

MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA  
TURUN YLIOPISTON BRAHEA-KESKUS

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

B 216  
2021

# VARUSTAMOBAROMETRI REDERIBAROMETERN 2020



Pekka Sundberg

**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 216  
2021

VARUSTAMOBAROMETRI  
REDERIBAROMETERN  
2020

Pekka Sundberg

Turku 2021

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 2021

ISBN 978-951-29-8337-7 (Verkkójulkaisu)

ISSN 2342-1436 (Verkkójulkaisu)

Kannen kuva: Pekka Sundberg

## ESIPUHE

Varustamobarometri kartoittaa Suomen merenkulku- ja varustamoalan suhdannetilannetta ja näkymiä. 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 liikennettä Suomeen. Tätä varustamoiden ylimmältä johdolta kerättävään aineistoon perustuvaa barometriä on toteutettu yhtäjaksoisesti vuodesta 2006.

Merenkulkuala on tunnetusti toimiala, jossa suhdannekäänteet näkyvät aikaisin. Ensimmäisen kerran varustamobarometrin historiassa olemme kuitenkin tilanteessa, jossa normaalit talouden vaihtelut joutuivat antamaan tilaa ulkopuoliselle tekijälle. Covid-19-pandemia tulee näkymään varustamobarometrin aikasarjoissa syvänä pudotuksena. Talouden yleinen epävarmuus varjostaa varustamoalaa, mutta suunta näyttäisi olevan kuitenkin ylöspäin. Pandemiasta toivutaan.

Vaihtuvilla teemakysymyksillä selvitettiin pandemian vaikutuksia. Pitkällä tähtäimellä taudin seuraukset muuttavat varustamojen arvioiden mukaan Suomen meriliikenteen reitityksiä ja kuljetusmääriä jonkin verran teollisuuden ja kaupan monipuolistaessa hankintalähteitään. Lyhyellä tähtäimellä yksittäisten varustamoiden liikevaihto saattaa laskea. Uudessa tilanteessa monet varustamot varautuvat myös muuttamaan liiketoimintakonseptiaan tai strategiaansa.

Varustamobarometri 2020 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 2020:n toteutuksen.

Tampereella 23.12.2020

Pekka Sundberg  
Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus  
Turun yliopiston Brahea-keskus

## FÖRORD

Rederibarometern kartlägger konjunkturläget och konjunkturprognoserna för den finländska sjöfarts- och rederibranschen. Den baserar sig på en enkät som riktas 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 bedriver regelbunden trafik till Finland. Barometern samlar in information från rederiernas högsta ledning och kartläggningen har genomförts utan avbrott sedan år 2006.

Det är känt att sjöfartsbranschen är en bransch där konjunktursvängningar syns tidigt. För första gången i rederibarometerens historia befinner vi oss dock i en situation där de normala ekonomiska svängningarna tvingades ge plats för en utomstående faktor. Covid-19-pandemin kommer att synas som ett djupt ras i rederibarometerens tidsserier. Den allmänna ekonomiska osäkerheten kastar en skugga över rederibranschen, men trenden ser dock ut att vara uppåtgående. Vi återhämtar oss från pandemin.

De växlande temafrågorna utredde konsekvenserna av pandemin. På lång sikt kommer följderna av sjukdomen enligt rederiernas bedömningar att leda till att rutterna och transportmängderna inom den finländska sjötrafiken ändras en aning när industrin och handeln diversifierar sina inköpskällor. De enskilda rederiernas omsättning kan komma att minska på kort sikt. I den nya situationen förbereder många rederier sig även på att ändra sitt affärskoncept eller sin strategi.

Rederibarometern 2020 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 2020.

Tammerfors den 23 december 2020

Pekka Sundberg  
Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral  
Åbo universitets Brahea-centrum

## TIIVISTELMÄ

Edellisessä varustamobarometrissä kaudella 2019 alkaneen laskevan kehityksen ennakoitiin loiventuvan. Toisin kuitenkin kävi. Lasku jatkui voimakkaana kaudella 2020. Barometrin historiassa lasku on monien muuttujien osalta lähes yhtä voimakasta kuin kausilla 2/08 ja 1/09, jolloin barometri toteutettiin kaksi kertaa vuodessa. Saldolukujen perusteella käänne parempaan on tapahtumassa. Epävarmuus tulevaisuudesta heijastuu kuitenkin ennusteiden prosenttijakauksissa. Tilanteen paranemista jonkin verran, huononemista jonkin verran tai säilymistä ennallaan ennakoivat suurin piirtein yhtä suuri joukko vastaajista. Edellisen barometrin kysely suoritettiin marraskuussa 2019, jolloin koronavirus oli vielä tuntematon. Tämän kertaisen barometrin kysely osui marraskuussa vaiheeseen, jossa covid-19-pandemia oli jo jatkunut pidemmän aikaa, mutta rokotteen tehosta koronavirusta vastaan ei ollut vielä täyttä varmuutta julkisuudessa.

Lähes kaikkien muuttujien osalta pudotus on ollut voimakas ja yllätyksellinen. Edellisen barometrin ennusteet merikuljetusmarkkinoiden suhdanteista kaudelle 2020 olivat ennakoineet, että kaudella 2019 tapahtunut pudotus taittuisi ennusteen saldoluvun perusteella lievemmäksi. Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteita kuvaava saldoluku putosi kuitenkin toteutuneella kaudella miinus 76 pisteeseen. Uudessa ennusteessa ennakoidaan saldoluvun kääntyvän positiiviseksi 11 pisteeseen. Prosenttilukujen erilaiset arviot molempiin suuntiin heijastelevat kuitenkin epävarmuutta tulevaisuudesta.

Samanlainen kehitys on havaittavissa esimerkiksi kuljetuskysynnässä. Edellisen barometrin ennusteen mukaan kaudella 2020 tasan 40 % vastaajista uskoi, että tilanne huononee jonkin verran. Tämän kertaisessa barometrissä 50 % vastaajista arvioi, että kysyntä oli kaudella 2020 jonkin verran huonompaa kuin edellisellä kaudella ja 13 % arvioi kysynnän olleen huomattavasti heikompa. Seuraavan 12 kuukauden ennusteen saldoluku on lievästi positiivinen, mutta prosentuaaliset arviot siitä, säilyykö tilanne ennallaan, huonontuuko se jonkin verran vai parantuuko se jonkin verran jakautuvat suurin piirtein tasan. Myös viennin ja tuonnin toipumisesta mielipiteet jakaantuvat. Saldoluvun perusteella tuonti elpyy vientä paremmin. Tuonnin saldoluku on miinus 6 ja viennin miinus 17.

Yksittäisiä varustamoita koskeneessa osiossa varustamon liikevaihto ja kapasiteetin käyttöaste seuraavat kauden 2020 kehitystä ja 12 kuukauden ennustetta suhdanteiden ja kysynnän kanssa saman muotoisina. Varustamon liikevaihdon saldoluku oli kaudella 2020 miinus 52 ja ennusteen miinus 6. Prosenttitarkastelun perusteella on havaittavissa epävarmuutta tulevaisuudesta, mikä heijastuu esimerkiksi siinä, että varustamoilla ei ole aikeita hankkia lisää henkilöstöä Suomen lipun alle. Henkilöstö voi jopa vähentyä jonkin verran, kuten ennusteen saldoluku miinus 34 osoittaa.

Kuluvan tarkastelujakson merkittävin varustamojen kasvun este oli talouden yleinen epävarmuus, jonka mainitsi 71 % vastaajista. Epävarmuus heijastuu myös huonona hintakehityksenä, jonka mainitsi 59 % vastaajista. Noin puolet vastaajista (53 %) mainitsi sekä kysynnän riittämät-

tömyyden, että Suomen lipun hinnan. Suomen lipun hinta on jälleen noussut merkittäväksi kasvun esteeksi. Suomen lippuun liittyen voidaan kuitenkin todeta, että merenkulkupolitiikka on säilynyt suurin piirtein ennallaan.

Varustamobarometrin teemakysymys on vuosittain vaihtuva kysymys tai kysymyssarja, jolla karotetaan vastaajien mielipiteitä ajankohtaisista aiheista. Vaihtuva teemakysymys -osio liittyi tällä kertaa covid-19-pandemian vaikutuksiin. Deutsche Post DHL Group on arvioinut, että pandemia tulee muuttamaan maantieteellisesti toimitusketjuja. Varustamobarometrissä kysyttiin, kuinka paljon mahdollinen muutos tulee vaikuttamaan Suomen meriliikenteen reitityksiin ja reittien kuljetusmääriin 5-10 vuoden aikajänteellä. Vastaajista 12 % arvioi, että pandemia ja sen seuraukset talouselämälle muuttavat Suomen meriliikenteen reitityksiä ja reittien kuljetusmääriä huomattavasti. Valtaosa (88 %) katsoi, että pandemian vaikutus tulee olemaan vähäinen. Kukaan ei kuitenkaan arvioinut, etteikö pandemialla olisi vaikutusta.

Toisessa teemakysymyksessä kysyttiin sitä, mitkä ovat pandemian vaikutukset yksittäisen varustamon kannalta tulevan vuoden aikana. Vaihtoehtoisista oli mahdollisuus valita korkeintaan kolme. Suurimpana vaikutuksena seuraavan vuoden aikana nähtiin liikevaihdon huomattava lasku, jonka arvioi tapahtuvan puolet vastaajista. Yli kolmannes (35 %) vastaajista katsoi, että pandemian vaikutukset ovat niin suuret, että liiketoimintakonseptia ja/tai strategiaa on kehitettävä. Vajaa kolmannes (29 %) vastaajista arvioi, että linjoja ja/tai liikennealueita joudutaan muuttamaan. Osa vastaajista arvioi myös, että linjoja ja/tai frekvenssejä joudutaan vähentämään. Noin neljännes (24 %) vastaajista arvioi, että pandemialla ei ole seuraavan vuoden aikana oleellista vaikutusta heidän edustamansa varustamon toimintaan.

Varustamobarometrissä on myös teemakysymyssarja, jossa tarkastellaan tiettyä teemaa viiden vuoden aikajänteellä. Aiheena nykyisellä viisivuotiskaudella on vastuullisuus ja ympäristöystävällisyys. Varustamoiden mukaan rahdinantajat arvostavat aiempaa enemmän varustamoiden vastuullisuutta ja ympäristöystävällisyyttä, mutta eivät ole kuitenkaan valmiita maksamaan siitä. Näyttäisi siltä, että kuljetusketjun läpäisevä ympäristö- ja vastuullisuusajattelu vaatisi myös enemmän konkretiaa.



## SAMMANFATTING

I den förra rederibarometern förutsåg man att den nedåtgående utvecklingen som började perioden 2019 skulle bli flackare. Så gick det dock inte. Nedgången var fortsatt kraftig perioden 2020. Sett till barometerns historia var nedgången för flera variablers del nästan lika kraftig som under perioderna 2/08 och 1/09, då barometern genomfördes två gånger per år. Av saldotalen att döma håller det på att ske en vändning till det bättre. Osäkerheten kring framtiden avspeglas dock i de procentuella fördelningarna i prognoserna. Andelen enkättagare som förutser att situationen kommer att förbättras en aning är i stort sett lika stor som andelarna som anser att situationen kommer att försämrans en aning eller förbli oförändrad. Enkäten för den förra barometern genomfördes i november 2019, då coronaviruset ännu var okänt. Den här gången inföll barometerenkäten i november, i ett skede då covid-19-pandemin redan hade pågått en längre tid, men det i offentligheten fortfarande inte rädde fullständig säkerhet om vaccinets effekt mot coronaviruset.

Fallet har varit kraftigt och överraskande i fråga om nästan alla variabler. Föregående barometers prognoser om konjunkturerna på sjötransportmarknaden perioden 2020 förutsåg att det fall som inträffade perioden 2019 av saldotalet att döma skulle brytas och övergå i en lindrigare nedgång. Saldotalet som beskriver konjunkturerna på sjötransportmarknaden föll dock till -76 poäng under den fullbordade perioden. I den nya prognosen förutses saldotalet ta en positiv vändning till 11 poäng. Procentuellt sett avspeglar de olika bedömningarna i båda riktningarna dock osäkerhet kring framtiden.

En likadan utveckling kan ses i till exempel transportefterfrågan. Enligt prognosen i den förra barometern trodde exakt 40 procent av dem som svarade att läget kommer att försämrans en aning under 2020. I den här omgången av barometern bedömde 50 procent av enkättagarna att efterfrågan var en aning mindre under perioden 2020 än under föregående period, och 15 procent bedömde att efterfrågan hade varit avsevärt mindre. Saldotalet i prognosen för de kommande tolv månaderna är svagt positivt, men de procentuella bedömningarna av om läget kommer att förbli oförändrat, försämrans en aning eller förbättras en aning är i stort sett jämnt fördelade. Åsikterna om exportens och importens återhämtning är också delade. Enligt saldotalet återhämtar sig importen bättre än exporten. Saldotalet för importen är -6, medan saldotalet för exporten är -17.

I det avsnitt som gäller de enskilda rederierna följer rederiets omsättning och utnyttjandegraden av kapaciteten utvecklingen under perioden 2020 och tolv månadersprognosen i samma form när det gäller konjunkturer och efterfrågan. Saldotalet för rederiets omsättning var perioden 2020 -52 och prognosen -6. Av procenttalen att döma kan en osäkerhet kring framtiden skönjas, vilket till exempel avspeglas i att rederierna inte har för avsikt att skaffa mer personal under finsk flagg. Personalen kan till och med minska, som saldotalet -34 i prognosen visar.

Det mest betydande hindret för rederiernas tillväxt under den innevarande perioden var den allmänna ekonomiska osäkerheten, som nämndes av 71 procent av dem som svarade. Osäkerheten avspeglades även som dålig prisutveckling, vilket nämndes av 59 procent av dem som

svarade. Ungefär hälften av enkättagarna (53 procent) nämnde både otillräcklig efterfrågan och finska flaggans pris. Finska flaggans pris har återigen blivit ett betydande tillväxthinder. Beträffande finsk flagg kan det dock konstateras att sjöfartspolitiken i stort sett har förblivit oförändrad.

Temafrågan i rederibarometern är en fråga eller frågeserie som byts ut varje år och som kartlägger enkättagarnas åsikter om aktuella ämnen. Avsnittet med en temafråga som byts ut varje gång gällde den här gången konsekvenserna av covid-19-pandemin. Deutsche Post DHL Group har gjort bedömningen att pandemin kommer att förändra leveranskedjorna geografiskt. I rederibarometern frågades hur mycket den eventuella förändringen kommer att påverka rutterna inom den finländska sjötrafiken och transportmängderna på rutterna över ett tids spann på 5–10 år. Av dem som svarade bedömde 12 procent att pandemin och dess följder för näringslivet kommer att medföra en avsevärd förändring av rutterna i den finländska sjötrafiken och transportmängderna på rutterna. Majoriteten (88 procent) ansåg att effekten av pandemin kommer att vara liten. Ingen bedömde dock att pandemin inte skulle ha någon effekt.

I den andra temafrågan frågades vilka konsekvenser pandemin får för det enskilda rederiet under det kommande året. Man kunde välja högst tre av alternativen. En betydande minskning av omsättningen sågs som den största konsekvensen under det kommande året. Ungefär hälften av enkättagarna bedömde att det kommer att inträffa. Över en tredjedel (35 procent) av dem som svarade ansåg att pandemins konsekvenser är så stora att affärskonceptet och/eller strategin måste utvecklas. Knappt en tredjedel (29 procent) av enkättagarna bedömde att man kommer att tvingas ändra linjerna och/eller trafikområdena. En del av dem som svarade bedömde även att man tvingas minska antalet linjer och/eller frekvenserna. Ungefär en fjärdedel (24 procent) av dem som svarade bedömde att pandemin under det kommande året inte kommer att ha någon väsentlig inverkan på verksamheten i det rederi som de representerar.

Rederibarometern innehåller även en serie temafrågor som granskar ett visst tema över ett tids spann på fem år. Temat under den nuvarande femårsperioden är ansvarsfullhet och miljövänlighet. Enligt rederierna sätter befraktarna större värde än förr på ansvarsfullhet och miljövänlighet hos rederierna, men är dock inte beredda att betala för det. Det ser ut som om det miljö- och ansvarighetstänkande som löper genom transportkedjan även kräver fler konkreta åtgärder.

## SISÄLLYSLUETTELO

### VARUSTAMOBAROMETRI – REDERIBAROMETERN 2020

1	JOHDANTO.....	11
2	VARUSTAMOIDEN TAUSTATIEDOT .....	12
3	MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS .....	15
3.1	Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset.....	15
3.2	Yksittäistä varustamoaa koskevat kysymykset.....	24
4	VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET .....	29
5	TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET .....	30
6	TEEMAKYSYMYKSET .....	33
6.1	Vaihtuva teemakysymys.....	33
6.2	Teemakysymys II.....	34
7	YHTEENVETO .....	37
8	INLEDNING.....	41
9	BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIER .....	42
10	SJÖFARTSBRANSCHENS NULÄGE OCH FRAMTID .....	45
10.1	Allmänna frågor om rederibranschen.....	45
10.2	Frågor om enstaka rederier .....	54
11	HINDER FÖR REDERIERNAS UTVECKLING OCH TILLVÄXT .....	59
12	FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN .....	60
13	TEMAFRÅGOR.....	63
13.1	Växlande temafråga .....	63
13.2	Temafråga II .....	64
14	SLUTSATSER.....	67



## 1 JOHDANTO

SPC Finlandin Varustamobarometrin kysely toteutettiin verkkokyselynä marraskuussa 2020. 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. Barometrikselyn potentiaalisten vastaajien määrä pysyi suurin piirtein samalla tasolla edellisvuoden kanssa. Potentiaalisia vastaajia oli 31, joista 17 vastasi eli kyselyn vastausprosentti oli 55.

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 vertailukohte 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. Varustamobarometriin vastanneista suurin osa ilmoitti titteliksi toimitusjohtaja (71 %). Lisäksi kyselyyn vastasi hallituksen puheenjohtaja sekä muuta johtoa.

### Varustamon pääasiallinen liikennemuoto (A2)

Linjaliikennettä harjoittaa 35 % vastanneista varustamoista, hakurahtiliikennettä 53 % ja muuta liikennettä loput eli 12 % vastanneista varustamoista. Liikennemuodon jakaantuminen esitetään taulukossa 2.1.

Taulukko 2.1. Varustamon liikennemuoto (n=17).

Liikennemuoto	mainintoja kpl	%
Linjaliikenne	6	35 %
Hakurahtiliikenne	9	53 %
Muu	2	12 %

### Varustamon pääasiallinen tavaraliikenne (A3)

Taulukossa 2.2. esitetään varustamoiden pääasiallinen tavaraliikenteen muoto tavararyhmittäin. Suurin osa eli 65 % vastaajista kuljettaa kappaletavaraa, kuivabulk-kuljetuksia on 29 %:lla ja nestebulk-kuljetuksia 6 %:lla.

Taulukko 2.2. Varustamon tavaraliikenteen muoto tavararyhmittäin (n=17).

Tavaraliikenne	mainintoja kpl	%
Kuivabulk	5	29 %
Nestebulk	1	6 %
Kappaletavara	11	65 %

### 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. Lähes viidennes vastaajia ilmoitti varustamonsa liikevaihdon suurimpaan eli yli 100 miljoonan euron liikevaihdon luokkaan. Luokkaan 10 - 50 miljoonaa euroa sijoittui lähes puolet vastaajista.

Taulukko 2.3. Varustamon liikevaihto (n=17).

Liikevaihto	mainintoja kpl	%
alle 10 MEUR	5	29 %
10 - 50 MEUR	8	47 %
50 - 100 MEUR	1	6 %
yli 100 MEUR	3	18 %

Varustamon työntekijämäärän suuruusluokka (A5)

Barometrissä kartoitettiin varustamoiden työntekijämääriä ennalta annettuihin luokkiin perustuen (taulukko 2.4.). Kyselyyn vastanneista varustamoista noin viidennes ilmoitti työntekijämääränsä olevan yli 200 työntekijää. Alle 20 työntekijän varustamoita oli myös noin viidennes kyselyyn osallistuneista. Noin puolet varustamoista kuului luokkaan 50-200 henkilöä.

Taulukko 2.4. Varustamon työntekijämäärä (n=17).

Työntekijämäärä	mainintoja kpl	%
alle 20	3	18 %
20 – 50	2	12 %
50 – 200	9	52 %
yli 200	3	18 %

Varustamon tonnisto (A6)

Ainoastaan omaa tonnistoa oli 71 %:lla vastanneista varustamoista. Sekä omaa että vuokrattua tonnistoa oli 12 %:lla vastaajista. Noin viidenneksellä vastaajista oli ainoastaan vuokrattua tonnistoa. Vastaajien jakautuminen selviää taulukosta 2.5.

Taulukko 2.5. Varustamon tonnisto (n=17).

Tonnisto	mainintoja kpl	%
Ainoastaan omaa tonnistoa	12	71 %
Sekä omaa että vuokrattua tonnistoa	2	12 %
Varustamolla on ainoastaan vuokrattua tonnistoa	3	18 %
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 138. 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=17).

Lippu/alustyyppi	Suomi	EU	muu	YHTEENSÄ
Roro/ropax	45	12	0	57
Kontti	0	2	0	2
Kuivabulk	36	33	0	69
Nestebulk	0	0	10	10
YHTEENSÄ	81	47	10	138

Kauppa-alusluetteloon merkitään hakemuksesta sellaiset Suomen alusrekisterin alukset, joille voidaan valtion varoista myöntää kauppamerenkulun tukea kilpailukyvyyn parantamiseksi. Vaikka kauppa-alusluettelo elää koko ajan ja muutokset, kuten omistajanvaihdokset ja nimenmuutokset, ovat tavallisia, niin luetteloön merkittyjen alusten määrä on pysynyt melko saman suuruisena viimeisten vuosien aikana. Ajanjaksolla tammikuusta 2019 lokakuulle 2020 kauppa-laivaston lukumäärä on vaihdellut 113 ja 120 aluksen välillä. Suurimmillaan se oli touko- ja kesäkuussa 2019, josta se on laskenut melko tasaisesti. Viimeisen kolmen kuukauden aikana aluksia on ollut rekisterissä 113 kappaletta/kuukausi. (Suomen virallinen tilasto (SVT): Kauppalaivasto)



### 3 MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS

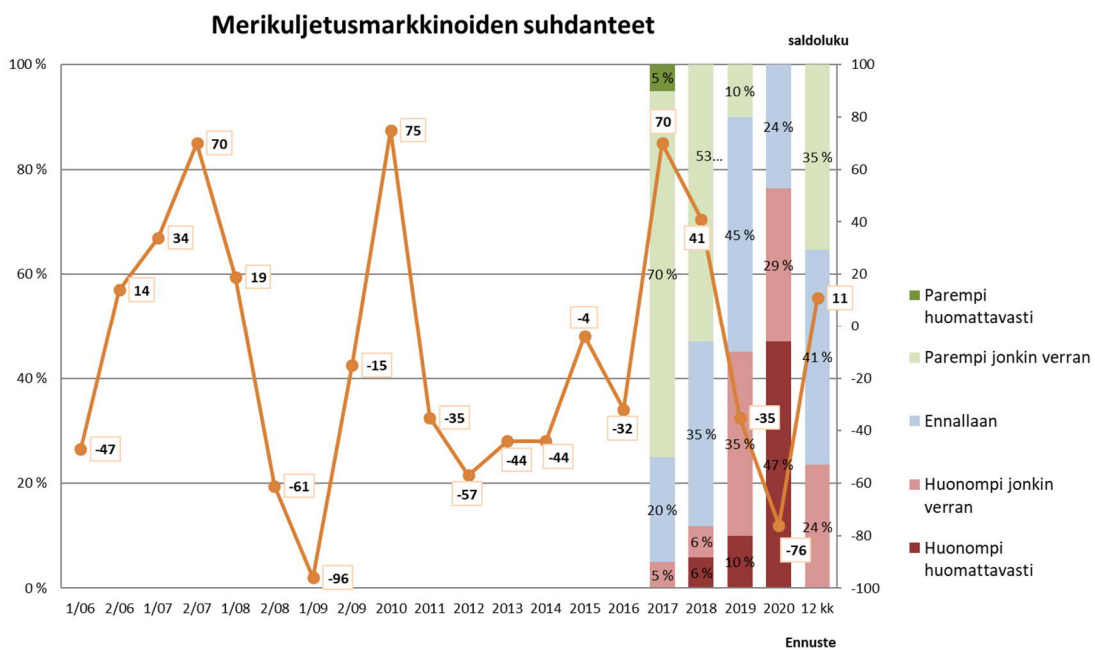
B-ryhmän kysymyksillä selvitettiin nykytilannetta ja tulevaisuutta niin, että ensin kartoitettiin varustamoalaa ja merikuljetusmarkkinoita yleensä ja sen jälkeen yksittäistä varustamoaa koskevia talousnäkyviä. Tarkastelun aikajakso muodostui tapahtuneen osalta viimeisestä kahdestatoista kuukaudesta ja tulevaisuuden osalta seuraavasta kahdestatoista kuukaudesta.

Poikkeuksen tästä tekee Suomen meriliikenteen vienti- ja tuontikuljetusten määrät, joista on käytetty vain ennustetta tulevalle 12 kuukaudelle. Investoinneissa koskien Suomen ja ulkomaiden välistä liikennettä aikajaksona on käytetty 24 kuukautta. Ennen vuotta 2010 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)

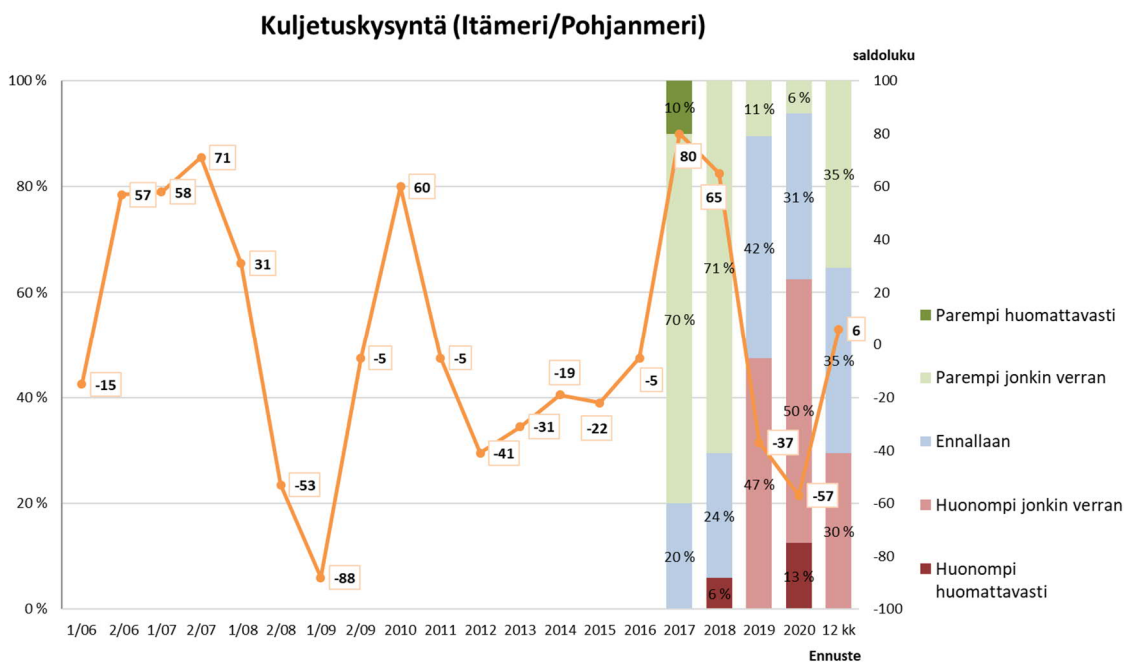
Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteita kuvaava saldoluku on alhaisimmilla tasolla kauden 1/09 jälkeen, jolloin se saavutti mittaushistorian alhaisimman tason miinus 96. Vuonna 2020 saldoluku oli kuitenkin 20 pistettä korkeampi kuin kaudella 1/09. Vaikka vuoden 2020 covid-19-pandemiaa voidaanakin pitää selittäjänä alhaiseen saldolukuun, on huomioitava, että saldoluku laski jo edellisellä kaudella peräti 76 pisteellä. Noin neljännnes vastaajista arvioi, että suhdanteet ovat säilyneet ennallaan ja noin kolmannes odottaa suhdanteiden paranevan. 41 % vastaajista katsoo, että suhdanteet säilyvät ennallaan. Tulevan kauden saldoluku on lievästi positiivinen. (Kuva 3.1.)



