



**TURUN
YLIOPISTO**

VARUSTAMOBAROMETRI 2023

Tomi Solakivi, Lauri Ojala ja Veeti Metsäaho

**TURUN KAUPPAKORKEAKOULUN JULKAISUJA
SARJA E-1:2024**



**TURUN
YLIOPISTO**

Kauppakorkeakoulu

VARUSTAMOBAROMETRI 2023

Tomi Solakivi, Lauri Ojala ja Veeti Metsäaho

**TURUN KAUPPAKORKEAKOULUN JULKAISUJA
SARJA E-1:2024**

Tiivistelmä

Tekijät: Tomi Solakivi, Lauri Ojala, Veeti Metsäaho

Otsikko: Varustamobarometri 2023

ISBN: 978-952-249-648-5 ja **ISSN:** 2342-4796

Päivämäärä: 22.4.2024

Vuoden 2023 Varustamobarometrin aineisto kerättiin joulukuun 2023 ja tammikuun 2024 välisenä aikana. Barometri ennakoii markkinatilanteen varustamoalalla kääntyvän huonompaan suuntaan, sillä usea barometrin indikaattori oli vuonna 2023 selvästi vuotta 2022 heikompi. 2023 barometrin saldoluku (-28) on selvästi negatiivinen. Vuodelle 2024 barometri ennustaa kuitenkin lievästi positiivista kehitystä.

Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteiden arvioi heikkenevän hieman suurempi osuus vastanneista verrattuna niihin, jotka arvioivat suhdanteiden paranevan. Näkemykset kuljetuskysynnästä ovat jossain määrin ristiriitaiset, ja heijastelevat Suomen talouden haasteellista tilannetta. Barometriin vastanneet arvioivat kuljetuskysynnän Itämeren ja Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla kasvavan seuraavien 12 kuukauden aikana, mutta heidän näkemyksensä Suomen meriliikenteen tuonnin ja erityisesti viennin kehityksestä ovat pessimistisemmät.

Yli puolet vastaajista arvioi tälläkin kertaa kilpailun merikuljetusten markkinoilla kiristyneen, ja kiristyvän myös seuraavien 12 kuukauden aikana. Näkemyksissä merirahtien ja polttoaineiden hinnoista näkyy selkeimmin yhteys maailmantalouden tilanteeseen. Vuosien 2021 ja 2022 korkeiden hintojen jälkeen hinnat ovat olleet tänä vuonna alhaisemmat, mutta erityisesti rahtihintojen arvioidaan kääntyvän nousuun seuraavien 12 kuukauden aikana.

Merenkulun työvoimapula näkyy vastauksissa miehityskustannuksista. Miehityskustannukset sekä Suomen että muiden kuin Suomen rekisterin osalta arvioidaan nousseen huomattavasti, ja kehityksen arvioidaan jatkuvan myös tulevaisuudessa. Varustamot nimesivät työvoiman saatavuuden suurimmaksi esteeksi kasvulle. Tämä korostaa entisestään sitä, että merenkulkualan työvoimapulan ratkaiseminen on keskeistä sekä alan että Suomen pääosin merikuljetusten varassa toimivan ulkomaankaupan kilpailukyvyyn turvaamiseksi.

Yli puolet vastaajista arvioi liikevaihtonsa supistuneen vuonna 2023. Lisäksi ainoastaan 17 % varustamoista arvioi kapasiteettinsa käyttöasteen nousseen. Vuoden 2024 arvioidaan tuovan helpotusta tilanteeseen. 56 % varustamoista arvioi liikevaihtonsa kasvavan seuraavien 12 kuukauden aikana, ja vain 11 % arvioi liikevaihtonsa laskevan.

Avainsanat: Merenkulku, kansantalous, kustannukset, kilpailukyky, kannattavuus

Sammandrag

Författare: Tomi Solakivi, Lauri Ojala, Veeti Metsäaho

Rubrik: Rederibarometer 2023

ISBN: 978-952-249-648-5 och **ISSN:** 2342-4796

Datum: 22.4.2024

Materialet för Rederibarometern 2023 samlades in mellan december 2023 och januari 2024. Barometern förutspår att marknadsläget inom rederibranschen kommer att vända i en sämre riktning, eftersom flera indikatorer i barometern var klart sämre 2023 jämfört med 2022. Saldotalet (-28) för barometern 2023 är klart negativt. För 2024 förutspår barometern dock en liten positiv utveckling.

En något större andel av svarspersonerna uppskattar att sjötransportmarknadens konjunktur kommer att försämras jämfört med dem som uppskattar att konjunkturen kommer att förbättras. Synerna på transportefterfrågan står till viss del i konflikt med varandra och speglar den utmanande situationen i Finlands ekonomi. De som svarade på barometern uppskattade att efterfrågan på Östersjöns och Nordsjöns sjötransportmarknader kommer att öka under de kommande 12 månaderna, men deras syn på hur Finlands import och särskilt export via sjötransporter kommer att utvecklas är mer pessimistisk.

Över hälften av svarspersonerna bedömer även den här gången att konkurrensen på sjötransportmarknaden har hårdnat och kommer att bli ännu hårdare under de kommande 12 månaderna. I åsikterna anses priset på sjötransport och bränsle ha en tydlig koppling till världsekonomin läge. Efter de höga priserna 2021 och 2022 har priserna i år varit lägre, men särskilt fraktpriserna förutspås vända och öka under de kommande 12 månaderna.

Bristen på arbetskraft inom sjöfarten syns i svaren om besättningskostnaderna. Besättningskostnaderna både för Finlands och andra än det finska registrets del bedöms ha ökat markant, och utvecklingen antas fortsätta även i framtiden. Rederierna nämnde tillgången på arbetskraft som det största hindret för tillväxten. Detta betonar ytterligare att det är centralt att lösa arbetskraftsbristen inom sjöfartsbranschen för att trygga konkurrenskraften hos både branschen och Finlands utlandshandel, som i huvudsak förlitar sig på sjötransporter.

Över hälften av svarspersonerna bedömde att omsättningen minskat 2023. Endast 17 procent av rederierna bedömde dessutom att utnyttjandegraden av deras kapacitet hade ökat. År 2024 uppskattas föra med sig lättnad i situationen. 56 procent av rederierna uppskattar att deras omsättning kommer att öka under de kommande 12 månaderna, och endast 11 procent uppskattar att omsättningen kommer att minska.

Ämnesord: Sjöfart, nationalekonomin, kostnader, konkurrenskraft, lönsamhet

Esipuhe

Varustamobarometri on vuosittain toteutettava barometrimuotoinen, Suomen merenkulku- ja varustamoalan suhdannetilannetta ja -näkyviä kartoittava kyselytutkimus. Se on kohdistettu Suomen Varustamot ry:n ja Suomen Laivameklarit ry:n jäsenvarustamoille, sekä keskeisimmille yhdistyksiin kuulumattomille, Suomeen säännöllistä rahtiliikennettä harjoittaville varustamoille. Kyselyn vastaajina ovat varustamojen ylimpään johtoon kuuluvat henkilöt.

Tätä yhtäjaksoisesti jo vuodesta 2006 saakka toteutettua barometriä on alusta aina vuoteen 2022 saakka toteuttanut Turun yliopiston Merenkulkualan Koulutus- ja tutkimuskeskus. Keskuksen toiminta osana Turun yliopiston Brahea-keskusta loppui vuoden 2023 aikana. Näin ollen tämän barometrin toteuttaa Turun yliopiston kauppakorkeakoulun tutkijaryhmä, Projektipäällikkönä apulaisprofessori (Maritime Business & Policy) Tomi Solakivi.

Merikuljetukset vastaavat pääosasta maailman kansainvälisestä kaupasta. Myös Suomen ulkomaankaupalle merikuljetusten rooli on keskeinen. Tästä syystä maailmantalouden tilanne ja kansainvälisen kaupan häiriöt ovat merkittävässä roolissa merenkulun suhdannetilanteen muodostumisessa. Lähivuosina tällaisia ovat olleet mm. Covid-19 -pandemian aiheuttamat viivästykset toimitus- ja kuljetusketjuissa, sekä pandemiarajoitusten aiheuttamat muutokset ihmisten kulutuskäyttäytymisessä. Myös Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa on vaikuttanut merkittävästi kuljetusvirtoihin ja -markkinoihin, erityisesti raaka-ainekuljetusten osalta.

Yhtenä tämän hetken ja tulevaisuuden megatrendinä on ilmastonmuutoksen torjunta ja sen vaatimat muutokset yritysten ja toimitusketjujen toiminnassa. Vaikka merenkulun osuus globaaleista kasvihuonekaasupäästöistä on melko pieni, on meriliikenteen silti vähennettävä päästöjään ja lopulta saavutettava päästöttömyys toiminnassaan. Tämä asettaa haasteita ja vaatimuksia varustamojen toiminnalle.

Varustamobarometri 2023 on toteutettu yhteistyössä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Suomen Varustamot ry:n, Suomen Laivameklarit ry:n ja Ahvenanmaan maakuntahallituksen kanssa. Haluamme esittää lämpimät kiitoksemme yhteistyötahoillemme sekä kaikille kyselyyn vastanneille, jotka mahdollistivat Varustamobarometri 2023:n toteutuksen.

Turussa 22.4.2024

Tomi Solakivi, Lauri Ojala ja Veeti Metsäaho

Turun yliopiston kauppakorkeakoulu

Förord

Rederibarometern är en årlig enkätundersökning i barometerform som kartlägger konjunkturläget och -utsikterna inom Finlands sjöfarts- och rederibransch. Den är riktad till Rederierna i Finland rf:s och Finlands Skeppsmäklare rf:s medlemsrederier samt till de viktigaste rederierna som inte tillhör föreningarna som utövar regelbunden fraktrafik i Finland. De som besvarar enkäten är personer i rederiernas högsta ledning.

Barometern som utförts årligen från 2006 utfördes fram till 2022 av utbildnings- och forskningscentret inom sjöfartsbranschen vid Åbo universitet. Centrets verksamhet som en del av Åbo universitets Brahea-centrum upphörde i slutet av 2023. Således utförs den här barometern av en forskargrupp vid handelshögskolan vid Åbo universitet. Projektchef är biträdande professor (Maritime Business & Policy) Tomi Solakivi.

Sjötransporterna står för majoriteten av världens internationella handel. Sjötransporternas roll är central även för Finlands utrikeshandel. På grund av detta spelar världsmarknadsläget och störningar i den internationella handeln en viktig roll i bildandet av sjöfartens konjunkturläge. Under de senaste åren har sådana här varit bl.a. dröjsmål i leverans- och transportkedjorna på grund av covid-19-pandemin samt de ändringar i människornas konsumtionsbeteende som orsakades av pandemibegränsningarna. Även Rysslands anfallskrig mot Ukraina har märkbart inverkat på transportflödena och -marknaderna, särskilt för råvarutransporternas del.

En av megatrenderna just nu och i framtiden är förebyggandet av klimatförändringen och de ändringar som detta kräver i företagens och leveranskedjornas verksamhet. Även om sjöfartens andel av de globala växthusgasutsläppen är rätt liten så måste sjöfarten ändå kunna minska sina utsläpp och till sist nå noll utsläpp i sin verksamhet. Detta ställer utmaningar och krav på rederiernas verksamhet.

Rederibarometern 2023 har genomförts i samarbete med Transport- och kommunikationsverket Traficom, Rederierna i Finland rf, Finlands Skeppsmäklare rf och Ålands landskapsregering. Vi vill framföra vårt varma tack till våra samarbetsinstanser samt till alla som besvarat enkäten som möjliggör genomförandet av Rederibarometern 2023.

I Åbo den 22 April 2024

Tomi Solakivi, Lauri Ojala och Veeti Metsäaho
Handelshögskolan vid Åbo universitet

Sisällysluettelo

Tiivistelmä	3
Sammandrag	4
Esipuhe	5
Förord	6
Sisällysluettelo	8
Taulukot	11
Kuviot	12
LYHENTEET JA TERMIT	14
FÖRKORTNINGAR OCH TERMER	15
1 Johdanto	16
2 Varustamoiden taustatiedot	17
3 Merenkulkualan nykytilanne ja tulevaisuus	20
3.1 Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset	20
3.2 Polttoaineen/energian hinta.....	24
3.3 Miehistökustannukset lippumaittain	26
3.4 Investoinnit tonniston Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä	27
3.5 Yksittäistä varustamoaa koskevat kysymykset	28
4 Varustamon kehittymisen ja kasvun esteet	31
4.1 Merihenkilöstön saatavuuteen liittyvät ongelmat	32
5 Toimintaympäristön muutokset	34
5.1 Suomen merenkulkupolitiikka.....	34
6 Teemakysymykset	36

7	Yhteenveto.....	39
8	Inledning.....	41
9	Bakgrundsuppgifter om rederierna.....	42
10	Sjöfartens nuläge och framtid	45
	10.1 Allmänna frågor om rederibranschen.....	45
	10.2 Bränsle-/energipriset	49
	10.3 Besättningskostnader per flaggstat	51
	10.4 Investeringar i tonnaget i trafiken mellan Finland och utlandet	53
	10.5 Frågor om enskilda rederier	53
11	Hinder för rederiernas utveckling och tillväxt.....	56
	11.1 Problem med tillgången på besättning.....	57
12	Förändringar i verksamhetsmiljön	59
	12.1 Finlands sjöfartspolitik.....	59
13	Temafrågor	61
14	Sammanfattning.....	64
	Lähteet.....	66

Taulukot

Taulukko 1	Varustamon pääasiallinen liikennemuoto.....	17
Taulukko 2	Varustamon tavaraliikenteen muoto tavararyhmittäin.....	17
Taulukko 3	Varustamon liikevaihto.....	18
Taulukko 4	Varustamon työntekijämäärä	18
Taulukko 5	Varustamon tonnisto.....	19
Taulukko 6	Vastaajavarustamon alusten lippuvaltiot.....	19
Taulukko 7	Varustamojen näkemys keskeisistä merihenkilöstön saatavuuteen vaikuttavista tekijöistä.....	32
Tabell 1	Rederiets huvudsakliga transportform.....	42
Tabell 2	Formen på rederiets godstrafik per varugrupp	42
Tabell 3	Rederiets omsättning.....	43
Tabell 4	Rederiets antal arbetstagare.....	43
Tabell 5	Rederiets tonnage	43
Tabell 6	Flaggstaten för det besvarande rederiets fartyg.....	44
Tabell 7	Rederiernas åsikt om centrala faktorer som inverkar på tillgången till sjöpersonal.....	57

Kuviot

Kuvio 1	Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet.....	21
Kuvio 2	Kuljetuskysyntä Itämeren/ Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla.....	21
Kuvio 3	Suomen meriliikenteen vienti (ennuste 12 kk).....	22
Kuvio 4	Suomen meriliikenteen tuonti (ennuste 12 kk).....	22
Kuvio 5	Merikuljetukset Suomen ja ulkomaiden välillä 1970-2023, miljoonaa tonnia (Tilastokeskus 2024).....	23
Kuvio 6	Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (toteutunut 2006-2023, 12 kuukauden ennuste).....	23
Kuvio 7	Merirahtien hinnat (toteutunut 2006-2023, 12 kuukauden ennuste).....	24
Kuvio 8	Polttoaineen/ energian hinta (toteutunut 2006-2023, 12 kuukauden ennuste).....	25
Kuvio 9	Eräiden laivapolttoaineiden ja raakaöljyn hinta 2019-2023 (Ship & Bunker 2024, EIA 2024).....	25
Kuvio 10	Euroopan unionin päästökauppamekanismin (EU ETS) hinta (€) hiilidioksiditonnille 2019-2024 (EU Ember, 2024).....	26
Kuvio 11	Suomen rekisterin miehityskustannukset (toteutunut 2006-2023, 12 kuukauden ennuste).....	27
Kuvio 12	Muun kuin Suomen rekisterin miehityskustannukset (toteutunut 2006-2023, 12 kuukauden ennuste).....	27
Kuvio 13	Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä.....	Error! Bookmark not defined.
Kuvio 14	Varustamon liikevaihto (toteutunut 2006-2023, 12 kuukauden ennuste).....	28
Kuvio 15	Varustamon kapasiteetin käyttöaste (toteutunut 2006-2023, 12 kuukauden ennuste).....	29
Kuvio 16	Merihenkilöstön määrä Suomen rekisterin aluksilla (toteutunut 2006-2023, 12 kuukauden ennuste).....	30
Kuvio 17	Merihenkilöstön määrä muiden kuin Suomen rekisterin aluksilla (toteutunut 2006-2023, 12 kuukauden ennuste).....	30
Kuvio 18	Varustamoiden merkittävimmät kasvun esteet 2023 ja vertailutuloksia 2022 ja 2021.....	32
Kuvio 19	Suomen merenkulkupolitiikka.....	34
Kuvio 20	Suomalaisten varustamojen markkinaosuus.....	35
Kuvio 21	Mitä vaihtoehtoja polttoaineita tai käyttövoimaa varustamonne harkitsee tulevaisuudessa?.....	36
Kuvio 22	Ovatko vastuullisuus ja ympäristöystävällisyys asioita, joita rahdinantajat arvostavat varustamoissa?.....	37
Kuvio 23	Ottavatko rahdinantajat mielestänne huomioon vastuullisen toimitusketjun ja ovat kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta?.....	38
Kuvio 24	Merenkulku- ja varustamoalan vaihtelut markkinatilannetta kuvaavalla mittarilla ilmaistuna vuosina 2006–2023 ja ennuste.....	39

