

MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA
TURUN YLIOPISTON BRAHEA-KESKUS

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

B 217
2022

VARUSTAMOBAROMETRI REDERIBAROMETERN 2021



Sari Repka

Riitta Pöntynen

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto

 Ålands
landskapsregering

 Suomen Varustamot



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 217
2022

VARUSTAMOBAROMETRI REDERIBAROMETERN 2021

Sari Repka

Riitta Pöntynen

Turku 2022

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 2022

ISBN 978-951-29-8766-5 (Verkkojulkaisu)

ISSN 2342–1436 (Verkkojulkaisu)

Kannen kuva: Pekka Sundberg

ESIPUHE

Varustamobarometri kartoittaa Suomen merenkulku- ja varustamoalan suhdannetilannetta ja -näkyviä. Se perustuu kyselyyn, joka kohdistetaan Suomen Varustamot ry:n jäsenvarustamoille, tärkeimmille yhdistykseen kuulumattomille varustamoille ja joukolle Suomen meriliikenteen kannalta oleellisia ulkomaisia varustamoita, joilla on säännöllistä rahtiliikennettä Suomeen. Tätä varustamoiden ylimmältä johdolta kerättävään aineistoon perustuvaa barometria on toteutettu yhtäjaksoisesti vuodesta 2006.

Merenkulkuala on tunnetusti toimiala, jossa suhdannekäänteet näkyvät aikaisin. Viime vuonna covid-19-pandemia näkyi varustamobarometrin aikasarjoissa syvänä pudotuksena. Nyt tänä vuonna pandemiasta on toivuttu merenkulkualalla. Toisaalta koronapandemia aiheuttaa edelleen maailmanlaajuisesti ruuhkautumista ja epätasapainoa kuljetusketjuissa. Mitä tulevaisuus tuo tullessaan jää nähtäväksi, mutta varustamoiden mukaan myös tulevan kauden näkymät olivat lupaavia. Toisaalta polttoaineen hinta ja merihenkilöstön palkkaamisen vaikeus näyttäytyvät yhä selkeämmin tulevaisuuden haasteina.

Varustamobarometri 2021 on toteutettu yhteistyössä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Suomen Varustamot ry:n ja Ahvenmaan maakuntahallituksen kanssa. Haluamme esittää lämpimät kiitoksemme yhteistyötahoillemme sekä kaikille kyselyyn vastanneille, jotka mahdollistivat Varustamobarometri 2021:n toteutuksen.

Porissa 21.12.2021

Sari Repka ja Riitta Pöntynen

FÖRORD

Rederibarometern kartlägger konjunkturläget och konjunkturprognoserna för den finländska sjöfarts- och rederibranschen. Kartläggningen baserar sig på en enkät riktad till rederier som är medlemmar i Rederierna i Finland rf, de viktigaste rederierna som inte hör till föreningen samt en grupp utländska rederier som är viktiga för Finlands sjötrafik och som bedriver regelbunden frakttrafik till Finland. Barometern samlar in information från rederiernas högsta ledning och kartläggningen har genomförts utan avbrott sedan år 2006.

Sjöfartsbranschen är känd för att vara en bransch där konjunktursvängningar syns tidigt. I fjol syntes covid-19-pandemin som ett djupt ras i rederibarometerns tidsserier. I år har sjöfartsbranschen hämtat sig från pandemin. Å ena sidan orsakar coronapandemin fortfarande stockningar och obalans i transportkedjorna globalt. Vad framtiden för med sig återstår att se, men enligt rederierna är utsikterna också för den kommande perioden lovande. Å andra sidan kristalliserar sig bränslepriset och svårigheten att rekrytera sjöpersonal allt tydligare som framtida utmaningar.

Rederibarometern 2021 har genomförts i samarbete med Transport- och kommunikationsverket Traficom, Rederierna i Finland rf och Ålands landskapsregering. Vi vill framföra vårt varma tack till våra samarbetspartner samt alla som besvarat enkäten och på så sätt möjliggjort Rederibarometern 2021.

Björneborg, 21.12.2021

Sari Repka och Riitta Pöntynen

Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral
Åbo universitets Brahea-centrum

TIIVISTELMÄ

Vuoden 2021 varustamobarometri tarjoaa yleisnäkymän pahimmasta korona-alhosta toipuneeseen merenkulkualaan. Rahtikuljetuksiin keskittyvä kysely toteutettiin lokamarraskuussa 2021. Merenkulkualan suhdanteet, kuljetuskysyntä ja hintakehitys nousivat voimakkaasti ja nopeasti. Merenkulkumarkkinoiden suhdanteita kuvaava saldoluku nousi 86 pisteeseen, korkeammalle kuin milloinkaan barometrin toteutusaikana. Edellisen kauden pudotus oli toisaalta myös nopea ja raju. Nousua tälle kaudelle ennakoitiin jo vuoden 2020 barometrissa, mutta huomattavasti maltillisemmin. Kuljetuskysyntä elpyi vastanneista 86 % mukaan. Suhdanteiden ennakoidaan jatkuvan positiivisina ja tulevalle kaudelle 49 % vastaajista ennakoi paranevaa kysyntää.

Kustannuskomponenteista käytetyn polttoaineen hinta nousi voimakkaasti tällä tarkastelukaudella. Tätä ei ollut edellisellä kaudella osattu ennakoida. Uusien hiilineutraalien polttoaineiden tullessa markkinoille polttoaineen tai energian hinta tulee todennäköisesti tulevaisuudessa edelleen nousemaan. Varustamoista 55 % piti polttoaineen hintaa kasvun esteenä.

Yksittäisiä varustamoita koskeneessa osiossa varustamon liikevaihdon ja kapasiteetin käyttöasteen kuvaajat seuraavat kauden 2021 positiivista kehitystä. Toisaalta miehistökustannukset ovat edelleen korkeat. Lisäksi kapasiteetin rajallisuus ja osaavan merihenkilöstön saatavuus sekä työvoimakustannusten nousu ovat nyt muuttuneessa tilanteessa kasvua rajoittava tekijöitä. Vaikka koronan kanssa on nyt yhteiskunnassa opittu elämään, se on aiheuttanut merenkulkualalle yhä jatkuvaa epätasapainoa.

Toisaalta maailmanlaajuinen ja kotimainen koronaelvytys on saanut talouteen vauhtia. Tämän kauden barometrissä viennin ennakoitiin elpyvän hieman tuontia enemmän.

Varustamoita odottavat seuraavaksi uudet merenkulun hiilineutraalisuustavoitteisiin liittyvät haasteet. Niistä on jo merkkejä tämänkin vuoden barometrissä nähtävillä, erityisesti polttoaineiden hinnat ovat kallistuneet ja niiden odotetaan kallistuvan edelleen. Vaihtuvilla teemakysymyksillä kysyttiin, mitä keinoja varustamot aikovat käyttää kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen sekä vastuullisuuden merkitystä. Keinoina nähtiin erityisesti reittien ja kuljetusten optimointi, mutta se ei yksinään tule riittämään. Uusien, vähähiilisten polttoaineiden tai energian hintaa sekä niiden saatavuutta piti pullonkaulana 70 % vastaajista. Vastaajista 57 %:in mukaan rahdinantajat ottavat huomioon vastuullisen toimitusketjun ja ovat kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta.

SAMMANFATTING

Rederibarometern för 2021 ger en allmän översikt över sjöfartsbranschen som rest sig ur den värsta coronasvackan. Utvecklingen av konjunkturerna, transportefterfrågan och priserna inom sjöfarten har varit snabb och positiv. Saldotalet för konjunkturerna i sjöfartsbranschen ökade till 86 poäng, vilket är det högsta någonsin under den tid då barometern har genomförts. Å andra sidan var också raset under den föregående perioden både snabbt och kraftigt. En uppgång för denna period förutspåddes redan i barometern 2020 men den förväntades bli betydligt måttligare. Enligt 86 procent av svarspersonerna har transportefterfrågan återhämtat sig. I konjunkturerna förutspås den positiva utvecklingen fortsätta och 49 procent av svarspersonerna förutspår större efterfrågan för den kommande perioden.

Av kostnadskomponenterna priset på bränsle steg kraftigt under denna granskningsperiod. Detta hade ingen kunnat förutspå under den föregående perioden. När nya kolneutrale bränslen kommer ut på marknaden kommer bränsle- eller energipriset sannolikt att stiga ytterligare i framtiden. Enligt 55 procent av rederierna var bränslepriset ett tillväxthinder.

Graferna över rederiets omsättning och utnyttjandegraden av kapaciteten i avsnittet om enskilda rederier följer den positiva utvecklingen under perioden 2021. Å andra sidan är personalkostnaderna fortfarande höga. Också den begränsade kapaciteten och tillgången till kunnig sjöpersonal samt de stigande arbetskraftskostnaderna är faktorer som begränsar tillväxten i den nya situationen. Även om samhället nu lärt sig att leva med coronan, har den orsakat en fortfarande obalans inom sjöfartsbranschen som fortfarande pågår.

Å andra sidan har de globala och inhemska stimulansåtgärderna på grund av coronan satt fart på ekonomin. I barometern för denna period förutspåddes importen återhämta sig bättre än exporten.

Härnäst kommer rederierna att ställas inför nya utmaningar i anslutning till sjöfartens kolneutralitetsmål. Tecken på dessa syns redan i årets barometer; framför allt har bränslepriserna gått upp och de förväntas gå upp ännu mer. Med de växlande temafrågorna utreddes vilka medel rederierna avser använda sig av för att minska utsläppen av växthusgaser samt vikten av ansvarstagande. Rederierna uppgav att metoderna framför allt innefattar optimering av rutten och transporter, men enbart detta kommer inte att räcka. Enligt 70 procent av svarspersonerna var priset på nya kolsnåla bränslen eller energi samt tillgången på dem en flaskhals. 57 procent anser att befraktarna beaktar en ansvarstagande leveranskedja och intresserar sig för rederiernas ansvarstagande.

SISÄLLYSLUETTELO

VARUSTAMOBAROMETRI – REDERIBAROMETERN 2021

1	JOHDANTO.....	11
2	VARUSTAMOIDEN TAUSTATIEDOT	12
3	MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS	15
3.1	Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset.....	15
3.2	Yksittäistä varustamoa koskevat kysymykset.....	24
4	VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET	27
5	TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET	28
6	TEEMAKYSYMYKSET	31
6.1	Vaihtuva teemakysymys.....	31
6.2	Teemakysymys II	32
7	YHTEENVETO.....	35
8	INLEDNING.....	39
9	BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIER	40
10	SJÖFARTSBRANSCHENS NULÄGE OCH FRAMTID	43
10.1	Allmänna frågor om rederibranschen.....	43
10.2	Frågor om enskilda rederier	52
11	HINDER FÖR REDERIERNAS UTVECKLING OCH TILLVÄXT	55
12	FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN	56
13	TEMAFRÅGOR	59
13.1	Växlande temafråga	59
13.2	Temafråga II	61
14	SLUTSATSER	63

1 JOHDANTO

SPC Finlandin varustamobarometrin kysely toteutettiin verkkokyselynä loka-marraskuussa 2021. Aiempien vuosien tapaan kyselyyn oli mahdollista vastata joko suomeksi tai ruotsiksi. Kysely suunnattiin Suomen Varustamot ry:n jäsenvarustamoille sekä tärkeimmille em. yhdistykseen kuulumattomille suomalaisille varustamoille. Mukana olivat myös Suomen meriliikenteen kannalta oleelliset ulkomaiset varustamot, joilla on säännöllistä liikennettä Suomessa. Barometrikyselyn potentiaalisten vastaajien määrä pysyi suurin piirtein samalla tasolla edellisvuosien kanssa. Potentiaalisia vastaajia oli 28, joista 22 vastasi eli kyselyn vastausprosentti oli 79.

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

Miten barometriä luetaan:

Varustamoa koskevista A-ryhmän kysymyksistä esitetään numeraalinen yhteenveto.

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

Lisäksi esitetään saldoluvut. *Saldoluvun* avulla 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 arvioitava prosenttijakaumasta.

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

Alan kehitystä ennakoitaessa jokaisella vastauksella on sama painoarvo.

C-ryhmän ”Kasvun esteet” esitetään graafisena pylväskaaviona.

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

E-ryhmässä esitetään 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 (68 %). 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 60 % vastaajista kuljettaa kappaletavaraa, kuivabulk-kuljetuksia on 35 %:lla ja nestebulk-kuljetuksia 5 %:lla.

Taulukko 2.2. Varustamon tavaraliikenteen muoto tavararyhmittäin (n=20).

Tavaraliikenne	kpl	%
Kuivabulk	7	35 %
Nestebulk	1	5 %
Kappaletavara	12	60 %

Varustamon liikevaihdon suuruusluokka (A4)

Kyselyssä annettiin neljä eri vaihtoehtoa varustamon liikevaihdon suuruusluokan kartoittamiseksi (taulukko 2.3.). Pienimmän eli alle 10 miljoonan euron liikevaihdon ilmoitti lähes kolmasosa vastaajista, ja samoin lähes kolmanneksen liikevaihto oli yli 100 miljoonaa euroa. Luokkaan 10 - 50 miljoonan euron liikevaihto sijoittui 41 % vastaajista.

Taulukko 2.3. Varustamon liikevaihto (n=22).

Liikevaihto	kpl	%
alle 10 MEUR	6	27 %
10 - 50 MEUR	9	41 %
50 - 100 MEUR	1	5 %
yli 100 MEUR	6	27 %

Varustamon työntekijämäärän suuruusluokka (A5)

Barometrissä kartoitettiin varustamoiden työntekijämääriä ennalta annettuihin luokkiin perustuen (taulukko 2.4.). Kyselyyn vastanneista varustamoista noin kolmannes ilmoitti työntekijämääränsä olevan yli 200 työntekijää, ja alle kolmanneksella vastanneista varustamoista oli 20-50 työntekijää. Muissa suuruusluokissa oli kussakin kolme vastannutta varustamo.

Taulukko 2.4. Varustamon työntekijämäärä (n=22).

Työntekijämäärä	kpl	%
alle 20	3	14 %
20 – 50	6	27 %
50 – 100	3	14 %
100 – 200	3	14 %
yli 200	7	32 %

Varustamon tonnisto (A6)

Ainoastaan omaa tonnistoa oli 64 %:lla vastanneista varustamoista. Sekä omaa että vuokrattua tonnistoa oli 27 %:lla vastaajista, ja 9 %:lla oli ainoastaan vuokrattua tonnistoa. Vastaajien jakautuminen selviää taulukosta 2.5.

Taulukko 2.5. Varustamon tonnisto (n=22).

Tonnisto	kpl	%
Ainoastaan omaa tonnistoa	14	64 %
Sekä omaa että vuokrattua tonnistoa	6	27 %
Varustamolla on ainoastaan vuokrattua tonnistoa	2	9 %
Varustamolla ei ole omaa eikä vuokrattua tonnistoa	0	0 %

Varustamon lippuvaltiot (A7)

Barometrissa kartoitettiin vastanneiden varustamoiden operoimien alustyyppien jakautumista Suomen lipun, EU-lipun sekä muun lipun kesken (taulukko 2.6.). Kyselyyn vastanneiden varustamoiden yhteenlaskettu alusmäärä oli yhteensä 972. 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 (n=20)

Lippu/alustyyppi	Suomi	EU	muu	YHTEENSÄ
Roro/ropax	19	8	0	27
Kontti	3	14	837	854
Kuivabulk	49	38	0	87
Nestebulk	4	0	0	4
YHTEENSÄ	75	60	837	972

Kauppa-alusluetteloon merkitään hakemuksesta sellaiset Suomen alusrekisterin alukset, joille voidaan valtion varoista myöntää kauppamerenkulun tukea kilpailukyvyn parantamiseksi. Kauppa-alusluettelo elää koko ajan ja muutokset, kuten omistajanvaihdokset ja nimenmuutokset, ovat tavallisia. Ajanjaksolla tammikuusta 2019 lokakuulle 2021 kauppalaivaston lukumäärä on vaihdellut, niin että suurimmillaan se oli 120 alusta touko- ja kesäkuussa 2019. Kesäkuussa 2021 alusten määrä laski 106:een ja vuoden 2021 lokakuussa kauppa-alusluetteloon kuului yhteensä 108 alusta. (Suomen virallinen tilasto (SVT): Kauppalaivasto)

3 MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS

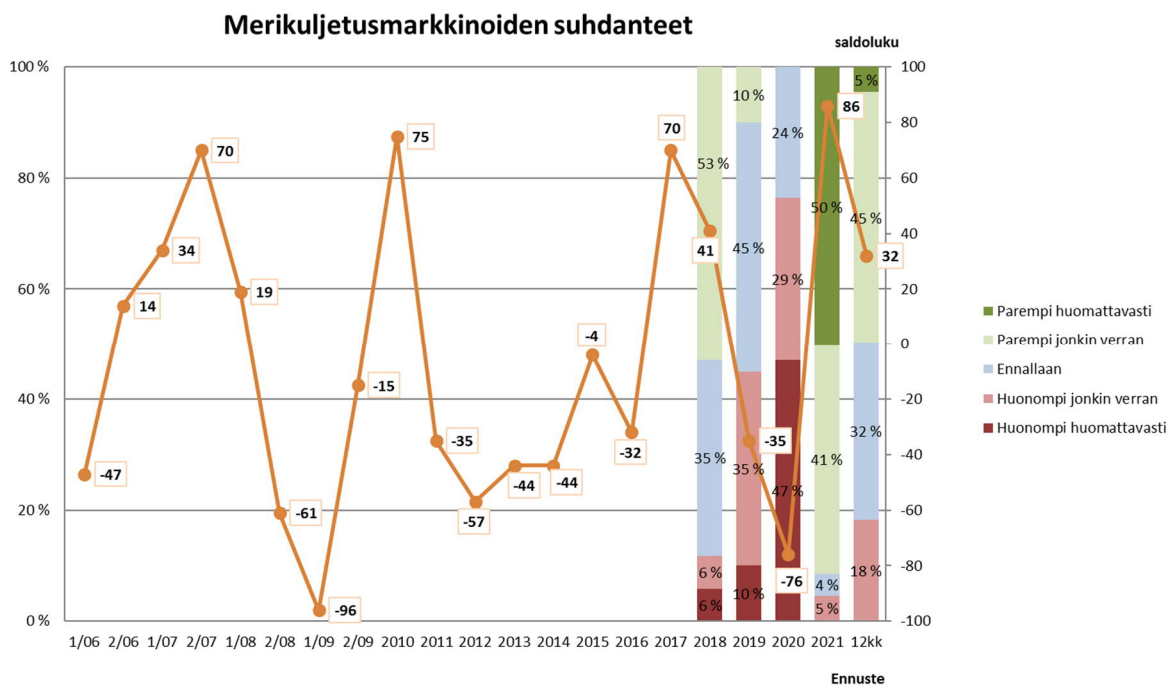
B-ryhmän kysymyksillä selvitettiin nykytilannetta ja tulevaisuutta niin, että ensin kartoitettiin varustamoalaa ja merikuljetusmarkkinoita yleensä ja sen jälkeen yksittäistä varustamoa koskevia talousnäkyelmiä. Tarkastelun aikajakso muodostui tapahtuneen osalta viimeisestä kahdestatoista kuukaudesta 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 aikajaksena on käytetty 24 kuukautta. Ennen vuotta 2010 barometreissa 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)

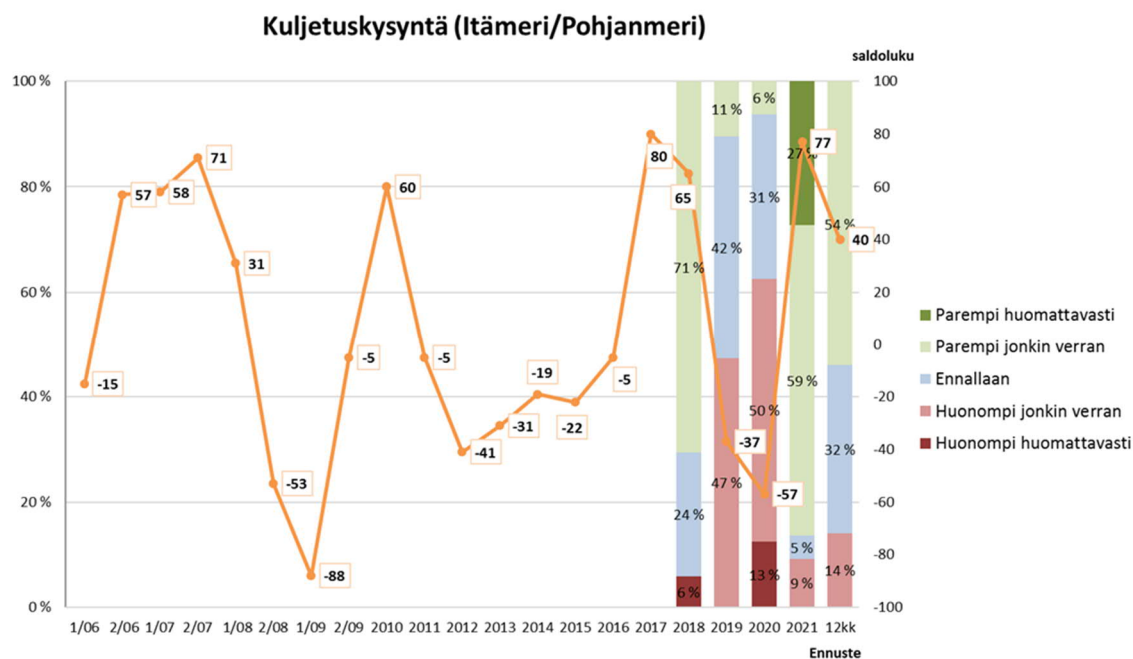
Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteita kuvaava saldoluku, 86, on vuonna 2021 korkeimmalla tasolla koko varustamobarometrin historiassa. Kahtena edellisenä vuotena suhdanteet laskivatkin suuresti, mutta nyt on selkeästi toivuttu koronan aiheuttamasta sukelluksesta. Peräti 91 % vastaajista arvioi suhdanteiden parantuneen, ja 50 %:in mukaan huomattavasti. Tulevan kauden ennakoitu saldoluku on myös selkeästi positiivinen. (Kuva 3.1.)



Kuva 3.1. Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (tot. 2021 n=22, ennuste 12 kk n=22)

Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (B2)

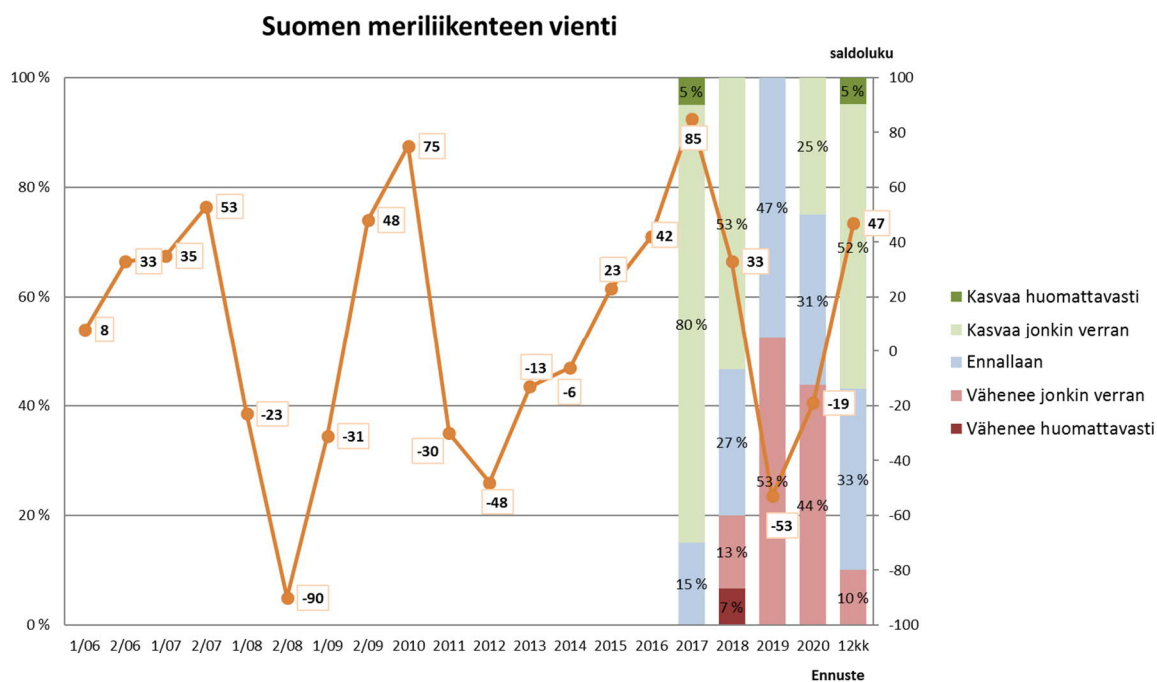
Kuljetuskysyntä on seurannut suhdanteita Suomen tärkeimmillä liikennealueilla. Kysyntä on myös noussut voimakkaasti, 86 % vastaajista arvioi sen nousseen. Näkemykset kysynnän kehityksestä olivat kokonaisuudessaan samankaltaiset. Kasvun ennakoitiin jatkuvan selkeästi myös tulevalla kaudella. (Kuva 3.2.)



Kuva 3.2. Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (tot. 2021 n=22, ennuste 12 kk n=22).

