arvioihin viennin kehityksessä. Niukka enemmistö (45 %) arvioi viennin vähenevän, mutta moni myös arvioi sen pysyvän suunnilleen ennallaan. Saldoluku on negatiivinen, miinus 31 (kuva 3.3.).



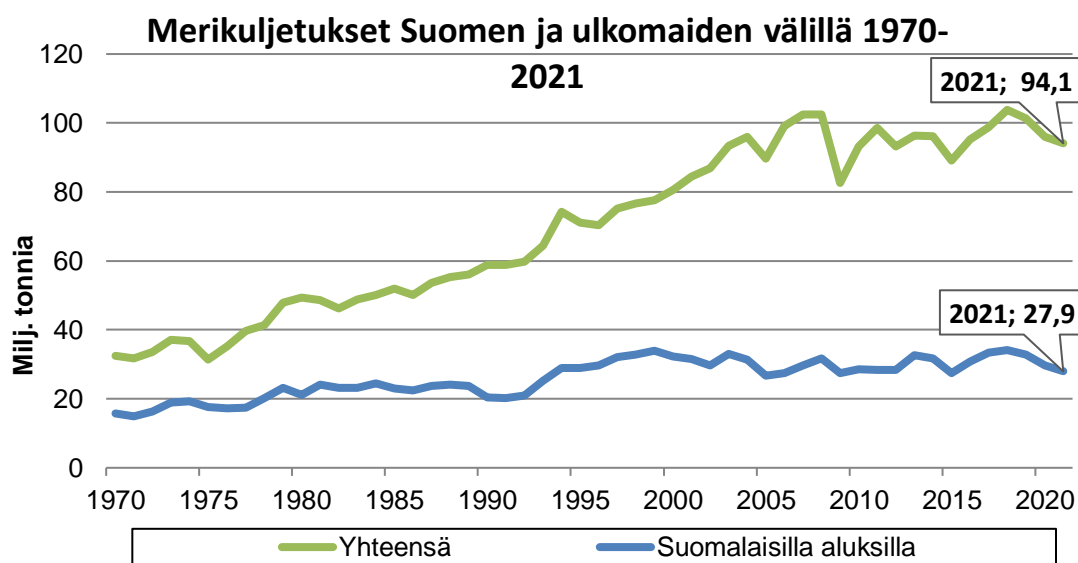
Kuva 3.3. Suomen meriliikenteen vienti (ennuste 12 kk n=22)

Useampi vastaaja ennusti tuontikuljetusten vähenevän kuin taas vientikuljetusten ennustettiin vähenevän harvemman mielestä. Tuontikuljetusten saldolukuennuste on miinus 54.



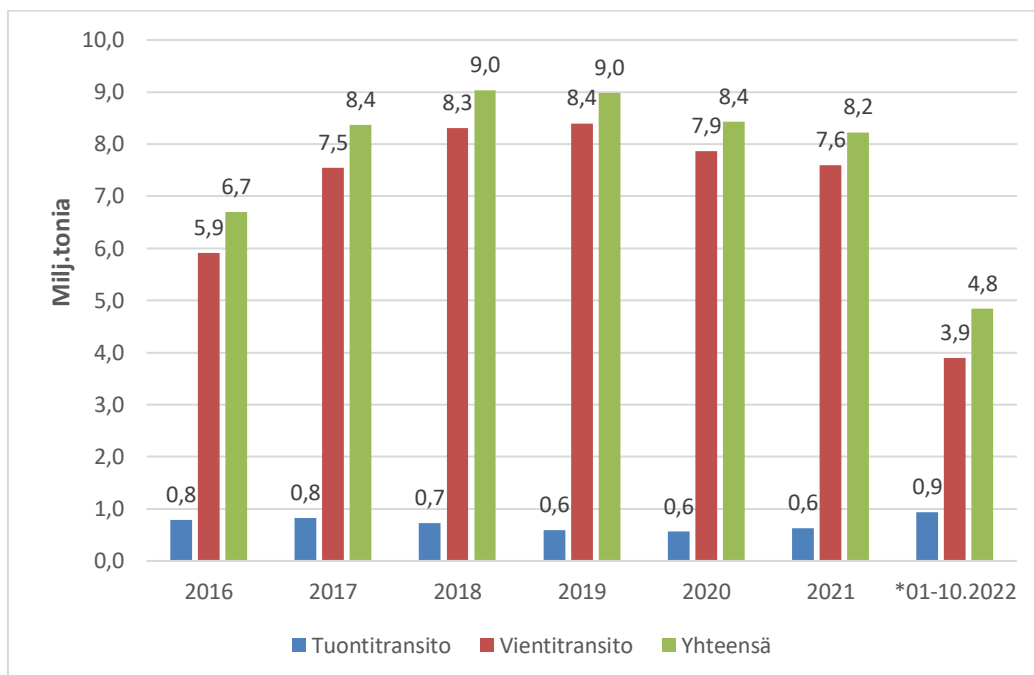
Kuva 3.4. Suomen meriliikenteen tuonti (ennuste 12 kk n=22).

Tuonti- ja vientikuljetusten kehitystä voidaan verrata ulkomaan merikuljetusten tilastoihin, joista on kerätty säännöllisesti tietoa vuodesta 1970 lähtien. Tietojen keräämisen alusta lähtien merikuljetusten määrä kasvoi suhteellisen tasaisesti aina vuoteen 2008 saakka. Vuonna 2009 volyymit laskivat huomattavasti. Vuoden 2008 ennätys rikottiin vasta vuonna 2018, jolloin kokonaisvolyyymi oli 103,8 miljoonaa tonnia. Vielä vuonna 2019 ylitettiin 100 miljoonan tonnin raja. Vuoden 2021 kokonaisvolyyymi oli 94,1 miljoonaa tonnia (Kuva 3.5.) Edellisvuoteen laskua oli 2 prosenttia.



Kuva 3.5. Merikuljetukset Suomen ja ulkomaiden välillä 1970–2021, miljoonaa tonnia (Suomen virallinen tilasto (SVT): Ulkomaan meriliikenne).

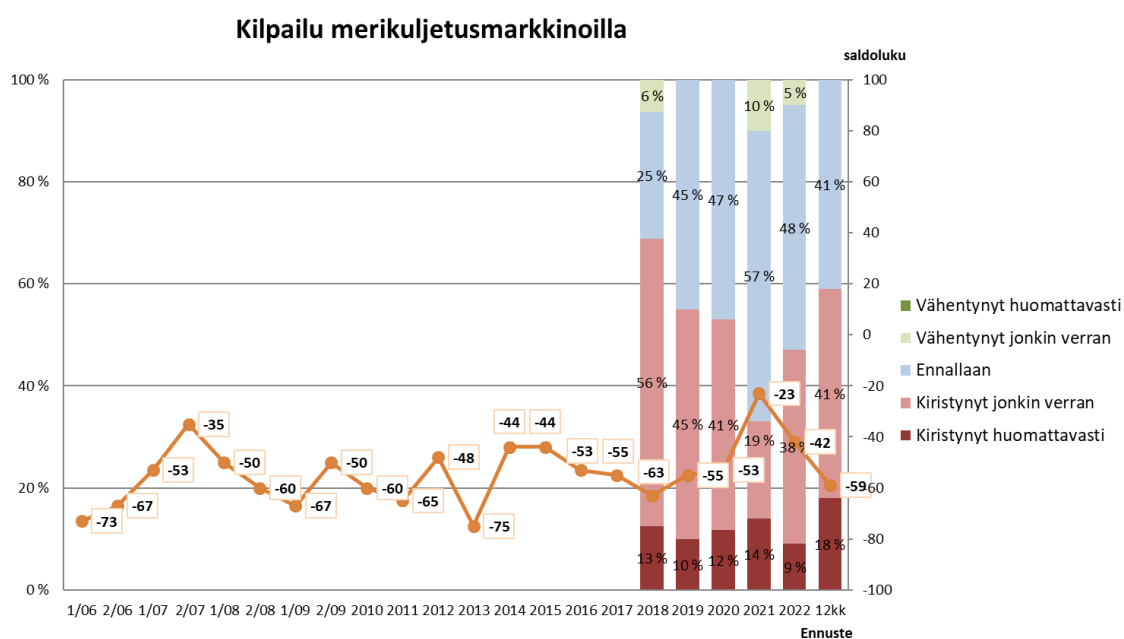
Tämän vuoden barometrissa tarkastelimme myös transitokuljetuksia Venäjän-tilanteen vuoksi. Transitokuljetusten osuus on esitetty vuosina 2016-2022 (tammi-lokakuun tiedot v. 2022) (kuva 3.6). Viime vuoden transitokuljetusten kokonaisvolyyymi oli yhteensä 8,2 miljoonaa tonnia. Viitenä edellisenä vuonna määrä oli enimmillään 9 miljoonaa tonnia. Lokakuun 2022 loppuun mennessä transitokuljetusten määrä oli yhteensä 4,8 miljoonaa tonnia. Voimaan tulevia sanktiota on ennakoitu, joten tiettyjen tavaralajien kuten kivihien transitotuonti on lisääntynyt. Tämä näkyy myös Suomen ja Venäjän välisessä kaupassa (Mäkinen, 2022).



Kuva 3.6. Transitokuljetukset Suomen ja ulkomaiden välillä 2016 – vuoden 2022 lokakuun loppuun), miljoonaa tonnia (Suomen virallinen tilasto (SVT): Ulkomaan meriliikenne).

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (B4)

Kilpailu on koko varustamobarometrin toteutusajan pysynyt melko kireänä ja siinä on ollut suhteellisesti vähemmän vaihtelua kuin muissa teemoissa. Koko barometrin vähiten kireä kilpailutilanne saldoluvin perusteella oli viime vuoden barometrissa, valtaosa oli sitä mieltä, että se oli pysynyt ennallaan. Nyt vuoden 2022 barometrissa edelleen valtaosan mielestä kilpailutilanne on pysynyt ennallaan, mutta kiristymistä on havainnut yhä useampi saldoluvin ollessa miinus 42 (kuva 3.7). Kilpailun ennustetaan saldoluvin perusteella kiristyvän entisestään seuraavan 12 kuukauden aikana.

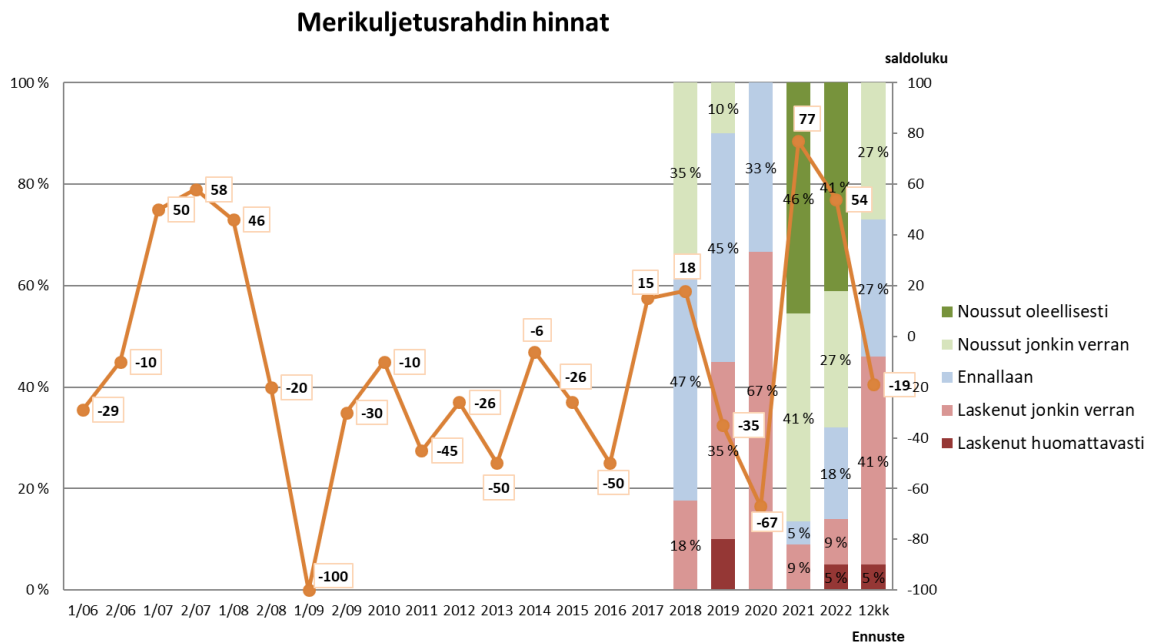


Kuva 3.7. Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (tot. 2022 n=21, ennuste 12 kk n=22).

Merikuljetusrahtien hinnat (B5)

Merikuljetusrahtien hintoja kuvaava saldoluku on vaihdellut kuluneiden vuosien aikana paljon. Viime vuoden ennätysellisen korkeasta näkemyksestä (saldoluku 77) on tultu vähän alaspäin saldoluvin ollessa 54, mutta edelleen valtaosa vastaajista raportoi hintojen nousseen, joista peräti 41 % jopa merkittävästi. Tulevalla kaudella hintojen ennustetaan kuitenkin laskevan, saldoluvin ollessa miinus 19. Maailmantaloudessa on nähtävillä alustavia merkkejä taantumasta.

Merikuljetusrahtien hinta korreloi osaltaan myös bunkkerin hinnan kanssa, joka on noussut vuoden 2022 aikana. Tämä vaikuttaa merikuljetusrahtien hintatasoon. Vastaava trendi on nähtävissä myös vastauksissa, joissa arvioitiin bunkkerin hinnan muutoksia.

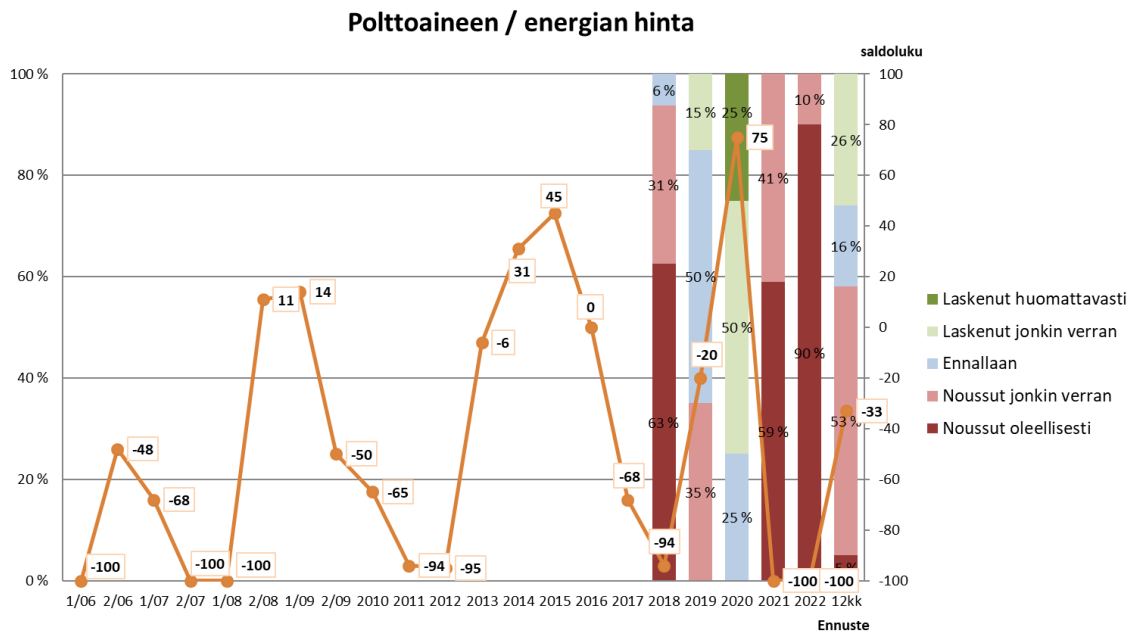


Kuva 3.8. Merikuljetusrahtien hinnat (tot. 2022 n=22, ennuste 12 kk n=22).

Polttoaineen/energian hinta (B6)

Viime vuoden varustamobarometrissa täydensimme kysymyksen polttoaineen tai energian hinnaksi, koska erilaisia vaihtoehtoja käyttövoimaksi on jo otettu tai tullaan ottamaan käyttöön tulevaisuudessa. Erilaisten nestemäisten ja kaasumaisten polttoaineiden lisäksi myös sähköenergian käyttö saattaa joillekin lyhyille reiteille olla tulevaisuudessa mahdollista. Saldoluku kuvaa tilannetta varustamon kannalta niin, että negatiivinen arvo tarkoittaa hinnan nousua. Hinnassa on ollut merkittäviä laskuja ja nousuja varustamobarometrin toteuttamisen aikana saldolukujen ollessa kuitenkin enimmäkseen negatiivisia. Vuonna 2021 saldoluku laski ennätysellisesti miinus 100:aan ja sama tulos saatiin myös tänä vuonna. Jopa 90 %:in mukaan hinta oli noussut oleellisesti. Bunkkerin hinnan noususta oli siis yksimielisyys.

Tulevan kauden ennustamisessa oli jo enemmän hajontaa, yli puolet ennusti hintojen edelleen nousevan jonkin verran, mutta osa arveli hintojen pysyvän ennallaan ja osa myös laskevan saldoluvun ollessa miinus 33. Vielä ensi kaudella päästökauppa ei vaikuta, eikä uusia kalliimpia polttoaineitakaan vielä juurikaan käytetä, vaan edelleen kuljetetaan pääosin fossiililla polttoaineilla.



Kuva 3.9. Polttoaineen/energian hinta (tot. 2022 n=20, ennuste 12 kk n=19).

Vuoden 2022 varustamobarometrissa kartoitettiin myös mitä vaikutuksia käytetyn polttoaineen /energian hinnan nousulla on varustamoille. Kysymykseen vastasi 11 varustamo. Varustamoiden talustilanne on nyt huonompi ja hinnannousulla on liikevaihtoon ja suhteelliseen kannattavuuteen negatiivisia vaikutuksia. Polttoainekustannusten nousu vaikuttaa kuljetuskustannuksiin ja on tarvetta korottaa polttoainelisää, minkä inflaatiovaikutukset mainittiin. Vaikutukset eri varustamoihin riippuvat siitä, onko niillä omaa vai vuokrattua tonnisto, sekä olemassa olevista sopimuksista. Muutama vastaaja mainitsi, että vaikutusta ei (vielä) ole koska alukset on aikarahdattu. Yksi vastaaja mainitsi, että liiketoiminnan keskeyttämisestä on pohdittava todellisenä vaihtoehtona kustannusten takia. Hakurahtiliikenne tulee vaikeaksi tai mahdottomaksi pienillä aluksilla nykyisillä bunkkerikustannuksilla.

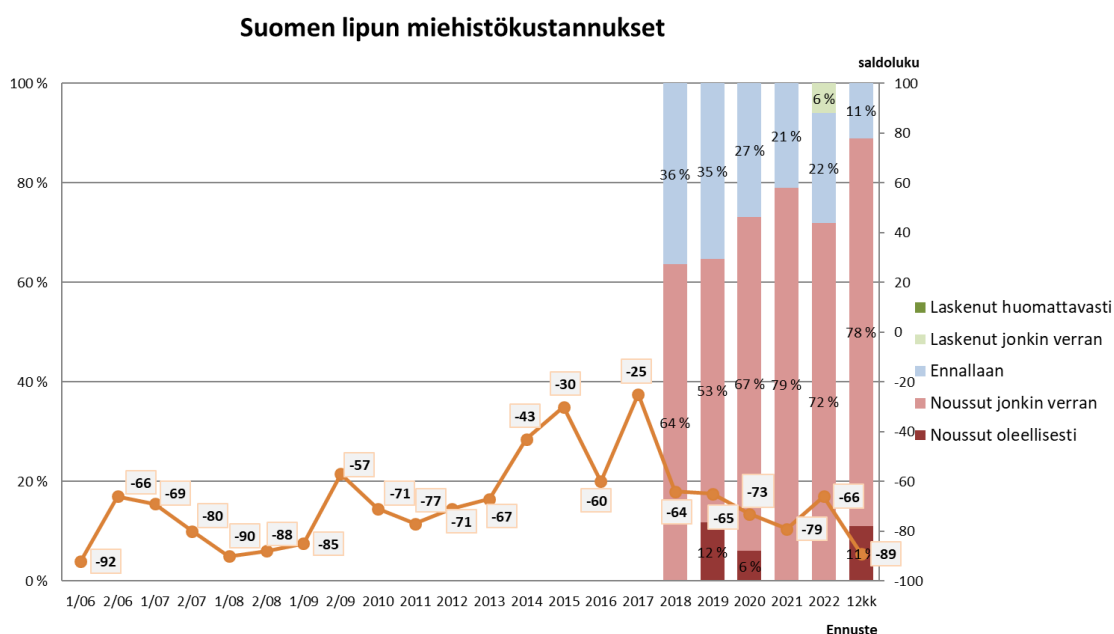
Panostukset energiaratkaisuihin nopeutuvat, mutta toisaalta todettiin, että mikäli päästökauppa koskevat poikkeukset sallitaan, se vääristää kilpailua ja ponnistelua lykätään. Koska päämarkkinoihin on Suomesta pitkät etäisyydet, vaikutuksia on Suomen kilpailukykyyn ja tulevien vuoden 2023 IMO:n sääntöjen osalta mahdollisesti kuljetusaikoihin.

Aiempina vuosina todellista bunkkerin hintaa on kuvattu Bunkerworld-indeksillä, mutta nyt sitä ei enää ole saatavilla. Lisäksi tulevaisuudessa olisi hyvä tarkastella myös LNG:n ja muiden vaihtoehtojen käyttövoimien hintoja. Polttoaineiden hintoja tarkasteltiin tänä vuonna MABUX World Indeksillä perusteella (<https://mabux.com/mabux/bunker-market/world-index>), joka antaa erilliset kuvaajat eri öljyalauduille. Näitä kuvaajia ei nyt varustamobarometriin liitetty, mutta

hinnat ovat vuoden alusta nousseet ja olivat kesällä korkeimmillaan. Tällä hetkellä ei ole näkyvissä selkeää trendiä polttoaineiden hinnoissa.

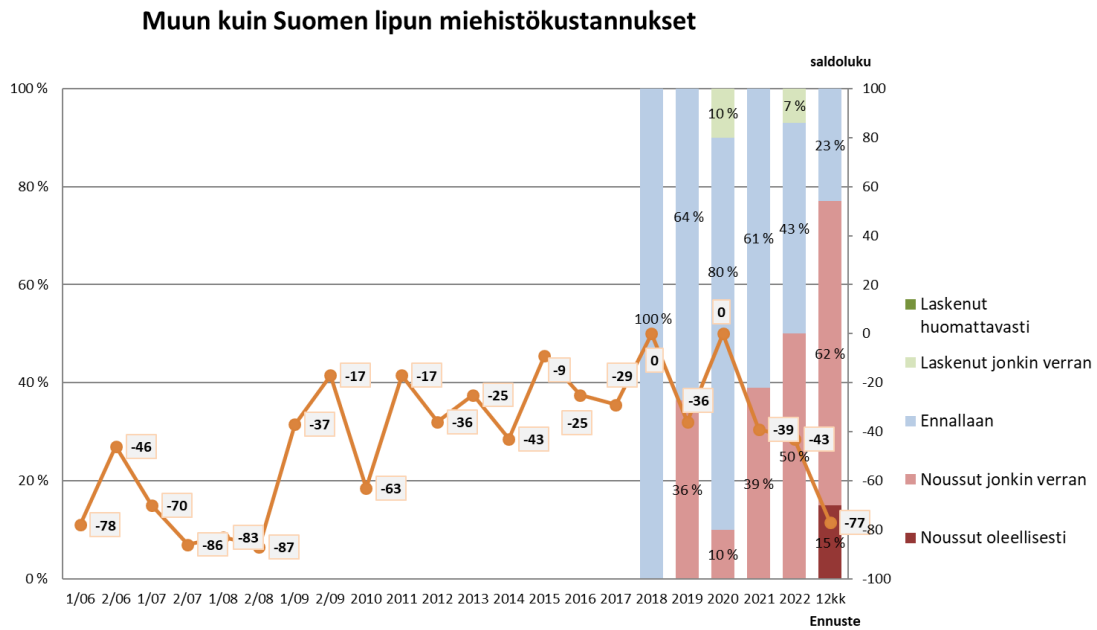
Miehistökustannukset lippuvaltioittain (B7)

Suomen lipun alla purjehtivien laivojen miehistökustannuksia kuvaava saldoluku on edelleen negatiivinen, kuten se on ollut koko barometrin tarkastelujakson historian ajan. Toteutunutta kehitystä kuvaava saldoluku on miinus 66. Vastaajista 72 %:in mukaan miehistökulut ovat nousseet jonkin verran. Erään vastaajan mielestä miehistökustannukset ovat laskeneet. Saldoluvun perusteella tulevalla kaudella miehistökustannusten nousu jatkuisi yhä useamman mielestä ja osan mielestä jopa oleellisesti enemmän.



Kuva 3.10. Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2022 n=18, ennuste 12 kk n=18).

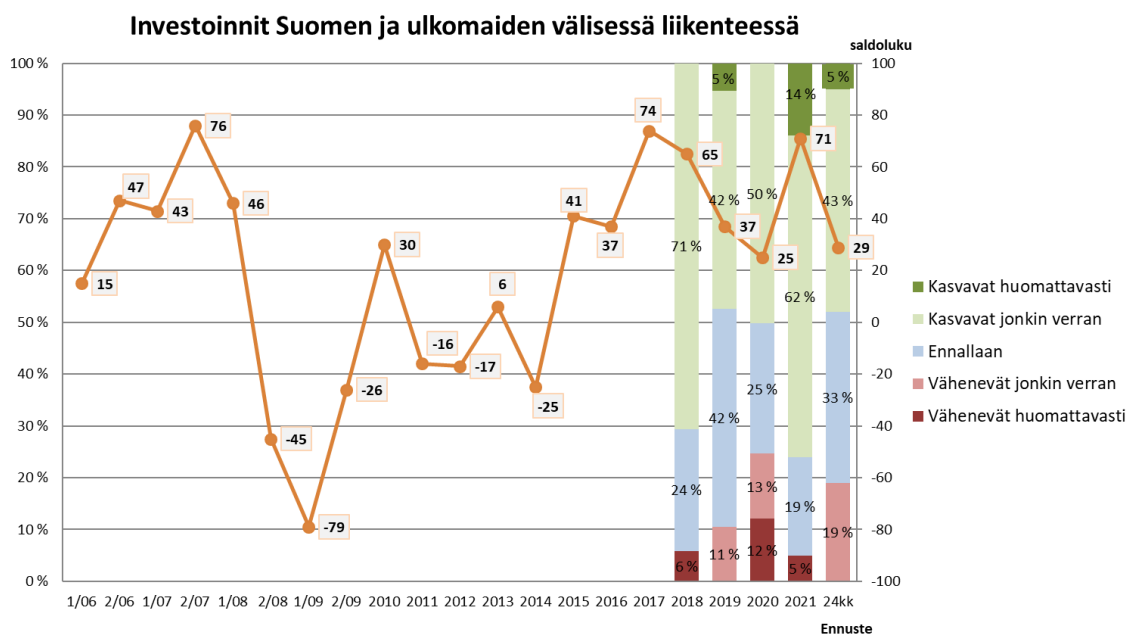
Muun kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannukset ovat nousseet tasan 50 %:in mielestä ja muiden mielestä pysyneet samana tai jopa laskeneet saldoluvun ollessa miinus 43. Miehistökustannusten oletetaan tulevaisuudessa selkeästi kasvavan myös muun kuin Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla saldoluvun ollessa miinus 77.



