

MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA  
TURUN YLIOPISTON BRAHEA-KESKUS

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

B 206  
2015

# VARUSTAMOBAROMETRI REDERIBAROMETERN 2015



Jenny Katila

Minna Alhosalo

Riitta Pöntynen



**SPC** Shortsea Promotion  
Centre Finland



MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA  
TURUN YLIOPISTON BRAHEA-KESKUS

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

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

B 206  
2015

# VARUSTAMOBAROMETRI REDERIBAROMETERN 2015

Jenny Katila

Minna Alhosalo

Riitta Pöntynen

Turku 2015

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-talo, Joukahaisenkatu 3-5 B, 5.krs, Turku

Postiosoite / Postal address:  
FI-20014 TURUN YLIOPISTO

Puh. / Tel. +358 (0)2 333 51  
<http://mkk.utu.fi>

Painosalama Oy  
Turku 2015

ISBN 978-951-29-6320-1 (Painettu)  
ISBN 978-951-29-6321-8 (Verkkójulkaisu)  
ISSN 2342-1428 (Painettu)  
ISSN 2342-1436 (Verkkójulkaisu)

Kannen kuva: Tapio Karvonen

## ESIPUHE

Vuoden 2015 Varustamobarometri on toteutettu yhteistyössä Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín, Suomen Varustamot ry:n sekä Ahvenanmaan maakuntahallituksen kanssa. Yhteistyössä toteutettu barometri varmistaa, että tulokset tulevat laajalti tietoon merenkulun sidosryhmille ja poliittisille päätöksentekijöille.

Tämän vuoden barometrikysely lähetettiin ensimmäistä kertaa suomalaisten varustamojen lisäksi Suomen meriliikenteen kannalta oleellisille ulkomaisille varustamoille, joilla on säännöllistä liikennettä Suomessa. Tämän vuoksi varustamoalan tarkastelu laajenee koskemaan Suomen kautta kulkevaa meriliikennettä entistä laajemmin.

Liikennejärjestelmän kehittäminen perustuu relevanttiin tietoon liikenteen turvallisuudesta, kestävytydestä ja markkinoista. Eri tahot tuottavat runsaasti tietoa merenkulusta sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla. Ongelmana saattaa olla, että tieto jää hajanaiseksi ja käyttäjän näkökulmasta epätäydelliseksi. Rakenteellisen tiedon, datan, määrä tulee lisääntymään räjähdysmäisesti tulevien vuosien aikana digitalisaatiokehityksen myötä. Kehittyvä sensoriteknologia ja tiedonsiirtokapasiteetti tuovat siten ulottuville Big Dataa myös merenkulun ympäristössä.

Data, eikä siitä jalostettu informaatio sinällään vielä auta liikennejärjestelmää kehittymään. Jotta saamme muutoksia aikaan, tulisi tuotetulla tiedolla olla konteksti ja käyttötarkoitus. Tällöin tieto muuttuu yhteisessä merenkulun kehittämistyössämme ymmärrykseksi järjestelmän tilasta. Käsissäsi oleva, järjestyksessään 13. varustamobarometri edustaaakin jatkuvuudessaan ja ainutlaatuisuudessaan esimerkkiä jäsenetystä tietopaketesta juuri suomalaisen merenkulun markkinoiden näkökulmasta täyttäen funktionsa viranomaisten, varustamojen ja tutkijoiden yhteisenä käsityksenä varustamoelinkeinon kohtaamista haasteista ja mahdollisuuksista.

Haluamme kiittää lämpimästi kaikkia kyselyyn vastanneita, jotka mahdollistivat barometrin tekemisen tänäkin vuonna.

Porissa 25.11.2015  
Jenny Katila  
Tutkija  
SPC Finland  
Turun yliopiston merenkulkualan  
koulutus- ja tutkimuskeskus

Helsingissä 25.11.2015  
Ville Autero  
Yksikön päällikkö  
Liikenteen turvallisuusvirasto  
TRAFI

## FÖRORD

Rederibarometern 2015 har uppgjorts som ett samarbete med Trafiksäkerhetsverket Trafi, Rederierna i Finland rf och Ålands lanskapsregering. Den i samarbete uppgjorda barometern garanterar att resultaten får bred spridning bland sjöfartens intressegrupper och politiska beslutsfattare.

Årets barometerenkät sändes för första gången både till inhemska rederier och till de utländska rederier som är viktiga för Finlands sjötrafik och som bedriver regelbunden trafik i Finland. Till följd av detta utvidgas rederibarometern till att omfatta en ännu större del av sjötrafiken via Finland.

Utvecklingen av trafiksystemet grundar sig på relevant kunskap om trafikens säkerhet, hållbarhet och marknader. Olika instanser producerar rikligt med information om sjöfart både på nationell och på internationell nivå. Ett problem med detta är att informationen kanske känns fragmenterad och ofullständig ur användarens perspektiv. Mängden strukturell information, data, kommer att öka explosionsartat under de kommande åren till följd av den digitala utvecklingen. Sensortekniken och dataöverföringskapaciteten som ständigt utvecklas innebär att vi får tillgång till Big Data också inom sjöfarten.

Data och information som förädlas ur data räcker inte till för att utveckla trafiksystemet. För att skapa konkreta förändringar behövs en kontext och ett användningsändamål för informationen som produceras. På så sätt omvandlas informationen till förståelse av systemets status i vårt gemensamma arbete för att utveckla sjöfarten. Du håller i din hand den 13:e rederibarometern som tack vare sin kontinuitet och unika natur är ett gott exempel på ett strukturerat informationspaket ur den finländska sjöfartsmarknadens perspektiv och uppfyller sin funktion som myndigheternas, rederiernas och forskarnas gemensamma uppfattning om rederibranschens utmaningar och möjligheter.

Vi vill tacka varmt alla de som svarade på enkäten och så möjliggjorde publicering av barometern också i år.

I Björneborg 25.11.2015  
Jenny Katila  
Forskare  
SPC Finland  
Sjöfartsbranschens utbildnings- och  
forskningscentral vid Åbo universitet

I Helsingfors 25.11.2015  
Ville Autero  
Direktör  
Trafiksäkerhetsverket  
TRAFI

## TIIVISTELMÄ

Merikuljetusmarkkinoiden suhdannetilannetta kuvaava saldoluku on noussut viime vuoteen verrattuna ja saldoluvun mukaan kokonaismarkkinoiden tilanne on pysynyt lähes ennallaan kauden aikana. Hajonta vastaajien kesken on kuitenkin edelleen suurta. Markkinoiden tulevaisuus nähdään positiivisena, mistä osoituksena on merikuljetusmarkkinoiden suhdanteita kuvaavan saldoluvun vaihtuminen negatiivisesta positiiviseksi.

Kuljetuskysynnän saldoluku on pysynyt lähes ennallaan viime vuoteen verrattuna. Saldoluku on kuitenkin edelleen negatiivinen eli kuljetuskysynnän heikkenemistä kuvaava. Saldoluvun ennakoidaan kuitenkin kasvavan seuraavan 12 kuukauden aikana hieman positiiviseksi. Vientikuljetusten osalta suhdanne näyttää elpymisen merkkejä ja tulevaisuuden odotukset ovat muuttaneet usean vuoden tauon jälkeen positiivisiksi. Meriliikenteen tuontikuljetusten ennusteessa on nähtävissä vientikuljetuksista poiketen pientä laskua.

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla ei juuri ole vähentynyt missään vaiheessa barometrin historian aikana. Toteutuneen kauden saldoluku on täysin sama kuin viime vuonna. Prosentuaalinen tarkastelu kuitenkin osoittaa, että hajontaa viime vuoteen nähden on enemmän ja esimerkiksi viidennes vastaajista on sitä mieltä, että kilpailu merikuljetusmarkkinoilla on kiristynyt huomattavasti.

Merikuljetusrahtien hintoja kuvaava saldoluku on laskenut viime vuodesta. Saldoluvun mukaan toimijoiden mielestä merikuljetusrahtien hinnat ovat olleet laskussa kuluneena kautena. Ennusteen mukaan rahtihinnat pysyvät ennallaan seuraavan 12 kuukauden aikana. Rahtihintoihin vaikuttaa olennaisesti polttoaineen hinta, jonka laskuun viittaava saldoluku on varustamobarometrin historian selvästi korkein ja viime vuonna alkanut polttoaineen hinnan lasku on jatkunut. Polttoaineen hinnan odotetaan seuraavan 12 kuukauden aikana joko pysyvän ennallaan tai nousevan jonkun verran.

Viime vuoden oleelliseen nousuun verrattuna vastanneiden varustamojen liikevaihdon saldoluku on hieman laskenut. Saldokulu on kuitenkin edelleen keskimääräisesti liikevaihdon nousua kuvaava eli positiivinen. Vastaajien prosentuaalisen tarkastelun perusteella voidaan todeta että vastaukset ovat jakaantuneet suhteellisen tasaisesti. Huomioitavaa on myös, että vaikka saldoluku on positiivinen, kymmenesosa vastaajista on ollut sitä mieltä että varustamon liikevaihto on laskenut huomattavasti. Alan yleinen suhdannetilanne on selvästi vaikuttanut eri lailla eri yrityksiin, joihinkin positiivisesti ja joihinkin varustamoihin negatiivisesti. Varustamoiden kapasiteetin käyttöastetta kuvaava saldoluku on taas pysynyt lähes muuttumattomana, ja ennusteiden mukaan oleellista muutosta ei ole odotettavissa seuraavan 12 kuukauden aikana.

Talouden yleinen epävarmuus sekä huono hintakehitys olivat edellisen vuoden tapaan merkittävimmät esteet alan kasvulle. Viime vuoteen verrattuna suurimmat erot esiintyivät Suomen lipun hinnan ja bunkkerin hinnan nousun kohdalla, joiden merkitys kasvun esteenä oli laskenut huomattavasti.

Kuluneen vuoden teemakysymyksellä kartoitettiin varustamojen suunnitelmia älyliikenteen kehityksestä. Laivan tietoympäristö on moninainen, ja tiedot viranomaisille raportoidaan sähköisesti. Big Dataa on käytettävissä yhä enemmän myös merenkulun ympäristössä. Yleisintä tietoteknisten ratkaisujen käyttö oli tällä hetkellä navigoinnissa, reittisuunnittelussa/seurannassa sekä aluksen kulun optimoinnissa. Älyliikenteen kehityksen oletetaan olevan nopeaa lähivuosien aikana. Kolme neljästä vastaajasta aikoo lisätä tietoteknisten (ICT) ratkaisujen käyttöönottoa vuoteen 2020 mennessä.



## SAMMANFATTING

Saldotalet som beskriver sjötransportmarknadens konjunkturläge har stigit jämfört med förra året och visar att helhetsmarknadsläget under perioden är nästan oförändrat. Spridningen bland deltagarna i enkäten är ändå fortfarande stor. Man ser positivt på marknadens framtid, vilket återspeglas i att saldotalet som beskriver sjötransportmarknadens konjunktur gått från negativt till positivt.

Saldotalet för transportefterfrågan är nästan oförändrat jämfört med förra året. Det fortfarande negativa talet beskriver ändå en försvagad transportefterfrågan. Saldotalet förutspår ändå öka under de kommande 12 månaderna så att det övergår till positivt. För exporttransporternas del uppvisar konjunkturläget tecken på uppgång och förväntningarna har efter många års paus blivit positiva. Prognosen för sjötrafikens importtransporter uppvisar i motsats till exporttransporterna en liten nedgång.

Konkurrensen på sjöfartsmarknaderna har inte minskat nämnvärt i något skede av barometrens historia. Den förverkligade periodens saldotal är exakt detsamma som förra året. En procentuell granskning visar ändå att spridningen är större än förra året. Exempelvis anser var femte deltagare att konkurrensen på sjötransportmarknaden hårdnat avsevärt.

Saldotalet för sjötrafikens fraktpriser är lägre än ifjol. Enligt saldotalet anser aktörerna att sjötrafikens fraktpriser har sjunkit under den gångna perioden. Enligt prognosen förblir fraktpriserna på samma nivå under de kommande 12 månaderna. Fraktpriserna påverkas starkt av bränslepriset, vars saldotal uppvisar den klart högsta sjunkande trenden under rederibarometrens historia. Bränslepriset började sjunka ifjol och har fortsatt att sjunka under perioden. Under de kommande 12 månaderna förväntas bränslepriset antingen förbli på samma nivå eller stiga något.

Saldotalet för omsättningen bland de rederier som deltagit steg avsevärt ifjol men har nu gått ner en aning. I medeltal beskriver saldotalet ändå fortfarande en ökad omsättning och är alltså positivt. En procentuell granskning av deltagarna visar att svaren fördelat sig relativt jämnt. Beaktansvärt är också att trots det positiva saldotalet anser en tiondel av deltagarna att rederiets omsättning minskat märkbart. Branschens allmänna konjunkturläge har helt tydligt påverkat företagen på olika sätt, så att en del rederier påverkats positivt och andra negativt. Saldotalet för utnyttjandegraden av rederiernas kapacitet är nästan oförändrat och inga större förändringar väntas heller under de kommande 12 månaderna.

Den allmänna ekonomiska osäkerheten och den dåliga prisutvecklingen var liksom under föregående år de viktigaste hindren för tillväxt i branschen. De största skillnaderna jämfört med förra året gällde priset på finska flaggan och höjning av bunkerpriset; dessa två tillväxthinders betydelse hade minskat avsevärt.

Temafrågan kartlade rederiernas planer gällande utvecklingen av intelligent trafik. Datatekniska lösningar används idag främst inom navigation, ruttplanering och uppföljning samt för fartygets kostnadsoptimering. Man antar att den intelligenta trafiken utvecklas med fart under

de närmaste åren. Tre av fyra deltagare tänker öka användningen av datatekniska (ICT) lösningar före utgången av år 2020.

## SISÄLLYSLUETTELO

### VARUSTAMOBAROMETRI

1	JOHDANTO.....	11
2	VARUSTAMOJEN TAUSTATIEDOT .....	12
3	MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS .....	14
3.1	Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset.....	14
3.2	Yksittäistä varustamoaa koskevat kysymykset.....	23
4	VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET .....	27
5	TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET .....	28
6	TEEMAKYSYMYKSET .....	31
7	YHTEENVETO.....	33

### REDERIBAROMETERN

8	INLEDNING.....	35
9	BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIER .....	36
10	SJÖFARTSBRANSCHENS NULÄGE OCH FRAMTID .....	38
10.1	Allmänna frågor om rederibranschen.....	38
10.2	Frågor om enstaka rederier .....	47
11	HINDER FÖR REDERIERNAS UTVECKLING OCH TILLVÄXT .....	51
12	FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN .....	52
13	TEMAFRÅGOR .....	55
14	SLUTSATSER.....	57





## 1 JOHDANTO

SPC Finlandin varustamobarometrin kysely toteutettiin verkkokyselynä lokakuussa 2015. Kysely suunnattiin edellisten vuosien tapaan Suomen Varustamot ry:n jäsenvarustamoille sekä tärkeimmille em. yhdistykseen kuulumattomille suomalaisille varustamoille. Lisäksi barometrikysely lähetettiin Suomen meriliikenteen kannalta oleellisille ulkomaisille varustamoille, joilla on säännöllistä liikennettä Suomessa. Tämän vuoksi barometrikyselyn potentiaalisia vastaajia oli edellisiä vuosia enemmän, 35. Potentiaalisista vastaajista 23 vastasi kyselyyn eli kyselyn vastausprosentti oli 66.