Kuva 3.1. Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (tot. 2020 n=17, ennuste 12 kk n=17)

### Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (B2)

Kuljetuskysyntä on seurannut suhdanteita Suomen tärkeimmillä liikennealueilla. Kysyntä väheni voimakkaasti jo edellisellä kaudella 102 pisteellä, josta se laski nykyiseen tasoon (-57 pistettä) 20 pisteellä. 13 % vastaajista katsoi, että kysyntä on huomattavasti huonompi kuin viime kaudella. Näkemykset kysynnän kehityksestä jakautuvat melko tasaisesti. Voimakasta muutosta suuntaan tai toiseen ei ole näköpiirissä. (Kuva 3.2.)

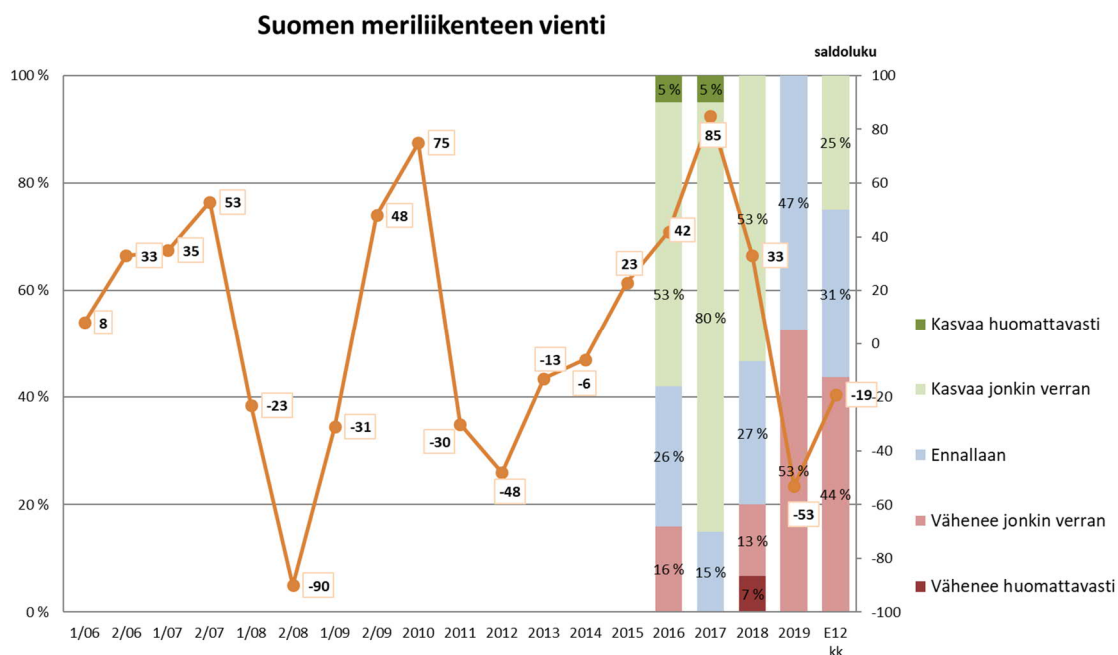


Kuva 3.2. Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (tot. 2020 n=17, ennuste 12 kk n=17).

### Vienti- ja tuontikuljetusten määrä (B3)

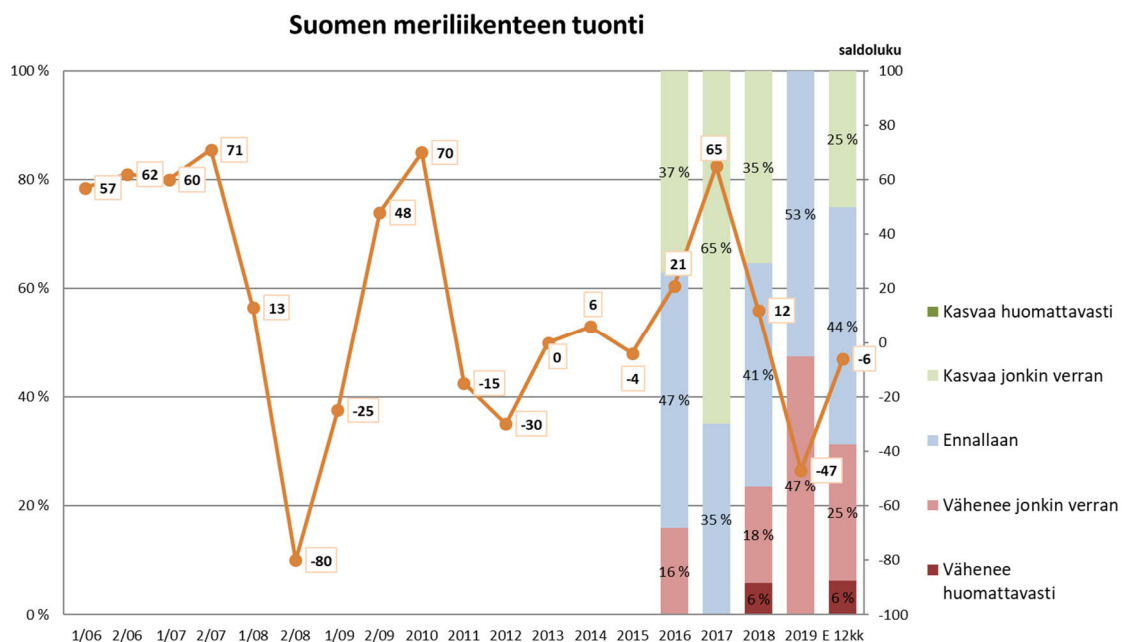
Suomen meriliikenteen viennin ja tuonnin kuvaamisessa on koko varustamobarometrin ajan käytetty vain ennusteita, ei arvioita edellisen vuoden tilanteesta, kuten muiden teemojen kohdalla. Tarkasteltaessa ennusteita on huomattava, että viime vuoden kysely tehtiin ajankohtana, jolloin koronavirus oli vielä tuntematon. Nykyinen kysely tehtiin voimakkaassa pandemiatilanteessa, jolloin rokote oli jo näköpiirissä, vaikkakin sen osalta oli vielä runsaasti epävarmuustekijöitä.

Edellisen kauden vientienusteen saldoluku oli miinus 53. Seuraavalle kaudelle ennakoidaan parempaa tilannetta. Saldoluku jää kuitenkin negatiiviseksi, koska 44 % prosenttia vastaajista arvioi, että vientiliikenne tulee vähenemään jonkin verran. Vain neljännes katsoo, että vientikuljetukset lisääntyvät. (Kuva 3.3.)



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

Tuontikuljetukset piristyvät vientikuljetuksia enemmän. Saldoluku nousee lähelle nollassa jään vain hieman negatiiviseksi. Suuri osa vastaajista (44 %) ennustaa, että tuontiliikenteen volyymi ei muutu. Neljännes vastaajista ennustaa lievää nousua ja neljännes lievää laskua.

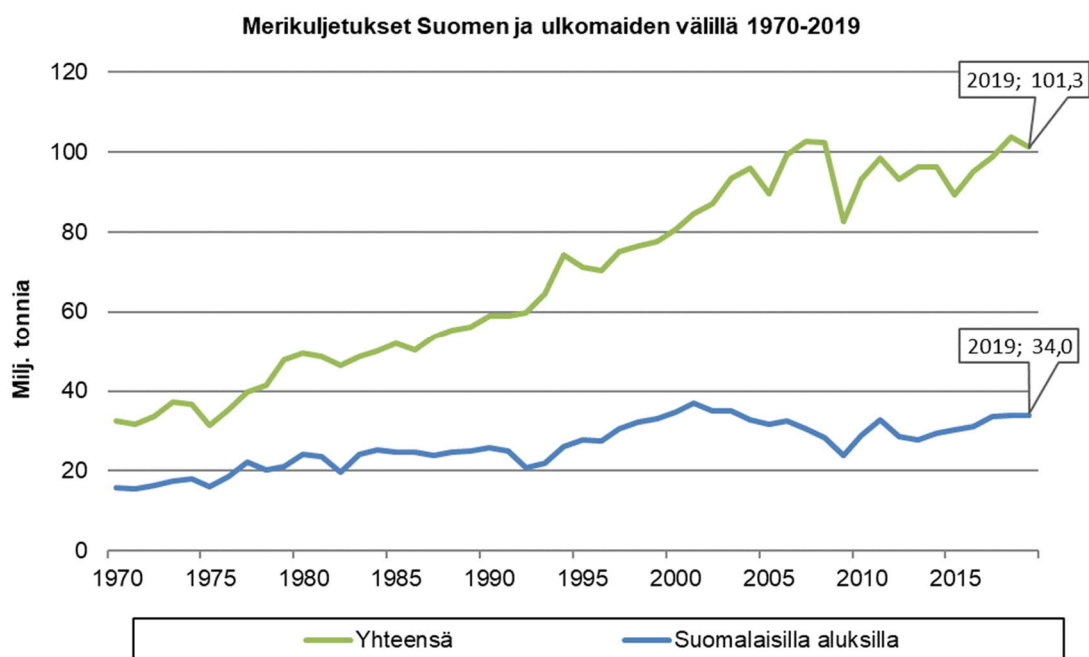


Kuva 3.4. Suomen meriliikenteen tuonti (ennuste 12 kk n=16).

Ulkomaan merikuljetuksista on kerätty säännöllisesti tietoa vuodesta 1970 lähtien. Vuosina 2010 – 2018 tilastoa on tuottanut Liikennevirasto, jota ennen julkaisija oli Merenkululaitos. Ulkomaan meriliikenteen tilastojen tuotanto siirtyi vuoden 2018 – 2019 vaihteessa Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille. Nyt tilastoja julkaisee Tilastokeskus.

Tietojen keräämisen alusta lähtien merikuljetusten määrä kasvoi suhteellisen tasaisesti aina vuoteen 2008 saakka. Vuonna 2009 volyymit laskivat huomattavasti. Vuoden 2008 ennätys rikkottiin vasta vuonna 2018, jolloin kokonaisvolyyymi oli 103,8 miljoonaa tonnia. Seuraavana vuonna volyymit laskivat, mutta 100 miljoonan tonnin raja ylitettiin kuitenkin kolmannen kerran. (Kuva 3.5.)

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)

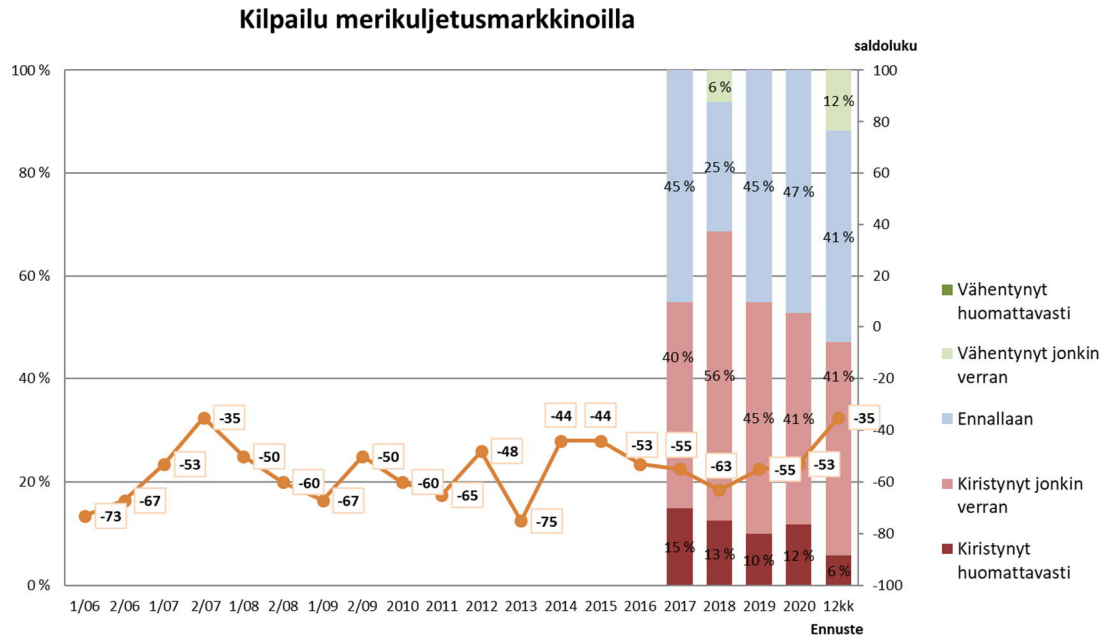


Kuva 3.5. Merikuljetukset Suomen ja ulkomaiden välillä 1970–2019 (Suomen virallinen tilasto (SVT): Ulkomaan meriliikenne).

#### Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (B4)

Kilpailu on koko varustamobarometrin toteutusajan pysynyt negatiivisena ja siinä on ollut suhteellisesti vähemmän vaihtelua kuin muissa teemoissa. Kilpailutilanne merikuljetusmarkkinoilla pysyy vastaajien mukaan edelleen kireänä, mutta tilanne ei ole oleellisesti muuttunut edelliseen jaksoon verrattuna. Saldoluku ja prosenttijakaumat ovat suurin piirtein samat kuin vuonna 2019.

Kilpailun ennustetaan saldoluvin perusteella heikkenevän hieman seuraavan 12 kuukauden aikana. Prosenttitarkastelun perusteella kilpailu säilyy kuitenkin kireänä.

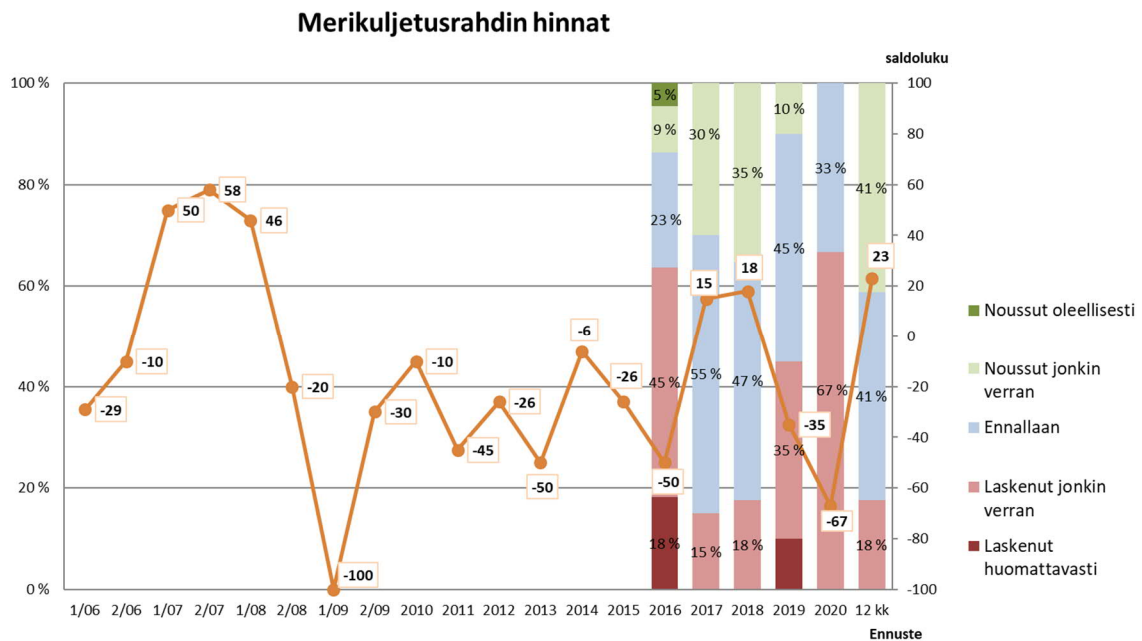


Kuva 3.6. Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (tot 2020 n=17, ennuste 12 kk n=17).

Merikuljetusrahtien hinnat (B5)

Merikuljetusrahtien hintoja kuvaava saldoluku on vaihdellut kuluneiden vuosien aikana hyvinkin paljon. Kaudella 2/07 saldoluku oli korkeimmillaan. Kausien 1/08 ja 1/09 aikana saldoluku putosi 146 pistettä. Toinen merkittävä pudotus osui kausille 2018 - 2020, jolloin saldoluku laski 86 pistettä. Kaksi kolmasosaa vastaajista arvioi, että edelliseen vuoteen verrattuna rahtihintojen lasku on ollut maltillista. Ennusteen mukaan rahtien hintataso paranee 90 pisteellä ja saldoluku muuttuu varustamojen kannalta positiiviseksi. 82 % vastaajista arvioi, että rahtien hinnat joko säilyvät ennallaan tai nousevat hieman.

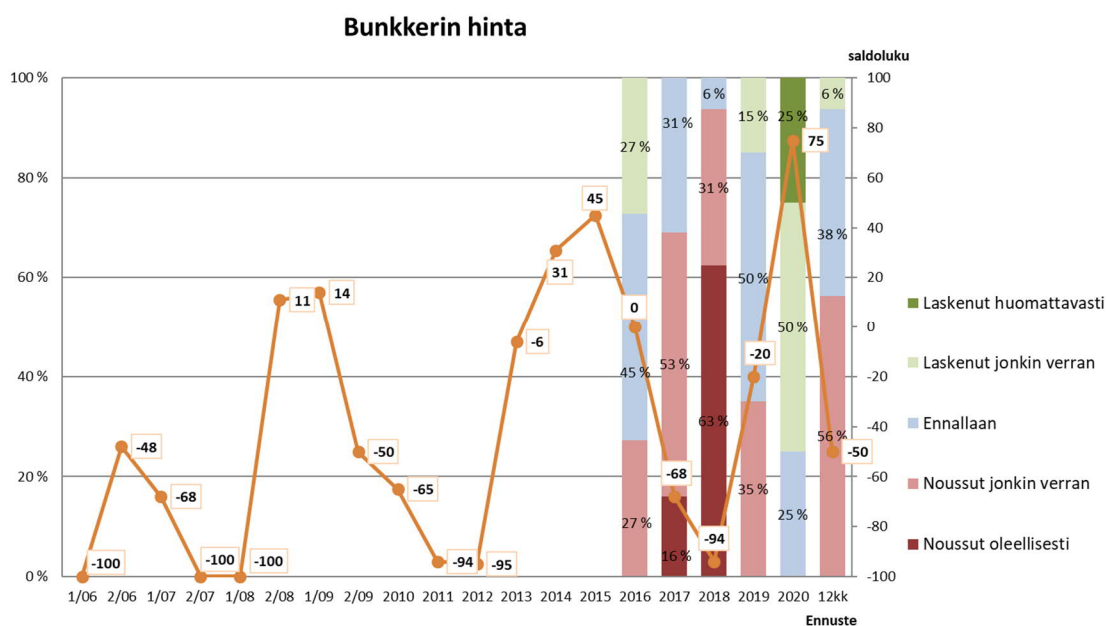
Merikuljetusrahtien hinta korreloi osaltaan myös bunkkerin hinnan kanssa, joka on Bunkerworld-tilaston mukaan laskenut vuoden 2019 aikana (kuva 3.10). Tämä vaikuttaa merikuljetusrahtien hintatasoon. Vastaava trendi on nähtävissä myös kyselyn vastauksissa, joissa arvioitiin bunkkerin hinnan muutoksia (B6).



Kuva 3.7. Merikuljetusrahtien hinnat (tot. 2020 n=17, ennuste 12 kk n=17).

### Bunkkerin hinta (B6)

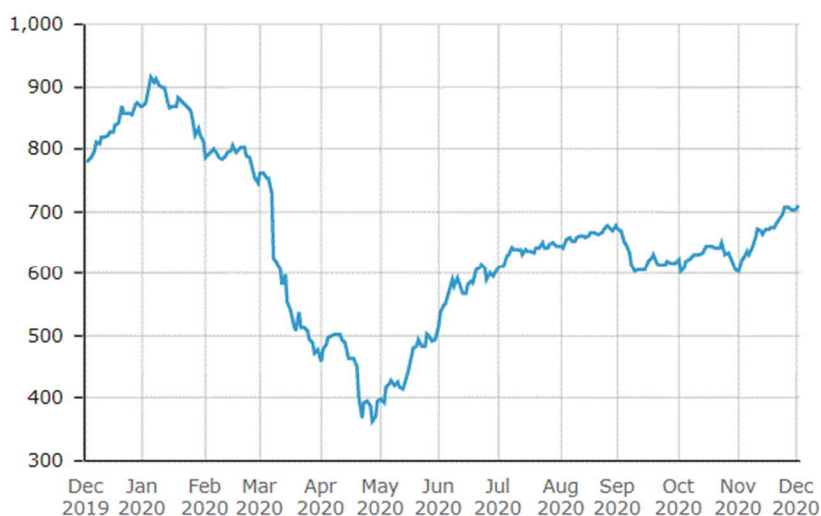
Bunkkerin hinnan saldoluku kuvaa tilannetta varustamon kannalta niin, että negatiivinen arvo tarkoittaa bunkkerin hinnan nousua. Bunkkerin eli laivan polttoaineen hinnassa on ollut merkittäviä laskuja ja nousuja varustamobarometrin toteuttamisen aikana. Saldoluvut ovat olleet enimmäkseen negatiivisia jopa niin, että useana vuonna saldoluku on ollut lähellä miinus 100:aa, mikä kuvaa bunkkerin yksiselitteistä kallistumista. Vuodesta 2018 saldoluku on noussut peräti 169 pistettä, joka on voimakkain bunkkerin hinnan laskua kuvaava saldoluvun nousu varustamobarometrin historiassa. 75 % vastaajista arvioi, että kaudella 2020 bunkkerin hinta on laskenut. 25 % ilmoitti, että lasku on ollut merkittävää. Erilaisia arvioita selittää osin erilaisten polttoainelaatujen käyttö. Seuraavan 12 kuukauden aikana bunkkerin hinnan uskotaan kallistuvan. Ennusteen saldoluku on miinus 50.



Kuva 3.8. Bunkkerin hinta (tot. 2020 n=16, ennuste 12 kk n=16).

Todellinen hintakehitys ilmenee Bunkerworld-indeksistä (BWI). Siinä on mukana, maantieteellinen painotus huomioon otettuna, 20 merkittävän bunkraussataman tiedot. Indeksi sisältää raskaan polttoöljyn, dieselin ja kaasuöljyn painotettuna niiden merkittävyydellä bunkkerimarkkinoilla (Bunkerworld-tilastot, 2020).

Lyhyen aikavälin BWI osoittaa, että vuoden 2020 alussa polttoaineen hinta oli suhteellisen korkealla, minkä jälkeen indeksi laski jyrkästi toukokuulle saakka. Heinäkuusta lähtien indeksi on vaihdellut likimain 600 - 700 pisteen välillä. (Kuva 3.10.) (Bunkerworld-tilastot, 2020).

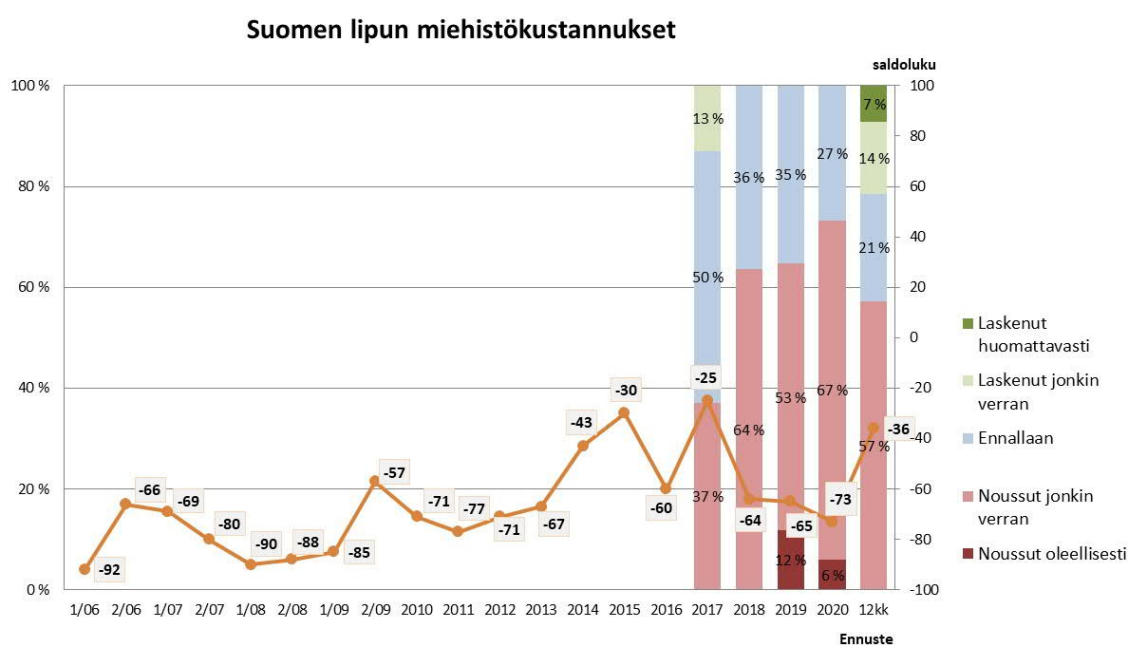


Kuva 3.9. BWI-indeksin mukainen polttoaineen hinnankehitys (\$) (Bunkerworld-statistics, 2020).

### Miehistökustannukset lippuvaltioittain (B7)

Suomen lipun alla purjehtivien laivojen miehistökustannuksia kuvaava saldoluku on edelleen negatiivinen, kuten se on ollut koko barometrin tarkastelujakson historian ajan. Toteutuneen kehityksen saldoluku on laskenut 8 pistettä edellisestä kaudesta. Prosentuaalisen tarkastelun mukaan 73 % vastaajista arvioi, että Suomen lipun miehistökustannukset ovat edelleen nousseet. 6 % vastaajista katsoi, että nousu on ollut oleellista.