Figur 1	Sjötransportmarknadernas konjunkturer	46
Figur 2	Transportefterfrågan på Östersjöns/Nordsjöns sjötransportmarknader	46
Figur 3	Exporten i Finlands sjöfart (prognos 12 månader).....	47
Figur 4	Importen i Finlands sjöfart (prognos 12 månader).....	47
Figur 5	Sjötransporterna mellan Finland och utlandet perioden 1970–2023 (Statistikcentralen 2024).....	48
Figur 6	Konkurrensen inom sjötransportmarknaden (realiserad 2006–2023, 12 månaders prognos)	48
Figur 7	Sjöfraktpriser (realiserad 2006–2023, 12 månaders prognos)	49
Figur 8	Priset på bränsle/energi (realiserat 2006–2023, 12 månaders prognos).....	50
Figur 9	Priset på vissa fartygsbränslen och på råolja 2019– 2023 (Ship & Bunker 2024, EIA 2024)	50
Figur 10	Priset (euro) för ett ton koldioxid i Europeiska unionens utsläppshandelsmekanism (EU ETS) 2019–2024 (EU Ember, 2024).....	51
Figur 11	Besättningskostnader för fartyg i Finlands register (realiserat 2006–2023, 12 månaders prognos).	52
Figur 12	Besättningskostnader för fartyg i andra än Finlands register (realiserat 2006–2023, 12 månaders prognos).....	52
Figur 13	Investeringar i tonnage i trafiken mellan Finland och utlandet.....	53
Figur 14	Rederiets omsättning (realiserad 2006–2023, 12 månaders prognos).....	54
Figur 15	Nyttjandegraden av rederiernas kapacitet (realiserad 2006–2023, 12 månaders prognos).....	54
Figur 16	Antalet sjöanställda på fartyg i Finlands register (realiserat 2006–2023, 12 månaders prognos).	55
Figur 17	Antalet sjöanställda på fartyg i andra än Finlands register (realiserat 2006–2023, 12 månaders prognos).....	55
Figur 18	De största hindren för rederiernas tillväxt 2023 och jämförelseresultaten 2022 och 2021	57
Figur 19	Finlands sjöfartspolitik	59
Figur 20	Marknadsandelen för finländska rederier	60
Figur 21	Vilka alternativa bränslen eller drivkrafter överväger ert rederi i framtiden?.....	61
Figur 22	Är ansvarstagande och miljövänlighet sådana saker som befraktarna uppskattar hos rederierna?.....	62
Figur 23	Anser ni att befraktarna beaktar en ansvarsfull leveranskedja och är intresserade av rederiernas ansvarstagande?	63
Figur 24	Sjöfarts- och rederibranschens konjunkturväxlingar uttryckt med en mätare som beskriver marknadsläget 2006–2023 och prognos	64

LYHENTEET JA TERMIT

<u>Termi</u>	<u>Määritelmä</u>
Brent	Pohjanmeren raakaöljyn yleisimin käytetty viitelaatu
Covid-19	Covid-19- eli ns. koronaviruspandemia
EU ETS	Emission Trading System; EU:n päästökauppaneکانismi
HFO	Heavy fuel oil; raskas polttoöljy
IFO180; IFO380	Intermediate fuel oil; vähärikkisten (alus)polttoaineiden tyyppiä; numerot viittaavat seoksen viskositeetin maksimiarvoon; vrt. MDO ja MGO
MDO	Marine diesel oil; alusten vähärikkinen polttoaine (rikkipitoisuus <1 %). Toisin kuin MGO, tähän on sekoitettu raskasta polttoöljyä (HFO)
MGO	Marine gas oil; alusten polttoaine (vähärikkisten öljyjalosteiden sekoitus; rikkipitoisuus <1 %); vrt. MDO
NT	Net ton(nage), nettonni, yksikötön aluksen vetoisuuden suure, vrt. GT
Suomen rekisteri	Suomen kansallinen alusrekisteri koostuu manner-Suomen ja Ahvenanmaan rekisteristä, joita pitävät Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ja Ahvenanmaan valtionvirasto.

FÖRKORTNINGAR OCH TERMER

<u>Term</u>	<u>Definition</u>
Brent	Den vanligaste referenskvaliteten för råolja i Nordsjön
Covid-19	Covid-19- eller den s.k. coronaviruspandemin
EU ETS	Emission Trading System; EU:s mekanism för utsläppshandel
HFO	Heavy fuel oil; tung brännolja
IFO180; IFO380	Intermediate fuel oil; typer av lågsvavliga (fartygs)bränslen, siffrorna hänvisar till maximivärdet för blandningens viskositet, jfr MDO och MGO
MDO	Marine diesel oil; fartygens lågsvavliga bränsle (svavelhalt <1 %). Till skillnad från MGO har tung brännolja (HFO) blandats i bränslet.
MGO	Marine gas oil; fartygsbränsle (blandning av lågsvavlig raffinerad petroleum, svavelhalt <1 %), jfr MDO
NT	Net ton(nage), nettoton, storhet utan enhet för fartygens volym, jfr GT
Finlands register	Det finländska nationella fartygsregistret består av Fastlandsfinlands och Ålands register som upprätthålls av Transport- och kommunikationsverket Traficom och Statens ämbetsverk på Åland.

1 Johdanto

Tämän Varustamobarometrin on toteuttanut Turun yliopiston kauppakorkeakoulun tutkimusryhmä. Barometrin aineisto on kerätty verkkokyselynä joulukuussa 2023 ja tammikuussa 2024. Kyselyyn on ollut mahdollista vastata suomeksi ja ruotsiksi. Kysely on aiempien Varustamobarometrien tapaan suunnattu Suomen Varustamot ry:n ja Suomen Laivameklarit ry:n jäsenvarustamoille sekä tärkeimmille em. yhdistyksiin kuulumattomille suomalaisille varustamoille. Ulkomaisista varustamoista barometri on kohdistettu niille varustamoille, jotka liikennöivät säännöllisesti Suomeen. Kutsu vastata barometriin lähetettiin 34 potentiaaliselle vastaajalle, joista 19 vastasi kyselyyn. Kyselyn vastausprosentti oli täten 56.

Miten barometriä luetaan:

Varustamoja koskevista A-ryhmän kysymyksistä esitetään numeraalinen yhteenveto.

Varustamoalaa ja yksittäistä varustamoja 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 suoritettua kyselyn tietojen ohella myös aikaisempien kyselyjen tietoja. Kysymysohjeissa 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.

2 Varustamoiden taustatiedot

Tämä barometri on toteutettu verkkokyselynä joulukuussa 2023 ja tammikuussa 2024, ja heijastelee siten varustamojen sen hetkistä käsitystä markkinatilanteesta. Linjaliikennettä harjoittaa 33 % vastanneista varustamoista, hakurahtiliikennettä 56 % ja muuta liikennettä 11 % vastanneista varustamoista.

Taulukko 1 Varustamon pääasiallinen liikennemuoto

Liikennemuoto	kpl	%
Linjaliikenne	6	33 %
Hakurahtiliikenne	10	56 %
Muu	2	11 %

Kyselyyn vastanneista varustamoista 47 % ilmoitti toimivansa kappaletavaraliikenteessä, 40 % kuivabulk-, ja 13 % nestebulk -liikenteessä. Em. lukuja tulkittaessa voidaan havaita, että osa varustamoista ei halunnut tai kyennyt vastaamaan kysymykseen tavaraliikenteen muodosta. Aineistoa tarkemmin analysoitaessa havaittiin, että ko. varustamot toimivat suuryksikköliikenteessä, jossa kuljetetaan useita eri tavaralajeja.

Taulukko 2 Varustamon tavaraliikenteen muoto tavararyhmittäin

Tavaraliikenne	kpl	%
Kuivabulk	6	40 %
Nestebulk	2	13 %
Kappaletavara	7	47 %

Taulukot 3 ja 4 kuvaavat barometriin vastanneiden varustamojen kokoa. 33 % kyselyyn vastanneista varustamoista ilmoitti liikevaihdokseen alle 10 milj. euroa vuodessa, 28 % 10-50 milj. euroa, 6 % 50-100 milj. euroa ja 33 % yli 100 milj. euroa vuodessa. Puolella varustamoista oli yli 200 työntekijää. Kolmella (17 %) kyselyyn vastanneesta varustamosta työntekijämäärä on alle 20.

Taulukko 3 Varustamon liikevaihto

Liikevaihto, milj. euroa	kpl	%
alle 10	6	33 %
10-50	5	28 %
50-100	1	6 %
yli 100	6	33 %

Taulukko 4 Varustamon työntekijämäärä

Työntekijämäärä	kpl	%
alle 20	3	17 %
20-50	2	11 %
50-100	2	11 %
100-200	2	11 %
yli 200	9	50 %

Puolella kyselyyn vastanneista varustamoista on käytössään ainoastaan omassa omistuksessa olevaa tonnistoja, 33 % varustamoista ilmoitti käyttävänsä sekä vuokrattua, että omaa tonnistoja ja 6 % ainoastaan vuokrattua tonnistoja. 11 % vastanneista ei ollut käytössä omaa eikä vuokrattua tonnistoja.

Taulukko 5 Varustamon tonnisto

Tonnisto	kpl	%
Ainoastaan omaa tonnisto	9	50 %
Sekä omaa että vuokrattua tonnisto	6	33 %
Varustamolla on ainoastaan vuokrattua tonnisto	1	6 %
Varustamolla ei ole omaa eikä vuokrattua tonnisto	2	11 %

Kyselyyn vastanneista varustamoista 12 ilmoitti operoivansa Suomen rekisterissä olevilla aluksilla, ja 9 muiden EU-maiden rekistereissä olevilla aluksilla. Lisäksi kaksi varustamo ilmoitti operoivansa EU:n ulkopuolisten lippuvaltioiden aluksilla. Lukumääräisesti suurin osa kyselyyn vastanneiden varustamojen aluksista (553) oli muun kuin Suomen tai jonkin muun EU-jäsenmaan rekisterissä.

Näiltä osin kyselyn vastauksissa lienee epätarkkuutta, sillä vastaajia pyydettiin ilmoittamaan Suomen liikenteessä olevien alusten lukumäärä. Voidaan pitää todennäköisenä, että 550 konttialusta sisältää merkittävän osan Suomen ulkopuolisessa liikenteessä operoivia aluksia.

Taulukko 6 Vastaajavarustamon alusten lippuvaltiot

Lippu/alustyyppe	Suomi, n=12	EU, n=9	muu, n=2	YHTEENSÄ
Roro/ropax	17	6	0	23
Kontti	7	15	550	572
Kuivabulk	29	203	0	232
Nestebulk	21	0	3	24
YHTEENSÄ	74	224	553	851

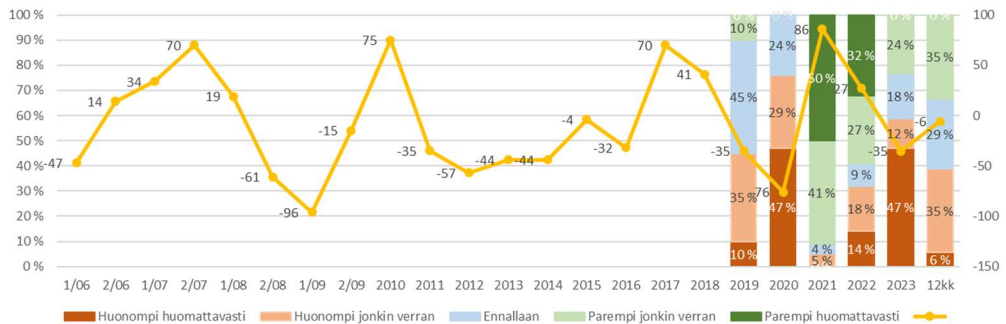
3 Merenkulkualan nykytilanne ja tulevaisuus

Tässä luvussa käsitellään barometrin kysymyksiä, joissa arvioidaan varustamoalan ja merikuljetusmarkkinoiden nykytilaa ja tulevaisuutta sekä yleisesti, että yksittäisen varustamon näkökulmasta. Tarkastelutapa ja aikajakso noudattelevat aiempia varustamobarometreja siten, että tarkastelun aikajakso muodostuu tapahtuneen osalta vastausajankohtaa edeltävästä 12 kuukaudesta ja tulevaisuuden osalta vastausajankohtaa seuraavasta kahdestatoista kuukaudesta.

Poikkeuksena tästä Suomen meriliikenteen vienti- ja tuontikuljetusten määrissä käytetään ainoastaan ennustetta tuleville 12 kuukaudelle ja investoinneissa koskien Suomen ja ulkomaiden välistä liikennettä ennustetta tuleville 24 kuukaudelle.

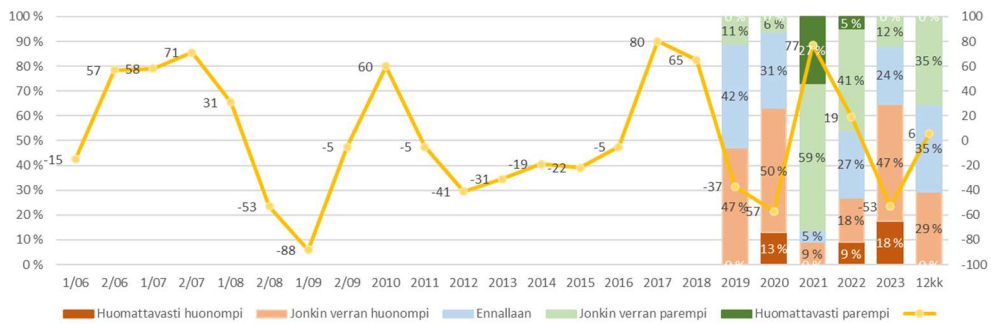
3.1 Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset

Maailmantalouden ja Suomen kansantalouden kehitys näkyvät merikuljetusmarkkinoiden suhdannetilanteessa. Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteita kuvaava saldoluku on laskenut nyt kahtena vuotena peräkkäin. Vuotta 2023 kuvaava saldoluku (-35) on huonompi kuin edellisen vuoden 27 ja merkittävästi huonompi kuin vuoden 2021 86. 59 % barometrin vastaajista arvioi merikuljetusmarkkinoiden suhdanteiden olevan joko huomattavasti tai jonkin verran heikommalla kuin vuosi sitten. Myös tulevan kauden saldoluku (-6) on negatiivinen, ts. suhdanteiden arvioidaan edelleen heikkenevän seuraavan 12 kuukauden aikana.