Aiempien vuosien tapaan kyselyyn oli mahdollista vastata joko suomeksi tai ruotsiksi. 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 saldoluviut. *Saldoluviun* avulla voidaan kehitystä verrata havainnollisesti. Saldoluku lasketaan vähentämällä positiivista kehitystä arvioineiden vastaajien määrästä negatiivisen arvion antaneiden määrä. Saldoluviun 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  $60 - 30 = 30$ . Saldoluviusta 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. Kysymyiskohtaisissa aikasarjoissa tärkein vertailukohde on toteutuneen tilanteen vertailu eri ajankohtina. Tulokset esitetään graafisesti. Samaan kuvioon on yhdistetty myös tuorein ennuste. Lisäksi tietyissä kysymyksissä vanhan ennusteen lukuja on verrattu uuden ennusteen lukuihin.

Alan kehitystä ennakoitaessa jokaisella vastauksella on sama painoarvo.

C-ryhmän "Kasvun esteet" esitetään graafisena pylväskaaviona.

D-ryhmän "Toimintaympäristön muutoksista" esitetään jakaumat kysymyksittäin ja saldoluviut.

E-ryhmässä esitetään vaihtuvan teemakysymyksen tulokset.

## 2 VARUSTAMOJEN TAUSTATIEDOT

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

### Yhteystiedot (A1)

Varustamobarometriin vastanneista henkilöistä enemmistö oli yritystensä toimitusjohtajia. Lisäksi kyselyyn vastasi aluejohtajia, tiedotusjohtajia, controller sekä myynnin johtajia.

### Varustamon pääasiallinen liikennemuoto (A2)

Linjaliikennettä harjoittaa 65 % vastanneista varustamoista, hakurahtiliikennettä 26 % ja muuta liikennettä loput eli 9 % vastanneista varustamoista. Liikennemuodon jakaantuminen esitetään taulukossa 2.1.

*Taulukko 2.1. Varustamon liikennemuoto (n=23).*

Liikennemuoto	mainintoja kpl	%
Linjaliikenne	15	65 %
Hakurahtiliikenne	6	26 %
Muu	2	9 %

### Varustamon pääasiallinen tavaraliikenne (A3)

Taulukossa 2.2. esitetään varustamojen pääasiallinen tavaraliikenteen muoto. Varustamo saattaa harjoittaa useampaa kuin yhtä tavaraliikenteen muotoa. Vastaajista 70 % kuljettaa kappaletavaraa, kuivabulk-kuljetuksia on 25 %:lla ja nestebulk-kuljetuksia 5 %:lla.

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

Tavaraliikenne	mainintoja kpl	%
Kuivabulk	5	25 %
Nestebulk	1	5 %
Kappaletavara	14	70 %

### Varustamon liikevaihdon suuruusluokka (A4)

Kyselyssä annettiin neljä eri vaihtoehtoa varustamon liikevaihdon suuruusluokan kartoittamiseksi. Noin puolella vastanneista varustamoista liikevaihto oli alle 50 miljoonaa euroa ja liikevaihto oli yli 100 miljoonaa euroa 30 % vastaajista. Kaikkien luokkien osuudet käyvät ilmi taulukosta 2.3.

*Taulukko 2.3. Varustamon liikevaihto (n=23).*

Liikevaihto	mainintoja kpl	%
alle 10 MEUR	6	26 %
10–50 MEUR	6	26 %
50–100 MEUR	4	17 %
yli 100 MEUR	7	30 %

Varustamon työntekijämäärän suuruusluokka (A5)

Barometrissä kartoitettiin varustamojen työntekijämääriä annettuihin luokkiin perustuen. Vastanneiden varustamojen työntekijöiden määrissä oli kohtalaisesti hajontaa eri luokkien välillä. Suurimpaan eli yli 200 työntekijän luokkaan kuului eniten eli 39 % vastanneista varustamoista. Työntekijöiden lukumäärän jakauma esitetään taulukossa 2.4.

Taulukko 2.4. Varustamon työntekijämäärä (n=23).

Työntekijämäärä	mainintoja kpl	%
alle 20	5	22 %
20–50	4	17 %
50 - 200	5	22 %
yli 200	9	39 %

Varustamon tonnisto (A6)

Barometrin mukaan (taulukko 2.5.) suurimmalla osalla varustamoista oli joko ainoastaan omaa tonnistoja tai tonnisto jakautui oman ja vuokratun kesken. Mukana oli myös varustamoja, joilla oli ainoastaan vuokrattua tonnistoja tai ei ollut omaa eikä vuokrattua tonnistoja.

Taulukko 2.5. Varustamon tonnisto (n=23).

Tonnisto	mainintoja kpl	%
Ainoastaan omaa tonnistoja	9	39 %
Sekä omaa että vuokrattua tai ainoastaan vuokrattua	10	43 %
Varustamolla on ainoastaan vuokrattua tonnistoja	3	13 %
Varustamolla ei ole omaa eikä vuokrattua tonnistoja	1	4 %

Varustamon lippuvaltiot (A7)

Barometrissa kartoitettiin vastanneiden varustamojen operoimien alustyyppien jakautumista Suomen lipun, EU-lipun sekä muun lipun kesken (taulukko 2.6). Kyselyyn vastanneiden varustamojen yhteenlaskettu alusmäärä oli 138.

Liikennevirastolta saadun uusimman, 11.11.2015 päivitetyn tiedon mukaan, Suomen kauppalausluettelossa on 108 alusta. Aluksilla hoidetaan noin 30 % Suomen ulkomaanliikenteestä. Kyselyyn vastanneiden Suomen lipun alla toimivien alusten lukumäärä oli 57. Kaikista kyselyyn vastanneiden varustamojen aluksista 41 % operoi Suomen lipun alla, 51 % EU-lipun alla ja 8 % jonkun muun lipun alla.

Taulukko 2.6. Varustamon alusten jakautuminen alustyyppien mukaan lippuvaltioittain (n=23).

Lippu/alustyyppi	Suomi	EU	muu	YHT.
roro/ropax	28	6	2	36
kontti	0	55	-	55
kuivabulk	23	9	9	41
nestebulk	6	0	0	6
YHT.	57	70	11	138



### 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 suhdannenäkymiä. Tarkastelun aikajakso muodostui tapahtuneen osalta viimeisestä kahdestatoista kuukaudesta ja tulevaisuuden osalta seuraavasta kahdestatoista kuukaudesta.

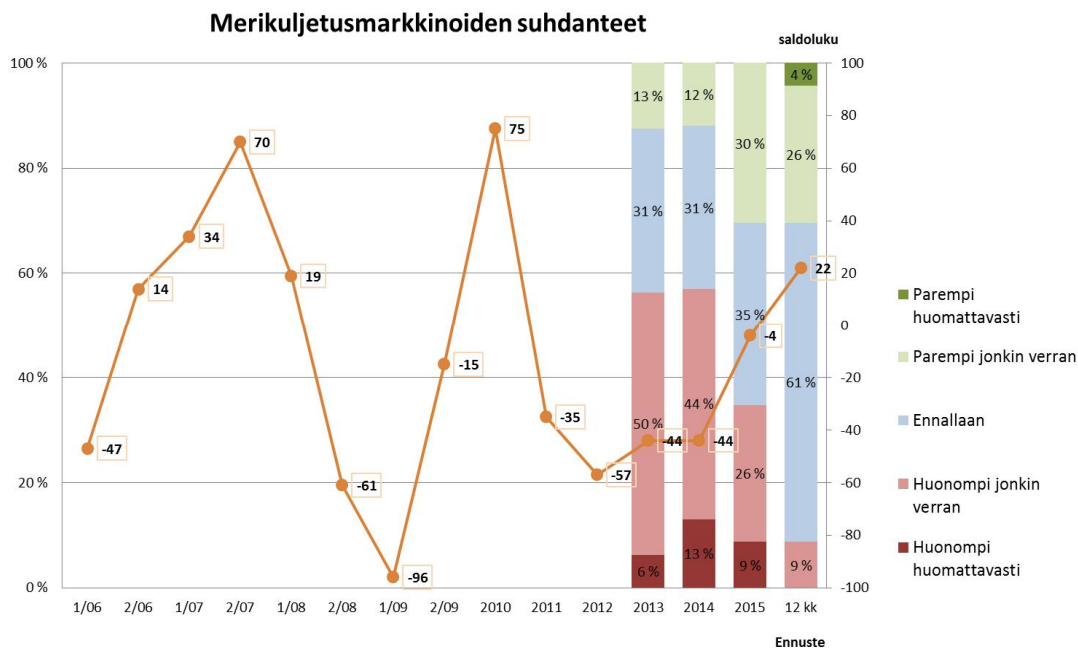
Poikkeuksen tästä tekee Suomen meriliikenteen vienti- ja tuontikuljetusten määrät, joista on käytetty vain ennustetta tulevalle 12 kuukaudelle. Investoinneissa koskien Suomen ja ulkomaiden välistä liikennettä aikajaksona on käytetty 24 kuukautta. Ennen vuotta 2010 barometreissä käytettiin pääosin kuuden kuukauden aikajaksoa, sillä barometri julkaistiin kahdesti vuodessa. Muuttunut tarkasteluväli tulee ottaa huomioon tilastojen analysoinnissa.

#### 3.1 Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset

##### Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (B1)

Merikuljetusmarkkinoiden suhdannetilanne on parantunut viime vuoteen verrattuna, jolloin saldoluku oli -44. Vuoden 2015 merikuljetusmarkkinoiden saldoluku on vain niukasti negatiivinen eli -4. Hajonta vastaajien kesken on kuitenkin edelleen suurta.

Vastaajista lähes kaksi kolmesta uskoo suhdanteen seuraavan 12 kuukauden aikana pysyvän ennallaan. Lähes kolmannes on sitä mieltä, että suhdanteet parantuvat. Tällä perusteella ennusteen saldoluku nousi positiiviseksi, 22 pisteeseen.

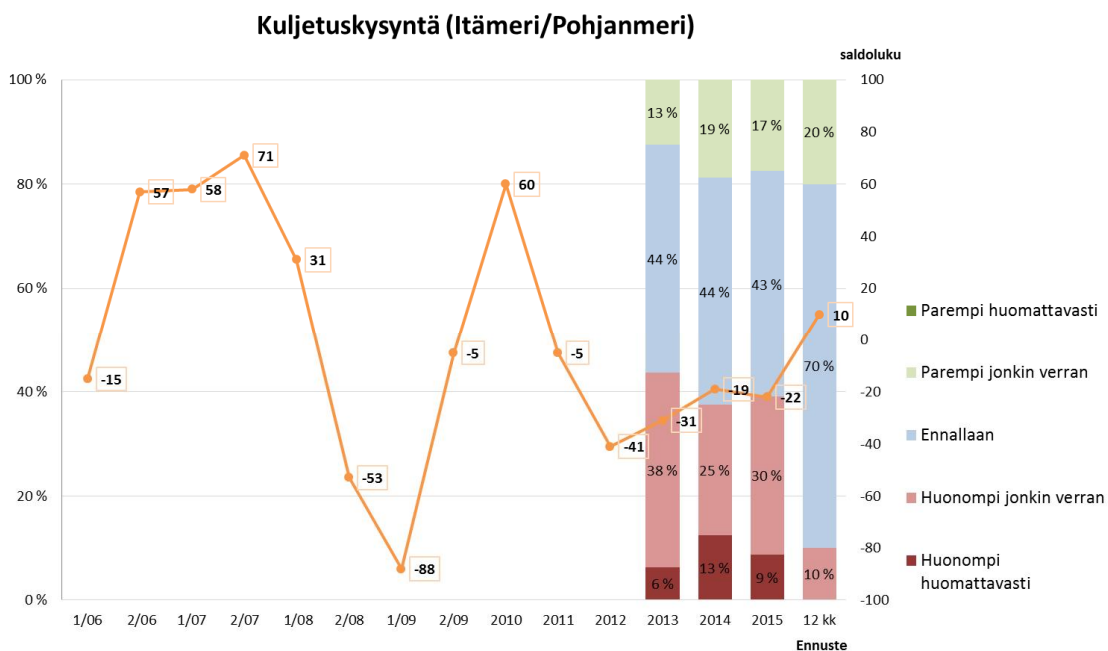


Kuva 3.1. Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (tot. 2015 n=23, ennuste 12 kk n=23).

### Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (B2)

Kuljetuskysyntä Itämeren ja Pohjanmeren alueella on pysynyt lähes ennallaan viime vuoteen verrattuna, sillä saldoluku laski vain hieman, -19:stä -22 pisteeseen. Myös prosentuaalisesti suurin osa vastaajista oli sitä mieltä, että kysyntä on pysynyt ennallaan. Saldoluku on kuitenkin yhä negatiivinen, ja yli kolmasosa vastaajista on sitä mieltä, että kuljetuskysyntä on ollut edelleen laskussa.

Ennusteen saldoluku (10) ja prosentuaalinen tarkastelu osoittaa, että toimijat eivät usko kysynnän määrässä tapahtuvan oleellisia muutoksia seuraavan 12 kuukauden aikana. Vastaajista reilu enemmistö on sitä mieltä, että tilanne säilyy ennallaan.