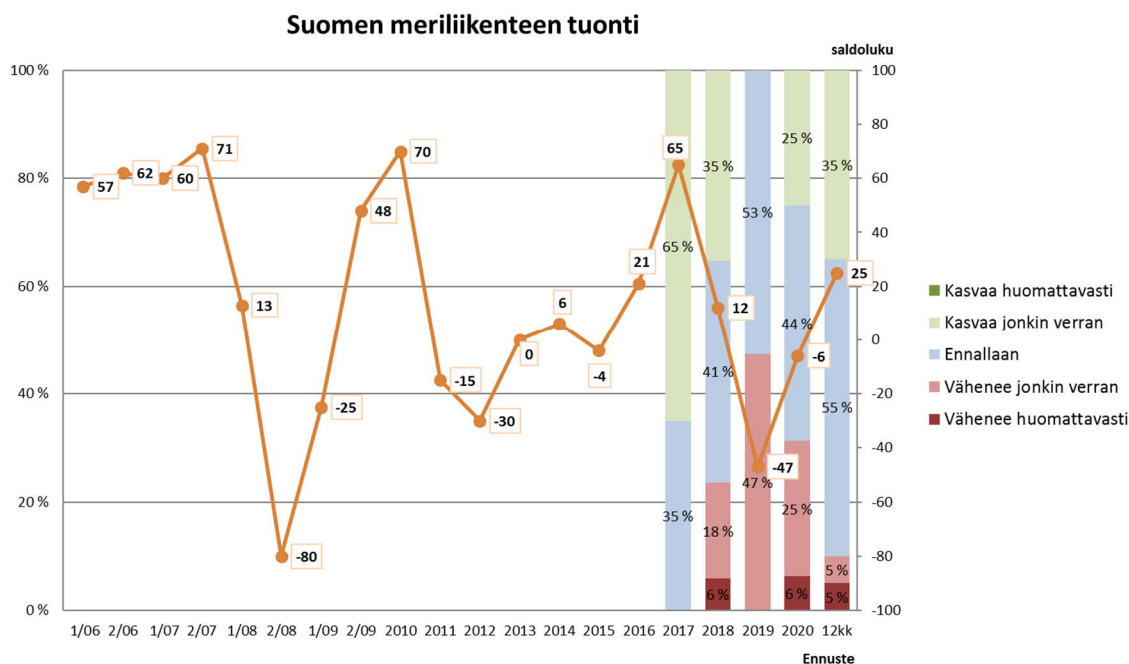
Vienti- ja tuontikuljetusten määrä (B3)

Suomen meriliikenteen viennin ja tuonnin kuvaamisessa on koko varustamobarometrin ajan käytetty vain ennusteita, ei arvioita edellisen vuoden tilanteesta, kuten muiden teemojen kohdalla. Samoin kuin aiemmissa kohdissa, ennuste vientikuljetusten määrän kehityksestä on voimakkaasti positiivinen, koska 57 % ennusti sen parantuvan ja vain 10 % heikentyvän. Edellisen kauden vientiennusteen saldoluku oli vielä selvästi negatiivinen (Kuva 3.3.).



Kuva 3.3. Suomen meriliikenteen vienti (ennuste 12 kk n=21).

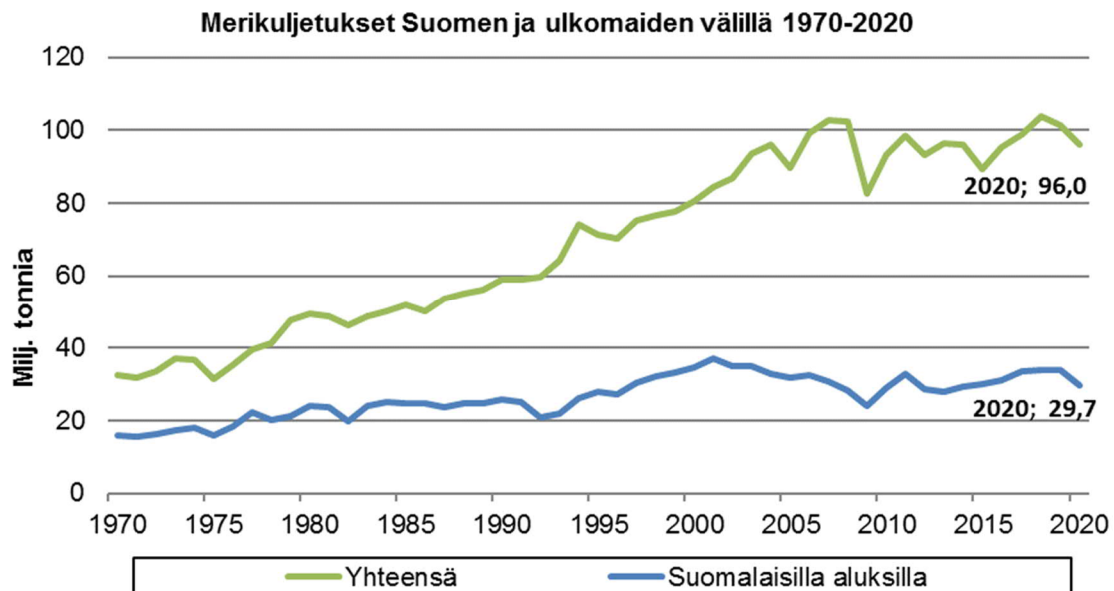
Tuontikuljetukset piristyvät ennusteen mukaan vientikuljetuksia vähemmän. Saldoluku on 25. Suuri osa vastaajista (55 %) ennustaa, että tuontiliikenteen volyymi ei muutu. Hieman yli kolmannes vastaajista ennustaa lievää nousua ja 10 % laskua.



Kuva 3.4. Suomen meriliikenteen tuonti (ennuste 12 kk n=20).

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. Seuraavana vuonna volyymit laskivat, mutta 100 miljoonan tonnin raja ylitettiin kuitenkin kolmannen kerran. Vuoden 2020 kokonaisvolyyymi oli 96,0 miljoonaa tonnia (Kuva 3.5.) Edellisvuoteen laskua oli 5 prosenttia.

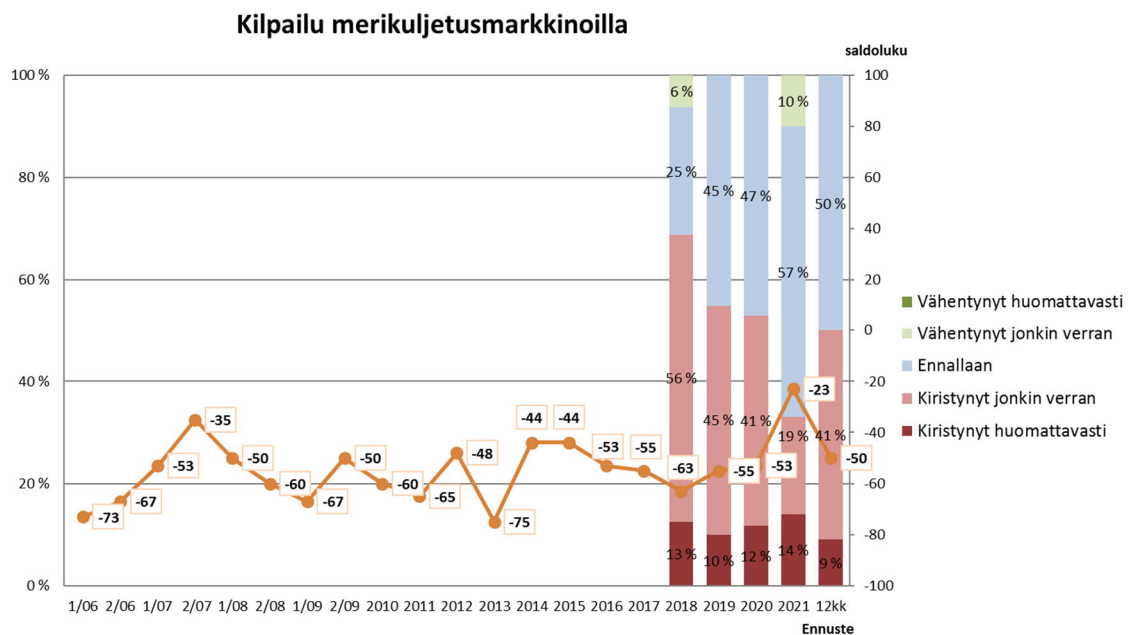
Tilastoinnin ensimmäisinä kausina suomalaisilla aluksilla kuljetettiin noin puolet merikuljetusten volyymistä, mutta 1980-luvun jälkipuoliskolla suunta muuttui laskevaksi tasoittuen kuitenkin myöhemmin. Viimeisen kymmenen vuoden aikana suomalaisten alusten osuus on ollut noin kolmannes kokonaisvolyymistä (Kuva 3.5.). (Suomen virallinen tilasto (SVT): Ulkomaan meriliikenne)



Kuva 3.5. Merikuljetukset Suomen ja ulkomaiden välillä 1970–2020, miljoonaa tonnia (Suomen virallinen tilasto (SVT): Ulkomaan meriliikenne).

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (B4)

Kilpailu on koko varustamobarometrin toteutusajan pysynyt kireänä ja siinä on ollut suhteellisesti vähemmän vaihtelua kuin muissa teemoissa. Kilpailutilanne merikuljetusmarkkinoilla koettiin kuitenkin vuonna 2021 vähiten kireäksi varustamobarometrin historian aikana saldoluvun ollessa miinus 23 (Kuva 3.6). Kilpailun ennustetaan kuitenkin saldoluvun perusteella kiristyvän jälleen oleellisesti seuraavan 12 kuukauden aikana. Puolet vastaajista ennakoivat kilpailun pysyvän ennallaan.

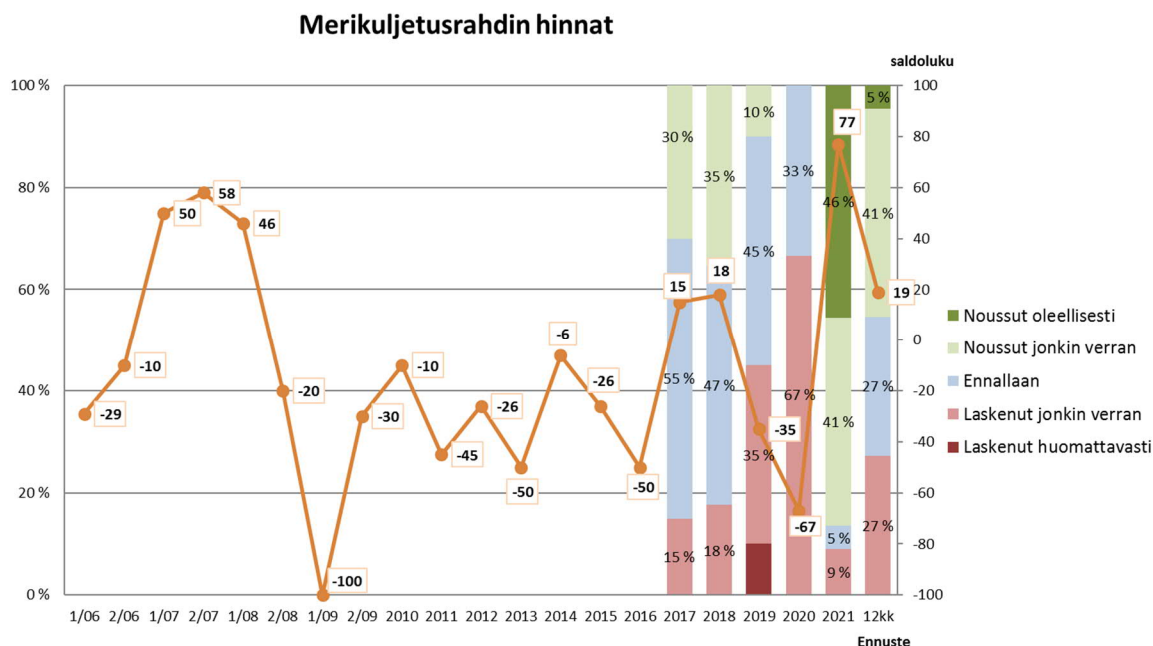


Kuva 3.6. Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (tot 2021 n=21, ennuste 12 kk n=22).

Merikuljetusrahtien hinnat (B5)

Merikuljetusrahtien hintoja kuvaava saldoluku on vaihdellut kuluneiden vuosien aikana hyvinkin paljon. Kaudella 2/07 saldoluku oli toistaiseksi korkeimmillaan, mutta nyt vuonna 2021 menttiin siitäkin ohi saldoluvun ollessa 77. Valtaosa vastaajista raportoi siis hintojen nousseen, joista peräti 46 % jopa merkittävästi. Tulevalla kaudella ennusteissa ei hintojen enää ennustettu nousevan niin voimakkaasti, vaikkakin nousevan silti edelleen saldoluvun ollessa 19.

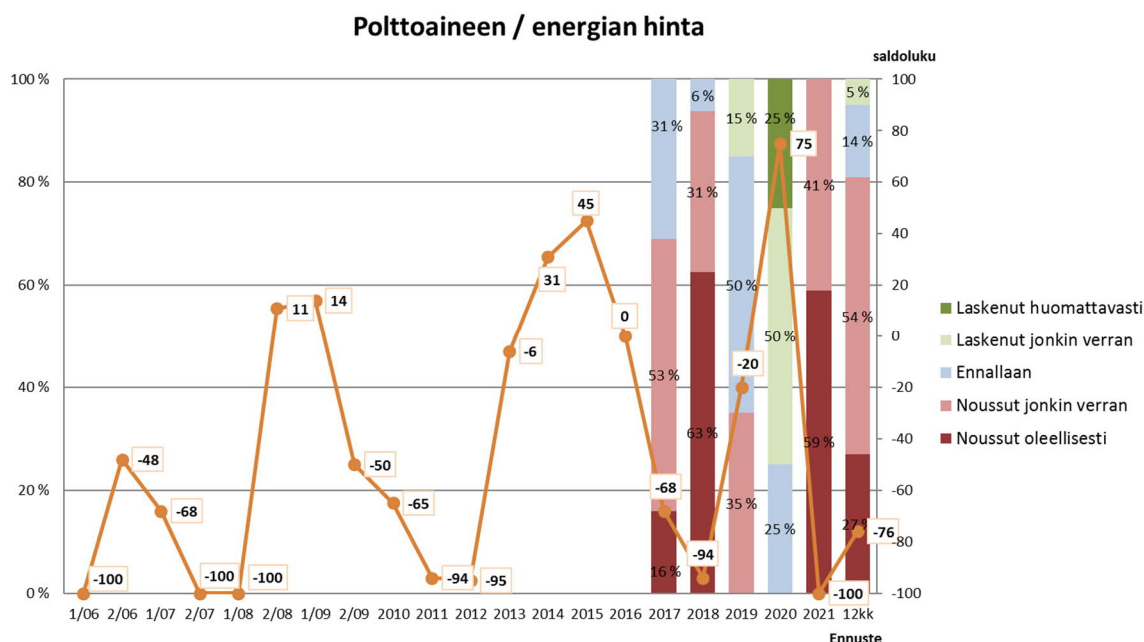
Merikuljetusrahtien hinta korreloi osaltaan myös bunkkerin hinnan kanssa, joka on Bunkerworld-tilaston mukaan noussut vuoden 2021 aikana (kuva 3.10). Tämä vaikuttaa merikuljetusrahtien hintatasoon. Vastaava trendi on nähtävissä myös vastauksissa, joissa arvioitiin bunkkerin hinnan muutoksia.



Kuva 3.7. Merikuljetusrahtien hinnat (tot. 2021 $n=22$, ennuste 12 kk $n=22$).

Polttoaineen/energian hinta (B6)

Tämän 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. Viime vuoden barometrissa saldoluku nousi peräti 169 pistettä vuodesta 2018, mikä oli voimakkain bunkkerin hinnan laskua kuvaava saldoluvun nousu varustamobarometrin historiassa. Vuonna 2021 saldoluku laski ennätysellisesti 175 pistettä miinus 100:aan, eli polttoaineen tai energian hinnan noususta oli yksimielisyys. Hinnan nousun ennustettiin myös jatkuvan, mikä näyttääkin erittäin todennäköiseltä kasvihuonekaasujen päästämisen kallistuessa ja uusien kalliimpien polttoaineiden tullessa markkinoille.



Kuva 3.8. Polttoaineen/energian hinta (tot. 2021 n=22, ennuste 12 kk n=22).

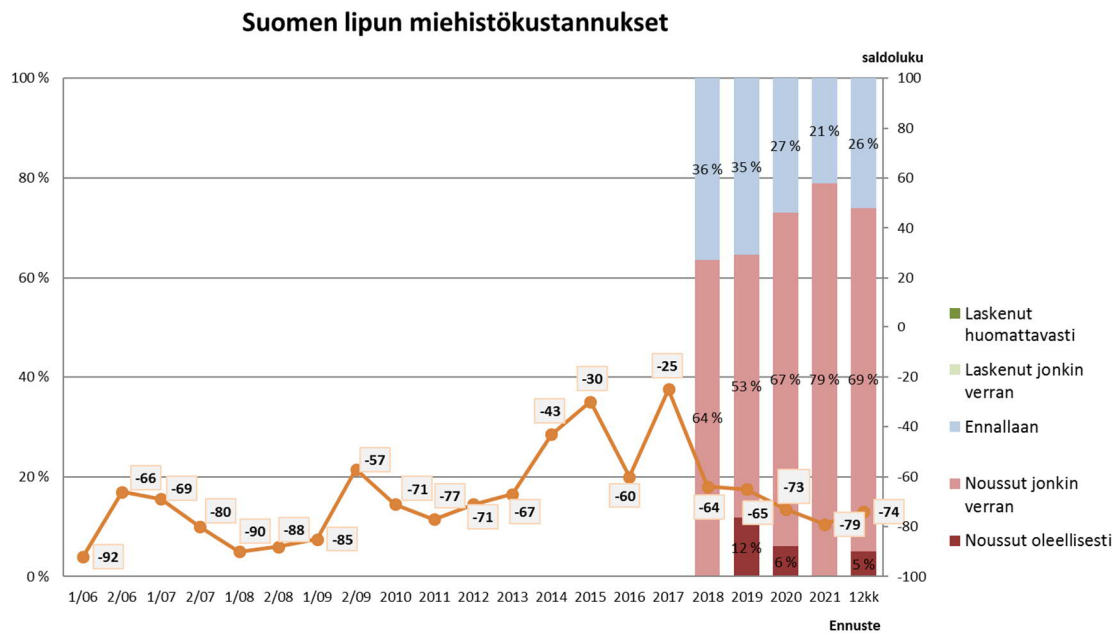
Todellinen hintakehitys ilmenee Bunkerworld-indeksistä (BWI). Siinä on mukana, maantieteellisen painotus huomioon otettuna, 20 merkittävän bunkraussataman tiedot. Indeksi sisältää raskaan polttoöljyn, dieselin ja kaasuöljyn painotettuna niiden merkittävyydellä bunkkerimarkkinoilla. Lyhyen aikavälin BWI osoittaa, että polttoaineen hinta on edellisen barometrin toteutuksen jälkeen noussut tasaisesti. Vuonna 2021 indeksi on noussut tammikuun noin 750:stä korkeimmillaan 1300:aan (Kuva 3.9.) (Bunkerworld-tilastot, 2021).



Kuva 3.9. BWI-indeksin mukainen polttoaineen hinnankehitys (\$) (Bunkerworld-statistics, 2021).

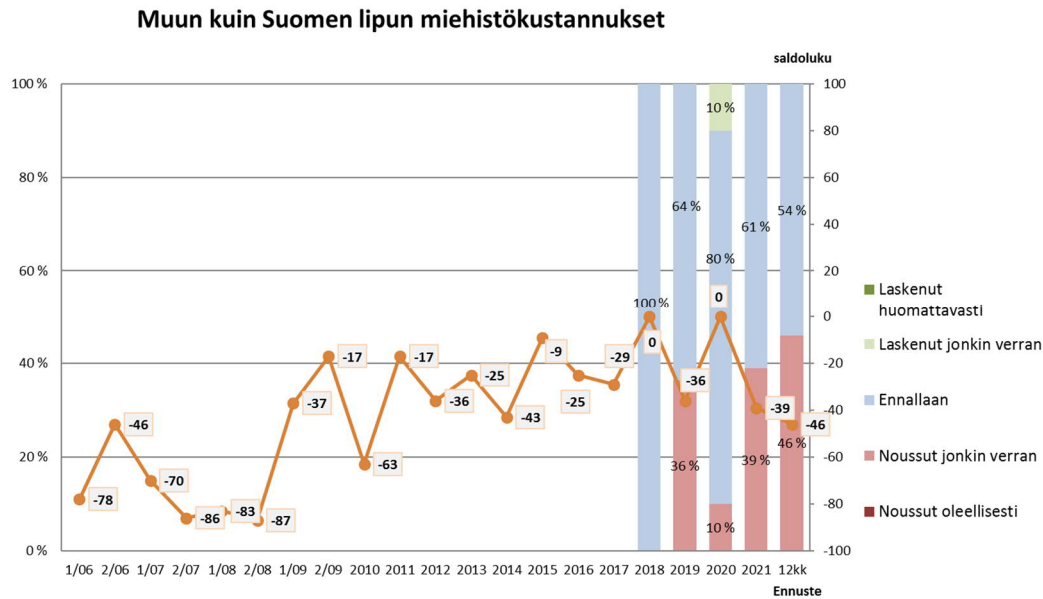
Miehistökustannukset lippuvaltioittain (B7)

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 79. Vastaajista 79 %:in mukaan miehistökulut ovat nousseet jonkin verran. Saldoluvun perusteella tulevalla kaudella miehistökustannusten nousu hie-
man tasaantuisi.



Kuva 3.10. Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2021 n=19, ennuste 12 kk n=19).

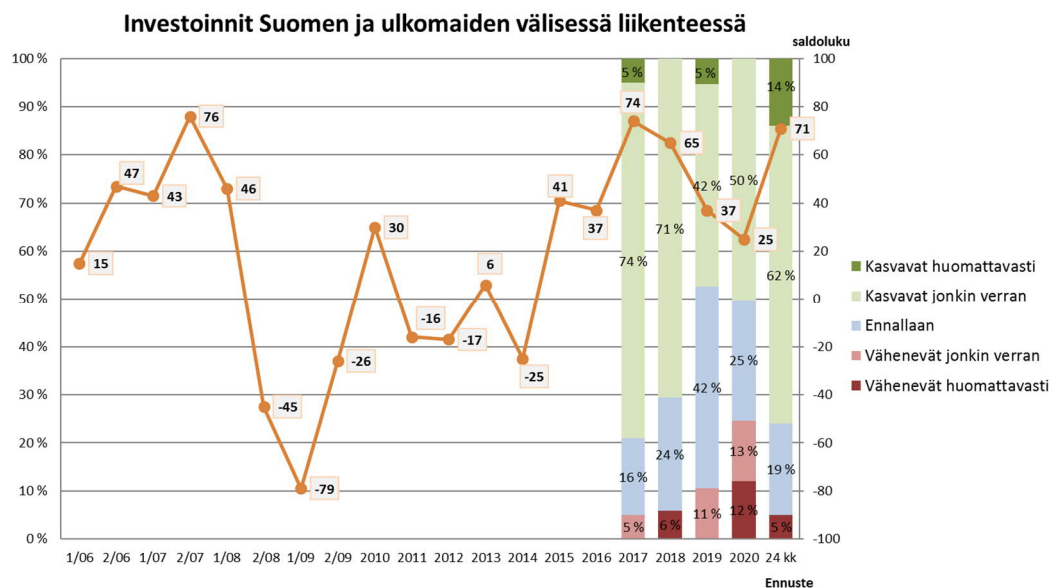
Muun kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannukset ovat nousseet vastaajista 39 %:in mielestä ja muiden mielestä pysyneet samana. Tulevaisuuden suhteen ajatukset ovat samankaltaiset, mutta vieläkin useamman eli 46 %:in mukaan miehistökustannukset jatkavat nousua.



Kuva 3.11. Muun kuin Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2021 n=13, ennuste 12 kk n=13).

Investoinnit tonnistoon Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (B8)

Poikkeuksena muihin teemoihin investointien arvioissa käytetään aikajaksona seuraavaa kahta vuotta, joten peräkkäisten kyselyiden arviot menevät osittain päällekkäin. Kuvaaja sisältää uudisrakennukset ja second hand -alusten ostot. 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.