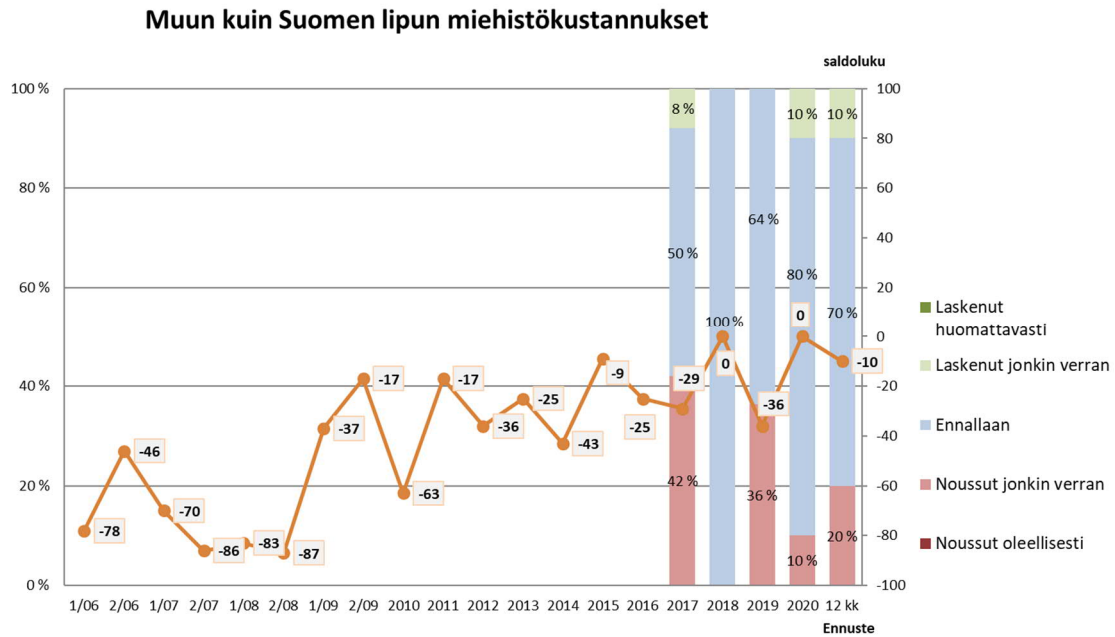
Saldoluvun perusteella tulevalla kaudella miehistökustannusten nousu hieman tasaantuisi. Saldoluku paranee varustamojen kannalta 36 pisteellä perustuen lähinnä siihen, että noin viidennes vastaajista katsoo, että miehistökustannukset laskevat tulevalla kaudella.



Kuva 3.10. Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2020 n=15, ennuste 12 kk n=15).

Muun kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannukset ovat pysyneet ennallaan. Näin arvioi peräti 80 % vastaajista. Saldoluku on nolla. Tulevaisuuden suhteen viidennes vastaajista katsoo, että miehistökustannukset nousevat jonkin verran, kun taas 10 % arvioi, että miehistökustannukset alenevat hieman. Saldoluku on siten miinus 10. Kokonaiskuva on kuitenkin se, että miehistökustannukset säilyvät nykyisellä tasolla. Tämän näkemyksen jakaa 70 % vastaajista.



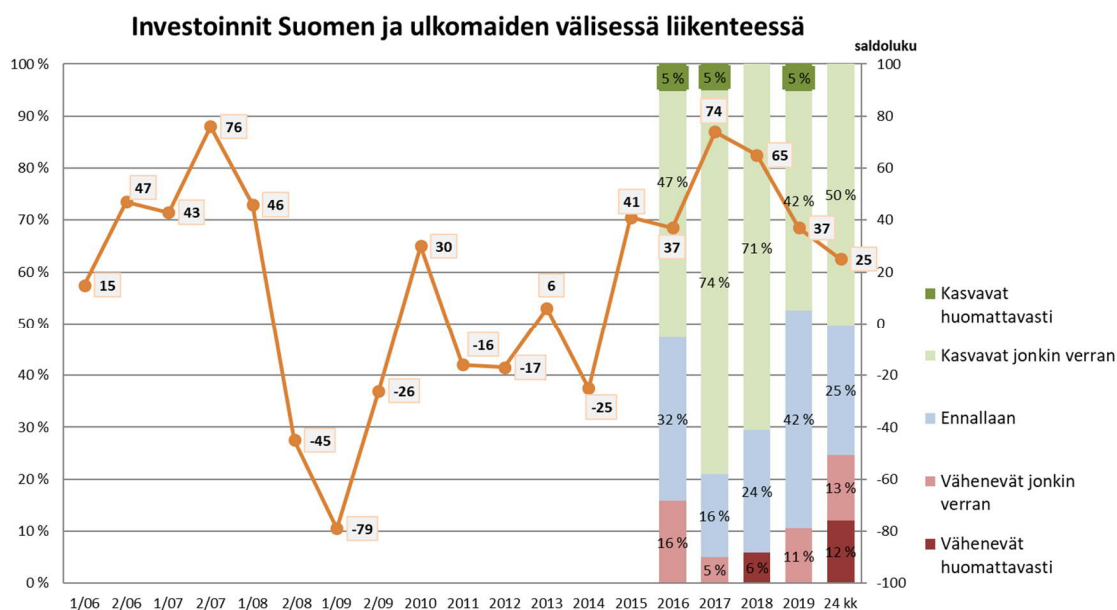


Kuva 3.11. Muun kuin Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2020 n=10, ennuste 12 kk n=10).

#### 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.

Puolet vastaajista ennakoivat, että investoinnit kasvavat jonkin verran seuraavan kahden vuoden aikana. Saldoluku on myös positiivinen 25 pisteellä. Saldoluvun alaspäin suuntautuva kuvaaja on hieman taittumassa. Kolme neljäsosaa kyselyyn osallistujista vastasi, että investoinnit joko lisääntyvät jonkun verran tai säilyvät nykytasolla. Toisaalta neljännes oli arvioissaan sitä mieltä, että investoinnit supistuvat.



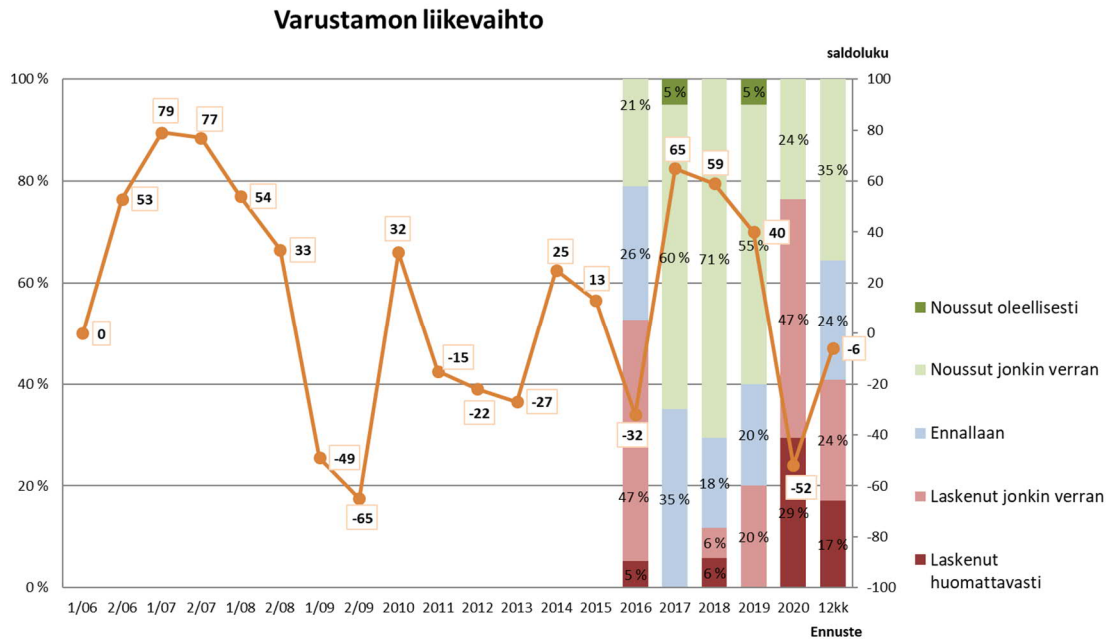
Kuva 3.12. Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (ennuste 24 kk n=16).

## 3.2 Yksittäistä varustamoita koskevat kysymykset

### Liikevaihto (B9)

Edellisessä varustamobarometrissä liikevaihdon saldoluvin kuvaaja oli laskusuunnassa, mutta kuitenkin positiivinen 25 pisteellä. 45 % vastaajista uskoi liikevaihdon nousevan. Toteutunut pandemian leimaama ajanjakso johti kuitenkin voimakkaaseen liikevaihdon pudotukseen yksittäisissä varustamoissa. Saldoluku laski 92 pisteellä miinus 52 pisteeseen ja saavutti toiseksi alemman tason varustamobarometrin mittaushistorian aikana. Vain kaudella 2/09 saldoluku oli alempi, miinus 65 pistettä. Prosenttitarkastelu osoittaa, että kuitenkin noin neljännes vastaajista kertoi, että oman varustamon liikevaihto on kohonnut hieman.

Tilanne paranee tulevalla kaudella. Saldoluku nousee nollan tuntumaan jäaden kuitenkin hieman negatiiviseksi. 41 % vastaajista katsoo, että liikevaihto laskee omassa varustamossa. Hieman yli kolmannes ennakoii, että liikevaihto kasvaa ja neljäsosassa varustamoita liikevaihto säilyy ennallaan. Vastaukset heijastavat varustamojen erilaisuutta, mutta ehkä myös erilaisia näkemyksiä siitä, miten koronaviruksesta toivutaan.

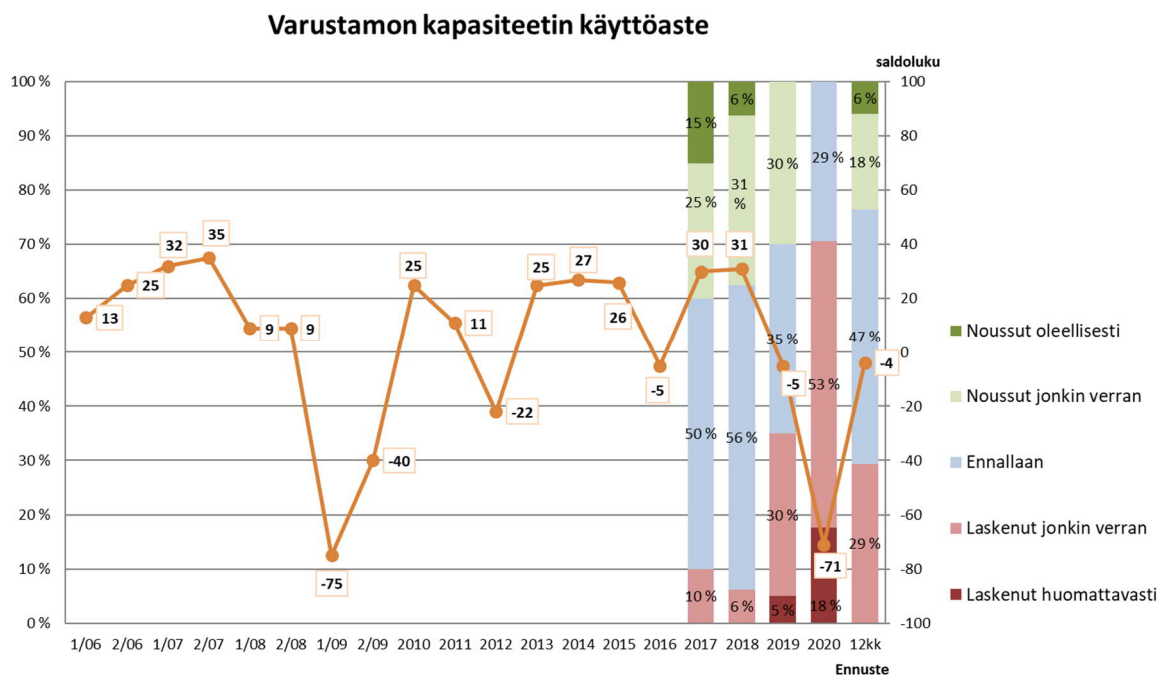


Kuva 3.13. Varustamon liikevaihto (tot. 2020 n=17, ennuste 12 kk n=17).

### Alusten kapasiteetin käyttöaste (B10)

Kapasiteetin käyttöasteen kuvaaja muistuttaa liikevaihdon kuvaajaa, mutta jyrkät nousut ovat harvinaisempia. Sen sijaan molempien aallonpohja on nähtävissä. Kapasiteetin käyttöasteen saldoluku romahti kaudella 1/09, mutta oli jo nouseva kaudella 2/09, vaikka jäikin voimakkaasti negatiiviseksi. Liikevaihdon saldoluku jatkoi vielä laskuaan kaudella 2/09, jolloin vuodessa tehtiin kaksi varustamobarometriä. Liikevaihdon tapaan myös kapasiteetin käyttöaste romahti kulu-neella kaudella. Romahdus ei kuitenkaan ollut aivan yhtä voimakas kuin liikevaihdon lasku. Saldoluku tippui 66 pisteellä. Saldoluku oli kuitenkin vain neljä pistettä korkeampi kuin kauden 1/09 saldoluku. 71 % vastaajista ilmoitti, että oman varustamon kapasiteetin käyttöaste on pienentynyt.

Tulevalla kaudella lähes neljännes ennakoii, että oman varustamon käyttöaste kasvaa ja alle kolmannes arvioi, että käyttöaste laskee. Valtaosa eli lähes puolet katsoo, että käyttöasteessa ei tapahdu muutoksia. Liikevaihdon saldoluvun tapaan tulevan kauden saldoluku nousee lähelle nollaa, mutta jää hieman negatiiviseksi. Mainittakoon, että edellisen varustamobarometrin ennusteen saldoluku oli nolla. 60 % vastaajista uskoi tuolloin, että kapasiteetin käyttöaste säilyy samana kuin kaudella 2019.



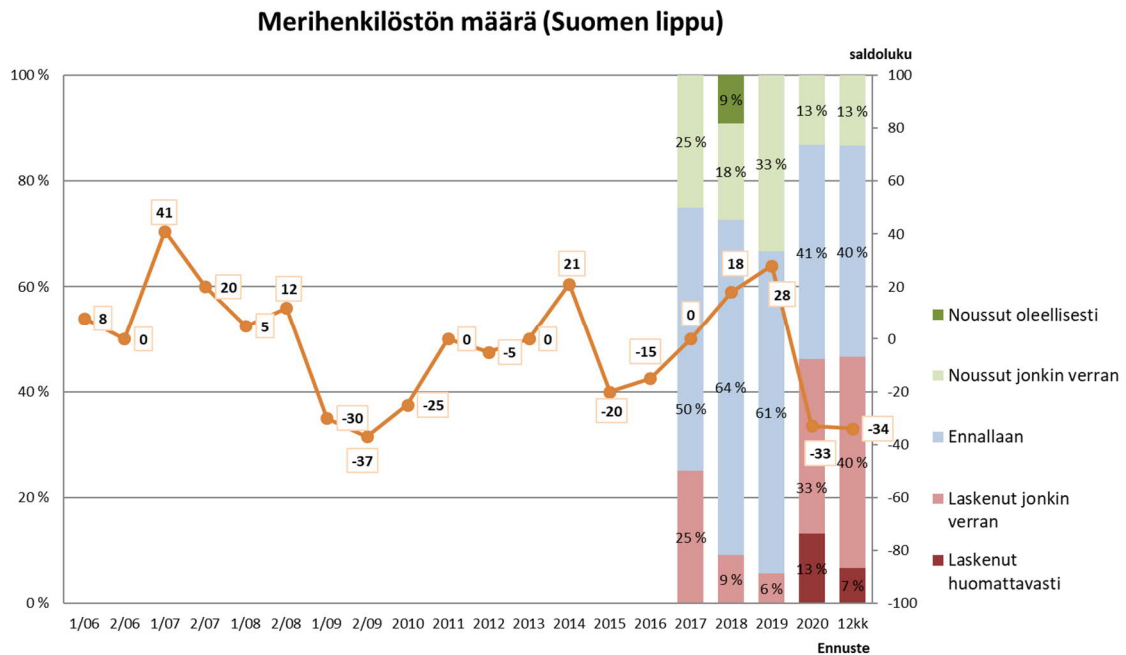
Kuva 3.14. Alusten kapasiteetin käyttöaste (tot. 2020 n=17, ennuste 12 kk n=17).

### Merihenkilöstön määrän kehitys lippuvaltioittain (B11)

Merihenkilöstön määrä Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla on barometrin toteuttamisen aikana vaihdellut jonkin verran. Vuodesta 2015 saldoluvin kuvaaja on ollut nousujohteinen, mutta kuluneella kaudella positiivinen saldoluku kääntyi negatiiviseksi ja laski 61 pisteellä.

Prosentuaalisesti ennallaan tilanteen on ilmoittanut pysyneen 61 % vastaajista, 33 % vastaajista on sitä mieltä, että merihenkilöstön määrä on noussut jonkin verran. Merihenkilöstön määrän ilmoitti laskeneen jonkin verran 6 % vastaajista.

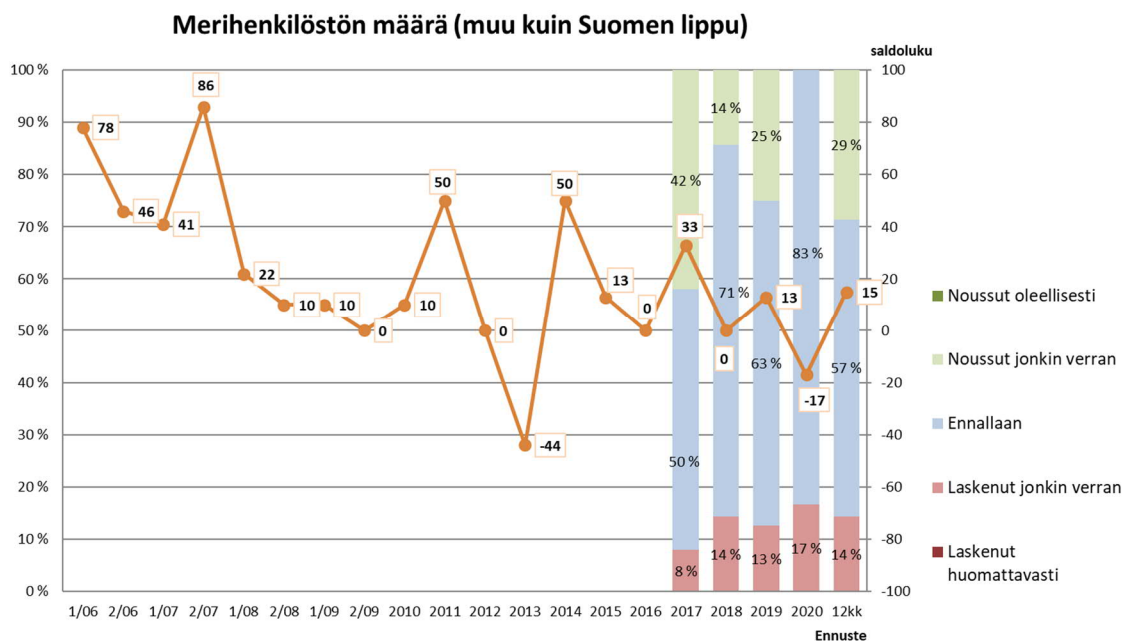
Merihenkilöstön määrän ennustetaan laskevan hieman seuraavan 12 kuukauden aikana. Kehityksen ennusteen saldoluku on miinus 16. Prosentuaalisesti 74 % vastaajista on sitä mieltä, että tilanne pysyy ennallaan ja 16 % uskoo merihenkilöstön määrän laskevan jonkin verran. Vastaajista 5 % uskoo määrän laskevan huomattavasti seuraavan 12 kuukauden aikana.



Kuva 3.15. Merihenkilöstön määrä Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2020 n=15, ennuste 12 kk n=15).

Myös ulkomaisen lipun alla purjehtivilla aluksilla saldoluku kääntyi negatiiviseksi. Edellisessä ennusteessa yksittäiset varustamot uskoivat vielä palkkaavansa uutta merihenkilöstöä kaudella 2020. Negatiivinen saldoluku johtui siitä, että 17 % vastaajista ilmoitti, että henkilöstön määrä on vähentynyt. Prosenttitarkastelu antaa kuitenkin yleiskuvan, että yksittäisissä varustamoissa merihenkilöstön määrä on säilynyt ennallaan vieraan lipun alla. Näkemys perustuu 83 % prosentin osuuteen ilmoittaneista varustamoista.

Ennusteen mukaan yli puolet varustamoista ilmoittaa, että määrä säilyy ennallaan. 29 % vastaajista katsoo, että hänen edustamansa varustamo palkkaa jonkin verran uutta merihenkilöstöä ulkomaisen lipun alle.



Kuva 3.16. Merihenkilöstön määrä muiden kuin Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2020 n=6, ennuste 12 kk n=7).

#### 4 VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET

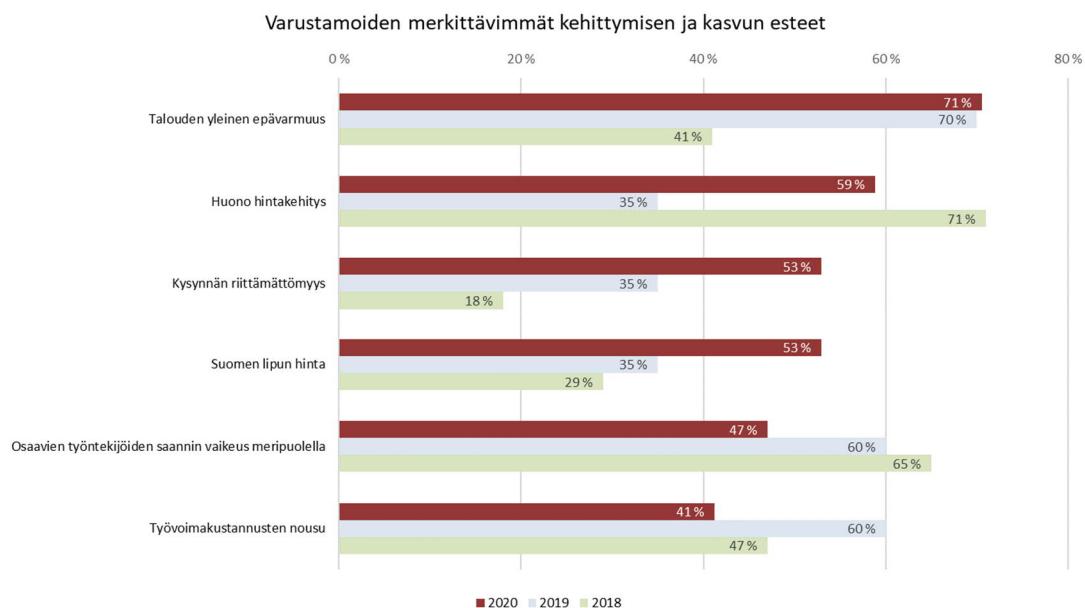
C-kohdan kysymyksellä kartoitettiin varustamoiden kokemia kehittymisen ja kasvun esteitä. Valittavana oli yhteensä 20 eri estettä, joista yksi oli jokin muu, listassa mainitsematon este. Esteitä oli mahdollista rastittaa niin paljon kuin vastaaja katsoi tarpeelliseksi (yhteensä 85 rastitusta). Kaikki esteet olivat samanarvoisia, eikä niitä pyydetty listaamaan niiden merkittävyyden mukaan. Tämän vuoden barometrikyselyyn vastanneista 17 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 talouden yleinen epävarmuus, jonka mainitsi 71 % vastaajista. Talouden yleinen epävarmuus heijastuu myös huonona hintakehityksenä, jonka mainitsi 59 % vastaajista. Noin puolet vastaajista (53 %) mainitsi sekä kysynnän riittämättömyyden, että Suomen lipun hinnan.

Talouden yleinen epävarmuus oli jo viime kaudella varustamoiden merkittävin huolenaihe, vaikka pandemiaa eikä koronavirustakaan ollut vielä näköpiirissä. Huono hintakehitys ja kysynnän riittämättömyys nousivat työvoiman saatavuuden ja työvoimakustannusten edelle. Suomen lipun hinta oli tällä kertaa tärkein kustannuksiin liittyvä kasvun este. Sen merkitys kasvun esteenä on kasvanut kahtena viimeisenä kautena.

Kuuden listan ulkopuolella tulivat seuraavina kilpailun lisääntyminen ja ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset, kumpainenkin 29 %:n osuudella. Jokin muu -kohdassa mainittiin esteeksi suoraan tai välillisesti pandemia. Yksi vastaaja mainitsi Brexitin.



Kuva 4.1. Varustamoiden merkittävimmät kasvun esteet (2020 n=17, 2019 n=20, 2018 n=17).

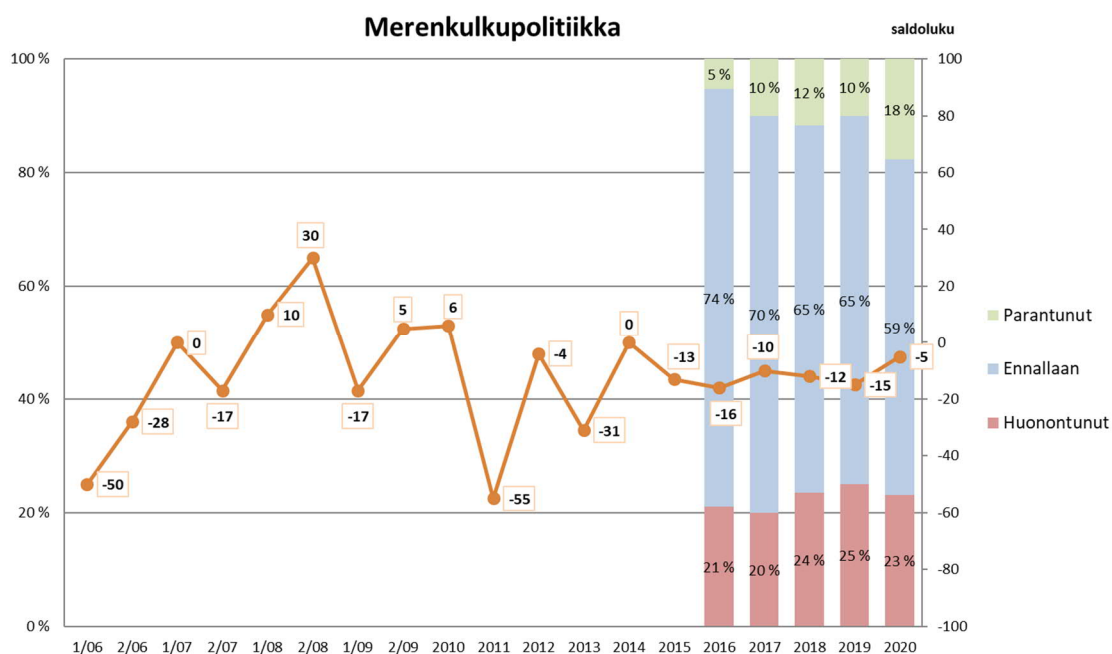
## 5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

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

### Suomen merenkulkupolitiikka (D1)

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

Saldoluvun perusteella Suomen merenkulkupolitiikkaan ollaan lievästi tyytymättömiä. Suurimmat vaihtelut ovat varustamobarometrin toteutusaikana tasoittuneet. Tosin vieläkin saldoluku on negatiivinen, mutta vaihteluväli on viimeisen kuuden vuoden aikana ollut vain 11 pistettä. Edellisestä arviosta nousua on 10 pistettä. Niiden osuus, jotka arvioivat merenkulkupolitiikan säilyneen ennallaan on hieman laskenut viidessä vuodessa.