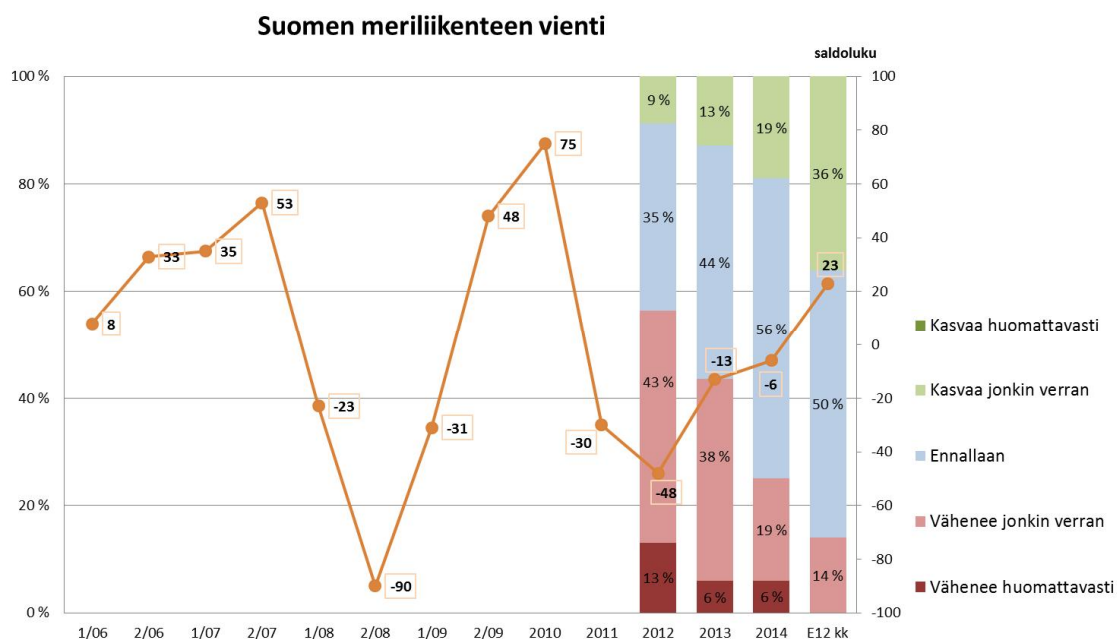


Kuva 3.2. Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (tot. 2015 n=23, ennuste 12 kk n=20)

### Vienti- ja tuontikuljetusten määrä (B3)

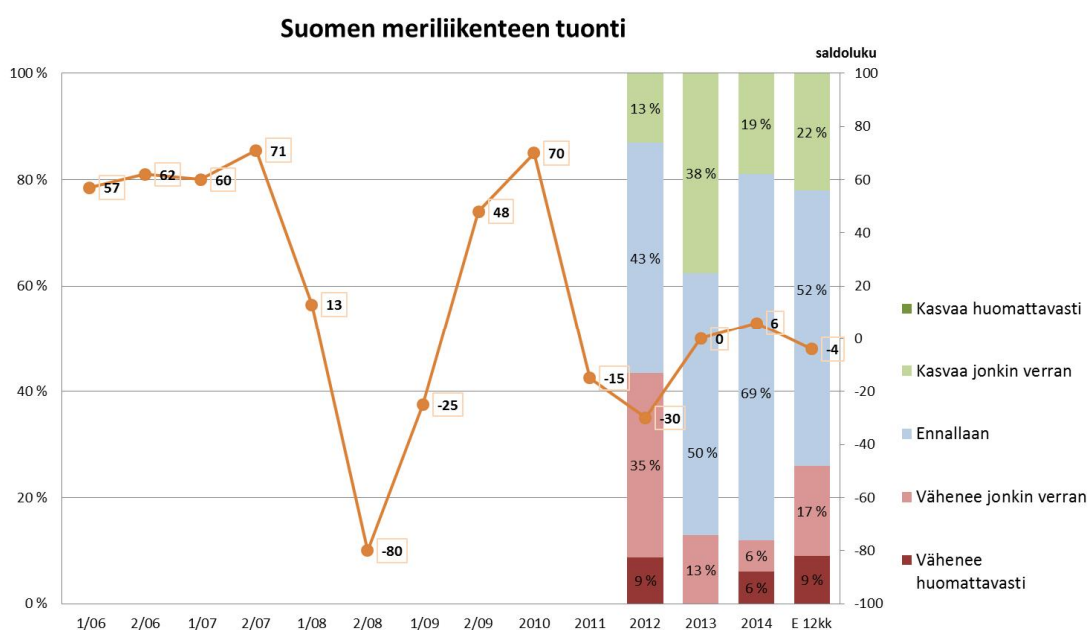
Suomen meriliikenteen viennin ja tuonnin kuvaamisessa on koko varustamobarometrin ajan käytetty vain ennusteita, ei arvioita edellisen vuoden tilanteesta kuten muiden teemojen kohdalla.

Vientikuljetusten osalta suhdanne näyttää yhä elpymisen merkkejä ja tulevaisuuden odotukset ovat muuttuneet usean vuoden tauon jälkeen positiivisiksi, mistä osoituksena on saldoluvun nousu 23 pisteeseen. Vastaajista puolet arvioi tilanteen pysyvän ennallaan ja reilu kolmannes viennin kasvavan jonkin verran.



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

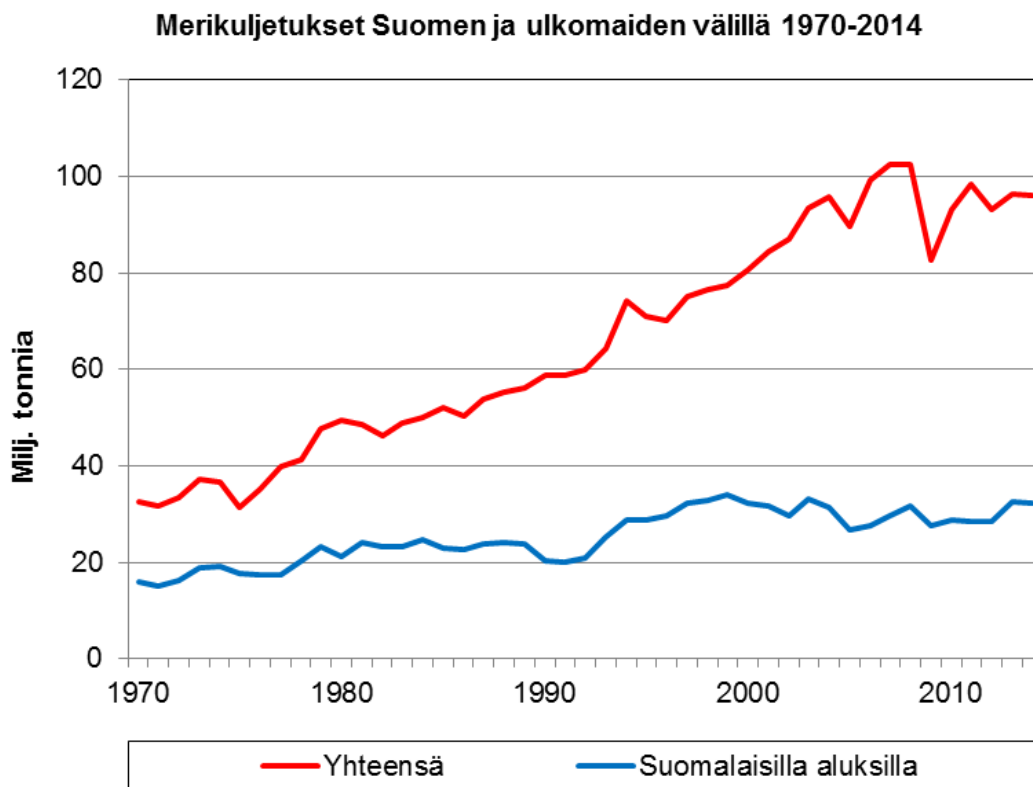
Suomen meriliikenteen tuontikuljetusten ennusteessa on nähtävissä vientikuljetuksista poiketen pientä laskua. Saldoluku on muuttunut negatiiviseksi (-4). Vastaajien prosenttiosuuk-  
 ten tarkastelu osoittaa kuitenkin, että enemmistö vastaajista (52 %) odottaa tilanteen pysyvän  
 ennallaan, 26 % odottaa sen vähenevän jonkin verran tai huomattavasti ja 22 % arvioi tuonnin  
 kasvavan jonkin verran.



Kuva 3.4. Suomen meriliikenteen tuonti (ennuste 12 kk n=23).

Liikennevirasto (2015) ja sitä ennen Merenkululaitos on kerännyt tietoja ulkomaan merikuljetuksista säännöllisesti vuodesta 1970 lähtien. Viimeisen 20 vuoden merikuljetusten tarkastelu osoittaa, että vienti- ja tuontikuljetusten määrät ovat kasvaneet varsin tasaisesti (lukuun ottamatta vuoden 2009 merkittävää laskua).

Vuoden 2015 Liikenneviraston tilastoissa on kuvattu tilanne vuonna 2014. Edellisvuoden tilastoihin verrattuna Merikuljetukset Suomen ja ulkomaiden välillä ovat pysyneet lähes ennallaan vuosien 2013–2014 välillä (Kuva 3.5).

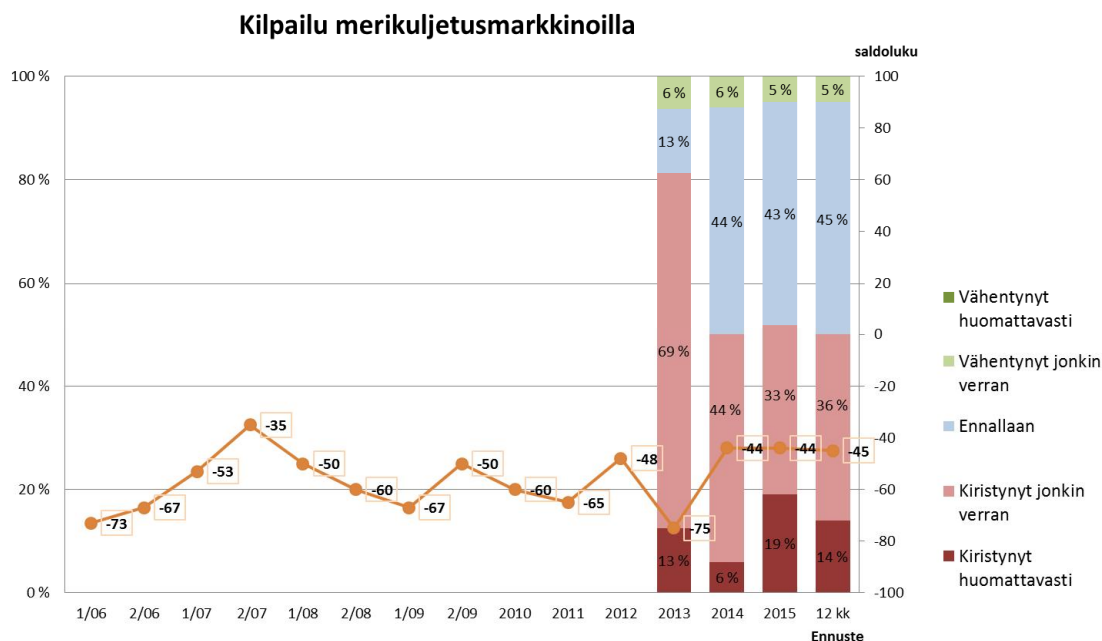


Kuva 3.5. Merikuljetukset Suomen ja ulkomaiden välillä 1970–2014 (Liikennevirasto, 2015)

#### Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (B4)

Kilpailutilanne merikuljetusmarkkinoilla näyttää pysyneen ennallaan edelliseen vuoteen verrattuna. Saldoluku on sama (-44) kuin vuoden 2014 tarkastelussa. Saldoluvun perusteella voidaan todeta kilpailun alalla pysyneen kireänä. Prosentuaalinen tarkastelu osoittaa, että hajontaa viime vuoteen nähden on enemmän ja esimerkiksi 19 % vastaajista (vrt. 6 % vuonna 2014) on vastannut, että kilpailu merikuljetusmarkkinoilla on kiristynyt huomattavasti.

Kilpailu näyttää tulevan 12 kuukauden osalta kiristyvän edelleen, sillä ennusteen saldoluku on -45. Merikuljetusmarkkinoiden kilpailua kuvaavissa suhdanteissa koko barometrin ajan on tapahtunut melko vähän muutoksia suuntaan tai toiseen ja saldoluku on pysynyt reilusti negatiivisena koko ajan.



Kuva 3.7. Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (tot 2015 n=21, ennuste 12 kk n=22).

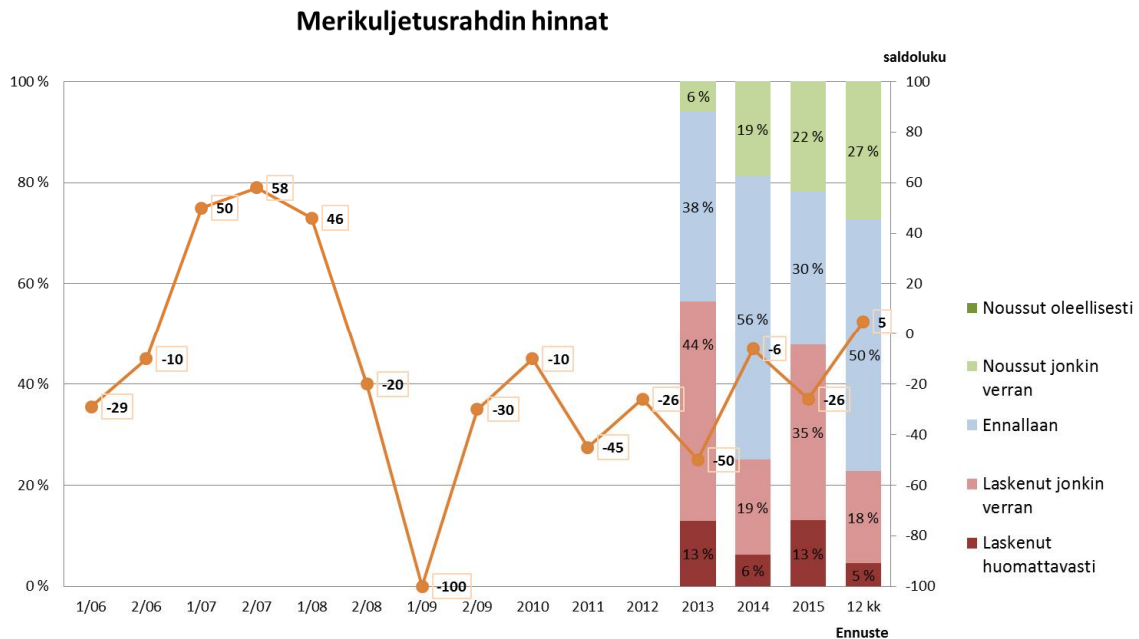
### Merikuljetusrahtien hinnat (B5)

Merikuljetusrahtien hintoja kuvaava saldoluku on laskenut viime vuodesta. Kuluneen kauden saldoluku on -26 kun se edellisvuonna oli -6. Saldoluvun perusteella toimijoiden mielestä merikuljetusrahtien hinnat ovat olleet laskussa kuluneena kautena. Vastaukset ovat kuitenkin jakaantuneet suhteellisen tasaisesti; 30 % vastaajista on sitä mieltä, että hinnat ovat pysyneet ennallaan, 22 % sitä mieltä, että rahtihinnat ovat nousseet jonkin verran ja 48 % vastaajista on sitä mieltä, että rahtien hinnat ovat laskeneet jonkin verran tai huomattavasti.

Merikuljetusrahtien hintojen saldoluvun laskun syynä voidaan osaltaan pitää bunkkerin hinnan romahdusta (kuva 3.10), joka vaikuttaa suoraan merikuljetusrahtien hintatasoon.

Tulevan 12 kuukauden ajanjakson rahtien hintoja kuvaava saldoluku on maltillisen positiivinen, sillä merikuljetusrahtien hintojen ennusteen saldoluku kipuaa 5:een. Vastaajista noin 50 % uskoo, että rahtien hinnat pysyvät ennallaan, 27 % että rahtihinnat nousevat jonkin verran ja 23 % vastaajista että rahtihinnat laskevat jonkin verran tai oleellisesti.

Oletettavasti rikkisääntelyn voimaan tulon seurauksena (1.1.2015) vuoden 2014 varustamobarometrissa ennustettiin rahtihintojen nousevan oleellisesti (saldoluku 56). Toteutunut muutos rahtihinnoissa on kuitenkin ollut negatiivinen, sillä polttoöljyn hintaromahdus on vähentänyt rikkisääntelystä syntyneitä lisäkustannuksia merikuljetusrahtien hintoihin.