Kuva 3.11. Muun kuin Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2022 n=14, ennuste 12 kk n=13).

Investoinnit tonniston Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (B8)

Poikkeuksena muihin teemoihin investointien arvioissa käytetään aikajaksona **seuraavaa kahta vuotta**, joten peräkkäisten kyselyiden arviot menevät osittain päällekkäin. Kuvaaja sisältää uudisrakennukset ja second hand -alusten ostot. Viime vuonna kolme neljästä vastaajasta ennakoivat, että investoinnit kasvavat seuraavan kahden vuoden aikana ja vain yksi vastaaja ennakoivat niiden supistuvan. Saldoluvun aiempi alaspäin suuntautuva trendi on nyt siis vaihtunut selkeästi positiiviseksi ja sama trendi jatkui tänäkin vuonna mutta hieman maltillisempaan saldoluvun ollessa 29. Investointeja melko vanhaan aluscalustoon tarvitaan.

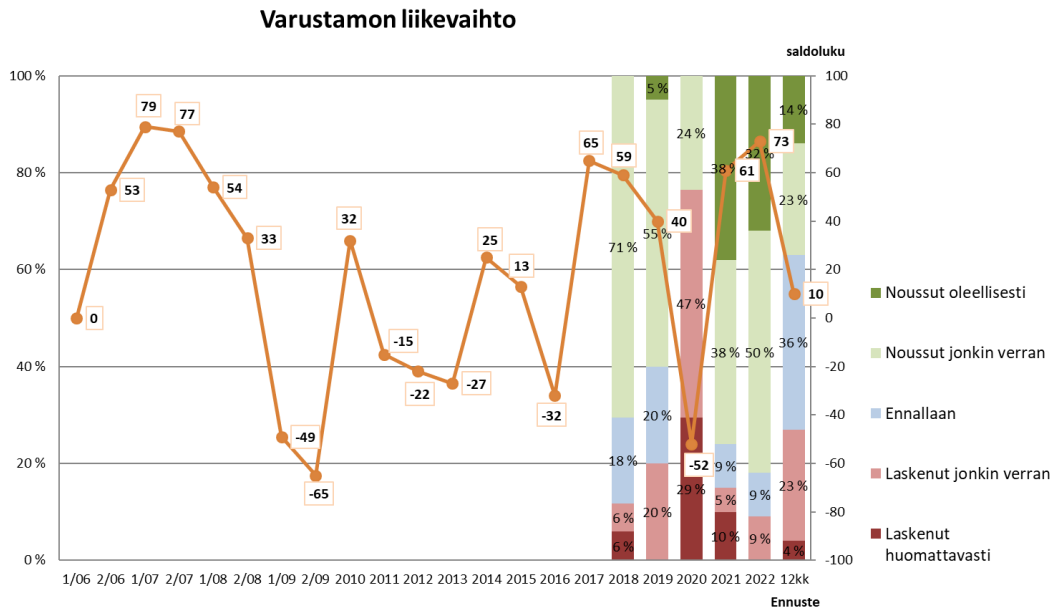


Kuva 3.12. Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (ennuste 24 kk n=21).

3.2 Yksittäistä varustamoaa koskevat kysymykset

Liikevaihto (B9)

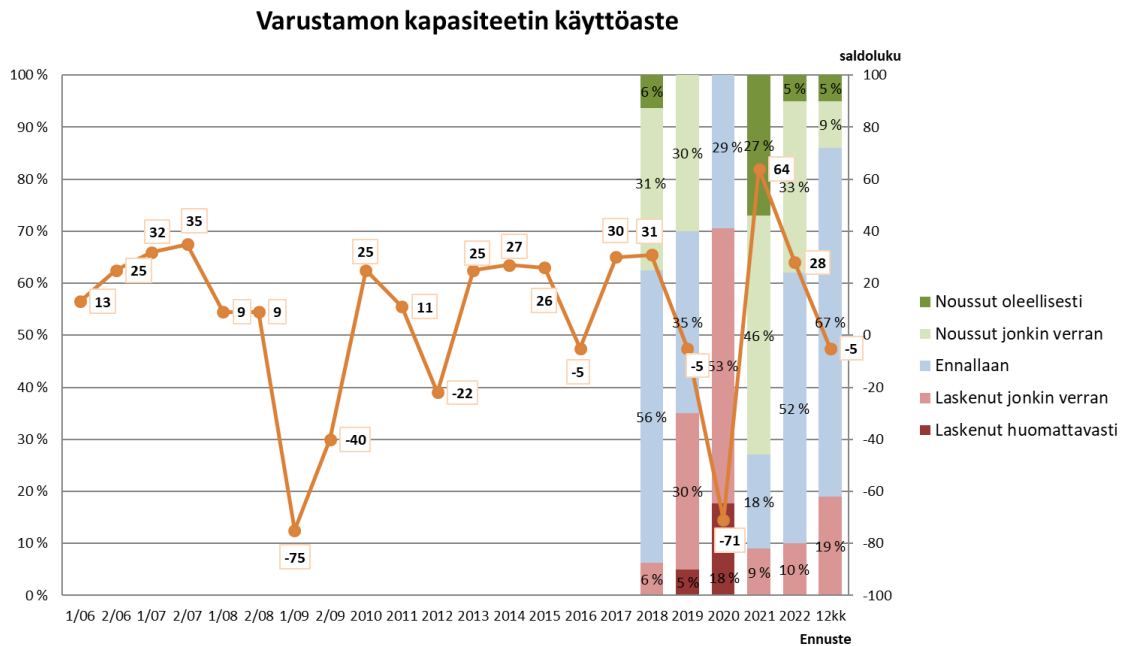
Edellisessä varustamobarometrissä elettiin pandemiasta toipumisen jälkeistä liikevaihdon kasvua ja sama jatkui vielä vuonna 2022. Yli 80 % vastaajista arvioi liikevaihtonsa kasvaneen saldoluvun ollessa 73. Seuraavalla kaudella monet arvioivat liikevaihtonsa pysyvän ennallaan ja saldoluku on edelleen lievästi positiivinen eli 10.



Kuva 3.13. Varustamon liikevaihto (tot. 2022 n=22, ennuste 12 kk n=22).

Alusten kapasiteetin käyttöaste (B10)

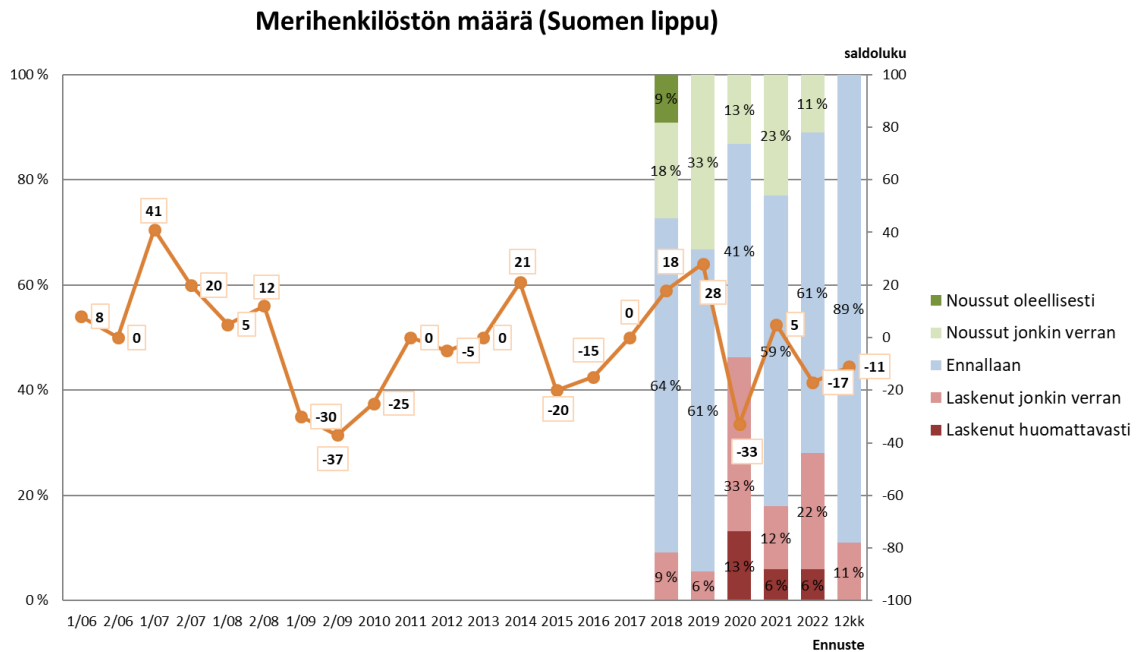
Kapasiteetin käyttöasteen kuvaaja muistuttaa liikevaihdon kuvaajaa, mutta jyrkät nousut ovat harvinaisempia. Sen sijaan molempien aallonpohja oli nähtävissä vuonna 2020. Kapasiteetin käyttöaste nousi viime vuonna reippaasti korona-ajan alhosta. Nousu on edelleen jatkunut tällä kaudella hieman maltillisempänä saldoluvin ollessa 28 ja yli puolet arvioi sen pysyneen samana. Kapasiteetin käyttöasteen ennustetaan pysyvän melko vakaana ensi kaudella, 67 % arvioi sen pysyvän samana, mutta saldoluku on kuitenkin miinus 5.



Kuva 3.14. Alusten kapasiteetin käyttöaste (tot. 2022 n=21, ennuste 12 kk n=21).

Merihenkilöstön määrän kehitys lippuvaltioittain (B11)

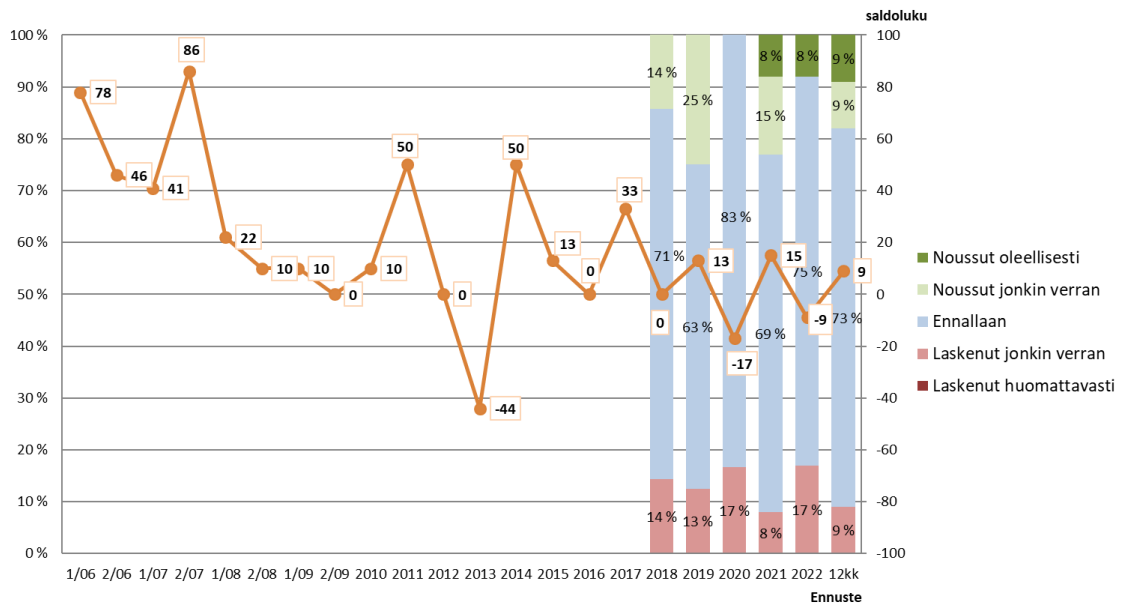
Merihenkilöstön määrä **Suomen lipun** alla purjehtivilla aluksilla on barometrin toteuttamisen aikana vaihdellut jonkin verran. Vuodesta 2015 saldoluvin kuvaaja on ollut nousujohteinen, mutta vuonna 2020 se oli negatiivinen kuten niin moni muukin merenkulun muuttuja. Vuonna 2021 merihenkilöstön määrä kasvoi hieman, mutta nyt saldoluku on taas negatiivinen (-17) ja merihenkilöstön määrä on laskenut useammassa varustamossa kuin noussut. Tosin valtaosassa varustamoja muutosta ei ole ollut suuntaan eikä toiseen. Ennuste näyttää melko samankaltaiselta kuin vuoden 2022 tilanne ja 89 % uskoo henkilöstön määrän pysyvän vakaana.



Kuva 3.15. Merihenkilöstön määrä Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2022 n=18, ennuste 12 kk n=18).

Myös ulkomaisen lipun alla purjehtivilla aluksilla saldoluku kääntyi negatiiviseksi vuonna 2020 ja vuonna 2021 positiiviseksi. Nyt taas vuonna 2022 saldoluku on hieman negatiivisen puolella eli miinus 9 ja ennusteessa uskotaan ulkomaisen lipun merihenkilöstön määrän hieman nousevan. Suurin osa varustamoista on kuitenkin sitä mieltä, että määrä pysyy ennallaan.

Merihenkilöstön määrä (muu kuin Suomen lippu)



Kuva 3.16. Merihenkilöstön määrä muiden kuin Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2022 n=12, ennuste 12 kk n=11).

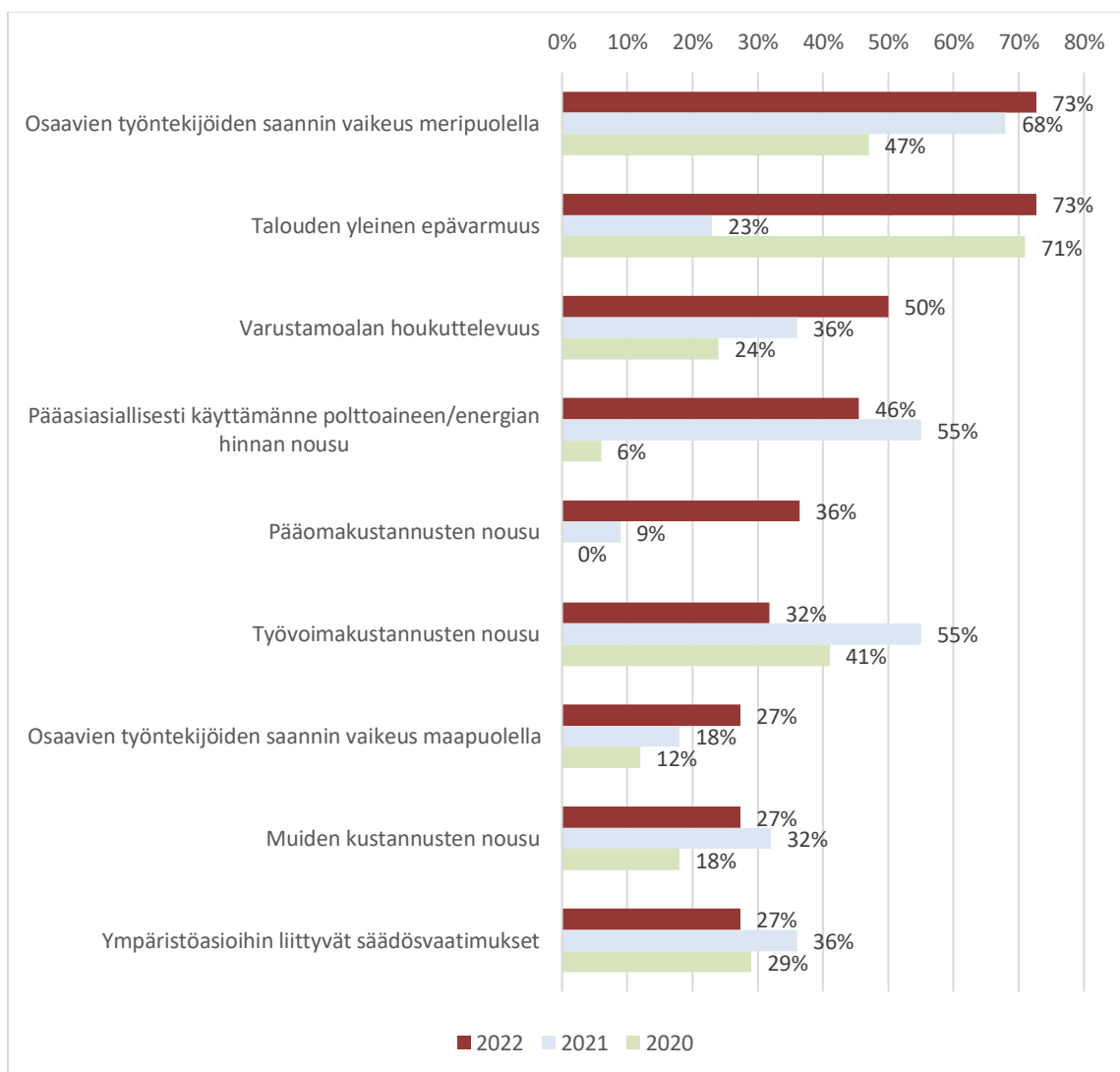
4 VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET

C-kohdan kysymyksellä kartoitettiin varustamoiden kokemia kehittymisen ja kasvun esteitä. Valittavana oli yhteensä 20 eri estettä, joista yksi oli *jokin muu*, listassa mainitsematon este. Esteitä oli mahdollista rastittaa niin paljon kuin vastaaja katsoi tarpeelliseksi. Tänä vuonna tuli yhteensä 129 rastitusta. Kaikki esteet olivat samanarvoisia, eikä niitä pyydetty listaamaan niiden merkittävyyden mukaan. Tämän vuoden barometrikyselyyn vastanneista 22 varustamosta kaikki vastasivat varustamon kehittymisen ja kasvun esteisiin liittyvään kysymykseen.

Kuvassa 4.1. on esitetty varustamoiden merkittävimmiksi koetut yhdeksän estettä kehittymisen ja kasvun tiellä. Vertailun vuoksi kuvassa on esitetty myös kahden edellisen vuoden kasvun esteiden prosentuaalinen jakauma. Kuluvana tarkastelujaksona selkeästi merkittävimpiä esteitä oli kaksi, jotka molemmat mainitsi 73 % vastaajista: talouden yleinen epävarmuus ja osaavan työvoiman saanti meripuolelle, joka oli myös edellisen barometrin merkittävin este. Epävarmuus talouden kehityksestä oli vuoden 2020 barometrissä merkittävin kehittymisen ja kasvun este (71 %), mutta vuonna 2021 sen valitsi vain 23 % vastaajista. Kolmantena esteenä vuoden 2022 varustamobarometrissä mainittiin varustamoalan houkuttelevuus (50 % vastanneista). Pääasiallisesti käytetyn polttoaineen tai energian hinnan nousu oli edelleen merkittävä kehittymisen ja kasvun este, sen valitsi 46 % vastaajista.

Pääomakustannusten nousu ei ole viime vuosina noussut esille merkittävänä esteenä, nyt sen mainitsi 36 % vastaajista. Työvoimakustannukset olivat tämän vuoden barometrissä noin kolmanneksen vastaajista (32 %) mielestä merkittävä este, kun sen viime vuonna valitsi yli puolet (55 %). Lisäksi osaavien työntekijöiden saannin vaikeuden maapuolella olevan valitsi useampi kuin aiempina vuosina, 27 % vastaajista. Vuonna 2022 siis moni kasvun este liittyy henkilöstöön.

Muina esteinä mainittiin kysynnän heikkeneminen ja epäterve kilpailu liittyen päästökauppaan. Myös tuotiin esille EU:n transitosatamien ruuhkautuminen ja geopoliittisten tekijöiden mahdolliset vaikutukset. Lisäksi mainittiin mahdolliset muutokset luotsauslaissa sekä merenkulun ammatillisen koulutuksen taso.



Kuva 4.1. Varustamoiden merkittävimmät kasvun esteet (2022 n=22, 2021 n=22, 2020 n=17).

Merihenkilöstön saatavuuteen liittyvät ongelmat

Tarkentavana kysymyksenä vuoden 2022 varustamobarometrissä kartoitettiin merihenkilöstön saatavuuteen liittyvien ongelmien syitä ja mahdollisia ratkaisuja. Kysymyksen taustana oli se, että osaavan työvoiman saanti meripuolelle oli edellisessä vuoden 2021 varustamobarometrissä merkittävin varustamoiden kokema kehittymisen ja kasvun este.

Tärkeimpänä syynä nähtiin se, että ala ei houkuttele nuoria, minkä valitsi jopa 84 % kysymykseen vastanneista (taulukko 4.1.). Ukrainan sodan vaikutuksen miehistön saatavuuteen valitsi 37 % vastaajista.

Kommenteissa mainittiin, että koulutusjärjestelmä ei vastaa elinkeinon tarpeita. Käytännön opetuksessa on puutteita. Nuoria on vaikea motivoida alalle, koska rahtilaivalla ollaan pitkään ja vastapainona ovat omat harrastukset maissa. Vain osa valmistuu ja ongelmana on myös, että iso osa merihenkilöstöstä hakeutuu töihin maapuolelle ja ura merellä jää keskimäärin liian lyhyeksi.

Taulukko 4.1. Mistä syystä merihenkilöstön saatavuus on mielestänne heikentynyt? n=19.

	kpl	%
Ala ei houkuttele nuoria	16	84 %
Ukrainan sota vaikuttaa miehistön saatavuuteen	7	37 %
Alalla työskentelevien keski-ikä on noussut	5	26 %
Covid-19 pandemian vaikutukset	2	11 %
Muu, mikä	2	11 %

Keinona siihen miten merihenkilöstön saatavuutta voidaan kohentaa tulevaisuudessa, esitettiin matkustaja-alusten sekamiehistöä: EU:n ulkopuolisen miehistön sekä sopimusten salliminen Suomen lipun alla. Lisäksi todettiin, että alan ja koulutuksen pitäisi pystyä houkuttelemaan lisää opiskelijoita. Kouluissa voisi esimerkiksi käydä merenkulkijoita kertomassa merenkulusta ammattina. Toisaalta mainittiin, että aluksella tehtävän työn tulisi olla vetovoimaista, jotta henkilöstö työskentelisi mieluummin aluksella kuin maissa.

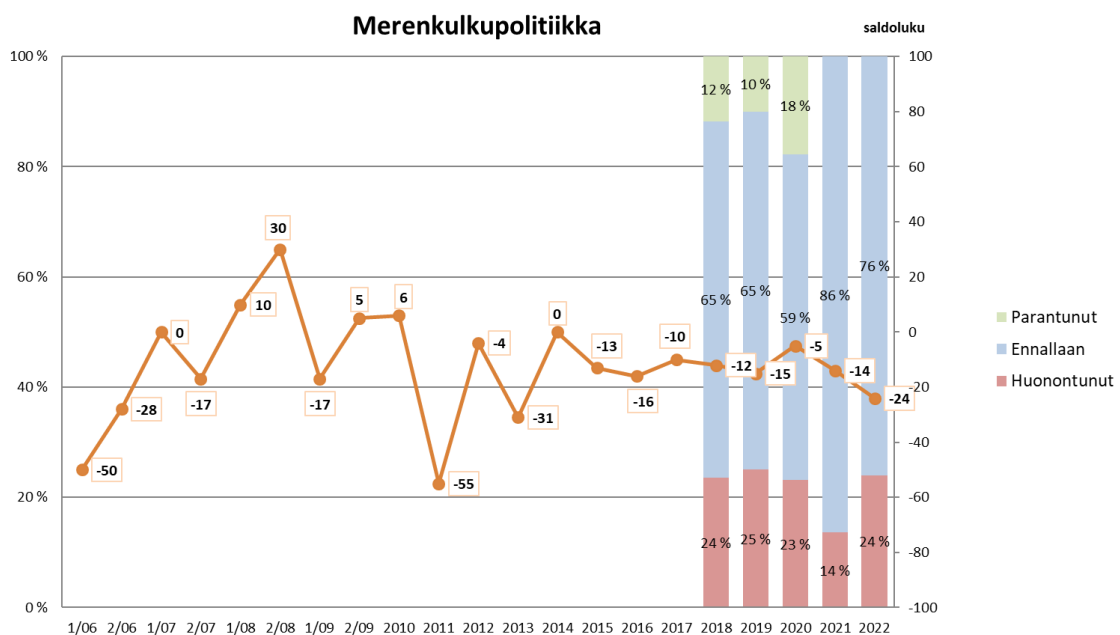
5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

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

Suomen merenkulkupolitiikka (D1)

Kysymyksellä kartoitettiin arvioita Suomen merenkulkupolitiikasta varustamotoiminnan edellytysten kannalta. Tarkasteltavana aikajaksona on käytetty kulunutta vuotta kuten myös kaikissa aikaisemmissa barometreissä. Muista teemoista poiketen valittavana on viiden vaihtoehdon sijaan kolme: parantunut, ennallaan tai huonontunut. Toimintaympäristön tulevaisuuteen sen sijaan ei tässä kysymyksessä katsota.

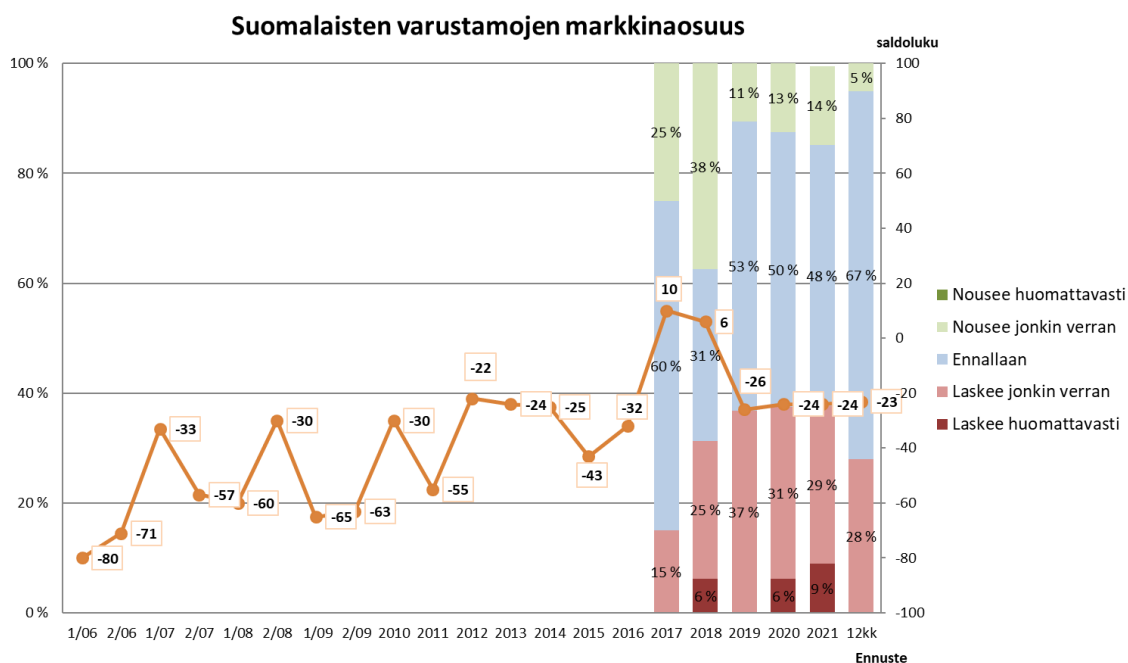
Saldoluvun perusteella Suomen merenkulkupolitiikkaan ollaan edelleen lievästi tyytymättömiä. Suurimmat vaihtelut ovat varustamobarometrin toteutusaikana tasoittuneet. Niiden osuus, jotka katsovat merenkulkupolitiikan säilyneen ennallaan on hieman vähentynyt. Kukaan ei ollut sitä mieltä, että merenkulkupolitiikka olisi parantunut.