Kuvio 1 Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet

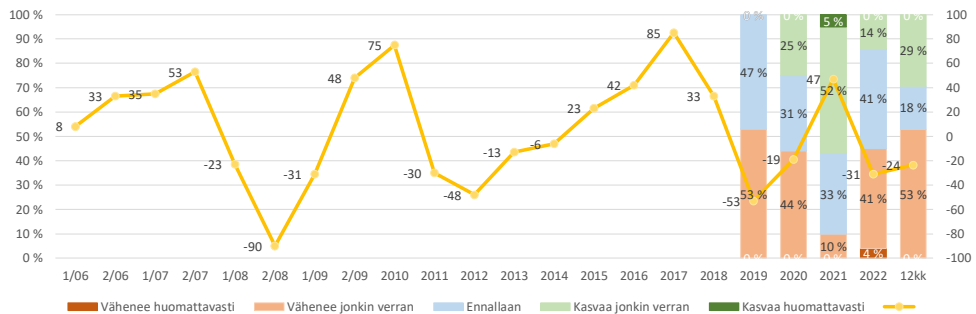
Kuljetuskysyntä on heikentynyt selvästi viime vuodesta. Itämeren ja Pohjanmeren markkinoiden kysyntää kuvaava saldoluku oli -53, mikä on huomattavasti heikompi kuin vuonna 2022. Yhteensä 65 % vastaajista arvioi kuljetuskysynnän olevan joko huomattavasti tai jonkin verran heikompi kuin 2022, kun taas ainoastaan 12 % vastaajista arvioi kysynnän olevan parempi kuin 2022. Ensi vuoden osalta kysynnän arvioidaan hieman paranevan, tulevaa 12 kuukautta kuvaavan saldoluvun ollessa +6.



Kuvio 2 Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla

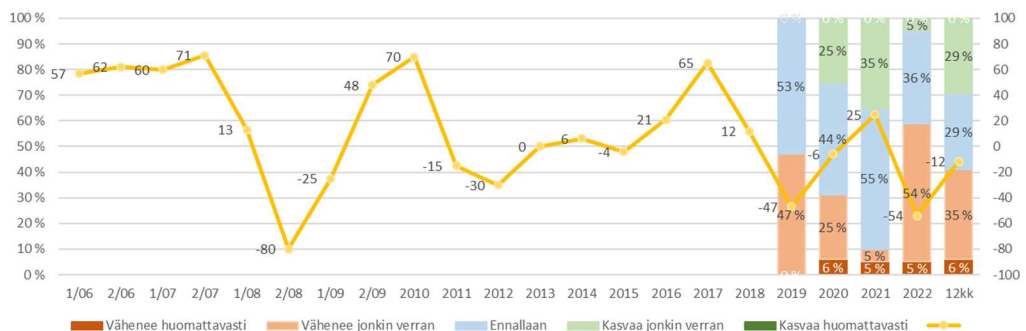
Barometrin vastaajien näkemykset sekä Suomen viennin, että tuonnin kehityksestä seuraavan 12 kuukauden aikana ovat negatiiviset (Kuviot 3 ja 4). Vientiä koskeva saldoluku oli -24 ja tuontia koskeva saldoluku seuraavien 12 kk ajalle -12. Yli puolet (53 %) kyselyyn vastanneista arvioi Suomen meriliikenteen

viennin vähenevän jonkin verran seuraavien 12 kuukauden aikana, kun viennin arvioi kasvavan jonkin verran 29 % vastaajista.



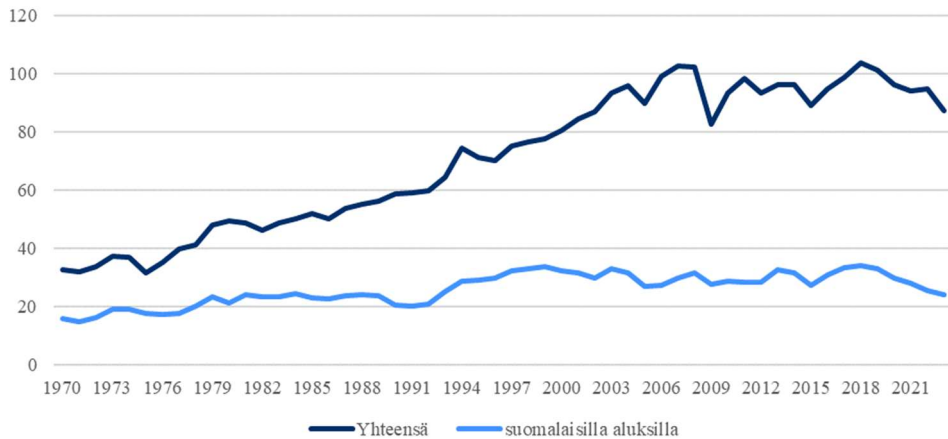
Kuvio 3 Suomen meriliikenteen vienti (ennuste 12 kk)

6 % vastaajista arvioi Suomen meriliikenteen tuonnin vähenevän huomattavasti ja 35 % jonkin verran. 29 % vastaajista arvioi tuonnin kasvavan jonkin verran seuraavien 12kk aikana.



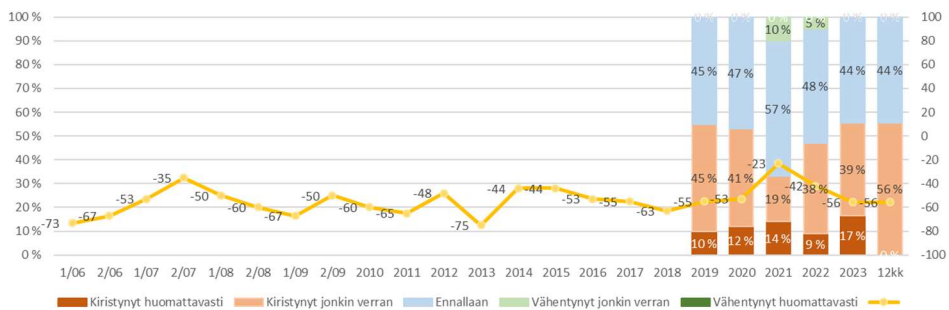
Kuvio 4 Suomen meriliikenteen tuonti (ennuste 12 kk)

Suomen ulkomaan meriliikenteen tilastot vahvistavat barometriin vastanneiden näkemyksiä meriliikenteen tuonnin ja viennin kehityksestä. (Kuvio 5). Merikuljetukset Suomen ja ulkomaiden välillä vähenivät vuonna 2023 noin 7 miljoonaa tonnia vuoteen 2022 verrattuna. Vuoden 2024 tammikuun volyymit olivat vielä vuoden 2023 volyymeja merkittävästi alhaisemmat, mikä viitanee siihen että vuoden 2024 volyymit tulevat tämänhetkinen taloustilanne huomioiden olemaan myös kokonaisuudessaan vuoden 2023 alapuolella.

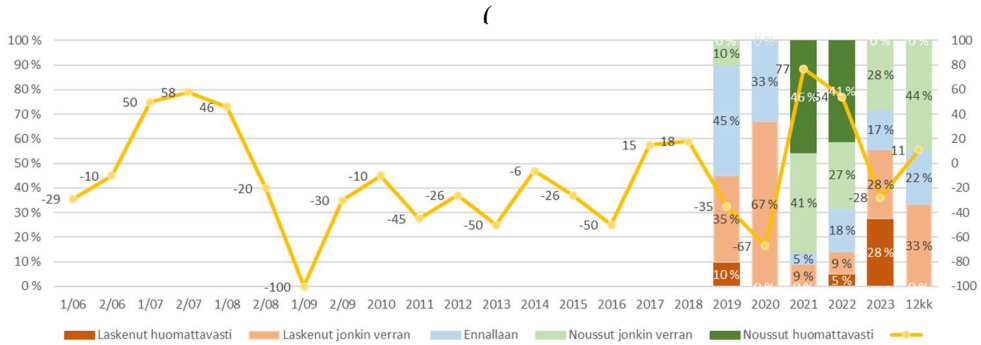


Kuvio 5 Merikuljetukset Suomen ja ulkomaiden välillä 1970-2023, miljoonaa tonnia (Tilastokeskus 2024)

Kilpailun merikuljetusmarkkinoilla (kuvio 5) on arvioitu kiristyvän johdonmukaisesti koko sen ajan, kuin varustamojen näkemystä asiaan on Varustamobarometrissä selvitetty. Vuonna 2023 saldoluku oli -56. 17 % vastaajista arvioi kilpailun kiristyneen huomattavasti, ja 39 % kiristyneen jonkin verran vuonna 2023. Loput 44 % vastaajista arvioivat kilpailutilanteen pysyneen ennallaan. 56 % vastaajista arvioi kilpailun kiristyvän, ja 44 % pysyvän ennallaan seuraavien 12 kuukauden aikana.



Kuvio 6 Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (toteutunut 2006-2023, 12 kuukauden ennuste)

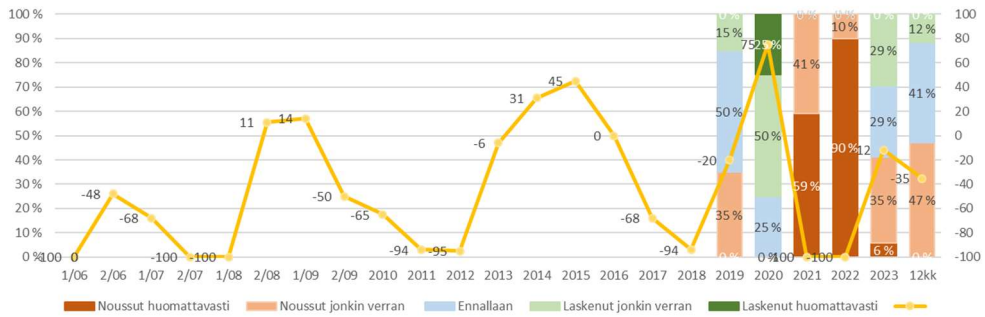


Kuvio 7 Merirahtien hinnat (toteutunut 2006-2023, 12 kuukauden ennuste)

3.2 Polttoaineen/energian hinta

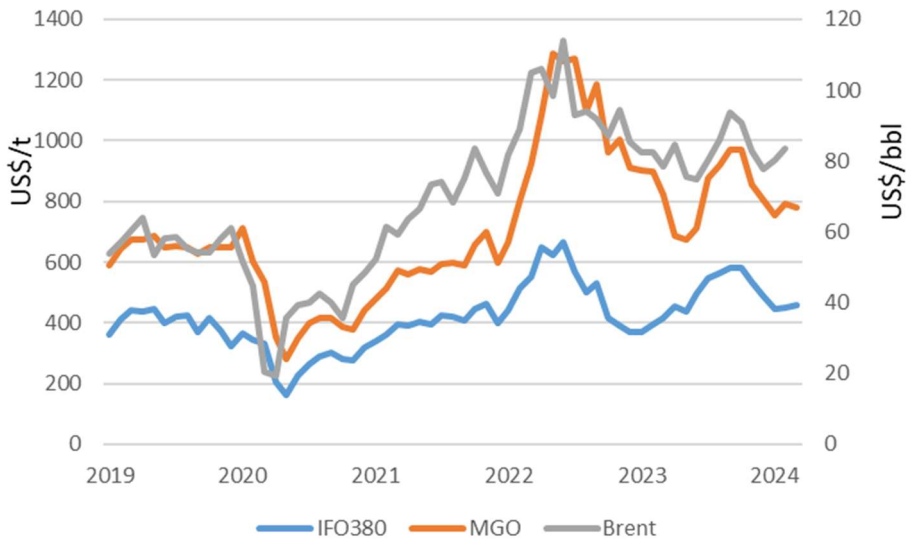
Toissa vuoden Varustamobarometrissa kysymys täydennettiin polttoaineen tai energian hinnaksi, huomioiden erilaisten vaihtoehtoisten käyttövoimien vähitellen laajeneva käyttö merenkulussa. Erilaisten nestemäisten ja kaasumaisten polttoaineiden lisäksi myös sähköenergian käyttö saattaa joillekin lyhyille reiteille olla tulevaisuudessa mahdollista. Saldoluku kuvaa tilannetta varustamon kannalta niin, että negatiivinen arvo tarkoittaa hinnan nousua. Hinnassa on ollut merkittäviä laskuja ja nousuja Varustamobarometrin toteuttamisen aikana saldolukujen ollessa kuitenkin enimmäkseen negatiivisia. Vuonna 2021 saldoluku laski ennätysellisesti miinus 100:aan ja pysyi siinä myös vuonna 2022. Jopa 90 %:n mukaan energian hinta oli noussut oleellisesti. Tämän vuoden kyselyssä oli enemmän hajontaa, mutta saldoluku pysytteli silti miinuksen puolella (-12).

Näkemykset energian hintakehityksestä vaihtelevat. Noin puolet varustamoista odottaa hintojen nousevan jonkin verran seuraavan kauden aikana, kun taas toinen puoli ennakoii tilanteen pysyvän ennallaan tai hintojen laskevan hieman. Tämä heijastaa alalla vallitsevaa epävarmuutta ja moninaisia odotuksia tulevaisuuden suhteen, kun varustamot sopeutuvat jatkuvasti muuttuviin markkinaolosuhteisiin.



Kuvio 8 Polttoaineen/ energian hinta (toteutunut 2006-2023, 12 kuukauden ennuste)

Myös polttoaineiden ja raakaöljyn hintatilastot tukevat barometriin vastanneiden näkemyksiä. Maailmantalouden hidastuessa ja sekä raakaöljyn, että laivapolttoaineiden hinnat olivat laskussa vuoden 2023 loppupuolella. Tämä lasku kuitenkin tasaantui vuodenvaihdetta 2023-2024 kohti.

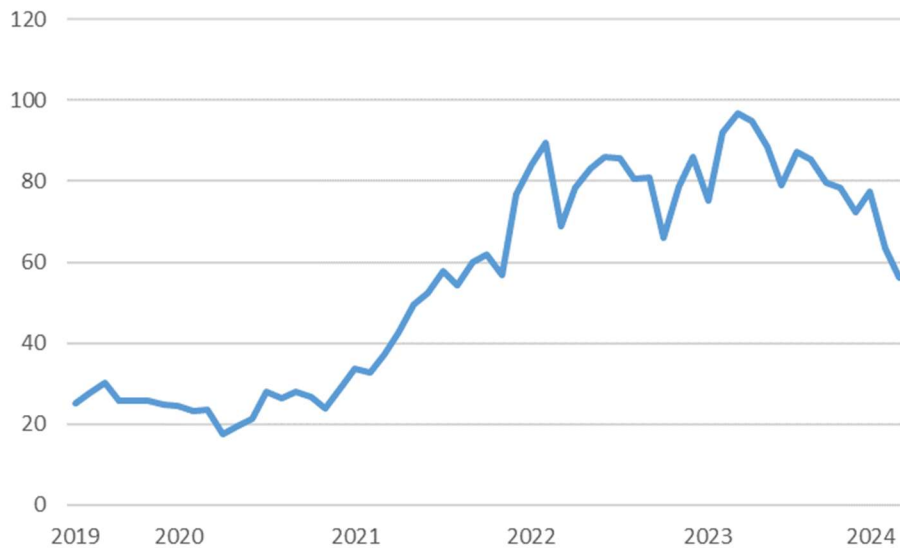


Kuvio 9 Eräiden laivapolttoaineiden ja raakaöljyn hinta 2019-2023 (Ship & Bunker 2024, EIA 2024)

Vuoden 2024 alusta lähtien merenkulku ETA-alueella on liitetty Euroopan unionin päästökauppamekanismiin. 40 % merenkulun aiheuttamista päästöistä

lasketaan mukaan päästökauppaan vuoden 2024 alusta. Vuonna 2025 tämä osuus on 70 %, ja vuonna 2026 merenkulun päästöt lasketaan 100-prosenttisesti mukaan päästökauppaan.

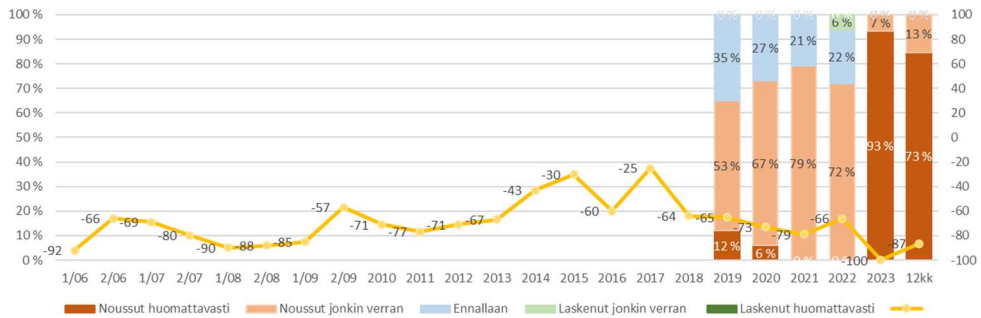
Kuvio 10 esittää hiilidioksiditonin hintaa EU ETS:ssä vuosina 2019-2024. Korkeimmillaan päästöoikeuden hinta on ollut elokuussa 2022 (98,01 €/t). Maaliskuussa 2024 päästöoikeuden hinta oli alle 60 €/t. Tämä tarkoittaa noin 180 € lisäkustannusta per polttoainetonni.