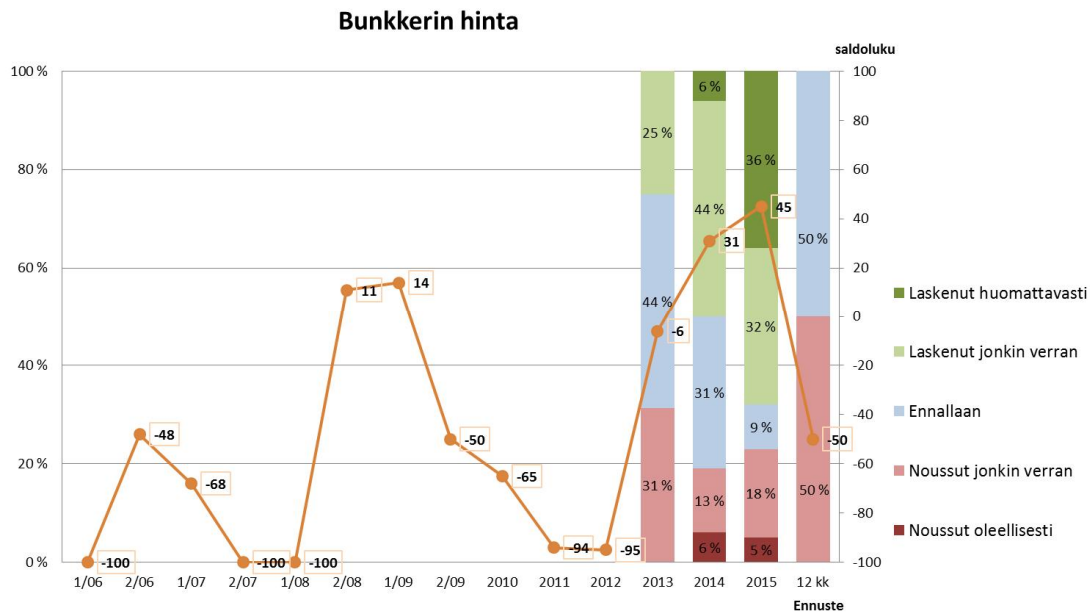
Kuva 3.8. Merikuljetusrahtien hinnat (tot. 2015 n=23, ennuste 12 kk n=22).

### Bunkkerin hinta (B6)

Bunkkerin eli laivan polttoaineen hinta on vaihdellut merkittävästi varustamobarometrin toteuttamisen aikana.

Tämän vuoden polttoaineen hinnan laskuun viittaava saldoluku (45), on varustamobarometrin historian selvästi korkein ja edellisinä kausina alkanut polttoaineen hinnan lasku on jatkunut edelleen. Noin kolmannes vastaajista on sitä mieltä, että polttoaineen hinta on laskenut jonkin verran vuoden 2015 aikana ja reilu kolmannes on sitä mieltä, että polttoöljyn hinta on laskenut huomattavasti. Eräiden vastaajien mukaan bunkkerin hinta on kuitenkin edelleen noussut jonkin verran tai oleellisesti, mikä johtuu oletetusti erilaisten polttoaineiden käytöstä.

Polttoaineen hinnan kehitys jakaa vastaajat selvästi kahtia: puolet uskoo hinnan pysyvän ennallaan ja toinen puoli uskoo hinnan nousevan jonkin verran. Polttoaineen hinnan odotetaan seuraavan 12 kuukauden aikana joko pysyvän ennallaan (50 % vastaajista) tai nousevan jonkun verran (50 % vastaajista). Saldoluku on kuitenkin mittaustavasta johtuen selvästi negatiivinen eli -50.



Kuva 3.9. Bunkkerin hinta (tot. 2015 n=22, ennuste 12 kk n=22).

Vuonna 2015 voimaan astuneen rikkisääntelyn oletettiin vaikuttavan olennaisesti vuoden alusta polttoaineen hintatason muodostumiseen. Rikkidirektiivissä määritellään polttoaineen rikkipitoisuuden rajaksi 0,1 % päästöjen rajoitusalueella (SECA). Kaikkien polttoöljylaatujen hinta on kuitenkin ollut vuoden 2015 aikana matala. Bunkerworld-indeksi, BWI (Kuva 3.10.) osoittaa, että polttoaineen hinta on vuoden 2015 aikana romahtanut. Indeksissä on mukana, maantieteellinen painotus huomioon otettuna, 20 merkittävän bunkraussataman tiedot. Indeksissä sisältyy raskaan polttoöljyn, dieselin ja kaasuöljyn painotettuna niiden merkittävyydellä bunkkerimarkkinoilla. (Bunkerworld-tilastot, 2015)

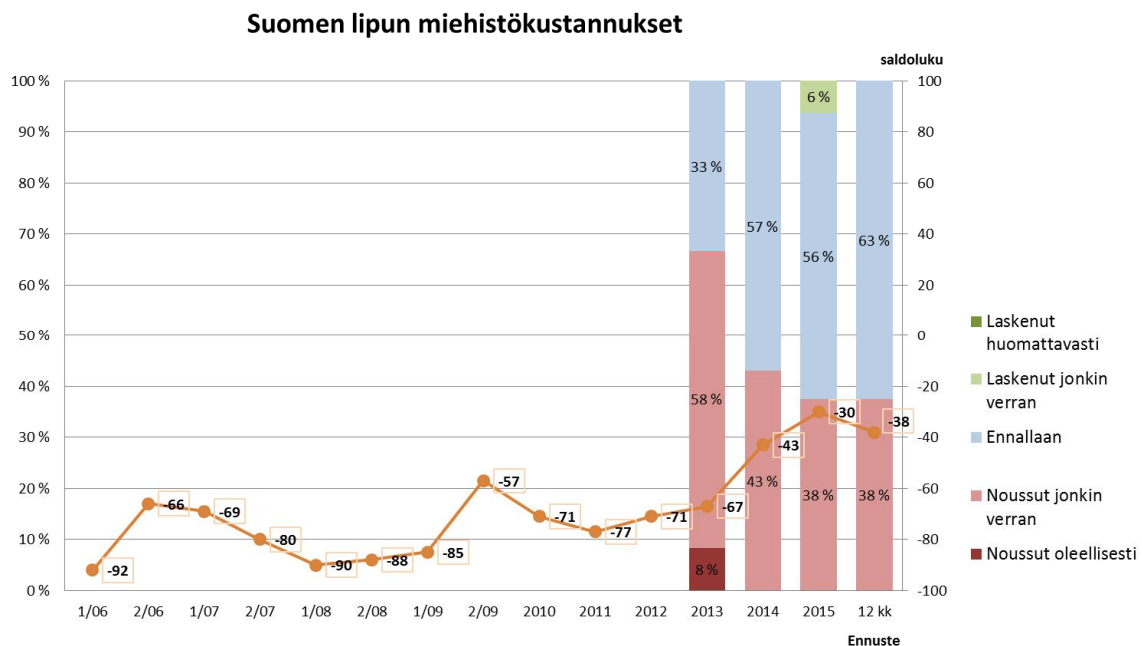


Kuva 3.10. BWI-indeksin mukainen polttoaineen hinnankelitys 2015 (Bunkerworld-tilastot, 2015)

### Miehistökustannukset lippuvaltioittain (B7)

Suomen lipun alla purjehtivien laivojen miehistökustannuksia kuvaava saldoluku pysyy edelleen negatiivisena. Saldoluvun perusteella miehistökustannukset ovat edelleen nousseet. Saldoluku on kuitenkin hieman noussut viime vuosien aikana, kuten myös toteutuneen kauden saldoluku nousi -43 pisteestä -30 pisteeseen. Miehistökustannusten nousu ei ole kuluneena kautena ollut niin merkittävää kuin viime vuosina.

Yli puolet vastaajista (63 %) uskoo kustannusten pysyvän ennallaan ja 38 % nousevan jonkin verran tulevien 12 kuukauden aikana. Saldoluvun ennakoidaan laskevan hieman, -38 pisteeseen.



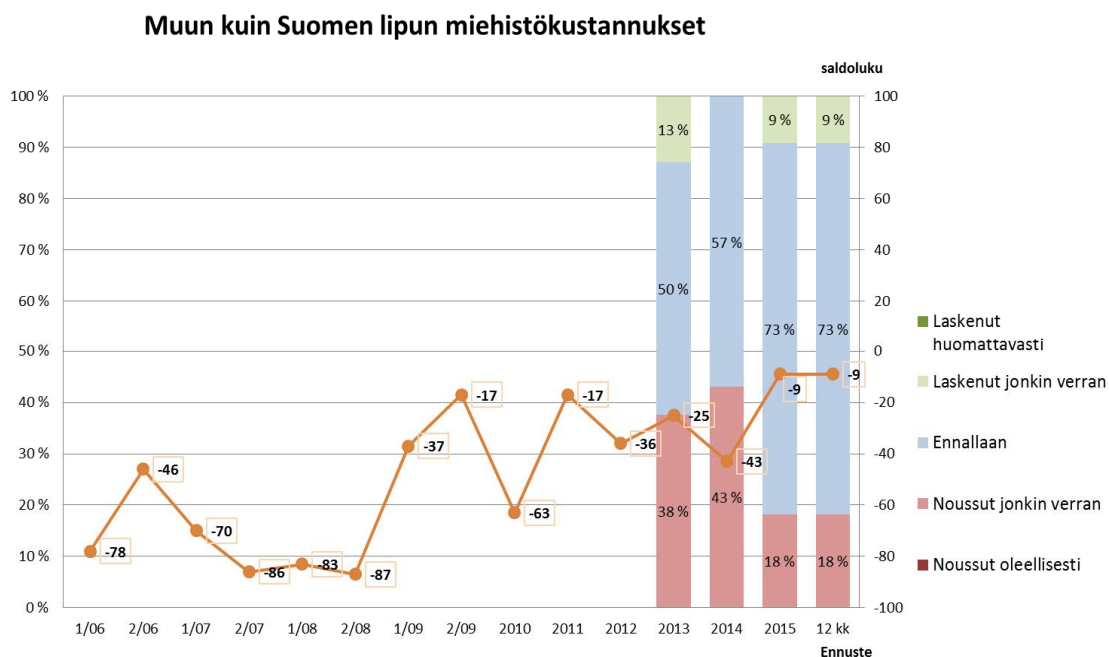
Kuva 3.11. Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2015 n=16, ennuste 12 kk n=16).

Samoin kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten, niin myös ulkomaisten alusten miehistökustannukset ovat olleet kasvavia koko varustamobarometrin historian ajan.

Tämän vuoden muun kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten saldoluku oli kuitenkin noussut selvästi edellisestä vuodesta, -43 pisteestä -9 pisteeseen. Nousuun voi osaltaan vaikuttaa ulkomaisten varustamoiden vastaukset barometrissa. Enemmistö vastaajista oli sitä mieltä, että ulkomaisten alusten miehistökustannukset ovat kuluneena kautena pysyneet ennallaan.

Tulevien 12 kuukauden aikana kustannusten odotetaan edelleen pysyvän ennallaan. Ennusteen saldoluku ja prosenttiosuudet ovat samat kuin toteutuneen kehityksen, eli saldoluku pysyy samana (-9).





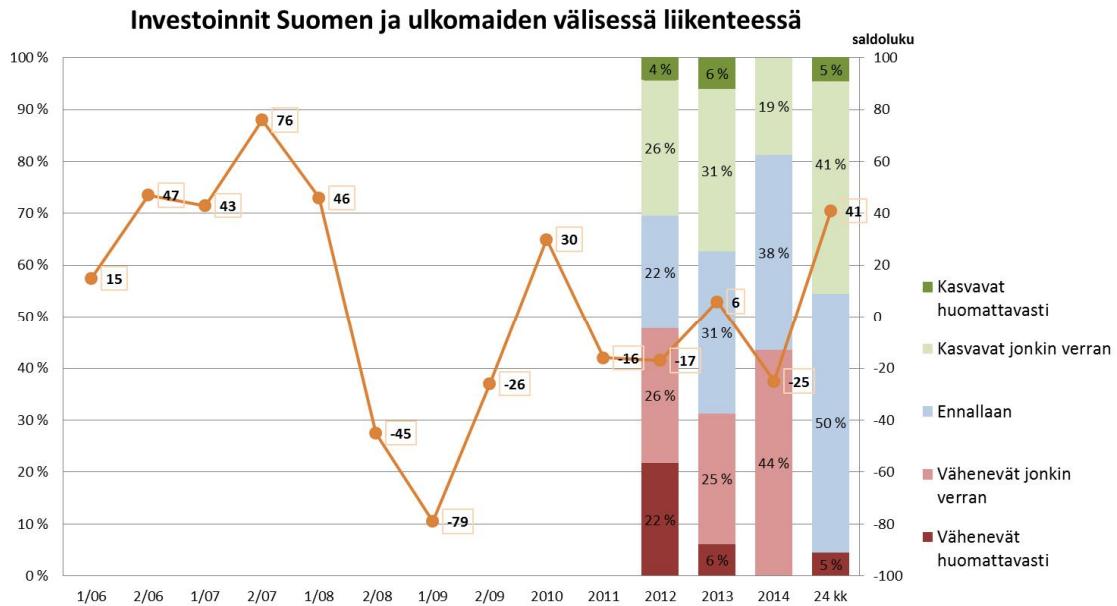
Kuva 3.12. Muun kuin Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2015 n=11, ennuste 12 kk n=11).

### 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. Kysymys sisältää uudisrakennukset ja second hand -alusten ostot.

Odotukset investointien määrästä kasvoivat viime vuodesta oleellisesti, saldoluovusta -25 lukuun 41. Barometrin toteuttamisen aikana investointeja kuvaavat saldoluovut ovat vaihdelleet ennenkin merkittävästi. Puolet vastaajista odottaa investointien määrän pysyvän ennallaan ja lähes puolet investointien määrän kasvavan.

SECA-aluetta koskevien määräysten arveltiin vauhdittavan alusinvestointeja jo vuonna 2014, mutta investointien kasvuun viittaavat suuntaukset ovat nähtävissä vasta kuluneen kauden ennusteissa kun määräykset ovat astuneet voimaan 1.1.2015.



Kuva 3.13. Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (ennuste 24 kk n=22).