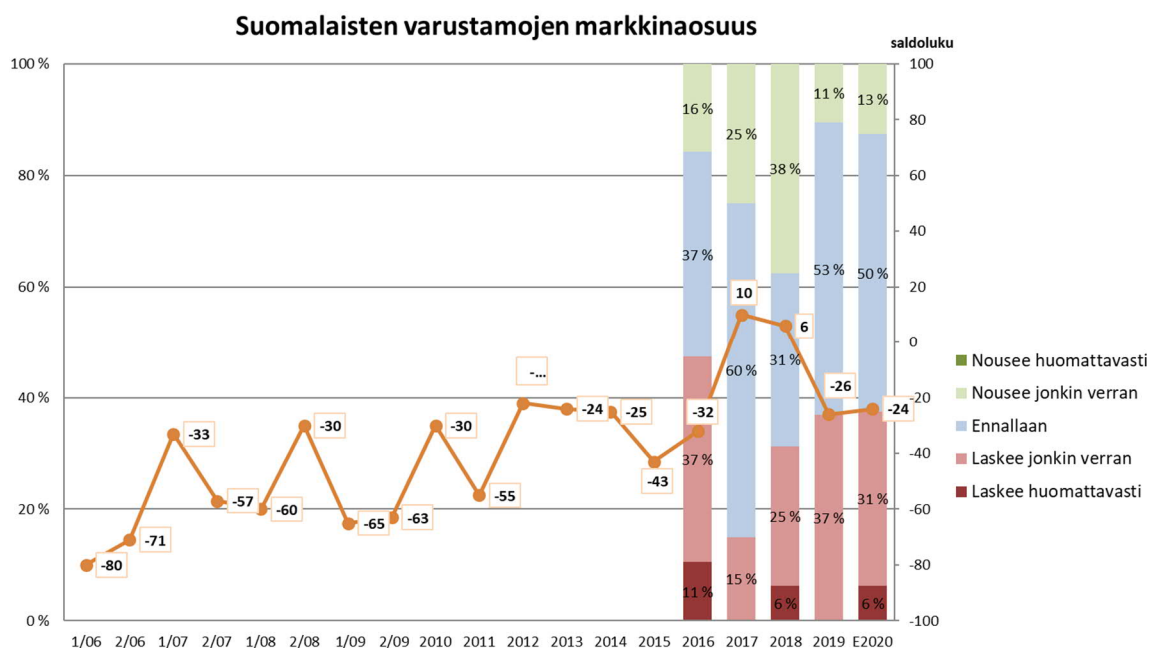
Kuva 5.1. Suomen merenkulkupolitiikka (tot. 2020 n=17).

### 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. Ainoas-



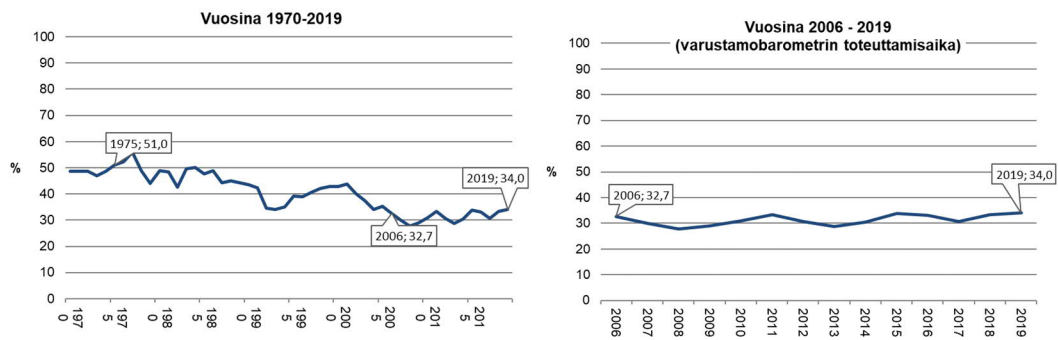
taan kausilla 2017-2018 saldoluku nousi positiiviseksi. Edellisessä varustamobarometrijulkaisussa ennusteen saldoluku kääntyi negatiiviseksi. Peräti 37 % vastaajista katsoi, että markkinaosuus laskee jonkin verran. On huomattava, että ennuste tehtiin ennen korona-aikaa. Tulevalle kaudelle ennuste osoittaa miinus 24 pisteen saldolukua eli saldoluku säilyy lähes ennallaan edelliseen ennusteeseen verrattuna. Puolet vastaajista ennakoivat tilanteen säilyvän muuttumattomana. Rungas kolmannes (37 %) vastaajista ennustaa suomalaisten varustamoiden markkinaosuuden pienenevän seuraavan 12 kuukauden aikana.



Kuva 5.2. Suomalaisten varustamoiden markkinaosuus (ennuste E 12 kk, n=16).

Yllä oleva kysymys koski suomalaisten varustamoiden markkinaosuutta. Vertailun vuoksi esitetään alla kuvaaja Suomen lipun alla olevien alusten osuudesta Suomen ja ulkomaisten välisessä tavaraliikenteessä (Kuva 5.3.). On huomattava, että varustamon kotipaikasta riippumatta varustamolla voi olla aluksia eri lippujen alla, joten varustamobarometrin ja Tilastokeskuksen kuvaajia ei voida suoraan verrata keskenään. Vertailu on kuitenkin suuntaa antava.

Suomen lipun alla purjehtivien alusten markkinaosuuden pitkän ajan laskusuhdanne on ollut nähtävissä Tilastokeskuksen julkaisemista ulkomaan meriliikennetilastosta. Tilastoinnin alkaessa markkinaosuus oli noin puolet kaikesta tavaraliikenteestä ja suurimmillaan vuonna 1975; 55,9 %. Tämän jälkeen osuus on vähitellen supistunut niin, että nykyisin osuus on noin kolmannes kaikesta tavaraliikenteestä. (Suomen virallinen tilasto (SVT): Ulkomaan meriliikenne). Varustamobarometrin toteutusaikana trendinomainen lasku on pysähtynyt ja Suomen lipun alla purjehtivien alusten osuus tavaraliikenteestä on vakiintunut noin kolmannekseen.

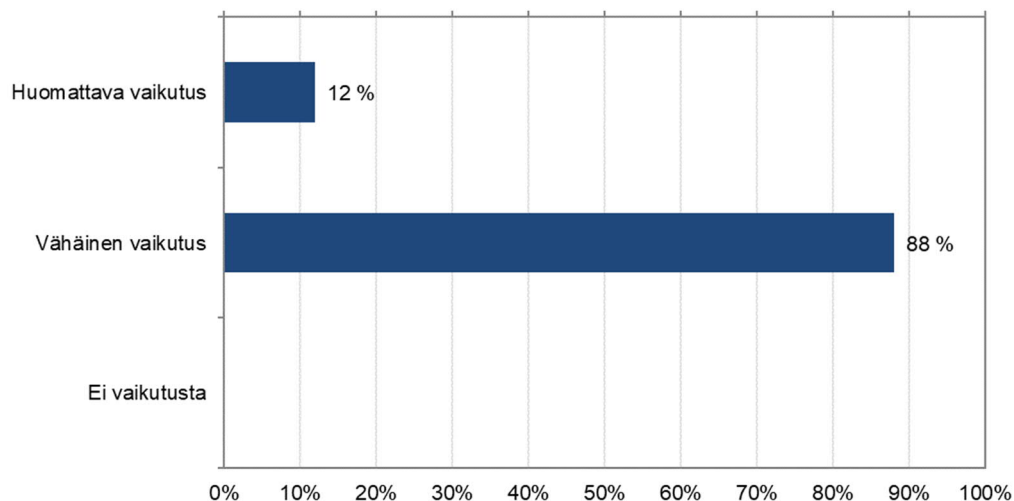


Kuva 5.3. Suomen lipun alla olevien alusten osuus Suomen ja ulkomaiden välisessä tavaraliikenteessä 1970–2019 sekä varustamobarometrin toteuttamisen aikana 2006–2018 (Suomen virallinen tilasto (SVT): Ulkomaan meriliikenne).

## 6 TEEMAKYSYMYKSET

### 6.1 Vaihtuva teemakysymys

Teemakysymys liittyy perinteisesti ajankohtaiseen aiheeseen. Niin tälläkin kertaa. Varustamobarometrin historiaan on sisällynyt nousu- ja laskusuhdanteita, jopa taantumakin. Nyt meneillään olevan covid-19-pandemian kokonaisvaikutukset eivät vielä ole selvillä, mutta pandemia on kuitenkin ensimmäinen talouselämän ulkopuolelta tullut ajuri, joka vaikuttaa voimakkaasti merenkulkualan suhdanteisiin ainakin päättyneellä ja tulevalla tarkastelukaudella. Deutsche Post DHL Group tekee tutkimusta logistiikan trendeistä. Se on arvioinut, että pandemia tulee muuttamaan maantieteellisesti toimitusketjuja. Esimerkiksi teollisuuden ja kaupan on varmistettava häiriötön toiminta käyttämällä hankintalähteinä useampia yrityksiä eri maantieteellisiltä alueilta. Suomessa on maantieteellisen asemansa takia vähemmän mahdollisuuksia kuljetusmuotojen ja ulkomaan kaupan reittien osalta kuin monella muulla maalla. Silti on aiheellista kysyä, kuinka paljon edellä kuvattu muutos tulee vaikuttamaan Suomen meriliikenteen reitityksiin ja reittien kuljetusmääriin 5-10 vuoden aikajänteellä?



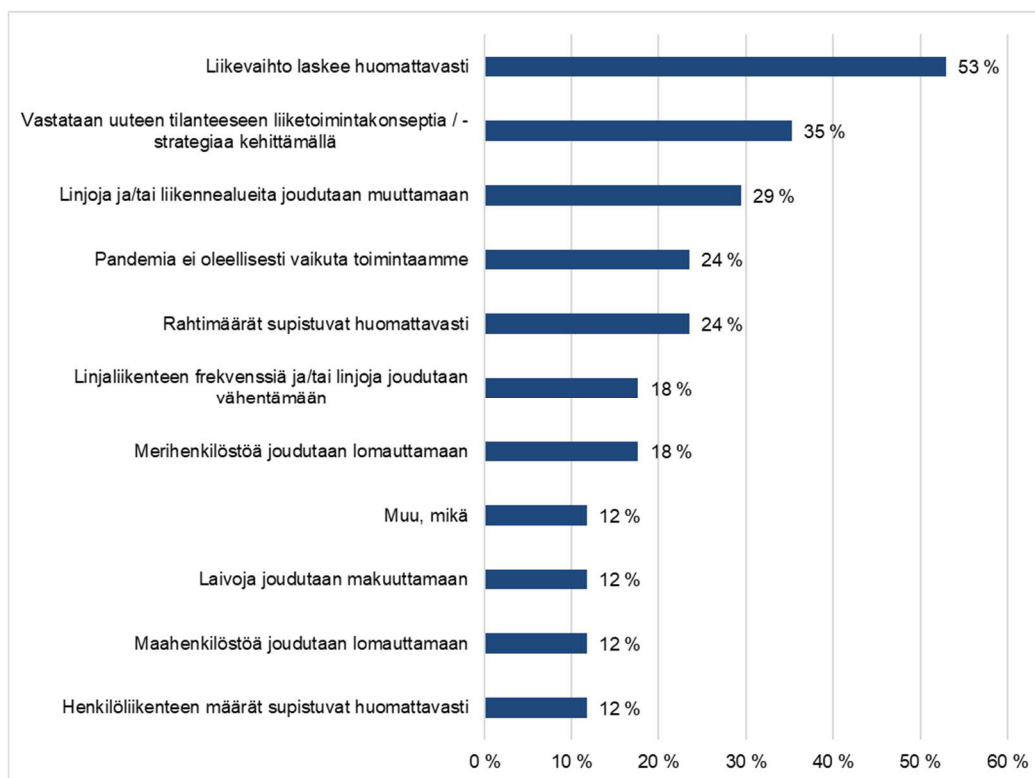
Kuva 6.1. Kuinka paljon Covid 19-pandemia ja sen seuraukset talouselämälle tulevat vaikuttamaan Suomen meriliikenteen reitityksiin ja reittien kuljetusmääriin 5-10 vuoden aikajänteellä? n=17

Vastaajista 12 % arvioi, että pandemia ja sen seuraukset talouselämälle muuttavat Suomen meriliikenteen reitityksiä ja reittien kuljetusmääriä 5-10 vuoden aikajänteellä huomattavasti. Valtaosa (88 %) katsoi, että pandemian vaikutus tulee olemaan vähäinen. Kukaan ei kuitenkaan arvioinut, etteikö pandemialla olisi vaikutusta.

Toisessa teemakysymyksessä kysyttiin sitä, mitkä arvioitte olevan pandemian vaikutukset varustamonne kannalta tulevan vuoden aikana? Vaihtoehdoista oli mahdollisuus valita korkeintaan kolme. Vaihtoehtoja valittiin 42 ja kaikki barometriin osallistuneet vastasivat kyselyyn.

Suurimpana vaikutuksena seuraavan vuoden aikana nähtiin liikevaihdon huomattava lasku, jonka arvioi tapahtuvan puolet vastaajista. Yli kolmannes (35 %) vastaajista katsoi, että pandemian vaikutukset ovat niin suuret, että liiketoimintakonseptia ja/tai strategiaa on kehitettävä.

Vajaa kolmannes (29 %) vastaajista arvioi, että linjoja ja/tai liikennealueita joudutaan muuttamaan. Osa vastaajista arvioi myös, että linjoja ja/tai frekvenssejä joudutaan vähentämään. Yksittäisissä avoimissa vastauksissa kiinnitettiin huomiota miehistön vaihtojen vaikeuksiin ja kustannuksiin sekä siihen, että lomautukset muuttuvat irtisanomisiksi. Noin neljännes (24 %) vastaajista arvioi, että pandemialla ei ole seuraavan vuoden aikana oleellista vaikutusta heidän edustamansa varustamon toimintaan.



Kuva 6.2. Mitkä arvioitte olevan pandemian vaikutukset varustamonne kannalta tulevan vuoden aikana? n=17

## 6.2 Teemakysymys II

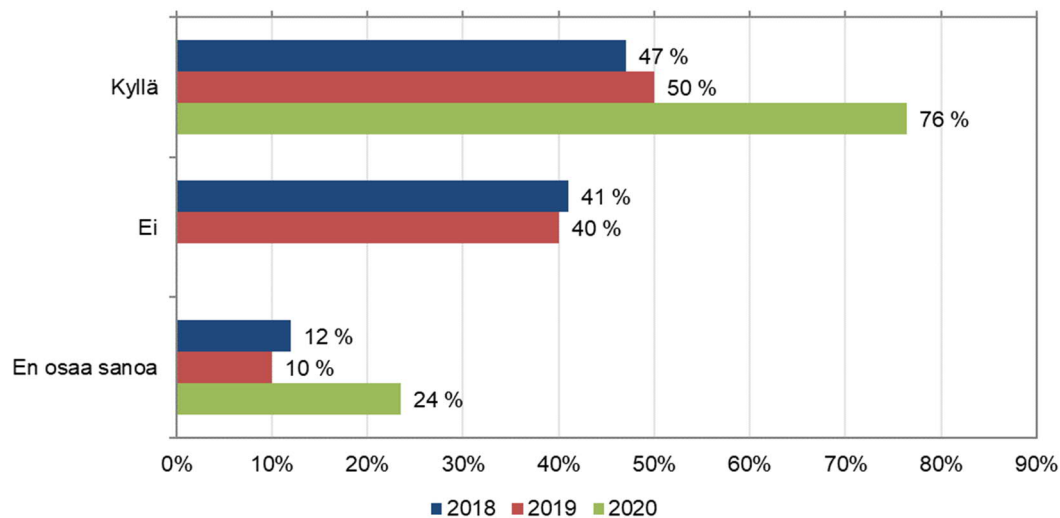
Vuosittaisen vaihtuvan teemakysymyksen rinnalle barometriin on kehitetty teemakysymys, jossa tarkastellaan tiettyä teemaa viiden vuoden aikajänteellä. Nykyisellä viisivuotiskaudella teemakysymys on kysymyssarja, jolla kartoitetaan varustamojen näkemyksiä yritysvastuusta ja ympäristövastuusta kilpailukeinona. Nyt kysymyssarja toistettiin kolmatta kertaa. Aihetta selvitettiin sekä avoimilla että strukturoiduilla kysymyksillä.

Yritysten yhteiskuntavastuu jaotellaan tavallisesti taloudelliseen, sosiaaliseen ja ekologiseen vastuuseen. Joissakin määritelmässä yrityksen yhteiskuntavastuu on liiketoimintaa tukevaa, usein vapaaehtoista toimintaa, jota ohjaavat yrityksen arvot ja tavoitteet. Merenkulkualalla yhteiskuntavastuu liittyy muun muassa ympäristöön, turvallisuuteen, työvoimaan, toiminnan lä-

pinäkyvyyteen sekä kuljetettavien tuotteiden kautta toimitusketjujen läpi kulkevaan vastuuseen. Varustamot ovat osa kokonaista toimitusketjua, joka ulottuu aina raaka-aineen hankinnasta tuotteen toimittamiseen asiakkaalle.

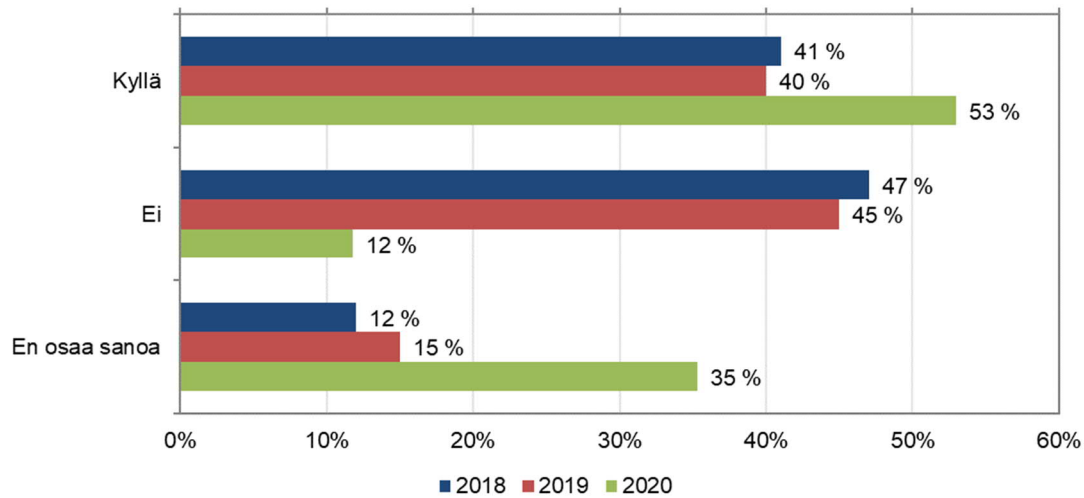
Vastuullisuuteen liittyvällä avoimella kysymyksellä haluttiin selvittää sitä, mitkä ovat varustamon kilpailuetuja merikuljetusmarkkinoilla. Vastauksissa korostui vastuullisuus. Myös innovatiivisuus, laatu ja asiakaslähtöisyys mainittiin. Yksi varustamo korosti suomalaista omistusta ja henkilökuntaa sekä kaikkien sääntöjen tinkimätöntä noudattamista. Joustavuutta pidettiin myös tärkeänä. Ympäristönäkökulmasta korostettiin nykyaikaisen tonniston merkitystä energiatehokkaissa kuljetuksissa. Muutamassa vastauksessa tuotiin esiin ympäristöystävällisyys yleisellä tasolla, kuten olemme ”green” ja ympäristöystävällisyyden edelläkävijyys on tärkeää. Kokonaisuutena ekologinen tai sosiaalinen vastuu ei noussut selvästi esille kilpailuetuina.

Toinen teemakysymys liittyi siihen, miten rahdinantajat arvostavat varustamoiden vastuullisuutta ja ympäristöystävällisyyttä. Vastausvaihtoehdot kysymykseen olivat kyllä, ei ja en osaa sanoa. Näyttäisi siltä, että vastuullisen ja ympäristöystävällisyyden merkitys on kasvanut rahdinantajien arvostuksissa kahden tasaisen kauden jälkeen. Peräti kolme neljäsosaa vastaajista katsoi, että rahdinantajat arvostavat mainittuja tekijöitä. Neljännes vastaajista ei osannut sanoa rahdinantajien ympäristöön ja vastuullisuuteen liittyvistä arvostuksista.



Kuva 6.3. Ovatko vastuullisuus ja ympäristöystävällisyys asioita, joita rahdinantajat arvostavat varustamoissa? (2020=17, 2019 n=20, 2018 n=17)

Kolmas teemakysymys käsitteli sitä ottavatko rahdinantajat huomioon vastuullisen toimitusketjun ja ovatko he kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta. Tässäkin kysymyksessä on havaittavissa selvä hyppäys edellisiin kausiin verrattuna. Kyllä-vastausten osuus on noussut 13 prosenttiyksiköllä. Ei-vastauksia oli ainoastaan 12 %, kun edellisissä vastauksissa niiden osuus oli lähes puolet. Toisaalta kysymyksen suhteen epävarmojen vastaajien osuus on lisääntynyt.



Kuva 6.4. Ottavatko rahdinantajat mielestänne huomioon vastuullisen toimitusketjun ja ovat kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta? (2020=17, 2019 n=20, 2018 n=2018)

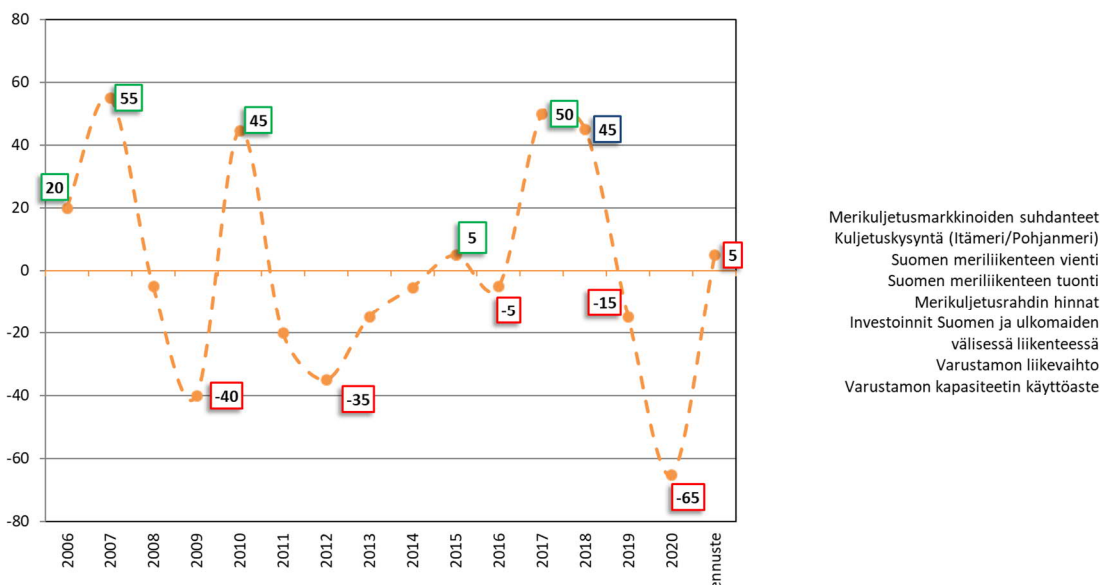
Rahdinantajien vastuullisuuden ja ympäristöystävällisyyden arvostamiseen liittyvän kysymyksen jatkona tiedusteltiin sitä, miten tämä näkyy rahdinantajien toiminnassa. Avoimissa vastauksissa tuotiin esiin kaksi eri näkökulmaa. Toisaalta vastuullisuuden ja ympäristömyönteisyyden kasvua, toisaalta haluttomuutta maksaa niihin liittyvistä kustannuksista. Eräissä vastauksessa uskottiin, että rahdinantajien on tulevaisuudessa hyväksyttävä se, että ylimääräisiä kustannuksia syntyy. Ympäristöystävällisiä ratkaisuja voitaisiin kehittää myös yhdessä rahdinantajien kanssa. Erään vastaajan mukaan rahdinantajien puolelta puuttuu kuitenkin konkretiaa. Teollisuudessa on jo varsin tavallista vastuullisuusasioiden jatkuva läpikäynti asiakkaiden kanssa. Vain yhdessä vastauksessa otettiin esiin jatkuva logistisen ketjun toimintojen läpikäynti ja sopimusveloitteet vastuullisuuteen liittyen.

## 7 YHTEENVETO

Varustamobarometri julkaistiin ensimmäisen kerran vuonna 2006. Kuluneiden ajanjaksojen tarkastelu osoittaa, millaisia suhdanteita varustamoala ja merenkulkuala yleisesti ovat näiden vuosien aikana käyneet läpi. Suurimmassa osassa teemoja on yleensä nähtävissä hyvinkin yhte-neväiset 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. Tällöin ei vielä koronaviruksen olemassa olosta ollut tietoa. Laskun syyt olivat näin ollen lähinnä talouden suhdanteista riippuvaisia. Menneellä kaudella tärkeimpiä muuttujia kuvaavan mittarin arvo on romahtanut miinus 65 pisteeseen. Kysely tehtiin marraskuussa, jolloin covid-19-pandemia oli jatkunut jo helmimaaliskuusta alkaen eikä rokotteen kehittämisen onnistumisesta ollut julkisuudessa vielä varmaa tietoa. Edellisessä barometrissä kyseisen mittarin ennuste kaudelle 2020 oli jo tasoittumassa miinus 15 pisteeseen. Tästä voidaan päätellä, että laskun jatkuminen voimakkaana kaudella 2020 on johtunut pääosin pandemiasta. Ennuste tulevalle kaudelle on kääntynyt lievästi positiiviseksi. Saldoluku on 5. Toipumisen ennakoidaan tapahtuvan nopeasti.



Kuva 7.1. Merenkulku- ja varustamoalan vaihtelut markkinatilannetta kuvaavalla mittarilla ilmaistuna vuosina 2006–2019 ja ennuste.

Kun verrataan kuvaajan alimpia arvoja kaudella 2009 miinus 40 ja kaudella 2020 miinus 65, 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 2/08 suhdanteiden saldoluku oli miinus 61 ja kaudella 1/09 negatiivinen kehitys jatkui saldoluvun saavuttaessa aallonpohjan miinus 96. Kaudella 2020 saldoluku oli miinus 76. Kun kuitenkin kaudella 1/08 saldoluku oli positiivinen 19 pisteellä ja kaudella 2/09 saldoluku oli vain miinus 15 pistettä vuosikeskiarvoilla laskettuna syvin kuoppa jää huomaamatta. Lisäksi tuonti ja vienti sakkasivat pohjalukemiin kaudella 2/08, kun taas yksittäisten varustamojen liikevaihto saavutti aallonpohjan kaudella 2/09. Näin ollen kautta 2009 ja kautta 2020 ei voida täysin yhtäpitävästi vertailla. Tällaisissa tilanteissa barometrin toteuttaminen kaksi kertaa vuodessa puolustaisi paikkaansa.

Lähes kaikkien muuttujien osalta pudotus on ollut voimakas ja yllätyksellinen. Edellisen barometrin ennusteet merikuljetusmarkkinoiden suhdanteista kaudelle 2020 olivat ennakoineet, että kauden 2019 pudotus taittuisi ennusteen saldoluvun perusteella lievemmäksi. Toisin kuitenkin kävi lähinnä pandemian takia. Kuten edellä todettiin, arviot toteutuneesta suhdannetilanteesta putosivat kaudelta 2018 kaudelle 2019 76 pisteellä. Saldoluku ei taittunut, kuten edellisessä ennusteessa uskottiin, vaan jatkoi putoamista miinus 76 pisteeseen. Uudessa ennusteessa ennakoidaan kuitenkin saldoluvun kääntyvän positiiviseksi 11 pisteeseen. Prosenttilukujen erilaiset arviot molempiin suuntiin heijastelevat kuitenkin epävarmuutta tulevaisuudesta.



Samanlainen kehitys on havaittavissa esimerkiksi kuljetuskysynnässä. Edellisen barometrin ennusteen mukaan 40 % vastaajista uskoi, että tilanne huononee jonkin verran kaudella 2020. Tämän kertaisesta barometristä kuitenkin ilmeni, että 50 % vastaajista arvioi, että kysyntä oli jonkin verran huonompaa kuin edellisellä kaudella ja 13 % arvioi kysynnän olleen huomattavasti heikompaa. Tulevan kauden ennusteen saldoluku on sitä vastoin lievästi positiivinen, mutta prosentuaaliset arviot siitä, säilyykö tilanne ennallaan, huonontuuko se jonkin verran vai parantuu se jonkin verran jakautuvat suurin piirtein tasan. Myös viennin ja tuonnin toipumisesta mielipiteet jakaantuvat. Saldoluvun perusteella tuonti elpyy vientiä paremmin. Tuonnin saldoluku on miinus 6 ja viennin miinus 17.