Kuvio 10 Euroopan unionin päästökauppane mekanismin (EU ETS) hinta (€) hiilidioksiditonille 2019-2024 (EU Ember, 2024)

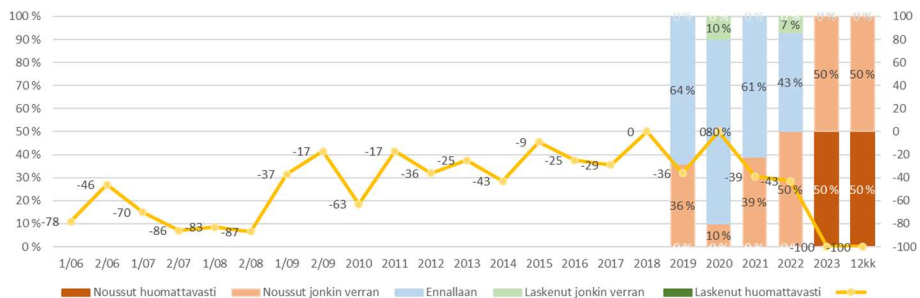
3.3 Miehistökustannukset lippumaittain

Suomen rekisterissä olevien kauppa-alusten miehistökustannuksia kuvaava vuoden 2023 saldoluku oli koko tarkastelujakson alhaisin (-100). Jopa 93 prosenttia vastaajista oli sitä mieltä, että kustannukset ovat nousseet huomattavasti, eikä tulevan kauden ennuste näytä tuovan merkittävää helpotusta kehitykseen.



Kuvio 11 Suomen rekisterin miehityskustannukset (toteutunut 2006-2023, 12 kuukauden ennuste)

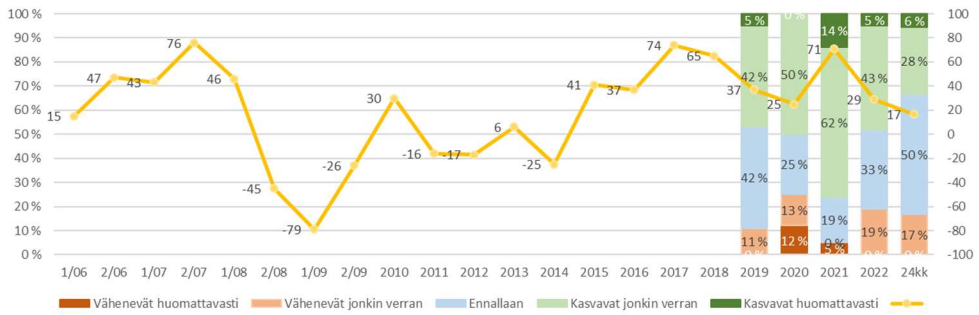
Muun kuin Suomen rekisterin alusten osalta 50 % varustamoista kokee, että miehistökustannukset ovat nousseet huomattavasti, kun taas loput raportoivat kustannusten nousseen jonkin verran. Myös tämä saldoluku on mittaushistorian alhaisin (-100). Näkymät eivät tällä hetkellä anna aihetta odottaa merkittävää muutosta parempaan, sillä varustamot ennustavat nykyisen kehityksen jatkuvan.



Kuvio 12 Muun kuin Suomen rekisterin miehityskustannukset (toteutunut 2006-2023, 12 kuukauden ennuste)

3.4 Investoinnit tonnistoon Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä

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.



Kuvio 13 Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä

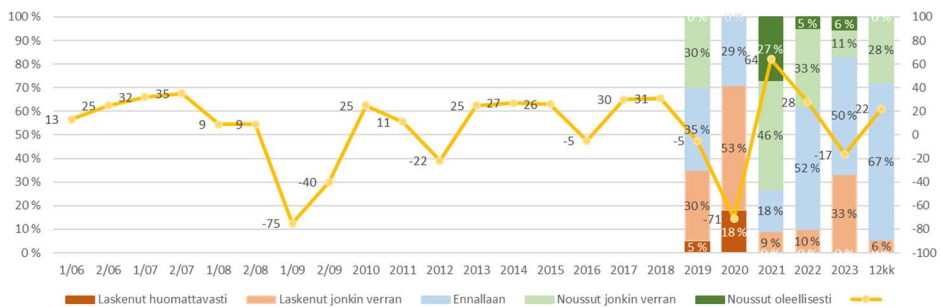
3.5 Yksittäistä varustamoaa koskevat kysymykset

Liikevaihtoon tuli tänä vuonna notkahdus, kun yli puolet vastaajista raportoi liikevaihdon laskeneen, joista viidesosa huomattavasti. Saldoluku oli miinus 28. Tulevaisuuden ennusteet ovat valoisampia ja hieman yli puolet vastaajista odottaa liikevaihdon kasvavan jonkin verran seuraavan kauden aikana, kun taas kolmasosa arvioi sen pysyvän ennallaan. Kaksi varustamoaa odottaa liikevaihdon laskevan jonkin verran.



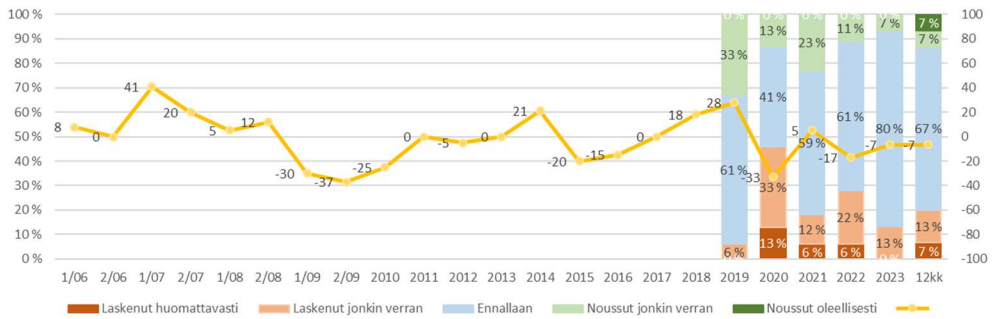
Kuvio 14 Varustamon liikevaihto (toteutunut 2006-2023, 12 kuukauden ennuste)

Kapasiteetin käyttöasteen kehitys on ollut samankaltaista liikevaihdon kehityksen kanssa, joskin merkittävät nousut ovat olleet harvinaisempia. Vuosi 2020 merkitsi sekä liikevaihdolle että kapasiteetin käyttöasteelle aallonpohjaa, mikä heijasti pandemian aiheuttamaa taloudellista haastetta. Toisina vuonna kapasiteetin käyttöaste koki merkittävän elpymisen, nousten nopeasti korona-ajan aiheuttamasta laskusta. Tänä vuonna kuitenkin koettiin takapakkia, kun saldoluku laski arvoon miinus 17. Ensi kauden osalta kapasiteetin käyttöasteen ennustetaan pysyvän melko vakaana: 67 % vastaajista arvioi sen säilyvän nykyisellä tasolla, vaikkakin yksi vastaajista näkee mahdollisuuden lievään laskuun ja loput lievään nousuun.



Kuvio 15 Varustamon kapasiteetin käyttöaste (toteutunut 2006-2023, 12 kuukauden ennuste)

Merihenkilöstön määrässä Suomen rekisterin aluksilla ei viime vuoteen verrattuna tapahtunut merkittävää muutosta. 80 prosenttia vastaajista raportoi määrän pysyneen ennallaan, mutta saldoluku oli silti negatiivinen (- 7). Tulevaisuuden ennuste mukailee samaa kehitystä.



Kuvio 16 Merihenkilöstön määrä Suomen rekisterin aluksilla (toteutunut 2006-2023, 12 kuukauden ennuste)

Ulkomaisen rekisterin alusten merihenkilöstön määrän saldoluku kääntyi positiiviseksi (30), eikä yksikään varustamoista raportoinut määrän laskeneen. Tulevan kauden ennusteessa suurin osa arvioi määrän pysyvän ennallaan.



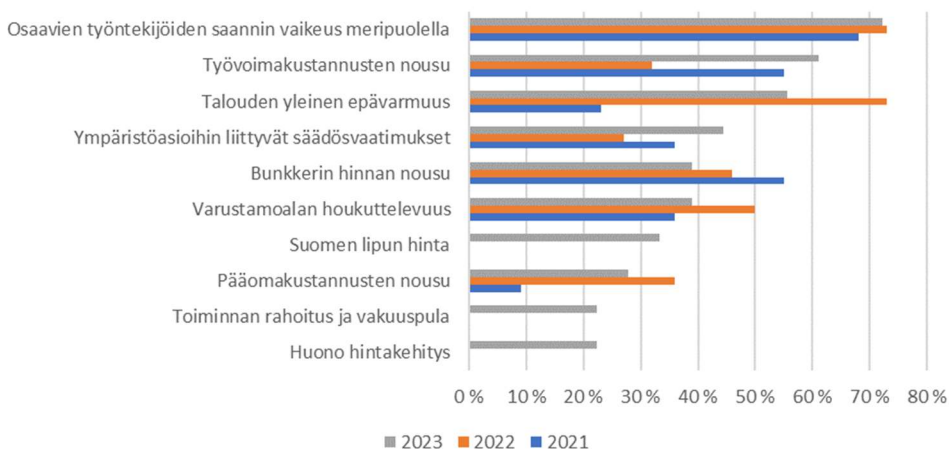
Kuvio 17 Merihenkilöstön määrä muiden kuin Suomen rekisterin aluksilla (toteutunut 2006-2023, 12 kuukauden ennuste)

4 Varustamon kehittymisen ja kasvun esteet

C-kohdan kysymyksellä kartoitettiin varustamoiden kokemia kehittymisen ja kasvun esteitä. Valittavana oli yhteensä 21 eri estettä, joista yksi oli jokin muu listassa mainitseman este. Vastaajat saivat merkitä niin monta estettä kuin katsoivat kuvastavan heidän kokemuksiaan. Kaikki esteet olivat samanarvoisia, eikä niitä pyydetty listaamaan niiden merkittävyyden mukaan. Esteisiin tuli yhteensä 90 rastitusta tänä vuonna. Lisäksi heillä oli mahdollisuus valita vaihtoehto "ei erityisiä esteitä kehittymiselle ja kasvulle", jonka vastasi yksi varustamo. Tämän vuoden barometrikyselyyn vastanneista 19 varustamosta 18 vastasi varustamon kehittymisen ja kasvun esteisiin liittyvään kysymykseen.

Kuviossa 18 on esitetty varustamoiden merkittävimmiksi koetut kymmenen estettä kehittymisen ja kasvun tiellä. Vertailun vuoksi kuvassa on esitetty myös kahden edellisen vuoden kasvun esteiden prosentuaalinen jakauma. Kuluvan tarkastelujakson merkittävimmäksi esteeksi koettiin osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella, jonka valitsi 72 % vastaajista. Työvoimakustannusten nousu ja talouden yleinen epävarmuus olivat toiseksi ja kolmanneksi valituimmat esteet, joista kummankin valitsi noin 60 % varustamoista. Yhä useampi varustamo myös koki ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset merkittävänä haasteena, jonka rastitusten määrä nousi viime vuoden 27 prosentista 44 prosenttiin.

Vastauksissa oli myös eroja viime vuoteen. Osaavan työvoiman saannin vaikeuden maapuolella valitsi enää 11 prosenttia varustamoista viime vuoden 27 prosentin sijaan. Myös muiden kustannusten nousu huoletti vähempää osaa varustamoista (17 %) kuin viime vuonna (27 %). Vaikka talouden yleisen epävarmuuden valitsi 56 % vastaajista, oli se silti viime vuotta (73 %) merkittävästi pienempi.



Kuvio 18 Varustamoiden merkittävimmät kasvun esteet 2023 ja vertailutuloksia 2022 ja 2021

4.1 Merihenkilöstön saatavuuteen liittyvät ongelmat

Koska osaavan työvoiman saatavuus on noussut erääksi keskeiseksi kasvun esteeksi, vastaajia pyydettiin arvioimaan, mitkä ovat keskeisimmät tekijät, jotka aiheuttavat merihenkilöstön saatavuusongelmia. Yleisimmin mainituksi syyksi nousi se, että ala ei houkuttele nuoria. Tämä on väistämättä yhteydessä myös toiseksi yleisimmin mainittuun syyhyyn, ts. siihen että alalla työskentelevien keski-ikä on noussut.

Taulukko 7 Varustamojen näkemys keskeisistä merihenkilöstön saatavuuteen vaikuttavista tekijöistä

Alalla työskentelevien keski-ikä on noussut	5
Ala ei houkuttele nuoria	10
Covid -19 -pandemian vaikutukset	1
Ukrainan sodan vaikutus miehistön saatavuuteen	0
Jokin muu, mikä	1

Vastaajille tarjottiin myös mahdollisuus tarkentaa ajatuksiaan merihenkilöstön saatavuusongelmista ja niiden ratkaisusta avoimien kysymysten kautta.

Avoimissa vastauksissa otettiin kantaa erityisesti alan houkuttelevuuteen ja koulutusjärjestelmään. Koulutusjärjestelmän osalta korostettiin koulutusmääriä ja niiden vaikutusta alan houkuttelevuuteen, sekä tarvetta rakentaa alalle pitkiä uraputkia erityisesti merellä työskentelyksi.

Ongelmana nähtiin, että nykyisessä järjestelmässä työntekijät pyrkivät hakeutumaan jo varsin lyhyen merillä työskentelyn jälkeen maalla sijaitseviin työtehtäviin. Yksittäisissä vastauksissa korostettiin palkkauksen ja työolojen vaikutusta työuran pituuteen ja merillä työskentelyn houkuttelevuuteen.

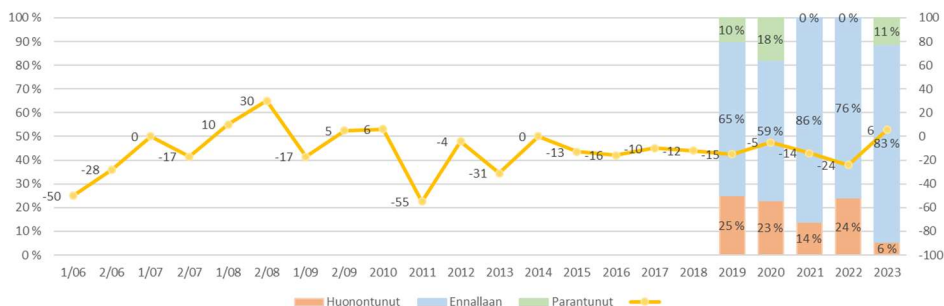
5 Toimintaympäristön muutokset

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

5.1 Suomen merenkulkupolitiikka

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.

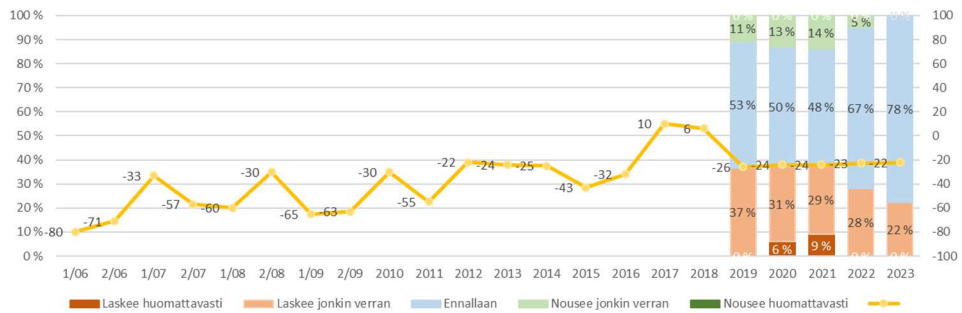
Saldoluku 6 osoittaa, että suhtautuminen merenkulkupolitiikkaan on kohentunut viime vuoteen verrattuna, jolloin vastaava saldoluku oli -24. Yksi varustamo arvioi politiikan heikentyneen, kun taas kaksi raportoi sen parantuneen. Muiden vastaajien näkemyksen mukaan merenkulkupolitiikan tila ei ole muuttunut edellisvuodesta.



Kuvio 19 Suomen merenkulkupolitiikka

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.