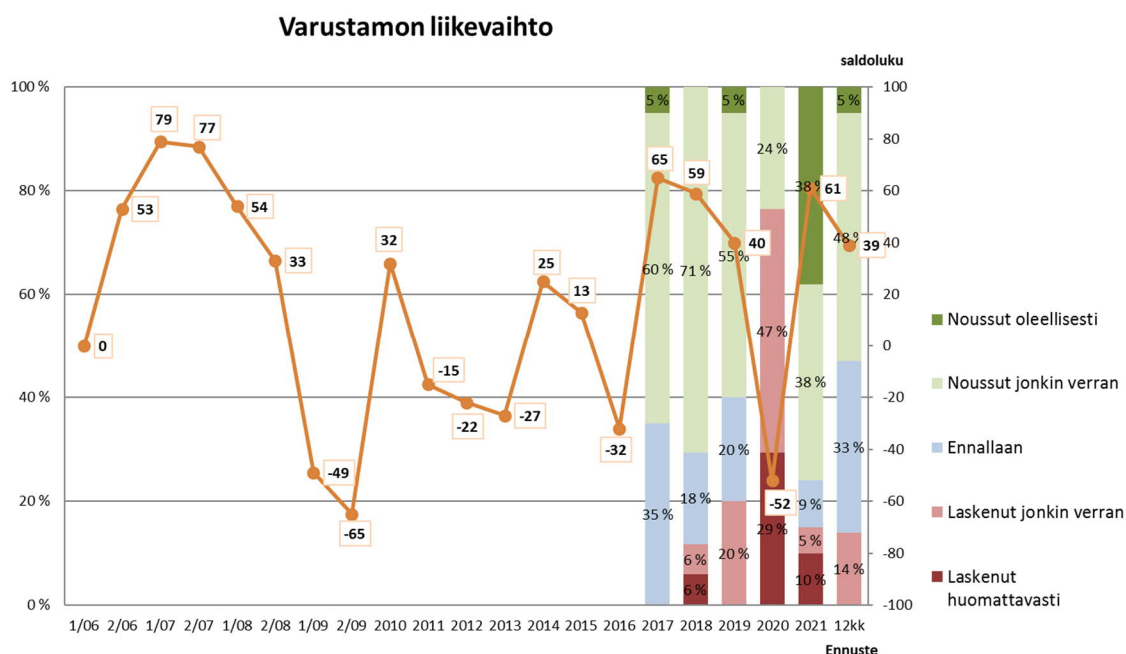


Kuva 3.12. Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (ennuste 24 kk n=21).

3.2 Yksittäistä varustamoa koskevat kysymykset

Liikevaihto (B9)

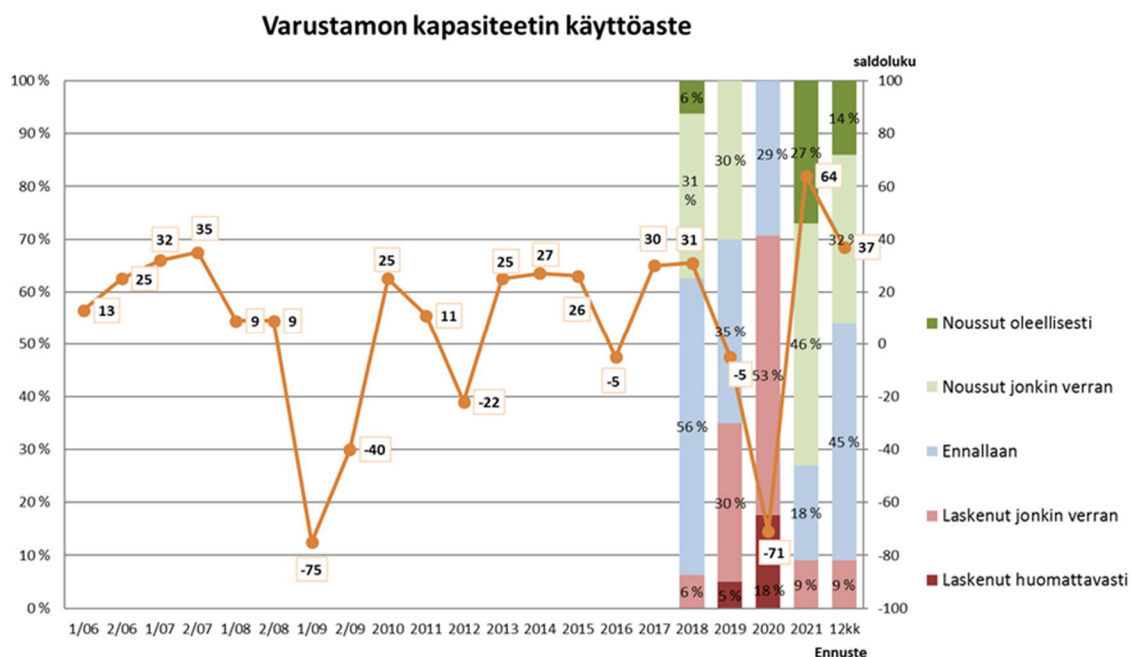
Edellisessä varustamobarometrissä pandemian leimaama ajanjakso johti voimakkaaseen liikevaihdon laskuun yksittäisissä varustamoissa saldoluvun ollessa miinus 52. Nyt vuonna 2021 kolme neljästä vastaajasta arvioi liikevaihtonsa kasvaneen ja vain 15 % pienentyneen. Kasvun ennustetaan myös jatkuvan seuraavan 12 kuukauden aikana saldoluvun ollessa edelleen positiivinen 39 pisteellä.



Kuva 3.13. Varustamon liikevaihto (tot. 2021 n=21, ennuste 12 kk n=21).

Alusten kapasiteetin käyttöaste (B10)

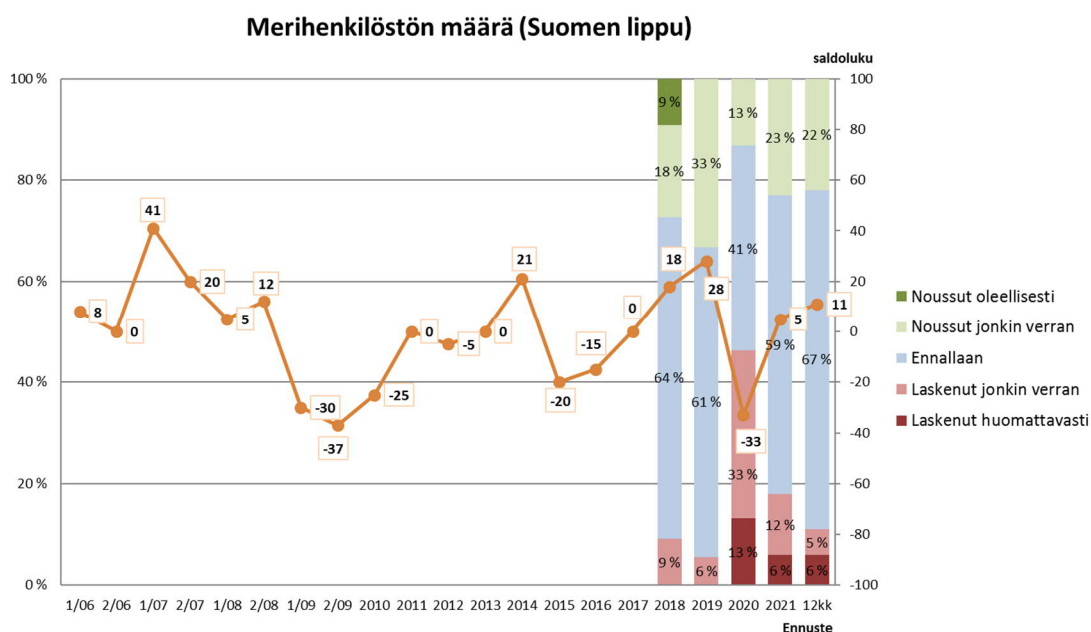
Kapasiteetin käyttöasteen kuvaaja muistuttaa liikevaihdon kuvaajaa, mutta jyrkät nousut ovat harvinaisempia. Sen sijaan molempien aallonpohja oli nähtävissä vuonna 2020. Kapasiteetin käyttöaste on nyt noussut reippaasti, saldoluku 64 on suurin nousu varustamobarometrin historiassa 135 pisteellä, tosin myös vuoden 2020 lasku oli erittäin suuri. Kokonaisuudessaan nousun ennustetaan jatkuvan myös seuraavan vuoden aikana, mutta lievempänä. Vastaajista 45 % oli kuitenkin sitä mieltä, että käyttöaste pysyy samana seuraavalla kaudella.



Kuva 3.14. Alusten kapasiteetin käyttöaste (tot. 2021 $n=22$, ennuste 12 kk $n=22$).

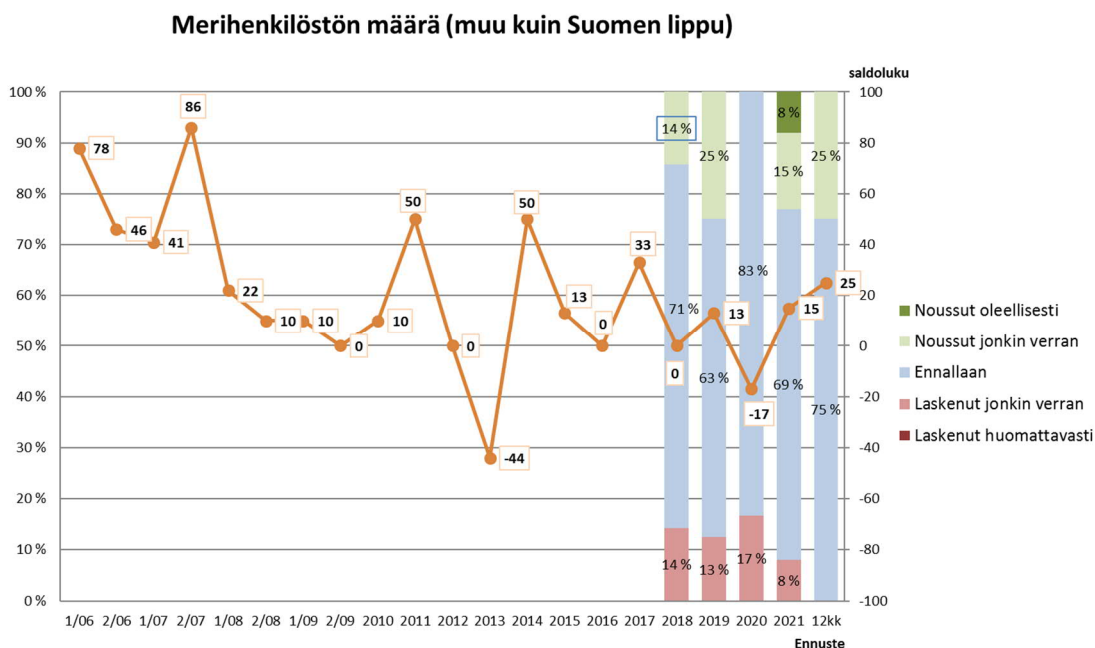
Merihenkilöstön määrän kehitys lippuvaltioittain (B11)

Merihenkilöstön määrä Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla on barometrin toteuttamisen aikana vaihdellut jonkin verran. Vuodesta 2015 saldoluvun kuvaaja on ollut nousujohteinen, mutta vuonna 2020 se oli negatiivinen kuten niin moni muukin merenkulun muuttuja. Nyt vuonna 2021 merihenkilöstön määrä on kasvanut hieman useammassa varustamossa kuin laskenut saldoluvun ollessa 5. Tosin valtaosassa varustamoja muutosta ei ole ollut suuntaan eikä toiseen. Ennuste näyttää melko samankaltaiselta kuin vuoden 2021 tilanne, tosin hieman useampi uskoo henkilöstön kasvavan saldoluvun ollessa 11.



Kuva 3.15. Merihenkilöstön määrä Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2021 n=17, ennuste 12 kk n=18).

Myös ulkomaisen lipun alla purjehtivilla aluksilla saldoluku kääntyi negatiiviseksi vuonna 2020. Valtaosan mielestä henkilöstön määrä on kuitenkin pysynyt ennallaan. Sekä vuonna 2021 että 2022 ennusteissa saldoluku on selkeästi positiivinen. Suurin osa varustamoista on kuitenkin sitä mieltä, että määrä pysyy ennallaan.

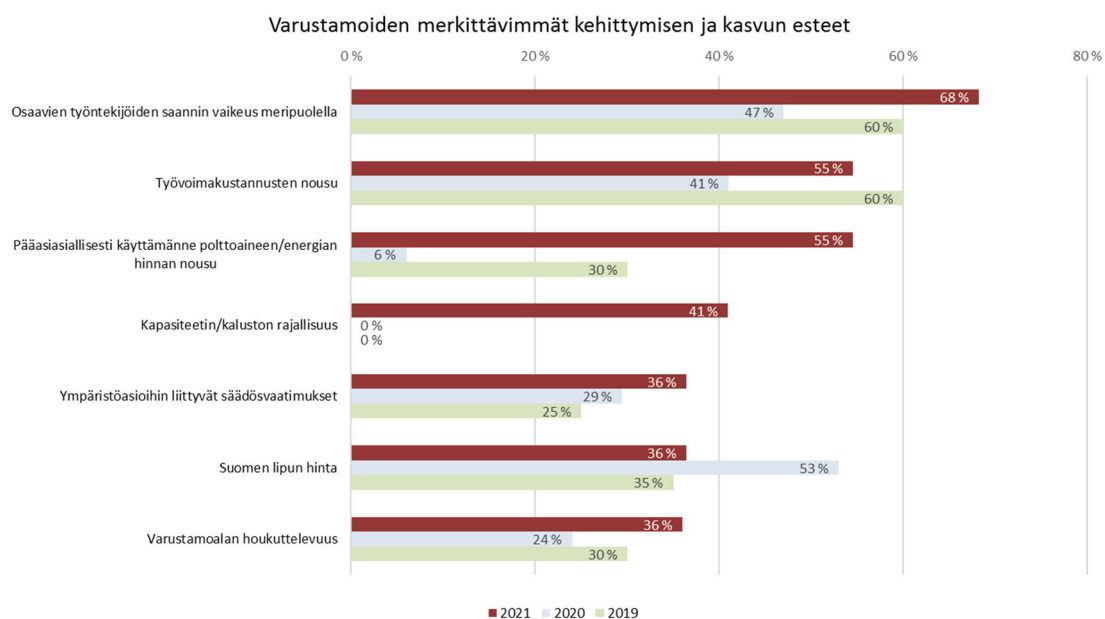


Kuva 3.16. Merihenkilöstön määrä muiden kuin Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2021 n=13, ennuste 12 kk n=12).

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 125 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 kuusi estettä kehittymisen ja kasvun tiellä. Vertailun vuoksi kuvassa on esitetty myös kahden edellisen vuoden kasvun esteiden prosentuaalinen jakauma. Kuluvan tarkastelujakson merkittävin este oli osaavan työvoiman saanti meripuolelle, jonka mainitsi 68 % vastaajista. Työvoimakustannukset olivat myös yli puolen (55 %) mielestä merkittävä tekijä. Vuonna 2021 siis kaksi tärkeintä kasvun estettä liittyy henkilöstöön. Merenkulkijat ovatkin koronan aikana olleet erityisen kovilla. Myös käytetyn energian hinta oli 55 % mielestä kasvun esteenä, ja polttoaineen hinta olikin noussut vastaajien mukaan huomattavasti. Kapasiteetin rajallisuuden valitsi 41 % vastaajista, kun kahtena edellisenä vuonna tätä ei ole valittu esteeksi lainkaan. Nyt kun kasvu on koronan jälkeen alkanut, kapasiteetti on ensimmäistä kertaa noussut ongelmaksi. Koronan aikana monet varustamot tekivät uudelleenjärjestelyitä ja lisäksi kansainvälisesti merikuljetuksissa on vieläkin ruuhkautumista ja epätasapainoa kuten konttipulaa. Ympäristösäädökset, Suomen lipun hinta ja varustamoalan houkuttelevuus olivat kukin 36 %:in mielestä kasvun esteenä. Muina kasvun esteinä kaksi vastaajaa mainitsi painolastivesien käsittelyjärjestelmän (BWTS). Kuva kasvun esteistä oli muuttunut aika lailla aiemmista vuosista ja kuvaa maailman nopeaa muutosta, joka vaikuttaa myös merialaan.



Kuva 4.1. Varustamoiden merkittävimmät kasvun esteet (2021 n=22, 2020 n=17, 2019 n=20).

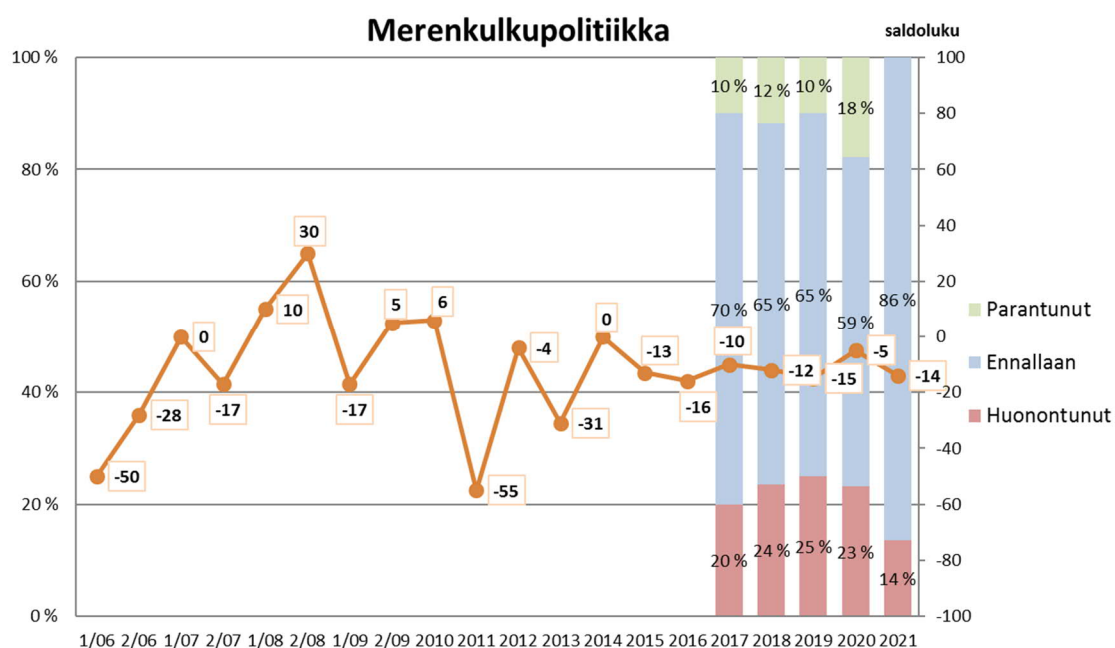
5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

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

Suomen merenkulkupolitiikka (D1)

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

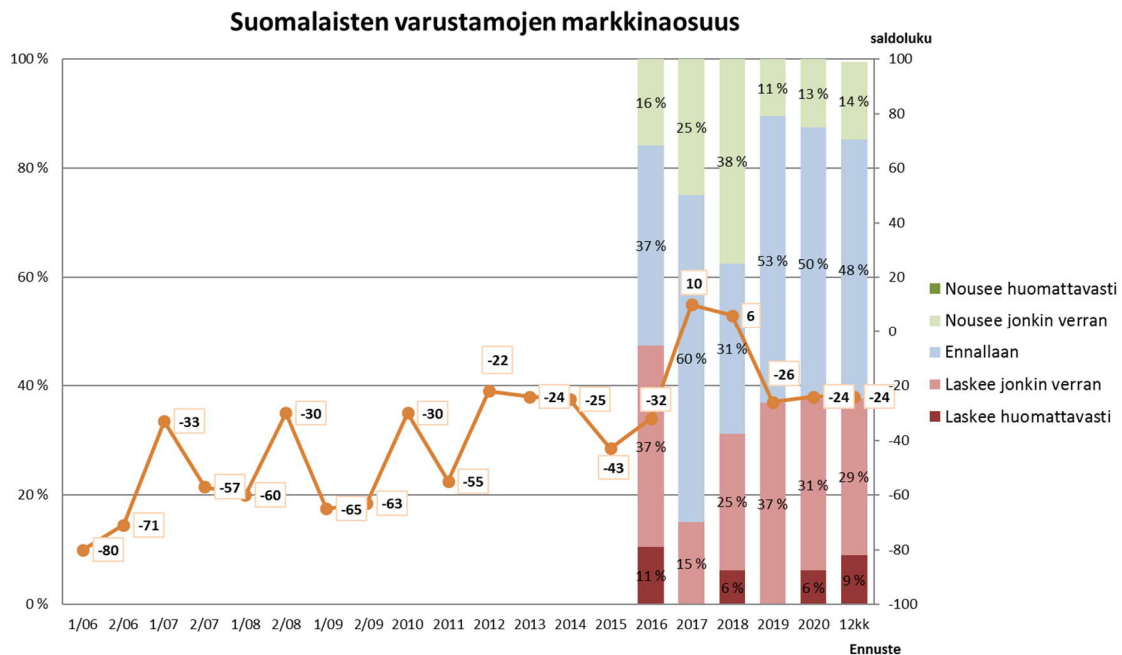
Saldoluvun perusteella Suomen merenkulkupolitiikkaan ollaan lievästi tyytymättömiä. Suurimmat vaihtelut ovat varustamobarometrin toteutusaikana tasoittuneet. Niiden osuus, jotka katsovat merenkulkupolitiikan säilyneen ennallaan on kasvanut. Nyt tosin kukaan ei ollut sitä mieltä, että merenkulkupolitiikka olisi parantunut.



Kuva 5.1. Suomen merenkulkupolitiikka (tot. 2021 n=22).

Suomalaisten varustamoiden markkinaosuus (D2)

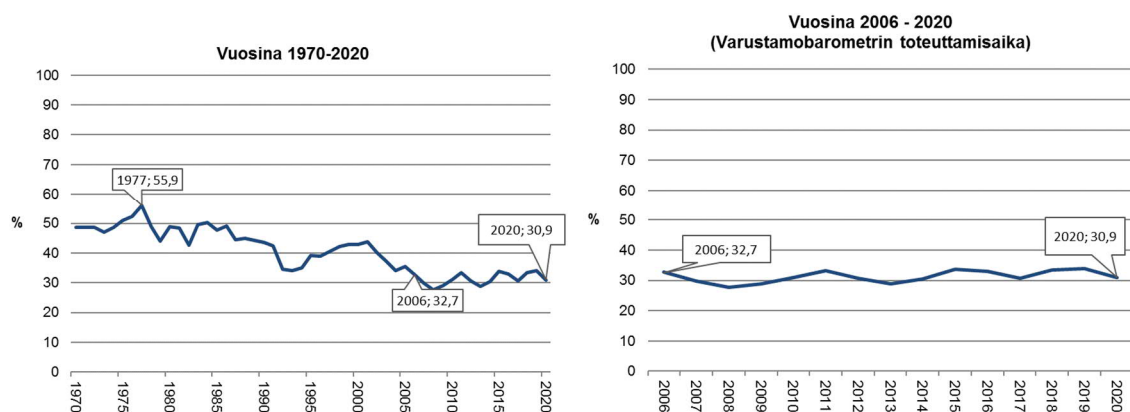
Suomalaisten varustamoiden markkinaosuuden arvioimisessa on käytetty vain ennustetta tulevalle 12 kuukaudelle. Ennuste suomalaisten varustamoiden markkinaosuudesta kuljetuksista Suomeen/Suomesta on lähes koko barometrin toteuttamisen aikana ollut negatiivinen. Ainoastaan kausilla 2017-2018 saldoluku nousi positiiviseksi. Tulevalle kaudelle ennuste osoittaa miinus 24 pisteen saldolukua eli saldoluku säilyy 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 1977: 55,9 %. Tämän jälkeen osuus on vähitellen supistunut niin, että nykyisin osuus on alle kolmannes kaikesta tavaraliikenteestä. (Suomen virallinen tilasto (SVT): Ulkomaan meriliikenne). Varustamobarometrin toteutusaikana trendinomainen lasku on pysähtynyt ja Suomen lipun alla purjehtivien alusten osuus tavarakuljetuksista on vakiintunut noin kolmannekseen.



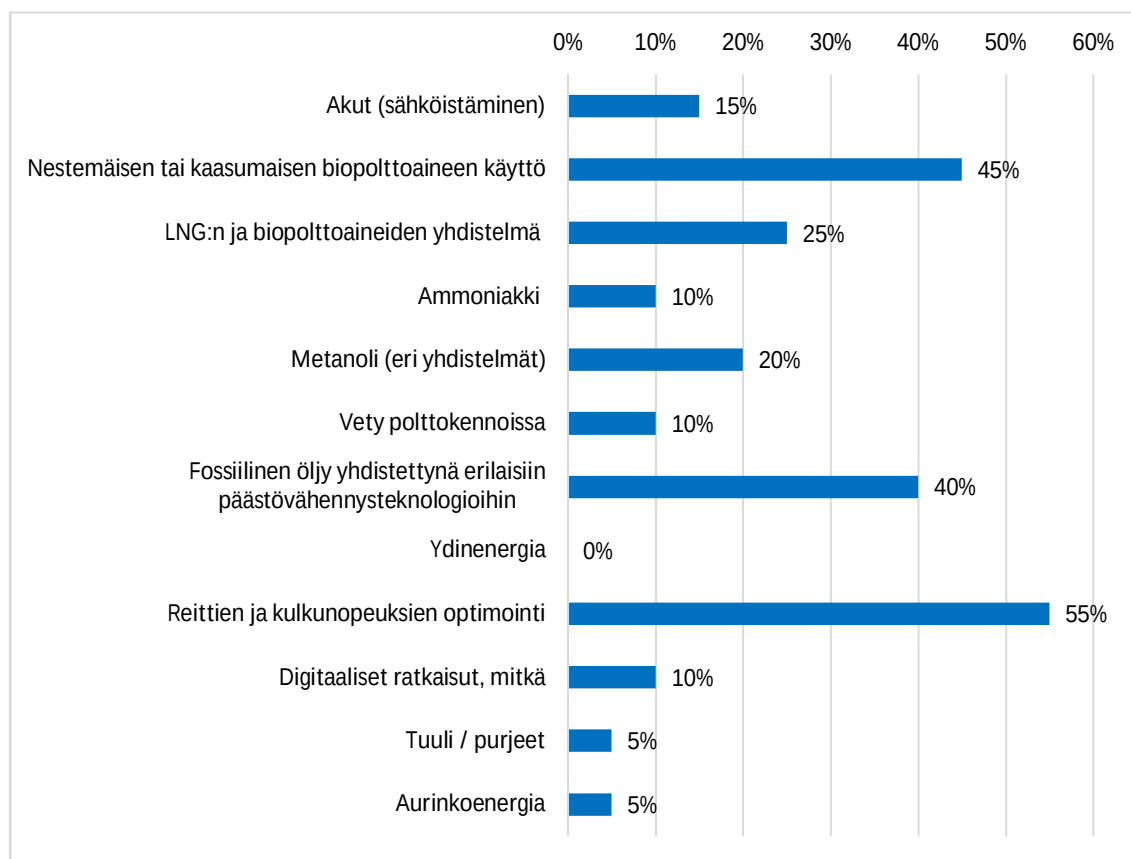
Kuva 5.3. Suomen lipun alla olevien alusten osuus Suomen ja ulkomaiden välisessä tavaraliikenteessä 1970–2020 sekä varustamobarometrin toteuttamisen aikana 2006–2020 (Suomen virallinen tilasto (SVT): Ulkomaan meriliikenne).