Hintakehitys oli luonnollisesti huonoa kaudella 2020, mutta 82 % vastaajista arvioi, että hinnat säilyvät ennallaan tai paranevat hieman. Saldoluku on 23. Kustannuskomponentteina bunkkerin hinta ja miehistökustannukset ovat tärkeimmät rahan hinnan ollessa alhainen. Bunkkerin hinnan arvioidaan nousevan jonkin verran kaudesta 2020, jolloin se laskee voimakkaasti. Tässäkin mielipiteet jakaantuvat, mutta vain sen suhteen laskeeko bunkkerin hinta jonkin verran (56 %) vai säilyykö se ennallaan (38 %). Dramaattista bunkkerin hinnan nousua ei ennustanut yksikään vastaajista. Suomen lipun miehistökustannukset eivät vastaajien arvioiden mukaan seuranneet kaudella 2020 kiristynyttä taloudellista tilannetta. Saldoluku miinus 73 osoitti yksiselitteisesti kustannusten nousua. Tulevalla kaudella viidennes arvioi miehistökustannusten Suomen lipun alla laskevan ja viidennes pysyvän ennallaan. Loput arvioivat kustannusten nousevan jonkin verran. Ulkomaisen lipun alla kustannukset ovat säilyneet ennallaan ja sama kehitys näyttäisi jatkuvan tulevallakin kaudella.

Yksittäisiä varustamoita koskeneessa osiossa varustamon liikevaihdon ja kapasiteetin käyttöasteen kuvaajat seuraavat kauden 2020 kehitystä ja 12 kuukauden ennustetta samansuuntaisina suhdanteiden ja kysynnän kuvaajien kanssa. Varustamon liikevaihdon saldoluku oli kaudella 2020 miinus 52 ja ennusteen miinus 6. Käyttöasteen saldoluku oli miinus 71 ja ennusteen saldoluku on miinus 4. Prosenttitarkastelun perusteella on havaittavissa epävarmuutta tulevaisuudesta. Esimerkiksi varustamoilla ei ole aikeita hankkia lisää henkilöstöä Suomen lipun alle. Henkilöstö voi jopa vähetä jonkin verran, kuten ennusteen saldoluku miinus 34 osoittaa.

Vastausten prosenttilukujen jakauma osoittaa edellä käsiteltyjen muuttujien osalta epävarmuutta tulevan kehityksen suunnasta. Niinpä myös kysyttäessä varustamoiden merkittävimmistä kasvun ja kehityksen esteistä, talouden yleinen epävarmuus osoittautui suurimmaksi esteeksi. Seuraavaksi suurimmatkin esteet liittyvät myös talouden kehitykseen. Ne ovat huono hintakehitys ja kysynnän riittämättömyys. Suomen lipun hinta on edelleen merkittävä kasvun este ja se oli tällä kertaa saman suuruinen huolenaihe kuin kysynnän riittämättömyys. Suomen merenkulupolitiikka on ollut melko tasaista useamman vuoden. Edelliseen kauteen verrattuna sen saldoluku on noussut 10 pisteellä. Pääosin vastaajat (59 %) ovat arvioineet, että merenkulupolitiikka on säilynyt ennallaan.

Teemakysymys II on Varustamobarometrin teemakysymyssarja. Teemakysymys II -osiossa tarkastellaan eri teemoja 5-vuoden aikajänteellä. Tänä vuonna teemakysymys II jatkaa kahden vuo-

den teemakysymyksen sarjaa ja liittyy varustamoiden yritys vastuuseen sekä ympäristöystävällisyyteen. Varustamoiden mukaan rahdinantajat arvostavat aiempaa enemmän varustamoiden vastuullisuutta ja ympäristöystävällisyyttä. Näin ajatteli peräti kolme neljäsosaa vastaajista. Rahdinantajat ovat myös aiempaa enemmän kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta ja ottavat huomioon vastuullisen toimitusketjun. Vain yhdessä vastauksessa otettiin esiin jatkuva logistisen ketjun toimintojen läpikäynti ja sopimusvelvoitteet vastuullisuuteen liittyen. Merkittävä osa vastaajista ei kuitenkaan osannut ottaa kantaa asiaan. Yleensä ottaen valitettiin sitä, että rahdinantajilta puuttui konkretiaa ympäristöystävällisten ratkaisujen osalta. Lisäksi rahdinantajat eivät olleet halukkaita maksamaan vastuullisuudesta ja ympäristöystävällisyydestä.

Vaihtuva teemakysymyssarja liittyi covid-19-pandemian vaikutuksiin. Deutsche Post DHL Group on arvioinut, että pandemia tulee muuttamaan maantieteellisesti toimitusketjuja. Varustamobarometrissä kysyttiin, kuinka paljon mahdollinen muutos tulee vaikuttamaan Suomen meriliikenteen reitityksiin ja reittien kuljetusmääriin 5-10 vuoden aikajänteellä. Vastaajista 12 % arvioi, että pandemia ja sen seuraukset talouselämälle muuttavat Suomen meriliikenteen reitityksiä ja reittien kuljetusmääriä huomattavasti. Valtaosa (88 %) katsoi, että pandemian vaikutus tulee olemaan vähäinen. Kukaan ei kuitenkaan arvioinut, etteikö pandemialla olisi vaikutusta.

Toisessa teemakysymyksessä kysyttiin sitä, mitkä arvioitte olevan pandemian vaikutukset varustamonne kannalta tulevan vuoden aikana? Vaihtoehdoista oli mahdollisuus valita korkeintaan kolme. Suurimpana vaikutuksena seuraavan vuoden aikana nähtiin liikevaihdon huomattava lasku, jonka arvioi tapahtuvan puolet vastaajista. Yli kolmannes (35 %) vastaajista katsoi, että pandemian vaikutukset ovat niin suuret, että liiketoimintakonseptia ja/tai strategiaa on kehitettävä. Vajaa kolmannes (29 %) vastaajista arvioi, että linjoja ja/tai liikennealueita joudutaan muuttamaan. Osa vastaajista arvioi myös, että linjoja ja/tai frekvenssejä joudutaan vähentämään. Noin neljännes (24 %) vastaajista arvioi, että pandemialla ei ole seuraavan vuoden aikana oleellista vaikutusta heidän edustamansa varustamon toimintaan.

## 8 INLEDNING

Enkäten genomfördes som en nätenkät i november 2020. Mottagarna kunde besvara antingen den svenska eller den finska versionen. Liksom under tidigare år riktades enkäten 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 31. Av de potentiella deltagarna besvarade 17 enkäten vilket ger en svarsprocent på 55.

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

Så här läser man barometern:

Det presenteras en numerisk sammanfattning av frågorna i grupp A.

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

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

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

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

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

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

Grupp E presenterar resultatet av temafrågor.

## 9 BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIER

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

### Kontaktuppgifter (A1)

Enkäten riktades till den högsta ledningen i företagen. Största delen av dem som besvarade rederibarmetern uppgav att deras titel är verkställande direktör (71 procent). Enkäten besvarades dessutom av styrelsens ordförande och andra personer i ledningen.

### Rederiets huvudsakliga trafikform (A2)

Av rederierna som besvarade enkäten bedriver 35 procent linjetrafik, 53 procent trampfart och resten, dvs. 12 procent av rederierna som deltog, bedriver annan trafik. Fördelningen enligt trafikform visas i tabell 9.1.

Tabell 9.1. Rederiets trafikform (n=17).

Trafikform	notiser stycken	%
Linjetrafik	6	35 %
Trampfart	9	53 %
Annan	2	12 %

### Rederiets huvudsakliga godstrafik (A3)

Tabell 9.2. visar rederiernas huvudsakliga godstrafikform enligt varugrupp. Majoriteten, dvs. 65 procent av dem som svarade, transporterar styckegods, medan 29 procent transporterar torrbulk och 6 procent våtbulk.

Tabell 9.2. Rederiets godstrafikform enligt varugrupper (n=17).

Godstrafik	notiser stycken	%
Torrbulk	5	29 %
Våtbulk	1	6 %
Styckegods	11	65 %

### Storhetsklass för rederiets omsättning (A4)

För att kartlägga rederiets omsättning gavs fyra olika alternativ till storleksklass i enkäten (tabell 9.3.). Nästan en tredjedel av dem som svarade uppgav den minsta omsättningen, dvs. under 10 miljoner euro. Nästan en femtedel av dem som svarade uppgav att rederiets omsättning hör till den högsta klassen, dvs. över 100 miljoner euro. Nästan hälften av dem som svarade placerade sig i klassen 10–50 miljoner euro.

Tabell 9.3. Rederiets omsättning (n=17).

Omsättning	notiser stycken	%
Mindre än 10 MEUR	5	18 %
10 - 50 MEUR	8	12 %
50 - 100 MEUR	1	52 %
Större än 100 MEUR	3	18 %

#### Storhetsklass för rederiets personalantal (A5)

I barometern kartlades rederiernas personalantal utifrån på förhand angivna kategorier. Av de rederier som besvarade enkäten uppgav cirka en femtedel att personalantalet överskrider 200 anställda. Rederier med färre än 20 anställda utgjorde också ungefär en femtedel av deltagarna i enkäten. Cirka hälften av rederierna hörde till klassen 50–200 personer. (Tabell 9.4)

Tabell 9.4. Rederiets personalantal (n=17).

Personalantal	notiser stycken	%
Mindre än 20	3	18 %
20 - 50	2	12 %
50 - 200	9	52 %
Större än 200	3	18 %

#### Rederiets tonnage (A6)

Av rederierna som deltog hade 71 procent endast eget tonnage, medan 12 procent av dem som svarade hade både eget och chartrat tonnage. Ungefär en femtedel 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	12	71 %
Både eget och chartrat	3	12 %
Enbart chartrat	3	18 %
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 138. Det antal fartyg som enkäddeltagarna 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=17)

Flagga/fartyg	finska flaggan	EU-flaggan	övriga	ANTAL
roro/ropax	45	12	0	57
containerfartyg	0	2	0	2
torrbulk	36	33	0	69
våtbulk	0	0	10	10
ANTAL	81	47	10	138

I handelsfartygsförteckningen inskrivs på ansökan sådana fartyg i det finländska fartygsregistret som ur statens medel kan beviljas stöd till handelssjöfarten för att förbättra konkurrenskraften. Även om handelsfartygsförteckningen ständigt lever och det är vanligt med förändringar, såsom ägarbyten och namnbyten, har antalet registrerade fartyg varit ganska oförändrat under de senaste åren. Under perioden januari 2019 - oktober 2020 har storleken på handelsflottan varierat mellan 112 och 120 fartyg. Störst var den i maj och juni 2019, varefter den har minskat ganska stadigt. Under de tre senaste månaderna har det funnits 113 fartyg/månad i registret. (Källa: 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 var som lägst efter perioden 1/09, då det nådde den lägsta nivån under mätningens historia, -96. År 2020 var saldotalet dock 20 poäng högre än under perioden 1/09. Även om 2020 års covid-19-pandemi kan ses som en förklaring till det låga saldotalet måste man beakta att saldotalet sjönk med hela 76 poäng redan under den föregående perioden. Ungefär en fjärdedel av dem som svarade bedömer att konjunkturläget är oförändrat, medan cirka en tredjedel förväntar sig att konjunkturerna kommer att förbättras. Av dem som svarade anser 41 procent att konjunkturläget kommer att vara oförändrat. Saldotalet för den kommande perioden är svagt positivt. (Bild 10.1.)

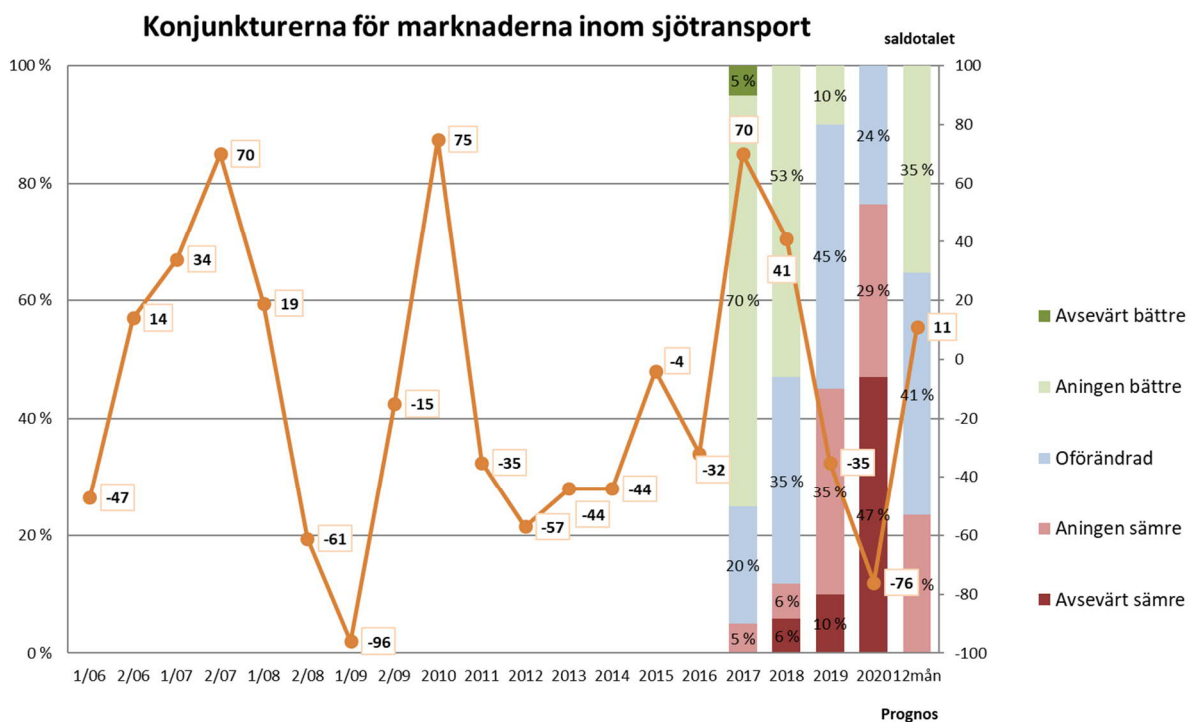


Bild 10.1. Konjunkturer inom sjötransportmarknaderna (uppf. 2020 n=17, prognos 12 månader n=17).

### Transportefterfrågan inom sjötransportmarknaden på Östersjön/Nordsjön (B2)

Transportefterfrågan har följt konjunkturerna i Finlands viktigaste trafikområden. Efterfrågan minskade kraftigt med 102 poäng redan under den föregående perioden, varifrån den sjönk med 20 poäng till den nuvarande nivån (-57 poäng). Av dem som svarade ansåg 13 procent att efterfrågan är avsevärt sämre än under den förra perioden. Åsikterna om efterfrågans utveckling är ganska jämnt fördelade. Någon stark förändring åt ett eller annat håll är inte i sikte. (Bild 10.2.)

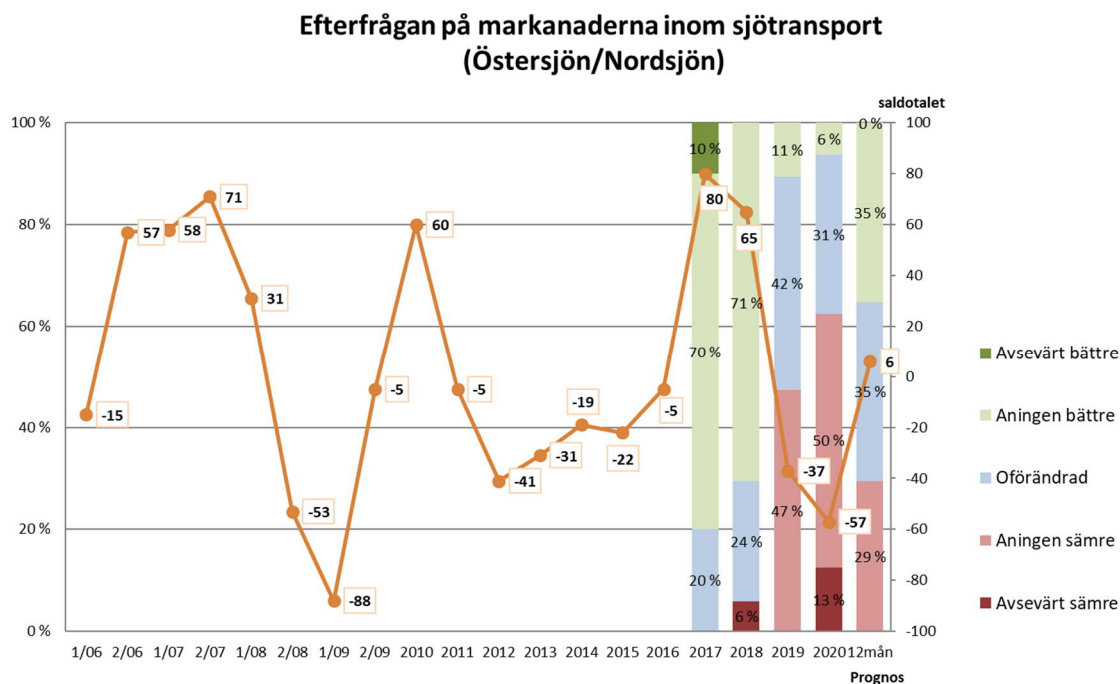


Bild 10.2. Transportefterfrågan på sjötransportmarknader i Östersjön/Nordsjön (uppf. 2020 n=17, prognos 12 månader n=17).

### Antalet export- och importtransporter (B3)

I beskrivningen av export- och importtransporter inom Finlands sjötrafik har man under rederibarometerns hela existens använt enbart prognoser och inte, som när det gäller övriga teman, uppskattningar av läget året innan. När man granskar prognoserna måste man beakta att förra årets enkät utfördes vid en tidpunkt då coronaviruset fortfarande var okänt. Den nuvarande enkäten genomfördes i sin tur i en situation med en kraftig pandemi, där ett vaccin redan fanns inom synhåll, även om det fortfarande fanns många osäkerhetsfaktorer kring detta.

Salddotalet för exportprognosen under den föregående perioden var -53. Till nästa period räknar man med ett bättre läge. Salddotalet förblir dock negativt, eftersom 44 procent av dem som svarade bedömde att exporttrafiken kommer att minska något. Endast en fjärdedel anser att exporttransporterna kommer att öka. (Bild 10.3.)



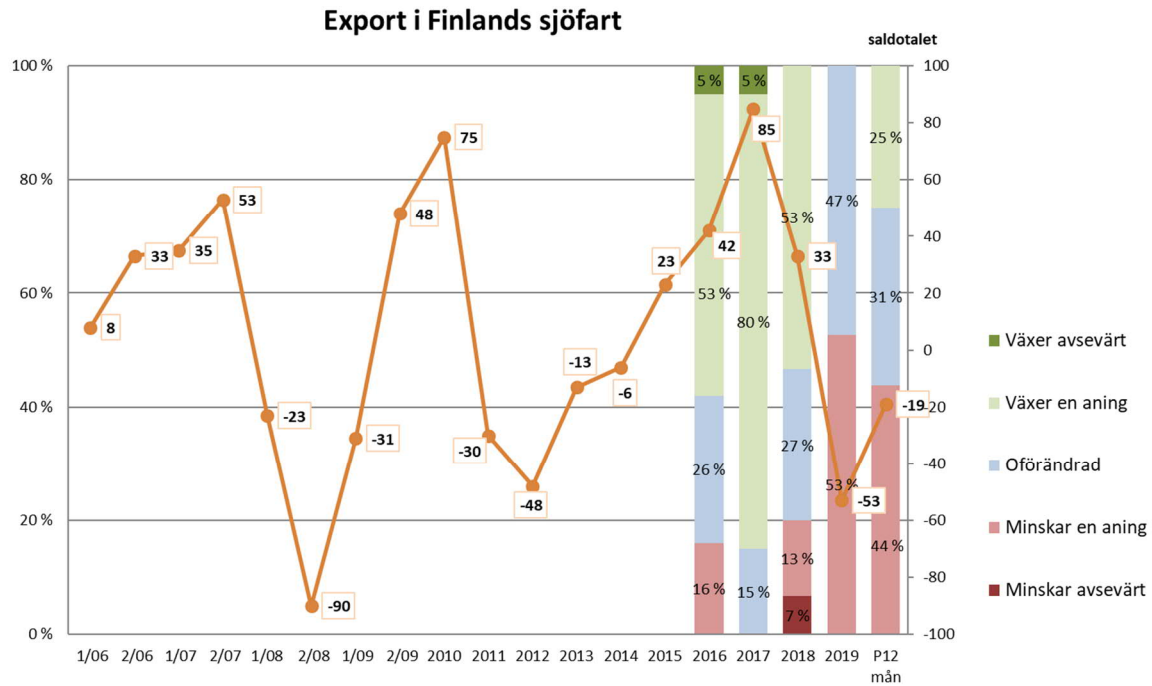


Bild 10.3. Export i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=16).

Importtransporterna hämtar sig i större utsträckning än exporttransporterna. Saldotalet stiger till nästan noll och förblir bara en aning negativt. En stor del av dem som svarade (44 procent) förutser att volymen av importtrafiken inte kommer att förändras. En fjärdedel av enkäddeltagarna förutser en liten ökning, medan en fjärdedel förutser en liten minskning. (Bild 10.4.)

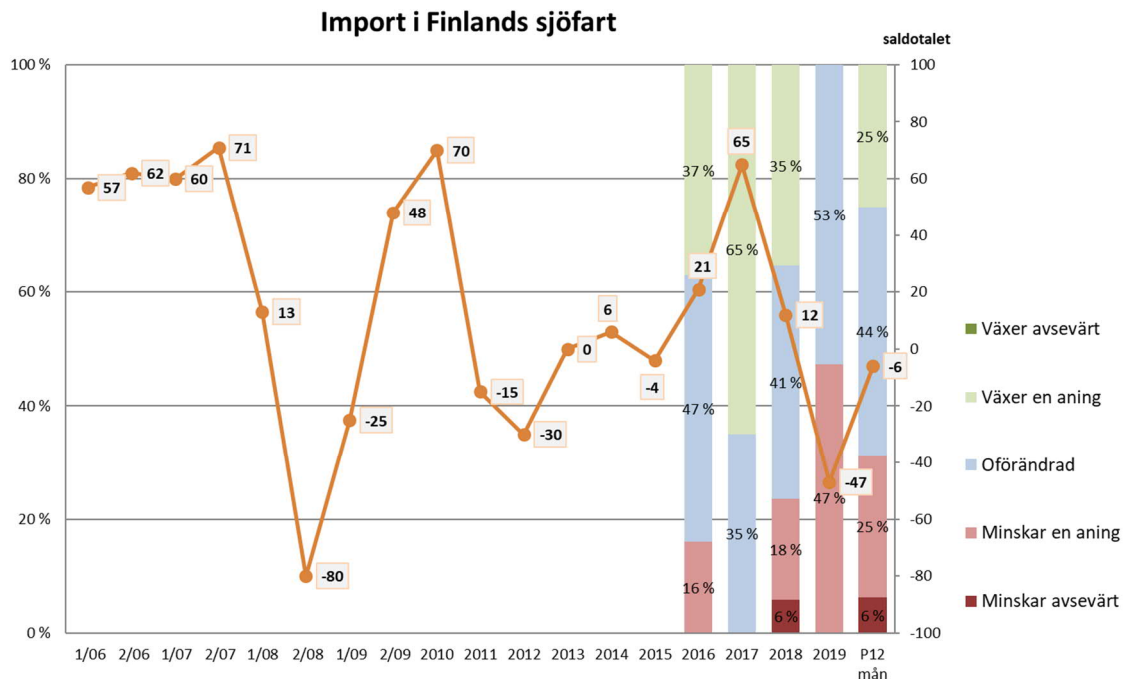


Bild 10.4. Import i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=16).

Data om sjötransporterna mellan Finland och utlandet har samlats in regelbundet sedan 1970. Åren 2010 – 2018 producerades statistiken av Trafikverket och dessförinnan publicerades den av Sjöfartsverket. Statistiken över utrikes sjötrafik överfördes vid årsskiftet 2018 – 2019 till Transport- och kommunikationsverket Traficom. Statistiken publiceras nu av Statistikcentralen.

Från det att man började samla in data ökade mängden sjötransporter relativt jämnt ända 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 dock en tredje gång. (Bild 10.5.)

Under de första perioderna av statistikföringen transporterades ungefär hälften av det totala antalet sjötransporter på finländska fartyg, men under den senare halvan av 1980-talet 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)

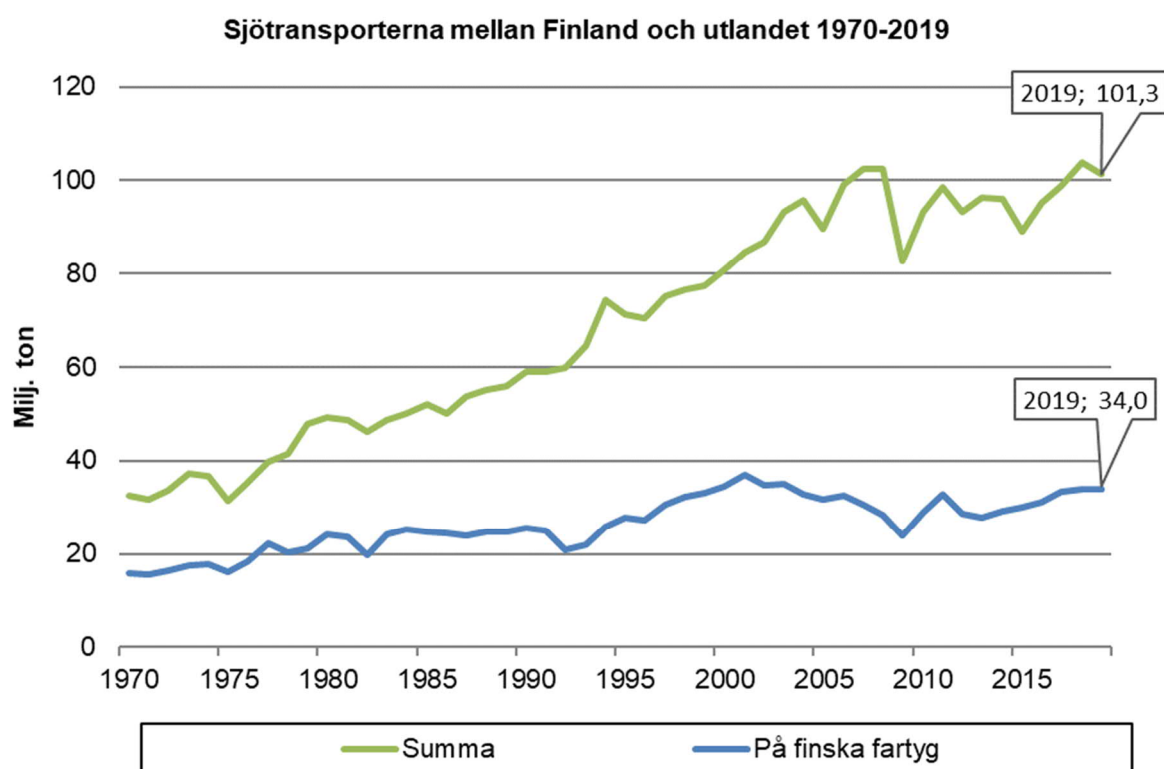


Bild 10.5. Sjötransporterna mellan Finland och utlandet 1970–2019 (Finlands officiella statistik (FOS): Utrikes sjöfart).