Kuva 5.1. Suomen merenkulkupolitiikka (tot. 2022 n=21).

Suomalaisten varustamoiden markkinaosuus (D2)

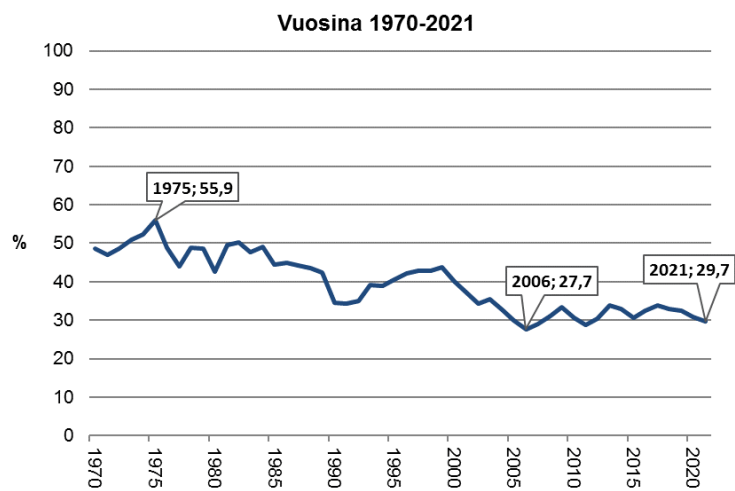
Suomalaisten varustamoiden markkinaosuuden arvioimisessa on käytetty vain ennustetta tulevalle 12 kuukaudelle. Ennuste suomalaisten varustamoiden markkinaosuudesta kuljetuksista Suomeen/Suomesta on lähes koko barometrin toteuttamisen aikana ollut negatiivinen. Ainoastaan kausilla 2017-2018 saldoluku nousi positiiviseksi. Tulevalle kaudelle ennuste osoittaa miinus 23 pisteen saldolukua eli saldoluku säilyy lähes ennallaan edelliseen ennusteeseen verrattuna. Puolet vastaajista ennakoivat tilanteen säilyvän muuttumattomana.



Kuva 5.2. Suomalaisten varustamoiden markkinaosuus (ennuste 12 kk, n=21).

Suomalaisten varustamoiden markkinaosuutta koskevan kysymyksen taustaksi esitetään alla kuvaaja Suomen lipun alla olevien alusten osuudesta Suomen ja ulkomaiden välisessä tavaraliikenteessä (Kuva 5.3.). On huomattava, että varustamon kotipaikasta riippumatta varustamolla voi olla aluksia eri lippujen alla, joten varustamobarometrin ja Tilastokeskuksen kuvaajia ei voida suoraan verrata keskenään. Vertailu on kuitenkin suuntaa antava.

Suomen lipun alla purjehtivien alusten markkinaosuuden pitkän ajan laskusuhdanne on ollut nähtävissä Tilastokeskuksen julkaisemista ulkomaan meriliikennetilastosta. Tilastoinnin alkaessa markkinaosuus oli noin puolet kaikesta tavaraliikenteestä ja suurimmillaan vuonna 1975: 55,9 %. Tämän jälkeen osuus on vähitellen supistunut niin, että nykyisin osuus on alle kolmannes kaikesta tavaraliikenteestä. (Suomen virallinen tilasto (SVT): Ulkomaan meriliikenne). Vuoden 2021 osalta suomalaisten alusten osuus on painunut hieman alle 30 %:iin.

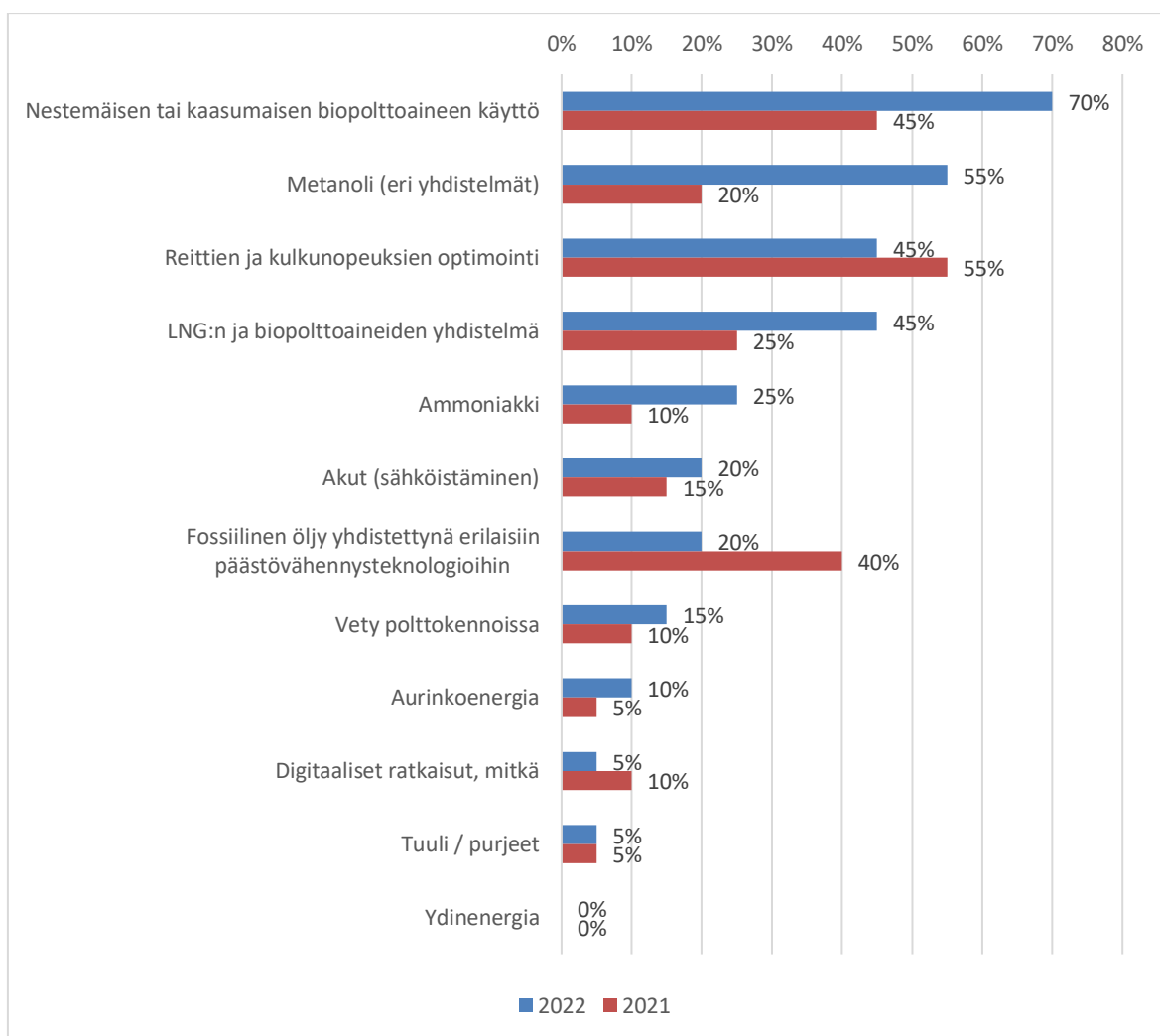


Kuva 5.3. Suomen lipun alla olevien alusten osuus Suomen ja ulkomaiden välisessä tavaraliikenteessä 1970–2021. (Suomen virallinen tilasto (SVT): Ulkomaan meriliikenne).

6 TEEMAKYSYMYKSET

6.1 Vaihtuva teemakysymys

Vuoden 2022 teemakysymyksenä oli mitä vaihtoehtoisia polttoaineita tai käyttövoimaa varustamot harkitsevat tulevaisuudessa, vähähiilisyteen ja päästöjen vähentämiseen liittyen. Kysymyksessä käytettiin samoja valmiita vastausvaihtoehtoja kuin vuoden 2021 teemakysymyksessä liittyen Fit For 55 -ilmastopakettin valmisteluun (Euroopan komissio 2021), jolloin varustamoilta kysyttiin mitä keinoja ne aikovat käyttää kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen. Kysymyksen asettelu mahdollistaa vuoden 2022 ja 2021 vastausten vertailun, joka on esitetty kuvassa 6.1. Valittujen vastausten lukumäärä oli 63.



Kuva 6.1. Mitä vaihtoehtoisia polttoaineita tai käyttövoimaa varustamonne harkitsee tulevaisuudessa? (2022 n=20, 2021 n=20).

Suurin osa vastaajista, 70 %, valitsi nestemäisen tai kaasumaisen biopolttoaineen käytön. Edellisessä barometrissä sen valitsi 45 %. Myös metanoli (55 %) ja LNG:n ja biopolttoaineiden yhdistelmä (45 %) kiinnostavat nyt useampia varustamoita. Eri vaihtoehtoisia polttoaineita harkitaan nyt laajemmin, todennäköisesti tieto niistä on lisääntynyt, kun viime barometrissa useimmiten valittu keino oli reittien ja kulkunopeuksien optimointi. Myös fossiilisen öljyn käytön yhdistetynä erilaisiin päästövähennysteknologioihin valitsi enää 20 % tähän kysymykseen vastanneista. Ammoniakki ja akut (sähköistäminen) saivat myös enemmän kannatusta kuin edellisessä kyselyssä. Toisaalta osa varustamoista ei ole vielä löytänyt sopivaa vaihtoehtoa ja niiden vaikutuksia pohditaan, kuten LNG:n metaanipäästöt ja se että akut vievät liikaa kapasiteettia ja tilaa aluksilta. Metanoli ja biokaasu mainittiin; monikäyttömoottorit mahdollistavat eri vaihtoehtoja. Keskittää, että saadaan fossiilittomia polttoaineita. Kukaan ei suunnitellut ydinvoimakäyttöisiä aluksia, yhteiskunta ei ole valmis niille.

Toisena vaihtuvana teemakysymyksenä tiedusteltiin, miten epävarma tilanne ja sen vaikutus kuluttajien käyttäytymiseen vaikuttavat varustamon toimintaan. Vastauksia saatiin 11. Merkittävää vaikutusta nähtiin EU:n tasolla, mikä toistaiseksi näkyy pienenä laskuna kuljetetuissa volyymeissa. Yksi vastaaja toteaa, että kysyntä on heikentynyt erityisesti tuonnissa ja transitolasti puuttuu käytännössä kokonaan. Kuvassa 3.6. on kokonaiskuva Suomen transitokuljetuksista. Tuonnin tilanne heikentää konttikalustobalanssia ja tuo haasteita vientiin. Erityisesti transitokuljetusten väheneminen on heikentänyt sieltä vapautuvien konttien saatavuutta. Tilannetta pahentavat Itämeren korkeat hinnat chartermarkkinoilla. Muutoksia reitityksissä on odotettavissa. Yksi vastaaja toteaa, että mahdollista on frekvenssin ja kokonaiskapasiteetin väheneminen Itämerellä. Rahtaaajien odotetaan myös olevan varovaisempia, mikä voi johtaa sitoutumiseen vähimmäismääriin ja pyrkimään lyhyempiin sopimuskausiin. Vaikutukset voivat tulla viiveellä rahrimarkkinoiden hintatason mukana, jos aluksia on aikarahdattu pitkäaikaisilla sopimuksilla. Yksi vastaaja toteaa, että epävarmuus suosii lähimatkustamista.

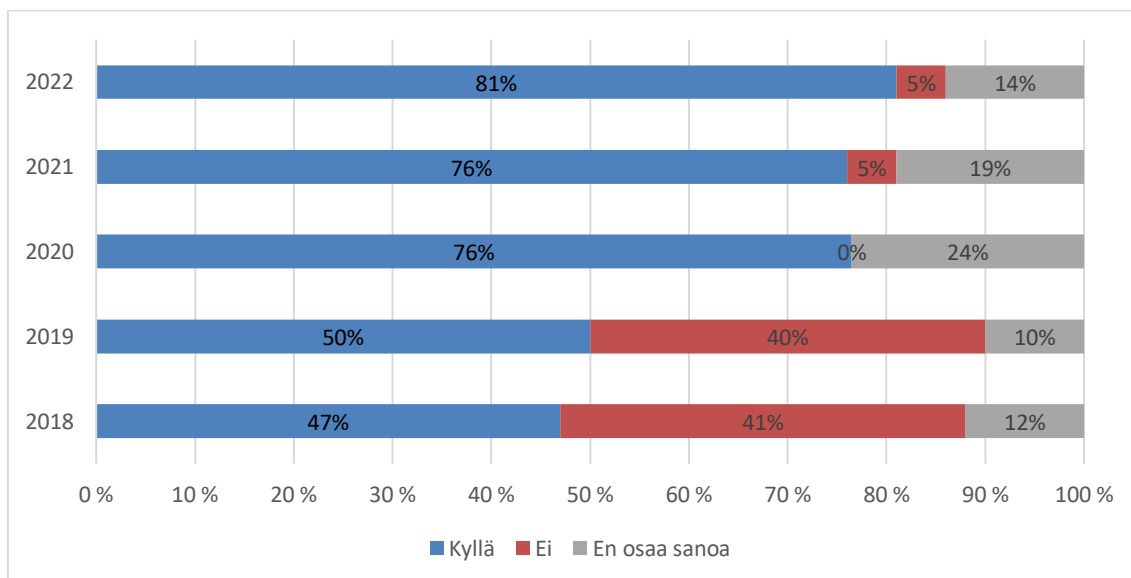
6.2 Teemakysymys II

Teemakysymys II kartoittaa viiden vuoden aikajänteellä varustamojen näkemyksiä yritys vastuusta ja ympäristöystävällisyydestä kilpailuelementtinä. Nyt kysymyssarja toistettiin viidettä kertaa. Aihetta selvitettiin sekä avoimilla että strukturoiduilla kysymyksillä.

Yritysten yhteiskuntavastuu jaotellaan tavallisesti taloudelliseen, sosiaaliseen ja ekologiseen vastuuseen. Joissakin määritelmässä yrityksen yhteiskuntavastuu on liiketoimintaa tukevaa, usein vapaaehtoista toimintaa, jota ohjaavat yrityksen arvot ja tavoitteet. Merenkulkualalla yhteiskuntavastuu liittyy muun muassa ympäristöön, turvallisuuteen, työvoimaan, toiminnan läpinäkyvyyteen sekä kuljetettavien tuotteiden kautta toimitusketjujen läpi kulkevaan vastuuseen. Varustamot ovat osa kokonaista toimitusketjua, joka ulottuu aina raaka-aineen hankinnasta tuotteen toimittamiseen asiakkaalle.

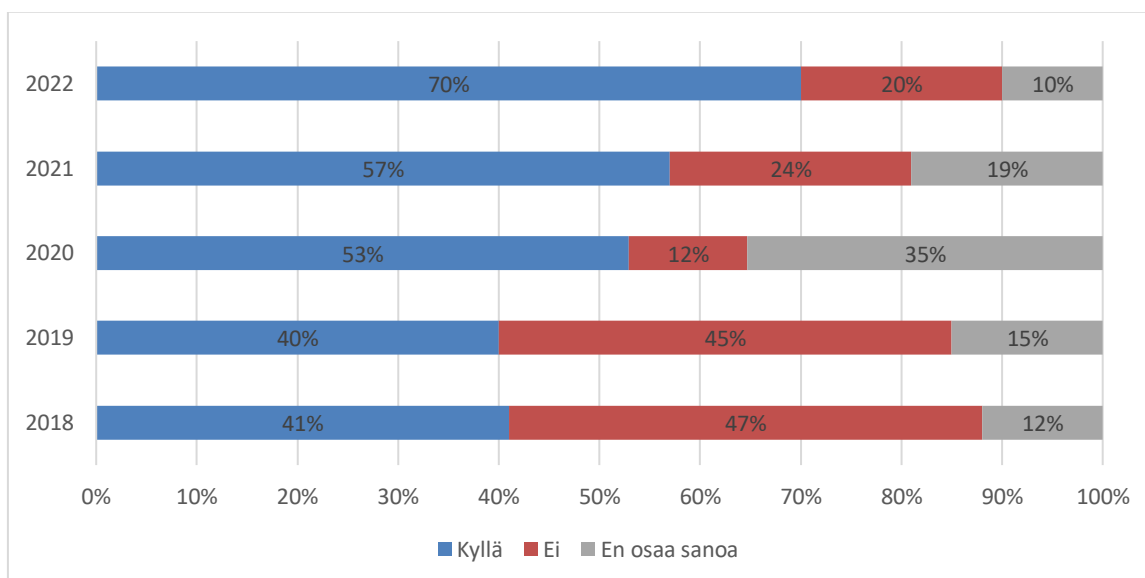
Vastuullisuuteen liittyvällä avoimella kysymyksellä haluttiin selvittää sitä, **mitkä ovat varustamon kilpailuetuja merikuljetusmarkkinoilla**. Vastauksia oli 12. Neljä vastaajaa viittasi vastuullisuuteen, kestävytyteen tai ympäristötietoisuuteen. Suuryritykset edellyttävät vastuullisuutta. Yksi vastaaja kertoi suurista satsauksista vastuullisuuteen erityisesti polttoaineiden osalta ja yksi hyvään maineeseen erityisesti vastuullisuuteen ja ympäristökysymyksiin liittyvissä asioissa. Lisäksi mainittiin joustavuus, sekä useita monipuoliseen palvelutarjontaan liittyviä etuja, kuten hyvä aikataulu ja hyvä hinta, ovelta-ovelle-ketju, osaava pohjoismainen henkilöstö, mahdollisuus luotsaukseen itse sekä maantieteellinen sijainti.

Toinen teemakysymys liittyi siihen, **miten rahdinantajat arvostavat** varustamoiden vastuullisuutta ja ympäristöystävällisyyttä. Vastausvaihtoehdot kysymykseen olivat kyllä, ei ja en osaa sanoa. Vastaajista 81 % katsoi, että rahdinantajat arvostavat mainittuja tekijöitä, mikä vastasi yhtä vastaajaa enemmän kuin vuonna 2021. Yhden vastaajan kanta oli kielteinen, ja 14 % ei osannut sanoa rahdinantajien ympäristöön ja vastuullisuuteen liittyvistä arvostuksista.



Kuva 6.2. Ovatko vastuullisuus ja ympäristöystävällisyys asioita, joita rahdinantajat arvostavat varustamoissa? (2022 n=21, 2021 n=21, 2020 n=17, 2019 n=20, 2018 n=17)

Kolmas teemakysymys käsitteli sitä **ottavatko rahdinantajat huomioon** vastuullisen toimitusketjun ja ovatko he kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta. Kyllä-vastausten osuus kasvoi tällä vastauksella jopa 70 %:iin. Ei-vastauksia oli 20 %.



Kuva 6.3. Ottavatko rahdinantajat mielestänne huomioon vastuullisen toimitusketjun ja ovat kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta? (2022 n=20, 2021 n=21, 2020 n=17, 2019 n=20, 2018 n=17)

Rahdinantajien vastuullisuuden ja ympäristöystävällisyyden arvostamiseen liittyvän kysymyksen jatkona tiedusteltiin sitä, **miten tämä näkyy rahdinantajien toiminnassa**. Avoimeen kysymykseen vastasi 12 varustamon edustajaa. Suurin osa vastanneista toi esille vastuullisuuden huomiointiin. Vastuullisuus on imagokysymys rahdinantajille ja toimitusketjulle, ja yhä useammat rahdinantajat ovat osoittaneet lisääntyntä kiinnostusta ympäristövaikutuksia vähentäviin ratkaisuihin. Haetaan vihreitä kuljetusketjuja ja panostetaan hiilineutraaliin ketjuun. Toiminnan pitää olla vastuullista ja sertifioitua, on annettava vastuullisuusselvityksiä tai täytettävä rahdinantajien käytännöt. Rahdinantajilla on myös omia tarkastuksiaan. Toisaalta viisi vastaajaa toteaa, että vaatimuksista huolimatta vastuullisuudesta ei olla valmiita maksamaan tai sitä ei kuitenkaan huomioida tarjouskilpailussa. Esille nousi myös, että Ruotsissa kilpailutuksissa vihreä toimitusketju on osa valintakriteerejä, kun taas Suomessa rahdinantajat keskittyvät erityisesti pelkkään hintalappuun.

6.3 Teemakysymys III

Vuoden 2022 varustamobarometrin erilliskysymyksessä tiedusteltiin mielipiteitä satama-agenttien toimintaan. Vastaajista 14 % mukaan palvelut ovat erittäin tärkeitä varustamolle (taulukko 6.1). Tärkeinä tai melko tärkeitä niitä piti 24 % vastaajista. Lähes kolmannes vastasi, että palvelut eivät ole kovin tärkeitä.

Taulukko 6.1. Ovatko agentin (port agent) tarjoamat palvelut tärkeitä varustamollenne? n=21.

	%
Erittäin tärkeitä	14 %
Tärkeitä	24 %
Melko tärkeitä	24 %
Ei kovin tärkeitä	29 %
Ei lainkaan tärkeitä	5 %
En osaa sanoa	5 %

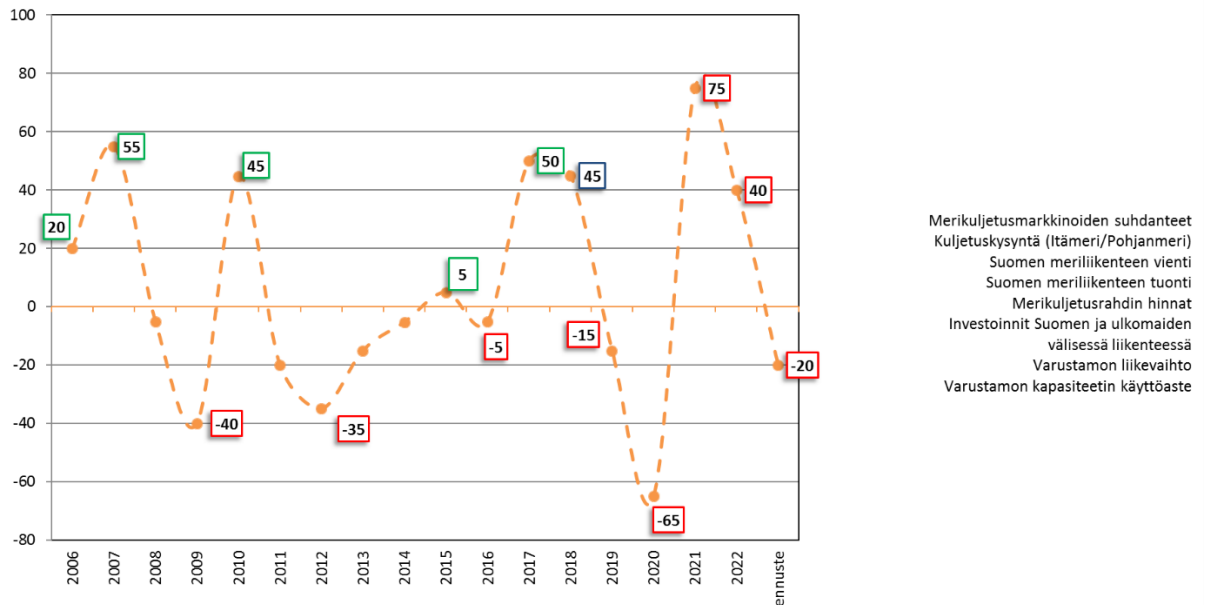
Kehitystoiveina mainittiin, että agentti pitää kaikki osapuolet ajan tasalla ja toimii proaktiivisesti niin että satamavierailu on sujuva. Yksi vastaaja mainitsi, että linjaliikenteessä yleensä varustamoiden maaorganisaatio hoitaa agentin palvelut, ulkopuolisia ei juurikaan käytetä. Toinen vastaaja totesi, että agentin palvelut ovat erityisen tärkeitä ulkomailla.

7 YHTEENVETO

Varustamobarometri julkaistiin ensimmäisen kerran vuonna 2006. Menneisyyden tarkastelu osoittaa, millaisia suhdanteita varustamoala ja merenkulkuala yleisesti ovat näiden vuosien aikana käyneet läpi. Suurimmassa osassa teemoja on yleensä nähtävissä hyvinkin yhteneväiset lasku- ja noususuhdanteet, joskin poikkeuksia yleisestä trendistä on esiintynyt.

Kuvassa 7.1. on esitetty varustamoalan yleispiirteisen trendin kuvaaja, johon on laskettu kahdeksan eri teeman keskiarvot vuosittain (pyöristetty viiden tarkkuudella) ja piirretty niiden perusteella viivadiagrammi. Teemat ovat merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet, kuljetuskysyntä (Itämeri/Pohjanmeri), Suomen meriliikenteen vienti, Suomen meriliikenteen tuonti, merikuljetusrahdin hinnat, investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä, varustamon liikevaihto ja varustamon kapasiteetin käyttöaste. Kun verrataan kuvaajan arvoja, on muistettava, että kaudella 2009 barometri toteutettiin vielä kaksi kertaa vuodessa. Se ei laskentatavasta johtuen ilmene kuvaajasta. Jos mittari pilkotaan osiin, merikuljetusten suhdanteet kuvaavat parhaiten kokonaistilannetta ja muut osatekijät ovat sen johdannaisia.

Ensimmäisen varustamobarometrin toteuttamisvuodesta 2006 alkanut nousujohteinen suuntaus on jatkunut vuoden 2007 loppuun, jonka jälkeen sukellus vuoden 2008-2009 vaihteen taloudelliseen lamaan on ollut jyrkkä. Tämän jälkeinen nopea nousu on tapahtunut vuoden mittaan ja nousu on joissakin tapauksissa ollut jopa jyrkempi kuin laskusuhdanteen aikainen pudotus. Saldolukujen positiiviset huiput saavutettiin vuonna 2010, jonka jälkeen alkoi uusi lasku jatkuen vuoteen 2014 asti. Tämän jälkeen nousu on ollut maltillisempaa, mutta kuitenkin tasaista. Vuoden 2016 pienen notkahduksen jälkeen kaudella 2017 saavutettiin uusi positiivinen huippu, jonka jälkeen nousu jatkui vielä kauteen 2018 asti. Keskiarvojen kuvaaja laski voimakkaasti 60 pisteellä kaudella 2019, ja tärkeimpiä muuttujia kuvaavan mittarin arvo romahti vuoden 2020 barometrissa miinus 65 pisteeseen. Vuoden 2021 barometrissa on näiden tarkasteltujen tekijöiden **yhteisessä kehityksessä** saavutettu ennätysellinen toipuminen saldolukuun 75. Vuoden 2022 osalta ollaan vielä positiivisella uralla saldoluvun ollessa 40, mutta tulevaisuuden odotukset ovat synkemmät saldoluvun ollessa miinus 20.