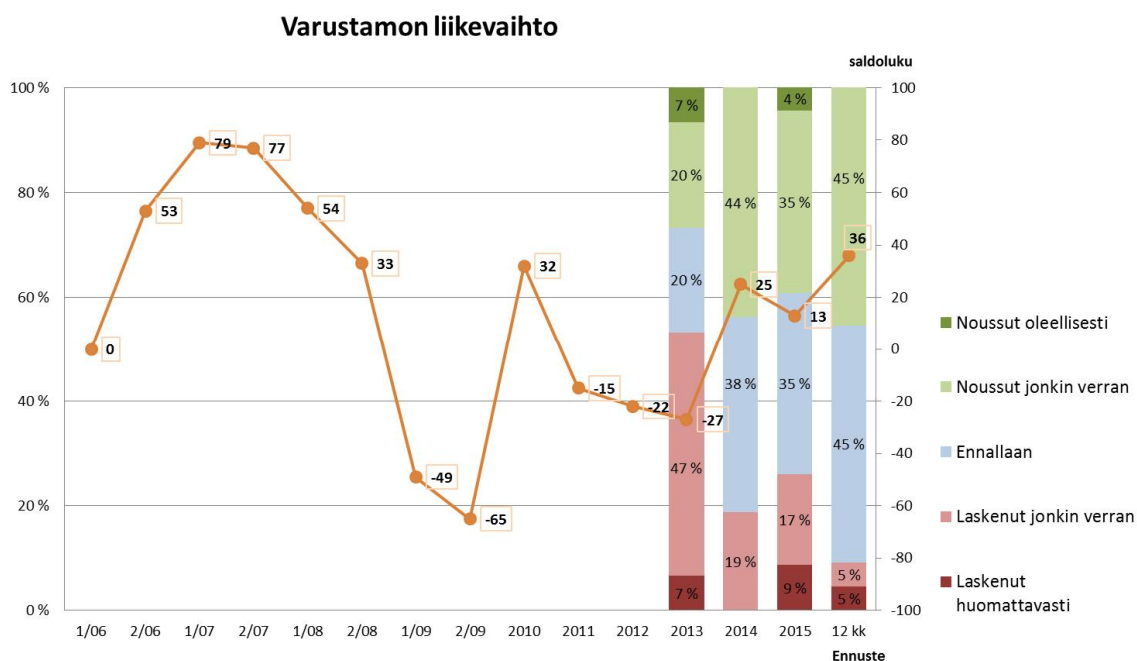
### 3.2 Yksittäistä varustamoita koskevat kysymykset

#### Liikevaihto (B9)

Viime vuoden takaiseen verrattuna vastanneiden varustamojen liikevaihdon saldoluku on hieman laskenut, ollen kuitenkin edelleen positiivinen (13). Vastaajien prosentuaalisen tarkastelun perusteella voidaan todeta, että vastaukset ovat jakaantuneet suhteellisen tasaisesti. Huomioitavaa on myös, että vaikka saldoluku on positiivinen, niin viime vuodesta poiketen 9 % vastaajista on ollut sitä mieltä, että varustamon liikevaihto on laskenut huomattavasti. Alan yleinen suhdannetilanne on siis vaikuttanut eri lailla eri yrityksiin, joihinkin positiivisesti ja osaan varustamoista negatiivisesti.

Toimijoiden kommenttien perusteella ainakin yksi varustamo on lopettanut toimintansa kannattamattomana kuluneen barometrin kauden aikana. Kyseisen toiminnan lopettamisen syynä on ollut pitkään jatkunut toiminnan kannattamattomuus.

Tilanne näyttää hieman positiivisemmalta 12 kuukauden ennusteen tarkastelussa, sillä lähes puolet vastaajista on sitä mieltä, että yrityksen liikevaihto nousee jonkin verran. Noin puolet vastaajista uskoo tilanteen säilyvän ennallaan ja 10 % laskevan. Ennusteen mukaan saldoluku nousee 36 pisteeseen.

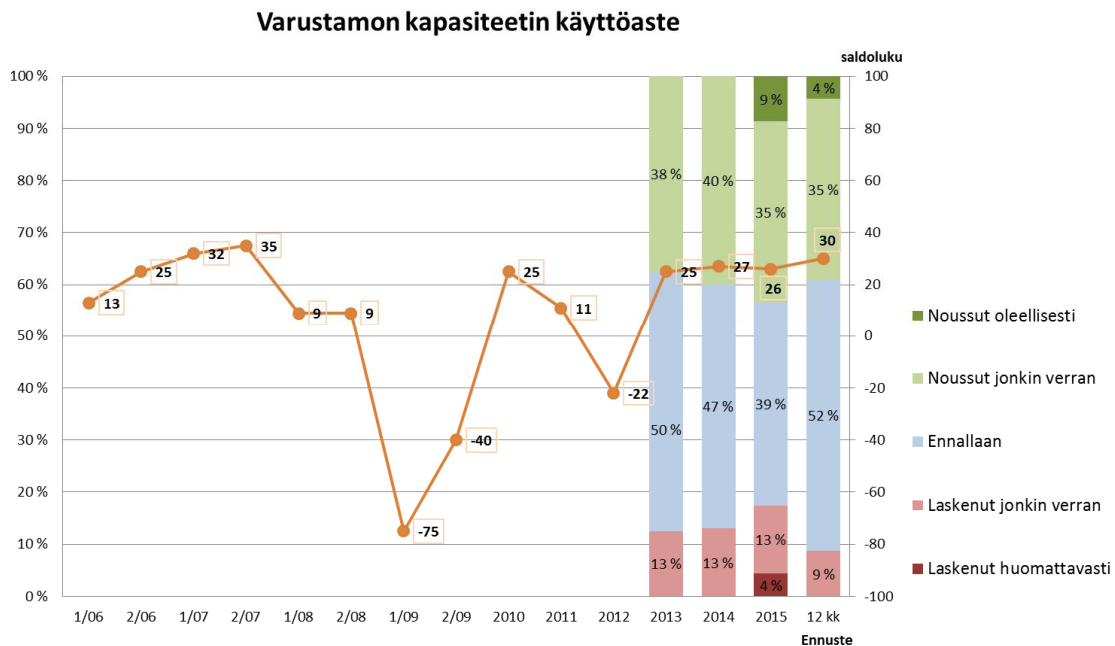


Kuva 3.14. Varustamon liikevaihto (tot. 2015 n=23, ennuste 12 kk n=22).

### Alusten kapasiteetin käyttöaste (B10)

Varustamon kapasiteetin käyttöaste on viime vuosiin verrattuna pysynyt lähes muuttumattomana, sillä saldoluku on muuttunut vain kahdella pisteyksiköllä viime vuosien aikana. Positiivinen saldoluku (26) kuvaa kapasiteetin käyttöasteen nousua. Vastaajista 39 % ennakoii tilanteen pysyvän muuttumattomana, 44 % liikevaihdon nousevan jonkin verran tai oleellisesti ja 17 % kapasiteetin käyttöasteen laskevan jonkin verran tai huomattavasti.

Myös ennusteen mukaan saldoluvin arvioidaan seuraavan 12 kuukauden ajanjaksona pysyvän lähes samoissa lukemissa. Yli puolet vastaajista ennakoii kapasiteetin käyttöasteen pysyvän ennallaan seuraavan 12 kuukauden aikana. Ennusteen saldoluku on 30.

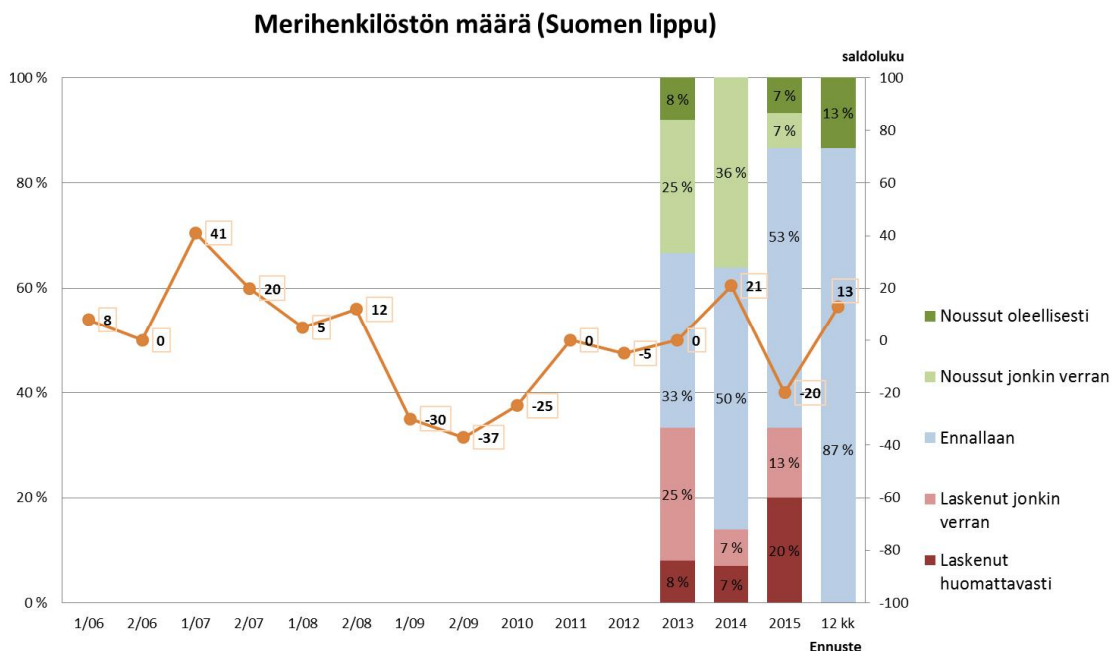


Kuva 3.15. Alusten kapasiteetin käyttöaste (tot. 2015 n=23, ennuste 12 kk n=23).

### Merihenkilöstön määrän kehitys lippuvaltioittain (B11)

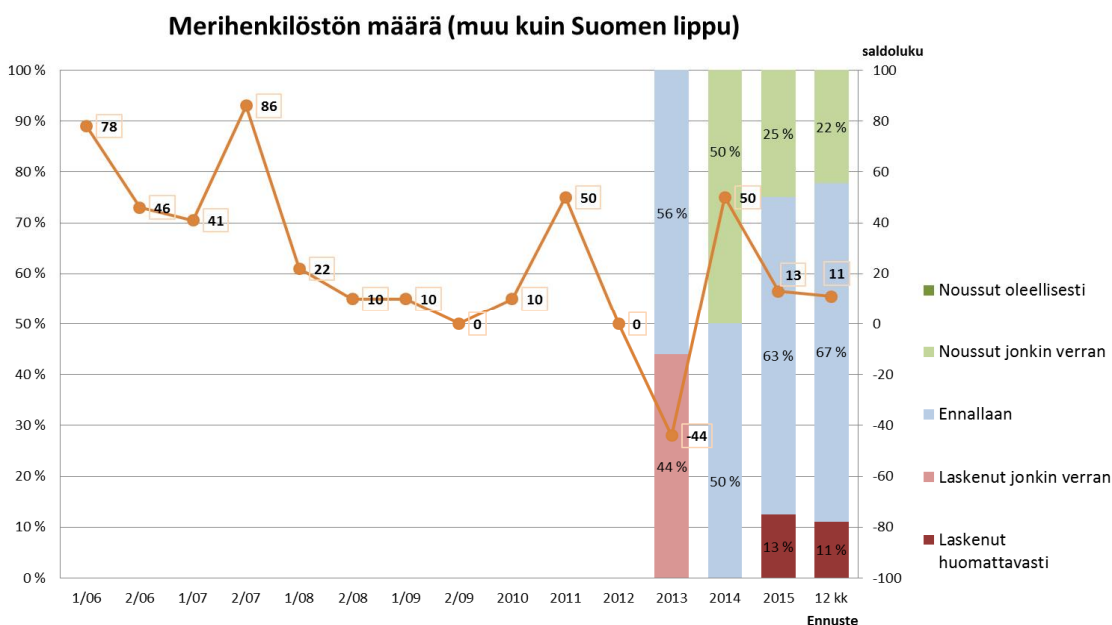
Merihenkilöstön määrä Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla on barometrin toteuttamisen aikana pysynyt melko vakiintuneena. Kuluneella tarkastelujaksolla Suomen lipun alla purjehtivien alusten merihenkilön määrä on laskenut huomattavasti, sillä saldoluku on muuttunut negatiiviseen suuntaan, -20 pisteeseen. Prosenttitarkastelu osoittaa, että tilanne on pysynyt ennallaan yli puolella vastaajista. Huomattavaa on kuitenkin, että kolmasosalla vastaajista merihenkilöstön määrä Suomen lipun alla oli laskenut jonkin verran tai huomattavasti. Vastauksiin merihenkilöstön määrän kehityksestä Suomen lipun alla voi osaltaan vaikuttaa ulkomaisten varustamoiden vastaukset barometrissa.

Ennusteen mukaan tilanne muuttuu taas positiivisemmaksi, ja merihenkilöstön määrän kehityksen seuraavan 12 kuukauden aikana odotetaan pysyvän ennallaan suurimmalla osalla vastaajista ja nousevan osalla vastaajista. Merihenkilöstön määrän kehityksen ennusteen saldoluku on 13.



Kuva 3.16. Merihenkilöstön määrä Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2015 n=15, ennuste 12 kk n=14).

Merihenkilöstön määrää ulkomaisten lippujen alla kuvaava saldoluku on hieman laskenut. Saldoluku pysyy kuitenkin positiivisena ja vastaajista 63 % ilmoitti, että tilanne on säilynyt ennallaan. Seuraavan tarkastelukauden aikana tilanteen nähdään niin ikään säilyvän ennallaan.



Kuva 3.17. Merihenkilöstön määrä muiden kuin Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2015 n=8, ennuste 12 kk n=9).

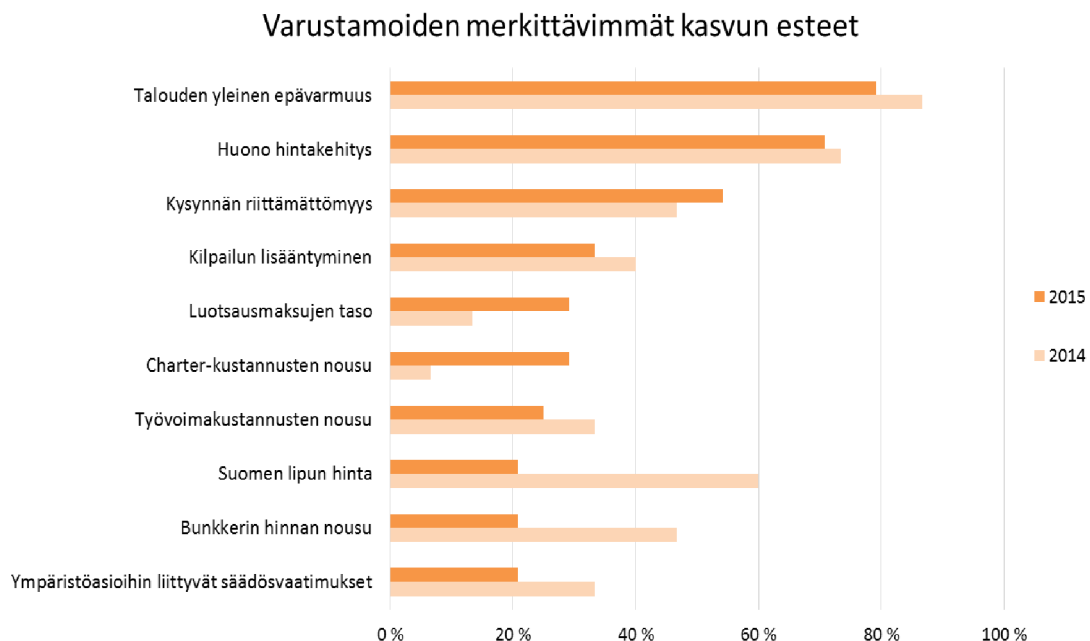
#### 4 VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET

C-kohdan kysymyksellä kartoitettiin varustamojen kokemia kehittymisen ja kasvun esteitä. Valittavana oli yhteensä 20 eri estettä, minkä lisäksi oli mahdollista esittää vielä jokin muu, listassa mainitsematon este. Esteitä oli mahdollista rastittaa niin paljon kuin vastaaja katsoi tarpeelliseksi (yhteensä 123 rastitusta). Kaikki esteet olivat samanarvoisia, eikä niitä pyydetty listaamaan niiden merkittävyyden mukaan. Kaikki 23 tämän vuoden barometrikyselyyn vastannutta varustamo vastasi tähän kysymykseen.