6 TEEMAKYSYMYKSET

6.1 Vaihtuva teemakysymys

Vuoden 2021 teemakysymys liittyi Fit For 55 -ilmastopakettiin (Euroopan komissio 2021a). Sen yksi aloite on vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisäämiseen pyrkivä FuelEU Maritime (Euroopan komissio 2021b), joka muun muassa rajoittaisi aluksella käytettävän energian kasvihuonekaasuintensiteettiä asteittain.

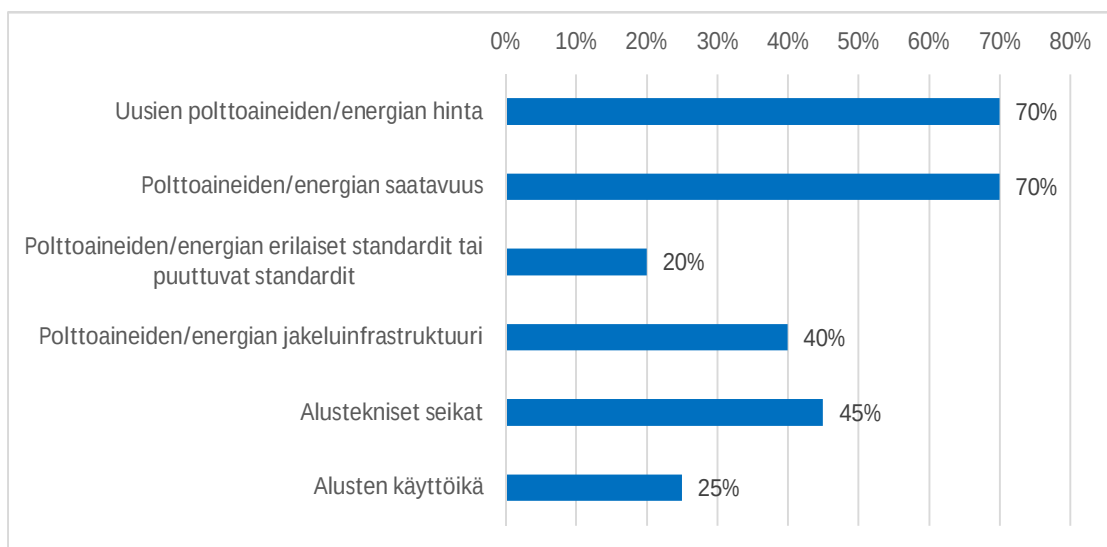
Heinäkuussa 2021 julkaistun asetusesityksen mukaan rajoitus koskisi kaikkia yli 5000 bruttovetoisuuden (tonnin) aluksia. Ehdotettu raja aluksen vuoden aikana käyttämän energian kasvihuonekaasuintensiteetille kiristyisi viiden vuoden välein. Lisäksi EU-satamissa käytettäisiin maasähköä tai nollapäästöistä teknologiaa (kontti- ja matkustaja-alukset).



Kuva 6.1. Mitä keinoja varustamonne aikoo käyttää kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen? N=20

Varustamoilta kysyttiin mitä keinoja ne aikovat käyttää kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen. Vastaajista hieman yli puolet, 55 % valitsi keinoksi reittien ja kulkunopeuksien optimoinnin. Nestemäisen tai kaasumaisen biopolttoaineen käytön valitsi 45 % ja fossiilisen öljyn käytön yhdistettynä erilaisiin päästövähennysteknologioihin 40 % tähän kysymykseen vastanneista. Vastaajat mainitsivat myös polttoaineen kulutuksen optimoinnin sekä laivojen liikkeiden tarkan suunnittelun. Myös pysyminen kevyissä polttoaineissa mainittiin ja käyttöön voidaan ottaa sekoittepolttoaineita (bio-) kun niitä tulee saataville.

Teemakysymyksen toisessa osassa kysyttiin, mitkä ovat varustamoiden mielestä vähähiilisen polttoaineen/energian käyttöönottoon pullonkauloja (kuva 6.2.). Esitetyistä vaihtoehdoista nousi esille erityisesti kaksi pullonkaulaa: Uusien polttoaineiden tai energian hintaa sekä niiden saatavuutta piti pullonkaulana 70 % vastaajista.



Kuva 6.2. Mitkä ovat mielestänne vähähiilisen polttoaineen/energian käyttöönottoon pullonkauloja? N=20

Alustekniset seikat ovat pullonkaula vastaajista 45 %:in ja polttoaineiden/energian jakeluinfrastruktuuri 40 %:in mukaan. Vastaajat kommentoivat, että Fit for 55 tulee nostamaan merkittävästi asiakashintoja. Tarjonta vähenee, kun kaikki eivät taakasta selviä. Todettiin myös, että Suomen teollisuuden kilpailukyky heikkenee merkittävästi. Pienillä varustamoilla ei ole mahdollista investoida kalliisiin uusiin tekniikoihin. Tämä voi tappaa kokonaan pienvarustamotoiminnan. Lisäksi mainittiin epävarmuus siitä, miten uusi teknologia soveltuu merenkulkuun. Esimerkiksi, miten tekniikkaa on saatavilla ja millaista on siihen liittyvä turvallisuus. Mainittiin myös epäselvyys eri viranomaisten tai organisaatioiden välillä siitä, millaiset säädökset ovat tulevaisuudessa. Varustamoille on todella vaativaa ymmärtää, millaisia investointipäätöksiä tulisi tehdä. Esimerkiksi, miten vety tai ammoniakki toimivat, ja onko telakoita, jotka osaavat rakentaa aluksia tällaisella tekniikalla? Aikataulu on tiukka, mutta mahdollisia ratkaisuja vähän.

6.2 Teemakysymys II

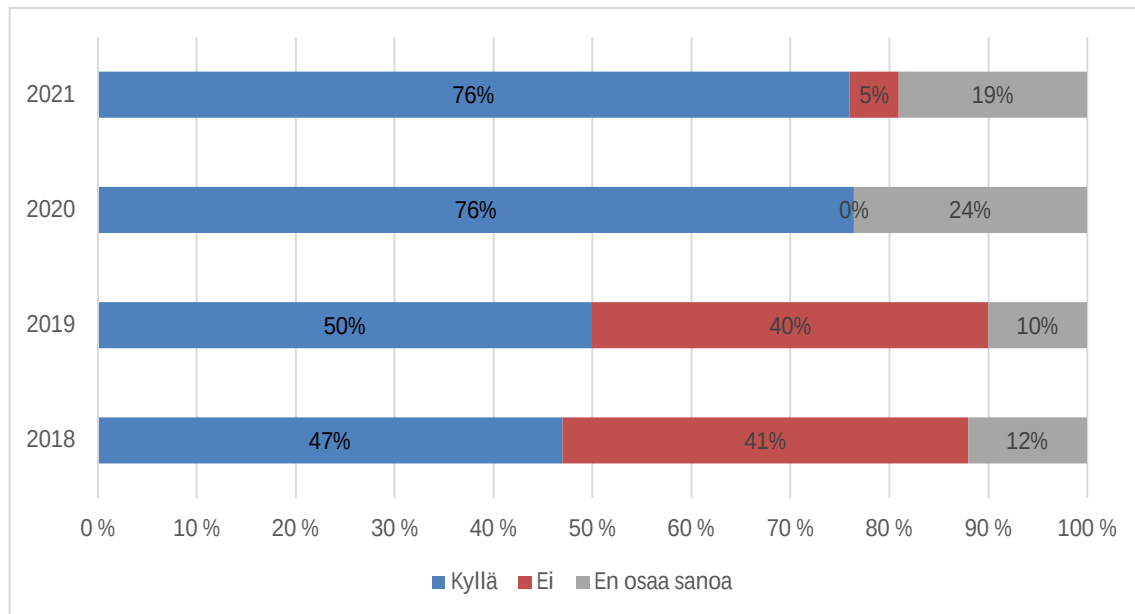
Teemakysymys II kartoittaa viiden vuoden aikajänteellä varustamojen näkemyksiä yritys vastuusta ja ympäristöystävällisyydestä kilpailuelementtinä. Nyt kysymyssarja toistettiin neljättä kertaa. Aihetta selvitettiin sekä avoimilla että strukturoiduilla kysymyksillä.

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 yh-

teiskuntavastuu 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.

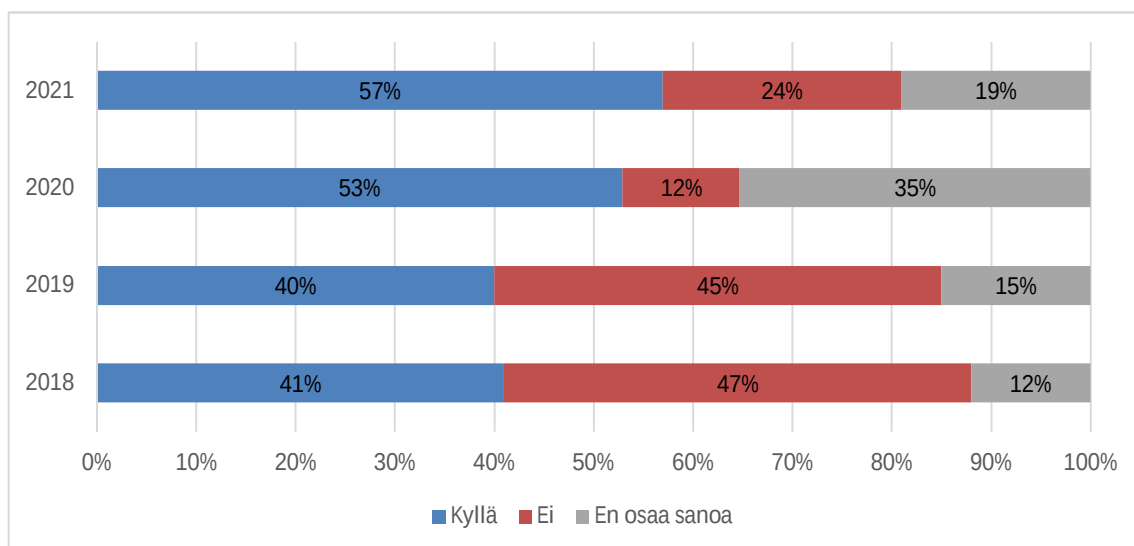
Vastuullisuuteen liittyvällä avoimella kysymyksellä haluttiin selvittää sitä, mitkä ovat varustamon kilpailuetuja merikuljetusmarkkinoilla. Vastauksia oli 14. Pari vastaajaa korosti aitoa vastuullisuutta, myös pohjoismainen arvopohja ja käytettyjen alusten ISO-sertifiointi mainittiin. Tuotiin esille myös kestävyiden lisääminen, tekniset ratkaisut, energiankäytön vähentäminen per kuljetettu yksikkö sekä tarkka kaluston ja kapasiteetin ennakkosuunnittelu. Esille tuotiin myös selkeä päämäärä innovoida kestävä merilogistiikan saralla, sekä investoinnit uuteen teknologiaan ja lisäarvopalveluiden toteuttaminen ympäristönäkökulma edellä. Joustavuus, osaava henkilöstö ja hyvä asiakaspalvelu mainittiin, samoin kuin organisaation nopea reagointi ja korkea laatu sekä luotettavat merikuljetukset.

Toinen teemakysymys liittyi siihen, miten rahdinantajat arvostavat varustamoiden vastuullisuutta ja ympäristöystävällisyyttä. Vastausvaihtoehdot kysymykseen olivat kyllä, ei ja en osaa sanoa. Kuten vuonna 2020, vastaajista 76 % katsoi, että rahdinantajat arvostavat mainittuja tekijöitä. Yhden vastaajan kanta oli kielteinen, ja 19 % ei osannut sanoa rahdinantajien ympäristöön ja vastuullisuuteen liittyvistä arvostuksista.



Kuva 6.3. Ovatko vastuullisuus ja ympäristöystävällisyys asioita, joita rahdinantajat arvostavat varustamoissa? (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 on edelleen hieman lisääntynyt (57 %), mutta ei-vastauksia on enemmän (24 %) kuin edellisellä vuonna.



Kuva 6.4. Ottavatko rahdinantajat mielestänne huomioon vastuullisen toimitusketjun ja ovat kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta? (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 15 varustamon edustajaa. Puolet vastaajista toi esille vastuullisuuden huomioinnin. Vastuullinen toimintaketju ja laatusertifikaatit tarkistetaan useiden asiakkaiden tarjouskyselyissä ja se näkyy pidemmissä sopimuksissa, erityisesti teollisilla toimijoilla. Ympäristökysymyksiin on enemmän mielenkiintoa, niistä keskustellaan ja päästöjä tiedustellaan per kuljetettu rahtiyksikkö. Osalla rahdinantajista on oma ennakoarviointijärjestelmä, joka varustamon on täytettävä. Ympäristön lisäksi arvostetaan työturvallisuutta. Todetaan myös, että asiakkaat ovat budjetoineet tähän.

Lähes puolet vastaajista kommentoi, että rahdinantajat ovat kiinnostuneita vastuullisuudesta, mutta kustannukset ovat edelleen pääasia, mieluummin yritetään laskea hintoja ja kuljetuskustannuksia, maksuhalukkuutta ei ole ja raha ratkaisee. Myös kilpailutilanne vaikuttaa. Esille nousi myös, että Ruotsissa kilpailutuksissa vihreä toimitusketju on osa valintakriteerejä.

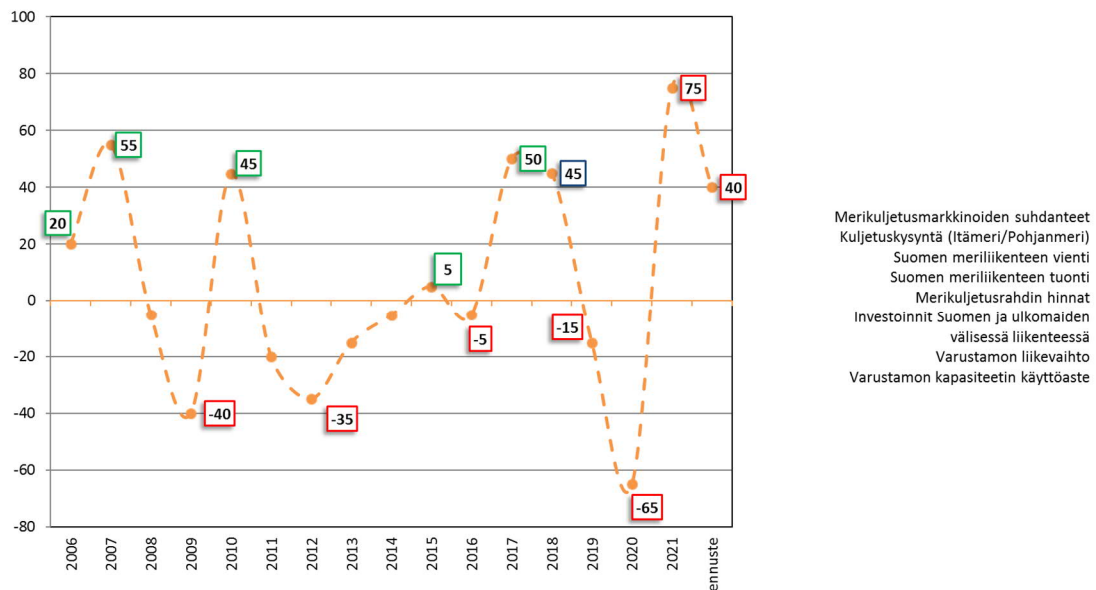
7 YHTEENVETO

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. 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 ennätyksellinen toipuminen saldolukuun 75. Kuvaaja on noussut vuodesta 2020 jopa 140 pisteellä, ja seuraavan tarkasteluvuoden ennusteen saldoluku on 40.

Kauden 2019 laskun syyt olivat lähinnä talouden suhdanteista riippuvaisia, sillä koronaviruksen olemassa olosta ei ollut vielä tietoa. Vuoden 2020 marraskuussa tehtyyn kyselyyn vaikutti covid-19-pandemian jatkuminen jo puolen vuoden ajan, eikä rokotteen kehittämisen onnistumisesta ollut julkisuudessa vielä varmaa tietoa. Vuoden 2020 ennuste tulevalle kaudelle oli kääntynyt lievästi positiiviseksi saldoluvulla 5 ja toipumisen ennakoitiin tapahtuvan nopeasti. Tämä ennuste toteutuikin selvästi tämän vuoden 2021 varustamobarometrissa.

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. Kaudella 2020 suhdanteiden saldoluku oli miinus 76, ja kaudella 2021 se nousi voimakkaasti 86:een. Myös muut tarkastellut muuttujat nousivat voimakkaasti ja nopeasti. Nousua ennakoitiin vuoden 2020 ja vuoden 2019 barometreissa, mutta huomattavasti maltillisemmin.



Kuva 7.1. Merenkulku- ja varustamoalan vaihtelut markkinatilannetta kuvaavalla mittarilla ilmaistuna vuosina 2006–2021 ja ennuste.

Samanlainen kehitys on havaittavissa esimerkiksi kuljetuskysynnässä. Edellisen barometrin ennusteen mukaan 35 % vastaajista uskoi, että tilanne paranee jonkin verran kaudella 2021, ja sama määrä vastaajista arvioi, että tilanne pysyy ennallaan. Ennusteen saldoluku oli 6. Tämän kertaisessa, vuoden 2021 barometrissä kuitenkin jopa 59 % vastaajista arvioi, että kysyntä oli jonkin verran parempaa kuin edellisellä kaudella ja 27 % arvioi kysynnän olleen huomattavasti parempaa. Myös tulevan kauden ennusteen saldoluku 40 on vahvasti positiivinen. Edellisessä barometrissä myös mielipiteet viennin ja tuonnin toipumisesta jakaantuivat. Saldoluvun perusteella arvioitiin, että tuonti elpyy vientiä paremmin. Tämän vuoden barometrissä viennin ennakoidaan elpävän enemmän. Vuonna 2020 oli jo tietoa koronarokotteiden kehityksestä, mutta ei varmaa tietoa rokotusten edistymisestä, toisin kuin nyt.

Hintakehitys oli erittäin hyvää kaudella 2021, saldoluku oli ennätyksellisesti 77. Seuraavan kauden kehityksestä arvioidaan tasaisempaa, 73 % vastaajista arvioi, että hinnat säilyvät ennallaan tai paranevat ja ennusteen saldoluku on 19. Kustannuskomponenteista polttoaineen/energian hinta nousi voimakkaasti tällä tarkastelukaudella 59 %:in mukaan, ja saldoluku oli miinus 100. Tässä vuoden 2021 barometrissä kysymyksen asettelussa huomioitiin mahdolliset uudet käytössä olevat energialähteet. Tulevan kehityksen osalta hinnan odotetaan edelleen pysyvän korkeana, saldoluku on miinus 76, ja 81 % vastaajista arvioi, että hinta nousee joko jonkin verran tai olennaisesti. Polttoaineen hinnan kehitys on yllättänyt varustamot sillä edellisessä barometrissä dramaattista hinnan nousua ei ennustanut yksikään vastaajista. Uusien hiilineutraalien käyttövoimien tullessa markkinoille hinta tulee todennäköisesti tulevaisuudessa edelleen nousemaan.

Suomen lipun miehistökustannukset jatkuivat edelleen nousuaan. Saldoluku oli miinus 79, mikä oli 6 pistettä enemmän kustannusten nousun suuntaan. Tulevalla kaudella neljännes arvioi miehistökustannusten Suomen lipun alla pysyvän ennallaan, ja selvä enemmistö arvioi kustannusten nousevan jonkin verran. Ulkomaisen lipun alla kustannukset ovat myös nousseet 39 %:in mukaan jonkin verran, ja nousua ennakoidaan myös tulevallakin kaudella, saldoluku on miinus 46.

Yksittäisiä varustamoita koskeneessa osiossa varustamon liikevaihdon ja kapasiteetin käyttöasteen kuvaajat seuraavat kauden 2021 kehitystä ja 12 kuukauden ennustetta samansuuntaisina suhdanteiden ja kysynnän kuvaajien kanssa eli voimakkaasti positiivisina. Merihenkilöstön määrä Suomen lipun alla lisääntyi kauden tarkastelussa, vastaajista 23 % mukaan henkilöstön määrä on noussut jonkin verran. Seuraavalla kaudella ennakoidaan samansuuruista nousua, ja 67 % mukaan henkilöstömäärä pysyy ennallaan.

Varustamoiden useimmiten mainitsema kasvun este olikin juuri osaavan henkilökunnan saanti meripuolella 68 % mukaan. Aiemmassa barometrissa talouden yleinen epävarmuus oli suurin este, minkä nyt valitsi vain 23 % vastaajista. Varustamotalouteen liittyvät työvoimakustannusten sekä pääasiallisesti käytetyn polttoaineen tai energian hinnan nousu olivat kuitenkin vastaajista 55 % mukaan seuraavaksi tärkeimmät kasvun esteet. Kysynnän elpymistä indikoi, että 41 % valitsi kapasiteetin tai kaluston rajallisuuden kasvun esteeksi. Koronapandemian aiheuttama shokki vaikuttaa edelleen kuljetusketjuissa ja on nähtävissä epätasapainona ja ruuhkautumisena monilla eri tasoilla. Tästä erimerkkinä on konttipula. Lisäksi monet varustamot ovat tehneet uudelleenjärjestelyjä selviytyäkseen edellisen vuoden kriisistä.

Mielipiteet Suomen merenkulkupolitiikasta ovat olleet melko tasaisia useamman vuoden. Edelliseen kauteen verrattuna saldoluku laski 9 pisteellä miinus 14:ään. Selvä enemmistö vastaajista (86 %) arvioi, että merenkulkupolitiikka on säilynyt ennallaan.

Viime barometrissa ennakoitiin epävarmuutta tulevasta kehityksestä, mutta saldolukujen mukaan käänne parempaan oli tapahtumassa. Tämän vuoden 2021 barometrin tulos on kokonaisuudessaan varsin hyvä ja saldoluissa nähtiin yllätyksellisen hyvää paranemista. Arviot tulevaisuudesta ovat myös positiivisia, mutta maltillisempia tämän toipumisen jälkeen.

Vaihtuva teemakysymys liittyi vähähiilisyystavoitteeseen merenkulussa, jonka taustalla on EU:n Fit For 55 -ilmastopakettikokonaisuus, mutta myös IMO:n tavoitteet. Vastaajista hieman yli puolet, 55 % valitsi suunnitelluksi keinoksi reittien ja kulkunopeuksien optimoinnin. Nestemäisen tai kaasumaisen biopolttoaineen käytön valitsi 45 % ja fossiilisen öljyn käytön yhdistettynä erilaisiin päästövähennysteknologioihin 40 % tähän kysymykseen vastanneista. Vastaajat mainitsivat myös polttoaineen kulutuksen optimoinnin sekä laivojen liikkeiden tarkan suunnittelun. Myös mainittiin pysyminen kevyissä polttoaineissa, ja käyttöön voidaan ottaa sekoitepolttoaineita (bio-) kun niitä tulee saataville. Tärkeimmät vähähiilisen polttoaineen/energian käyttöönotton pullonkaulat olivat uusien polttoaineiden tai energian hinta sekä niiden saatavuus, vastaajista kolmen neljäsosan mukaan.

Teemakysymys II liittyy neljättä kertaa varustamoiden yritys vastuuseen sekä ympäristöystävällisyyteen. Vuonna 2021 noin kolme neljäsosaa vastaajista arvioi, että rahdinantajat arvostavat varustamoiden vastuullisuutta ja ympäristöystävällisyyttä, mikä oli sama määrä kuin vuonna 2020. Varustamon kilpailuetuina merikuljetusmarkkinoilla mainittiin erilaisia toimia ympäristövastuuseen liittyen, kuten kestävyiden lisääminen, tekniset ratkaisut, energiankäytön vähentäminen per kuljetettu yksikkö sekä tarkka kaluston ja kapasiteetin ennakosuunnittelu. Samalla mainittiin innovointi sekä investoinnit uuteen teknologiaan. Toisaalta mainittiin palveluihin liittyviä tekijöitä, kuten joustavuus, osaava henkilöstö ja hyvä asiakaspalvelu. Aiempaa useamman vastaajan (57 %) mukaan rahdinantajat ottavat huomioon vastuullisen toimitusketjun ja ovat kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta. Toisaalta ei-vastausten määrä lisääntyi ja oli nyt neljännes vastaajista. Vastauksissa noin puolessa tuotiin esille vastuullisuuden enenevä huomiointi, mutta lähes puolet vastaajista toi esille, että kustannukset edelleen ratkaisevat, vaikka vastuullisuus on noussut puheen tasolla esiin.