Kuva 7.1. Merenkulku- ja varustamoalan vaihtelut markkinatilannetta kuvaavalla mittarilla ilmaistuna vuosina 2006–2022 ja ennuste.

Toipuminen koronan aiheuttamasta kuljetusten vähenemisestä ja epätasapainosta on edelleen käynnissä vuonna 2022, mutta nyt uudet kriisit ovat jo ovilla. Arviot tulevaisuudesta ovat kääntyneet valtaosin negatiivisiksi, mikä onkin ymmärrettävää Ukrainan sodan vuoksi. Venäjän sota-toimien seuraukset eivät ole vielä suoraan tämän vuoden näkemyksiin ehtineet vaikuttaa niin paljoa, että toteutuneen kehityksen saldoluku olisi jo ollut negatiivinen.

Näkemykset seuraavan 12 kuukauden jakson kehityksestä ovat selvästi pessimistisempiä ja kertovat suuresta epävarmuudesta talouden ja turvallisuuden suhteen sekä globaalisti että Itämeren alueella. Polttoaineiden hinnat ovat edelleen nousseet voimakkaasti. Venäjän pakotteiden ja vastapakotteiden välittömänä vaikutuksena on ollut uusien toimittajien etsiminen erityisesti öljytuotteille, joka tietää kuljetusmatkojen pidentymistä (pakotetilanteen vaikutuksista kts. esim. Mäkinen 2022). Useat varustamot ovat lopettaneet liikennöinnin venäläisiin satamiin ja transitoliikenne Suomen satamien kautta on vähentynyt voimakkaasti jo vuoden 2022 aikana (kuva 3.6.).

Oman lisänsä negatiivisiin tulevaisuudenodotuksiin merikuljetusmarkkinoilla tuovat myös muut merenkulkualan kohdistuvat muutospaineet, erityisesti fossiilisista polttoaineista irtautumisen vaatimus. Tämä on toisaalta myös mahdollisuus irtautua Venäjän kaltaisista yhteistyökumppaneista. Vastaukset tähän liittyvään teemakysymykseen vaihtoehtoisista käyttövoimista osoitta-

vat, että varustamot ovat harkinneet tätä asiaa enemmän kuin viime vuonna, jolloin teemakysymys esitettiin ensimmäisen kerran. Talousnäkymät ovat kokonaisuudessaan heikot ja kuluttajien luottamus omaan talouteensa on nyt sangen alhaalla.

Varustamobarometrin tulevaisuuden näkymät myös kuljetuskysynnässä ovat valtaosin negatiiviset. Viennin saldoluku on vähemmän miinuksella eli 31 kuin tuonnin osalta miinus 54. Myös nyt kun Venäjä on pakotteiden alla Suomesta vietäviä tuotteita ja raaka-aineita maailmalla edelleen tarvitaan. Suomeen tuotavien tavaroiden ja raaka-aineiden suhteen Venäjän pakotteet vaikuttavat kuljetusketjuja pidentävästi ja hintoja nostavasti. Ihmiset voivat myös alkaa rajoittaa kulutustaan talouden epävarmuuden ja esimerkiksi sähkön hinnan nousun vuoksi.

Epävarman tilanteen vaikutusta varustamon toimintaan kartoitettiin erillisellä kysymyksellä. Kottimaisen kysynnän heikentyminen on jo näkyvässä. Transitotuonnin tilanne heikentää konttikalustobalanssia ja tuo haasteita myös vientiin. Vaikutukset voivat tulla myös viiveellä, jos aluksia on aikarahdattu pitkäaikaisilla sopimuksilla.

Merikuljetusrahdin hintakehitys kaudella 2022 oli myös edelleen erittäin hyvää saldoluvin ollessa 54, joka oli muuten selvästi parempi kuin oli viime vuonna ennustettu. Seuraavan kauden hintakehityksen arvioidaankin valtaosan mielestä kääntyvän laskuun saldoluvin ollessa miinus 19. Kustannuskomponenteista **polttoaineen/energian hinta** nousi tällä tarkastelukaudella 90 %:in mukaan, ja saldoluku oli miinus 100, samoin kuin viime vuoden barometrissakin. Tulevan kehityksen osalta hinnan odotetaan valtaosan mielestä edelleen nousevan, saldoluku on miinus 33, mutta osa odottaa hintojen jopa laskevan ensi kaudella. Ehkä osa odottaa bunkkerin hinnan nousun tulleen tiensä päähän. Tulevaisuudessa tähän kysymykseen olisi hyvä liittää myös tarkentava kysymys käytettävästä käyttövoimasta, koska valittu käyttövoima asettaa varustamot eri asemaan hintojen suhteen.

Suomen lipun miehistökustannukset jatkavat edelleen nousuaan, mutta hieman maltillisemmin kuin viime vuonna saldoluvin ollessa miinus 66. Tulevalla kaudella 89 % arvioi miehistökustannusten edelleen nousevan ja loput 11 % niiden pysyvän ennallaan. Ulkomaisen lipun alla kustannusten arvioitiin myös nousseen, mutta hieman maltillisemmin, saldoluvin ollessa miinus 43. Selkeästi useampi ennakoii kustannusten nousua myös tulevalla kaudella, saldoluku on miinus 77.

Yksittäisiä varustamoita koskeneessa osiossa varustamon liikevaihto oli voimakkaasti positiivinen. Tulevan kauden ennusteessa oli nähtävissä mielipiteiden jakaantumista ja monen myös ennustaessa liikevaihdon pysyvän ennallaan saldoluvin ollessa 10. Kapasiteetin käyttöaste on laskussa vuodesta 2021, saldoluku oli vuonna 2022 vielä positiivinen eli 28, mutta tulevalle kaudelle niukka enemmistö ennusti sen laskevan. Valtaosa kuitenkin ennusti kapasiteetin pysyvän samana sekä vuonna 2022 että tulevalla kaudella. Valtaosan mielestä kaikissa tapauksissa merihenkilöstön määrä pysyy vakiona. Suomen lipun alla kuitenkin sekä vuonna 2022 että tulevalla kaudella merihenkilöstön määrää kuvaavat saldolut painuivat negatiiviseksi ollen miinus 17 ja

miinus 11. Muun kuin Suomen lipun alla vuonna 2022 saldoluku painui hieman miinukselle ja tulevalle kaudelle päästiin hieman positiiviselle puolelle.

Kuten edellisessä barometrissä, varustamoiden useimmiten mainitsema **kasvun este** oli osaavan henkilökunnan saanti meripuolella 73 % mukaan. Yhtä tärkeänä kasvun esteenä (73 %) pidettiin talouden yleistä epävarmuutta, joka nyt nousi uudelleen kärkeen. Henkilöstöön liittyviä kasvun esteitä olivat myös varustamoalan houkuttelevuus 50 % vastaajista mukaan, työvoimakustannusten nousu (32 %) ja henkilöstön saatavuusongelmat maapuolella (27 %). Pääasiallisesti käytetyn polttoaineen tai energian hinnan nousun valitsi hieman harvempi vastaajista, 46 % verrattuna 55 %:iin vuonna 2021. Kysynnän elpymistä indikoitiin viime vuoden barometrissa, kun 41 % valitsi kapasiteetin tai kaluston rajallisuuden kasvun esteeksi. Suhdanteiden heikkenemistä ilmentää, että sen valitsi tänä vuonna vain 23 % vastaajista. Toisaalta transitoliikenteen äkillinen vähentyminen aiheuttaa konttipulaa. Tarkentavassa kysymyksessä käsiteltiin henkilöstön saatavuuteen liittyviä tekijöitä. Alan vetovoimaisuutta nuorten keskuudessa pitäisi saada parannettua.

Mielipiteet **Suomen merenkulkupolitiikasta** ovat olleet melko tasaisia useamman vuoden. Selvä enemmistö vastaajista (76 %) arvioi, että merenkulkupolitiikka on säilynyt ennallaan. Viime vuoden verrattuna tyytymättömien osuus on kuitenkin hieman kasvanut, eikä kukaan ole sitä mieltä, että se on parantunut.

Ensimmäinen vaihtuva teemakysymys jatkoi viime vuoden teemaa: mitä vaihtoehtoista polttoaineita tai käyttövoimaa varustamot harkitsevat tulevaisuudessa liittyen vähähiilisyteen ja päästöjen vähentämiseen. Vastaajat valitsivat useampia vaihtoehtoja kuin vuonna 2021. Suurin osa vastaajista (70 %) valitsi nestemäisen tai kaasumaisen biopolttoaineen käytön, kun edellisessä barometrissä useimmin valittiin reittien ja kulkunopeuksien optimointi. Myös metanoli (55 %) ja LNG:n ja biopolttoaineiden yhdistelmä (45 %) kiinnostavat nyt useampia varustamoita.

Toisena vaihtuvana teemakysymyksenä tiedusteltiin, miten epävarma tilanne ja sen vaikutus kuluttajien käyttäytymiseen vaikuttavat varustamon toimintaan. Kuten suhdanteisiin liittyvissä vastauksissa, vastaajat näkivät vaikutuksia kuljetusmäärissä, varsinkin kun transito on reippaasti vähentynyt. Frekvenssin ja kokonaiskapasiteetin vähenemistä ennakoitiin, samoin kuin reittimuutoksia. Rahtaajien odotetaan myös olevan varovaisempia.

Teemakysymyssarja II liittyi nyt viidettä eli viimeistä kertaa varustamoiden yritys vastuuseen sekä ympäristöystävällisyyteen. Vuonna 2022 vastaajista 81 % arvioi, että rahdinantajat arvostavat varustamoiden vastuullisuutta ja ympäristöystävällisyyttä, mikä hieman enemmän kuin vuonna 2021. **Varustamon kilpailuetuina merikuljetusmarkkinoilla** mainittiin vastuullisuus, kestävyys ja ympäristötietoisuus. Myös tuotiin esille joustavuus, sekä monipuoliseen palvelutarjontaan liittyviä tekijöitä.

Selvästi useamman vastaajan mukaan (70 %) **rahdinantajat ottavat huomioon** vastuullisen toimitusketjun ja ovat kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta. Vastauksissa yli puolessa

tuotiin esille vastuullisuuden enenevä huomiointi. Edelleen osa vastaajista toi esille, että kustannukset edelleen ratkaisevat, jopa siinä tapauksessa, että vastuullisuus tuodaan esille tarjouskilpailussa. Vastaajat kuitenkin kertoivat nyt vastuullisuusselvityksistä ja rahdinantajien omista tarkastuksista.

Kolmantena teemakysymyksenä kartoitettiin mielipiteitä satama-agenttien toimintaan. Vastaajista 14 % mukaan palvelut ovat erittäin tärkeitä varustamolle (taulukko 6.1). Tärkeinä tai melko tärkeitä niitä piti 24 % vastaajista.

8 INLEDNING

Enkäten genomfördes som en nätenkät i oktober-november 2022. Liksom under tidigare år mottagarna kunde besvara antingen den svenska eller den finska versionen. Enkäten riktades till Rederierna i Finland rf:s och Finlands Skeppsmäklareförbund rf:s medlemsrederier samt till de viktigaste finländska rederierna som inte hör till ovan nämnda föreningar. Därmed deltog också utländska rederier som är väsentliga för sjötrafiken i Finland och som har regelbunden Finlandstrafik. Antalet potentiella respondenter i Barometerenkäten hölls på samma nivå som tidigare år. Antalet potentiella respondenter var 30, varav 22 svarade. Därmed var svarsprocenten 73.

Barometern utvecklades våren 2006 som ett verktyg för dem som arbetar med sjötransporter. I början publicerades barometern två gånger om året, och sedan 2010 har den publicerats en gång per år.

Så här läser man barometern:

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

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

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

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

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

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

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

Grupp E presenterar resultatet av temafrågor.

9 BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIER

Med hjälp av frågorna i grupp A kartlades bakgrundsinformation om rederierna. Tabellerna nedan visar fördelningen bland svarspersonerna i förhållande till de olika bakgrundsfrågorna.

Kontaktuppgifter (A1)

Enkäten riktades till den högsta ledningen i företagen. Största delen av dem som besvarade rederibarometern uppgav att deras titel är verkställande direktör. Enkäten besvarades dessutom av styrelsens ordförande och andra personer i ledningen.

Rederiets huvudsakliga trafikform (A2)

Av rederierna som besvarade enkäten bedriver 50 procent linjetrafik, 45 procent trampfart och resten, dvs. 5 procent av rederierna som deltog, bedriver annan trafik. Fördelningen enligt trafikform visas i tabell 9.1.

Tabell 9.1. Rederiets trafikform (n=22).

Trafikform	notiser stycken	%
Linjetrafik	11	50 %
Trampfart	10	45 %
Annan	1	5 %

Rederiets huvudsakliga godstrafik (A3)

Tabell 9.2. visar rederiernas huvudsakliga godstrafikform enligt varugrupp. Majoriteten, dvs. 62 procent av dem som svarade, transporterar styckegods, medan 33 procent transporterar torrbulk och 5 procent våtbulk.

Tabell 9.2. Rederiets godstrafikform enligt varugrupper (n=21).

Godstrafik	notiser stycken	%
Torrbulk	7	33 %
Våtbulk	1	5 %
Styckegods	13	62 %

Storhetsklass för rederiets omsättning (A4)

I enkäten gavs fyra olika alternativ för att kartlägga storleksklassen på omsättningen (tabell 9.3.). 23 % av respondenterna uppgav den lägsta omsättningen, dvs. under 10 miljoner euro. En tredjedel av respondenterna hade en omsättning på 10–50 miljoner euro och likaså en tredjedel hade en omsättning på över 100 miljoner euro.

Tabell 9.3. Rederiets omsättning (n=22).

Omsättning	notiser stycken	%
Mindre än 10 MEUR	5	23 %
10 - 50 MEUR	7	32 %
50 - 100 MEUR	3	13 %
Större än 100 MEUR	7	32 %

Storhetsklass för rederiets personalantal (A5)

I barometern kartlades rederiernas personalstyrka utifrån på förhand angivna kategorier (tabell 9.4.). Drygt en tredjedel av rederierna som besvarade enkäten uppgav att de hade över 200 anställda. Av de rederier som svarade hade 23 % färre än 20 anställda.

Tabell 9.4. Rederiets personalantal (n=22).

Personalantal	notiser stycken	%
Mindre än 20	5	23 %
20 - 50	2	9 %
50 - 100	4	18 %
100 - 200	3	14 %
Större än 200	8	36 %

Rederiets tonnage (A6)

Av rederierna som deltog hade 50 procent endast eget tonnage, medan 41 procent av dem som svarade hade både eget och chartrat tonnage. 9 % av dem som svarade hade endast chartrat tonnage. Fördelningen bland dem som svarade framgår av tabell 9.5.

Tabell 9.5. Rederiets tonnage (n=22).

Tonnage	notiser stycken	%
Enbart eget tonnage	11	50 %
Både eget och chartrat	9	41 %
Enbart chartrat	2	9 %
Varken eget eller chartrat	0	0 %

Rederiets flaggstater (A7)

Barometern kartlade hur de deltagande rederiernas fartygstyper fördelade sig enligt finsk flagg, EU-flagg och övrig flagg (tabell 9.6). Det totala antalet fartyg hos rederierna som deltog i enkäten var 1020. Det antal fartyg som enkätdeltagarna anger har i hög grad varierat under alla år som barometern har genomförts och det beror på vilka rederier som har deltagit i enkäten samt om de har angett hur många fartyg de har i drift.

Tabell 9.6. Antalet fartyg som rederiets opererar enligt flaggstat (n=18)

Flagga/fartyg	Finska flaggan, n=11	EU-flaggan, n=11	Övriga, n=6	ANTAL
roro/ropax	20	10		30
containerfartyg	9	21	877	907
torrbulk	35	40	1	76
våtbulk	6		1	7
ANTAL	70	71	879	1020

I handelsfartygsförteckningen inskrivs på ansökan sådana fartyg i det finländska fartygsregistret som kan beviljas stöd till handelssjöfarten ur statens medel för att förbättra konkurrenskraften. Handelsfartygsförteckningen förändras ständigt till exempel är förändringar såsom ägarbyten och namnbyten vanliga. I maj och juni 2022 var antalet fartyg 110 och i oktober 2022 hade antalet sjunkit till 104. Under perioden januari 2019 till oktober 2022 är detta det lägsta antalet fartyg i handelsfartygsförteckningen. Som störst var antalet 120 fartyg i maj och juni 2019 (Finlands officiella statistik (FOS): Handelsflottan).

10 SJÖFARTSBRANSCHENS NULÄGE OCH FRAMTID

Med hjälp av frågorna i grupp B utreddes nuläget och framtiden, så att man först kartlade rederibranschen och sjötransportmarknaden i allmänhet och därefter de ekonomiska utsikterna för de enskilda rederierna. Granskningsperioden bestod av de senaste tolv månaderna i det förflutna och de kommande tolv månaderna i framtiden.

Ett undantag till detta utgör mängden export- och importtransporter inom Finlands sjötrafik, för vilka endast prognosen för de kommande tolv månaderna har beaktats. För investeringar som gäller trafik mellan Finland och utlandet har tidsperioden 24 månader använts. Före 2010 användes i huvudsak ett tidsspänn på sex månader i barometern, eftersom barometern publicerades två gånger per år. Det förändrade granskningsintervallet ska beaktas när statistiken analyseras.

10.1 Allmänna frågor om rederibranschen

Konjunkturerna inom sjötransportmarknaden (B1)

Saldotalet 27 som beskriver sjötransportmarknadens konjunkturer 2022 är klart sämre än det rekordartade positiva resultatet från föregående år. De positiva utsikterna för 2021 visade på en återhämtning efter coronapandemin och nu har den återgått till ett normalt tillstånd. Resultatet för 2022 var dock fortfarande klart positivt, även om de nya kriserna redan står för dörren (Bild 10.1). Det uppskattade saldotalet för den kommande perioden är redan klart negativt. Nästan 70 % av respondenterna förutspådde att konjunkturerna kommer att försämrats, vilket återspeglar en framtid som är mycket osäker med tanke på både säkerheten och det ekonomiska läget.

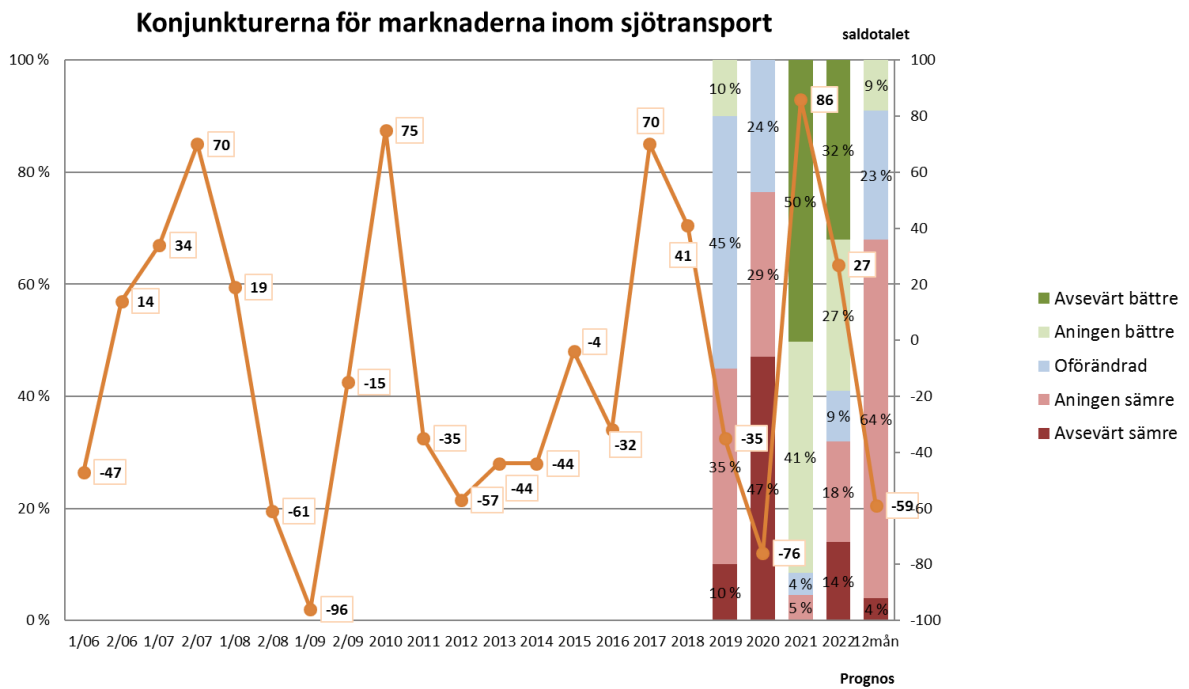


Bild 10.1. Konjunkturer inom sjötransportmarknaderna (uppf. 2022 n=22, prognos 12 månader n=22).

Transportefterfrågan inom sjötransportmarknaden på Östersjön/Nordsjön (B2)

Transportefterfrågan har följt konjunkturerna i Finlands viktigaste trafikområden. Saldot i efterfrågan har också sjunkit från fjolåret till 19, men de flesta bedömer att saldot har förbättrats ytterligare. Efterfrågan förutspåddes dock minska klart under den kommande perioden (Bild 10.2.)

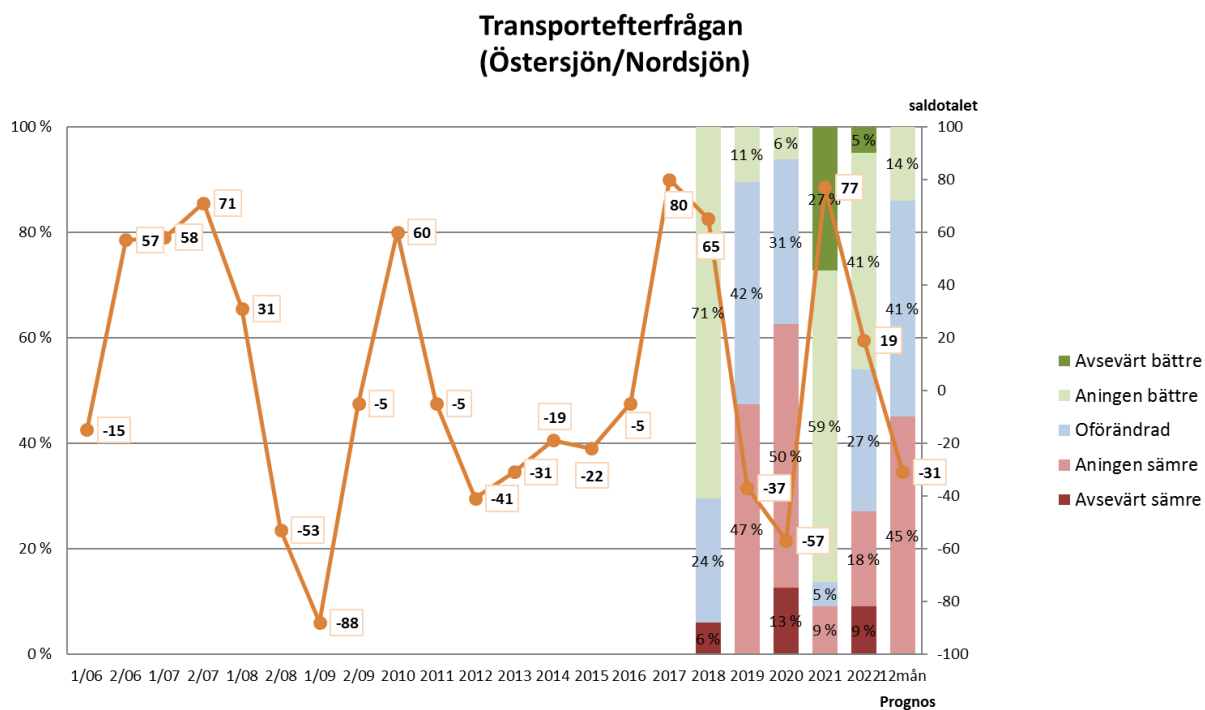


Bild 10.2. Transportefterfrågan på sjötransportmarknader på Östersjön/Nordsjön (uppf. 2022 n=22, prognos 12 månader n=22).

Antalet export- och importtransporter (B3)

För att beskriva den finländska sjöfartsindustrins export och import har man under hela rederibarometern endast använt prognoser, inte bedömningar av föregående års situation, såsom för andra teman. I fråga om exporttransporterna har man av fjolårets klart positiva uppskattningar återgått till klart negativa uppskattningar av exportutvecklingen. En knapp majoritet (45 %) uppskattade att exporten minskar, men många uppskattade också att den förblir ungefär oförändrad. Saldotalet är negativt, minus 31 (Bild 10.3.).

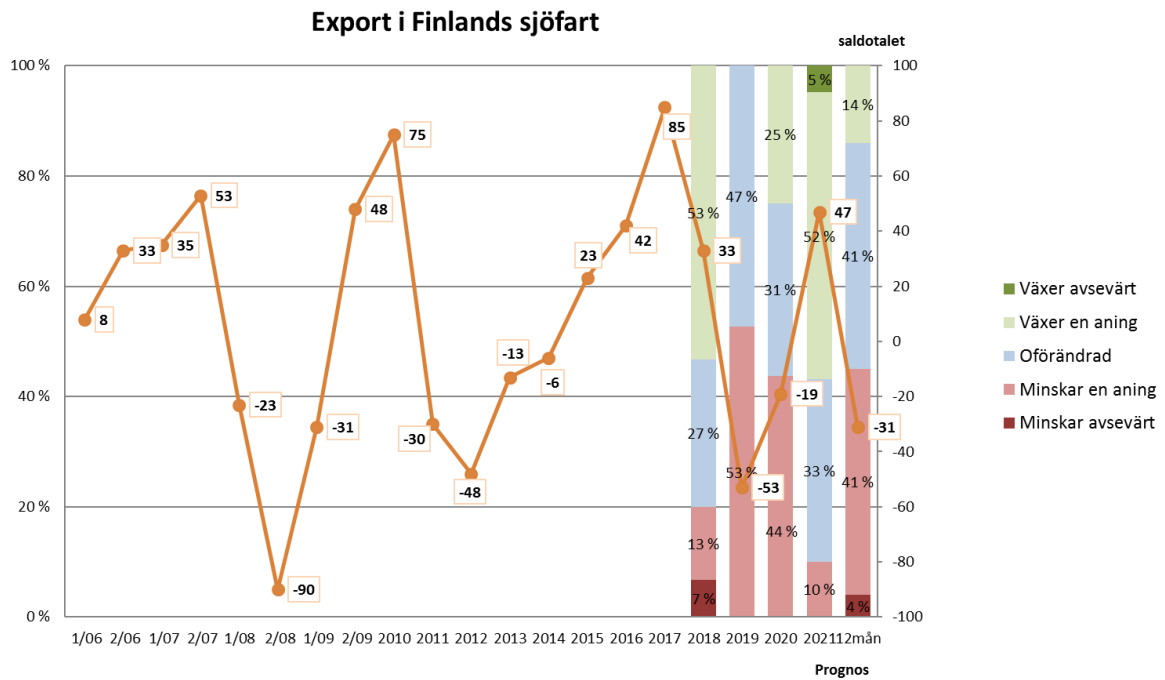


Bild 10.3. Export i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=22).