Kuvassa 4.1. on esitetty varustamoiden merkittävimmiksi koetut 10 estettä niiden kehittymisen ja kasvun tiellä. Vertailun vuoksi kuvassa on esitetty myös viime vuoden kasvun esteiden prosentuaaliset jakaumat. Talouden yleinen epävarmuus (noin 80 % vastaajista) sekä huono hintakehitys (noin 70 % vastaajista) olivat kaksi merkittävintä estettä vuonna 2015. Nämä kaksi estettä olivat myös vuonna 2014 listan kärjessä, jopa hieman tämän vuotista useampi vastaaja oli tätä mieltä.

Viime vuoteen verrattuna suurimmat erot esiintyivät Suomen lipun hinnan ja bunkkerin hinnan nousun kohdalla. Vuonna 2014 Suomen lipun hinnan koki esteenä 60 % vastaajista ja bunkkerin hinnan nousun lähes puolet. Tänä vuonna vastaavat osuudet molemmissa esteissä olivat 20 %:n luokkaa.

Vuosien 2014 ja 2015 välisessä vertailussa oleellisia muutoksia nähdään myös Charter-kustannusten nousussa sekä luotsausmaksujen tasossa. Kuluneena kautena nämä on koettu huomattavasti merkittävimmiksi esteiksi kuin edellisellä vuotena. Listauksen ulkopuolelta kasvun esteiksi mainittiin viranomaisten vaatimukset ja niistä koitua hinta varustamolle.



Kuva 4.1. Varustamon kasvun esteet (2015 n=23, 2014 n=16).

## 5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

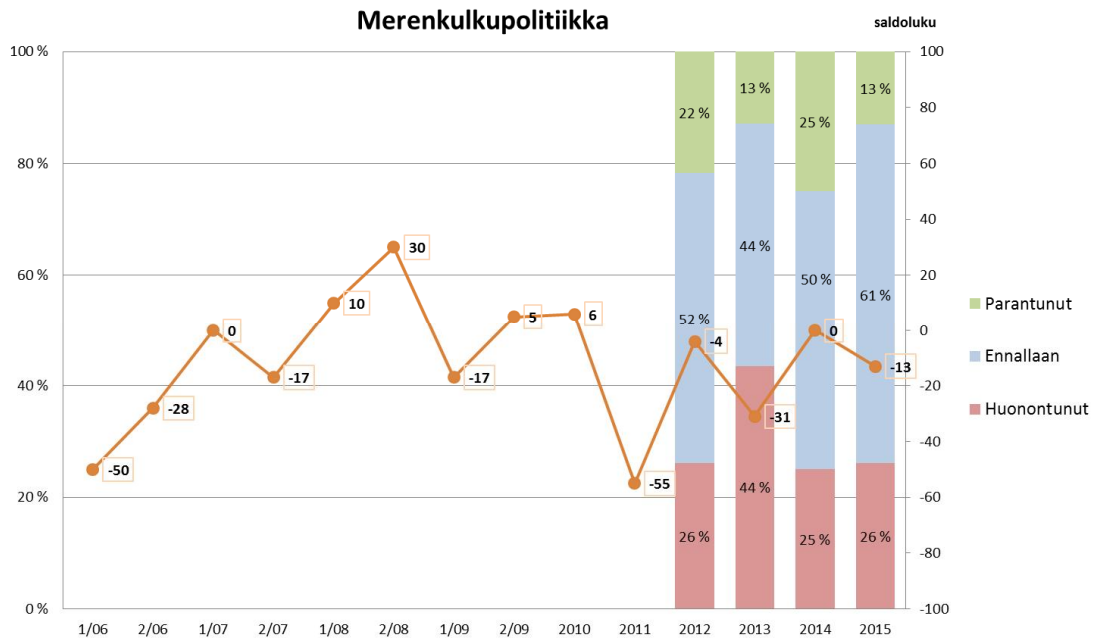
D-kysymysryhmässä käsiteltiin toimintaympäristön muutoksia Suomen merenkulkupolitiikkaan sekä suomalaisten varustamojen markkinaosuuksiin liittyen.

### Suomen merenkulkupolitiikka (D1)

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

Vuoteen 2014 verrattuna vastaajien näkemysten mukaan merenkulkupolitiikka on hieman heikentynyt, saldoluku on laskenut 0 pisteestä -13 pisteeseen. Vastaajista reilu puolet on sitä mieltä, että merenkulkupolitiikan saralla tilanne on pysynyt ennallaan. Kuluneina tarkastelujaksoina saldoluku on vaihdellut jonkin verran nollan molemmin puolin, matalimmat saldoluvut historian aikana ovat olleet vuosina 2006 sekä 2011. Korkein saldoluku taas on saavutettu vuonna 2008.

Kysymykseen vastanneilla oli mahdollisuus vapaasti kommentoida merenkulkupolitiikkaan negatiivisesti sekä positiivisesti vaikuttavia asioita. Positiivisiksi mainittuja asioita olivat tonnistovero sekä varustamotuet. Kommenttien mukaan varustamotukien tasoa pitäisi kuitenkin nostaa muihin kilpailijamaihin nähden. Negatiivisiksi mainittuja asioita olivat rikkisääntely, rajoitettu kilpailu satamien ahtauspalveluissa sekä vapaata kilpailua rajoittava toiminta. Kommenttien mukaan merenkulkupolitiikan pitäisi myös paremmin ottaa huomioon merenkulun työllistävä vaikutus ja matkustajaliikenteen tuomat taloudelliset hyödyt. Huolenaiheeksi nousi myös kilpailun kiristyminen alalla.



Kuva 5.1. Suomen merenkulkupolitiikka (tot. 2015 n=23).

### Suomalaisten varustamojen markkinaosuus (D2)

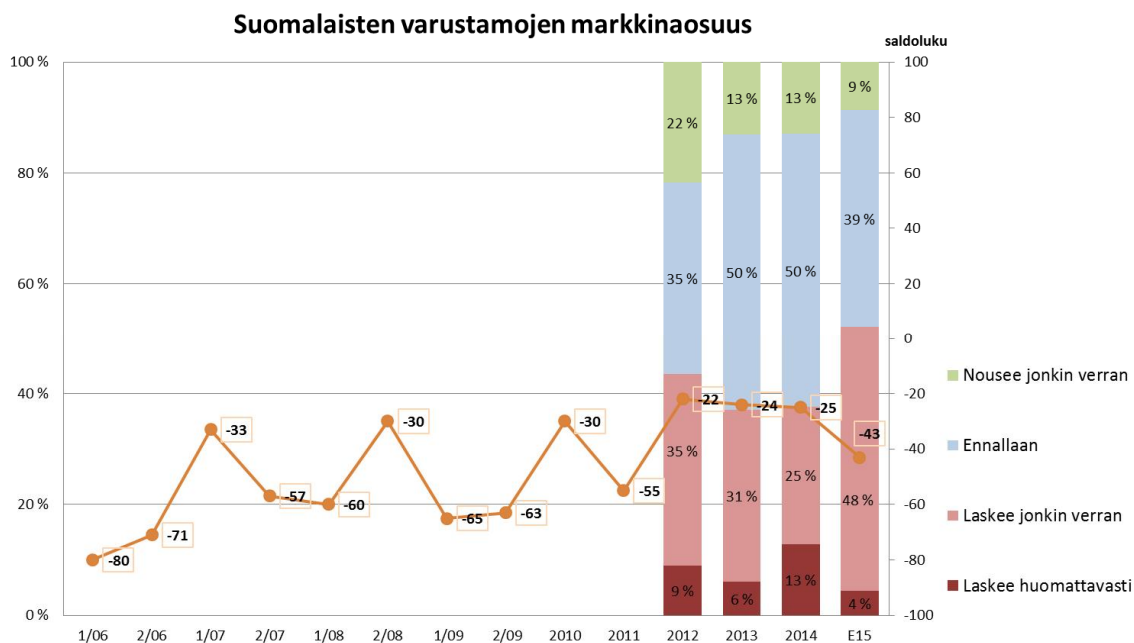
Suomalaisten varustamojen markkinaosuuden arvioimisessa on käytetty vain ennustetta tulevalle 12 kuukaudelle.

Suomalaisten varustamojen markkinaosuus kuljetuksista Suomeen/Suomesta ennustetaan laskevan edellisestä vuodesta -43 pisteeseen. Prosenttitarkastelun perusteella voidaan todeta, että yli puolet vastaajista ennakoii markkinaosuuden laskevan jonkin verran tai huomattavasti. Vastaajista 39 % odottaa tilanteen pysyvän ennallaan seuraavan vuoden aikana.

Markkinaosuuden ennusteen trendi on koko barometrin ajan ollut laskuvoittoinen, sillä markkinaosuuden kehitys kuljetuksista on pysytellyt negatiivisena. Saldoluku on vaihdellut barometrin historian aikana -80 ja -22 pisteen välillä.

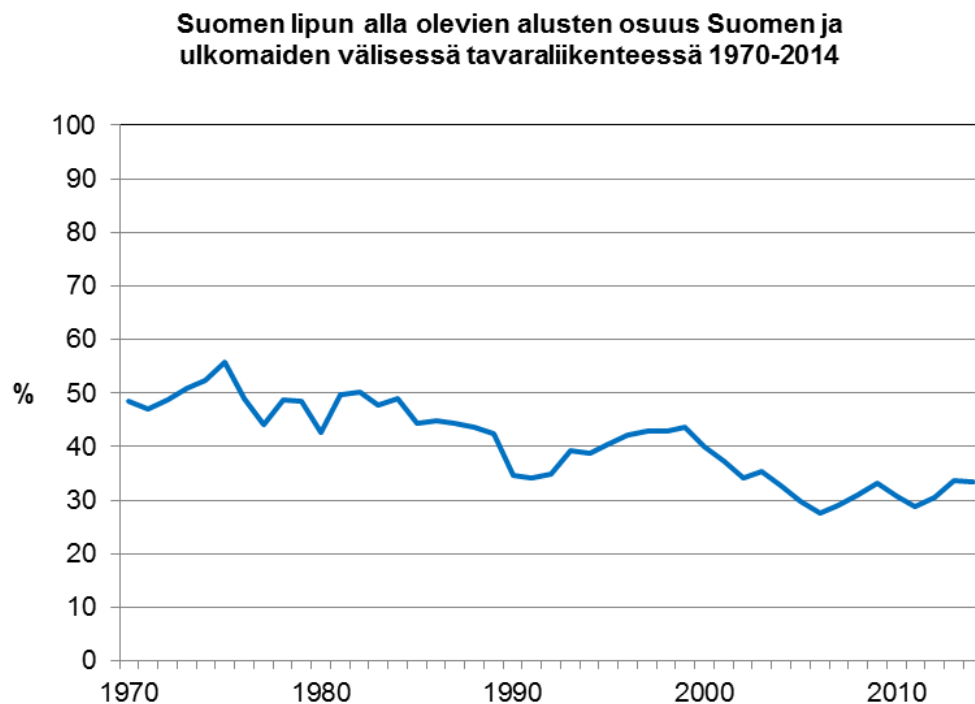
Vuodesta 2006 (kuva 5.3) suomalaisten varustamoiden alusten osuus Suomen ja ulkomaiden välisestä tavaraliikenteestä on vaihdellut 30 % molemmin puolin.





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

Yleinen suomalaisten varustamoiden markkinaosuuden laskusuhdanne on nähtävissä myös Liikenneviraston ulkomaan meriliikennetilastoista (2015) kuvassa 5.3.



Kuva 5.3. Suomen lipun alla olevien alusten osuus Suomen ja ulkomaiden välisessä tavaraliikenteessä 1970-2014.

## 6 TEEMAKYSYMYKSET

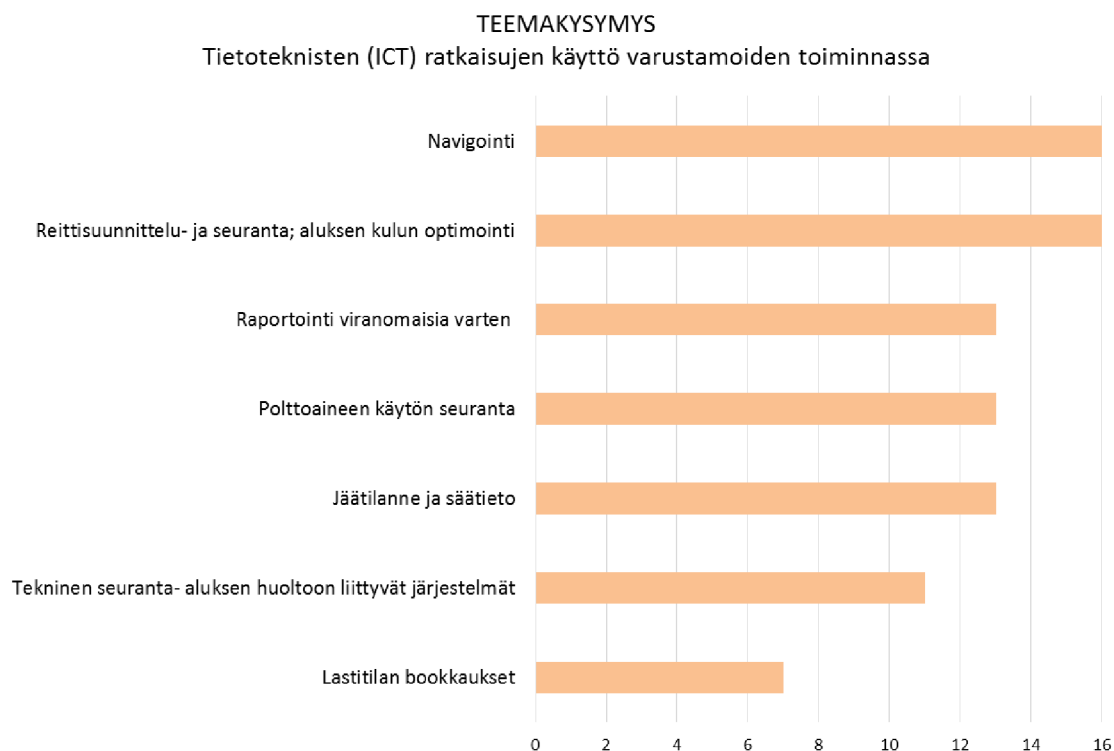
Varustamobarometrin teemakysymys on vuosittain vaihtuva kysymys tai kysymyssarja, jolla kartoitetaan vastaajien mielipiteitä ajankohtaisista aiheista.

Tänä vuonna varustamoilta kysyttiin niiden käyttämistä tietoteknisistä ratkaisuista, joiden käyttö on merenkulun alalla lisääntymässä merkittävästi. Digitalisaatio, miehittämätön laiva, älykäs meriteollisuus sekä satama ovat esillä, kuten myös teollisen internetin rantautuminen merikuljetuksiin. Laivan tietoympäristö on moninainen, ja tiedot viranomaisille raportoidaan sähköisesti. Big Dataa on käytettävissä yhä enemmän myös merenkulun ympäristössä (kuva 6.1). ICT:n avulla säästetään energiaa ja ympäristöä, sekä tehostetaan esimerkiksi kunnossapitoa.



Kuva 6.1. "Ship Big Data" (alkup. MERIT-hanke, 2015).