8 INLEDNING

Enkäten genomfördes som en nätenkät i oktober-november 2021. Liksom under tidigare år kunde mottagarna besvara antingen den svenska eller den finska versionen. Enkäten riktades till Rederierna i Finlands medlemsrederier samt till de viktigaste finska rederierna som inte hör till den ovannämnda föreningen. Dessutom sändes barometerenkäten till utländska rederier som är viktiga för Finlands sjötrafik och som bedriver regelbunden trafik i Finland. På grund av detta var antalet potentiella deltagare i barometerenkäten 28. Av de potentiella deltagarna besvarade 22 enkäten vilket ger en svarsprocent på 79.

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. Svarsalternativens procenttal av totalmängden svarare presenteras.

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

Tidsserier har formats genom att använda uppgifter om de tidigare förfrågningarna vid sidan av den föreliggande förfrågan. I de tidsserier som rör en 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 rederibakometern uppgav att deras titel är verkställande direktör (68 procent). 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. 60 procent av dem som svarade, transporterar styckegods, medan 35 procent transporterar torrbulk och 5 procent våtbulk.

Tabell 9.2. Rederiets godstrafikform enligt varugrupper (n=20).

Godstrafik	notiser stycken	%
Torrbulk	7	35 %
Våtbulk	1	5 %
Styckegods	12	60 %

Storhetsklass för rederiets omsättning (A4)

För att kartlägga storleksklassen på rederiets omsättning gavs i enkäten fyra olika alternativ (tabell 9.3.). Nästan en tredjedel av svarspersonerna uppgav sig höra till den lägsta klassen, med en omsättning på under 10 miljoner euro, och likaså rapporterade nästan en tredjedel en omsättning på över 100 miljoner euro. Hos 41 procent låg omsättningen på 10–50 miljoner euro.

Tabell 9.3. Rederiets omsättning (n=22).

Omsättning	notiser stycken	%
Mindre än 10 MEUR	6	27 %
10 - 50 MEUR	9	41 %
50 - 100 MEUR	1	5 %
Större än 100 MEUR	6	27 %

Storhetsklass för rederiets personalantal (A5)

I barometern kartlades rederiernas personalstyrka utifrån på förhand angivna kategorier (tabell 9.4.). Av de rederier som besvarade enkäten uppgav cirka en femtedel att personalantalet överskrider 200 anställda och mindre än en tredjedel av rederierna hade 20–50 anställda. I de övriga storlekssklasserna fanns tre rederier var.

Tabell 9.4. Rederiets personalantal (n=22).

Personalantal	notiser stycken	%
Mindre än 20	3	14 %
20 - 50	6	27 %
50 - 100	3	14 %
100 - 200	3	14 %
Större än 200	7	32 %

Rederiets tonnage (A6)

Av rederierna som deltog hade 64 procent endast eget tonnage, medan 27 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=17).

Tonnage	notiser stycken	%
Enbart eget tonnage	14	64 %
Både eget och chartrat	6	27 %
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 972. 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=20)

Flagga/fartyg	finska flaggan	EU-flaggan	övriga	ANTAL
roro/ropax	19	8	0	27
containerfartyg	3	14	837	854
torrbulk	49	38	0	87
våtbulk	4	0	0	4
ANTAL	75	60	837	972

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 och förändringar såsom ägarbyten och namnbyten vanliga. Mellan januari 2019 och oktober 2021 har antalet handelsfartyg varierat så att det som störst var 120 fartyg i maj och juni 2019, i juni 2021 minskade antalet fartyg till 106 och i oktober 2021 ingick sammanlagt 108 fartyg i handelsfartygsförteckningen. (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 som beskriver konjunkturerna på sjötransportmarknaden ligger 2021 på 86 och det högsta någonsin i hela Rederibarometerens historia. Under de två föregående åren föll konjunkturerna kraftigt, men nu har branschen tydligt återhämtat sig från det fall som coronan orsakade. Hela 91 procent av svarspersonerna bedömde att konjunkturerna hade förbättrats och 50 procent ansåg att de hade förbättrats avsevärt. Också det prognostiserade saldotalet för den kommande perioden är klart positivt. (Bild 10.1.)

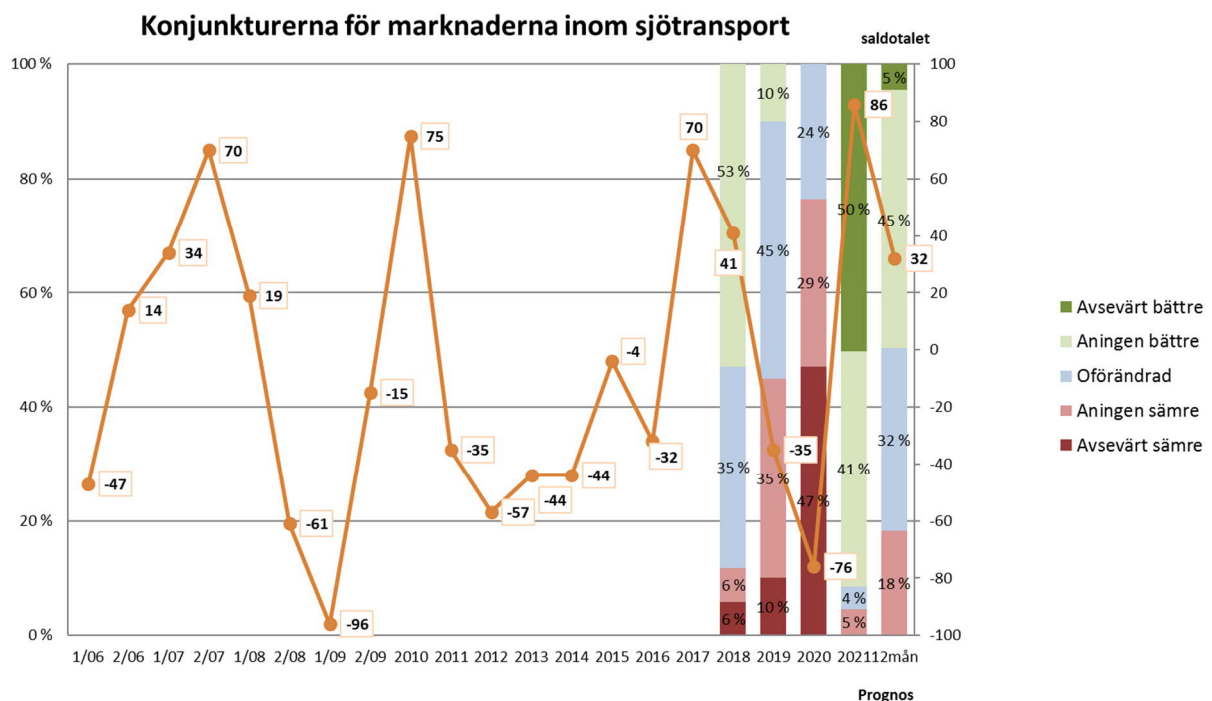


Bild 10.1. Konjunkturer inom sjötransportmarknaderna (uppf. 2021 n=22, prognos 12 månader n=22).

Transportefterfrågan inom sjötransportmarknaden på Östersjön/Nordsjön (B2)

Transportefterfrågan har följt konjunkturerna i Finlands viktigaste trafikområden. Också efterfrågan har ökat kraftigt; 86 procent av svarspersonerna ansåg att den ökat. På det hela taget har svarspersonerna en enhetlig uppfattning om utvecklingen av efterfrågan. Tillväxten förutspåddes fortsätta tydligt även under den kommande perioden. (Bild 10.2.)

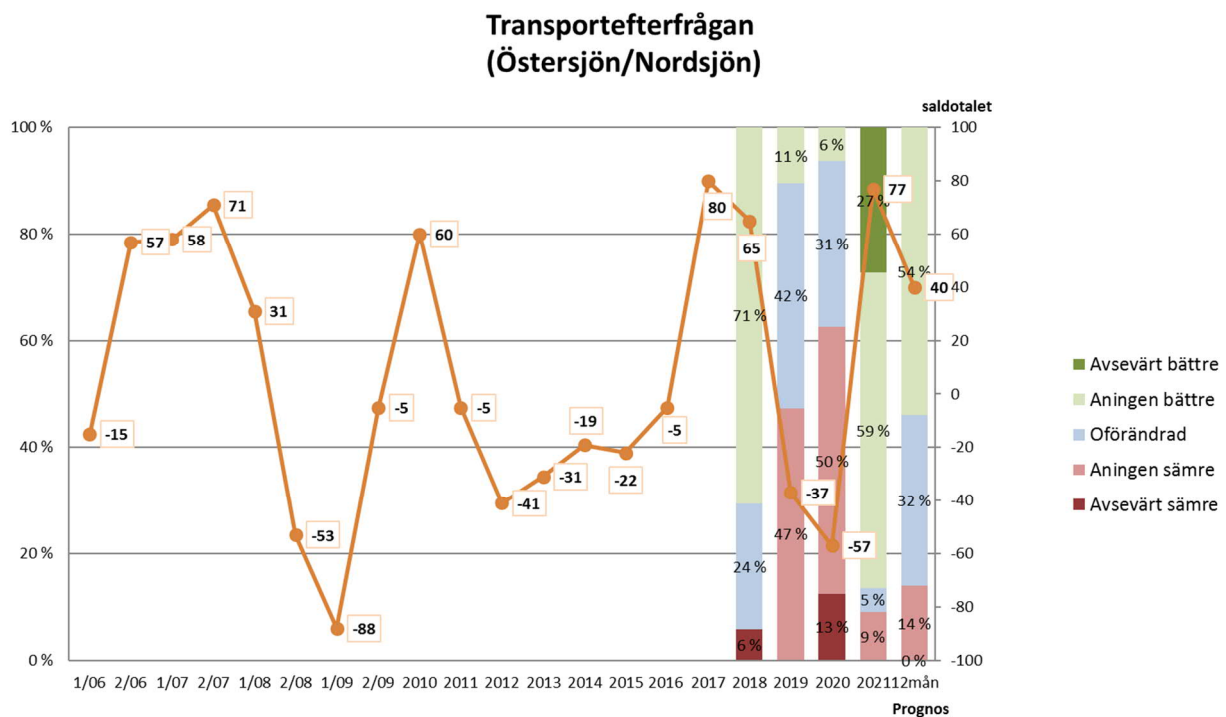


Bild 10.2. Transportefterfrågan på sjötransportmarknader på Östersjön/Nordsjön (uppf. 2021 n=22, prognos 12 månader n=22).

Antalet export- och importtransporter (B3)

Under Rederibarometerens hela existens har export- och importtransporterna inom Finlands sjötrafik enbart beskrivits med hjälp av prognoser, inte med uppskattningar av det föregående årets situation liksom man gjort för övriga teman. På samma sätt som på tidigare punkter är prognosen för exporttransporternas utveckling mycket positiv: av svarspersonerna förutspådde 57 procent förbättring och endast 10 procent att försämring. Ännu under den föregående perioden var saldotalet för exportprognosen klart negativt. (Bild 10.3.)

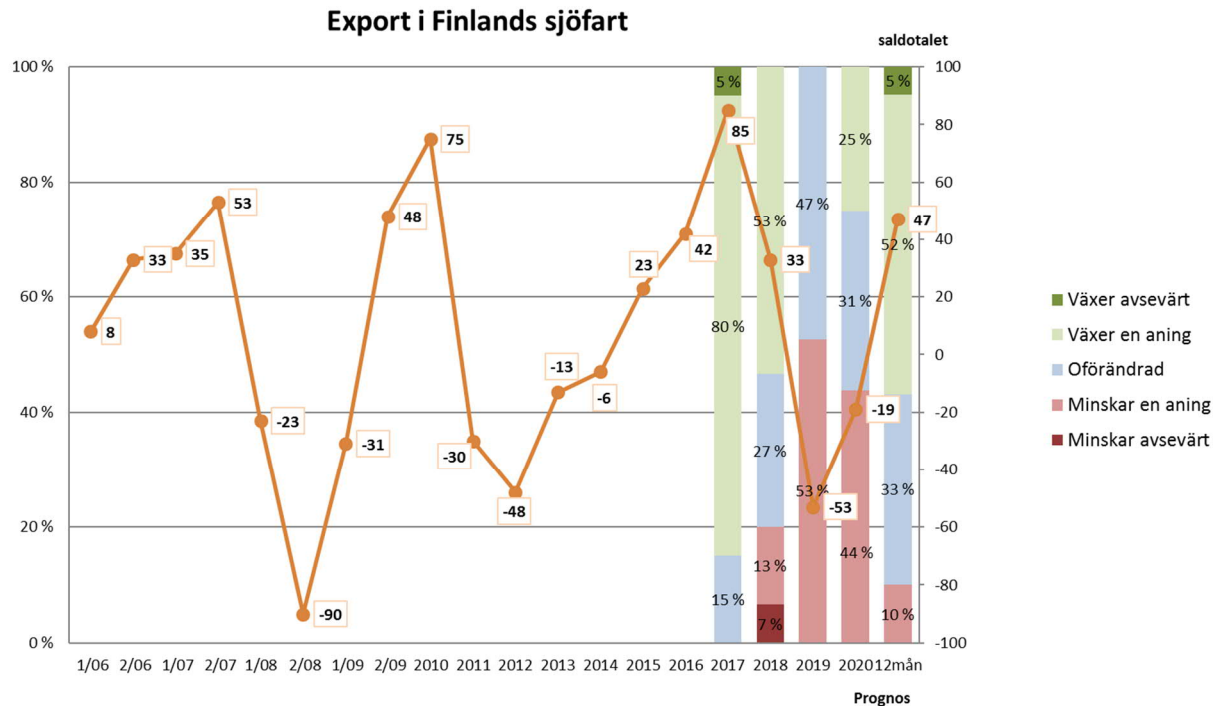


Bild 10.3. Export i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=21).

Enligt prognosen kommer återhämtningen av importtransporterna vara mindre än av exporttransporterna. Saldotalet är 25. En stor del av svarspersonerna (55 %) förutspår att importtrafikens volym inte ändras. Strax över en tredjedel av svarspersonerna förutspår en svag ökning och 10 procent nedgång.

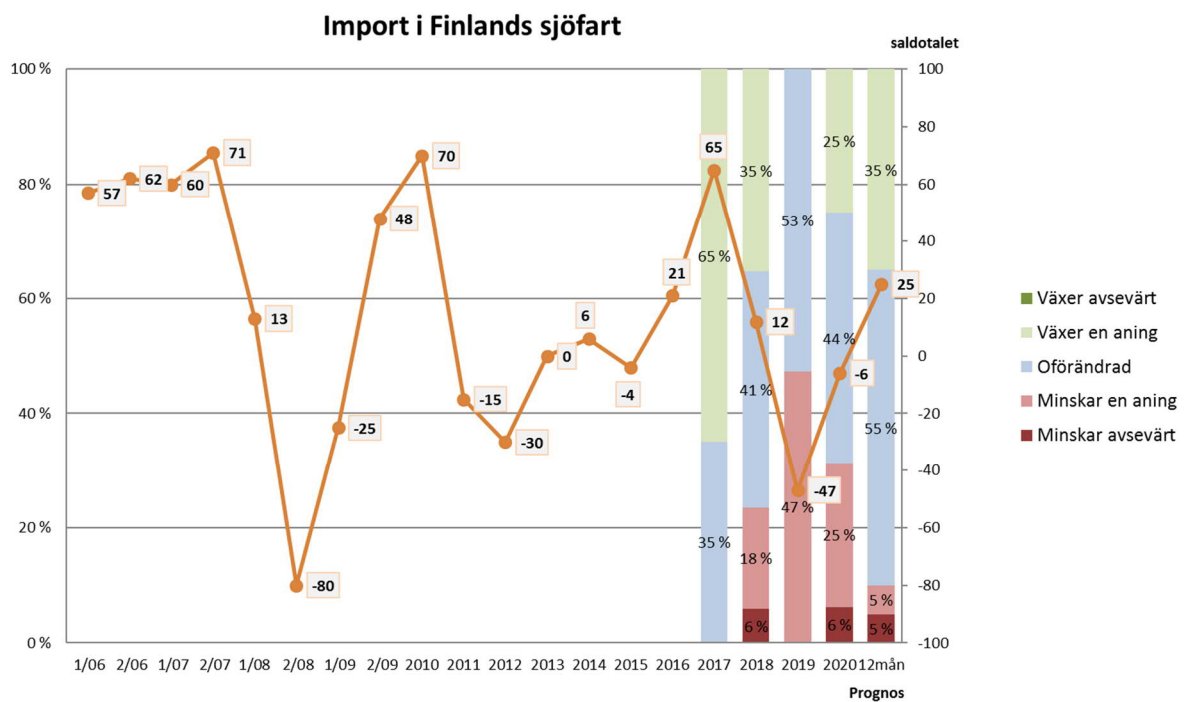


Bild 10.4. Import i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=20).

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. Året därpå sjönk volymerna, men gränsen på 100 miljoner ton överskreds ändå en tredje gång. År 2020 var den totala volymen 96,0 miljoner ton. (Bild 10.5.) Jämfört med året innan var minskningen 5 procent.

Under de första statistikföringsperioderna transporterades ungefär hälften av den totala sjötransportvolymen på finländska fartyg, men under 1980-talets senare hälft vände trenden och andelen började minska, dock för att senare stabiliseras. Under de senaste tio åren har de finländska fartygens andel varit ungefär en tredjedel av den totala volymen. (Bild 10.5.) (Finlands officiella statistik (FOS): Utrikes sjöfart)

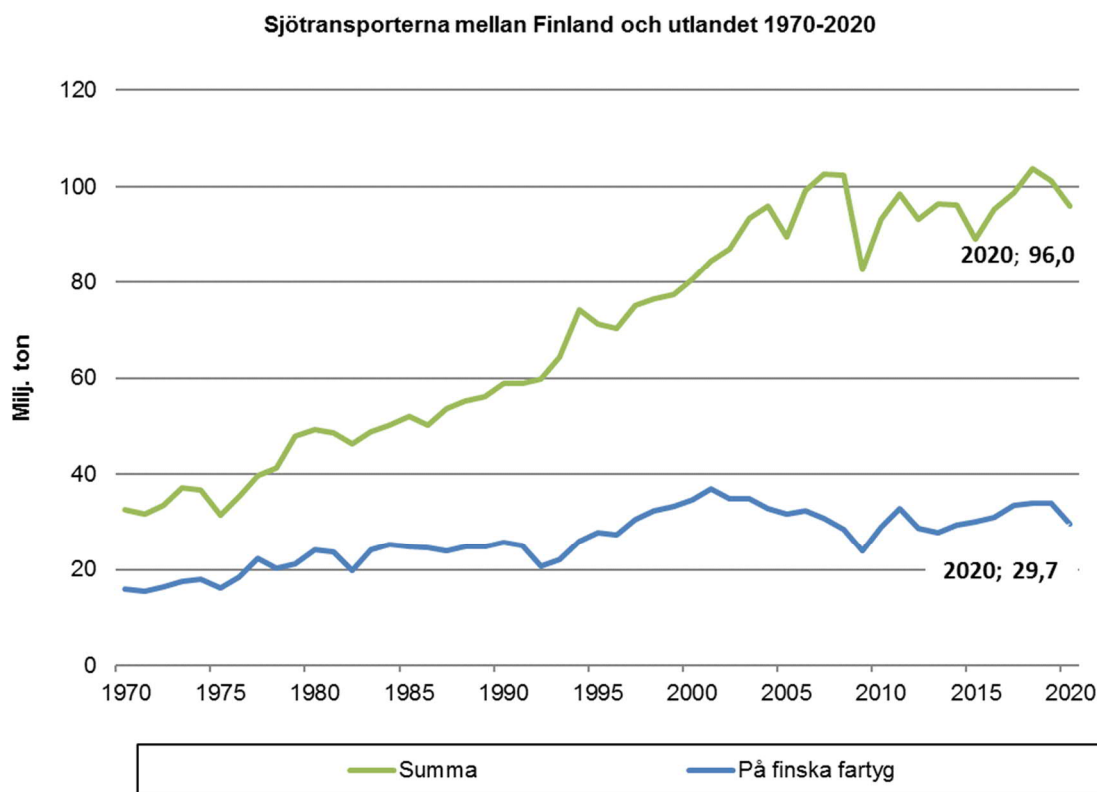


Bild 10.5. Sjötransporterna mellan Finland och utlandet 1970–2020 (Finlands officiella statistik (FOS): Utrikes sjöfart).

Konkurrens inom sjötransportmarknaden (B4)

Konkurrensen har varit hård under hela den tid som Rederibarometern har genomförts och variationerna har varit relativt små jämfört med övriga teman. Under 2021 upplevdes emellertid konkurrensläget på sjötransportmarknaden vara minst hårt under Rederibarometerens historia med ett saldototal om -23. (Bild 10.6.) Baserat på saldotalet förutspås konkurrensen ändå åter stramas åt väsentligt under de kommande tolv månaderna. Hälften av svarspersonerna förutspår att konkurrensen förblir oförändrad.

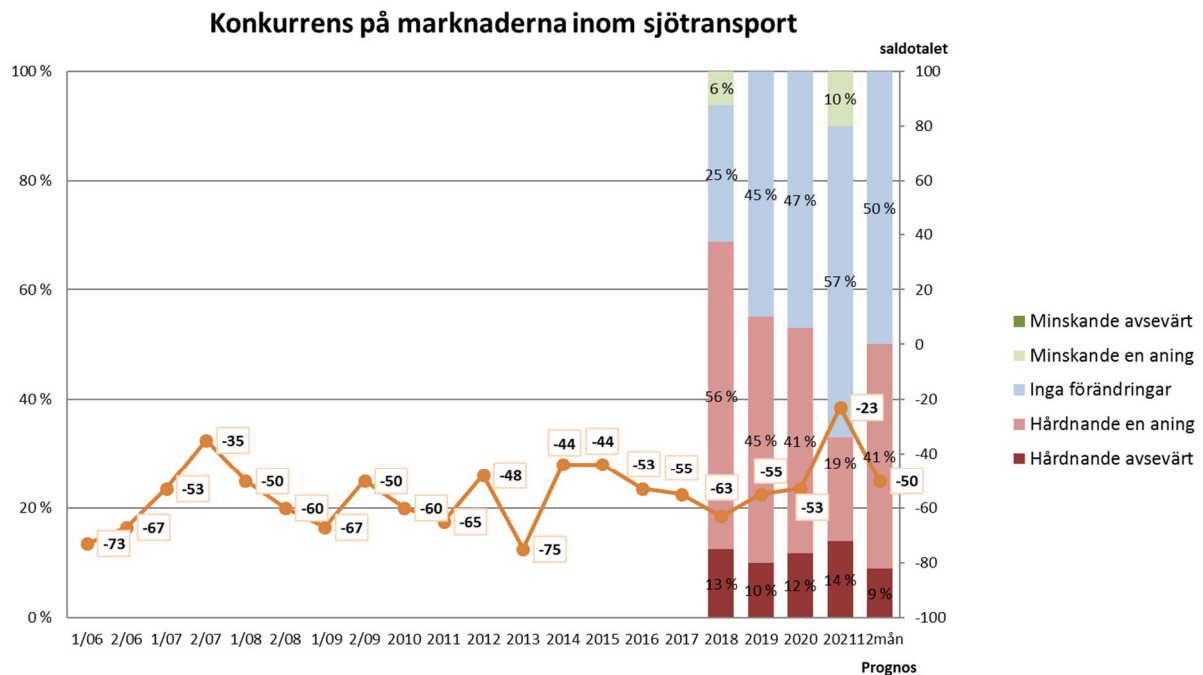


Bild 10.6. Konkurrens på sjötransportmarknader (uppf. 2021 n=21, prognos 12 månader n=22).

Sjöfraktpriser (B5)

Saldotalet för sjöfraktpriserna har varierat mycket under åren. Saldotalet var som högst hittills under perioden 2/07, men under 2021 var det ännu högre, 77. Majoriteten av svarspersonerna rapporterade alltså att priserna hade stigit, 46 procent uppgav att de stigit till och med betydligt. I prognosen för den kommande perioden förutspåddes inte längre lika kraftig ökning av priserna, men fortfarande väntades priserna att stiga. Saldotalet är 19.

Sjöfraktpriset korrelerar för sin del även med bunkerpriset, som enligt Bunkerworldstatistiken har stigit under 2021 (bild 10.7). Detta påverkar prisnivån för sjöfraktpriserna. Motsvarande trend kan även ses i bedömningarna av förändringar i bunkerpriset.