Flera respondenter förutspådde att importtransporterna kommer att minska, medan färre respondenter förutspådde att exporttransporterna kommer att minska. Prognosen för saldoalet för importtransporterna är minus 54.

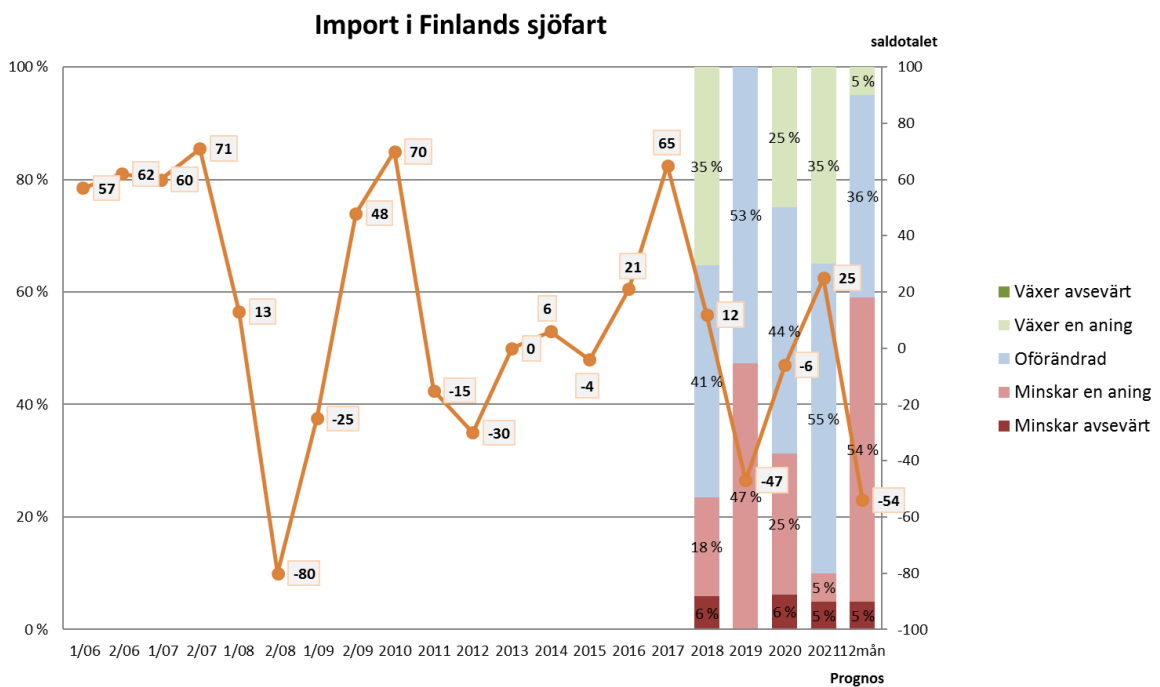


Bild 10.4. Import i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=22).

Utvecklingen av import- och exporttransporterna kan jämföras med statistiken över utländska sjötransporter. Om dessa har information samlats in regelbundet sedan 1970. När insamlingen av informationen började ökade antalet sjötransporter relativt jämnt fram till 2008. År 2009 sjönk volymerna avsevärt. Rekordet från 2008 slogs först 2018, då den totala volymen var 103,8 miljoner ton. Ännu 2019 överskreds gränsen på 100 miljoner ton. År 2021 var den totala volymen 94,0 miljoner ton (Bild 10.5). Minskningen jämfört med året innan var 2 procent.

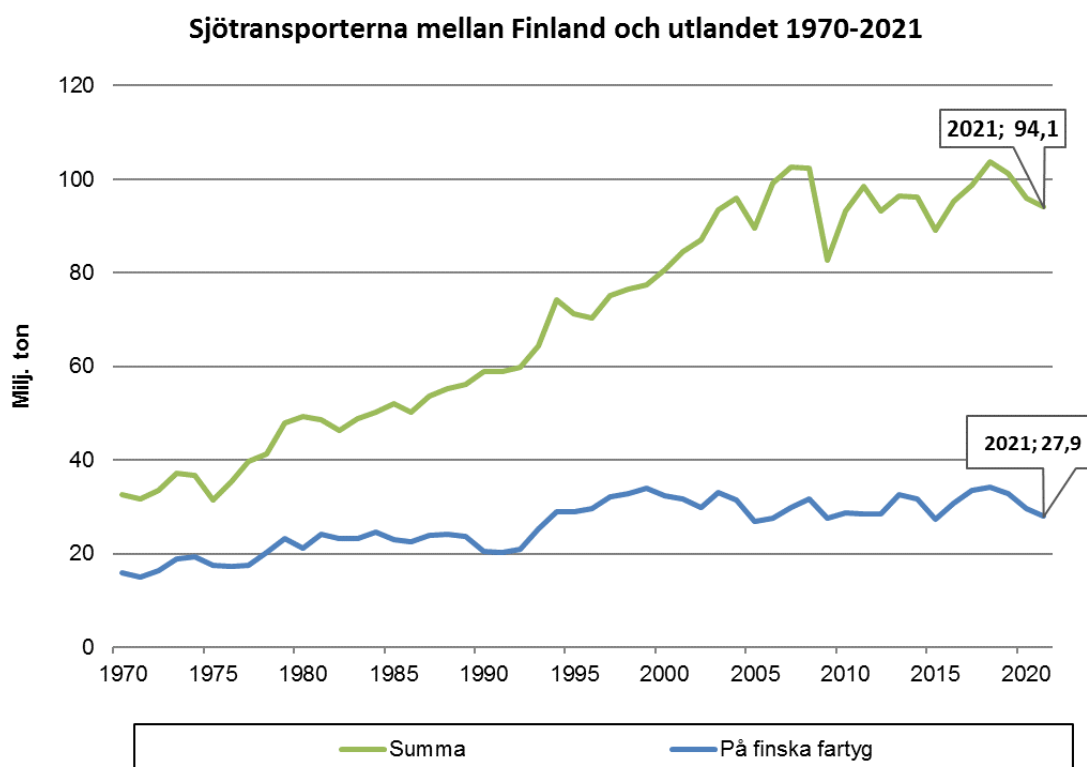


Bild 10.5. Sjötransporterna mellan Finland och utlandet 1970–2021 (Finlands officiella statistik (FOS): Utrikes sjöfart).

I årets barometer granskade vi också transittransporterna på grund av situationen i Ryssland. Andelen transittransporter för åren 2016–2022 presenteras på bild 10.6 (uppgifter för januari-oktober 2022). Fjolårets transittransporter uppgick till sammanlagt 8,2 miljoner ton. Under de fem föregående åren har mängden som mest varit 9 miljoner ton. Fram till slutet av oktober 2022 var antalet transittransporter sammanlagt 4,8 miljoner ton. Man har förutspått att sanktioner kan träda i kraft, så transitimporten av vissa varuslag såsom stenkol har ökat. Detta syns också i handeln mellan Finland och Ryssland (Mäkinen, 2022).

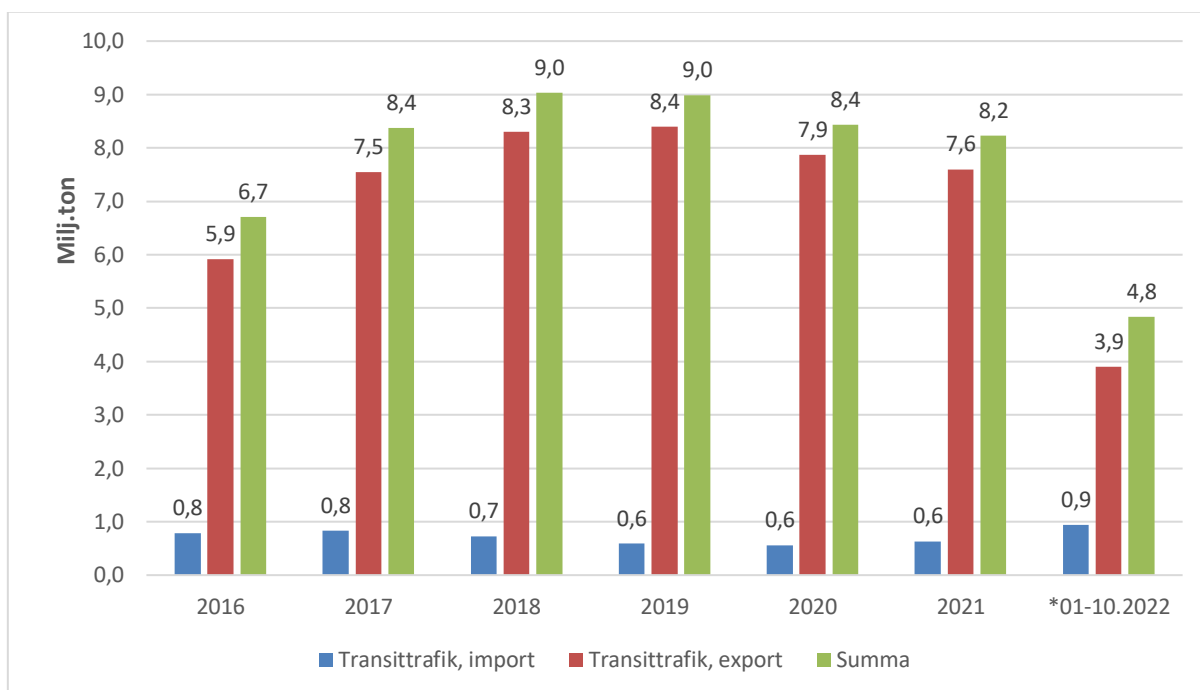


Bild 10.6. Transittrafik mellan Finland och utlandet 1970 – oktober 2022, miljoner ton (Finlands officiella statistik (FOS): Utrikes sjöfart).

Konkurrens inom sjötransportmarknaden (B4)

Konkurrensen har varit tämligen ansträngd under hela den tid som rederibarometern genomförts och den har relativt sett varierat mindre än inom andra teman. Den minst ansträngda konkurrenssituationen under hela barometerns tid inträffade, baserat på saldotalet, i fjolårets barometer. Största delen ansåg att den hade förblivit oförändrad. Nu i barometern 2022 anser största delen fortfarande att konkurrenssituationen har förblivit oförändrad, men allt fler har lagt märke till att saldotalet är minus 42 (Bild 10.7). På basis av saldotalet förutspås konkurrensen bli ännu hårdare under de följande 12 månaderna.

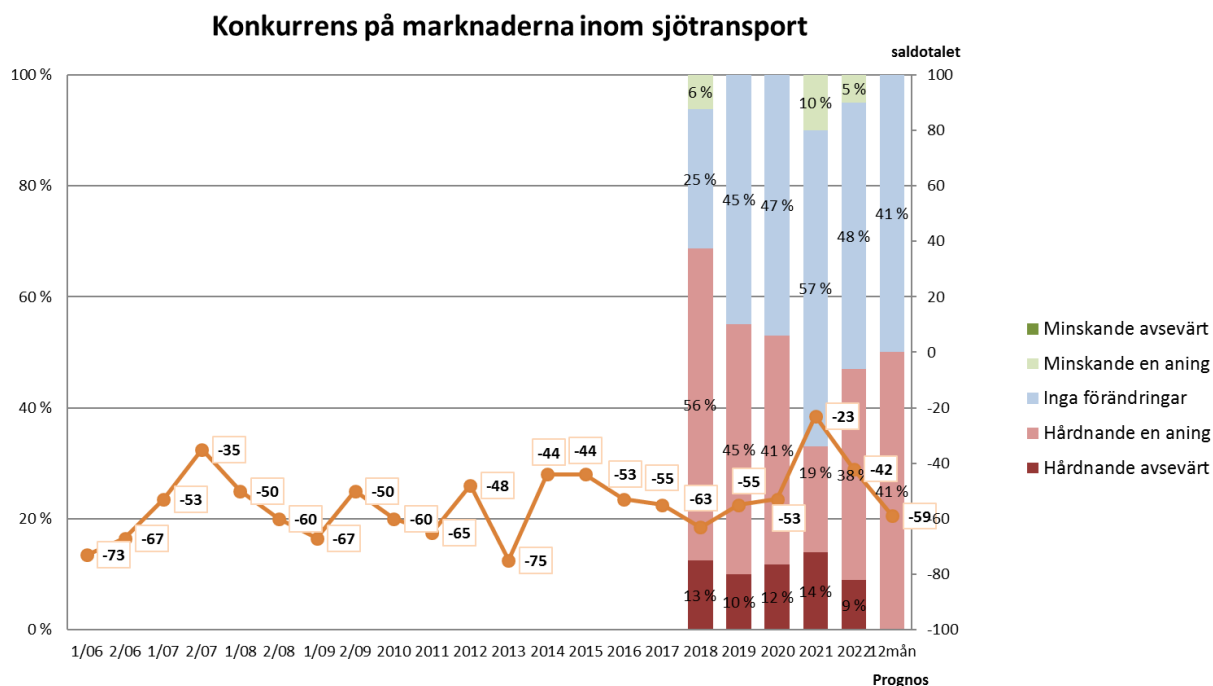


Bild 10.7. Konkurrens på sjötransportmarknader (uppf. 2022 n=21, prognos 12 månader n=22).

Sjöfraktpriser (B5)

Saldotalet som beskriver sjötransportfrakternas priser har varierat mycket under de senaste åren. Förra årets rekordhöga opinion (saldotal 77) har sjunkit något med saldotalet 54, men majoriteten av respondenterna rapporterar fortfarande att priserna har stigit, av vilka hela 41 % anser att de stigit betydligt. Under den kommande perioden förutspås dock priserna sjunka, då saldotalet är minus 19. I världsekonomin finns preliminära tecken på recession (Bild 10.8).

Sjöfraktpriset korrelerar för sin del även med bunkerpriset, som har stigit under 2022. Detta påverkar prisnivån för sjöfraktpriserna. Motsvarande trend kan även ses i bedömningarna av förändringar i bunkerpriset.

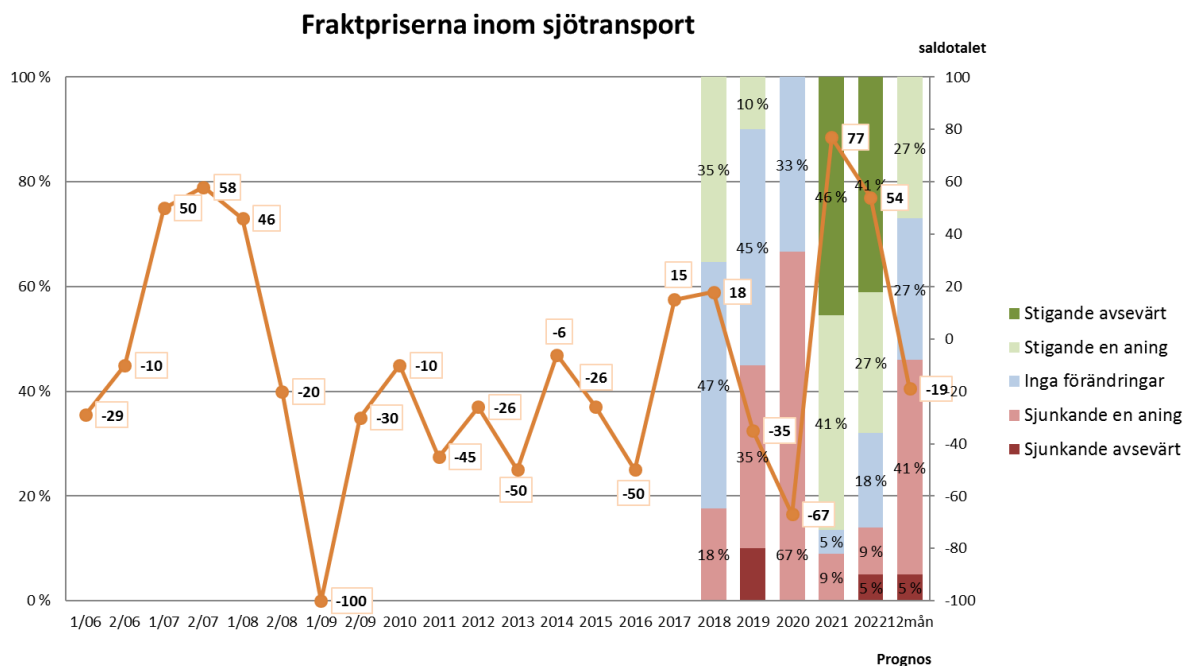


Bild 10.8. Priser på frakterna inom sjötransporten (uppf. 2022 n=22, prognos 12 månader n=22).

Bränsle-/energifriset (B6)

I fjolårets rederibarometer kompletterade vi frågan med priset på bränsle- eller energi, eftersom olika alternativ för drivkraft redan har eller kommer att tas i bruk i framtiden. Förutom olika flytande och gasformiga bränslen kan det i framtiden också vara möjligt att använda elenergi på vissa korta rutter. Saldotalet beskriver situationen för rederiet så att ett negativt värde innebär en prishöjning. I priset har det skett betydande sänkningar och höjningar under genomförandet av rederibarometern, men saldotalen har till största delen varit negativa. År 2021 sjönk saldotalet rekordartat till minus 100 och samma resultat uppnåddes även i år. Enligt upp till 90 % av respondenterna hade priset stigit väsentligt. Det rådde alltså enighet om bunkerprishöjningen.

I prognoserna för den kommande perioden fanns det redan mera splittrade åsikter. Över hälften förutspådde att priserna kommer att fortsätta stiga något, men en del trodde att priserna kommer att förbli oförändrade och en del trodde också att de skulle sjunka då saldotalet är minus 33. Ännu under nästa period kommer utsläppshandeln inte att påverkas, och de nya, dyrare bränslena kommer inte att användas särskilt mycket ännu, utan i huvudsak används fortfarande fossila bränslen vid transporter.

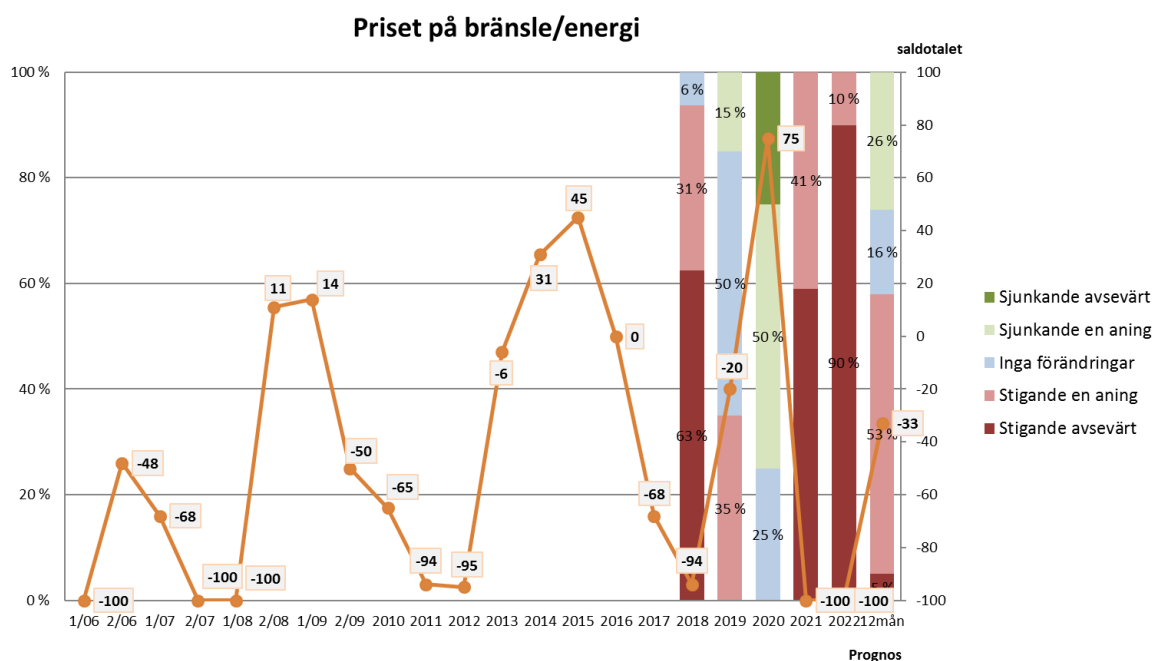


Bild 10.9. Pris på bränsle/energi (uppf. 2022 n=20, prognos 12 månader n=19).

I rederibarometern 2022 kartlades också vilka effekter höjningen av priset på använt bränsle / energi har för rederierna. 11 rederier svarade på frågan. Den ekonomiska situationen av rederierna är nu sämre och prisökningen har negativa konsekvenser för omsättningen och den relativa lönsamheten. De ökade bränslekostnaderna påverkar transportkostnaderna och det finns ett behov av att höja bränsletillägget, vilkas effekter på inflationen nämndes också. Konsekvenserna för olika rederier beror på om de har egna eller hyrda tonnage samt på befintliga avtal. Några respondenter nämnde att det ännu inte har någon inverkan eftersom fartygen är tidsbefraktade. En av respondenterna nämnde att man måste överväga att avbryta affärsverksamheten som ett verkligt alternativ på grund av kostnaderna. Trampfartstrafiken blir svår eller omöjlig med små fartyg med nuvarande bunkerkostnader.

Satsningar på energilösningarna kommer att påskyndas, men man konstaterade också att om undantag från utsläppshandeln tillåts snedvrids konkurrensen och ansträngningarna skjuts upp. Finlands konkurrenskraft påverkas på grund av avstånd till huvudmarknaderna och eventuella transporttider i fråga om IMO:s kommande regler för 2023.

Under tidigare år har det verkliga bunkerpriset beskrivits med Bunkerworld-indexet, men nu är det inte längre tillgängligt. Dessutom vore det bra att i framtiden också granska priserna på LNG och andra alternativa drivmedel. I år granskades bränslepriserna utifrån MA-BUX World Index (<https://mabux.com/mabux/bunker-market/world-index>), som ger separata deskriptorer för olika oljetyper. Dessa deskriptorer har inte bifogats till Rederibarometern nu, men priserna har stigit från början av året och var som högst på sommaren. För närvarande syns ingen tydlig trend i bränslepriserna.

Besättningskostnader per flaggstat (B7)

Saldotalet som beskriver besättningskostnaderna för fartyg som seglar under **finsk flagg** är fortfarande negativt, vilket har varit fallet under hela den granskade barometers historia. Saldotalet som beskriver den faktiska utvecklingen är minus 66. Enligt 72 % av respondenterna har besättningskostnaderna ökat något. En respondent anser att kostnaderna för besättningen har sjunkit. Enligt saldotalet kommer besättningskostnaderna att fortsätta stiga allt oftare under den kommande perioden och en del anser till och med betydligt mer.

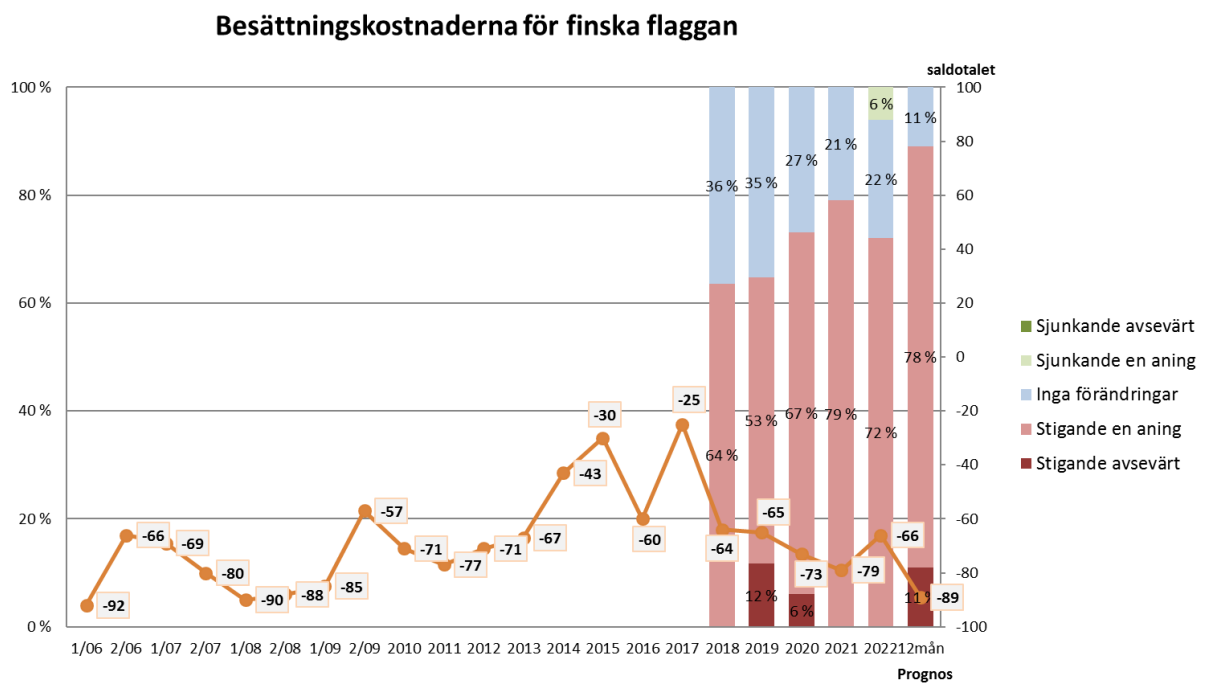


Bild 10.10. Besättningskostnader för finskflaggade fartyg (uppf. 2022 n=18, prognos 12 månader n=18).

Enligt 50 % av respondenterna har besättningskostnaderna för fartyg som seglar under **annan än finsk flagg** stigit, och övriga anser att de varit oförändrade eller till och med sjunkit då saldotalet var minus 43. I framtiden antas kostnaderna för besättningen öka klart även för fartyg som seglar under annan än finsk flagg, då saldotalet är minus 77.