Kyselyyn vastanneista 83 % vastasi teemakysymykseen. Teemakysymyksessä annettiin valittaviksi seitsemän eri varustamon toiminnassa käytettävää ratkaisua, joista sai valita niin monta kuin vastaaja katsoi tarpeelliseksi. Yleisintä tietoteknisten ratkaisujen käyttö oli navigoinnissa sekä reittisuunnittelussa/-seurannassa ja aluksen kulun optimoinnissa. Vähäisintä ICT-ratkaisujen käyttö oli lastitilan varauksien yhteydessä, joskin yli kolmasosa vastaajista käytti tätä ratkaisua hyödykseen. (Kuva 6.2.)



Kuva 6.2. Teemakysymyksen vastausten jakauma (n=19).

Barometrissa kysyttiin myös mahdollisista tietoteknisten (ICT) ratkaisujen käyttöönotosta vuoteen 2020 mennessä. Kolme neljästä vastaajasta aikoo lisätä tällaisten ratkaisujen käyttöönottoa ja yksi neljästä ei ole käyttöönottoa harkinnut. Myönteisesti tähän kysymykseen vastanneilla oli mahdollisuus vapaasti kertoa niistä tietoteknisistä ratkaisuista, joita varustamo aikoo tulevaisuudessa erityisesti lisätä. Näitä tuotiinkin kiitettävästi esiin, ja esitettiin myös näillä ratkaisuilla tavoiteltavia hyötyjä.

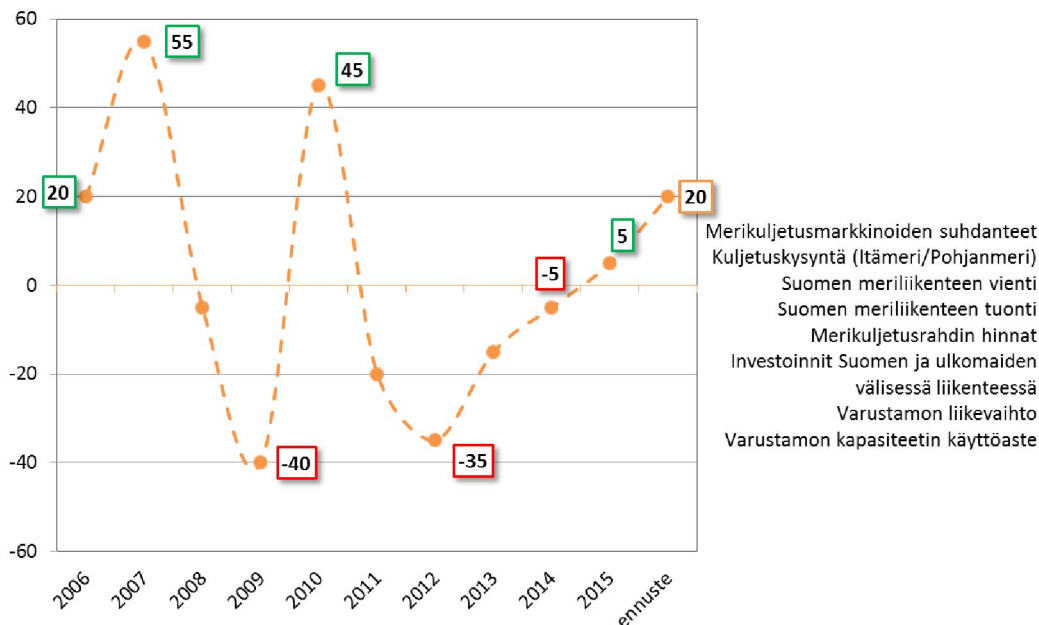
Mainittuja ratkaisuja olivat alukseen kohdistuvat kunnossapitotoimet sekä huoltojen etukäteissuunnittelu, mikä mahdollistaa kustannussäästöjen syntymisen. Kustannuksia on mahdollista säästää myös polttoaineen kulutusta pienentämällä, mikä puolestaan edellyttää reitti- ja vauhtioptimointia sekä aluksen teknistä seuranta. Muut esitetyt ICT-ratkaisut liittyivät lastitilojen sekä kapasiteetin käyttöasteen kehittämiseen liittyviin toimenpiteisiin. Satamien kanssa toteutettavat integroidut järjestelmät sekä ylipäätään kaikenlaisen dokumentoinnin siirtäminen yhä enemmän verkkoratkaisuihin pohjautuvaksi olivat esiintuotuja ICT-ratkaisuja.

## 7 YHTEENVETO

Varustamobarometri julkaistiin ensimmäisen kerran vuonna 2006. Kuluneiden ajanjaksojen tarkastelu osoittaa selvästi, millaisia suhdanteita varustamoala ja merenkulkuala laajemminkin ovat näiden vuosien aikana käyneet läpi. Suurimmassa osassa teemoja on nähtävissä hyvinkin yhteneväiset lasku- ja noususuhdanteet, joskin poikkeuksia yleisestä trendistä on esiintynyt. Osassa teemoja saldoluviut ovat olleet koko barometrin ajan miinusmerkkisiä.

Kuvassa 7.1. on esitetty varustamoalan yleispiirteistä trendiä kuvaava kuvaaja. Kuvaajaan on laskettu kahdeksan eri teeman keskiarvot vuosittain (pyöristetty lähimpään viitoslukuun) ja piirretty niiden perusteella diagrammi. Ensimmäisen varustamobarometrin toteuttamisvuodesta 2006 alkanut nousujohteinen suuntaus on jatkunut vuoden 2007 loppuun, jonka jälkeen sukellus vuoden 2008-2009 vaihteen taloudelliseen lamaan on ollut erityisen jyrkkä. Tämän jälkeinen nopea nousu on tapahtunut vuoden mittaan ja nousu on joissain tapauksissa ollut jopa jyrkempi kuin laskusuhdanteen aikainen pudotus. Saldolukujen positiiviset huiput saavutettiin vuonna 2010, jonka jälkeen alkoi uusi laskusuhdanne jatkuen 2012 asti.

Vuodesta 2013 alkanut yleinen suhdanteen elpyminen on jatkunut edelleen vuonna 2015 ja teemojen keskiarvojen saldoluku on noussut ensimmäistä kertaa vuoden 2010 jälkeen positiiviseksi, 5 pisteeseen. Ennusteen mukaan positiivisen suuntauksen nähdään jatkuvan seuraavan 12 kuukauden aikana. Osaltaan positiiviseen suhdanteeseen vaikuttaa kuluneen kauden aikana tapahtunut polttoöljyn hintaromahdus, joka välillisesti vaikuttaa merenkulku- ja varustamoalan suhdanteisiin.



Kuva 7.1. Merenkulku- ja varustamoalan suhdannevaihtelut vuosina 2006–2015 ja ennuste.

Loput teemat, jotka eivät ole mukana edellisessä kuvassa, noudattavat pääsääntöisesti omia suuntauksiaan, vaikka joitain yhtäläisyyksiäkin on nähtävissä.

Merikuljetusrahtien hinnat ovat vuoden 2009 romahduksen jälkeen sahanneet ylös ja alas vuosittain. Kuluneen kauden saldoluvun perusteella toimijoiden mielestä merikuljetusrahtien hinnat ovat laskeneet. Myös polttoaineen hinnan laskuun viittaava saldoluku on varustamobarometrin historian selvästi korkein. Oletettavasti rikkisääntelyn voimaan tulon seurauksena vuoden 2014 varustamobarometrissa ennustettiin rahtihintojen nousevan oleellisesti. Toteutunut muutos rahtihinnoissa on kuitenkin ollut negatiivinen, sillä polttoöljyn hintaromahdus on vähentänyt rikkisääntelystä syntyneitä lisäkustannuksia merikuljetusrahtien hintoihin.

Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten saldoluku on pysynyt negatiivisena koko barometrin ajan, eikä kulunut kausi tuo suuntaukseen muutoksia. Myös ulkomaisten alusten miehistökustannukset ovat olleet kasvavia koko barometrin ajan. Kuluneella kaudella muun kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten saldoluku on kuitenkin noussut selvästi edellisestä vuodesta. Nousuun voi osaltaan vaikuttaa ulkomaisten varustamoiden vastaukset barometrissa. Muutamia nousevia piikkejä lukuun ottamatta trendi on kuitenkin molemmissa ollut negatiivinen eli merihenkilöstön määrä on saldoluvun mukaan vähentynyt.

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla on vastaajien vastausten perusteella edelleen kireä. Saldoluku on sama kuin vuoden 2014 tarkastelussa. Prosentuaalinen tarkastelu osoittaa, että hajontaa viime vuoteen nähden on kuitenkin enemmän, ja kilpailu on kiristynyt oleellisesti lähes viideksennellä vastaajista. Negatiivisena on pysynyt edelleen myös suomalaisten varustamojen markkinaosuus. Yli puolet vastaajista on arvioinut markkinaosuuden laskevan jonkin verran tai huomattavasti.

Merenkulkupolitiikan kehitystä on muista kuvaajista poiketen kuvattu kolmiportaisella asteikolla, jonka mukaan politiikka on parantunut, pysynyt ennallaan tai huonontunut. Saldoluvut ovat sahanneet nollan molemmin puolin. Kuluneena kautena vastaajien näkemysten mukaan merenkulkupolitiikka on hieman heikentynyt.

Teemakysymykset ovat vuosittain vaihtuvia kysymyksiä, joilla kartoitetaan vastaajien mielipiteitä ajankohtaisista aiheista. Tänä vuonna varustamoilta kysyttiin niiden käyttämistä tietoteknisistä ratkaisuksista, joiden käyttö merenkulun alalla on lisääntymässä merkittävästi. Teemakysymyksessä annettiin valittaviksi seitsemän eri varustamon toiminnassa käytettävää ratkaisua, joista sai valita niin monta kuin vastaaja katsoi tarpeelliseksi. Yleisintä tietoteknisten ratkaisujen käyttö oli navigoinnissa sekä reittisuunnittelussa/-seurannassa ja aluksen kulun optimoinnissa. Kolme neljästä vastaajasta aikoo myös lisätä tietoteknisten (ICT) ratkaisujen käyttöä vuoteen 2020 mennessä.

## 8 INLEDNING

Enkäten genomfördes som en nätenkät i oktober 2015. 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 35, vilket är högre än under tidigare år. Av de potentiella deltagarna besvarade 23 enkäten vilket ger en svarsprocent på 66.

Liksom tidigare kunde man besvara enkäten antingen på finska eller på svenska. Barometern utvecklades på våren 2006 som ett arbetsredskap för dem som arbetar med sjötransporter. De första barometrarna upprepades med ett halvt års mellanrum, men från och med 2010 har barometern genomförts 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 en temafråga som förändras varje gång.

## 9 BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIER

Med hjälp av frågorna i grupp A kartlades bakgrundsinformation om rederierna. I de följande tabellerna anges fördelningarna av personerna som besvarat enkäten.

### Kontaktuppgifter (A1)

En majoritet av deltagarna i enkäten var verkställande direktörer. Dessutom besvarades enkäten av regionchefer, en kommunikationschef, en controller samt en försäljningschef.

### Rederiets huvudsakliga trafikform (A2)

Av rederierna som deltog bedriver 65 % linjetrafik, 26 % trampfart och resten, dvs. 9 %, annan trafik. Fördelningen enligt trafikform visas i tabell 9.1.

*Tabell 9.1. Rederiets trafikform (n=23).*

Trafikform	notiser stycken	% (/n)
Linjetrafik	15	65 %
Trampfart	6	26 %
Annan	2	9 %

### Rederiets huvudsakliga godstrafik (A3)

I tabell 9.2. visas rederiernas godstrafikform. Ett rederi kan bedriva flera former av godstrafik. Styckegods transporteras av 70 % av deltagarna, torrbulk av 25 % och våtbulk av 5 %.

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

Godstrafik	notiser stycken	% (/n)
Torrbulk	5	25 %
Våtbulk	1	5 %
Styckegods	14	70 %

### Storhetsklass för rederiets omsättning (A4)

För att kartlägga rederiets omsättning gavs fyra olika alternativ för storhetsklass i enkäten. Hälften av rederierna som besvarat enkäten omsättning var mindre än 50 million euro, vilket framgår av tabell 9.3.

*Tabell 9.3. Rederiets omsättning (n=23).*

Omsättning	notiser stycken	% (/n)
Mindre än 10 MEUR	6	26 %
10-50 MEUR	6	26 %
50-100 MEUR	4	17 %
Större än 100 MEUR	7	30 %

Storhetsklass för rederiets personalantal (A5)

I barometern kartlades rederiernas personalmängd enligt fyra angivna klasser. Personalstyrkan för rederierna som deltog i enkäten uppvisade en hyfsad spridning över de olika klasserna. Till den största klassen med över 200 arbetstagare hörde 29 procent av rederierna. Fördelningen enligt personalmängd visas i tabell 9.4.

Tabell 9.4. Rederiets personalantal (n=23).

Personalantal	notiser stycken	% (/n)
Mindre än 20	5	22 %
20-50	4	17 %
50-200	5	22 %
Större än 200	9	29 %

Rederiets tonnage (A6)

Enligt barometern (tabell 9.5.) majoriteten av de deltagande rederierna hade antingen enbart eget tonnage eller både eget och chartrat tonnage. Bland deltagarna fanns också rederier med endast chartrat tonnage eller sådana som varken hade eget eller chartrat tonnage.

Tabell 9.5. Rederiets tonnage (n=23).

Tonnage	notiser stycken	% (/n)
Enbart eget tonnage	9	39 %
Både eget och chartrat	10	43 %
Enbart chartrat	3	13 %
Varken eget eller chartrat	1	4 %

Rederiets flaggstater (A7)

Barometern kartlade hur de deltagande rederiernas fartygstyper fördelade sig enligt finländsk flagg, EU-flagg och övrig flagg (tabell 9.6). Det totala antalet fartyg hos rederierna som deltog i enkäten var 138.

Enligt Trafikverkets senaste uppgifter, uppdaterade 11.11.2015, omfattar Finlands handelsfartygsförteckning 108 fartyg. Dessa fartyg står för ca 30 procent av Finlands utrikestrafik. Rederierna som deltog i enkäten hade 57 fartyg under finländsk flagg. Av alla deltagande rederiers fartyg seglar 41 % under finländsk flagg, 51 % under EU-flagg och 8 % under andra flaggor.

Tabell 9.6. Antalet fartyg som rederiets opererar enligt flaggstat (n=23).

Flagga/fartyg	finska flaggan	EU-flaggan	övriga	ANTAL
roro/ropax	28	6	2	36
containerfartyg	0	55	-	55
torrbulk	23	9	9	41
våtbulk	6	0	0	6
ANTAL	57	70	11	138



## 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 ställde frågor om enstaka rederier. Granskingens tidsspann omfattade de senaste tolv månaderna för det förflutna och de kommande tolv månaderna för framtiden.

Ett undantag från detta utgör mängden export- och importtransporter inom Finlands sjötrafik, för vilka endast prognosen för de kommande 12 månaderna beaktats. För investeringar som gäller trafik mellan Finland och utlandet har tidsperioden 24 månader använts. Före år 2010 användes i huvudsak ett tidsspann på sex månader. Den förändrade granskningsintervallen ska beaktas när statistikerna analyseras. På grund av att antalet finländska rederier är så litet utförs granskningen inte på varuslagsnivå.