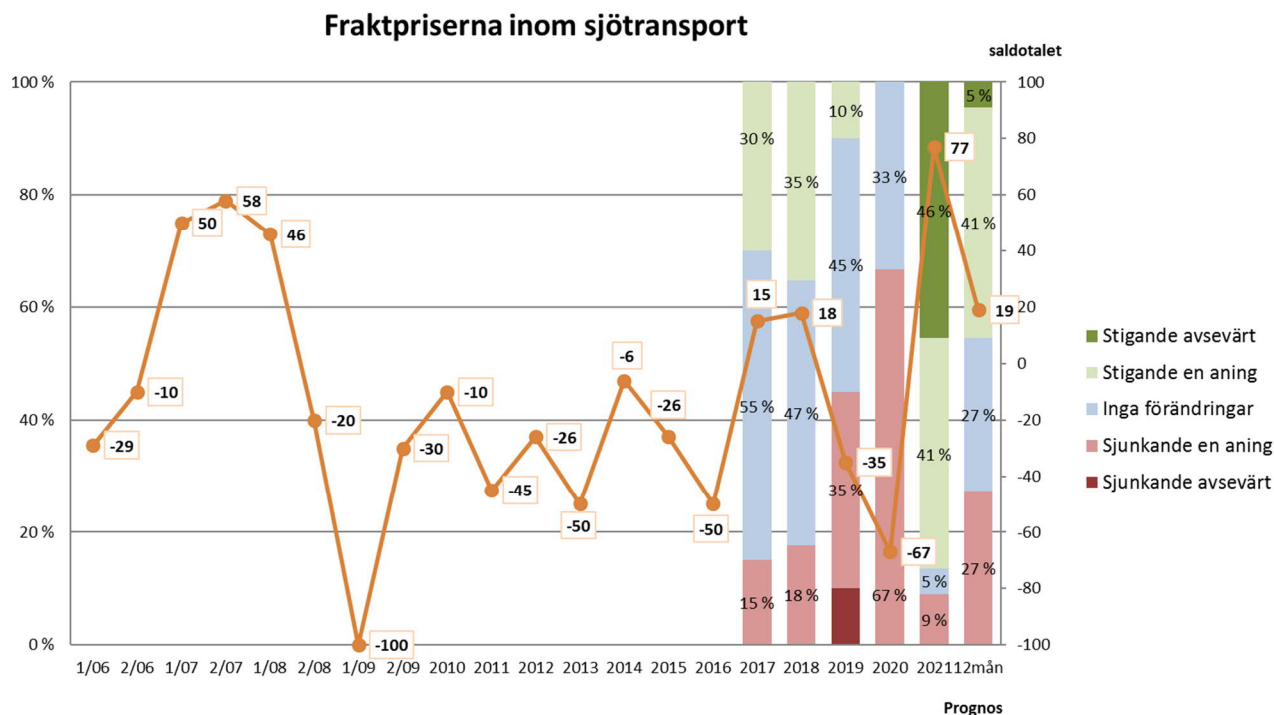


Bild 10.7. Priser på frakterna inom sjötransporten (uppf. 2021 n=22, prognos 12 månader n=22).

Bränsle-/energipriset (B6)

I årets Rederibarometer kompletteras denna fråga så att den gäller priset på bränsle eller energi, eftersom olika drivkraftsalternativ redan har tagits eller kommer att tas i bruk i framtiden. Utöver olika bränslen i vätske- och gasform kan det i framtiden också vara möjligt att använda elenergi på vissa korta rutter. Saldotalet beskriver situationen ur rederiets perspektiv så att ett negativt värde innebär stigande priser. Priset har både stigit och sjunkit betydligt under Rederibarometerens historia, men mestadels har saldotalen varit negativa. I fjolårets barometer steg saldotalet med hela 169 poäng jämfört med 2018, vilket var den kraftigaste saldotalsökningen som beskriver bunkerprisets minskning i Rederibarometerens historia. År 2021 sjönk saldotalet rekordmycket och minskningen på 175 poäng gav ett saldototal om -100. Med andra ord var man eniga om att bränsle- eller energipriset skulle stiga. Prisstegringen förutspåddes hålla i sig, vilket verkar vara mycket sannolikt när utsläppen av växthusgaser blir dyrare och nya dyrare bränslen kommer ut på marknaden.

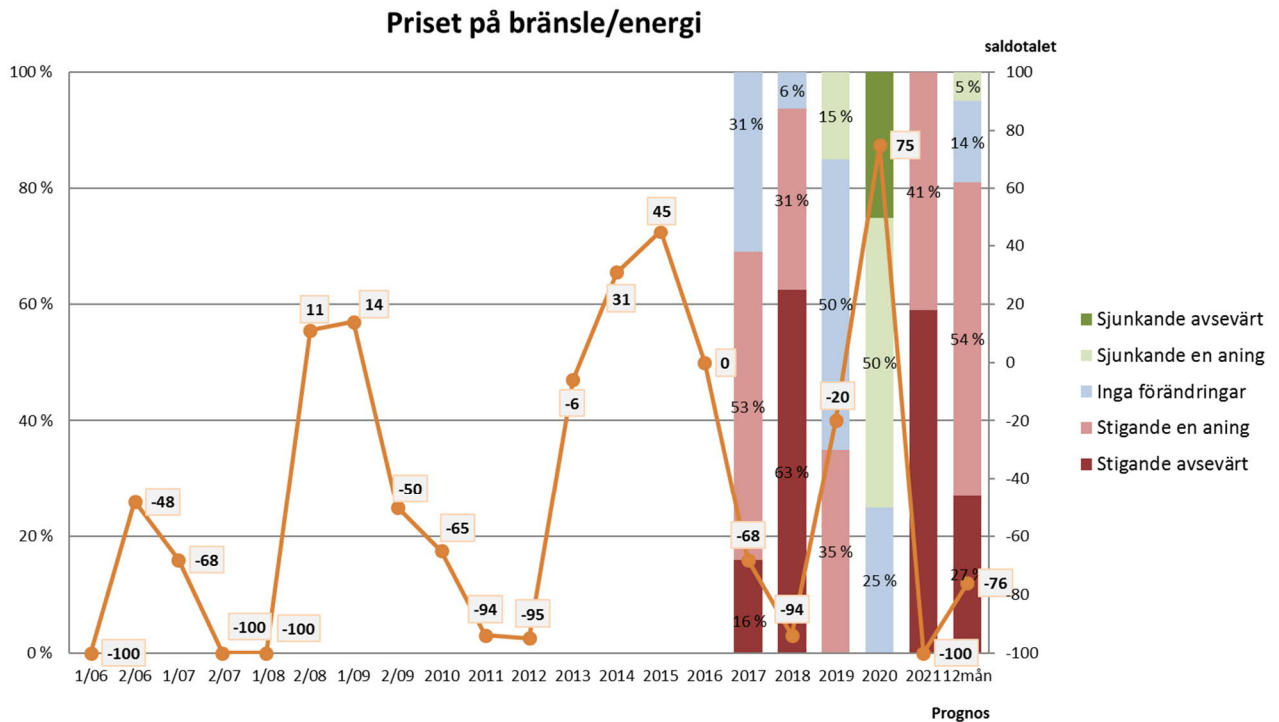


Bild 10.8. Pris på bränsle/energi (uppf. 2021 n=22, prognos 12 månader n=22).

Den faktiska prisutvecklingen framgår av Bunkerworldindexet (BWI). Indexet som beaktar den geografiska viktningen redovisar information från 20 betydande bunkringshamnar. Indexet innefattar tung brännolja, diesel och gasolja viktade enligt deras betydelse på bunkermarknaden. Det kortsiktiga BWI visar att bränslepriset har stigit jämnt sedan den föregående barometern. Indexet för 2021 har stigit från cirka 750 i januari till som mest 1 300 (bild 10.9.) (Bunkerworldstatistik, 2021).

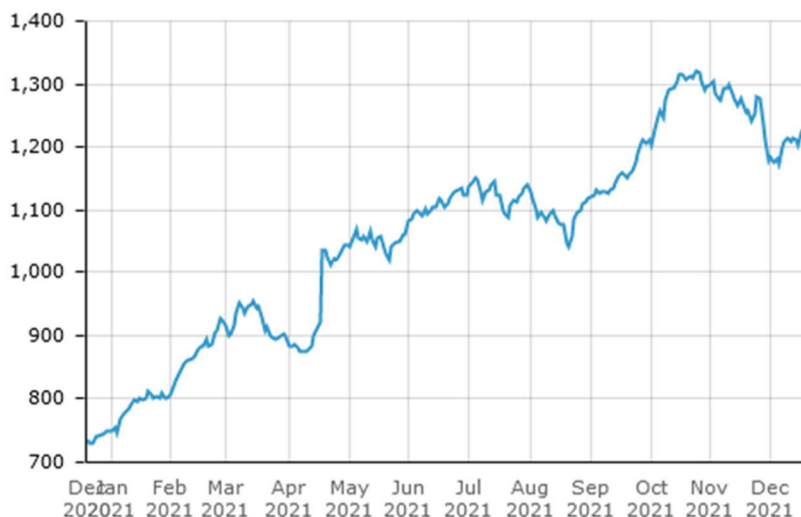


Bild 10.9 Bränslepriset (\$) utveckling enligt BWI-index 2019 (Bunkerworld statistics, 2021).

Besättningskostnader per flaggstat (B7)

Saldotalet för besättningskostnaderna för fartyg som seglar under finsk flagg är fortsatt negativt, precis som det har varit under alla år som barometern har genomförts. Saldotalet som beskriver den faktiska utvecklingen är -79. Av svarspersonerna uppger 79 procent att besättningskostnaderna har ökat något. Baserat på saldotalet ska ökningen av besättningskostnaderna jämnas ut något under den kommande perioden.

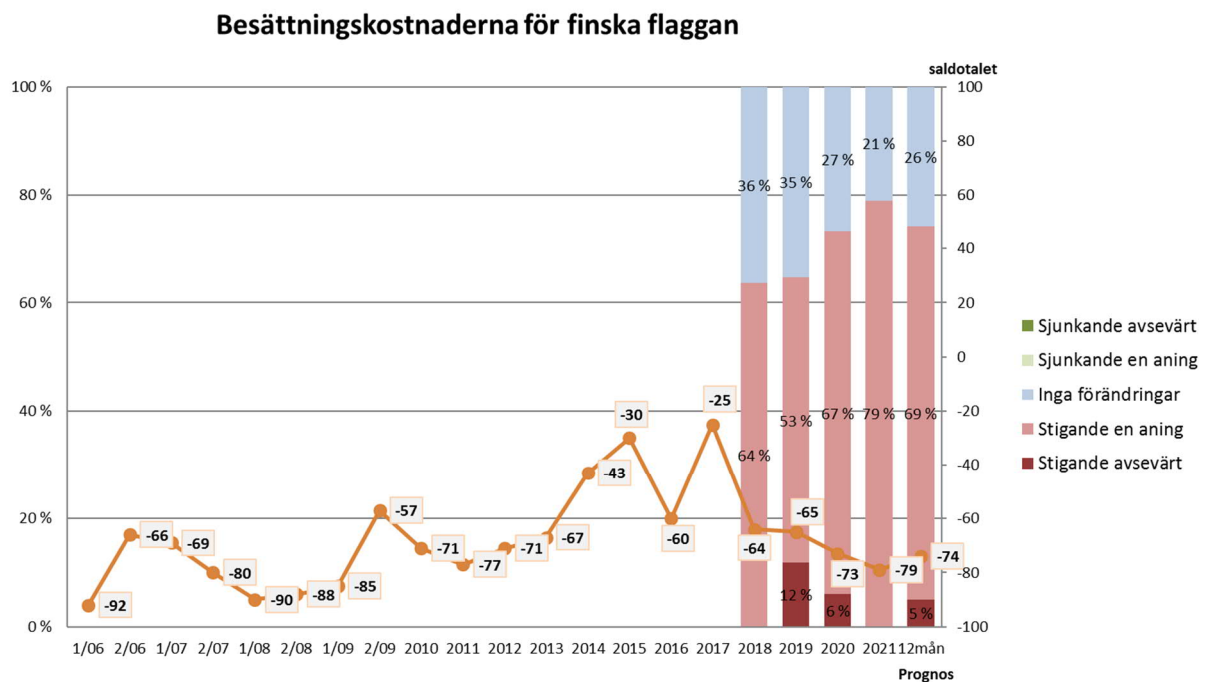


Bild 10.10. Besättningskostnader för finskflaggade fartyg (uppf. 2021 n=19, prognos 12 månader n=19).

Av svarspersonerna anser 39 procent att besättningskostnaderna för fartyg som seglar under annan än finsk flagg har ökat, resterande svarspersoner att de har förblivit oförändrade. Tankarna om framtiden var samstämmiga, men en ännu större andel, 46 procent, anser att besättningskostnaderna kommer att fortsätta öka.

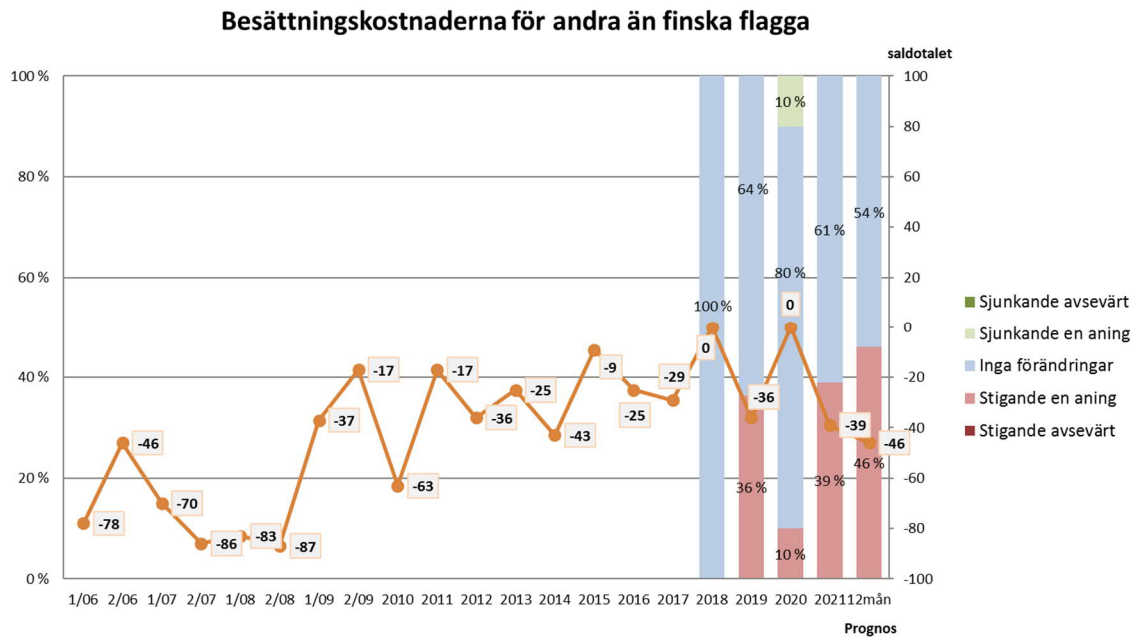


Bild 10.11. Besättningskostnader för andra än finska flaggor (uppf. 2021 n=13, prognos 12 månader n=13).

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

Vid uppskattningen av investeringar tillämpas, i undantag till andra teman, tidsperioden de kommande två åren, vilket innebär att uppskattningarna från konsekutiva enkäter delvis överlappar varandra. Grafen inkluderar nybyggen och inköp av second hand -fartyg. Tre av fyra svarspersoner förutspår att investeringarna kommer att öka under de kommande två åren och endast en svarsperson förutspår att de kommer att minska. Saldotalets tidigare nedåtgående trend nedåt har alltså nu vänt och är nu klart positiv.

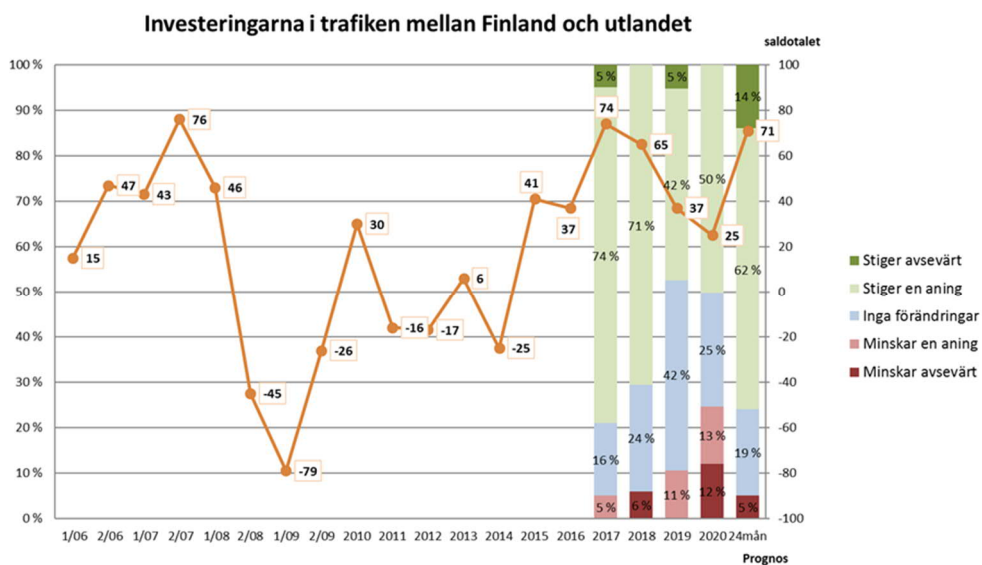


Bild 10.12. Investeringar i trafiken mellan Finland och utlandet (prognos 24 månader n=21).

10.2 Frågor om enskilda rederier

Omsättning (B9)

I den föregående Rederibarometern orsakade den av pandemin präglade perioden en kraftigt minskad omsättning vid enskilda rederier; saldotalet ligger på -52. Detta år, 2021, bedömde tre av fyra svars-personer att deras omsättning har ökat och endast 15 procent att den minskat. Tillväxten förutspås fortsätta även under de följande tolv månaderna då saldotalet fortfarande är positivt, 39 poäng.

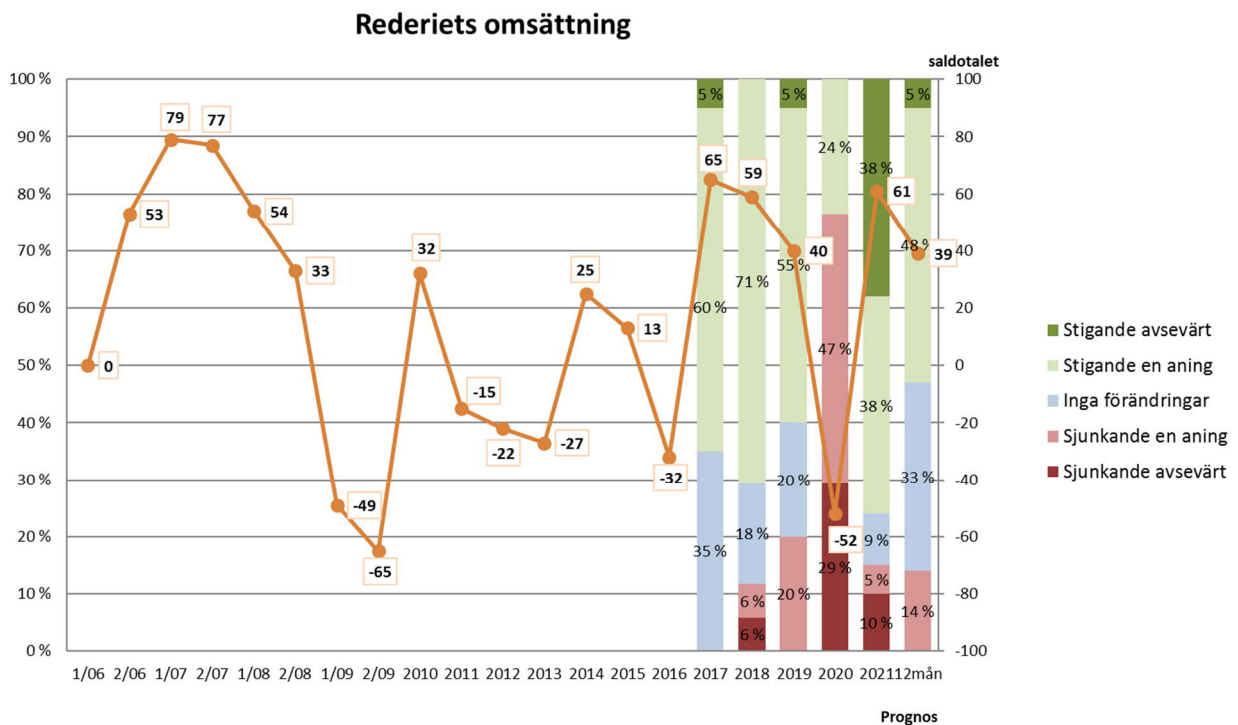


Bild 10.13. Rederiets omsättning (uppf. 2021 n=21, prognos 12 månader n=21).

Utnyttjandegraden av fartygens kapacitet (B10)

Grafen för utnyttjandegraden av kapaciteten påminner om grafen för omsättningen, men branta uppgångar ses mer sällan. I båda graferna syns emellertid en vågdal för år 2020. Utnyttjandegraden av kapaciteten har ökat kraftigt: saldotalet 64 markerar den kraftigaste uppgången under Rederibarometerns historia, en uppgång med 135 poäng, men samtidigt var även nedgången under 2020 mycket kraftig. I sin helhet förutspås kapacitetsökningen att fortsätta även nästa år, men inte lika kraftig. Av svarspersonerna ansåg ändå 45 procent att utnyttjandegraden kommer att förbli oförändrad under den nästkommande perioden.

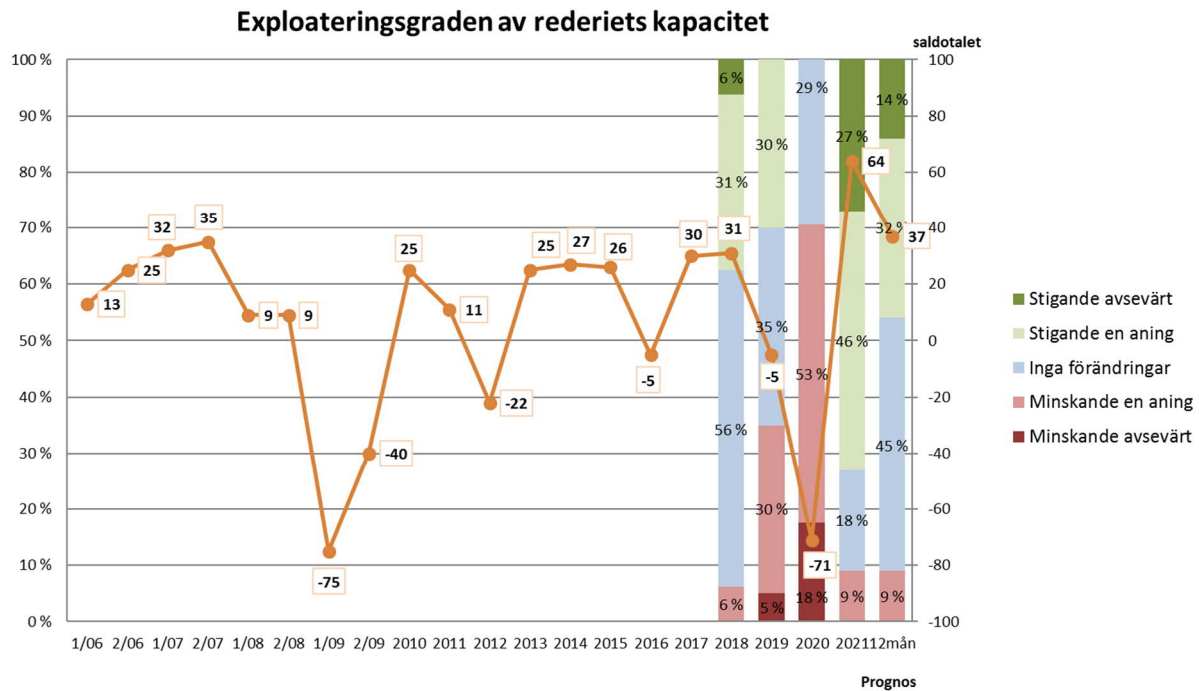


Bild 10.14. Utnyttjandegrad av rederiets kapacitet (uppft. 2021 n=22, prognos 12 månader n=22).

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. Detta år, 2021, har antalet sjöpersonal ökat en aning vid flera rederier och saldotalet ligger på 5. I de flesta rederierna har det emellertid inte skett någon förändring vare sig uppåt eller nedåt. Prognosen ser ganska likadan ut som situationen 2021, även om något fler tror att antalet anställda kommer att öka. Saldotalet är 11.

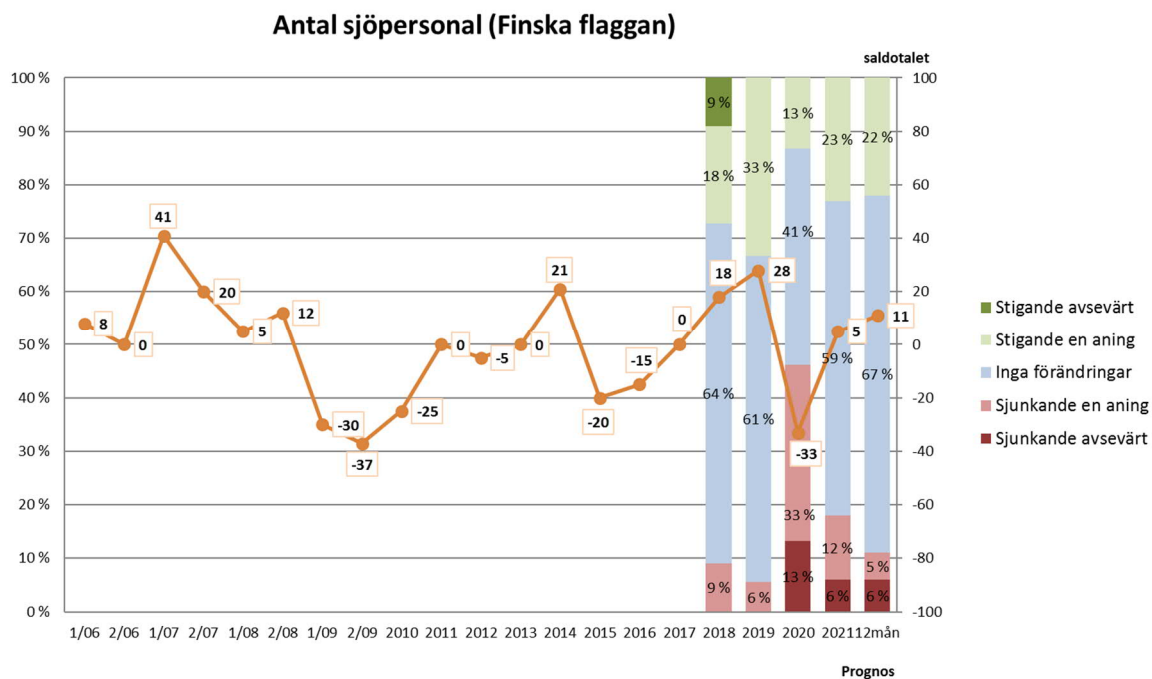


Bild 10.15. Antal sjöpersonal på finskflaggade fartyg (uppf. 2021 n=17, prognos 12 månader n=18).