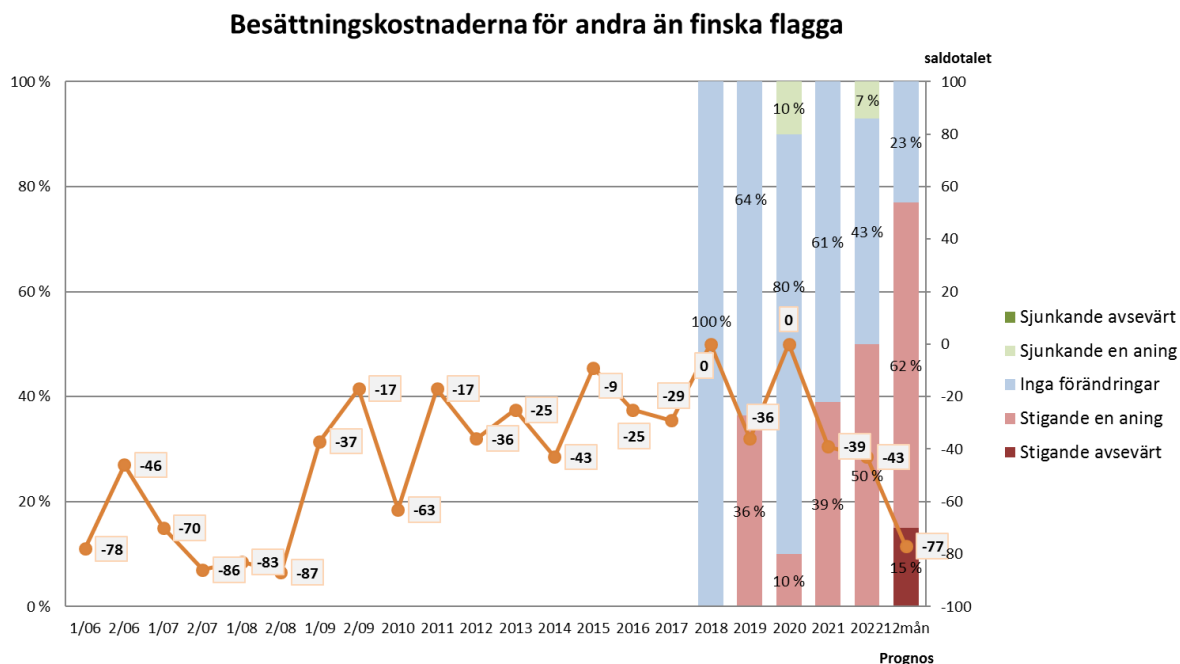


Bild 10.11. Besättningskostnader för andra än finska flaggor (uppf. 2022 n=14, prognos 12 månader n=13).

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

Som undantag till övriga teman i bedömningen av investeringar används **följande två år som tidsperiod**, så bedömningarna från varpå varandra följande enkäter överlappar delvis varandra. Grafen omfattar nybyggen och andrahandsköp av fartyg. I föl förutspådde tre av fyra respondenter att investeringarna kommer att öka under de följande två åren och endast en att de kommer att minska. Den tidigare nedåtgående trenden för saldotalet har nu alltså blivit klart positiv och samma trend fortsatte även i år, men något måttligare då saldotalet var 29. Det behövs också investeringar i ganska så gammal fartygsmateriel.

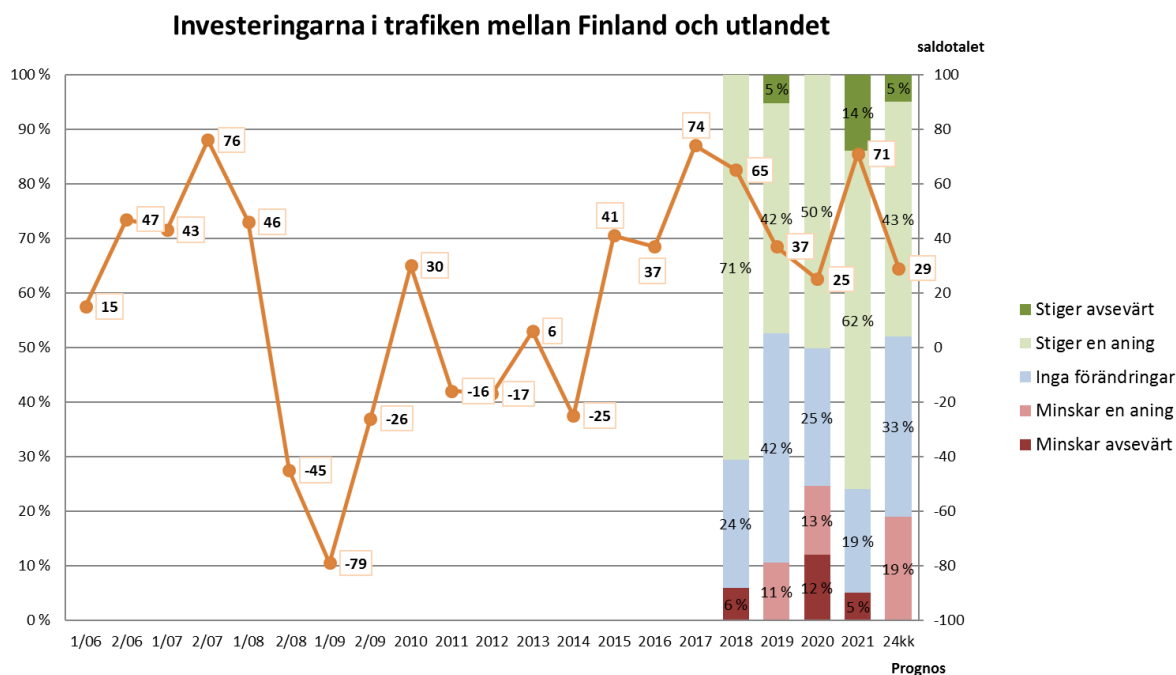


Bild 10.12. Investeringar i trafiken mellan Finland och utlandet (prognos 24 månader n=21).

10.2 Frågor om enstaka rederier

Omsättning (B9)

I den föregående rederibarmetern levde man i tron på en ökning av omsättningen efter återhämtningen från pandemin och samma siffra fortsatte ännu 2022. Över 80 % av respondenterna bedömde att deras omsättning hade ökat medan saldotalet var 73. Under följande period uppskattar många att omsättningen förblir oförändrad och saldotalet är fortfarande något positivt, dvs. 10.

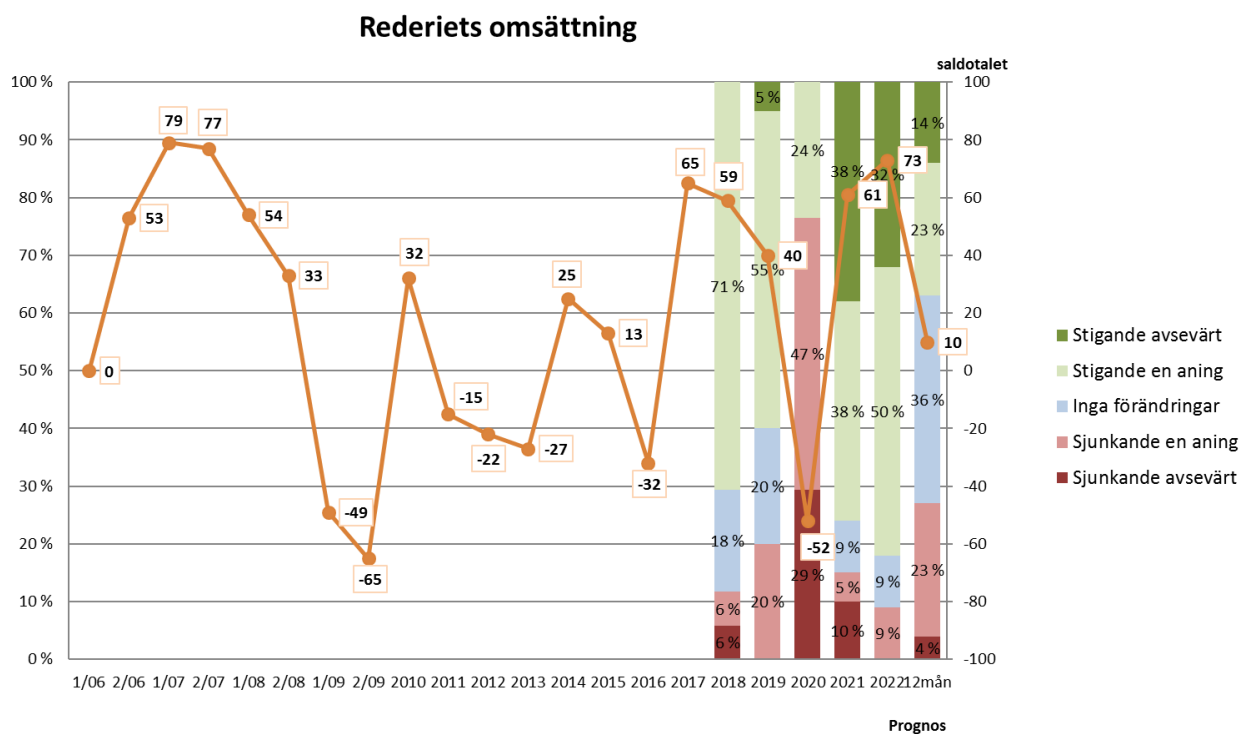


Bild 10.13. Rederiets omsättning (uppf. 2022 n=22, prognos 12 månader n=22).

Utnyttjandegraden av fartygens kapacitet (B10)

Bilden som beskriver kapacitetens nyttjandegrad påminner om bilden av omsättningen, men kraftiga ökningar är mer sällsynta. Däremot kunde båda vågorna ses 2020. Kapacitetens utnyttjandegrad steg rejält i fjol från sänkan under coronatiden. Ökningen har fortsatt under denna period, men något måttligare, då saldotalet varit 28 och över hälften bedömde att det var oförändrat. Kapacitetens utnyttjandegrad förutspås förbli relativt stabil nästa period, 67 % uppskattar att den förblir oförändrad, men saldotalet är trots det minus 5.

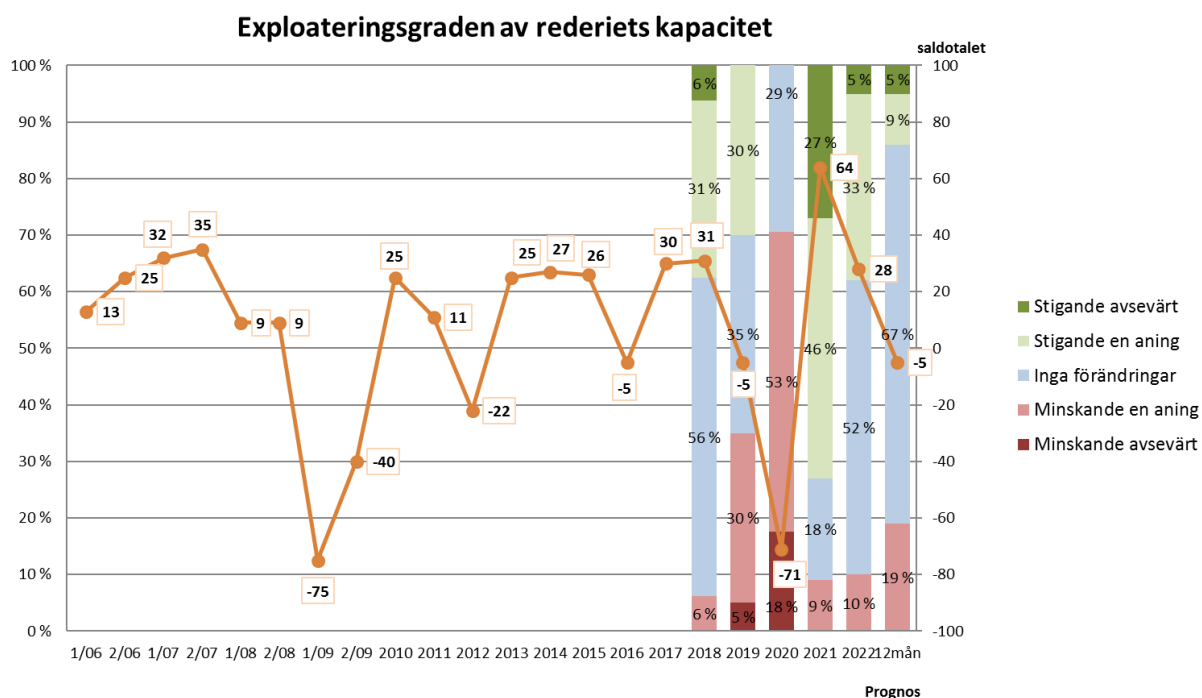


Bild 10.14. Utnyttjandegrad av rederiets kapacitet (uppft. 2022 n=21, prognos 12 månader n=21).

Utvecklingen av antalet sjöanställda enligt flaggstat (B11)

Antalet sjöpersonal på fartyg som seglar under **finsk flagg** har varierat i viss mån under den tid som barometern har genomförts. Grafen för saldotalet har varit uppåtgående sedan 2015, men under 2020 var saldotalet negativt i likhet med många andra variabler inom sjöfarten. År 2021 ökade antalet anställda till sjöss en aning, men nu är saldotalet åter negativt (-17) och antalet anställda till sjöss har minskat vid fler rederier än det har ökat. I största delen av rederierna har det dock inte skett någon förändring åt ena eller andra hållet. Prognosen ser ganska likadan ut som för läget år 2022 och 89 % tror att personalstyrkan hålls stabil.

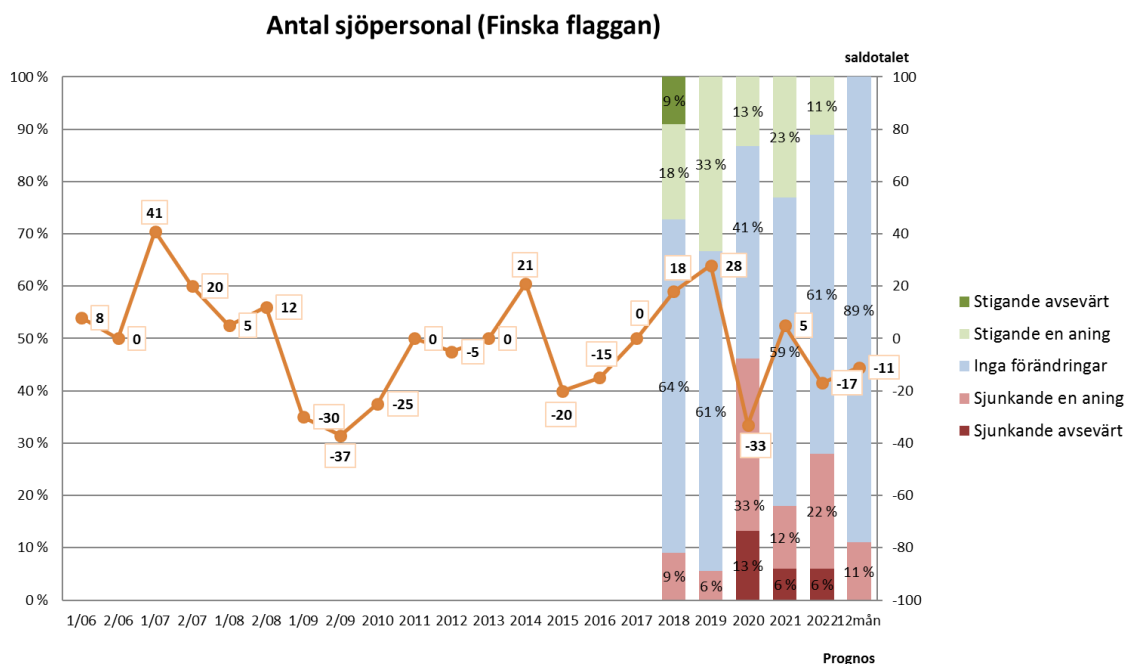


Bild 10.15. Antal sjöpersonal på finskflaggade fartyg (uppf. 2022 n=18, prognos 12 månader n=18).

Även för fartyg som seglar under **utländsk flagg** blev saldotalet negativt för år 2020 och positivt för år 2021. Nu 2022 är saldotalet däremot något negativt, dvs. minus 9, och i prognosen antas antalet anställda vid fartyg under utländsk flagg öka något. De flesta rederier anser dock att antalet förblir oförändrat.

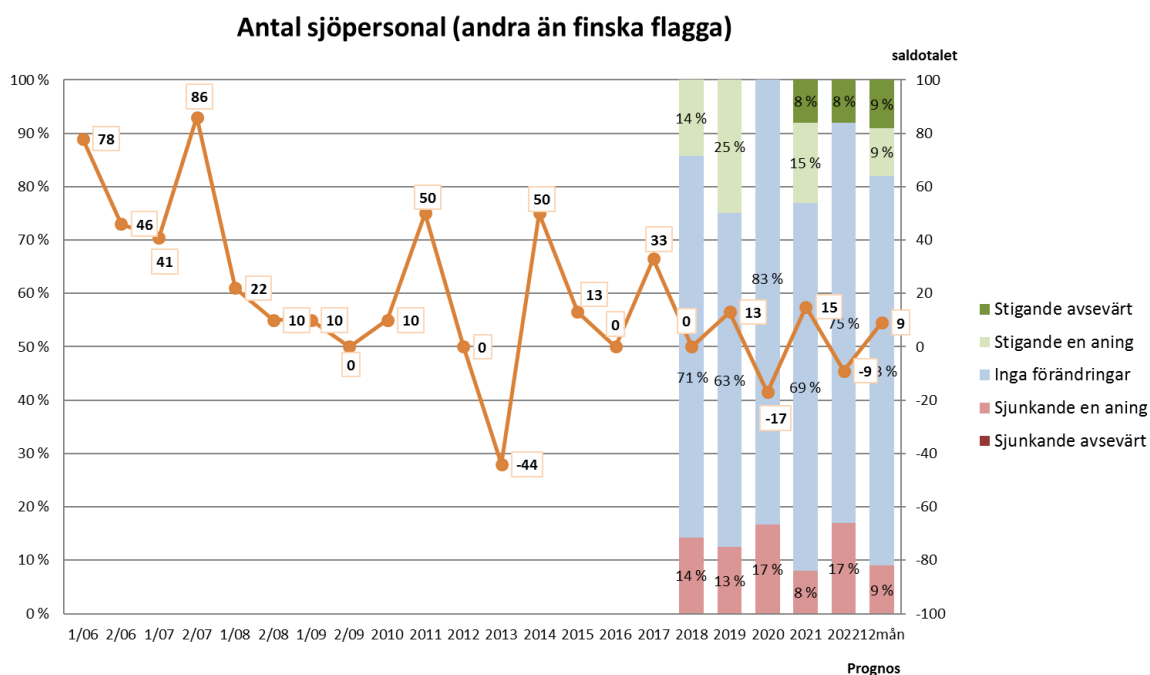


Bild 10.16. Antal sjöpersonal på de utflaggade fartygen (uppf. 2022 n=12, prognos 12 månader n=11).

11 HINDER FÖR REDERIERNAS UTVECKLING OCH TILLVÄXT

Med frågan under punkt C kartlades de hinder för utveckling och tillväxt som rederierna har upplevt. Svarspersonerna kunde välja bland sammanlagt 20 olika hinder, varav ett inte var specificerat i listan, utan alternativet var något annat. Svarspersonerna kunde kryssa för så många hinder som de ansåg behövas. I år uppgavs i svaren sammanlagt 129 hinder. Alla hinder var likvärdiga och svarspersonerna ombads att inte lista dem efter deras betydelse. Alla 22 rederier som svarade på årets barometerenkät svarade på frågan om hinder för rederiets utveckling och tillväxt.

Bild 11.1 visar rederiernas huvudsakliga nio hinder för utveckling och tillväxt. För jämförelsens skull presenteras också den procentuella fördelningen av hinder för tillväxten under de två föregående åren. Under den pågående granskningsperioden fanns det två hinder som var klart störst. Båda nämndes av 73 % av respondenterna: Den allmänna osäkerheten i ekonomin och tillgången på kompetent arbetskraft till sjöss, vilket också var det största hindret i den föregående barometern. Osäkerheten om den ekonomiska utvecklingen var det största hindret för utveckling och tillväxt (71 %) i barometern 2020, men år 2021 valdes den endast av 23 % av respondenterna. Det tredje hindret i rederibarometern 2022 var rederibranschens attraktivitet (50 % av respondenterna). Höjningen av priset på huvudsakligen använt bränsle eller energi sågs fortfarande ett betydande hinder för utveckling och tillväxt. 46 % av respondenterna valde det.

Ökningen av kapitalkostnaderna har inte lyfts fram som ett betydande hinder under de senaste åren. Nu nämndes det av 36 % av respondenterna. I årets barometer ansåg cirka en tredjedel (32 %) att arbetskraftskostnaderna var ett betydande hinder, medan över hälften (55 %) svarade det i fjol. Dessutom valde fler än tidigare år, 27 % av respondenterna, att de har svårigheter att få kompetent arbetskraft på land. År 2022 har alltså många hinder för tillväxt koppling till personalen.

Andra hinder som nämndes var minskad efterfrågan och osund konkurrens i anslutning till utsläppshandeln. Man lyfte också fram trängseln i EU:s transithamnar och de geopolitiska faktorernas eventuella konsekvenser. Dessutom nämndes eventuella ändringar i lotsningslagen samt nivån på yrkesutbildningen inom sjöfarten.

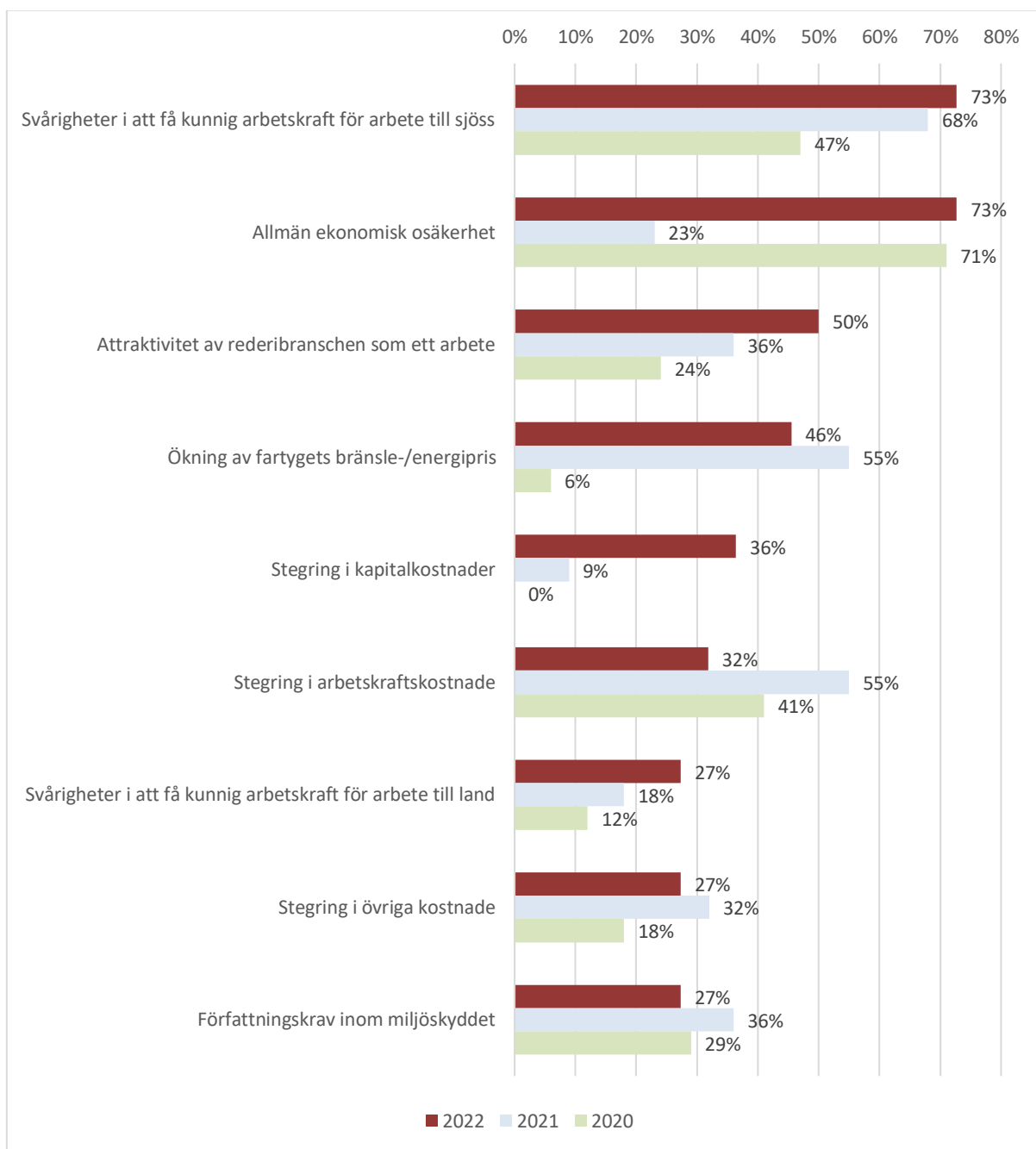


Bild 11.1. Hinder för rederiets tillväxt (2022 n=22, 2021 n=22, 2020=17).

Problem med tillgången på besättning

En preciserande fråga som kartlades i rederibarometern 2022 var orsakerna till och eventuella lösningar på problemen med tillgången på sjöpersonal. Bakgrunden till frågan var att tillgången på kompetent arbetskraft till sjöss var det största hindret för rederiernas utveckling och tillväxt i den föregående rederibarometern 2021.

Den viktigaste orsaken ansågs vara att branschen inte lockar unga, vilket till och med 84 % av dem som svarade på frågan valde (*tabell 11.1*). 37 % av respondenterna valde att tillgången på besättning påverkas av kriget i Ukraina.

I kommentarerna nämndes att utbildningssystemet inte motsvarar näringslivets behov. Det finns brister i den praktiska undervisningen. Det är svårt att motivera unga till branschen eftersom man tillbringar en lång tid på ett fraktfartyg och motvikten är de egna hobbyerna på land. Endast en del blir klara och ett problem är också att en stor del av sjöpersonalen söker arbete på land och att karriären till havs i genomsnitt blir för kort.

Tabell 11.1. Varför anser ni att tillgången till sjöpersonal har försämrats?

	st	%
Branschen lockar inte unga	16	84 %
Kriget i Ukraina påverkar tillgången på besättning	7	37 %
Medelåldern bland dem som arbetar inom branschen har stigit	5	26 %
Effekterna av covid-19-pandemin	2	11 %
Annat, vad	2	11 %

Som ett sätt att förbättra tillgången på sjöpersonal föreslogs blandbesättning på passagerarfartyg i framtiden: Tillåtelse för icke-EU-besättning och avtal under finsk flagg. Dessutom funderade man på att branschen och utbildningen borde kunna locka fler studerande. Man kunde besöka skolor och berätta om sjöfarten som yrke. Å andra sidan nämndes att arbete på fartyg borde vara attraktivt för att personalen hellre skulle arbeta på ett fartyg än på land.

12 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN

I frågegrupp D behandlades förändringar i verksamhetsmiljön i anslutning till Finlands sjöfartspolitik och de finländska rederiernas marknadsandelar.

Finlands sjöfartspolitik (D1)

Syftet med frågan var att kartlägga bedömningarna av Finlands sjöfartspolitik med tanke på förutsättningarna för rederiverksamhet. Som granskningsperiod användes på samma sätt som i alla tidigare barometrar det föregående året. Till skillnad från andra teman gavs i stället för fem svarsalternativ bara tre alternativ: bättre, oförändrat eller sämre. Frågan tittar inte på verksamhetsmiljöns framtid.

Av saldotalet att döma finns det svagt missnöje med Finlands sjöfartspolitik. De största fluktuationerna har jämnats ut under den tid som Rederibarometern har genomförts. Enligt saldotalet är man fortfarande lite missnöjd med Finlands sjöfartspolitik. De största variationerna har jämnats ut under rederibarometerns tid. Andelen som anser att sjöfartspolitiken är oförändrad har minskat lite. Ingen ansåg att sjöfartspolitiken hade förbättrats.