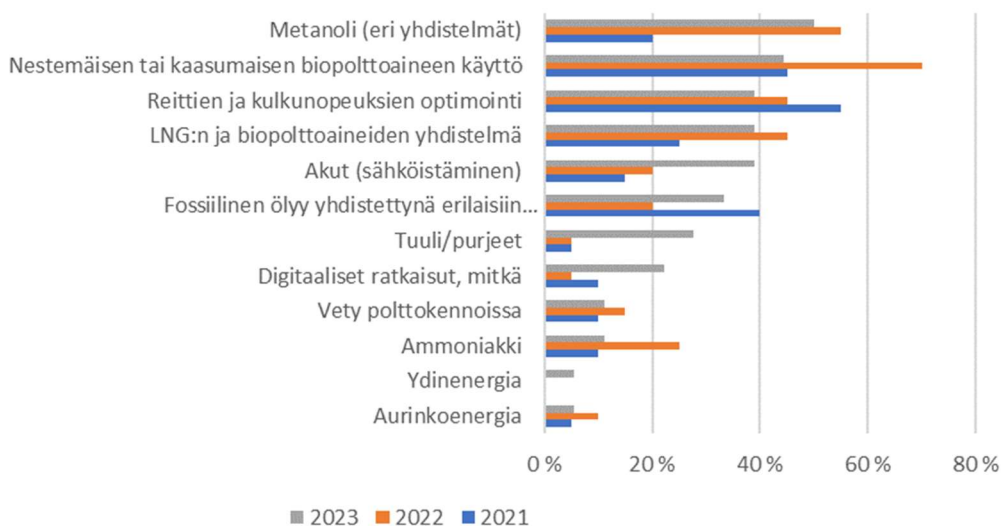
Kuvio 20 Suomalaisen varustamojen markkinaosuus

Vuoden 2023 barometrin vastaajista kukaan ei arvioinut suomalaisten varustamoiden markkinaosuuden kasvavan. 78 % vastaajista arvioi markkinaosuuden pysyvän ennallaan ja 22 % arvioi sen laskevan jonkin verran.

6 Teemakysymykset

Varustamobarometrissa on muutaman viime vuoden ajan käsitelty merenkulun ympäristövaikutuksia ja vihreää siirtymää käsitteleviä teemoja, kuten vaihtoehtoisia polttoaineita ja käyttövoimia, sekä vastuullisuuden merkitystä varustamojen asiakkaille.

Kuvio 18 esittää varustamojen näkemyksiä vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien käytöstä, sekä merikuljetusten energiatehokkuuden parantamiseen liittyvistä keinoista. Puolet vuoden 2023 barometriin vastanneista ilmoittaa harkitsevansa metanolin eri yhdistelmien käyttöä tulevaisuudessa. Tämä on hieman vähemmän kuin vuonna 2022, mutta merkittävästi enemmän kuin vuonna 2021.

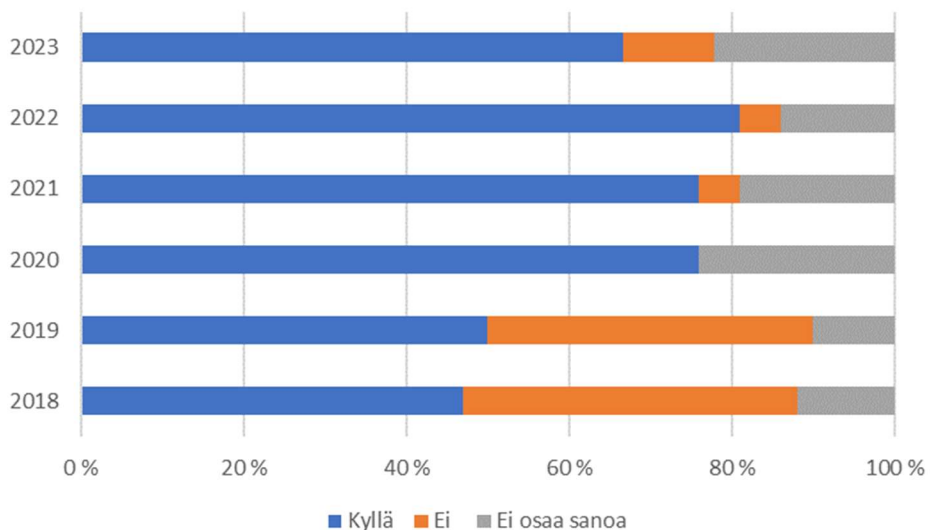


Kuvio 21 Mitä vaihtoehtoisia polttoaineita tai käyttövoimaa varustamonne harkitsee tulevaisuudessa?

Jopa 70 % vastaajista ilmoitti harkitsevansa nestemäisen tai kaasumaisen biopolttoaineen käyttöä, vuonna 2022, mutta vuonna 2023 tämä osuus oli laskenut 44 % vastaajista. Muita yleisemmin nimettyjä käyttövoimia olivat LNG:n ja biopolttoaineiden yhdistelmä (39 %), Akut ja muu sähköistäminen (39 %), sekä fossiilinen öljy yhdistettynä erilaisiin päästövähennysteknologioihin (33 %).

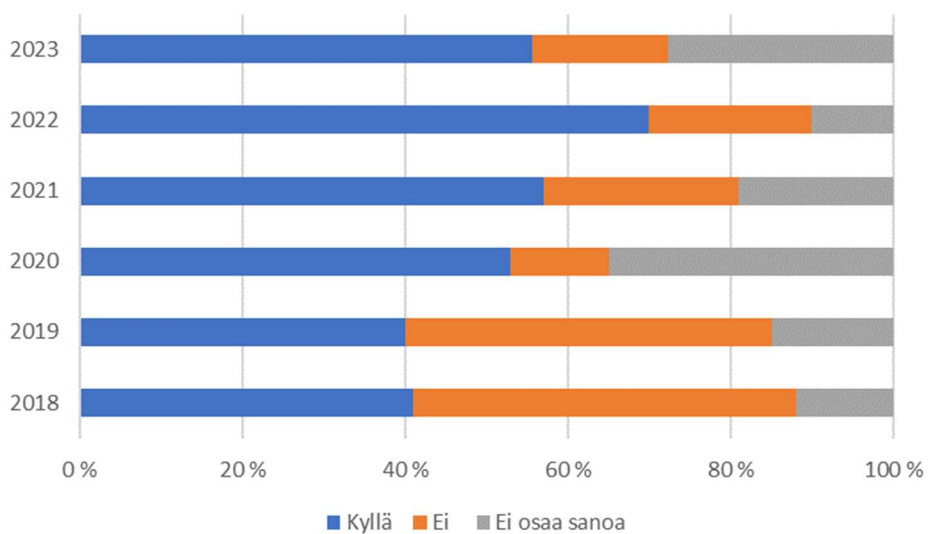
Merikuljetusten energiatehokkuutta parantavista operatiivisista toimista vastaajat harkitsivat yleisimmin reittien ja kulkunopeuksien optimointia (39 %), sekä eri digitaalisia ratkaisuja (22 %). Vaikka sekä tutkimus-, että ammattikirjallisuus (ks. esim. Solakivi et al. 2021) pitävät vetyä ja vedyn kuljettajia kuten ammoniakkia tulevaisuudessa keskeisenä ratkaisuna merenkulun päästöjen vähentämisessä, ainoastaan 11 % vastaajista harkitsee niiden käyttöä tällä hetkellä.

Varustamojen näkemyksiä rahdinantajien arvostuksista liittyen vastuullisuuteen ja ympäristöystävällisyyteen on selvitetty osana Varustamobarometriä vuodesta 2018 saakka. Osuus barometriin vastanneista varustamoista, joiden mukaan rahdinantajat arvostavat vastuullisuutta ja ympäristöystävällisyyttä kasvoi tasaisesti vuoden 2018 noin 47 prosentista vuoden 2022 81 prosenttiin vastaajista. Vuonna 2023 tämä osuus kuitenkin laski 67 prosenttiin. Vastaavasti niiden vastaajien osuus, joiden mielestä rahdinantajat eivät arvosta vastuullisuutta ja ympäristöystävällisyyttä kohosi vuoden 2022 5 prosentista 2023 11 %:iin.



Kuvio 22 Ovatko vastuullisuus ja ympäristöystävällisyys asioita, joita rahdinantajat arvostavat varustamoissa?

Vastuullisuuteen liittyen varustamoilta kysyttiin myös, missä määrin niiden asiakkaat ottavat huomioon vastuullisen toimitusketjun, ja ovat kiinnostuneita varustamojen vastuullisuudesta. Myös tämän kysymyksen osalta vastausten kehityssuunta vuosina 2018-2022 on ollut selvä. Vuonna 2018 41 % arvioi rahdinantajien ottavan huomioon vastuullisen toimitusketjun, kun 47 % arvioi päinvastaista. Vuoteen 2022 mennessä vastaavat osuudet olivat 70 % ja 20 %. Vuonna 2023 osuus varustamoista, joka arvioi rahdinantajien ottavan huomioon vastuullisen toimitusketjun oli laskenut 56 prosenttiin. Samanaikaisesti ns. ”epävarmojen” osuus oli kasvanut 28 prosenttiin vastaajista.



Kuvio 23 Ottavatko rahdinantajat mielestänne huomioon vastuullisen toimitusketjun ja ovat kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta?

Vastaajille annettiin mahdollisuus myös kommentoida rahdinantajien suhtautumista vastuullisuuteen avoimella kysymyksellä. Avoimien vastausten viesti on tiivistettävissä siten, että tietoisuus ja kiinnostus ympäristöystävällisyydestä ja kestävyydestä on selvästi lisääntynyt rahdinantajien keskuudessa. Samanaikaisesti varustamot kuitenkin huomauttavat, että asiakkaiden maksuhalukkuus ei ole lisääntynyt vastaavalla tasolla, eivätkä ympäristöystävällisistä kohoavat kustannukset näy tällä hetkellä riittävästi rahtihinnoittelussa.

7 Yhteenveto

Varustamobarometria on julkaistu jo vuodesta 2006 lähtien ensin kaksi kertaa vuodessa, ja vuodesta 2010 lähtien kerran vuodessa. Kuvio 21 on yhdistelmä useasta barometrin keskeisestä mittarista, jotka yhdessä kuvaavat merenkulku- ja varustamoalan tilannetta. Kuten kuviosta voidaan havaita, barometri on koko historiansa ajan seurannut Suomen ja kansainvälisen talouden suhdanteita. Kuviosta on nähtävissä niin 2008-2009 finanssikriisin ja sitä seuranneen reaalitalouden taantumun, sekä niitä seuranneen nopean elpymisen vaikutukset.



Kuvio 24 Merenkulku- ja varustamoalan vaihtelut markkinatilannetta kuvaavalla mittarilla ilmaistuna vuosina 2006–2023 ja ennuste

Barometrissä näkyy selvästi myös Covid-19 -pandemian aiheuttama voimakas lasku ja sitä seurannut merenkulkumarkkinoiden ylikuumeneminen, jotka näkyivät Varustamobarometrissa voimakkaasti positiivisina.

Vuoden 2023 barometrin tuloksissa näkyvät selvästi voimistunut inflaatio ja sen seurauksena kohonnut korkotaso, sekä muu kansainvälinen ja Suomen talouden hidastuminen. Kahden positiivisen vuoden jälkeen barometri vuodelle 2023 onkin kokonaisuutena selvästi negatiivinen. Vuodelle 2024 barometri puolestaan odottaa positiivista kehitystä.

Barometriin sisältyvien yksittäisten indikaattorien kehityksessä on kuitenkin merkittäviä eroja. Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteiden arvioi heikkenevän hieman suurempi osuus vastanneista verrattuna niihin, jotka arvioivat suhdanteiden paranevan. Tämä on kuitenkin merkittävästi paremmin, kuin arvio vuoden 2023 toteutuneista suhdanteista. Näkemykset kuljetuskysynnästä ovat jossain määrin ristiriitaiset, ja heijastelevat Suomen talouden haasteellista tilannetta. Barometriin vastanneet arvioivat kuljetuskysynnän Itämeren ja Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla kasvavan seuraavien 12 kuukauden aikana, mutta heidän näkemyksensä Suomen meriliikenteen tuonnin ja erityisesti viennin kehityksestä ovat pessimistisemmät.

Barometriin vastanneet ovat säännönmukaisesti arvioineet kilpailun kiristyvän merikuljetusmarkkinoilla jokaisessa Varustamobarometrissa aina ensimmäisestä, vuoden 2006 barometristä lähtien, eikä tämäkään barometri tee poikkeusta. Yli puolet vastaajista arvioi tälläkin kertaa kilpailun kiristyneen, ja kiristyvän myös seuraavien 12 kuukauden aikana.

Näkemyksissä merirahtien ja polttoaineiden hinnoista näkyy selkeimmin yhteys maailmantalouden tilanteeseen. Vuosien 2021 ja 2022 korkeiden hintojen jälkeen hinnat ovat olleet tänä vuonna alhaisemmat, mutta erityisesti rahtihintojen arvioidaan kääntyvän nousuun seuraavien 12 kuukauden aikana.

Merenkulun työvoimapula näkyy vastauksissa miehityskustannuksista. Niiden arvioidaan nousseen huomattavasti sekä Suomen että muiden rekisterien osalta, ja kehityksen arvioidaan jatkuvan myös tulevaisuudessa. Varustamot nimesivät myös työvoiman saatavuuden suurimmaksi esteeksi kasvulle, mikä entisestään korostaa sitä, että merenkulkualan työvoimapulan ratkaiseminen on keskeistä sekä alan itsensä, että Suomen pääosin merikuljetusten varassa toimivan ulkomaankaupan kilpailukyvyn turvaamiseksi.

Yksittäisille varustamoille vuosi 2023 on ollut vaikea. Yli puolet vastaajista arvioi liikevaihtonsa supistuneen vuonna 2023. Vain 17 % varustamoista arvioi kapasiteettinsa käyttöasteen nousseen. Vuonna 2024 tilanteen arvioidaan helpottuvan, sillä 56 % varustamoista arvioi liikevaihtonsa kasvavan seuraavien 12 kuukauden aikana, ja vain 11 % arvioi sen laskevan.

8 Inledning

Denna Rederibarometer har utarbetats av en forskargrupp vid handelshögskolan vid Åbo universitet. Barometerens material har samlats in som en webbenkät i december 2023 och januari 2024. Enkäten har kunnat besvaras på finska och svenska. Enkäten har precis som tidigare riktats till Rederierna i Finland rf:s och Finlands Skeppsmäklare rf:s medlemsrederier samt till de viktigaste finländska rederierna som inte tillhör dessa föreningar. Barometern är riktad till de utländska rederier som regelbundet trafikerar till Finland. Inbjudan att besvara barometern skickades ut till 34 potentiella svars personer varav 19 besvarade enkäten. Enkätens svarsprocent är därmed 56.

Så här läser man barometern:

Det presenteras en numerisk sammanfattning av frågorna i grupp A.

För temana i grupp B som gäller rederibranschen och det enskilda rederiet anges procentfördelningarna för varje fråga. För varje frågas del visas svarsalternativens procentandelar av det totala antalet svar på frågan.

Dessutom presenteras saldotalen. Med hjälp av saldotalet kan man jämföra utvecklingen på ett åskådligt sätt. Saldotalet räknas så att man subtraherar antalet dem svars personer har gett negativa uppskattningar från antalet som har estimerat utvecklingen som positivt. Skalan av saldotalet är tregradigt och saldotalet varierar mellan -100 och 100. Om till exempel 60 procent av svaren skulle prognostisera positiv utveckling, 10 procent skulle prognostisera neutral utveckling och 30 procent skulle prognostisera negativ utveckling skulle man räkna saldotalet $60 - 30 = 30$. Av saldotalet kan vi inte anta antalet svarare som har uppskattat att situationen har förblivit eller kommer att förbli oförändrad. Antalet som givit ett neutralt svar måste utvärderas av procentfördelningen.

Tidsserier har bildats genom att utöver uppgifterna från den här enkäten även använda uppgifter från tidigare enkäter. Det viktigaste jämförelseobjektet i de frågespecifika tidsserierna är jämförelsen av den realiserade situationen vid olika tidpunkter. Resultaten presenteras grafiskt. Den färskaste prognosen har också inkluderats i samma figur. I vissa frågor har talen från den gamla prognosen jämförts med talen från den nya prognosen. I förutsägandet av branschens utveckling har varje svar samma vikt.