Även på fartyg som seglar under utländsk flagg blev saldotalet negativt 2020. Majoriteten uppger dock att personalstyrkan är oförändrad. I prognosen för både 2021 och 2022 är saldotalet klart positivt. De flesta rederierna anser dock att antalet förblir oförändrat.

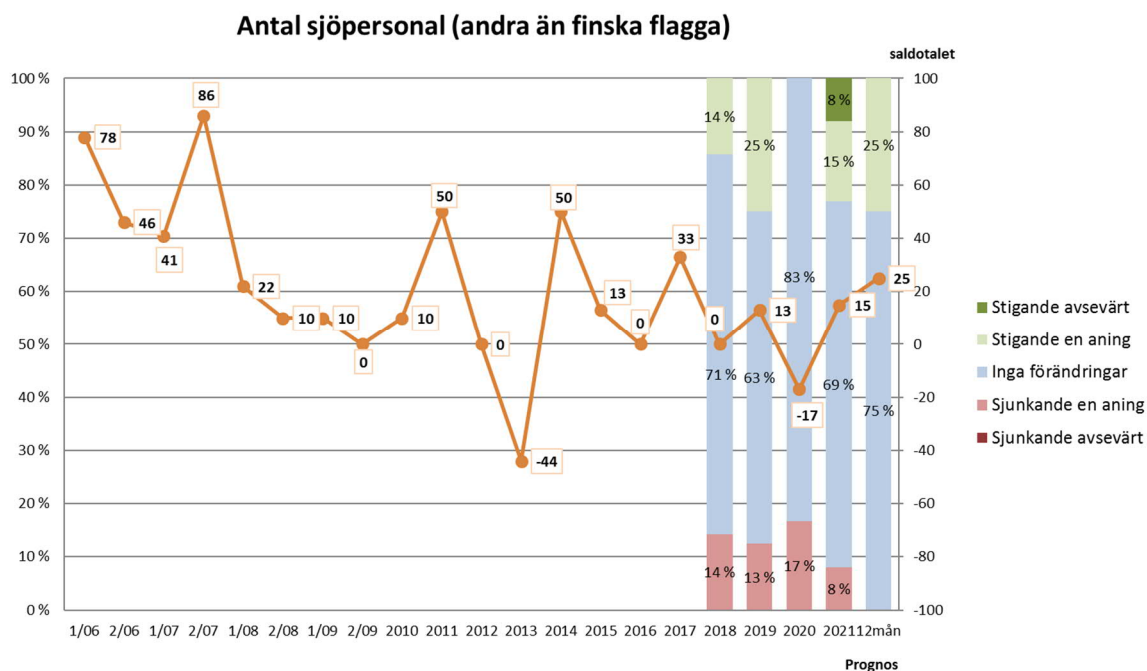


Bild 10.16. Antal sjöpersonal på de utflaggade fartygen (uppf. 2021 n=13, prognos 12 månader n=12).

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 125 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. de sex stycken hinder för utvecklingen och tillväxten som enligt rederierna har störst betydelse. För jämförelsens skull visar bilden även den procentuella fördelningen av tillväxthindren under de två föregående åren. Det mest betydande hindret under den aktuella granskningsperioden var tillgången till kompetent arbetskraft på sjösidan, vilket nämdes av 68 procent av svarspersonerna. Mer än hälften (55 %) av svarspersonerna ansåg också att arbetskraftskostnaderna var en betydande faktor. År 2021 gäller alltså de två viktigaste tillväxthindren personalen. Sjöfartspersonalen har varit särskilt hårt utsatta under coronan. Också priset på den energi som användes utgjorde enligt 55 procent av svarspersonerna ett tillväxthinder och bränslepriset hade enligt svarspersonerna stigit betydligt. 41 procent kryssade för begränsad kapacitet. Under de två föregående åren har detta alternativ inte valts som hinder i ett enda svar. Kapaciteten har för första gången blivit ett problem nu när tillväxten efter coronan har börjat. Under coronan omorganiserade många rederier och det råder fortfarande obalans i den internationella sjötransporten, till exempel containerbrist. Enligt 36 procent var miljöbestämmelserna, finska flaggans pris och attraktivitet av rederibranschen ett tillväxthinder. Som andra tillväxthinder, som inte specificerades i listan, nämnde två svarspersoner systemet för behandling av barlastvatten (BWTS). Bilden av tillväxthindren hade förändrats ganska mycket jämfört med tidigare år och beskriver de snabba förändringarna i världen, som också påverkar den marina sektorn.

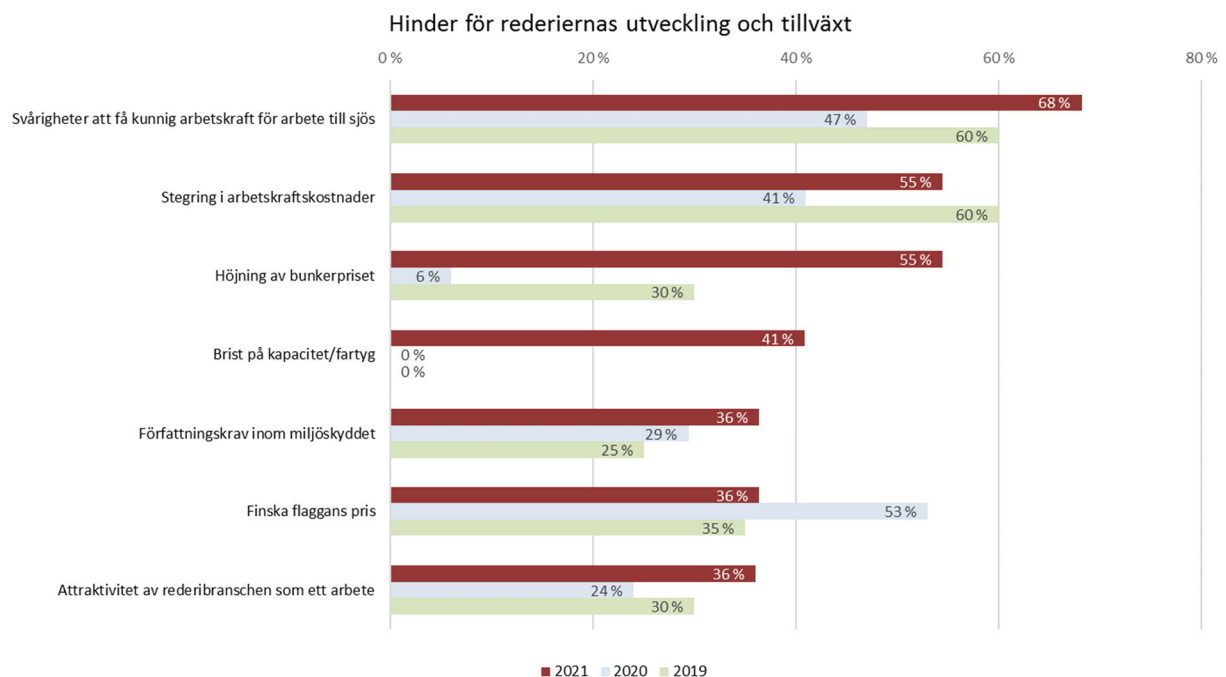


Bild 11.1. Hinder för rederiets tillväxt (2021 n=22, 2020=17, 2019 n=20).

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. Andelen svarspersoner som anser att sjöfartspolitiken är oförändrad har ökat. I år ansåg ingen svarsperson att sjöfartspolitiken skulle ha blivit bättre.

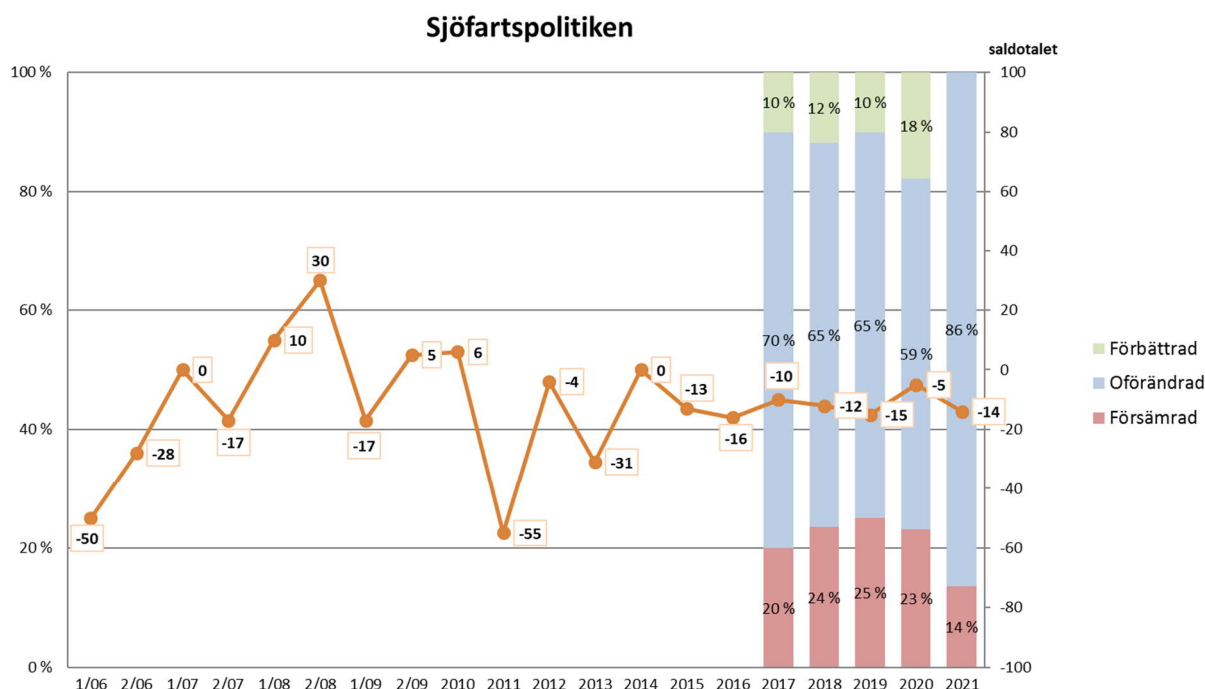


Bild 12.1. Sjöfartspolitik i Finland (uppf. 2021 n=22).

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 transporterna 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 -24 poäng, vilket innebär att saldotalet inte ändras från den föregående prognosen. Hälften av svarspersonerna förutspår att situationen förblir oförändrad.

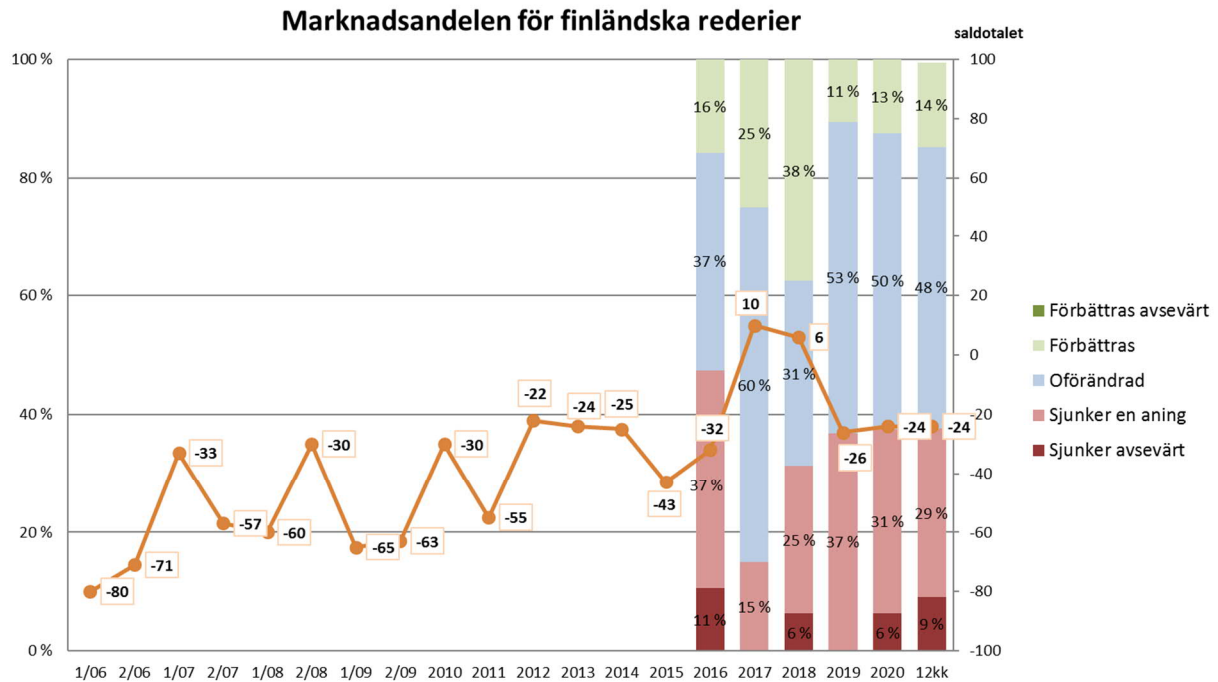


Bild 12.2. Marknadsandelen för finländska rederier (prognos 12 månader n=21).

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. 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 riktgivande.

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 statistikföreningen inleddes var marknadsandelen ungefär hälften av all godstrafik och som störst 1977: 55,9 procent. Därefter har andelen gradvis minskat, så att den numera är ungefär en tredjedel av all godstrafik. (Finlands officiella statistik (FOS): Utrikes sjöfart) Den trendartade nedgången under den tid som rederibarometern har genomförts har stannat av och andelen godstransporter som sköts av fartyg som seglar under finsk flagg har stabiliserats till ungefär en tredjedel. (Bild 12.3.)

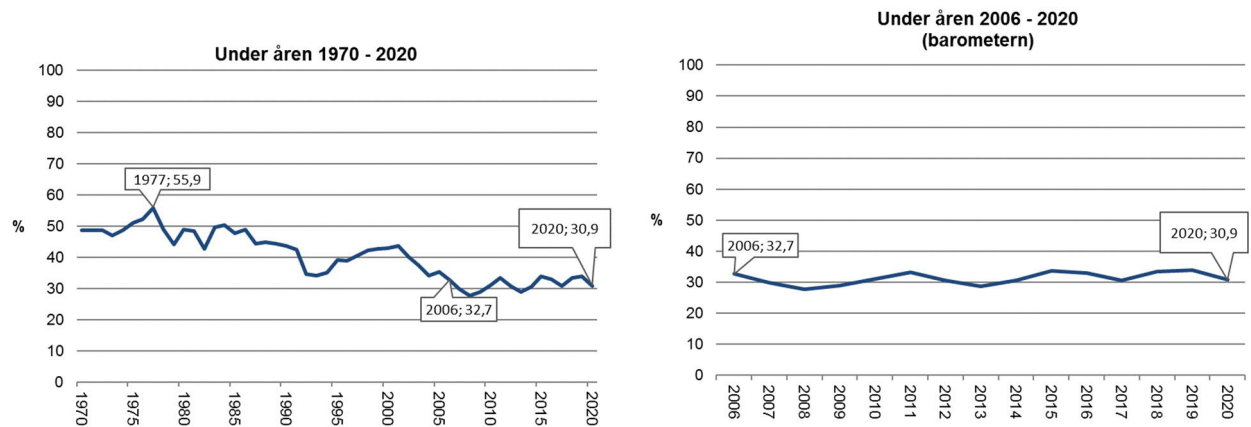


Bild 12.3. Procentuell andel av fartygs under finsk flagg av utrikes sjötransporter 1970–2020 och under barometerns historia 2006–2020 (Finlands officiella statistik (FOS): Utrikes sjöfart)

13 TEMAFRÅGOR

13.1 Växlande temafråga

Temafrågan för 2021 gällde klimatpaketet Fit For 55 (Europeiska kommissionen 2021a). Ett av initiativen i paketet är FuelEU Maritime (Europeiska kommissionen 2021b), som bland annat inför standarder för en gradvis minskning av den genomsnittliga växthusgasintensiteten för energi som används ombord.

Enligt förslaget till förordning som publicerades i juli 2021 ska begränsningen gälla alla fartyg med en bruttodräktighet på över 5 000 ton. Den föreslagna gränsen för växthusgaserintensiteten från energi som fartyget använder under ett år skulle skärpas med fem års mellanrum. I EU-hamnar skulle man dessutom använda landström eller nollutsläppsteknologier (container- och passagerarfartyg).

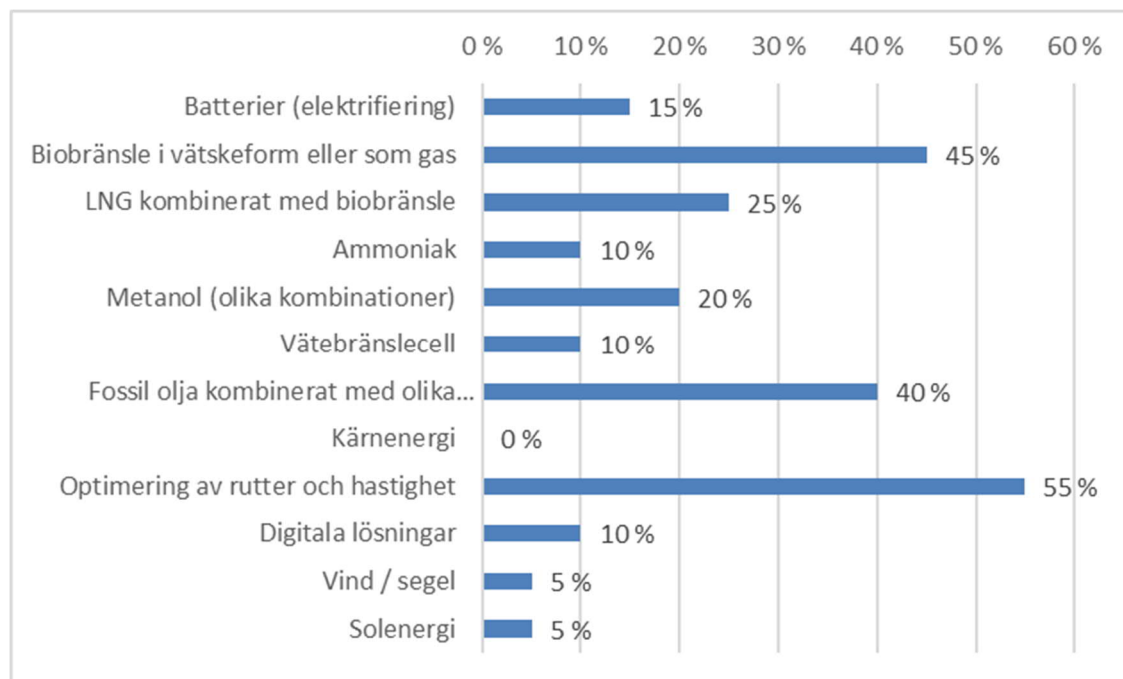


Bild 14.1. Vilka medel avser ert rederi att använda för att minska koldioxidutsläpp? N=20

Rederierna tillfrågades vilka metoder de ämnar använda för att minska utsläppen av växthusgaser. Drygt hälften av svarspersonerna, 55 procent, valde optimering av rutterna och hastigheterna som metod. Av dem som svarade på denna fråga valde 45 procent att använda biobränsle i vätske- eller gasform och 40 procent fossil olja kombinerat med olika utsläppsminskningsteknologier. I svaren nämndes också optimering av bränsleförbrukningen samt exakt planering av fartygens rörelser. Även alternativet att hålla sig till lätta bränslen nämndes och blandbränslen (bio-) kan tas i bruk när de blir tillgängliga.

I temafrågans andra del tillfrågades rederierna vilka flaskhalsar de anser finnas för ibruktagandet av koldioxidsnåla bränslen/energi (bild 14.2.). Av de föreslagna alternativen lyfts särskilt två flaskhalsar fram: Enligt 70 procent av svarspersonerna var priset på nya bränslen eller energi samt tillgången på dem en flaskhals.

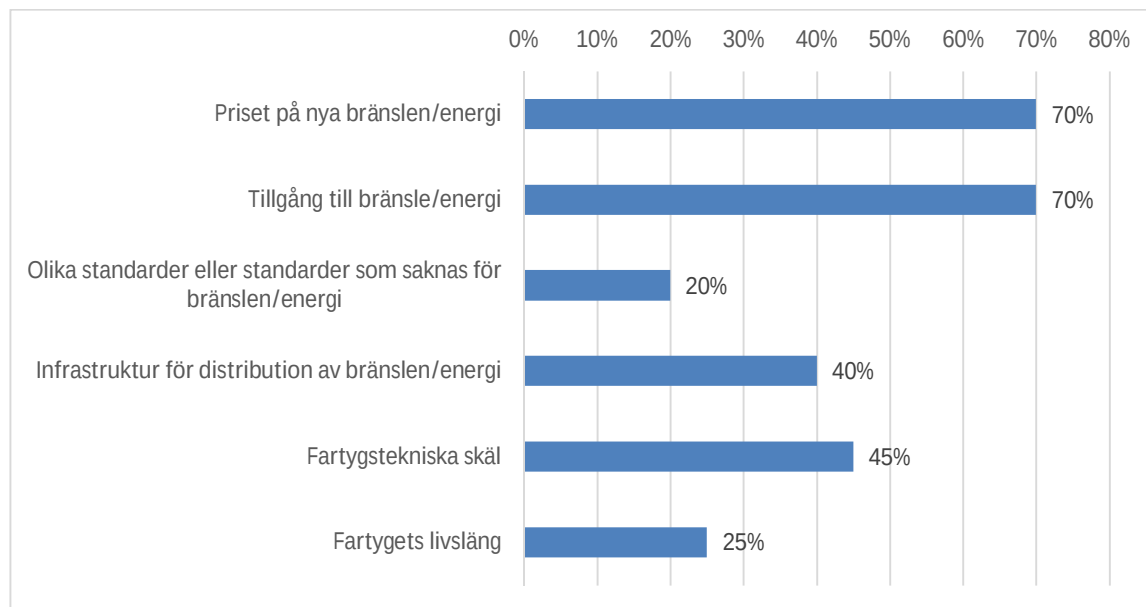


Bild 14.2. Vilka flaskhalsar anser ni finns inom ibruktagandet av koldioxidsnåla bränslen?

Enligt 45 procent av svarspersonerna är fartygstekniska aspekter flaskhalsen, enligt 40 procent infrastrukturen för distribution av bränsle/energi. Svarspersonerna kommenterade att Fit for 55 kommer att höja kundpriserna avsevärt. Utbudet minskar när alla inte klarar av kraven. Det konstaterades också att den finländska industrins konkurrenskraft kommer att avsevärt försvagas. Små rederier har inte möjlighet att investera i dyr ny teknik. Detta kan bli dödsstöten för de små rederiernas verksamhet. Dessutom nämndes osäkerheten kring hur den nya tekniken lämpar sig för sjöfarten, till exempel med tanke på teknikens tillgänglighet och säkerheten i anslutning till den. Också oklarheterna mellan olika myndigheter eller organisationer om framtida författningar nämndes. Det är en krävande uppgift för rederierna att förstå vilka investeringsbeslut de bör fatta. Exempelvis behöver man veta hur väte eller ammoniak fungerar och om det finns varv som kan bygga fartyg med denna teknik. Tidtabellen är snäv, men de potentiella lösningarna är få.

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 ansvarstagande ville man kartlägga rederiets konkurrensfördelar på sjötransportmarknaden. Antalet svar var 14. Några svarspersoner betonade ett genuint ansvarstagande och också den nordiska värdegrunden och ISO-certifieringen av begagnade fartyg nämndes. Också ökad hållbarhet, tekniska lösningar, minskad energiförbrukning per transporterad enhet samt noggrann förhandsplanering av materiel och kapacitet lyftes fram. Enligt svaren är ett tydligt mål att ta fram innovationer inom hållbar maritim logistik och att investera i ny teknologi och genomförande av mervärdestjänster med miljöperspektiv som främsta prioritet. Flexibilitet, kunnig personal och god kundservice nämndes, liksom snabbt reagerande och hög kvalitet inom organisationen samt pålitliga sjötransporter.