#### Konkurrens inom sjötransportmarknaden (B4)

Konkurrensen har förblivit negativ under hela den tid som barometern har genomförts och har varierat relativt lite jämfört med övriga teman. Konkurrensläget på sjötransportmarknaden är fortfarande hårt enligt enkättagarna, men situationen har inte förändrats väsentligt jämfört med den föregående perioden. Saldotalet och de procentuella fördelningarna är i stora drag desamma som 2019. Konkurrensen förutses enligt saldotalet försvagas en aning under de kommande 12 månaderna. Procentuellt sett förblir konkurrensen dock hård.

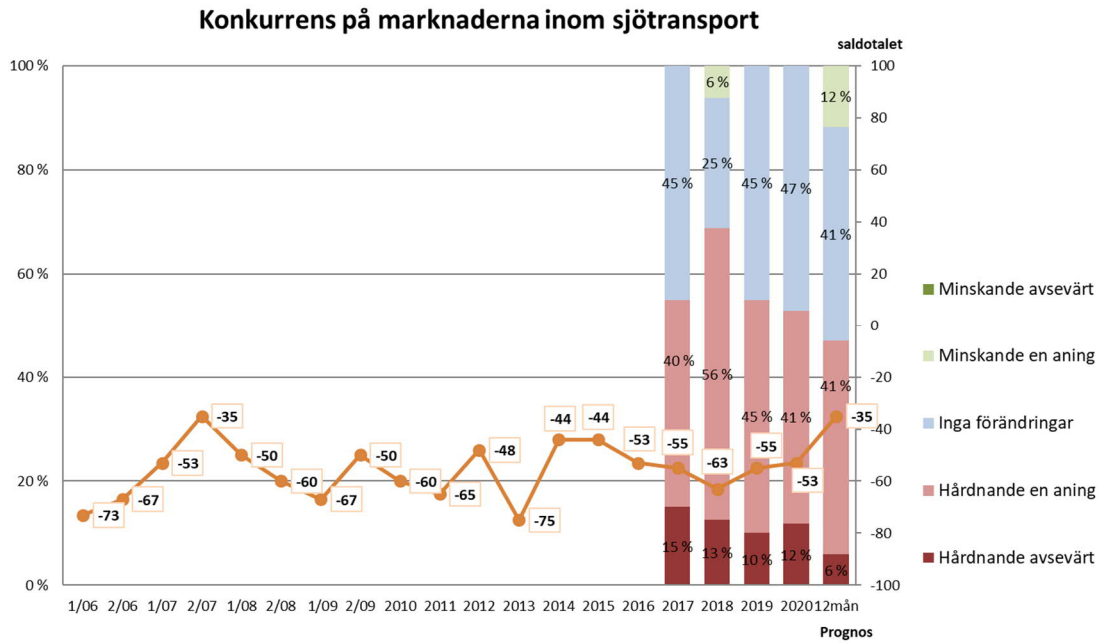


Bild 10.6. Konkurrens på sjötransportmarknader (uppf. 2020 n=17, prognos 12 månader n=17).

#### Sjöfraktpriser (B5)

Saldotalet för sjöfraktpriserna har varierat mycket under de gångna åren. Saldotalet var som högst perioden 2/07. Under perioderna 1/08 och 1/09 föll saldotalet 146 poäng. Ett annat betydande ras inträffade perioderna 2018–2020, då saldotalet föll 86 poäng. Två tredjedelar av dem som svarade bedömde att nedgången i fraktpriserna har varit måttfull jämfört med föregående år. Nivån på fraktpriserna kommer enligt prognosen att förbättras med 90 poäng, och saldotalet blir positivt ur rederiernas synvinkel. Av dem som svarade bedömde 82 procent att fraktpriserna antingen kommer att förbli oförändrade eller stiga en aning.

Sjöfraktpriset korrelerar för sin del även med bunkerpriset, som enligt Bunkerworld-statistiken har sjunkit under 2019 (bild 3.10.). Detta påverkar nivån på sjöfraktpriserna. Motsvarande trend kan även ses i de enkätsvar där man bedömde förändringarna i bunkerpriset (B6).

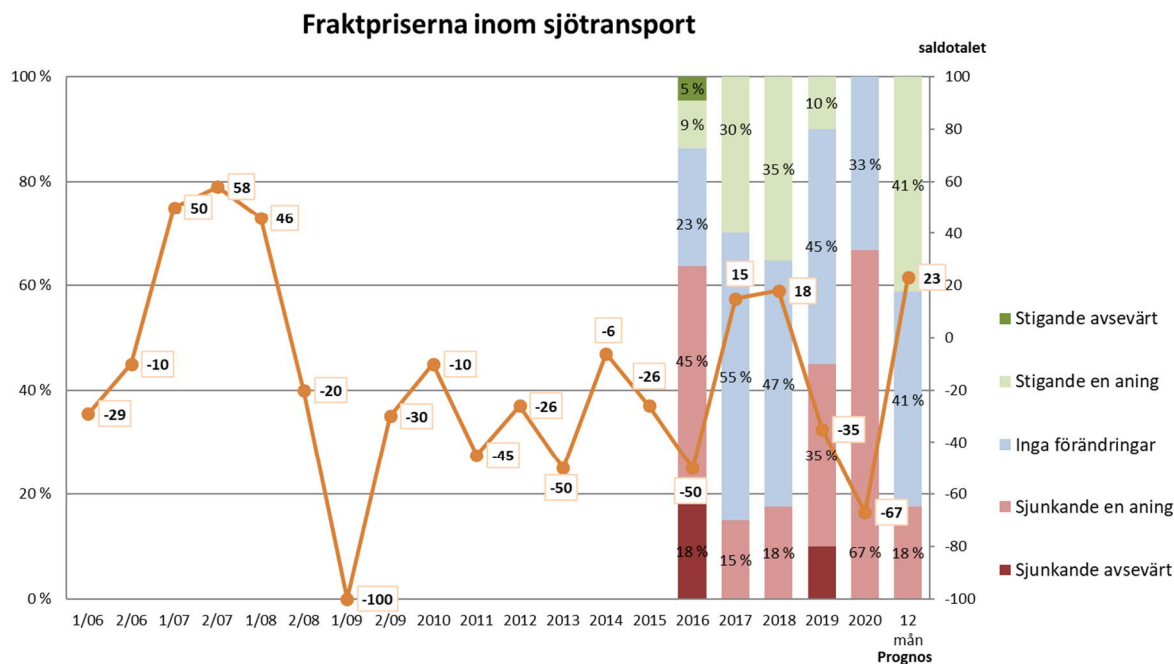


Bild 10.7. Priser på frakterna inom sjötransporten (uppf. 2020 n=17, prognos 12 månader n=17).

### Bunkerpriset (B6)

Saldotalet för bunkerpriset skildrar situationen ur rederiets synvinkel, så att ett negativt värde innebär en höjning av bunkerpriset. Det har förekommit betydande upp- och nedgångar i bunkerpriset eller priset på fartygsbränsle under den tid som rederibarometern har genomförts. Saldotalen har till största delen varit negativa, till och med så att saldotalet flera år har varit närapå -100, vilket skildrar en otvetydig höjning av bunkerpriset. Saldotalet har sedan 2018 ökat med hela 169 poäng, vilket är den kraftigaste ökningen av saldotalet för att beskriva en sänkning av bunkerpriset under rederibarometerns hela historia. Av dem som besvarade enkäten bedömde 75 procent att bunkerpriset har sjunkit under perioden 2020, och 25 procent uppgav att prissänkningen har varit betydande. De olika bedömningarna förklaras delvis av användningen av olika bränslekvaliteter. Man tror att bunkerpriset kommer att bli dyrare under de kommande tolv månaderna. Saldotalet i prognosen är -50.

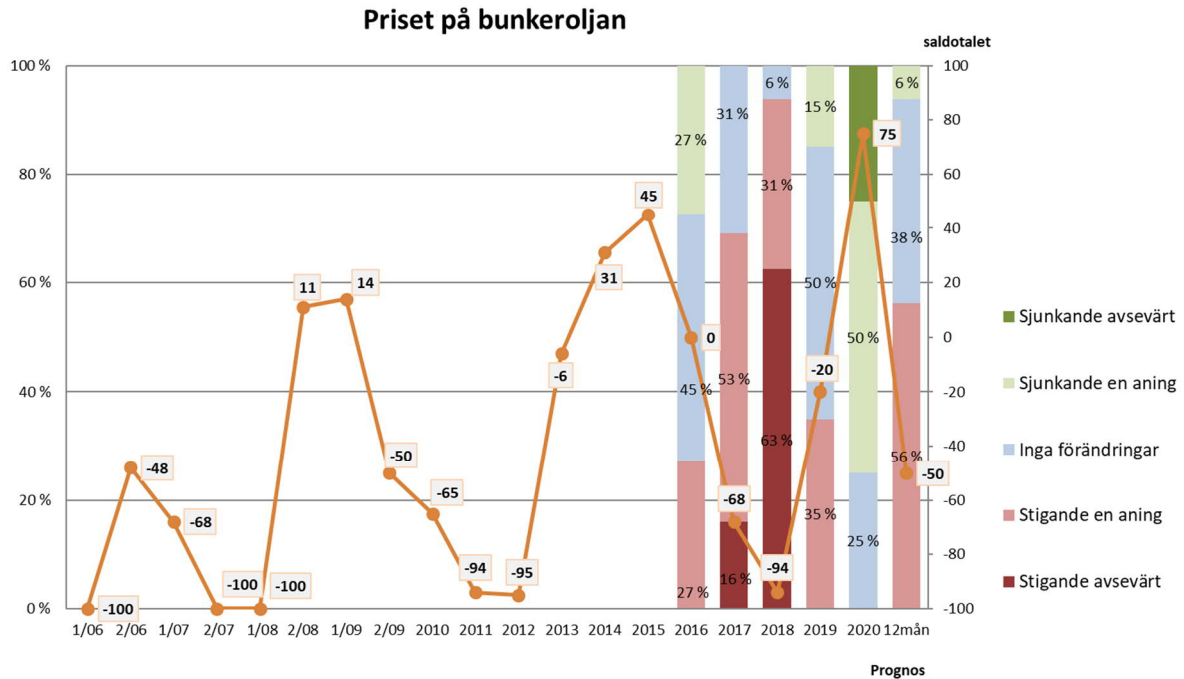


Bild 10.8. Pris på bunkerolja (uppf. 2020 n=16, prognos 12 månader n=16).

Den faktiska prisutvecklingen framgår av Bunkerworldindexet (BWI). Det omfattar, med beaktande av den geografiska viktningen, information från 20 betydande bunkringshamnar. Indexet innefattar bunkerolja, diesel och gasolja viktade enligt deras betydelse på bunkermarknaden. (Bunkerworld-statistik, 2020.)

Det kortsiktiga BWI visar att bränslepriset låg på en relativt hög nivå i början av 2020, varefter indexet sjönk brant fram till maj. Sedan juli har indexet varierat mellan i det närmaste 600 och 700 poäng. (Bild 3.10.) (Bunkerworld-statistik, 2020.)



Bild 10.9 Bränslepriset (\$) utveckling enligt BWI-index 2019 (Bunkerworld statistics, 2020).

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 för den utveckling som har ägt rum har sjunkit med 8 poäng sedan den föregående perioden. Procentuellt sett bedömde 73 procent av dem som svarade att besättningskostnaderna under finsk flagg har ökat ytterligare. Sex procent av dem som svarade ansåg att ökningen var väsentlig.

Av saldotalet att döma kommer ökningen av besättningskostnaderna att plana ut en aning under den kommande perioden. Saldotalet förbättras ur rederiernas synvinkel med 36 poäng, vilket närmast bygger på att ungefär en femtedel av enkätdeltagarna anser att besättningskostnaderna kommer att sjunka under den kommande perioden.

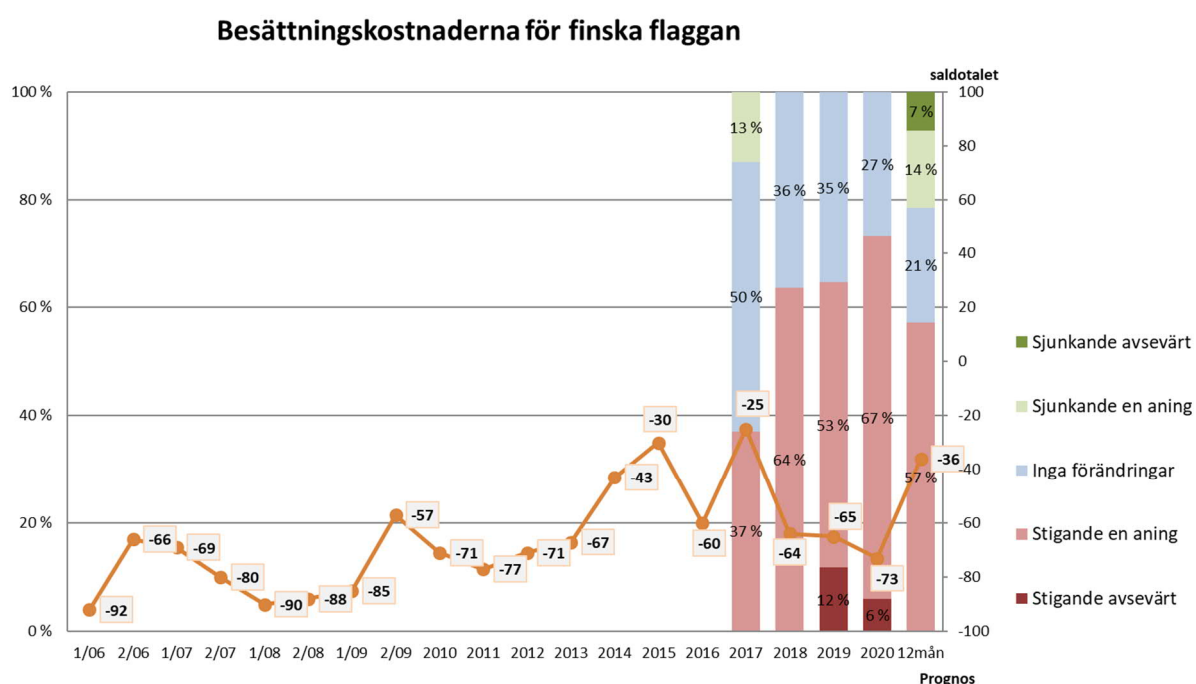


Bild 10.10. Besättningskostnader för finskflaggade fartyg (uppf. 2020 n=15, prognos 12 månader n=15).

Besättningskostnaderna för fartyg som seglar under annan än finsk flagg har förblivit oförändrade. Det bedömde hela 80 procent av enkätdeltagarna. Saldotalet är noll. När det gäller framtiden anser en femtedel av enkätdeltagarna att besättningskostnaderna kommer att öka en aning, medan 10 procent bedömer att besättningskostnaderna kommer att minska en aning. Saldotalet är därmed -10. Helhetsbilden är dock att besättningskostnaderna ligger kvar på den nuvarande nivån. Denna åsikt delas av 70 procent av enkätdeltagarna.

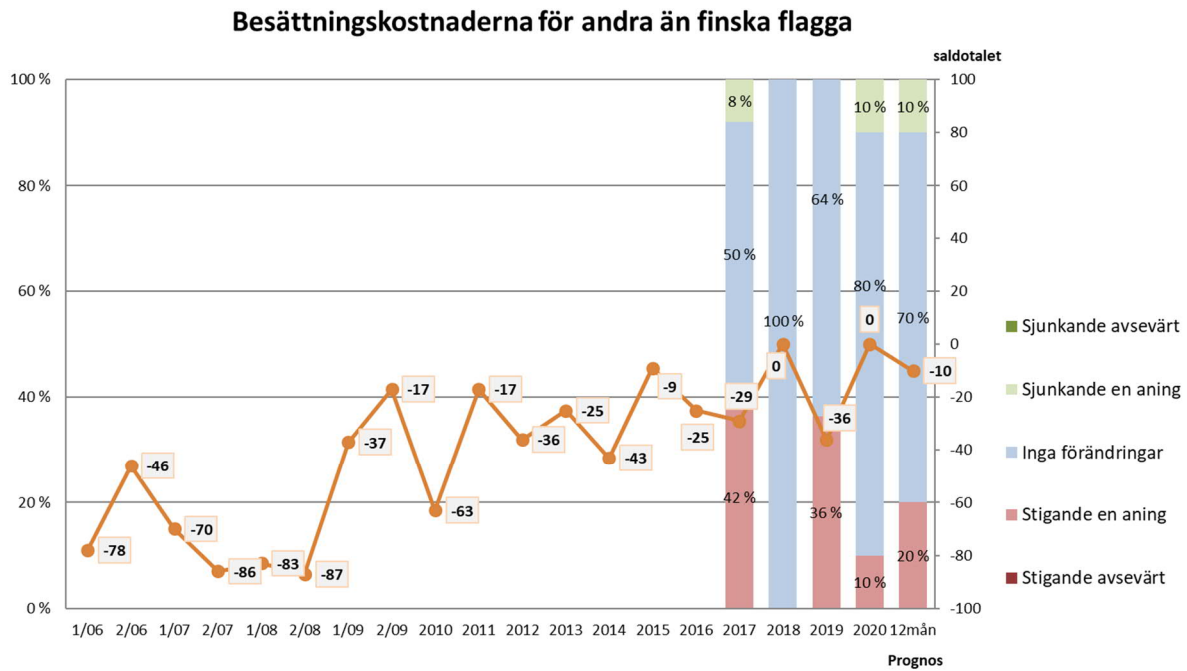


Bild 10.11. Besättningskostnader för andra än finska flaggor (uppf. 2020 n=10, prognos 12 månader n=10).

#### 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.

Hälften av dem som svarade förutser att investeringarna kommer att öka något under de kommande två åren. Saldotalet är också positivt med 25 poäng. Saldotalets nedåtgående kurva håller på att krökas en aning. Tre fjärdedelar av dem som deltog i enkäten svarade att investeringarna antingen ökar en aning eller ligger kvar på den nuvarande nivån. Å andra sidan var en fjärdedel i sin bedömning av den åsikten att investeringarna minskar.

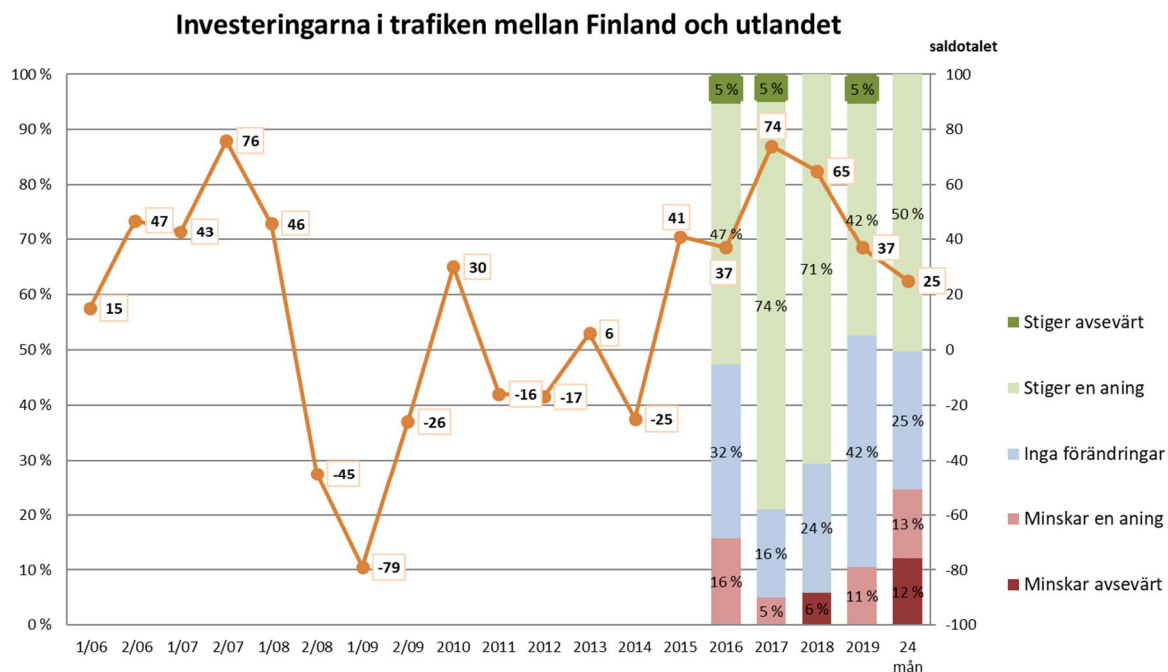


Bild 10.12. Investeringar i trafiken mellan Finland och utlandet (prognos 24 månader n=16).

## 10.2 Frågor om enstaka rederier

### Omsättning (B9)

I den föregående rederibarometern var grafen för omsättningens saldotal nedåtgående, men dock positiv med 25 poäng. Av dem som svarade trodde 45 procent att omsättningen kommer att öka. Den gångna perioden, som präglades av pandemin, ledde dock till att omsättningen minskade kraftigt i de enskilda rederierna. Saldotalet sjönk med 92 poäng till -52 poäng och nådde den näst lägsta nivån under rederibarometerns mätthistoria. Endast under perioden 2/09 var saldotalet lägre, -65 poäng. En procentuell granskning visar dock att ungefär en fjärdedel av enkättagarna uppgav att det egna rederiets omsättning hade ökat en aning.

Läget förbättras under den kommande perioden. Saldotalet stiger till nästan noll, men förblir dock svagt negativt. Bland enkättagarna anser 41 procent att omsättningen kommer att minska i det egna rederiet. Lite mer än en tredjedel förutser att omsättningen kommer att öka, medan omsättningen är oförändrad i en fjärdedel av rederierna. Svaren avspeglar olikheterna hos rederierna, men kanske även olika uppfattningar om återhämtningen efter coronakrisen.



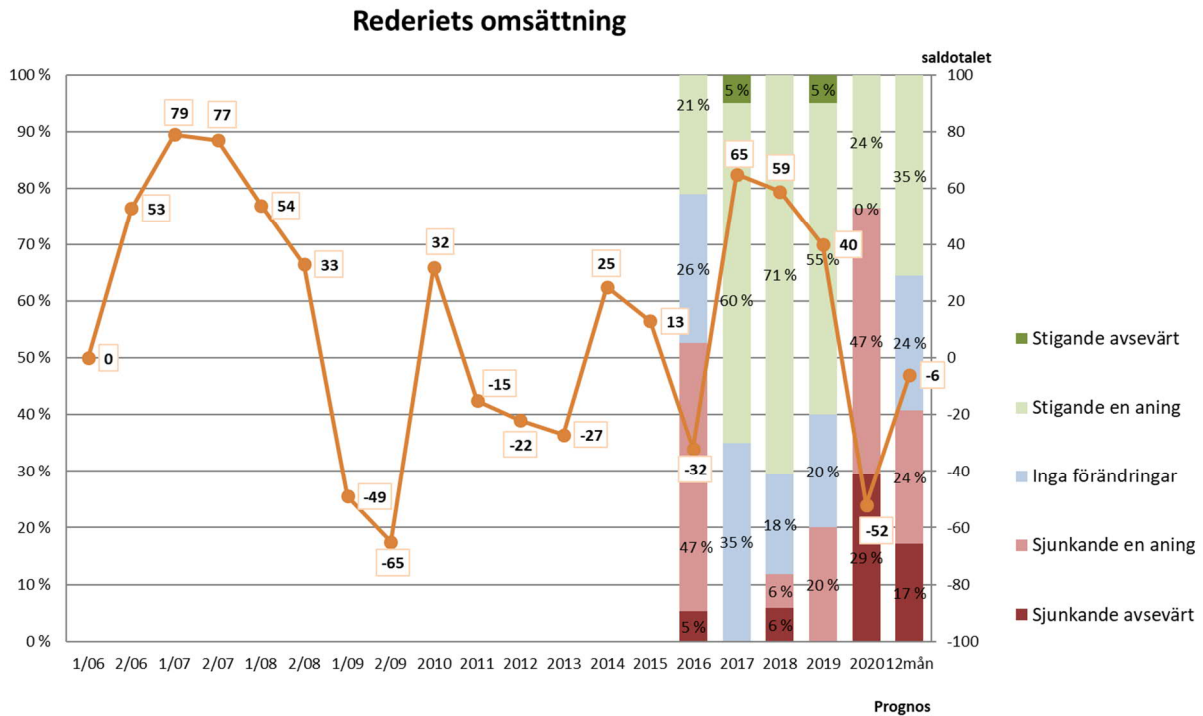


Bild 10.13. Rederiets omsättning (uppf. 2020 n=17, prognos 12 månader n=17).

### Utnyttjandegraden av fartygens kapacitet (B10)

Grafen för utnyttjandegraden av kapaciteten påminner om grafen för omsättningen, men branta stigningar är mer sällsynta. Däremot syns vågdalen i båda. Saldotalet för utnyttjandegraden av kapaciteten rasade under perioden 1/09, men steg redan under perioden 2/09 även om det fortfarande var starkt negativt. Saldotalet för omsättningen fortsatte sin nedgång under perioden 2/09, då det gjordes två rederibarometrar per år. Precis som omsättningen rasade även utnyttjandegraden av kapaciteten under den gångna perioden. Raset var dock inte riktigt lika kraftigt som nedgången i omsättningen. Saldotalet föll med 66 poäng. Saldotalet var dock bara fyra poäng högre än saldotalet för perioden 1/09. Av dem som svarade uppgav 71 procent att utnyttjandegraden av det egna rederiets kapacitet har minskat.

Nästan en fjärdedel förutser att utnyttjandegraden av det egna rederiets kapacitet kommer att öka under den kommande perioden, medan mindre än en tredjedel bedömer att utnyttjandegraden kommer att minska. Merparten, dvs. nästan hälften, anser att utnyttjandegraden kommer att vara oförändrad. Precis som saldotalet för omsättningen stiger saldotalet för den kommande perioden till nästan noll, men förblir en aning negativt. Det kan nämnas att saldotalet för prognosen i den förra rederibarometern var noll. Då trodde 60 procent av dem som svarade att utnyttjandegraden av kapaciteten skulle förbli densamma som under perioden 2019.

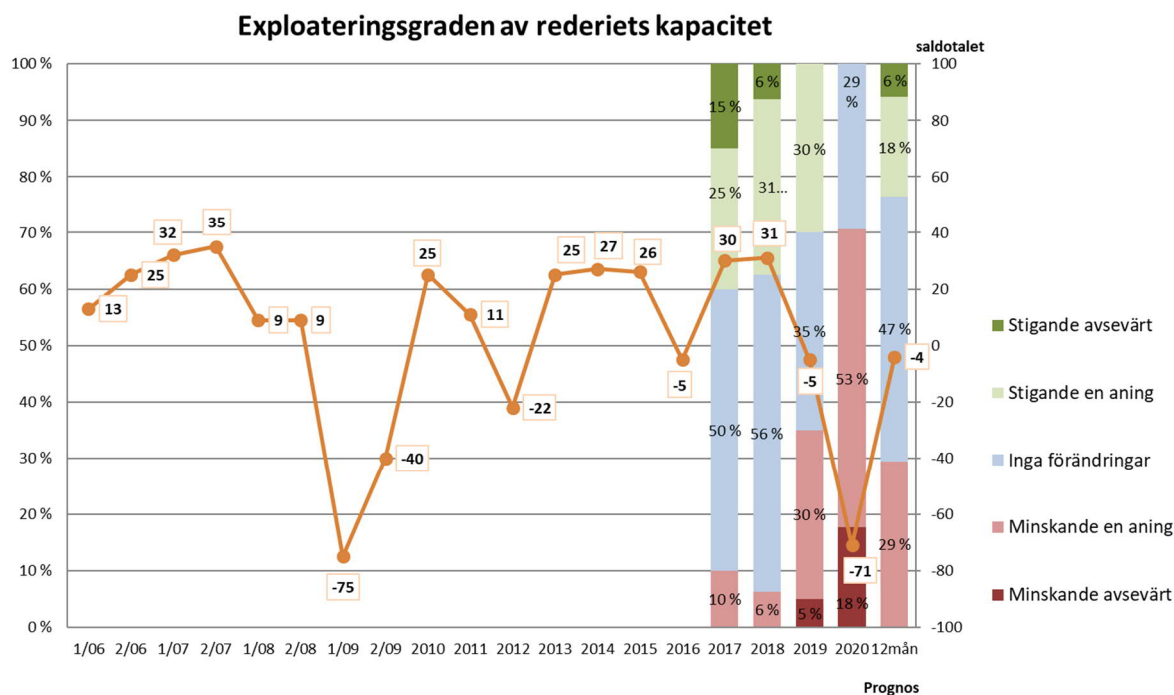


Bild 10.14. Utnyttjandegrad av rederiets kapacitet (uppf. 2020 n=17, prognos 12 månader n=17).