9 Bakgrundsuppgifter om rederierna

Denna barometer genomfördes som en onlineundersökning i december 2023 och januari 2024 och speglar därmed rederiernas nuvarande uppfattning om marknadsläget. 33 procent av de svarande rederierna idkar linjetrafik, 56 procent idkar trampfart och 11 procent av de svarande rederierna utövar annan trafik.

Tabell 1 Rederiets huvudsakliga transportform

Trafikform	st.	%
Linjetrafik	6	33 %
Trampfart	10	56 %
Annan	2	11 %

Av de rederier som besvarade enkäten angav 47 procent att de är verksamma inom styckegodstrafik, 40 procent inom torrbulktrafik och 13 procent inom våtbulktrafik. Vid tolkningen av ovan nämnda tal kan vi se att en del av rederierna inte velat eller kunnat svara på frågan om formen av godstrafik. Vid närmare analys av materialet upptäcktes att rederierna i fråga är verksamma inom containertrafik där man transporterar flera olika godsslag.

Tabell 2 Formen på rederiets godstrafik per varugrupp

Godstrafik	st	%
Torrbulk	6	40 %
Våtbulk	2	13 %
Styckegods	7	47 %

Tabellerna 3 och 4 beskriver storleken på de rederier som besvarat barometern. 33 procent av rederierna som besvarade enkäten angav att deras omsättning är under 10 miljoner euro om året, 28 procent angav att omsättningen är 10–50 miljoner euro, 6 procent angav att den är 50–100 miljoner euro och 33 procent angav att den är över 100 miljoner euro om året. Hälften av rederierna har mer än 200 anställda. Tre (17 %) av rederierna som svarat på enkäten har färre än 20 anställda.

Tabell 3 Rederiets omsättning

Omsättning	st	%
Mindre än 10 MEUR	6	33 %
10-50 MEUR	5	28 %
50-100 MEUR	1	6 %
Större än 100 MEUR	6	33 %

Tabell 4 Rederiets antal arbetstagare

Personalantal	st	%
Mindre än 20	3	17 %
20-50	2	11 %
50-100	2	11 %
100-200	2	11 %
Större än 200	9	50 %

Av rederierna som svarade hade hälften endast eget tonnage, medan 33 procent av dem som svarade hade både eget och chartrat tonnage och 6 procent av dem som svarade hade endast chartrat tonnage. 11 procent av svararna använde varken eget eller chartrat tonnage.

Tabell 5 Rederiets tonnage

Tonnage	st	%
Enbart eget tonnage	9	50 %
Både eget och chartrat	6	33 %
Enbart chartrat	1	6 %
Varken eget eller chartrat	2	11 %

Av rederierna som besvarade enkäten angav 12 att de opererar med fartyg i det finländska registret och 9 har fartyg i register i andra EU-länder. Dessutom meddelade två rederier att de opererar med fartyg utanför EU:s flaggländer. Till antalet störst andel av de besvarade rederiernas fartyg (553) var registrerade i andra länder än i Finland eller ett annat EU-medlemsland.

Därmed råder det otydlighet i svaren på enkäten, eftersom svarspersonerna ombads anmäla antalet fartyg i finländsk trafik. Man kan anse det vara sannolikt att

550 containerfartyg omfattar en betydande del av de fartyg som opererar i trafik utanför Finland.

Tabell 6 Flaggstaten för det besvarande rederiets fartyg

Flagga/fartyg	Finska flaggan, n=11	EU- flaggan, n=11	Övriga, n=6	ANTAL
Roro/ropax	17	6	0	23
containerfartyg	7	15	550	572
torrbulk	29	203	0	232
våtbulk	21	0	3	24
ANTAL	74	224	553	851

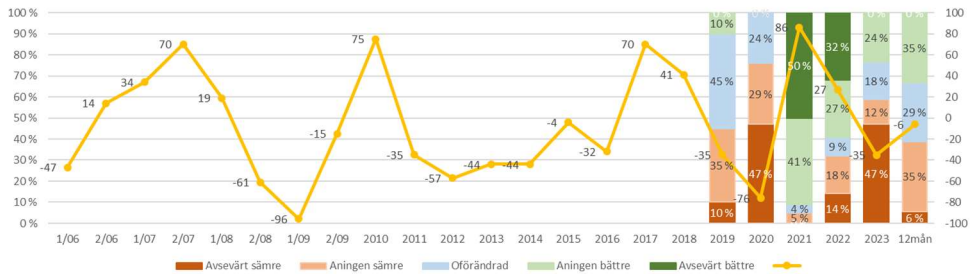
10 Sjöfartens nuläge och framtid

I det här kapitlet behandlas de frågor i barometern som kartlägger rederibranschen och sjötransportmarknaden i allmänhet och ur de enskilda rederiernas perspektiv. Granskningsmetoden och perioden följer de tidigare rederibarometrarna så att granskningsperioden bestod av de senaste tolv månaderna i det förflutna och de kommande tolv månaderna i framtiden sett från svarstidpunkten.

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.

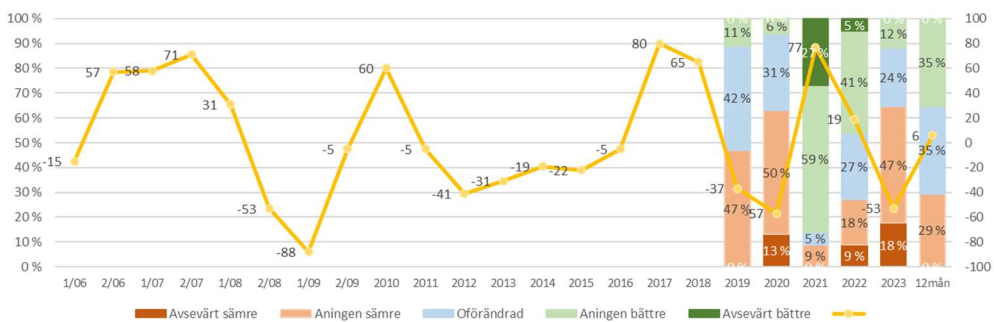
10.1 Allmänna frågor om rederibranschen

Utvecklingen av världsekonomin och Finlands nationalekonomi syns i sjötransportmarknadens konjunkturläge. Saldotalet som beskriver sjötransportmarknadernas konjunkturer har nu sjunkit två år i rad. Saldotalet (-35) som beskriver 2023 är sämre än saldotalet 27 för föregående år och märkbart sämre än saldotalet 86 för 2021. 59 procent av de som svarade på enkäten bedömer att sjötransportmarknadens konjunkturer är antingen märkbart eller något svagare än för ett år sedan. Även saldotalet för den kommande perioden (-6) är negativt och man bedömer alltså att konjunkturerna kommer att försämrats under de kommande 12 månaderna.



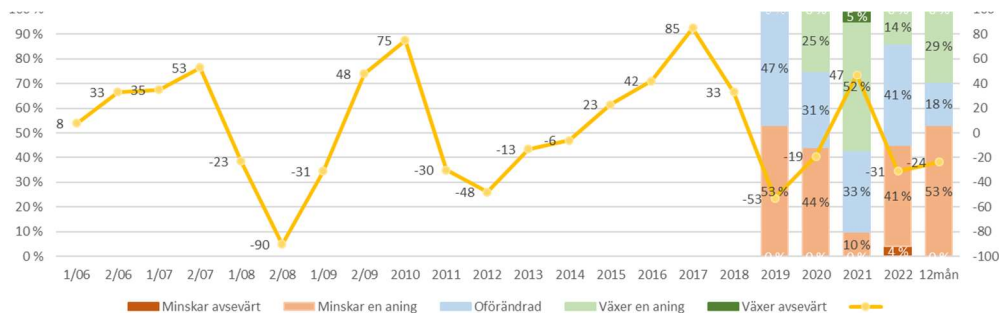
Figur 1 Sjötransportmarknadernas konjunkturer

Efterfrågan på transport har tydligt försämrats från fjolåret. Saldotalet som beskriver efterfrågan på Östersjön och Nordsjön var -53, vilket är klart svagare än 2022. Sammanlagt 65 procent av svarspersonerna uppskattade att efterfrågan på transport är antingen betydligt eller något svagare än 2022, medan endast 12 procent uppskattade att efterfrågan är bättre än 2022. För nästa års del bedöms efterfrågan förbättras något, saldotalet som beskriver de kommande 12 månaderna är +6.



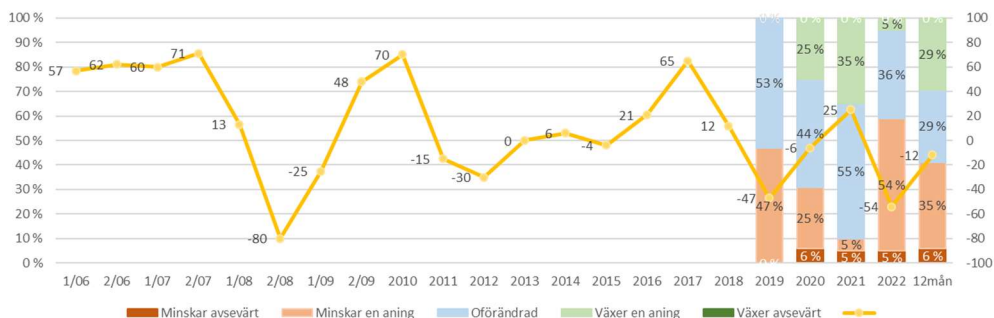
Figur 2 Transportefterfrågan på Östersjöns/Nordsjöns sjötransportmarknader

Svarspersonernas åsikter om hur både Finlands export och import kommer att utvecklas under de följande 12 månaderna är negativa (figurerna 3 och 4). Saldotalet som gäller exporten är -24 och saldotalet för importen för de kommande 12 månaderna är -12. Över hälften (53 %) av svarspersonerna uppskattade att exporten i Finlands sjöfart minskar något under de kommande tolv månaderna, medan 29 procent av svarspersonerna uppskattade att exporten kommer att öka något.



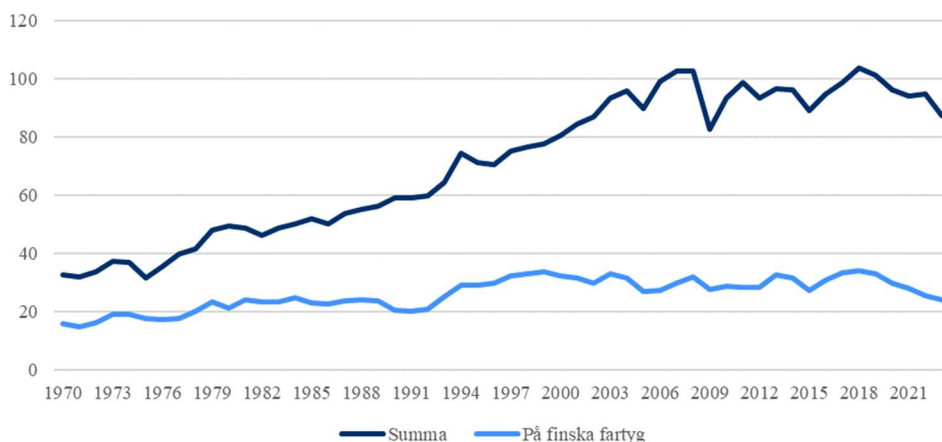
Figur 3 Exporten i Finlands sjöfart (prognos 12 månader)

6 procent av svarspersonerna uppskattade att importen i Finlands sjöfart kommer att minska betydligt och 35 procent uppskattade att den minskar något. 29 procent av svarspersonerna uppskattade att importen kommer att öka något under de kommande 12 månaderna.



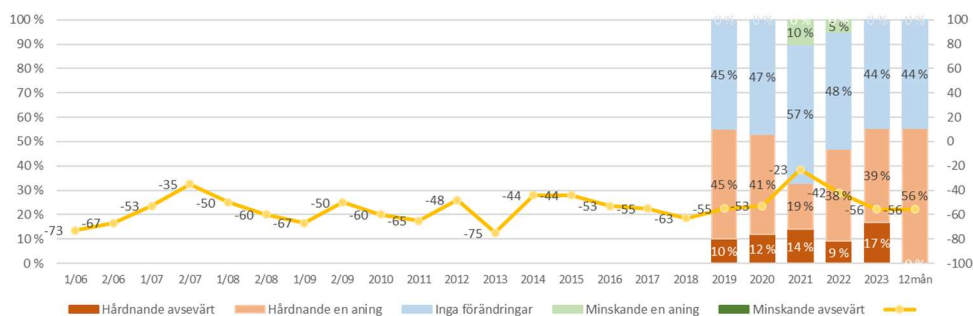
Figur 4 Importen i Finlands sjöfart (prognos 12 månader)

Statistiken om Finlands sjötrafik utomlands bekräftar svarspersonernas åsikter om utvecklingen av exporten och importen i sjöfarten. (Figur 5). Sjötransporterna mellan Finland och utlandet minskade med cirka 7 miljoner ton 2023 jämfört med 2022. I januari 2024 var volymerna ännu klart lägre än volymerna 2023, vilket torde tyda på att volymerna 2024 med tanke på dagens ekonomiska situation även som helhet kommer att vara mindre än 2023.

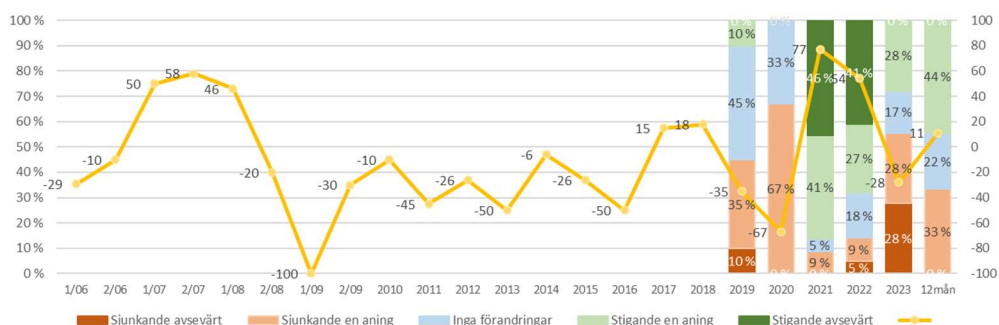


Figur 5 Sjötransporterna mellan Finland och utlandet perioden 1970–2023 (Statistikcentralen 2024).

Konkurrensen inom sjötransportmarknaden (figur 5) har konsekvent uppskattats bli hårdare under hela den tiden då rederiernas syn på saken har utretts i Rederibarometern. Saldotalet 2023 var -56. 17 procent av svarspersonerna bedömde att konkurrensen blivit klart hårdare och 39 procent bedömde att den blivit något hårdare 2023. Den resterande 44 procenten av svarspersonerna uppskattar att konkurrensläget har förblivit oförändrat. 56 procent uppskattar att konkurrensen kommer att skärpas och 44 procent uppskattar att den kommer att förbli oförändrad under de kommande 12 månaderna.



Figur 6 Konkurrensen inom sjötransportmarknaden (realiserad 2006–2023, 12 månaders prognos)



Figur 7 Sjöfraktpriser (realiserad 2006–2023, 12 månaders prognos)

10.2 Bränsle-/energi priset

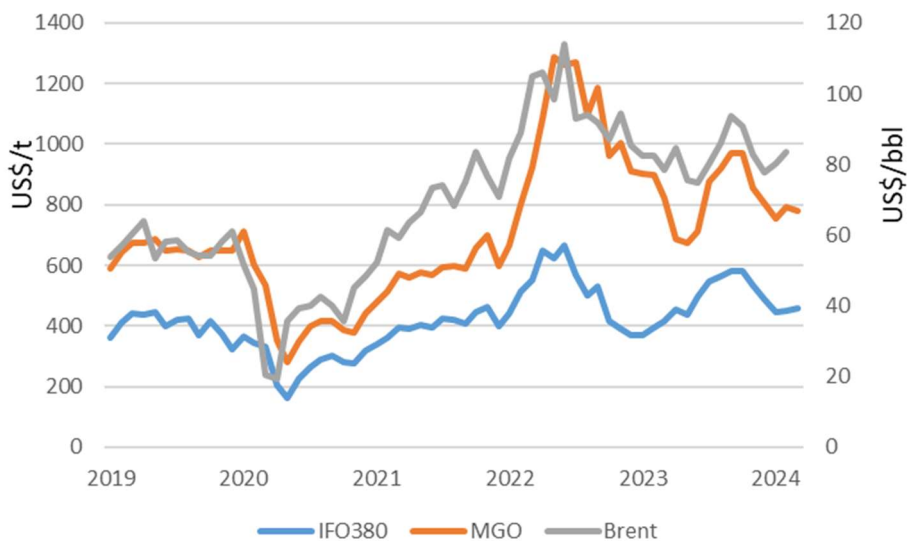
I Rederibarometern för två år sedan kompletterades frågan med priset på bränsle eller energi, eftersom olika alternativ för drivkraft redan har eller kommer att tas i bruk i framtiden inom sjöfarten. Förutom olika flytande och gasformiga bränslen kan det i framtiden också vara möjligt att använda elenergi på vissa korta rutter. Saldotalet beskriver situationen för rederiet så att ett negativt värde innebär en prishöjning. I priset har det skett betydande sänkningar och höjningar under genomförandet av Rederibarometern, men saldotalen har till största delen varit negativa. År 2021 sjönk saldotalet rekordartat till minus 100 och blev kvar där även 2022. Så många som 90 procent ansåg hade energipriset stigit väsentligt. I årets enkät fanns det mer splittring, men saldotalet förblev ändå på minus (-12).