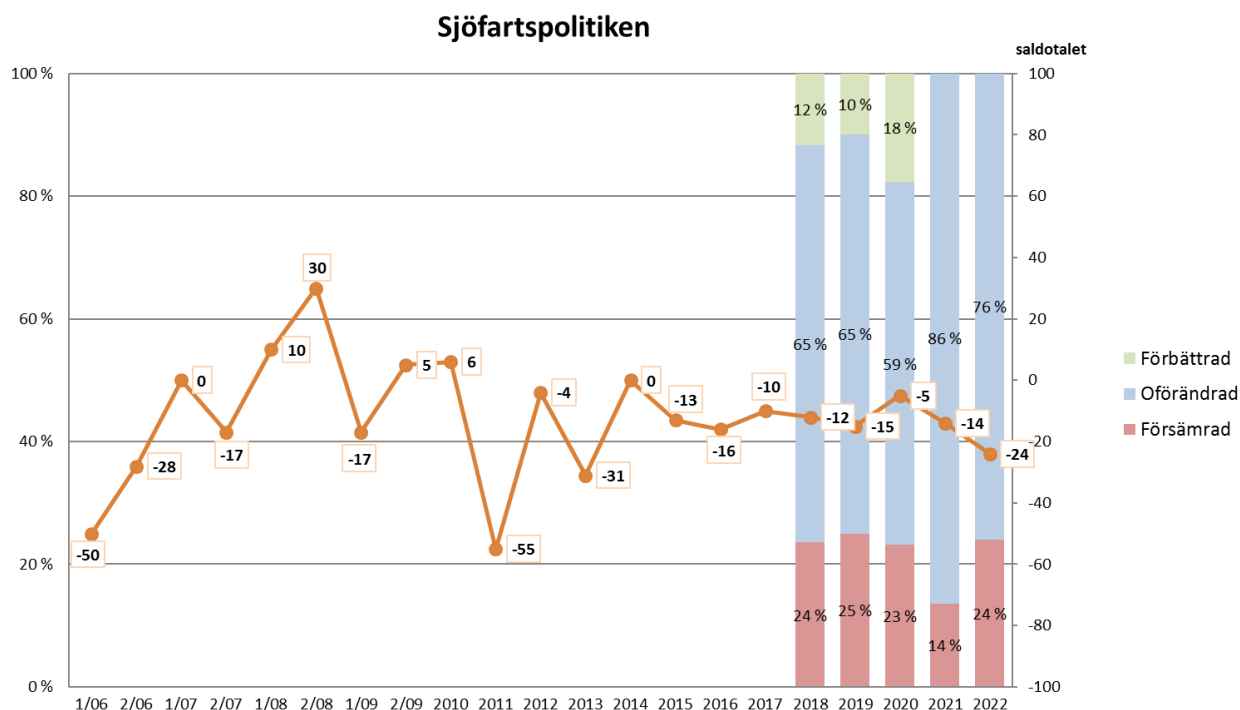


Bild 11.2. Sjöfartspolitik i Finland (uppf. 2022 n=21).

De finländska rederiernas marknadsandel (D2)

I bedömningen av de finländska rederiernas marknadsandel har endast prognosen för de kommande tolv månaderna beaktats. Prognosen för de finländska rederiernas marknadsandel av transporter till och från Finland har varit negativ under nästan hela den tid som barometern har genomförts. Endast under perioden 2017–2018 var saldotalet positivt. För den kommande perioden visar prognosen ett saldotal på minus 23 poäng, dvs. saldotalet förblir nästan oförändrat jämfört med föregående prognos. Hälften av respondenterna förutspådde att situationen kommer att förbli oförändrad.

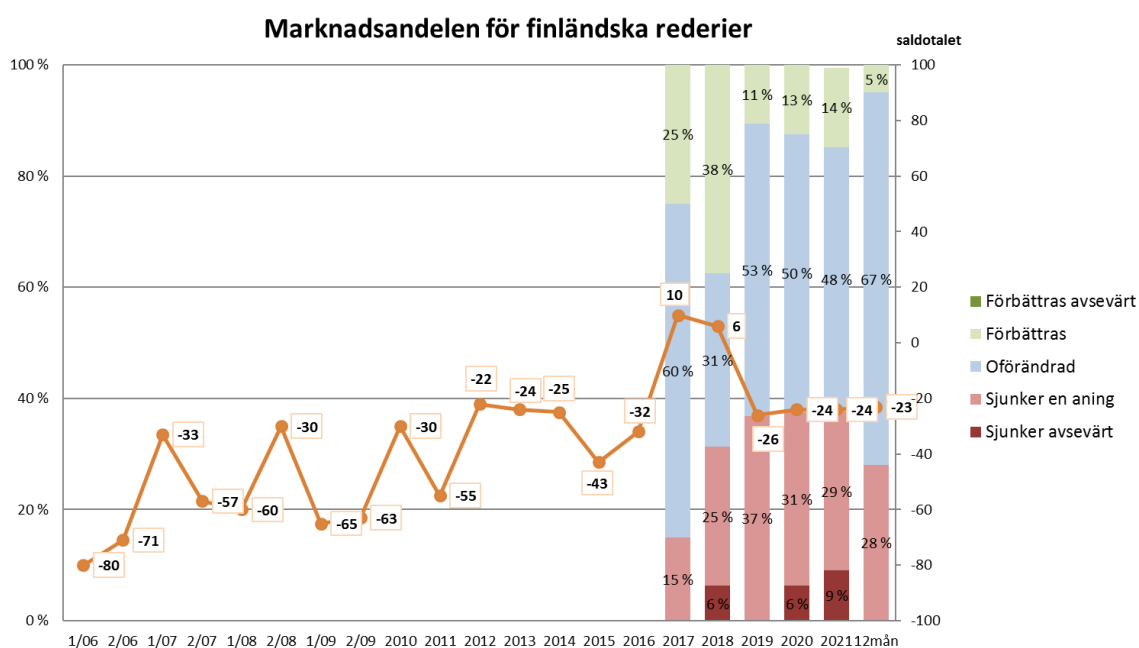


Bild 11.3. Marknadsandelen för finländska rederier (prognos 12 månader n=21).

Frågan ovan gällde de finländska rederiernas marknadsandel. För jämförelsens skull visas nedan en graf över den andel som fartyg under finsk flagg utgör av godstrafiken mellan Finland och utlandet (Bild 11.4). Man måste beakta att ett rederi oberoende av hemort kan ha fartyg under olika flagg, vilket innebär att rederibarometerns och Statistikcentralens grafer inte är direkt jämförbara sinsemellan. Jämförelsen är dock riktigivande.

Den långa nedgången i fråga om den marknadsandel som innehas av fartyg som seglar under finsk flagg har kunnat ses i den statistik över utrikes sjöfart som Statistikcentralen publicerar. När statistikföringen inleddes var marknadsandelen ungefär hälften av all godstrafik och som störst 1975: 55,9 procent. Därefter har andelen gradvis minskat, så att den numera är mindre än en tredjedel av all godstrafik (Finlands officiella statistik (FOS): Utrikes sjöfart). För år 2021 har de finländska fartygens andel sjunkit till något under 30 %.

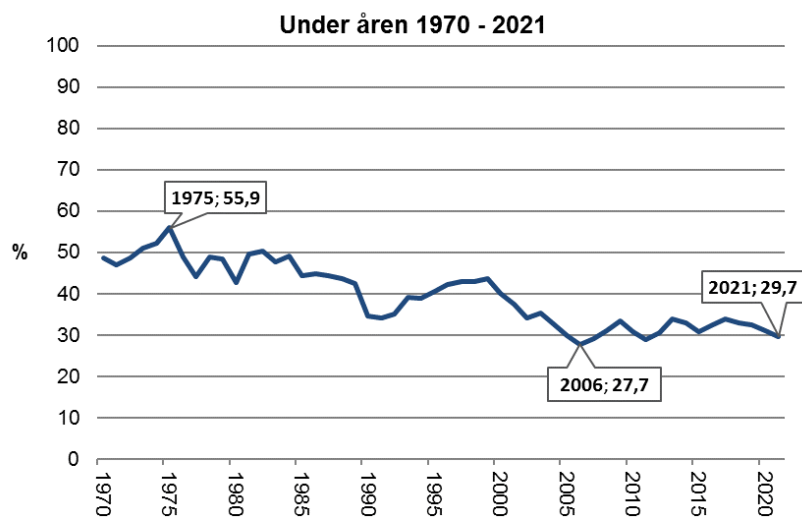


Bild 11.4. Procentuell andel av fartygs under finsk flagg av utrikes sjötransporter 1970–2021 (Finlands officiella statistik (FOS): Utrikes sjöfart)

13 TEMAFRÅGOR

13.1 Växlande temafråga

2022-års temafråga var vilka alternativa bränslen eller drivmedel rederierna överväger i framtiden i anslutning till koldioxidsnålhet och minskning av utsläpp. I frågan användes samma färdiga svarsalternativ som i temafrågan 2021 i anslutning till beredningen av klimatpaketet Fit For 55 (Europeiska kommissionen 2021), då rederierna tillfrågades om vilka metoder de ämnar använda för att minska växthusgasutsläppen. Att frågan ställs så gör det möjligt att jämföra svaren för 2022 och 2021, vilket presenteras på bild 13.1. Antalet valda svar var 63.

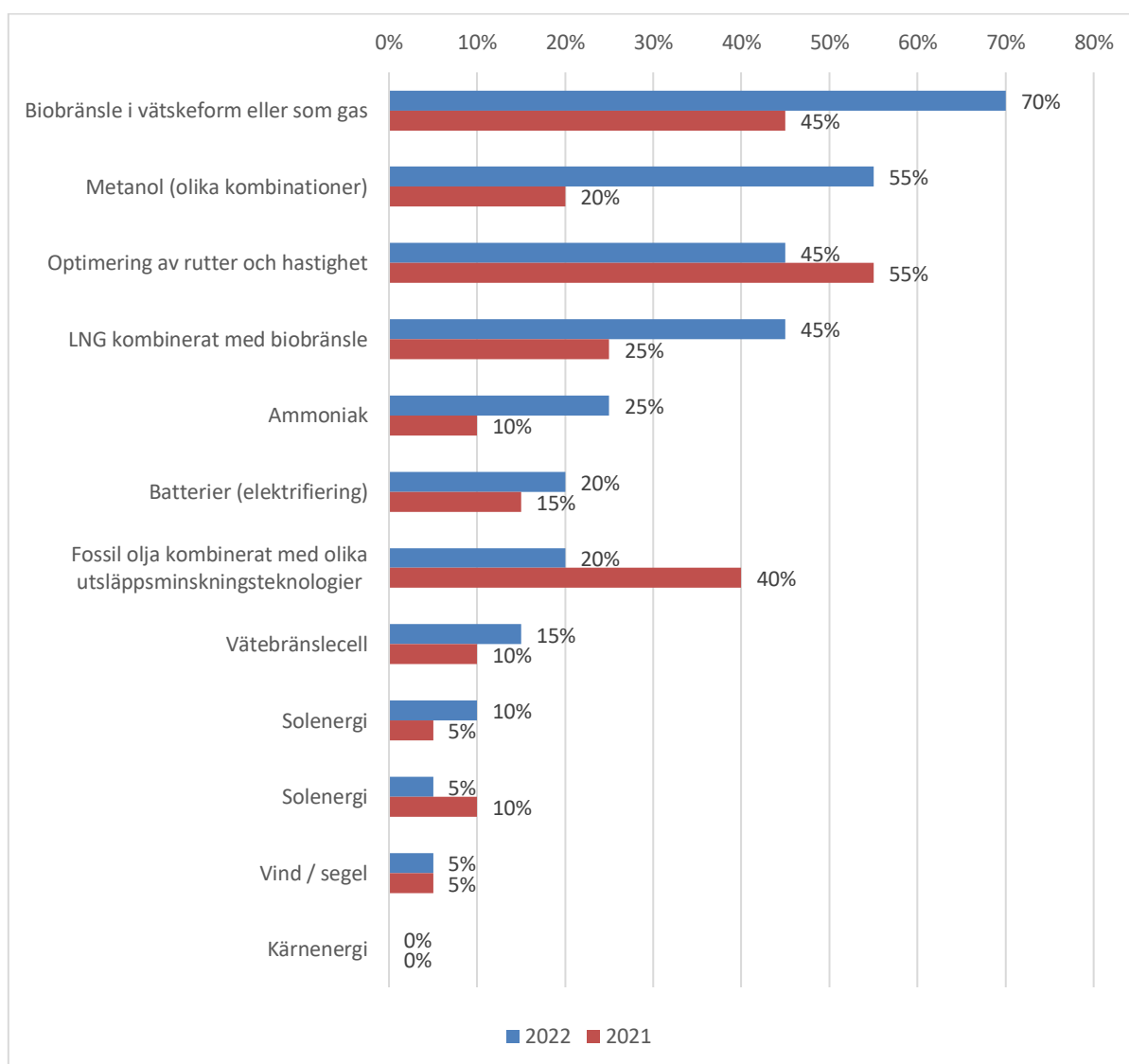


Bild 13.1. Vilka medel avser ert rederi att använda för att minska koldioxidutsläpp? 2022 N= 20, 2021 N=20

Största delen av respondenterna, 70 %, valde att användning av flytande eller gasformigt biobränsle. I den föregående barometern valdes dessa av 45 %. Även metanol (55 %) och kombinationen LNG och biobränslen (45 %) intresserar nu flera rederier. Olika alternativa bränslen övervägs nu i större utsträckning, sannolikt har kunskapen om dem ökat, medan metoden som oftast valdes i den senaste barometern var optimering av rutter och hastigheter. Endast 20 % av dem som svarade på denna fråga valde också att använda fossil olja i kombination med olika utsläppsminskningsteknologier. Ammoniak och batterier (elektrifiering) fick också mer understöd än i föregående enkät. Däremot har en del av rederierna ännu inte hittat ett lämpligt alternativ och man reflekterar över deras effekter, såsom metanutsläppen från LNG och att batterierna tar för mycket kapacitet och utrymme från fartygen. Metanol och biogas nämndes; multifunktionsmotorer möjliggör olika alternativ. Det kommer att ta tid att få fram fossilfria bränslen. Ingen har planerat för kärnkraftsdrivna fartyg, samhället är inte redo för dem.

En annan varierande temafråga som ställdes var hur den osäkra situationen och dess inverkan på konsumenternas beteende påverkar rederiets verksamhet. Vi fick 11 svar. Betydande konsekvenser sågs på EU-nivå, vilket tills vidare syns i form av en liten minskning av transporterade volymer. En respondent konstaterar att efterfrågan har försämrats särskilt inom importen och att transitlaster i praktiken saknas helt. Bild 10.6 visar en helhetsbild av transittransporterna i Finland. Importsituationen försämrar containermaterielbalansen och medför utmaningar för exporten. I synnerhet minskningen av transittransporterna har försämrat tillgången på containrar som frigörs därifrån. Situationen förvärras av de höga priserna på chartermarknaden i Östersjön. Ändringar i rutternas är att vänta. En respondent konstaterar att det är möjligt att minska frekvensen och den totala kapaciteten i Östersjön. Befraktarna förväntas också vara försiktigare, vilket kan leda till att man förbinder sig till minimimängder och strävar efter kortare avtalsperioder. Effekterna kan komma med fördröjning enligt prisnivån på fraktmarknaden om fartygen har befraktats med långa avtal. En av respondenterna konstaterar att osäkerheten gynnar närresorna.

13.2 Temafråga II

Temafråga II kartlägger rederiernas uppfattningar om företagsansvar och miljövänlighet som ett konkurrenselement. Kartläggningen avser en femårsperiod och detta år var det fjärde året då temafrågeserien användes. Temat kartlades med både öppna och strukturerade frågor.

Företagens samhällsansvar delas vanligtvis in i ekonomiskt, socialt och ekologiskt ansvar. Med företagets samhällsansvar avses i en del definitioner verksamhet som stödjer affärsverksamheten, ofta är frivillig och som styr företagets värderingar och mål. Inom sjöfartsbranschen handlar samhällsansvaret om bland annat miljö, säkerhet, arbetskraft, verksamhetens transparens samt ett ansvar som omfattar godset som fraktas och hela leveranskedjan. Rederierna är en del av en omfattande leveranskedja som sträcker sig ända från råvaruanskaffningen till leveransen av produkten till kunden.

Med den öppna frågan om ansvarsfullhet ville man utreda rederiets **konkurrensfördelar på sjötransportmarknaden**. Antalet svar var 12. Fyra respondenter hänvisade till ansvar, hållbarhet eller miljömedvetenhet. Man kräver ansvarstagande av storföretagen. En av respondenterna berättade om stora satsningar på ansvarsfullhet särskilt i fråga om bränslen, och en om ett gott rykte särskilt i frågor som gäller ansvarsfullhet och miljöfrågor. Dessutom nämndes flexibilitet, samt flera fördelar med ett mångsidigt serviceutbud, såsom en bra tidtabell och ett bra pris, en dörr-dörr-kedja, kunnig nordisk personal, möjlighet till egen lotsning samt geografiskt läge.

Den andra temafrågan gällde **om befraktarna värderar** rederiernas ansvarsfullhet och miljövänlighet. Svartalternativen på frågan var ja, nej och jag vet inte. 81 % av respondenterna ansåg att befraktarna uppskattar de nämnda faktorerna, vilket motsvarade en respondent mer än 2021. En respondents ståndpunkt var negativ och 14 % kunde inte säga något om befraktarnas miljömässiga och ansvarsfulla värderingar.

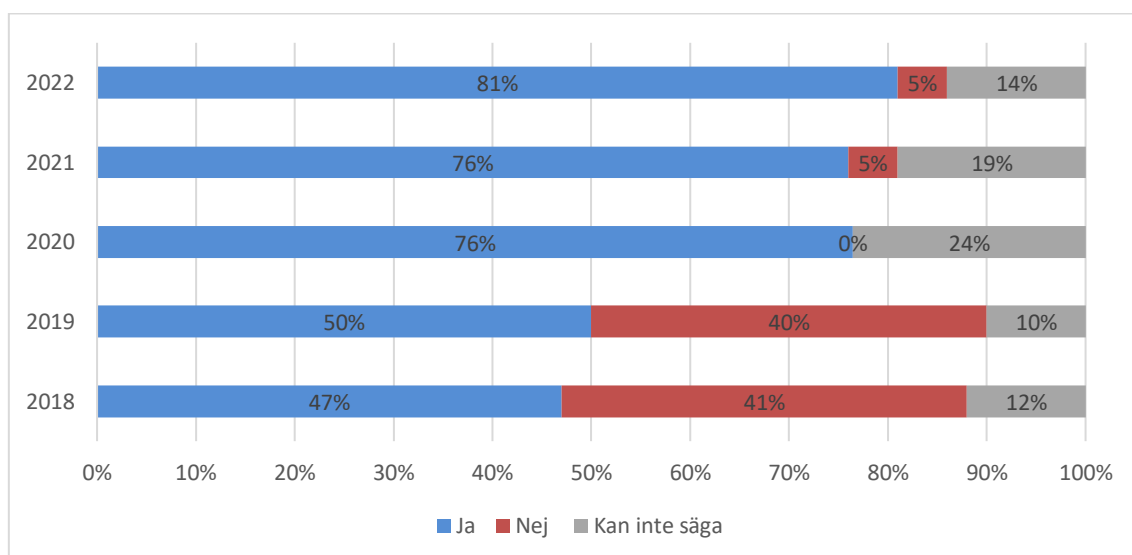


Bild 13.2. Är ansvarstagande och miljövänlighet sådant som avlastare värdesätter hos rederier? (2022 n=21, 2021 n=21, 2020 n=17, 2019 n=20, 2018 n=17)

Den tredje frågan handlade om huruvida **befraktarna tar hänsyn** till en ansvarsfull leveranskedja och om de är intresserade av rederiernas ansvarsfullhet. Andelen ja-svar ökade under denna svarsomgång till hela 70 %. Antalet nej-svar var 20 % (Bild 13.3.).

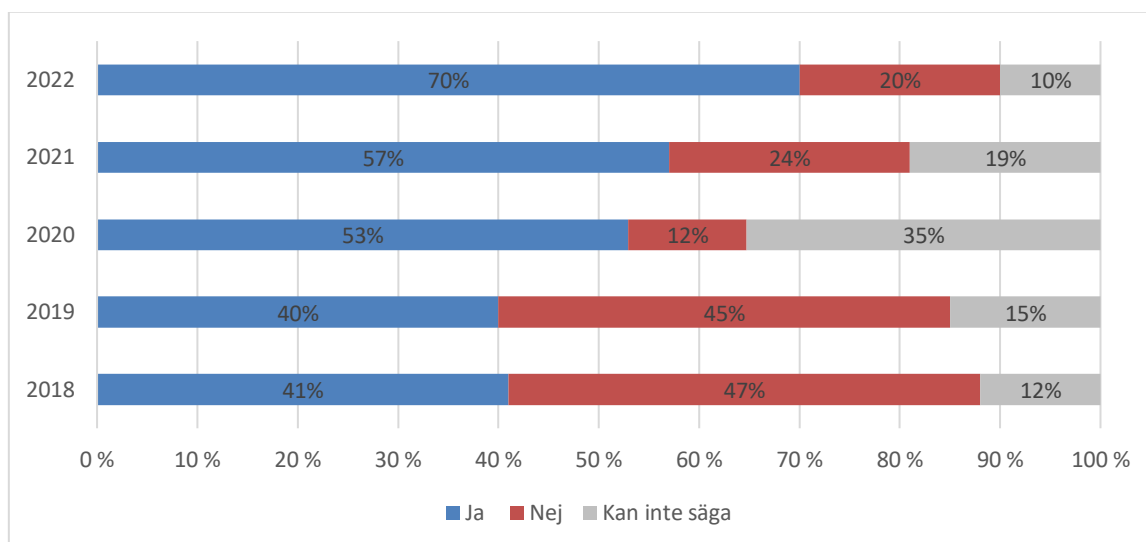


Bild 13.3. Anser ni att avlastare beaktar en ansvarstagande leveranskedja och intresserar sig för rederiernas ansvarstagande? (2022 n=20, 2021 n=21, 2020 n=17, 2019 n=20, 2018 n=17)

Som en fortsättning på frågan om befraktarnas uppskattning av ansvarstagande och miljövänlig verksamhet frågades **hur detta syns i befraktarnas verksamhet**. Denna öppna fråga besvarades av 12 representanter för rederier. Största delen av respondenterna lyfte fram beaktandet av ansvarsfullheten. Ansvarsfullhet är en imagefråga för befraktarna och leveranskedjan, och allt fler befraktare har visat ett ökat intresse för lösningar som minskar miljökonsekvenserna. Man söker gröna transportkedjor och satsar på en kolneutral kedja. Verksamheten ska vara ansvarsfull och certifierad, redovisa ansvarsfullhet eller uppfylla befraktarnas praxis. Befraktarna har också egna granskningar. Däremot konstaterar fem respondenter att de trots kraven inte är beredda att betala för ansvarsfullheten eller att den ändå inte beaktas i anbudsförfarandet. Det framkom också att i Sverige är en grön leveranskedja en del av urvalskriterierna, medan befraktarna i Finland bara koncentrerar sig på prislappen.

13.3 Temafråga III

I en separat fråga i rederibarometern 2022 efterfrågades åsikter om hamnagenternas verksamhet. Enligt 14 % av respondenterna är tjänsterna mycket viktiga för rederiet (tabell 13.1). 24 % av respondenterna ansåg att de var viktiga eller ganska viktiga. Nästan en tredjedel svarade att tjänsterna inte är särskilt viktiga.

Tabell 13.1. Är de tjänster som agenten (port agent) erbjuder viktiga för ert rederi?

	%
Mycket viktiga	14 %
Viktiga	24 %
Ganska viktiga	24 %
Inte särskilt viktiga	29 %
Inte alls viktiga	5 %
Kan inte säga	5 %

Som utvecklingsönskemål nämndes att agenten ska hålla alla parter informerade och arbeta proaktivt så att hamnbesöket fungerar smidigt. En respondent nämnde att rederiernas landorganisation i allmänhet sköter agenttjänsterna i linjetrafiken, utomstående anlitas knappt alls. En annan respondent konstaterade att agentens tjänster är särskilt viktiga utomlands.

14 SLUTSATSER

Rederibarometern publicerades för första gången 2006. En granskning av tidigare perioder visar vilka konjunkturer rederibranschen och sjöfartsbranschen i allmänhet har genomgått under de här åren. I merparten av temana kan man vanligtvis se mycket enhetliga konjunkturedgångar och -uppgångar, även om avvikelser från den allmänna trenden har förekommit.

Bild 14.1. visar en graf över den allmänna trenden inom rederibranschen. I grafen har man räknat ut årsmedeltalen för åtta olika teman (avrundade till närmaste femtal) som sedan visas i ett linjediagram. Teman är konjunkturerna för marknaderna inom sjötransport, efterfrågan på marknaderna inom sjötransport (Östersjön/Nordsjön), export i Finlands sjöfart, import i Finlands sjöfart, fraktpriserna inom sjötransport, investeringarna i trafiken mellan Finland och utlandet, rederiets omsättning och exploateringsgraden av rederiets kapacitet. Vid jämförelse av grafens värden måste man komma ihåg att 2009 genomfördes barometern fortfarande två gånger per år, vilket på grund av beräkningsmetoden inte framgår av grafen. Om mätaren delas upp ger sjötransportkonjunkturerna den bästa bilden av den övergripande situationen, medan de övriga delfaktorerna är derivat av den.

Den uppåtgående trenden som började 2006, det första året då Rederibarometern genomfördes, fortsatte fram till slutet av 2007. Därefter skedde en brant nedgång till den ekonomiska recessionen vid årsskiftet 2008–2009. Det snabba uppsvinget därefter pågick hela året och uppgången har i vissa fall varit kraftigare än nedgången under lågkonjunkturen. De högsta positiva saldotalen sågs 2010, varefter en ny nedgång började och fortsatte fram till 2014. Därefter ses en måttligare men ändå jämn uppåtgående trend. Efter den lilla svackan 2016 nåddes en ny positiv topp under perioden 2017, varefter den positiva trenden fortsatte ännu till 2018. Grafen över medelvärdet sjönk kraftigt med 60 poäng under perioden 2019 och i barometern för 2020 rasade värdet på mätaren som beskriver de viktigaste variablerna till -65 poäng. I barometern för 2021 uppnådde man en rekordstor återhämtning **i den gemensamma utvecklingen** av dessa granskade faktorer; saldotalet var 75. År 2022 ser ännu positivt ut, när saldotalet är 40, men förväntningarna på framtiden är dystrare när saldotalet är minus 20.



Bild 14.1. Sjöfarts- och rederibranschen konjunkturväxling 2006–2022 och prognos

Återhämtningen från minskningen av transporterna och obalansen till följd av coronaviruset pågår fortfarande 2022, men nu står de nya kriserna redan för dörren. Uppskattningarna inför framtiden har till största delen blivit negativa, vilket är förståeligt på grund av kriget i Ukraina. Följderna av Rysslands krigshandlingar har ännu inte direkt påverkat åsikterna i år i så hög grad att saldot för den faktiska utvecklingen redan skulle ha varit negativt.