#### Utvecklingen av antalet sjöanställda enligt flaggstat (B11)

Antalet sjöanställda på fartyg som seglar under finsk flagg har i viss mån varierat under den tid som barometern har genomförts. Grafen för saldotalet har varit uppåtgående sedan 2015, men under den gångna perioden gick saldotalet från att vara positivt till att bli negativt och sjönk med 61 poäng.

Procentuellt sett uppgav 61 procent av enkättagarna att läget är oförändrat, medan 33 procent var av den åsikten att antalet sjöanställda har ökat en aning. Sex procent av dem som svarade uppgav att antalet sjöanställda hade minskat en aning.

Antalet sjöanställda kommer enligt prognosen att minska något under de kommande tolv månaderna. Saldotalet för utvecklingsprognosen är -16. Procentuellt sett var 74 procent av enkättagarna av den åsikten att läget förblir oförändrat, medan 16 procent tror att mängden sjöpersonal kommer att minska en aning. Fem procent tror att mängden kommer att minska avsevärt under de kommande tolv månaderna.

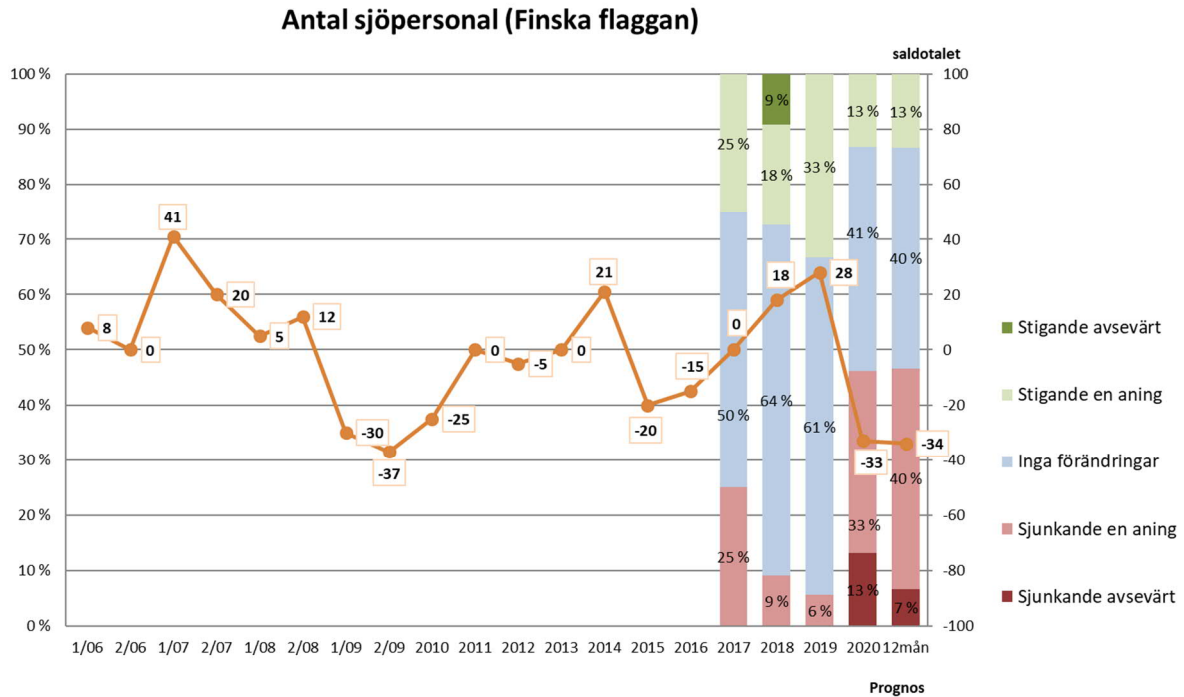


Bild 10.15. Antal sjöpersonal på finskflaggade fartyg (uppf. 2020 n=15, prognos 12 månader n=15).

Saldotalet blev negativt också för fartyg som seglar under utländsk flagg. I den föregående barometern trodde enskilda rederier fortfarande att de kommer att anställa ny sjöpersonal under perioden 2020. Det negativa saldotalet berodde på att 17 procent av dem som svarade uppgav att mängden personal har minskat. En procentuell granskning ger dock intrycket att mängden sjöpersonal i de enskilda rederierna har förblivit oförändrad under utländsk flagg. Uppfattningen bygger på en procentuell andel på 83 procent av rederierna som har lämnat information.

Enligt prognosen uppger över hälften av rederierna att mängden förblir oförändrad. Av enkätdelta-garna anser 29 procent att det rederi som de representerar i viss mån kommer att anställa ny sjöpersonal under utländsk flagg.

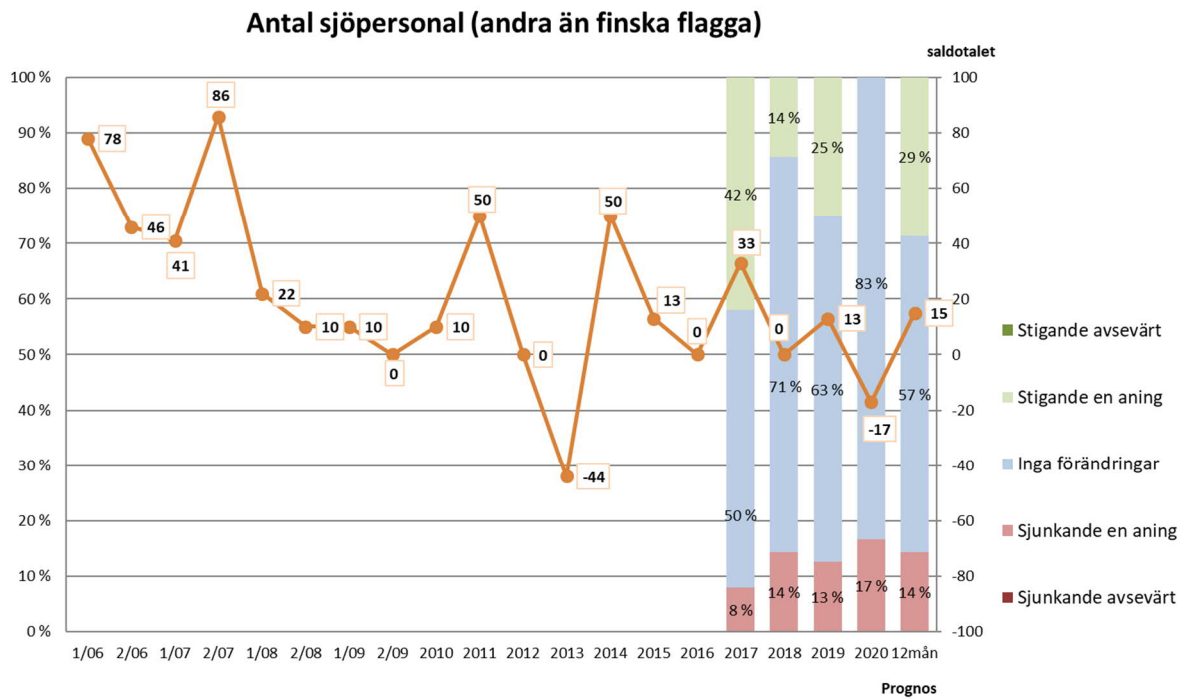


Bild 10.16. Antal sjöpersonal på de utflaggade fartygen (uppf. 2020 n=6, prognos 12 månader n=7).

## 11 HINDER FÖR REDERIERNAS UTVECKLING OCH TILLVÄXT

Med frågan i punkt C kartlades de hinder för utveckling och tillväxt som rederierna har upplevt. Man kunde välja bland totalt 20 olika hinder, där ett var något annat hinder, som inte nämns i listan. Enkättagarna kunde kryssa för så många hinder som de ansåg behövdes (totalt 85 kryss). Alla hinder var likvärdiga, och enkättagarna ombads inte lista dem enligt betydelse. Av de 17 rederier som besvarade årets barometerenkät svarade alla på frågan om hinder för rederiets utveckling och tillväxt.

På bild 11.1. presenteras de sex hinder för utveckling och tillväxt som rederierna upplever som mest betydande. För jämförelsens skull visar bilden även den procentuella fördelningen av tillväxthindren under de två föregående åren.

Det mest betydande hindret under den här granskningsperioden var den allmänna ekonomiska osäkerheten, som nämndes av 71 procent av enkättagarna. Den allmänna ekonomiska osäkerheten återspeglas även i form av dålig prisutveckling, som nämndes av 59 procent av dem som svarade. Ungefär hälften av enkättagarna (53 procent) nämnde både otillräcklig efterfrågan och finska flaggans pris.

Den allmänna ekonomiska osäkerheten var rederiernas främsta anledning till oro redan under den förra perioden, trots att varken pandemin eller ens coronaviruset ännu syntes till. Dålig prisutveckling och otillräcklig efterfrågan kom före tillgången på arbetskraft och arbetskraftskostnaderna. Finska flaggans pris var den här gången det viktigaste kostnadsrelaterade tillväxthindret. Dess betydelse som tillväxthinder har ökat under de två senaste perioderna.

Utanför listan över de sex viktigaste hindren kom sedan ökad konkurrens och bestämmelsekrav inom miljöskyddet, båda med en andel på 29 procent vardera. Under punkten Något annat nämndes pandemin direkt eller indirekt som ett hinder. En enkättagare nämnde Brexit.

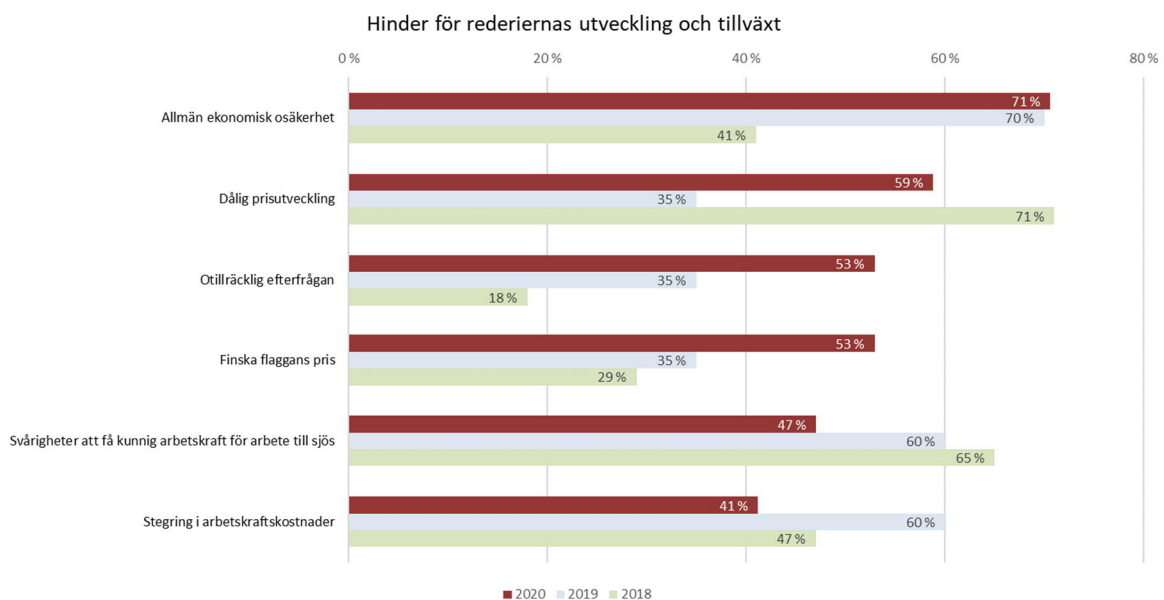


Bild 11.1. Hinder för rederiets tillväxt (2020=17, 2019 n=20, 2018 n=17).

## 12 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN

I frågegrupp D behandlades förändringar i verksamhetsmiljön när det gäller Finlands sjöfartspolitik och de finländska rederiernas marknadsandelar.

### Finlands sjöfartspolitik (D1)

Syftet med frågan var att kartlägga bedömningarna av Finlands sjöfartspolitik utifrån förutsättningarna för rederiverksamhet. Som undersökningsperiod användes föregående år, precis som i alla tidigare barometrar. Till skillnad från de andra temana kunde man i stället för att välja mellan fem alternativ välja mellan tre: förbättrad, oförändrad eller försämrad. I den här frågan tittar man inte på verksamhetsmiljöns framtid.

Av saldotalet att döma är man svagt missnöjd med Finlands sjöfartspolitik. De största fluktuationerna har jämnats ut under den tid som rederibarometern har genomförts. Saldotalet är visserligen fortfarande negativt, men variationsintervallet har under de senaste sex åren varit endast 11 poäng. Ökningen sedan den senaste bedömningen är 10 poäng. Andelen som bedömer att sjöfartspolitiken är oförändrad har minskat en aning på fem år.

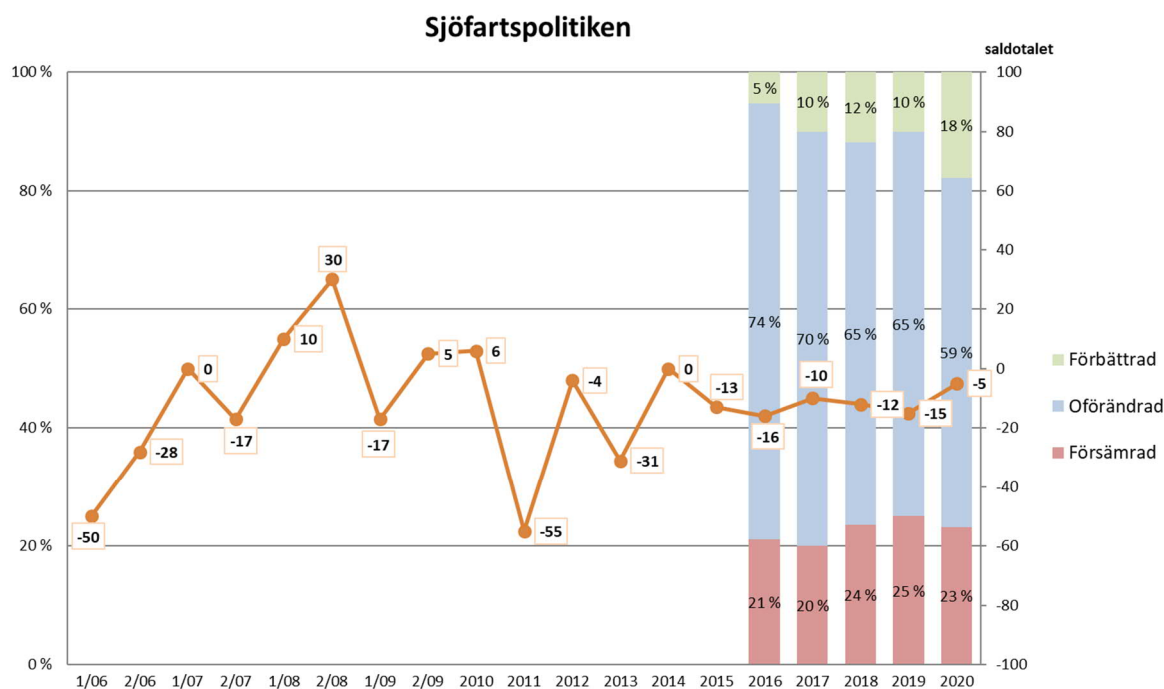


Bild 12.1. Sjöfartspolitik i Finland (uppf. 2020 n=17).

### De finländska rederiernas marknadsandel (D2)

Vid 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. I den förra rederibarometern som publicerades blev saldotalet för prognosen negativt. Hela 37 procent av dem som svarade ansåg att

marknadsandelen kommer att sjunka en aning. Det bör beaktas att prognosen gjordes före coronatiden. Prognosen för den kommande perioden visar ett saldotal på -24 poäng, dvs. saldotalet förblir nästan oförändrat jämfört med den föregående prognosen. Hälften av dem som svarade förutsåg att läget kommer att förbli oförändrat. En dryg tredjedel (37 procent) av enkäddeltagarna förutser att de finländska rederiernas marknadsandel kommer att minska under de kommande tolv månaderna.

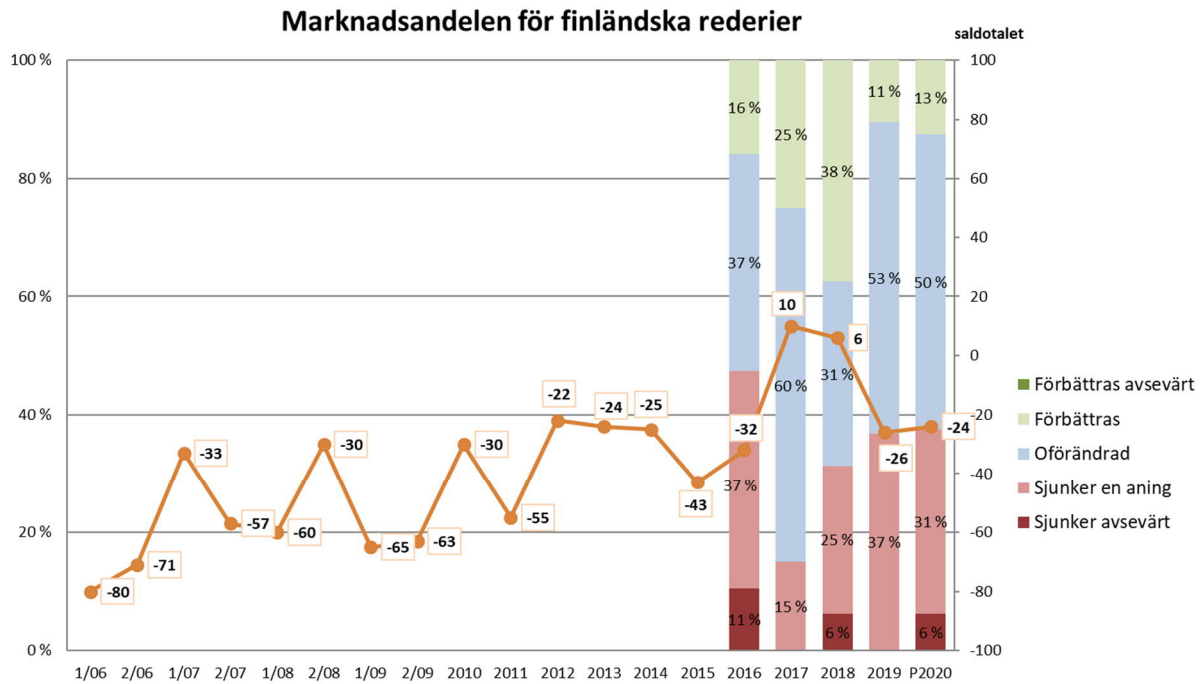


Bild 12.2. Marknadsandelen för finländska rederier (prognos 12 månader n=16).

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 statistikföringen inleddes var marknadsandelen ungefär hälften av all godstrafik och som störst 1975; 55,9 procent. Därefter har andelen gradvis minskat, så att den numera är 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.)

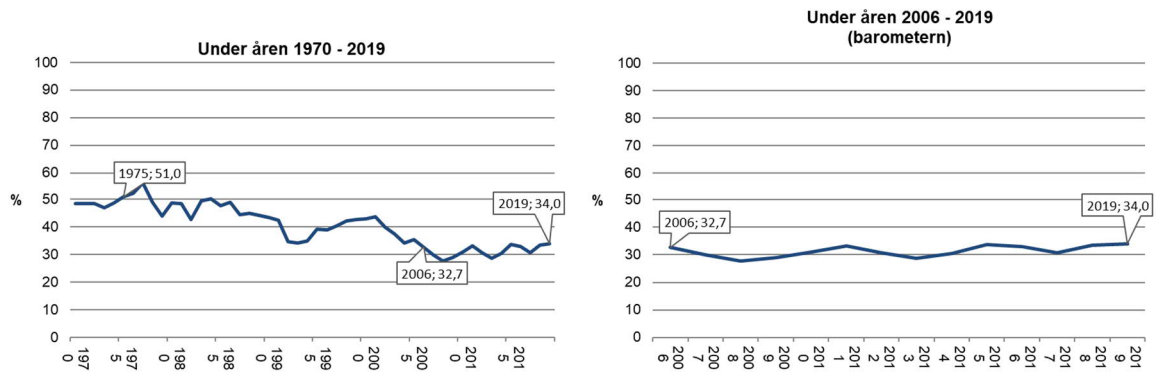


Bild 12.3. Procentuell andel av fartygs under finsk flagg av utrikes sjötransporter 1970–2019 och under barometerns historia (Finlands officiella statistik (FOS): Utrikes sjöfart)



## 13 TEMAFRÅGOR

### 13.1 Växlande temafråga

Temafrågan handlar traditionellt sett om ett aktuellt ämne. Så även den här gången. Rederibarometerens historia har inkluderat konjunkturuppgångar och konjunkturedgångar, till och med en recession. Vi känner ännu inte till de totala konsekvenserna av den covid-19-pandemi som nu pågår, men pandemin är den första drivande faktorn utanför näringslivet som starkt påverkar konjunkturerna inom sjöfartsbranschen åtminstone under den avslutade och kommande granskningsperioden. Deutsche Post DHL Group undersöker trender inom logistiken och har gjort bedömningen att pandemin kommer att medföra en geografisk förändring i leveranskedjorna. Till exempel måste industrin och handeln säkerställa störningsfri verksamhet genom att använda flera företag från olika geografiska områden som inköpskällor. Finland har på grund av sitt geografiska läge mindre möjligheter när det gäller transportformer och ruttor för utlandshandeln än många andra länder. Det är ändå motiverat att fråga hur mycket den förändring som beskrivs ovan kommer att påverka rutterna inom den finländska sjötrafiken och transportmängderna på rutterna över ett tidsspann på 5–10 år.

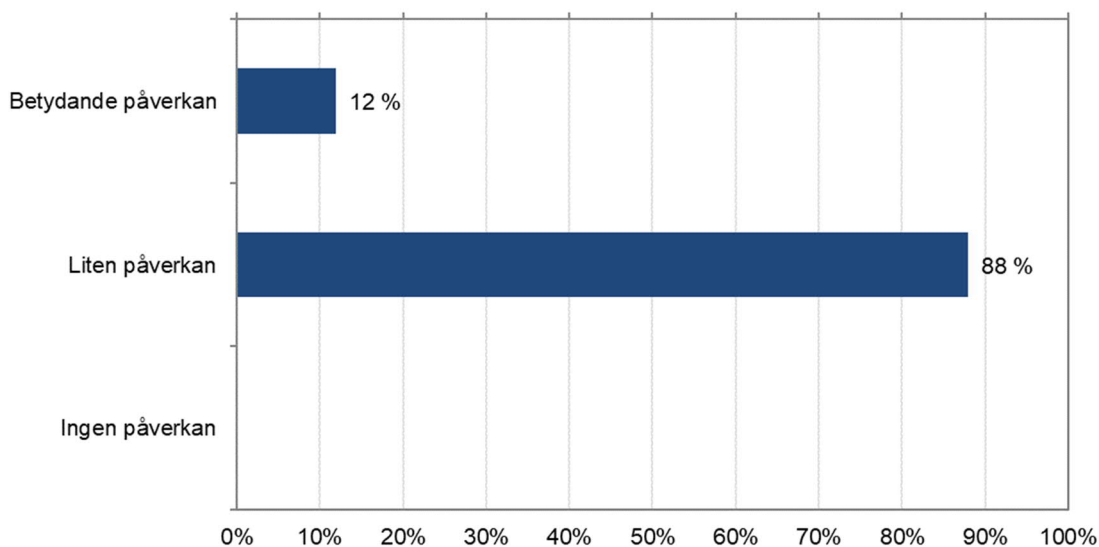


Bild 13.1. Hur mycket kommer covid-19-pandemin och dess följder för näringslivet att påverka rutterna inom den finländska sjötrafiken och transportmängderna på rutterna över ett tidsspann på 5–10 år? n=17

Av dem som besvarade enkäten bedömde 12 procent att pandemin och dess följder för näringslivet kommer att medföra en avsevärd förändring av rutterna inom den finländska sjöfarten och transportmängderna på rutterna över en period av 5–10 år. Majoriteten (88 procent) ansåg att effekten av pandemin kommer att vara liten. Ingen bedömde dock att pandemin inte skulle ha någon effekt.

I den andra temafrågan frågade man vilka konsekvenser enkättagarna bedömer att pandemin kommer att få för det egna rederiet under det kommande året. Man kunde välja högst tre av alternativen. Enkättagarna valde 42 alternativ, och alla som deltog i barometern besvarade frågan.

Som den största konsekvensen under det kommande året sågs en avsevärd minskning av omsättningen, vilket hälften av dem som svarade förväntade sig. Över en tredjedel (35 procent) av dem som svarade ansåg att konsekvenserna av pandemin är så stora att affärskonceptet och/eller strategin

måste utvecklas. Knappt en tredjedel (29 procent) av enkättagarna bedömde att man kommer att tvingas ändra linjerna och/eller trafikområdena. En del av dem som svarade bedömde även att man tvingas minska antalet linjer och/eller frekvenserna. I de enskilda öppna svaren uppmärksammade man svårigheterna med och kostnaderna för att byta besättning samt omvandlingen av permitteringar till uppsägningar. Ungefär en fjärdedel (24 procent) av dem som svarade bedömde att pandemin under det kommande året inte kommer att ha någon väsentlig inverkan på verksamheten i det rederi som de representerar.