Åsikterna om energins prisutveckling varierade. Cirka hälften av rederierna förväntar sig att priserna kommer att fortsätta stiga något, medan den andra hälften tror att priserna kommer att förbli oförändrade eller sjunka något. Detta speglar den osäkerhet som råder inom branschen och de varierande förväntningarna på framtiden då rederierna anpassar sig till de ständigt föränderliga marknadsförhållandena.



Figur 8 Priset på bränsle/energi (realiserat 2006–2023, 12 månaders prognos)

Även prisstatistiken för bränslen och råolja stöder de åsikter barometerns svarspersoner har. I och med att världsekonomin saktade upp började priserna på både råolja och fartygsbränslen sjunka i slutet av 2023. Denna nedgång jämnade dock ut sig då årsskiftet 2023–2024 närmade sig.



Figur 9 Priset på vissa fartygsbränslen och på råolja 2019–2023 (Ship & Bunker 2024, EIA 2024)

Från 2024 har sjöfarten inom EES-området anslutits till Europeiska unionens utsläppshandelsmekanism. 40 procent av sjöfartens utsläpp räknas med i utsläppshandeln från början av 2024. År 2025 är den här andelen 70 procent och 2026 räknas sjöfartens utsläpp med i utsläppshandeln till 100 procent.

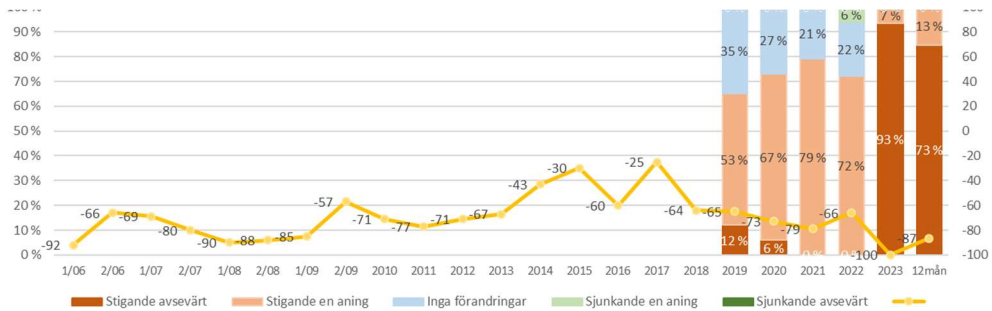
Figur 10 visar priset på ett koldioxidton i EU ETS 2019–2024. Priset på utsläppsrätten var som högst i augusti 2022 (98,01 euro/ton). Priset på utsläppsrätt var under 60 euro/ton i mars 2024. Detta innebär en tilläggskostnad på cirka 180 euro per bränsleton.



Figur 10 Priset (euro) för ett ton koldioxid i Europeiska unionens utsläppshandelsmekanism (EU ETS) 2019–2024 (EU Ember, 2024)

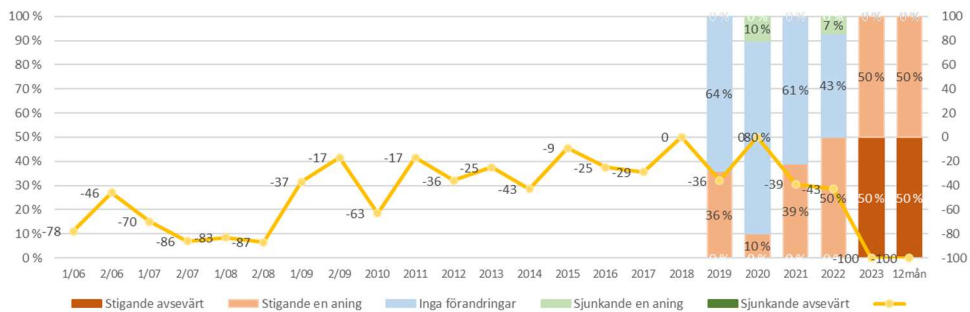
10.3 Besättningskostnader per flaggstat

Saldotalet som beskriver besättningskostnaderna för finskregistrerade handelsfartyg var det lägsta under hela granskningsperioden 2023 (-100). Rentav 93 procent av svarspersonerna ansåg att kostnaderna har stigit betydligt och prognosen för den kommande perioden verkar inte medföra någon betydande lättnad i utvecklingen.



Figur 11 Besättningskostnader för fartyg i Finlands register (realiserat 2006–2023, 12 månaders prognos).

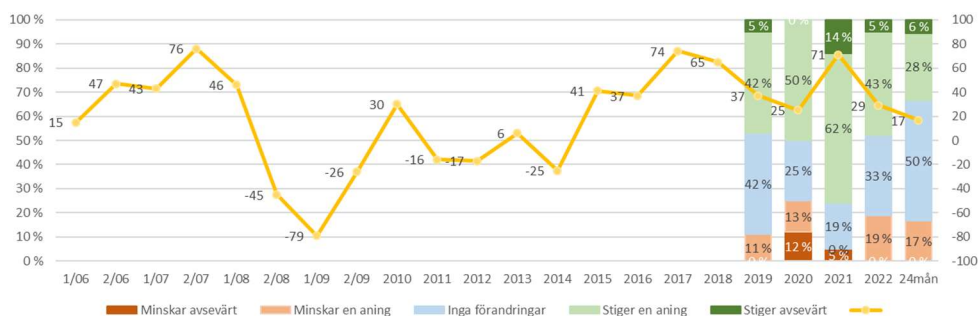
För fartyg i andra än Finlands register uppskattar 50 procent av rederierna att besättningskostnaderna har stigit märkbart medan resten rapporterar att kostnaderna stigit något. Även detta saldotal är det lägsta under mäthistorien (-100). Utsikterna ger för närvarande ingen orsak att förvänta sig någon betydande förändring till det bättre, eftersom rederierna förutspår att den nuvarande utvecklingen kommer att fortsätta.



Figur 12 Besättningskostnader för fartyg i andra än Finlands register (realiserat 2006–2023, 12 månaders prognos).

10.4 Investeringar i tonnaget i trafiken mellan Finland och utlandet

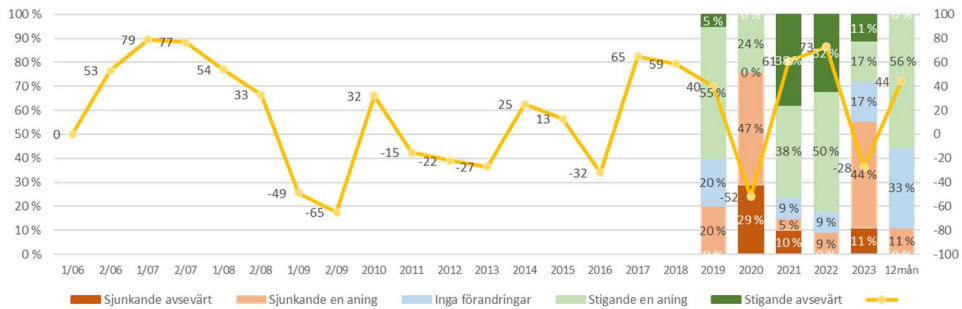
Som undantag till övriga teman i bedömningen av investeringar används följande två år som tidsperiod, så bedömningarna från på varandra följande enkäter överlappar delvis varandra. Grafen omfattar nybyggen och andrahandsköp av fartyg.



Figur 13 Investeringar i tonnaget i trafiken mellan Finland och utlandet

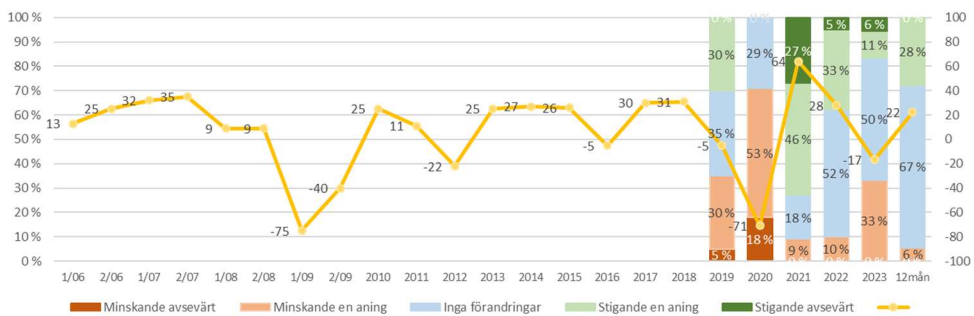
10.5 Frågor om enskilda rederier

Omsättningen led av en svacka i år då över hälften svarspersonerna rapporterade att omsättningen minskat, och en femtedel uppgav att minskningen är betydande. Saldotalet var minus 28. Framtidsprognoserna är ljusare och något fler än hälften av de som svarat uppskattar att omsättningen kommer att öka något under den kommande perioden, medan en tredjedel uppskattar att den kommer att förbli oförändrad. Två rederier förväntar sig att omsättningen kommer att minska något.



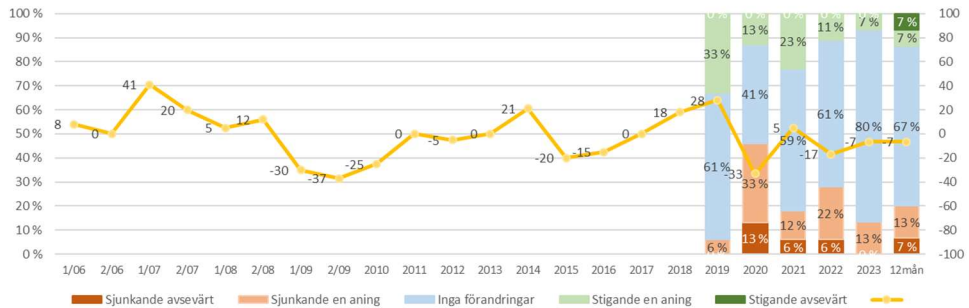
Figur 14 Rederiets omsättning (realiserad 2006–2023, 12 månaders prognos)

Utvecklingen av kapacitetens nyttjandegrad har varit liknande som utvecklingen av omsättningen, även om de märkbara ökningarna varit mer sällsynta. År 2020 var både omsättningen och nyttjandegraden för kapaciteten på en rekordlåg nivå, vilket speglade den ekonomiska utmaning som pandemin orsakade. Förrföra året upplevde kapacitetens nyttjandegrad ett märkbart uppsving, och ökade kraftigt från den minskning coronatiden orsakade. I år kom dock ett bakslag då saldotalet minskade till värdet minus 17. Nyttjandegraden av kapaciteten förutspås förbli rätt stabil under nästa period: 67 procent av svarspersonerna uppskattade att den förblir på nuvarande nivå, även om en svarsperson ser möjligheter till en liten minskning och resten till en liten stigning.



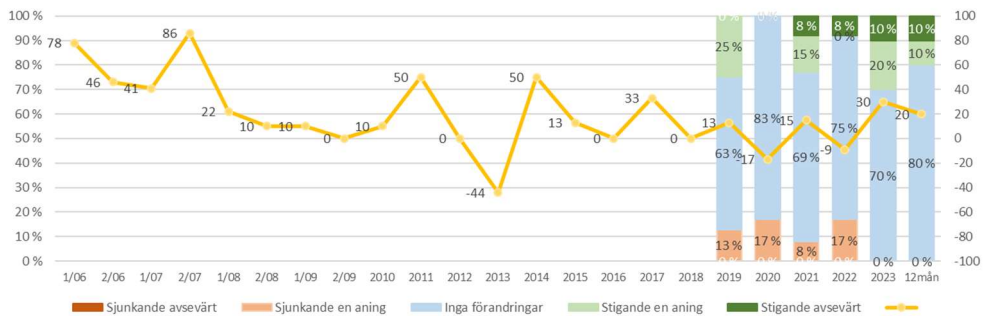
Figur 15 Nyttjandegraden av rederiernas kapacitet (realiserad 2006–2023, 12 månaders prognos)

Det har inte skett några betydande ändringar i antalet sjöanställda på fartyg i det finländska registret. 80 procent av svarspersonerna rapporterade att antalet förblivit oförändrat, men saldotalet är ändå negativt (-7). Framtidsprognosen följer samma utveckling.



Figur 16 Antalet sjöanställda på fartyg i Finlands register (realiserat 2006–2023, 12 månaders prognos).

Saldotalet för sjöanställda på fartyg i utländska register blev positivt (30) och inget av rederierna rapporterade att antalet minskat. I prognosen för den kommande perioden uppskattar de flesta att antalet förblir oförändrat.



Figur 17 Antalet sjöanställda på fartyg i andra än Finlands register (realiserat 2006–2023, 12 månaders prognos).

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 21 olika hinder, varav ett var ett hinder som inte specificerats på listan. Svarspersonerna kunde kryssa för så många hinder som de ansåg motsvara deras upplevelser. Alla hinder var likvärdiga och svarspersonerna ombads inte att rangordna dem. Det kom sammanlagt 90 kryss på frågan om hinder i år. Dessutom kunde svarspersonerna välja alternativet ”inget särskilt hinder för utvecklingen och tillväxten”, som valdes av ett rederi. Av de 19 rederier som besvarade årets barometerenkät svarade 18 rederier på frågan om hinder för rederiets utveckling och tillväxt.

I figur 18 visas de tio viktigaste hinder som rederierna upplever stå i vägen för utvecklingen och tillväxten. För jämförelsens skull visas även den procentuella fördelningen för fjolårets hinder för tillväxten. Det viktigaste upplevda hindret under den gångna granskningsperioden ansågs vara svårigheter att få kunnig arbetskraft för arbetet till sjöss, som valdes av 72 procent av svarspersonerna. Stigande arbetskraftskostnader och allmän ekonomisk osäkerhet var de andra och tredje mest valda hindren, som valdes av 60 procent av rederierna. Allt fler rederier upplevde även att bestämmelsekraven inom miljöskyddet var en betydande utmaning, och antalet kryss i rutan för detta hinder ökade från fjolårets 27 procent till 44 procent.

I svaren förekom även skillnader jämfört med fjolåret. Svårigheter att få kunnig arbetskraft för arbete i land valdes nu bara av 11 procent av rederierna, jämfört med 27 procent i fjol. Även stegringen i övriga kostnader oroade en mindre del av rederierna (17 %) än ifjol (27 %). Även om allmän ekonomisk osäkerhet valdes av 56 procent av svarspersonerna var detta betydligt färre än ifjol (73 %).



Figur 18 De största hindren för rederiernas tillväxt 2023 och jämförelseresultaten 2022 och 2021

11.1 Problem med tillgången på besättning

Eftersom tillgången på kunnig besättning växt till att bli ett av de centrala hindren för tillväxten ombads svarspersonerna att bedöma vilka de centrala faktorerna är som orsakar problemet med tillgången på besättning. Den orsak som oftast nämndes var att branschen inte lockar unga. Detta är oundvikligen även kopplat till den näst vanligaste orsaken, dvs. att medelåldern för de anställda inom branschen har stigit.