I den andra temafrågan kartlades huruvida befraktarna värdesätter rederiernas ansvarstagande och miljövänlighet. Svarsalternativen på denna frågan var ja, nej och kan inte säga. Liksom 2020 ansåg 76 procent av svarspersonerna att befraktarna uppskattar nämnda faktorer. En svarsperson svarade nej och 19 procent kunde inte ta ställning till befraktarnas uppskattning av miljö- och ansvarsfrågor.

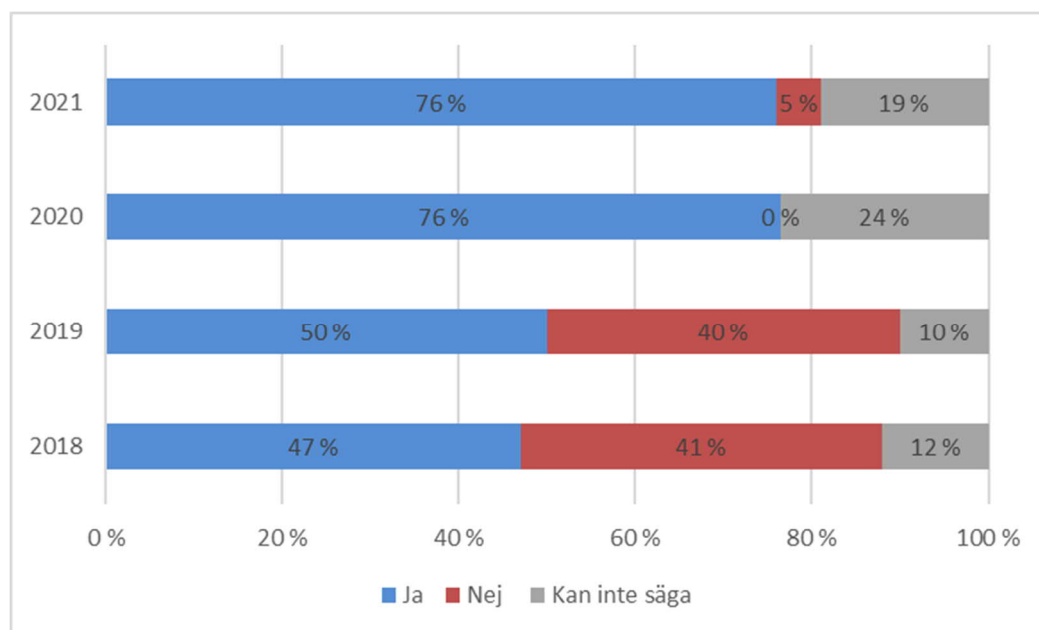


Bild 13.3. Är ansvarstagande och miljövänlighet sådant som avlastare värdesätter hos rederier? (2021 n=21, 2020 n=17, 2019 n=20, 2018 n=17)

I den tredje temafrågan frågades om befraktarna beaktar en ansvarstagande leveranskedja och intresserar sig för rederiernas ansvarstagande. Andelen ja-svar har fortsättningsvis ökat något (57%), men antalet nej-svar är större (24%) än året innan. (Bild 13.4.)

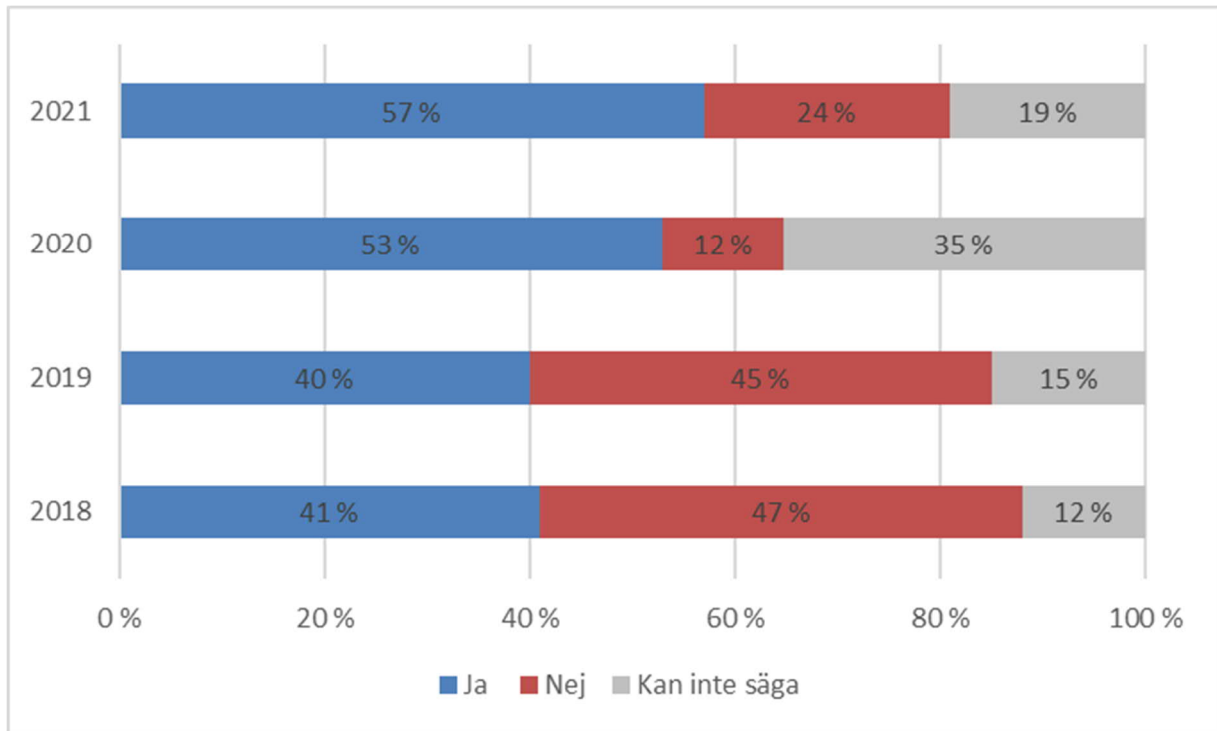


Bild 13.4. Anser ni att avlastare beaktar en ansvarstagande leveranskedja och intresserar sig för rederiernas ansvarstagande? (2021 n=21, 2020 n=17, 2019 n=20, 2018 n=17)

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 15 representanter för rederier. Hälften av dem uppgav att ansvarstagandet beaktas. I många av kundernas anbudsförfrågningar kontrolleras verksamhetskedjans ansvarstagande och kvalitetscertifikat och detta syns i längre avtal, särskilt hos industriella aktörer. Intresset för miljöfrågor har ökat, dessa frågor diskuteras och man ställer frågor om utsläppen per transporterad fraktenhet. En del befraktare har ett eget system för förhandsbedömning som rederiet måste fylla i. Förutom miljön värdesätts arbets-säkerheten. Det konstateras också att kunderna har budgeterat för detta.

Nästan hälften av svarspersonerna kommenterar att befraktarna är intresserade av ansvarstagande, men att kostnaderna fortfarande är den främsta prioriteten, att man hellre försöker sänka priserna och transportkostnaderna, att det inte finns någon betalningsvilja och att pengarna avgör. Även konkurrenssituationen påverkar. Det framkom också att i Sverige är en grön leveranskedja en del av urvalskriterierna.

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. 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 medelvärden 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 har man uppnått en rekordstor återhämtning i den gemensamma utvecklingen av dessa granskade faktorer; saldotalet ligger nu på 75. Grafen har gått upp med upp till 140 poäng sedan 2020 och saldotalet för prognosen för nästa granskningsår är 40.

Orsakerna till nedgången under perioden 2019 var i första hand beroende av ekonomiska konjunkturer, eftersom coronavirusets existens ännu inte var känd. Enkäten som genomfördes i november 2020 påverkades av att covid-19-pandemin hade pågått redan i ett halvår och i offentligheten fanns vid denna tidpunkt ännu ingen säker information om hur framtagningen av vaccinet skulle lyckas. 2020 års prognos för den kommande perioden hade blivit svagt positiv, saldotalet var 5 och återhämtningen förutspåddes bli snabb. Denna prognos förverkligas tydligt i Rederibarometern 2021.

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. Under perioden 2020 var saldotalet för konjunkturerna -76 och efter den kraftiga uppgången under perioden 2021 var det 86. Också de andra variablerna som granskades steg kraftigt och snabbt. Uppgången förutspåddes i barometrarna 2020 och 2019, men den förväntades bli betydligt måttligare.

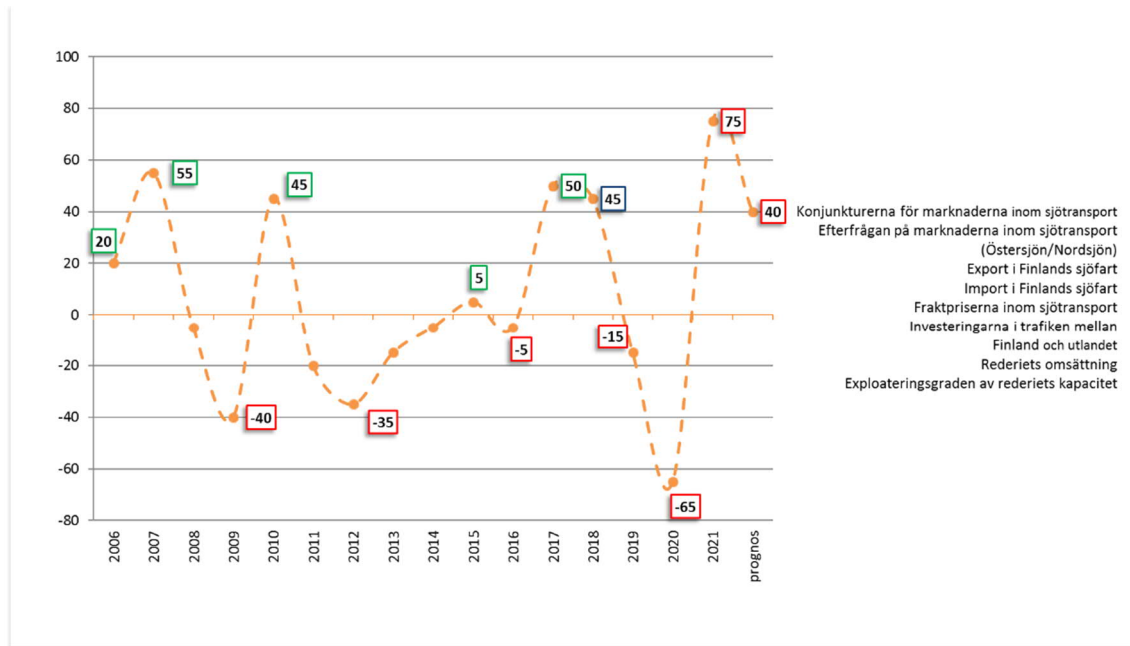


Bild 14.1. Sjöfarts- och rederibranschens konjunkturväxling 2006-2021 och prognos.

En liknande utveckling kan observeras till exempel i transportefterfrågan. Enligt prognosen i den föregående barometern trodde 35 procent av svarspersonerna att situationen kommer att förbättras något under perioden 2021, och lika stor andel av svarspersonerna uppskattade att situationen kommer att förbli oförändrad. Saldotalet för prognosen var 6. I den aktuella barometern för 2021 bedömde dock upp till 59 procent av svarspersonerna att efterfrågan var något bättre än under den föregående perioden och 27 procent att efterfrågan var betydligt bättre. Även saldotalet för prognosen för den kommande perioden är starkt positivt, 40. I den föregående barometern var även åsikterna om återhämtningen inom exporten och importen delade. Utifrån saldotalet uppskattades importen återhämta sig bättre än exporten. I årets barometer förutspås exporten återhämta sig i högre grad än importen. År 2020 fanns det redan information om utvecklingen av koronavacciner, men ingen viss information om utvecklingen av vaccination, till skillnad från nu.

Prisutvecklingen var mycket bra under perioden 2021 och saldotalet rekordhøgt, 77. Utvecklingen under nästa period bedöms bli jämnare, 73 procent av svarspersonerna bedömer att priserna förbli oförändrade eller förbättras och prognosens saldotal är 19. Av svarspersonerna ansåg 59 procent att bränsle-/energipriset som kostnadskomponenter steg kraftigt under denna granskningsperiod och saldotalet var -100. I frågeställningen i barometern för 2021 beaktades eventuella nya energikällor som används. Vad gäller den kommande utvecklingen förväntas priserna förbli höga även framöver. Saldotalet är -76 och 81 procent av svarspersonerna bedömer att priset stiger antingen i viss mån eller betydligt. Utvecklingen av bränslepriset har överraskat rederierna eftersom inte en enda av svarspersonerna förutsåg en dramatisk höjning av bunkerpriset i den föregående barometern. När nya kolneutralla drivkraft kommer ut på marknaden kommer priset sannolikt att stiga ytterligare i framtiden.

Besättningskostnaderna under finsk flagg fortsatte att stiga. Saldotalet var -79, vilket var 6 poäng mer i riktning mot stigande kostnader. En fjärdedel uppskattar att besättningskostnaderna under finsk

flagg kommer att förbli oförändrade under den kommande perioden, medan en klar majoritet uppskattar att kostnaderna kommer att öka något. 39 procent av svarspersonerna anser att kostnaderna har ökat något även under utländsk flagg och stigande kostnader förutspås även för den kommande perioden. Saldotalet är -46.

Graferna över rederiets omsättning och utnyttjandegraden av kapaciteten i avsnittet om enskilda rederier följer utvecklingen under perioden 2021 och tolv månaders prognosen och är i linje med graferna över konjunkturer och efterfrågan. Med andra ord visar de en kraftigt positiv utveckling. Antalet sjöpersonal under finsk flagg ökade i granskningen av perioden, enligt 23 procent har personalantalet ökat något. För nästa period förutspås en lika stor ökning och 67 procent anser att personalstyrkan förblir oförändrad.

Det tillväxthinder som nämndes mest frekvent av rederierna (68 % av svarspersonerna) var just tillgången till kompetent personal på sjösidan. I den tidigare barometern var den allmänna ekonomiska osäkerheten det största hindret, men i denna barometer valdes detta alternativ av endast 23 procent av svarspersonerna. Enligt 55 procent av svarspersonerna var de ökade arbetskraftskostnaderna samt priset på det bränsle eller den energi som används i huvudsak de näst viktigaste hindren för tillväxten i anslutning till rederieekonomin. Att efterfrågan kommer att återhämta sig indikeras av att 41 av svarspersonerna valde bristen på kapacitet eller fartyg som ett tillväxthinder. Den chock som coronapandemin har orsakat påverkar fortfarande transportkedjorna och ses som obalans och stockningar på många olika nivåer. Ett exempel på detta är containerbrist. Dessutom har många rederier gjort omstruktureringar för att klara fjolårets kris.

Åsikterna om Finlands sjöfartspolitik har varit relativt jämna i flera år. Jämfört med den föregående perioden sjönk saldotalet med 9 poäng till -14. En klar majoritet av svarspersonerna (86 %) ansåg att sjöfartspolitiken inte har förändrats.

I den senaste barometern förutspåddes osäkerhet kring den kommande utvecklingen, men enligt saldotalen var en vändning mot det bättre på gång. Resultatet av årets barometer, 2021, är i sin helhet mycket bra och saldotalen visar en oväntat god förbättring. Också framtidsuppskattningarna är positiva, men mer återhållsamma efter denna återhämtning.

Den växlande temafrågan handlade om målet för koldioxidsnålhet inom sjöfarten, som bygger på EU:s klimatpaket Fit For 55, men också på IMO:s målsättningar. Drygt hälften av svarspersonerna, 55 procent, valde optimering av rutterna och hastigheterna som sin tilltänkta metod. Av dem som svarade på denna fråga valde 45 procent att använda biobränsle i vätske- eller gasform och 40 procent fossil olja kombinerat med olika utsläppsminskningsteknologier. I svaren nämndes också optimering av bränsleförbrukningen samt exakt planering av fartygens rörelser. Även alternativet att hålla sig till lätta bränslen nämndes och blandbränslen (bio-) kan tas i bruk när de blir tillgängliga. Tre av fyra svars personer uppgav att de viktigaste flaskhalsarna vid ibruktage av koldioxidsnåla bränslen/energi är priset på nya bränslen eller energi samt tillgången på dem.

Temafråga II kartlägger för fjärde gången rederiernas företagsansvar och miljövänlighet. År 2021 uppskattade cirka tre fjärdedelar av svarspersonerna, samma antal som 2020, att befraktarna värdesätter

rederiernas ansvarstagande och miljövänlighet. Som rederiets konkurrensfördelar på sjötransportmarknaden nämndes olika åtgärder i anslutning till miljöansvaret, såsom ökad hållbarhet, tekniska lösningar, minskad energiförbrukning per transporterad enhet samt noggrann förhandsplanering av materiel och kapacitet. Samtidigt nämndes innovation och investeringar i ny teknik. Å andra sidan nämndes faktorer med anknytning till tjänsterna, såsom flexibilitet, kunnig personal och god kundservice. En större andel än tidigare (57 %) anser att befraktarna beaktar en ansvarstagande leveranskedja och intresserar sig för rederiernas ansvarstagande. Å andra sidan ökade antalet nej-svar till en fjärdedel av svaren. I ungefär hälften av svaren lyftes det fram att ansvarstagande beaktas i allt högre grad, men nästan hälften av svarspersonerna uppgav att kostnaden fortfarande är den avgörande faktorn, trots att ansvarstagandet lyfts fram i samtal.

LÄHTEET /KÄLLOR

Bunkerworld-statistics. Bunkerworld Index. [viitattu 21.12.2021] Saantitapa: <http://www.bunkerworld.com/prices/index/bwi>

Euroopan komissio 2021a. European Green Deal: Commission proposes transformation of EU economy and society to meet climate ambitions [viitattu 3.12.2021]. Saantitapa: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_3541

Euroopan komissio 2021b. Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport and amending Directive 2009/16/EC. COM/2021/562 final. [viitattu 3.12.2021]. Saantitapa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2021:562:FIN>

Finlands officiella statistik (FOS): Handelsflottan [e-publikation]. ISSN=2670-1650. November 2020. Helsinki: Statistikcentralen [hänvisat: 2.12.2020]. Åtkomstsätt: http://www.stat.fi/til/klaiv/2020/11/klaiv_2020_11_2020-12-21_tie_001_sv.html

Finlands officiella statistik (FOS): Utrikes sjöfart [e-publikation]. ISSN=2670-1995. Helsinki: Statistikcentralen [hänvisat: 7.12.2021]. Åtkomstsätt: http://www.stat.fi/til/uvliik/meta_sv.html

Suomen virallinen tilasto (SVT): Kauppalaivasto [verkkojulkaisu]. ISSN=2670-1642. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 7.12.2021]. Saantitapa: http://www.stat.fi/til/klaiv/2021/10/klaiv_2021_10_2021-11-05_tie_001_fi.html

Suomen virallinen tilasto (SVT): Ulkomaan meriliikenne [verkkojulkaisu]. ISSN=2670-1987. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 8.12.2021]. Saantitapa: http://www.stat.fi/til/uvliik/2020/uvliik_2020_2021-06-17_tie_001_fi.html

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_Rederibarometern_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 / tytärvaramon 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. Odotattekko 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. Odotattekko kuljetuskysynnän Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla seuraavan vuoden aikana

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

B3a. Odotattekko VIENTIkuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä

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

B3b. Odotattekko 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. Odotattekko 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

B7a. Ovatko miehistökustannukset varustamoalalla lippuvaltioittain viimeisen vuoden aikana

	Suomen lippu	Muu lippu
Nousseet oleellisesti	☐	☐
Nousseet jonkin verran	☐	☐
Pysyneet ennallaan	☐	☐
Laskeneet jonkin verran	☐	☐
Laskeneet huomattavasti	☐	☐

B7b. Odotatteko miehistökustannusten varustamoalalla lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

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

Investoinnit

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

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

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. Odotattekko 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. Odotattekko varustamonne alusten kapasiteetin käyttöasteen seuraavan vuoden aikana

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

Henkilöstö

B11a. Onko varustamonne merihenkilöstön määrä lippuvaltioittain viimeisen vuoden aikana

- | | Suomen lippu | Muu lippu |
|------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Noussut oleellisesti | ☐ | ☐ |
| Noussut jonkin verran | ☐ | ☐ |
| Pysynyt ennallaan | ☐ | ☐ |
| Laskenut jonkin verran | ☐ | ☐ |
| Laskenut huomattavasti | ☐ | ☐ |

B11b. Odotattekko varustamonne merihenkilöstön määrän lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

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

C Kasvun esteet

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

- ☐ Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella
- ☐ Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus maapuolella
- ☐ 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

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

Vuoden 2021 teemakysymys I liittyy Fit For 55 - ilmastopakettiin. Sen yksi aloite on vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisäämiseen pyrkivä FuelEU Maritime, joka muun muassa rajoittaisi aluksella käytettävän energian kasvihuonekaasuintensiteettiä asteittain. Heinäkuussa 2021 julkaistun asetuksesityksen mukaan rajoitus koskisi kaikkien yli 5000 bruttovetoisuuden (tonnin) aluksia. Ehdotettu raja aluksen vuoden aikana käyttämän energian kasvihuonekaasuintensiteetille kiristyisi viiden vuoden välein. Lisäksi EU-satamissa käytettäisiin maasähköä tai nollapäästöistä teknologiaa (kontti- ja matkustaja-alukset). Teemakysymyksellä kartoitamme varustamoiden suunnitelmia ja pullonkauloja vähähiilisyteen liittyen.

Teemakysymys 1. Mitä keinoja varustamonne aikoo käyttää kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen?

- ☐ 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. Mitkä ovat mielestänne vähähiilisen polttoaineen/energian käyttöönottoon pullonkauloja?

- ☐ Uusien polttoaineiden/energian hinta
- ☐ Polttoaineiden/energian saatavuus
- ☐ Polttoaineiden/energian erilaiset standardit tai puuttuvat standardit
- ☐ Polttoaineiden/energian jakeluinfrastruktuuri
- ☐ Alustekniset seikat
- ☐ Alusten käyttöikä

☐ Muu, mikä

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?

Frågeformulär

A. Bakgrundsuppgifter

Är det fråga om koncern, står "rederiet" för koncernens rederiverksamhet. Ifall 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 flaggstat:

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 sjötransportsfrakter 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

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

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

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

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

Investeringar

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

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

Frågor om det enstaka rederiet

Omsättning

B9a. Har omsättningen i ert rederi under det senaste året

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

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

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

Kapacitet

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

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

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

C Tillväxthinder

C1. Anser Ni att någon eller några av följande faktorer hindrar er rederiverksamhet att utvecklas eller växa (Ni kan välja mer än ett alternativ)

- ☐ Svårigheter att få kunnig arbetskraft för arbete till sjöss
- ☐ Svårigheter att få kunnig arbetskraft för arbete i land
- ☐ Attraktivitet av rederibranschen som ett arbete
- ☐ Stegring i arbetskraftskostnader
- ☐ Höjning av bunkerpriset
- ☐ Stegring i charterkostnader
- ☐ Stegring i kapitalkostnader
- ☐ Stegring i övriga kostnader
- ☐ Brist på kapacitet/fartyg
- ☐ Otillräcklig efterfrågan
- ☐ Ökad konkurrens
- ☐ Dålig prisutveckling
- ☐ Allmän ekonomisk osäkerhet
- ☐ 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:

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 transporterna till/från Finland under det följande året

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

E. Temafrågor

TEMAFRÅGA I

Temafrågan 2021 avser EU:s klimatpaketet Fit For 55. En av dess initiativ är att öka användningen av alternativa bränslen FuelEU Maritime, som bland annat gradvis skulle begränsa växthusgasintensiteten hos energin ombord. Enligt förslaget, som publicerades i juli 2021 skulle begränsningen gälla alla fartyg över 5000 brutton. Den föreslagna gränsen för växthusgasintensiteten hos den energi som fartyget använder under året skulle skärpas vart femte år. Dessutom skulle fartyg i EU:s hamnar använda landströmförsörjning eller teknik med nollutsläpp. I temafrågan kartlägger vi rederiernas planer när de övergår till låga koldioxidutsläpp och vilken typ av flaskhalsar det innebär.

Temafrågan 1. Vilka medel avser ert rederi att använda för att minska koldioxidutsläpp? Svara enligt planer på kortare sikt, året 2030.

- ☐ 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 rutten och hastighet
- ☐ Digitala lösningar
- ☐ Vind / segel
- ☐ Solenergi
- ☐ Något annat, vad

Temafrågan 2. Vilka flaskhalsor anser ni finns inom ibruktagandet av koldioxidsnåla bränslen?
Ni kan välja fler alternativ.

- ☐ Priset på nya bränslen/energi
- ☐ Tillgång till bränsle/energi
- ☐ Olika standarder eller standarder som saknas för bränslen/energi
- ☐ Infrastruktur för distribution av bränslen/energi
- ☐ Fartygstekniska skäl
- ☐ Fartygets livsläng
- ☐ Något annat, vad

TEMAFRÅGA II

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

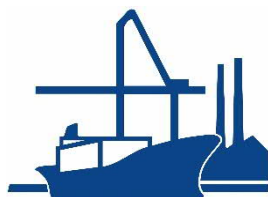
E4. Är ansvarstagande och miljövänlighet sådant som avlastare värdesätter hos rederier?

- ☐ 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?



Turun yliopiston Brahea-keskus
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS

FI-20014 TURUN YLIOPISTO

www.utu.fi/mkk



**TURUN
YLIOPISTO**