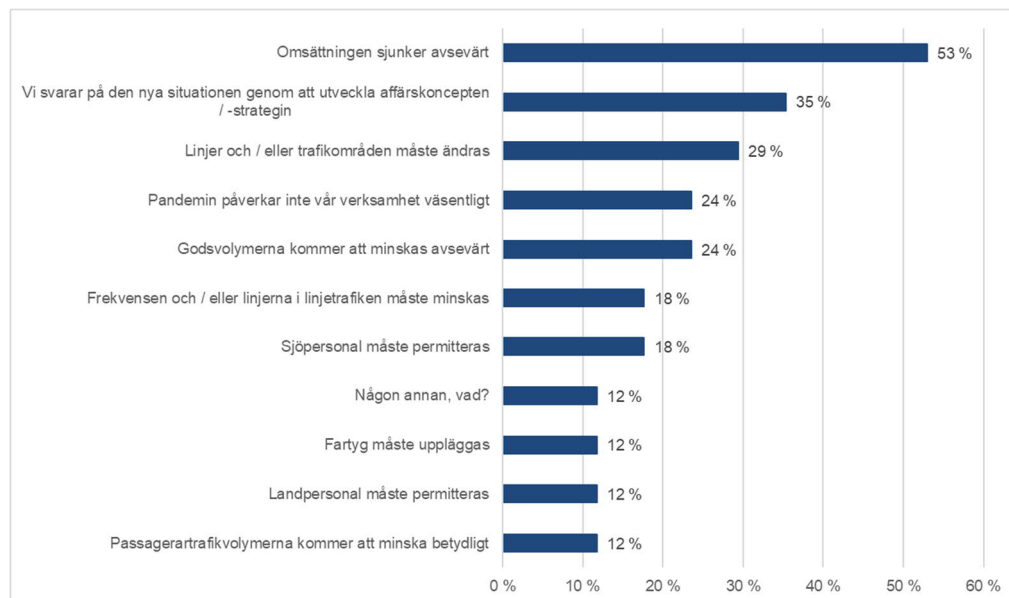


Bild 13.2. Vilka konsekvenser bedömer ni att pandemin kommer att få för ert rederi under det kommande året? n=17

## 13.2 Temafråga II

Vid sidan av den temafråga som byts ut varje år har man i barometern även utvecklat en temafråga som granskar ett visst tema under en femårsperiod. Under den nuvarande femårsperioden är temafrågan en frågeserie som kartlägger rederiernas syn på företagsansvar och miljövänlighet som konkurrensmedel. Frågeserien upprepas nu för tredje gången. 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 stöder affärsverksamheten, ofta är frivillig och styr företagets värderingar och mål. Inom sjöfartsbranschen handlar samhällsansvaret om bl.a. miljö, säkerhet, arbetskraft, verksamhetens transparens samt ett ansvar som omfattar godset som fraktas och hela leveranskedjan. Rederierna är en del av en omfattande leveranskedja som sträcker sig ända från råvaruanskaffningen till leveransen av produkten till kunden.

Med den öppna frågan om ansvarsfullhet ville man kartlägga vilka rederiets konkurrensfördelar på sjötransportmarknaden är. Ansvarsfullhet betonades i svaren. Innovativitet, kvalitet och kundcentrering nämndes också. Ett rederi betonade finländskt ägande och finländsk personal samt orubblig efterlevnad av alla regler. Flexibilitet sågs också som viktigt. Ur miljöperspektiv betonades betydelsen av

ett modernt tonnage vid energieffektiva transporter. I några svar lyfte man fram miljövänlighet på ett allmänt plan, till exempel att vi är "green" och att det är viktigt att vara en föregångare inom miljövänlighet. Som helhet betraktat framstod det ekologiska eller sociala ansvaret inte som tydliga konkurrensfördelar.

Den andra temafrågan gällde om befraktarna uppskattar rederiernas ansvarsfullhet och miljövänlighet. Svartalternativen var ja, nej och kan inte säga. Det verkar som om befraktarnas uppskattning av ansvarsfullhet och miljövänlighet har ökat efter två jämna perioder. Hela tre fjärdedelar av dem som svarade ansåg att befraktarna värdesätter de nämnda faktorerna. En fjärdedel av enkättagarna kunde inte uttala sig om i vilken utsträckning befraktarna uppskattar miljövänlighet och ansvarsfullhet. (Bild 13.3.)

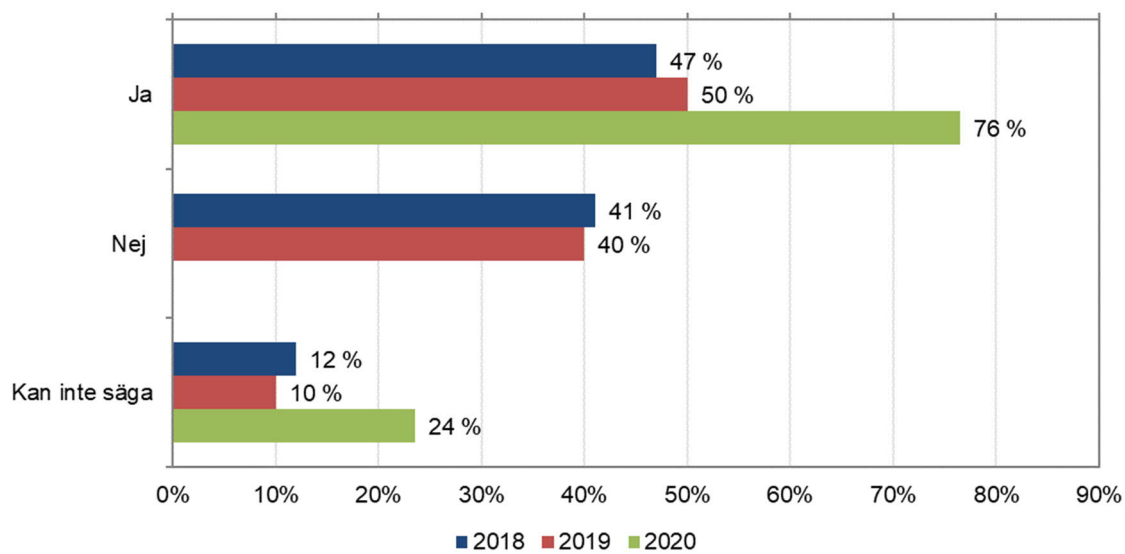


Bild 13.3. Är ansvarstagande och miljövänlighet sådant som avlastare värdesätter hos rederier? (2020 n=17, 2019 n=20, 2018 n=17)

Den tredje temafrågan gällde huruvida befraktarna beaktar en hållbar leveranskedja och om de är intresserade av rederiernas ansvarsfullhet. Också i den här frågan kan man se ett tydligt hopp jämfört med de föregående perioderna. Andelen ja-svar har ökat med 13 procentenheter. Andelen nej-svar var endast 12 procent, medan de utgjorde en andel på nästan hälften av de tidigare svaren. Å andra sidan har andelen enkättagare som är osäkra i frågan ökat. (Bild 13.4.)

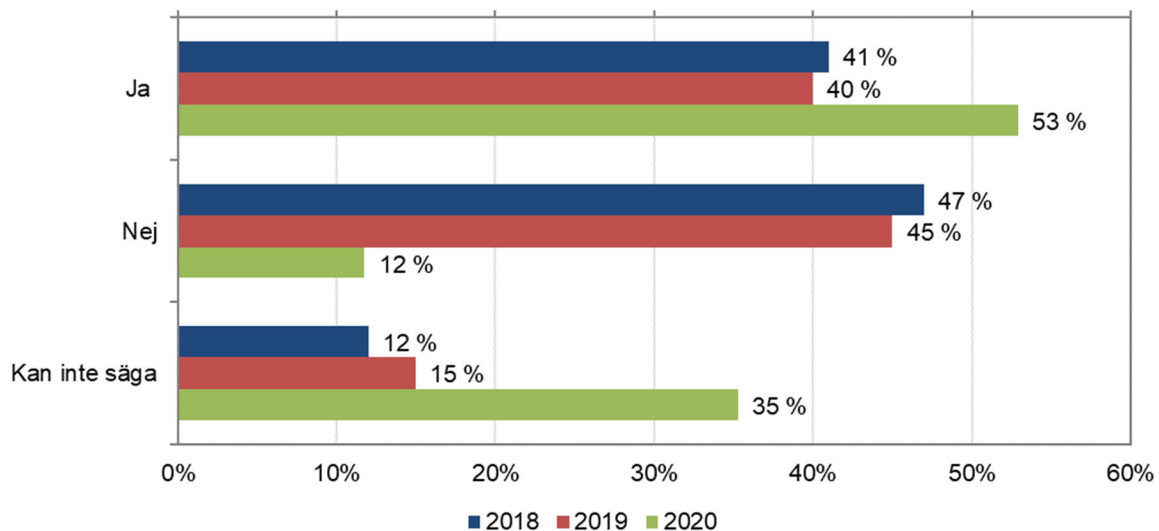


Bild 13.4. Anser ni att avlastare beaktar en ansvarstagande leveranskedja och intresserar sig för rederiernas ansvarstagande? (2020 n=17, 2019 n=20)

Som en fortsättning på frågan om befraktarnas uppskattning av ansvarsfullhet och miljövänlighet frågades hur detta syns i befraktarnas verksamhet. I de öppna svaren framfördes två olika perspektiv. Å ena sidan ökar ansvarsfullheten och miljöpositiviteten, å andra sidan är man ovillig att betala för de kostnader som dessa medför. I ett svar trodde man att befraktarna i framtiden måste acceptera att extra kostnader uppstår. Man skulle även kunna utveckla miljövänliga lösningar tillsammans med befraktarna. Enligt en enkättagare saknas det dock konkreta åtgärder från befraktarnas sida. Inom industrin är det redan ganska vanligt att man kontinuerligt går igenom frågor som rör ansvarsfullhet med kunderna. Endast i ett svar lyfte man fram kontinuerlig genomgång av funktionerna i den logistiska kedjan och avtalsförpliktelserna som anknyter till ansvarsfullhet.

## 14 SLUTSATSER

Rederibarometern publicerades för första gången 2006. En granskning av de gångna perioderna visar vilka konjunkturer rederibranschen och sjöfartsbranschen i allmänhet har gått igenom under de här åren. I merparten av temana kan man i allmänhet se mycket samstämmiga konjunkturedgångar och -uppgångar, även om undantag från den allmänna trenden har förekommit.

På bild 14.1. visas en graf över den allmänna trenden inom rederibranschen. Här har man beräknat de årliga medeltalen för åtta olika teman (avrundade till närmaste femtal) och utifrån dem ritat ett linjediagram. Den uppåtgående trenden som började 2006, som var det första året då barometern genomfördes, fortsatte fram till slutet av 2007. Därefter skedde en brant nedgång till den ekonomiska recessionen vid årsskiftet 2008–2009. Under årets gång sågs sedan ett snabbt uppsving, som i vissa fall var kraftigare än nedgången under lågkonjunkturen. De högsta positiva saldotalen sågs 2010, varefter en ny nedgång började och fortsatte fram till 2014. Därefter ses en mer måttlig, men dock jämn uppåtgående trend. Efter den lilla svackan 2016 nåddes en ny positiv topp under perioden 2017, varefter den positiva trenden fortsatte ända till 2018.

Grafen över medelvärden sjönk kraftigt med 60 poäng under perioden 2019. Då kände man ännu inte till coronavirusets existens. Orsakerna till nedgången var därmed närmast beroende av de ekonomiska konjunkturerna. Under den gångna perioden har värdet på mätaren som beskriver de viktigaste variablerna rasat till -65 poäng. Enkäten gjordes i november, då covid-19-pandemin hade pågått sedan februari–mars och det ännu inte fanns någon säker information i offentligheten om hur framgångsrikt arbetet med att utveckla ett vaccin var. I den föregående barometern höll prognosen för den aktuella mätaren för perioden 2020 redan på att stabiliseras på -15 poäng. Av detta kan man dra slutsatsen att den fortsatt kraftiga nedgången under perioden 2020 i huvudsak har berott på pandemin. Prognosen för den kommande perioden är svagt positiv. Saldotalet är 5. Man förutser en snabb återhämtning.



Bild 14.1. Sjöfarts- och rederibranschen konjunkturväxling 2006-2020 och prognos.

När man jämför grafens lägsta värden, -40 under perioden 2009 och -65 under perioden 2020, måste man komma ihåg att barometern under perioden 2009 fortfarande genomfördes två gånger om året. På grund av beräkningsmetoden framgår detta inte av grafen. Om mätaren spjälkas upp i delar skildrar

sjötransportkonjunkturerna bäst den övergripande situationen, medan de övriga delfaktorerna är derivat av den. Under perioden 2/08 var saldotalet för konjunkturerna -61 och den negativa utvecklingen fortsatte perioden 1/09, när saldotalet nådde vågdalen -96. Under perioden 2020 var saldotalet -76. Eftersom saldotalet för perioden 1/08 dock var positivt med 19 poäng och saldotalet för perioden 2/09 endast var -15 poäng märks den djupa gropen inte när årsmedeltalet beräknas. Dessutom sjönk importen och exporten till bottensiffror under perioden 2/08, medan omsättningen för de enskilda rederierna nådde botten perioden 2/09. Därför kan man inte helt samstämmigt jämföra perioden 2009 och perioden 2020. I situationer av det här slaget skulle det vara motiverat att genomföra barometern två gånger per år.

Fallet har varit kraftigt och överraskande i fråga om nästan alla variabler. Prognoserna för konjunkturerna på sjötransportmarkanden perioden 2020 förutspådde i den förra barometern att fallet under perioden 2019 på basis av saldotalet för prognosen skulle brytas och bli lindrigare. Så blev det dock inte, närmast på grund av pandemin. Som ovan konstaterades föll bedömningarna av det förverkligade konjunkturläget med 76 poäng från perioden 2018 till perioden 2019. Saldotalets ras var inte över, som man trodde i den föregående prognosen, utan fortsatte att falla till -76 poäng. I den nya prognosen förutses saldotalet dock bli positivt till 11 poäng. Procentuellt sett avspeglar de olika bedömningarna i båda riktningarna dock osäkerhet kring framtiden.

En likadan utveckling kan ses i till exempel transportefterfrågan. Enligt prognosen i den förra barometern trodde 40 procent av dem som svarade att läget skulle försämrans en aning under perioden 2020. Av den nuvarande barometern framgick det dock att 50 procent av enkättagarna bedömde att efterfrågan var något sämre än under den föregående perioden, och 13 procent bedömde att efterfrågan var avsevärt sämre. Saldotalet i prognosen för den kommande perioden är däremot svagt positivt, men de procentuella uppskattningarna av om situationen förblir oförändrad, försämrans en aning eller förbättras en aning är i stora drag jämnt fördelade. Åsikterna om exportens och importens återhämtning är också delade. Enligt saldotalet återhämtar sig importen bättre än exporten. Saldotalet för importen är -6, medan saldotalet för exporten är -17.

Prisutvecklingen var naturligtvis dålig perioden 2020, men 82 procent av enkättagarna bedömde att priserna kommer att förbli oförändrade eller förbättras en aning. Saldotalet är 23. Bunkerpriset och besättningskostnaderna är de viktigaste kostnadskomponenterna när priset på pengarna är lågt. Bunkerpriset bedöms stiga en aning jämfört med perioden 2020, då det sjönk kraftigt. Åsikterna var delade även här, men bara i fråga om huruvida bunkerpriset kommer att sjunka en aning (56 procent) eller förbli oförändrat (38 procent). Inte en enda av enkättagarna förutsåg någon dramatisk höjning av bunkerpriset. Besättningskostnaderna under finsk flagg har enligt enkättagarnas bedömning inte följt det tillspetsade ekonomiska läget under perioden 2020. Saldotalet -73 visade entydigt på en kostnadsökning. En femtedel bedömde att besättningskostnaderna under finsk flagg kommer att sjunka under den kommande perioden, medan en femtedel tror att de kommer att förbli oförändrade. Resten bedömde att kostnaderna kommer att öka en aning. Under utländsk flagg har kostnaderna förblivit oförändrade, och samma utveckling ser ut att fortsätta även under den kommande perioden.

I avsnittet som gäller de enskilda rederierna följer graferna för rederiets omsättning och utnyttjandegraden av kapaciteten utvecklingen under perioden 2020 och tolv månadersprognosen parallellt med graferna för konjunkturerna och efterfrågan. Saldotalet för rederiets omsättning var under perioden 2020 -52 och prognosen -6. Saldotalet för utnyttjandegraden var -71 och saldotalet i prognosen är -4.

Procentuellt sett kan man skönja osäkerhet kring framtiden. Rederierna har till exempel inte för avsikt att skaffa ytterligare personal under finsk flagg. Personalen kan till och med minska en aning, som saldotalet -34 i prognosen visar.

Svarens procentuella fördelning visar att det råder osäkerhet beträffande den framtida utvecklingsriktningen för de variabler som har behandlats ovan. På frågan om de viktigaste hindren för rederiernas tillväxt och utveckling visade sig den allmänna ekonomiska osäkerheten likaså vara det största hindret. De näst största hindren, dålig prisutveckling och otillräcklig efterfrågan, relaterade också till den ekonomiska utvecklingen. Finska flaggans pris är fortfarande ett betydande tillväxthinder och var den här gången en lika stor anledning till oro som otillräcklig efterfrågan. Finlands sjöfartspolitik har varit ganska konstant under flera år. Jämfört med den föregående perioden har saldotalet ökat med 10 poäng. En majoritet av enkättagarna (59 procent) bedömde att sjöfartspolitiken är oförändrad.

Temafråga II är rederibaremeterns temafrågeserie. I avsnittet temafråga II granskas olika teman under en femårsperiod. I år fortsätter temafråga II en tvåårig serie av temafrågor och rör rederiernas företagsansvar och miljövänlighet. Enligt rederierna sätter befraktarna större värde än tidigare på rederiernas ansvarsfullhet och miljövänlighet. Det tyckte hela tre fjärdedelar av enkättagarna. Befraktarna är även mer intresserade än tidigare av rederiernas ansvarsfullhet och beaktar en hållbar leveranskedja. Endast i ett svar lyfte man fram kontinuerlig genomgång av funktionerna i den logistiska kedjan och avtalsförpliktelserna som anknyter till ansvarsfullhet. En betydande del av dem som svarade kunde dock inte ta ställning i frågan. Allmänt taget klagade man på att det saknades konkreta åtgärder av befraktarna när det gäller miljövänliga lösningar. Dessutom var befraktarna inte villiga att betala för ansvarsfullhet och miljövänlighet.

Den växlande temafrågeserien gällde konsekvenserna av covid-19-pandemin. Deutsche Post DHL Group har gjort bedömningen att pandemin kommer att förändra leveranskedjorna geografiskt. I rederibaremetern frågades hur mycket den eventuella förändringen kommer att påverka rutterna inom den finländska sjötrafiken och transportmängderna på rutterna över ett tidsspänn på 5–10 år. Av dem som svarade bedömde 12 procent att pandemin och dess följder för näringslivet kommer att medföra en avsevärd förändring av rutterna i den finländska sjötrafiken och transportmängderna på rutterna. Majoriteten (88 procent) ansåg att effekten av pandemin kommer att vara liten. Ingen bedömde dock att pandemin inte skulle ha någon effekt.

I den andra temafrågan frågade man vilka konsekvenser enkättagarna bedömer att pandemin kommer att få för det egna rederiet under det kommande året. Man kunde välja högst tre av alternativen. Som den största konsekvensen under det kommande året sågs en avsevärd minskning av omsättningen, vilket hälften av dem som svarade förväntade sig. Över en tredjedel (35 procent) av dem som svarade ansåg att effekterna av pandemin är så stora att affärskonceptet och/eller strategin måste utvecklas. Knappt en tredjedel (29 procent) av enkättagarna bedömde att man kommer att tvingas ändra linjerna och/eller trafikområdena. En del av dem som svarade bedömde även att man tvingas minska antalet linjer och/eller frekvenserna. Ungefär en fjärdedel (24 procent) av dem som svarade bedömde att pandemin under det kommande året inte kommer att ha någon väsentlig inverkan på verksamheten i det rederi som de representerar.

## LÄHTEET /KÄLLOR

Bunkerworld-statistics. Bunkerworld Index. [viitattu 3.12.2020] Saantitapa: <http://www.bunkerworld.com/prices/index/bwi>

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](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: 3.12.2020]. Åtkomstsätt: [http://www.stat.fi/til/uvliik/meta\\_sv.html](http://www.stat.fi/til/uvliik/meta_sv.html)

Suomen virallinen tilasto (SVT): Kauppalaivasto [verkkojulkaisu]. ISSN=2670-1642. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 2.12.2020]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/klaiv/>

Suomen virallinen tilasto (SVT): Ulkomaan meriliikenne [verkkojulkaisu]. ISSN=2670-1987. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 3.12.2020]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/uvliik/meta.html>

Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus -ja tutkimuskeskuksen julkaisuja B212/2020, Jenny Katila & Minna Alhosalo. Varustamobarometri 2019 - Rederibarometern 2019. Turku. Saantitapa: [https://www.utu.fi/sites/default/files/media/MKK/Julkaisut/B212\\_Varustamobarometri-Rederibarometern-2019.pdf](https://www.utu.fi/sites/default/files/media/MKK/Julkaisut/B212_Varustamobarometri-Rederibarometern-2019.pdf)



## LIITE / BILAGA

### Kyselylomake

#### A. Taustatiedot

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

#### A1. Vastaajan tiedot

Varustamon / tytärvastamon nimi

Vastaajan nimi

Asema

#### A2. Varustamonne pääasiallinen liikennemuoto

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

#### A3. Varustamonne pääasiallinen tavaraliikenne

- Kuivabulk  
 Nestebulk  
 Kappaletavara

#### A4. Mitä suurusluokkaa varustamonne liikevaihto on?

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

#### A5. Mitä suurusluokkaa varustamonne työntekijämäärä on?

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

#### A6. Varustamon tonnisto

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

#### A7. Varustamon lippuvaltiot

Varustamonne operoimien alusten määrä (kpl) lippuvaltioittain:

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

#### B. Nykytilanne ja tulevaisuus - Yleisesti Suomen varustamoalaa koskevat kysymykset

##### Suhdanteet

B1a. Ovatko merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet viimeisen vuoden aikana viimeisellä vuodella tarkoitetaan kyselyssä mennyttä 12 kuukauden jaksoa, EI kalenterivuotta.

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

B1b. Odotatteko merikuljetusmarkkinoiden suhdanteiden seuraavan vuoden aikana seuraavalla vuodella tarkoitetaan kyselyssä seuraavaa 12 kuukauden jaksoa, EI kalenterivuotta.

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

#### Tuotanto/Kysyntä

B2a. Onko kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla viimeisen vuoden aikana

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

B2b. Odotatteko kuljetuskysynnän Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla seuraavan vuoden aikana

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

B3a. Odotatteko VIENTIKuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä

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

B3b. Odotatteko TUONTIKuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä

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

#### Kilpailu

B4a. Onko kilpailu merikuljetusmarkkinoilla viimeisen vuoden aikana

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

B4b. Odotatteko kilpailun merikuljetusmarkkinoilla seuraavan vuoden aikana

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

#### Hinnat

B5a. Ovatko merikuljetusrahtien hinnat viimeisen vuoden aikana

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

B5b. Odotatteko merikuljetusrahtien hintojen seuraavan vuoden aikana

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

#### Kustannukset

B6a. Onko pääasiassa käyttämänne polttoaineen hinta viimeisen vuoden aikana

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

B6b. Odotatteko pääasiassa käyttämänne polttoaineen hinnan seuraavan vuoden aikana

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

B7a. Ovatko miehistökustannukset varustamoalalla lippuvaltioittain viimeisen vuoden aikana

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

B7b. Odotatteko miehistökustannusten varustamoalalla lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

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

#### Investoinnit

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

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

Omaa varustamoanne koskevat kysymykset

#### Liikevaihto

B9a. Onko varustamonne liikevaihto viimeisen vuoden aikana

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

B9b. 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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Noussut jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pysynyt ennallaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskenut jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskenut huomattavasti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

B11b. Odotattekko varustamonne merihenkilöstön määrän lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

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

C Kasvun esteet

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

- Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella
- Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus maapuolella
- 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 kehitymiselle tai kasvulle

#### D. Toimintaympäristön muutokset

D1. Suomen merenkulupolitiikka on varustamotoiminnan edellytysten kannalta viimeisen vuoden aikana

- Parantunut
- Säilynyt ennallaan
- Huonontunut

Perustelu:

D2. Odotatteko 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

TAUSTAA: Eräiden arvioiden mukaan (esim. Deutsche Post DHL Group: Post-Coronavirus Supply Chain Recovery) pandemia tulee muuttamaan maantieteellisesti toimitusketjuja. Esimerkiksi teollisuuden ja kaupan on varmistettava häiriötön toiminta käyttämällä hankintalähteinä useampia yrityksiä eri maantieteellisiltä alueilta.

E1. Kuinka paljon edellä kuvattu muutos tulee arvionne mukaan vaikuttamaan Suomen meriliikenteen reittiyksiin ja reittien kuljetusmääriin 5-10 vuoden aikajänteellä?

- Huomattava vaikutus
- Vähäinen vaikutus
- Ei vaikutusta

E2. Mitkä arvioitte olevan pandemian vaikutukset varustamonne kannalta tulevan vuoden aikana? (valitkaa korkeintaan kolme vaihtoehtoa)

- Liikevaihto laskee huomattavasti
- Rahtimäärät supistuvat huomattavasti
- Henkilöliikenteen määrät supistuvat huomattavasti
- Maahenkilöstöä joudutaan lomauttamaan
- Merihenkilöstöä joudutaan lomauttamaan
- Laivoja joudutaan makuuttamaan
- Linjaliikenteen frekvenssiä ja/tai linjoja joudutaan vähentämään
- Linjoja ja/tai liikennealueita joudutaan muuttamaan
- Vastataan uuteen tilanteeseen liiketoimintakonseptia / -strategiaa kehittämällä
- Muu, mikä?
- Pandemia ei oleellisesti vaikuta toimintaamme

##### 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  
 Vätbulk  
 Styckegods

#### A4. Hur stor omsättning har ert rederi?

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

#### A5. Hur många anställda har ert rederi?

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

#### A6. Rederiets tonnage

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

#### A7. Rederiets flaggstater

Antalet fartyg som ert rederi opererar enligt flaggstater:

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

## B. Nuläge och framtid

Allmänna frågor om rederibranschen i Finland

### Konjunkturer

B1a. Har konjunkturerna inom sjötransportmarknader under det senaste året

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

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

B1b. Tror Ni att konjunkturerna inom sjötransportmarknader under det följande året  
Med det följande året avses i enkäten de tolv följande månaderna, INTE kalenderår.

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

#### Produktion/Efterfrågan

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Konkurrens

B4a. Har konkurrensen på sjötransportmarknaden under det senaste året

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

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

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

#### Priser

B5a. Har priserna på sjötransportfrakter under det senaste året

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



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

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

#### Kostnader

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Investeringar

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

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

Frågor om det enstaka rederiet

#### Omsättning

B9a. Har omsättningen i ert rederi under det senaste året

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

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

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

Kapacitet

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

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

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

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

Personal

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

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

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

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

C Tillväxthinder

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

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

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

Motivering:

#### D. Förändringar i verksamhetsomgivningen

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

- Förbättrats
- Inte förändrats
- Försämrats

Motivering:

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

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

#### E. Temafrågor

##### TEMAFRÅGA I

BAKGRUND: Enligt vissa uppskattningar (t.ex. Deutsche Post DHL Group: Post-Coronavirus Supply Chain Recovery) kommer pandemi att förändra försörjningskedjorna geografiskt. Till exempel måste industri och handel säkerställa en smidig drift genom att använda fler företag från olika geografiska områden som leveranskällor

E1. Hur mycket kommer enligt er åsikt den förändring som beskrivs ovan att påverka finländska sjötransporters routing och rutternas trafikvolym under en period på 5-10 år?

- Betydande påverkan
- Liten påverkan
- Ingen påverkan

E2. Vilka är de påverkningar av pandemin till ert rederi under kommande året enligt er uppfattning? (välj högst tre alternativ)

- Omsättningen sjunker avsevärt
- Godsvolymerna kommer att minska avsevärt
- Passagerartrafikvolymerna kommer att minska avsevärt
- Landpersonal måste permitteras
- Sjöpersonal måste permitteras
- Fartyg måste uppläggas
- Frekvensen och / eller linjerna i linjetrafiken måste minskas
- Linjer eller trafikområden måste ändras
- Vi svarar på den nya situationen genom att utveckla affärskoncepten / -strategin
- Någon annan, vad?
- Pandemin påverkar inte vår verksamhet väsentligt

##### 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?

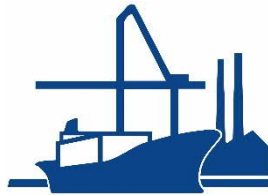
Ja

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-2014 TURUN YLIOPISTO

[www.utu.fi/mkk](http://www.utu.fi/mkk)