Tabell 7 Rederiernas åsikt om centrala faktorer som inverkar på tillgången till sjöpersonal

Medelåldern bland dem som arbetar inom branschen har stigit	5
Branschen lockar inte unga	10
Effekterna av covid-19-pandemin	1
Kriget i Ukraina påverkar tillgången på besättning	0
Annat, vad	1

Svarspersonerna erbjöds även möjlighet att i en öppen fråga precisera sina tankar kring problemet med tillgången på sjöpersonal och lösningar på problemet. I de öppna svaren tog man särskilt ställning till branschens attraktionskraft och

utbildningssystemet. För utbildningssystemets del betonades utbildningsmängderna och deras konsekvenser för branschens attraktivitet samt behovet av att bygga långa karriärvägar särskilt för arbete till sjöss.

Ett problem ansågs vara att de anställda i det nuvarande systemet strävar efter att söka jobb på land efter en rätt kort karriär till sjöss. I några svar betonades effekterna av lönesättningen och arbetsförhållandena på karriärens längd och på sjöarbetets attraktivitet.

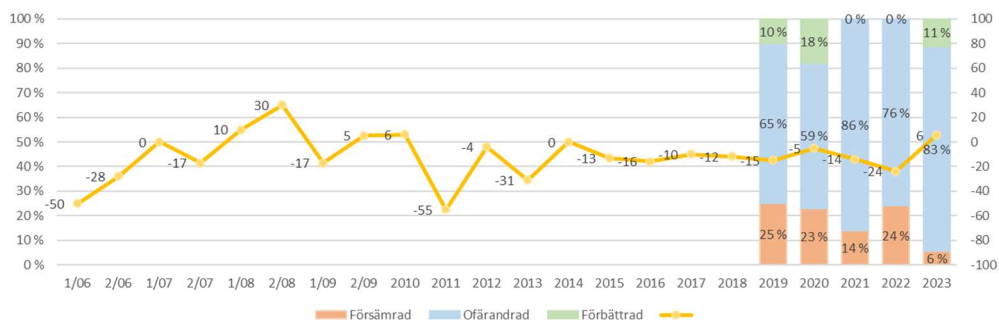
12 Förändringar i verksamhetsmiljön

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

12.1 Finlands sjöfartspolitik

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 däremot inte på verksamhetsmiljöns framtid.

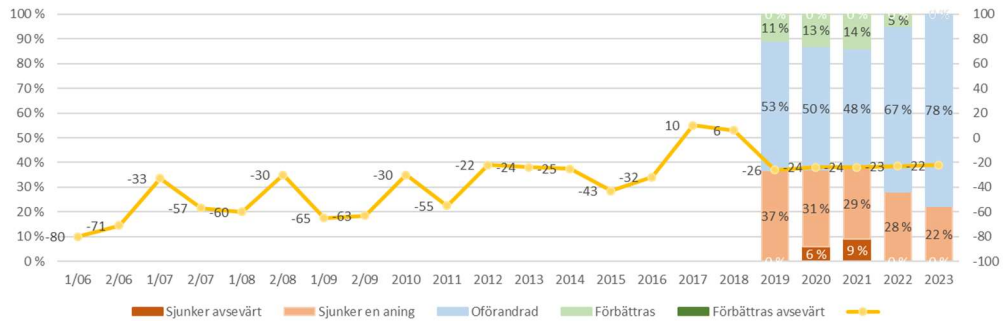
Saldotalet 6 visar att inställningen till sjöfartspolitiken har förbättrats jämfört med ifjol då motsvarande saldotal var -24. Ett rederi uppskattade att politiken försämrats, medan två rapporterade att den blivit bättre. Enligt de övriga svarspersonernas åsikter har sjöfartspolitikens läge inte förändrats från fjolåret.



Figur 19 Finlands sjöfartspolitik

I bedömningen av de finländska rederiernas marknadsandel har endast prognosen för de kommande tolv månaderna beaktats. Prognosen för de finländska

rederiernas marknadsandel av transporter till och från Finland har varit negativ under nästan hela den tid som barometern har genomförts. Endast under perioden 2017–2018 var saldotalet positivt.



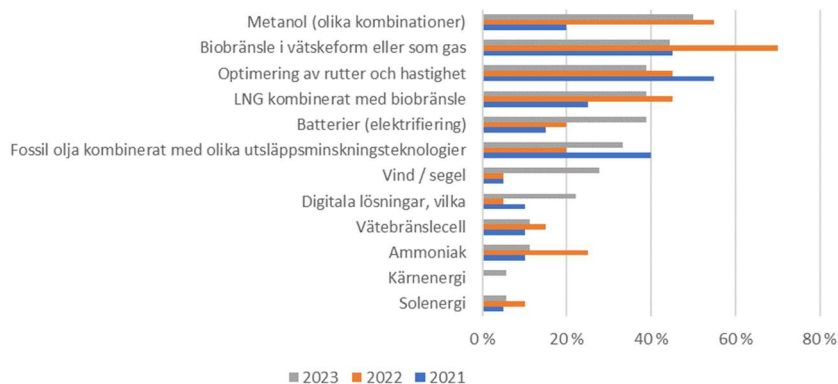
Figur 20 Marknadsandelen för finländska rederier

Av de som svarade på barometern 2023 uppskattade ingen att de finländska rederiernas marknadsandelar kommer att öka. 78 procent av svarspersonerna uppskattade att marknadsandelen förblir oförändrad och 22 procent uppskattade att den minskar något.

13 Temafrågor

I Rederibarometern har man under de senaste åren behandlat sjöfartens miljökonsekvenser och teman kring den gröna omställningen, såsom alternativa bränslen eller drivkrafter, samt betydelsen av företagsansvaret för rederiernas kunder.

Figur 21 visar rederiernas åsikter om användningen av alternativa bränslen och drivkrafter samt om metoder för att förbättra sjötransporternas energieffektivitet. Hälften av de som besvarat barometern 2023 anger att de överväger att använda olika kombinationer av metanol i framtiden. Detta är något mindre än 2022, men betydligt fler än 2021.

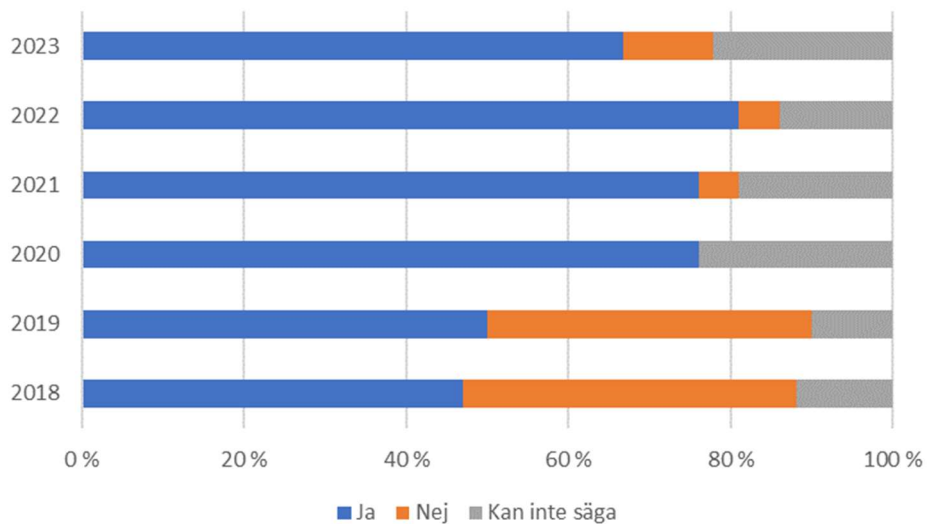


Figur 21 Vilka alternativa bränslen eller drivkrafter överväger ert rederi i framtiden?

År 2022 uppgav 70 procent av svarspersonerna att de övervägde att använda biobränsle i vätskeform eller som gas, men 2023 hade denna andel minskat till 44 procent av svarspersonerna. Andra allmänt nämnda drivkrafter var LNG kombinerat med biobränsle (39 %), batterier och annan elektrifiering (39 %) samt fossil olja kombinerad med olika utsläppsminskningsteknologier (33 %).

Av operativa verksamheter som förbättrar sjötransporternas energieffektivitet övervägde de svarande oftast en optimering av rutter och hastigheter (39 %) samt olika digitala lösningar (22 %). Även om både forsknings- och facklitteraturen (se t.ex. Solakivi et al. 2021) anser att väte och väte-transportörer såsom ammoniak är centrala lösningar för att minska sjöfartens utsläpp i framtiden överväger endast 11 procent av svarspersonerna för närvarande att använda dem.

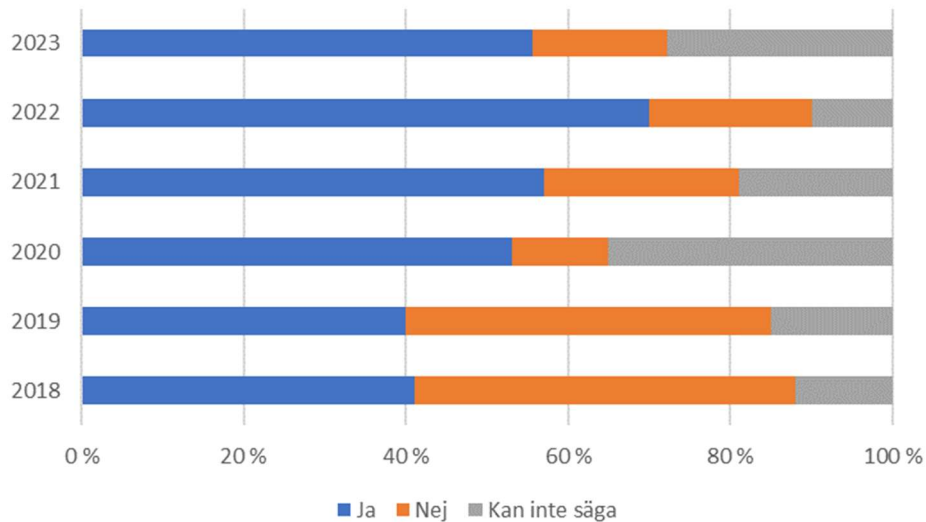
Rederiernas åsikter om befaktarnas uppskattning av företagsansvar och miljövänlighet har utretts som en del av Rederibarometern från 2018. Den andel av rederierna som besvarat barometern som anser att befaktarna uppskattar företagsansvar och miljövänlighet ökade jämt från cirka 47 procent 2018 till 81 procent 2022. År 2023 minskade dock denna andel till 67 procent. På motsvarande sätt ökade andelen svarspersoner som anser att befaktarna inte uppskattar företagsansvaret och miljövänligheten ökade från 5 procent 2022 till 11 procent 2023.



Figur 22 Är ansvarstagande och miljövänlighet sådana saker som befaktarna uppskattar hos rederierna?

Gällande ansvaret frågades även i vilken grad deras kunder beaktar en ansvarsfull leveranskedja och om de är intresserade av rederiernas ansvarsfullhet. Även för denna frågas del har utvecklingsriktningen 2018–2022 varit tydlig. År 2018 uppskattade 41 procent att befaktarna beaktar en ansvarsfull leveranskedja, medan

47 procent uppskattade det motsatta. Fram till 2022 var motsvarande andelar 70 procent och 20 procent. År 2023 hade andelen rederier som uppskattade att befraktarna beaktar en ansvarsfull leveranskedja minskat till 56 procent. Samtidigt hade de så kallade ”osäkras” andel ökat till 28 procent av svaren.



Figur 23 Anser ni att befraktarna beaktar en ansvarsfull leveranskedja och är intresserade av rederiernas ansvarstagande?

Svarspersonerna gavs även möjlighet att kommentera befraktarnas inställning till ansvarsfullheten med en öppen fråga. Budskapet i de öppna svaren kan sammanfattas som så att medvetenheten och intresset för miljövänligheten och hållbarheten tydligt har ökat bland befraktarna. Samtidigt anmärker rederierna dock att kundernas betalningsvillighet inte har ökat på samma sätt och att de ökade kostnaderna på grund av miljöorsaker inte för närvarande syns tillräckligt i fraktprissättningen.

14 Sammanfattning

Rederibarometern har publicerats redan från 2006, till en början två gånger i året och sedan 2010 en gång om året. Figur 21 är en sammanställning av flera av barometerns centrala mätare som tillsammans beskriver sjöfarts- och rederibranschens situation. Som vi kan se av figuren har barometern under hela sin historia följt konjunkturerna i den finländska och internationella ekonomin. Av figuren kan vi se både finanskrisen 2008–2009 och den följande recessionen i realekonomin samt det snabba uppsvinget efter detta.



Figur 24 Sjöfarts- och rederibranschens konjunkturväxlingar uttryckt med en mätare som beskriver marknadsläget 2006–2023 och prognos

I barometern syns även tydligt den kraftiga minskningen till följd av covid-19-pandemin och den därpå följande överhettningen av sjöfartsmarknaden som syntes som klart positiva i Rederibarometern.

I resultaten från barometern 2023 syns klart den kraftigare inflationen och den höjda räntenivån till följd av inflationen samt att den internationella och finländska ekonomin i övrigt saktat upp. Efter två positiva år är barometern 2023 som helhet klart negativ. För 2024 förväntas dock enligt barometern en positiv utveckling.

Det finns dock märkbara skillnader i utvecklingen av enskilda indikatorer som ingår i barometern. En något större andel av svarspersonerna uppskattar att sjötransportmarknadens konjunktur kommer att försämrats jämfört med dem som uppskattar att konjunkturen kommer att förbättras. Detta är dock betydligt bättre än uppskattningen om konjunkturerna som realiserats 2023. Synerna på transportefterfrågan står till viss del i konflikt med varandra och speglar den utmanande situationen i Finlands ekonomi. De som svarade på barometern uppskattade att efterfrågan på Östersjöns och Nordsjöns sjötransportmarknader kommer att öka under de kommande 12 månaderna, men deras syn på hur Finlands import och särskilt export via sjötransporter kommer att utvecklas är mer pessimistisk.

De som besvarade barometern har regelbundet uppskattat att konkurrensen hårdnar på sjötransportmarknaden i varje Rederibarometer ända från den första barometern 2006, och denna barometer utgör inget undantag. Över hälften av svarspersonerna bedömer även den här gången att konkurrensen har hårdnat och kommer att bli ännu hårdare under de kommande 12 månaderna.

I åsikterna anses priset på sjötransport och bränsle ha en tydlig koppling till världsekonomin läge. Efter de höga priserna 2021 och 2022 har priserna i år varit lägre, men särskilt fraktpriserna förutspås vända och öka under de kommande 12 månaderna.

Bristen på arbetskraft inom sjöfarten syns i svaren om besättningskostnaderna. De uppskattas ha stigit märkbart både för Finlands och för andra registers del, och utvecklingen antas fortsätta även i framtiden. Rederierna angav även tillgången på arbetskraft som det största hindret för tillväxten, vilket ytterligare betonar att det är centralt att lösa arbetskraftsbristen inom sjöfartsbranschen för att trygga konkurrenskraften hos både branschen och Finlands utlandshandel, som i huvudsak förlitar sig på sjötransporter.

För enskilda rederier var 2023 ett svårt år. Över hälften av svarspersonerna bedömde att omsättningen minskat 2023. Endast 17 procent av rederierna bedömde att nyttjandegraden av deras kapacitet hade ökat. Situationen uppskattas lätta 2024, eftersom 56 procent av rederierna uppskattar att deras omsättning ökar de kommande 12 månaderna och endast 11 procent uppskattar att den kommer att minska.

Lähteet

EIA (2024) Spot Prices for Crude Oil and Petroleum Products, U.S. Energy Information Administration.

EU Ember (2024) Carbon Price Tracker, the latest data on EU ETS carbon prices.

Repka, S., Pöntynen, R. (2023) Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus -ja tutkimuskeskuksen julkaisuja B219/2023, Sari Repka & Riitta Pöntynen. Varustamobarometri - Rederibarometern 2022. Turku.

Ship & Bunker (2024) Rotterdam bunker prices. www.shipandbunker.com

Tilastokeskus (2024) Ulkomaan meriliikenne.



**TURUN
YLIOPISTO**
Kauppakorkeakoulu

VARUSTAMOBAROMETRI 2023



Tomi Solakivi, Lauri Ojala ja Veeti Metsäaho

**TURUN KAUPPAKORKEAKOULUN JULKAISUJA
SARJA E-1:2024**

**ISBN: 978-952-249-648-5
ISSN: 2342-4796**