Synen på utvecklingen under de följande 12 månaderna är klart mer pessimistiska och vittnar om stor osäkerhet i fråga om ekonomi och säkerhet både globalt och i Östersjöområdet. Bränslepriserna har stigit kraftigt. Den omedelbara effekten av sanktionerna mot Ryssland och dess motsanktioner har varit att man sökt nya leverantörer särskilt för oljeprodukter, som känner till att transportsträckorna blir längre (se t.ex. Mäkinen 2022 för mer om sanktionssituationens effekter). Flera rederier har slutat trafikera ryska hamnar och transittrafiken via Finlands hamnar har minskat kraftigt redan under 2022 (Bild 10.6).

Till de negativa framtidsförväntningarna på sjötransportmarknaden bidrar kanske också andra förändringstryck på sjöfartssektorn, i synnerhet kravet på att frigöra sig från fossila bränslen. Detta är samtidigt också en möjlighet att frigöra sig från samarbetspartners som Ryssland. Svaren på denna temafråga om alternativa drivmedel visar att rederierna har övervägt denna fråga mer än förra året, då temat ställdes för första gången. De ekonomiska utsikterna som helhet är svaga och konsumenternas förtroende för sin egen ekonomi är nu mycket lågt.

Även i fråga om **transportefterfrågan** var framtidsutsikterna i Rederibarometern till största delen negativa. Båda prognoserna är nu negativa, men exportens saldo är mindre. Dvs. minus 31, jämfört med importens minus 54. Det är ganska naturligt att produkter och råvaror som expor-

teran från Finland fortfarande behövs ute i världen när Ryssland är under sanktioner. Sanktionerna mot Ryssland förlänger transportkedjorna och höjer priserna för varor och råvaror som importerar till Finland. Människor kan också börja begränsa sin konsumtion på grund av ekonomisk osäkerhet och exempelvis stigande elpriser.

Den osäkra situationens inverkan på rederiets verksamhet kartlades med en separat fråga. Den inhemska minskade efterfrågan syns redan. Situationen gällande transitimporten försämrar containermaterielbalansen och medför utmaningar också för exporten. Effekterna kan också komma med fördröjning, om fartygen har tidsbefraktats genom långvariga avtal.

Prisutvecklingen för sjötransportfrakten var under perioden 2022 fortfarande mycket god, då saldotalet för övrigt var 54, vilket var klart bättre än vad som förutspåddes i fjol. Största delen anser att prisutvecklingen under följande period kommer att börja minska då saldotalet är minus -19. Av kostnadskomponenterna steg **priset på bränsle/energi** under denna granskningsperiod med 90 %, och saldot var minus 100, liksom i barometern i fjol. När det gäller den framtida utvecklingen förväntas priset fortsätta att stiga enligt majoriteten, saldotalet är minus 33, men en del förväntar sig till och med att priserna börjar sjunka nästa period. En del kanske väntar på att bunkerpriset ska stiga. I framtiden skulle det vara bra att till denna fråga också foga en preciserande fråga om den drivkraft som används, eftersom den valda drivkraften försätter rederierna i olika ställning i fråga om priserna.

Besättningskostnaderna för fartyg under finländsk flagg fortsätter att stiga, men något måttligare än i fjol då saldotalet var minus 66. Under den kommande perioden uppskattar 89 % att besättningskostnaderna kommer att öka ytterligare och de resterande 11 % att de kommer att förbli oförändrade. För fartyg under utländsk flagg uppskattades kostnaderna också ha ökat, men något måttligare, då saldotalet var minus 43. Klart fler förutspår kostnadsökningar även under den kommande perioden, saldotalet är minus 77.

I avsnittet om **enskilda rederier** följde rederiets omsättning utvecklingen för perioden 2021 och var kraftigt positiv. I prognosen för den kommande perioden kunde man se åsiktsfördelningen och många förutspådde också att omsättningen skulle förbli oförändrad när saldotalet var 10. Kapacitetens utnyttjandegrad minskar från 2021, saldotalet var ännu år 2022 positivt, dvs. 28, men för den kommande perioden förutspådde en knapp majoritet att det kommer att sjunka. Största delen förutspådde dock att kapaciteten kommer att förbli densamma både 2022 och under den kommande perioden. Majoriteten anser att mängden sjöbesättning i alla fall består. För fartyg under Finlands flagg blev dock saldotalet som beskriver besättningsmängden både 2022 och under den kommande perioden negativt och var minus 17 och minus 11. Under annan flagg än finländsk sjönk saldotalet för 2022 något och för den kommande perioden blev det något positivt.

Liksom i den föregående barometern var rederiernas mest frekvent nämnda hinder för tillväxt tillgången på kunnig personal på sjösidan, 73 %. Ett lika viktigt hinder för tillväxt (73 %) ansågs vara den allmänna osäkerheten i ekonomin, som nu på nytt hamnade i topp. Följande sågs som hinder för personaltillväxt: rederibranschens attraktivitet, 50 % av respondenterna, de ökade

arbetskraftskostnaderna (32 %) och problemen med tillgången på personal på land (27 %). En höjning av priset på huvudsakligen använt bränsle eller energi valdes av något färre respondenter, 46 % jämfört med 55 % år 2021. Återhämtningen av efterfrågan indikerades i fjolårets barometer, då 41 % valde kapaciteten eller materielen som ett hinder för ökad tillväxt. Försvagningen av konjunkturcyklerna återspeglas i det faktum att endast 23 % av de tillfrågade valde det i år. Däremot orsakar den plötsliga minskningen av transittrafiken en containerbrist. Den precis­erande frågan upp frågor som rör tillgången på personal. Det är viktigt att förbättra branschens dragningskraft bland ungdomar.

Åsikterna om **Finlands sjöfartspolitik** har varit ganska jämna i flera år. En klar majoritet av respondenterna (76 %) bedömde att sjöfartspolitiken är oförändrad. Men jämfört med ifjol har andelen missnöjda ökat något och ingen anser att den har förbättrats.

Den första variabla temafrågan fortsatte på fjolårets tema: Vilka alternativa bränslen eller drivmedel kommer rederierna att överväga i framtiden, med koppling till koldioxidsnålhet och minskning av utsläpp. Respondenterna valde fler alternativ än 2021. Största delen av respondenterna (70 %) valde att användning av flytande eller gasformigt biobränsle, medan man i föregående barometer oftast valde optimering av rutter och hastigheter. Även metanol (55 %) och kombinationen LNG och biobränslen (45 %) intresserar nu flera rederier.

En annan varierande temafråga som ställdes var hur den osäkra situationen och dess inverkan på konsumenternas beteende påverkar rederiets verksamhet. Precis som med svaren relaterade till konjunkturcykler såg respondenterna effekter i transportvolym, särskilt när transiteringen har minskat snabbt. Man förutspådde minskning av frekvens och total kapacitet, liksom ändringar i rutternas. Befraktarna förväntas också vara försiktigare.

Temafrågeserie II gällde nu för femte gången rederiernas företagsansvar och miljövänlighet. År 2022 bedömde 81 % av respondenterna att befraktarna värderar rederiernas ansvarsfullhet och miljövänlighet, vilket är något mer än 2021. Ansvarsfullhet, hållbarhet och miljömedvetenhet nämndes **som rederiers konkurrensfördelar på sjötransportmarknaden**. Man lyfte också fram flexibilitet och faktorer med anknytning till ett mångsidigt serviceutbud.

Enligt klart flera respondenter (70 %) **beaktar befraktarna** en ansvarsfull leveranskedja och är intresserade av rederiernas ansvarsfullhet. I över hälften av svaren lyfte man fram att ansvarsfullheten alltmer beaktas. Vidare lyfte en del av respondenterna fram att kostnaderna fortfarande är avgörande, till och med om ansvarsfullheten lyfts fram i anbuds­förfarandet. Respondenterna berättade dock nu om utredningarna om ansvarsfullhet och befraktarnas egna granskningar.

Som den tredje temafrågan kartlades synpunkter på hamnagenternas verksamhet. 14 % av de svarande anser att tjänsterna är mycket viktiga för rederiet (tabell 13.1). Det viktigaste eller ganska viktiga var 24 % av de tillfrågade.

LÄHTEET /KÄLLOR

Euroopan komissio 2021. European Green Deal: Commission proposes transformation of EU economy and society to meet climate ambitions [viitattu 29.11.2022]. Saantitapa: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_3541

MABUX World Index. [viitattu 8.12.2022]. Saantitapa: <https://mabux.com/mabux/bunker-market/world-index>

Mäkinen Hanna (2022). EU:n, Iso-Britannian ja USA:n Ukrainan tilanteen vuoksi asettamat pakotteet ja niiden vaikutukset. Turun yliopisto. Saantitapa: https://www.utu.fi/sites/default/files/media/Pakoteselvitys_Makinen.pdf

Suomen virallinen tilasto (SVT): Kauppa-alusluetteloon merkityt alukset kuukausittain [verkkopublication]. Tilastokeskus [viitattu: 23.11.2022]. Saantitapa: https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__klaiv/statfin_klaiv_pxt_12h7.px/table/tableViewLayout1/

Suomen virallinen tilasto (SVT): Kauttakulkuliikenne tavaralajeittain ja kuukausittain [verkkopublication]. [viitattu: 15.12.2022]. Saantitapa: https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__uvliik/statfin_uvliik_pxt_12j1.px/table/tableViewLayout1/

Suomen virallinen tilasto (SVT): Ulkomaan meriliikenne [verkkopublication]. Tilastokeskus [viitattu: 22.11.2022]. Saantitapa: https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__uvliik/statfin_uvliik_pxt_12it.px/table/tableViewLayout1/

Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus -ja tutkimuskeskuksen julkaisuja B217/2022, Sari Repka & Riitta Pöntynen. Varustamobarometri - Rederibarometern 2021. Turku. Saantitapa: <https://www.utu.fi/sites/default/files/media/MKK/Julkaisut/B217-Varustamobarometri-Rederibarometern-2021.pdf>

Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus -ja tutkimuskeskuksen julkaisuja B216/2021, Pekka Sundberg. Varustamobarometri - Rederibarometern 2020. Turku. Saantitapa: https://www.utu.fi/sites/default/files/media/MKK/Julkaisut/B216_Varustamobarometri_Redderibarometern_2020.pdf

LIITE / BILAGA

Kyselylomake

A. Taustatiedot

Varustamolla tarkoitetaan, konsernin ollessa kyseessä, konsernin varustamotoimintoja. Mikäli konserniin kuuluu useita varustamotoimintaa harjoittavia tytäryrityksiä, ilmoittakaa ensisijaisesti edustamanne organisaation tiedot, ei koko konsernin tietoja.

A1. Vastaajan tiedot

Varustamon / tytärvastamon nimi

Vastaajan nimi

Asema

A2. Varustamonne pääasiallinen liikennemuoto

- Linjaliikenne
 Hakurahtiliikenne (aika- ja/tai matkarahtaus)
 Muu

A3. Varustamonne pääasiallinen tavaraliikenne

- Kuivabulk
 Nestebulk
 Kappaletavara

A4. Mitä suurusluokkaa varustamonne liikevaihto on?

- alle 10 MEUR
 10–50 MEUR
 50–100 MEUR
 yli 100 MEUR

A5. Mitä suurusluokkaa varustamonne työntekijämäärä on?

- alle 20
 20–50
 50–100
 100–200
 yli 200

A6. Varustamon tonnisto

- Varustamolla on ainoastaan omaa tonnistoa
 Varustamolla on sekä omaa että vuokrattua tonnistoa
 Varustamolla on ainoastaan vuokrattua tonnistoa
 Varustamolla ei ole omaa eikä vuokrattua tonnistoa

A7. Varustamon lippuvaltiot

Varustamonne operoimien alusten määrä (kpl) lippuvaltioittain:

Aluksia/lippu	Ro-ro / ropax	Konttialus	Kuivabulk	Nestebulk
	kappalemäärä			
Suomen lippu				
EU-lippu				
Muu				

B. Nykytilanne ja tulevaisuus - Yleisesti Suomen varustamoalaa koskevat kysymykset

Suhdanteet

B1a. Ovatko merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet viimeisen vuoden aikana

viimeisellä vuodella tarkoitetaan kyselyssä mennyttä 12 kuukauden jaksoa, EI kalenterivuotta.

- Parantuneet huomattavasti
 Parantuneet jonkin verran
 Pysyneet ennallaan
 Huonontuneet jonkin verran
 Huonontuneet huomattavasti

B1b. Odotatteko merikuljetusmarkkinoiden suhdanteiden seuraavan vuoden aikana

seuraavalla vuodella tarkoitetaan kyselyssä seuraavaa 12 kuukauden jaksoa, El kalenterivuotta.

- Parantuvan huomattavasti
- Parantuvan jonkin verran
- Pysyvän ennallaan
- Huonontuvan jonkin verran
- Huonontuvan huomattavasti

Tuotanto/Kysyntä

B2a. Onko kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla viimeisen vuoden aikana

- Kasvanut huomattavasti
- Kasvanut jonkin verran
- Pysynyt ennallaan
- Huonontunut jonkin verran
- Huonontunut huomattavasti

B2b. Odotatteko kuljetuskysynnän Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla seuraavan vuoden aikana

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

B3a. Odotatteko VIENTikuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä

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

B3b. Odotatteko TUONTikuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä

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

Kilpailu

B4a. Onko kilpailu merikuljetusmarkkinoilla viimeisen vuoden aikana

- Kiristynyt huomattavasti
- Kiristynyt jonkin verran
- Pysynyt ennallaan
- Vähentynyt jonkin verran
- Vähentynyt huomattavasti

B4b. Odotatteko kilpailun merikuljetusmarkkinoilla seuraavan vuoden aikana

- Kiristyvän huomattavasti
- Kiristyvän jonkin verran
- Pysyvän ennallaan
- Vähentyvän jonkin verran
- Vähentyvän huomattavasti

Hinnat

B5a. Ovatko merikuljetusrahtien hinnat viimeisen vuoden aikana

- Nousseet oleellisesti
- Nousseet jonkin verran
- Pysyneet ennallaan
- Laskeneet jonkin verran
- Laskeneet huomattavasti

B5b. Odotatteko merikuljetusrahtien hintojen seuraavan vuoden aikana

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

Kustannukset**B6a. Onko pääasiassa käyttämänne polttoaineen/energian hinta viimeisen vuoden aikana**

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

B6b. Odotatteko pääasiassa käyttämänne polttoaineen/ energian hinnan seuraavan vuoden aikana

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

B6c. Mitä vaikutuksia käyttämänne polttoaineen / energian hinnan nousulla on varustamollenne?**B7a. Ovatko miehistökustannukset varustamoalalla lippuvaltioittain viimeisen vuoden aikana**

	Suomen lippu	Muu lippu
Nousseet oleellisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nousseet jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pysyneet ennallaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskeneet jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskeneet huomattavasti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

B7b. Odotatteko miehistökustannusten varustamoalalla lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

	Suomen lippu	Muu lippu
Nousevan oleellisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nousevan jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pysyvän ennallaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskevan jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskevan huomattavasti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Investoinnit**B8a. Oletatteko, että varustamoalalla Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä investoinnit kalustoon (uudisrakennukset ja second-hand alusten osto) seuraavan kahden vuoden aikana**

- Kasvavat huomattavasti
- Kasvavat jonkin verran
- Pysyvät ennallaan
- Vähentyvät jonkin verran
- Vähentyvät huomattavasti

Omaa varustamoanne koskevat kysymykset**Liikevaihto****B9a. Onko varustamonne liikevaihto viimeisen vuoden aikana**

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

B9b. Odotatko varustamonne liikevaihdon seuraavan vuoden aikana

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

Kapasiteetti

B10a. Onko varustamonne alusten kapasiteetin käyttöaste viimeisen vuoden aikana

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

B10b. Odotatko varustamonne alusten kapasiteetin käyttöasteen seuraavan vuoden aikana

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

Henkilöstö

B11a. Onko varustamonne merihenkilöstön määrä lippuvaltioittain viimeisen vuoden aikana

	Suomen lippu	Muu lippu
Noussut oleellisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Noussut jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pysynyt ennallaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskenut jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskenut huomattavasti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

B11b. Odotatko varustamonne merihenkilöstön määrän lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

	Suomen lippu	Muu lippu
Nousevan oleellisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nousevan jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pysyvän ennallaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskevan jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskevan huomattavasti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

C Kasvun esteet

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

- Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella
- Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus maapuolella
- Varustamoalan houkuttelevuus
- Työvoimakustannusten nousu
- Bunkkerin hinnan nousu
- Charter-kustannusten nousu
- Pääomakustannusten nousu
- Muiden kustannusten nousu
- Kapasiteetin / kaluston rajallisuus
- Kysynnän riittämättömyys
- Kilpailun lisääntyminen
- Huono hintakehitys

- Talouden yleinen epävarmuus
- Toiminnan rahoitus ja vakuuspula
- Ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset
- Muut säädösvaatimukset, mitkä
- Suomen lipun hinta
- Väylämaksujen nykytaso
- Väylämaksujärjestelmän rakenne
- Luotsausmaksujen taso
- Jokin muu, mikä
- Ei erityisiä esteitä kehittymiselle tai kasvulle

C2. Toiminnan kehittymisen ja kasvun esteitä tarkentavat kysymykset

C2a. Merihenkilöstön saatavuuteen liittyvät ongelmat

Osaavan työvoiman saanti meripuolelle oli edellisessä vuoden 2021 varustamobarometrissä merkittävin varustamoiden kokema kehittymisen ja kasvun este. Mistä syystä merihenkilöstön saatavuus on mielestänne heikentynyt?

- Alalla työskentelevien keski-ikä on noussut
- Ala ei houkuttele nuoria
- Covid-19 pandemian vaikutukset
- Ukrainan sota vaikuttaa miehistön saatavuuteen
- Jokin muu, mikä

C2b. Miten merihenkilöstön saatavuutta voisi kohentaa tulevaisuudessa?

D. Toimintaympäristön muutokset

D1. Suomen merenkulkupolitiikka on varustamotoiminnan edellytysten kannalta viimeisen vuoden aikana

- Parantunut
- Säilynyt ennallaan
- Huonontunut

Perustelu:

D2. Odotatko suomalaisten varustamojen markkinaosuuden kuljetuksista Suomeen/Suomesta seuraavan vuoden aikana

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

E. Teemakysymys

TEEMAKYSYMYS I

Ensimmäisellä teemakysymyksellä kartoitamme varustamoiden suunnitelmia erityisesti vähähiilisyteen ja päästöjen vähentämiseen liittyen. Voitte valita useamman vaihtoehdon.

Teemakysymys 1. Mitä vaihtoehtoisia polttoaineita tai käyttövoimaa varustamonne harkitsee tulevaisuudessa?

- Akut (sähköistäminen)
- Nestemäisen tai kaasumaisen biopolttoaineen käyttö
- LNG:n ja biopolttoaineiden yhdistelmä
- Ammoniakki
- Metanoli (eri yhdistelmät)
- Vety polttokennoissa
- Fossiilinen öljy yhdistettynä erilaisiin päästövähennysteknologioihin
- Ydinenergia
- Reittien ja kulkunopeuksien optimointi

- Digitaaliset ratkaisut, mitkä
- Tuuli / purjeet
- Aurinkoenergia
- Muu vaihtoehto, mikä

Teemakysymys 2. Miten epävarma tilanne ja sen vaikutus kuluttajien käyttäytymiseen vaikuttavat varustamonne toimintaan?

TEEMAKYSYMYS II

E3. Mitkä asiat ovat mielestänne varustamonne kilpailuetuja merikuljetusmarkkinoilla?

E4. Onko vastuullisuus ja ympäristöystävällisyys asioita joita rahdinantajat arvostavat varustamoissa?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

E5. Ottavatko rahdinantajat mielestänne huomioon vastuullisen toimitusketjun ja ovat kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Kommentteja. Miten tämä näkyy rahdinantajien toiminnassa? Erityisesti, jos arvioitte että rahdinantajat ottavat mielestänne huomioon vastuullisen toimitusketjun ja ovat kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta?

TEEMA/LISÄKYSYMYS III

Mielipiteenne satama-agentin toiminnasta

F1. Ovatko agentin (port agent) tarjoamat palvelut tärkeitä varustamollenne?

- Erittäin tärkeitä
- Tärkeitä
- Melko tärkeitä
- Ei kovin tärkeitä
- Ei lainkaan tärkeitä
- En osaa sanoa

F2. Mitä kehitystoiveita varustamollanne on agentin (port agent) palvelulle?

Frågeformulär

A. Bakgrundsuppgifter

Är det fråga om koncern, står "rederiet" för koncernens rederiverksamhet. I fall det inom koncernen finns flera dotterbolag som idkar rederiverksamhet, var god och uppge information om den organisation Ni representerar, inte information om hela koncernen.

A1. Kontaktuppgifter

Rederiets namn/Dotterrederiets namn

Svararens namn

Titel

A2. Rederiets huvudsakliga trafikform

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

A3. Rederiets huvudsakliga godstrafik

- Torrbulk
 Våtbulk
 Styckegods

A4. Hur stor omsättning har ert rederi?

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

A5. Hur många anställda har ert rederi?

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

A6. Rederiets tonnage

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

A7. Rederiets flaggstater

Antalet fartyg som ert rederi opererar enligt flaggstater:

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

B. Nuläge och framtid

Allmänna frågor om rederibranschen i Finland

Konjunkturer

B1a. Har konjunkturerna inom sjötransportmarknader under det senaste året

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

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

B1b. Tror Ni att konjunkturerna inom sjötransportmarknader under det följande året

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

- Skall förbättras avsevärt
- Skall förbättras i viss mån
- Inte skall förändras
- Skall försämrans i viss mån
- Skall försämrans avsevärt

Produktion/Efterfrågan

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

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

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

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

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

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

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

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

Konkurrens

B4a. Har konkurrensen på sjötransportmarknaden under det senaste året

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

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

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

Priser

B5a. Har priserna på sjötransportfrakter under det senaste året

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

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

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

Kostnader**B6a. Har priset på den fartygsbränsle/energi som Ni använder under det senaste året**

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

B6b. Tror Ni att priset på den fartygsbränsle/energi som Ni använder under det följande året

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

B6c. Vilken inverkan kommer ökningen av priset på fartygsbränslet /energin Ni använder att ha på ert rederi?**B7a. Har besättningskostnaderna inom rederibranschen enligt flaggstat under det senaste året**

	Finska flaggan	Annan flagga
Ökat avsevärt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ökat i viss mån	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Inte förändrats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Minskat i viss mån	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Minskat avsevärt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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

	Finska flaggan	Annan flagga
Skall öka avsevärt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skall öka i viss mån	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Inte skall förändras	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skall minska i viss mån	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skall minska avsevärt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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

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

Frågor om det enstaka rederiet**Omsättning****B9a. Har omsättningen i ert rederi under det senaste året**

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

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

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

Kapacitet**B10a. Har utnyttjandegraden av kapaciteten hos rederiets fartyg under det senaste året**

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

B10b. Tror Ni att utnyttjandegraden av kapaciteten hos rederiets fartyg under det följande året

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

Personal**B11a. Har sjöpersonalen i ert rederi enligt flaggstat under det senaste året**

	Finska flaggan	Annan flagga
Ökat avsevärt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ökat i viss mån	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Inte förändrats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Minskat i viss mån	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Minskat avsevärt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

B11b. Tror Ni att sjöpersonalen i ert rederi enligt flaggstat under det följande året

	Finska flaggan	Annan flagga
Skall öka avsevärt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skall öka i viss mån	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Inte skall förändras	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skall minska i viss mån	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skall minska avsevärt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

C Tillväxthinder**C1. Anser Ni att någon eller några av följande faktorer hindrar er rederiverksamhet att utvecklas eller växa**

(Ni kan välja mer än ett alternativ)

- Svårigheter att få kunnig arbetskraft för arbete till sjöss
- Svårigheter att få kunnig arbetskraft för arbete i land
- Attraktivitet av rederibranschen som ett arbete
- Stegning i arbetskraftskostnader
- Höjning av bunkerpriset
- Stegning i charterkostnader
- Stegning i kapitalkostnader
- Stegning i övriga kostnader
- Brist på kapacitet/fartyg
- Otillräcklig efterfrågan
- Ökad konkurrens
- Dålig prisutveckling
- Allmän ekonomisk osäkerhet
- Verksamhetens finansiering och brist på garantier
- Bestämmelsekrav inom miljöskyddet
- Andra bestämmelsekrav

- Finska flaggans pris
- Farledsavgifternas nuvarande nivå
- Farledsavgiftssystemets struktur
- Lotsningsavgifternas nivå
- Något annat, vad
- Inga speciella hinder för utvecklingen och tillväxten

Motivering:

C2. Frågor för att specificera hinder för verksamhetens utveckling och tillväxt

C2a. Problem med tillgången till arbetskraft på sjösidan

Mest betydande hindret i föregående Rederibarometern 2021 var tillgången till kompetent arbetskraft på sjösidan. Vilka skäl har enligt Er försämrat tillgång till arbetskraft på sjösidan?

- Medelåldern av dem som arbetar inom sektorn har stigit
- Sektorn lockar inte unga
- Effekter av Covid-19-pandemin
- Ukraina-kriget påverkar besättningens tillgänglighet
- Något annat, vad

D. Förändringar i verksamhetsomgivningen

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

- Förbättrats
- Inte förändrats
- Försämrats

Motivering:

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

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

E. Temafrågor

TEMAFRÅGA I

Med den första temafrågan kartlägger vi rederiernas planer speciellt på koldioxidsnålhet och minskning av utsläpp. Ni kan välja flera alternativ.

Temafrågan 1. Vilket alternativt fartygsbränsle/vilken alternativ drivkraft Ert rederi övervägar i framtiden?

- Batterier (elektrifiering)
- Biobränsle i vätskeform eller som gas
- LNG kombinerat med biobränsle
- Ammoniak
- Metanol (olika kombinationer)
- Vätebränslecell
- Fossil olja kombinerat med olika utsläppsminskningsteknologier
- Kärnenergi
- Optimering av rutter och hastighet
- Digitala lösningar

- Vind / segel
- Solenergi
- Något annat, vad

Temafrågan 2. Hur påverkar den ökande osäkerheten och dess konsekvenser på konsumenternas uppförande Ert rederis verksamhet?

TEMAFRÅGA II

E3. Vilka anser ni ert rederis konkurrensfördelar på sjötransportmarknaden vara?

E4. Är ansvarstagande och miljövänlighet sådant som avlastare värdesätter hos rederier?

- Ja
- Nej
- Kan inte säga

E5. Anser ni att avlastare beaktar en ansvarstagande leveranskedja och intresserar sig för rederiernas ansvarstagande?

- Ja
- Nej
- Kan inte säga

Motivering. Hur märks detta i avlastarnas verksamhet? Speciellt, om Ni uppskattar att avlastare beaktar en ansvarstagande leveranskedja och intresserar sig för rederiernas ansvarstagande?

TEMA/YTTERLIGARE FRÅGA III

F1. Är service som agenten (port agent) erbjuder viktiga för Ert rederi?

- Mycket viktiga
- Viktiga
- Ganska viktiga
- Inte särskilt viktiga
- Inte alls viktiga
- Jag kan inte säga



Turun yliopiston Brahea-keskus
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS

FI-20014 TURUN YLIOPISTO

www.utu.fi/mkk



**TURUN
YLIOPISTO**