### 10.1 Allmänna frågor om rederibranschen

#### Konjunkturerna inom sjötransportmarknaden (B1)

Saldotalet för sjötransportmarknaden 2015 är bara en aning negativt, dvs. -4. Spridningen bland deltagarna i enkäten är ändå fortfarande stor.

Av deltagarna tror nästan två tredjedelar att konjunkturläget ska förbli detsamma under de kommande 12 månaderna. Närapå en tredjedel anser att läget kommer att förbättras. På basis av detta förutspås prognosens saldotal bli positivt, 22 poäng.

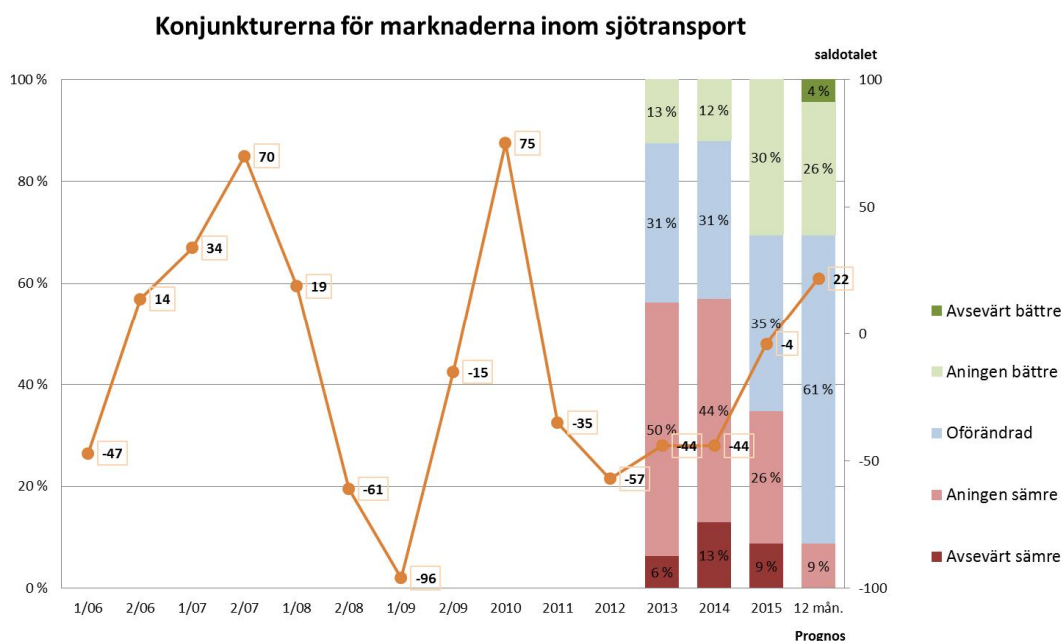


Bild 10.1. Konjunkturer inom sjötransportmarknaderna (uppf. 2015 n=23, prognos 12 månader n=23).

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

Transportefterfrågan på Östersjön och Nordsjön är nästan oförändrad jämfört med föregående år. Saldotalet sjönk bara en aning från -19 till -22 poäng. Även procentuellt ansåg majoriteten av deltagarna att efterfrågan är oförändrad. Saldotalet är dock fortfarande negativt och över en tredjedel av deltagarna anser att transportefterfrågan har fortsatt att sjunka.

Prognosens saldot (10) och en procentuell granskning visar att aktörerna inte tror på väsentliga förändringar i efterfrågan under de kommande 12 månaderna. Bland de deltagande rederierna anser de flesta att situationen kvarstår oförändrad.

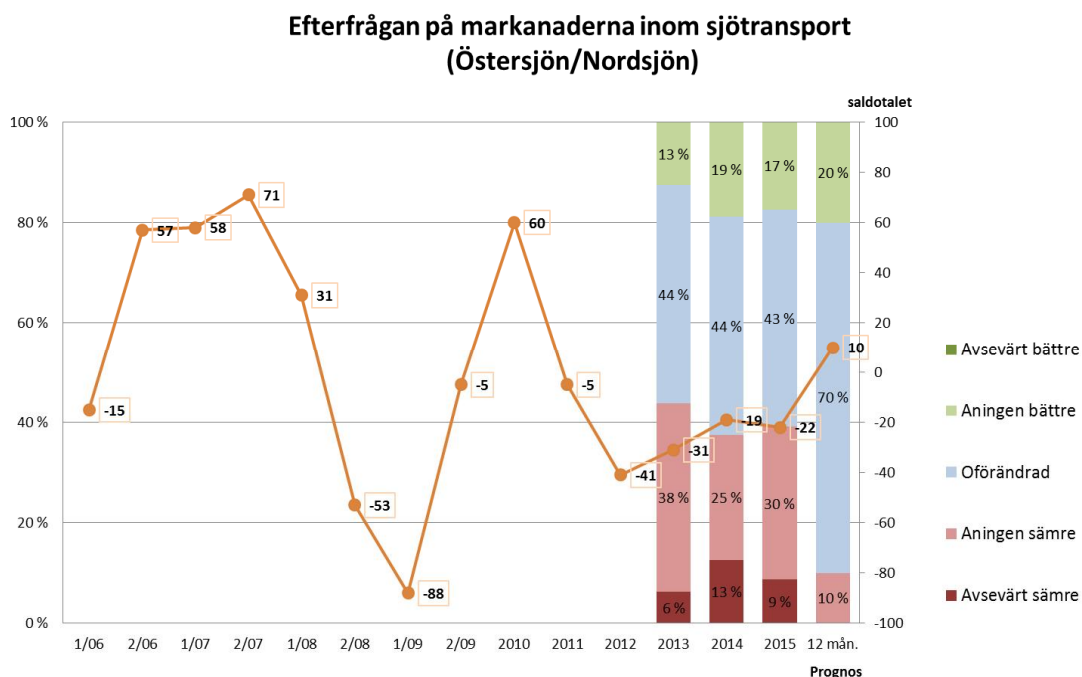


Bild 10.2. Transportefterfrågan på sjötransportmarknader i Östersjön/Nordsjön (uppf. 2015 n=23, prognos 12 månader n=20).

### Antalet export- och importtransporter (B3)

I beskrivningen av export- och importtransporter inom Finlands sjötrafik har under rederibarometerns hela existens använts enbart prognoser och inte, som när det gäller övriga teman, uppskattningar av läget under föregående år.

För exporttransporternas del uppvisar konjunkturläget fortfarande tecken på uppgång och förväntningarna har efter många års paus blivit positiva, vilket reflekteras i ett saldot som stigit till 23 poäng. Halften av deltagarna i enkäten bedömer att situationen förblir oförändrad och en dryg tredjedel tror att exporten ökar något.

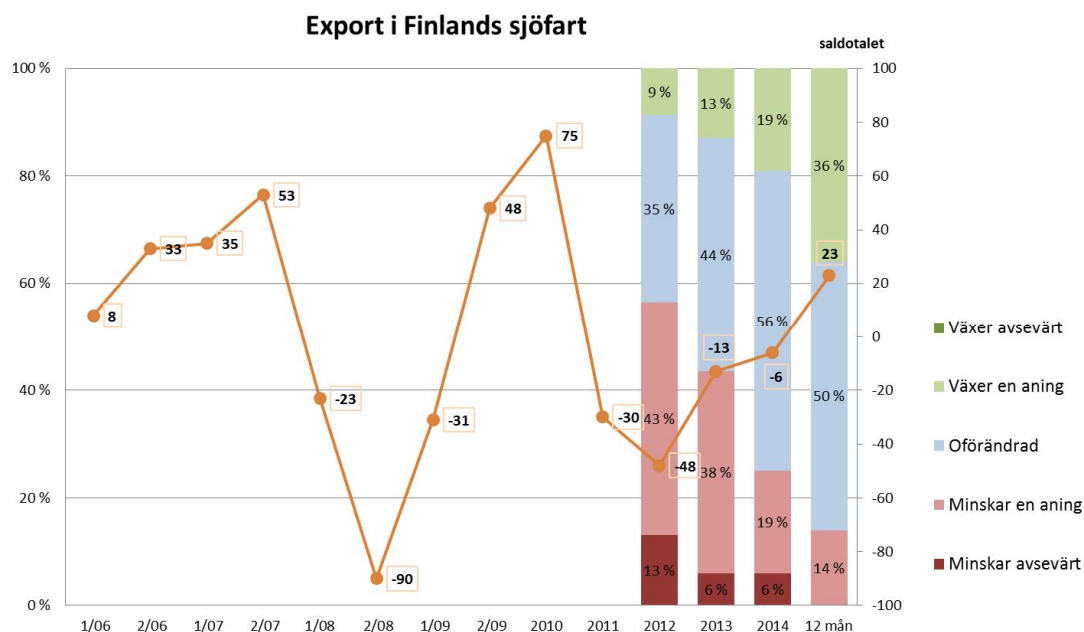


Bild 10.3. Export i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=22).

Prognosen för den finländska sjötrafikens importtransporter uppvisar i motsats till exporttransporterna en liten nedgång. Saldotalett har förändrats från positivt till negativt (-4). En granskning av deltagarnas procentandelar visar ändå att en majoritet av rederierna (52 %) förväntar sig att situationen förblir oförändrad, 26 % tror på en liten eller märkbar nedgång och 22 % anser att importen kommer att öka något.

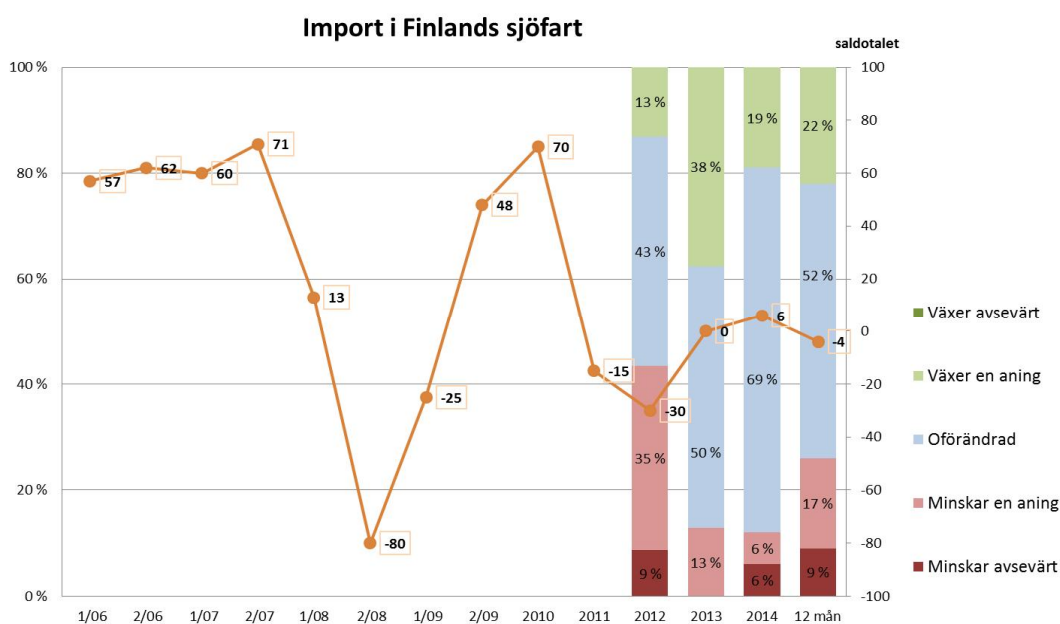


Bild 10.4. Import i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=23).

Trafikverket (2015) och tidigare Sjöfarsverket har samlat statistik över utrikes sjötransporter regelbundet ända sedan år 1970. Under de sista 20 åren har både export – och importtransporterna ökat ganska stadigt (med undertag av en kraftig minskning år 2009).

I Trafikverkets statistik för 2015 beskrivs situationen år 2014. Jämfört med fjolårets statistik har sjötransporterna mellan Finland och utlandet förblivit nästan oförändrade under åren 2013-2014 (Bild 10.5).

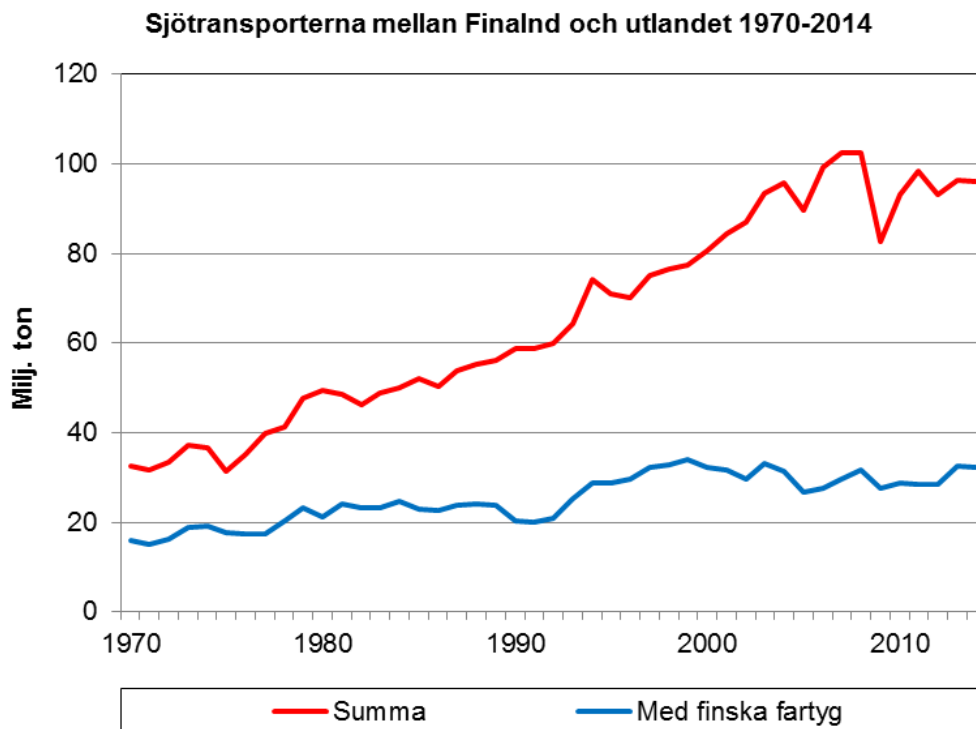


Bild 10.5 Sjötransporterna mellan Finland och utlandet 1970-2014 (Trafikverket, 2015).

#### Konkurrens inom sjötransportmarknaden (B4)

Konkurrensläget på sjötransportmarknaden ser ut att kvarstå oförändrat jämfört med förra året. Saldotalet är detsamma (-44) som i barometern 2014. På basis av saldotalet kan man se att konkurrensen inom branschen fortsättningsvis är hård. En procentuell granskning visar att spridningen är större än förra året och t.ex. 19 % av rederierna som svarat (jfr 6 % år 2014) har angett att konkurrensen på sjötransportmarknaden hårdnat avsevärt.

Konkurrensen verkar fortsätta att hårdna under de kommande 12 månaderna eftersom prognosens saldotal är -45. Konjunkturerna som beskriver konkurrensen på sjötransportmarknaden har förändrats väldigt lite under barometerns historia och saldotalet har hela tiden varit klart negativt.

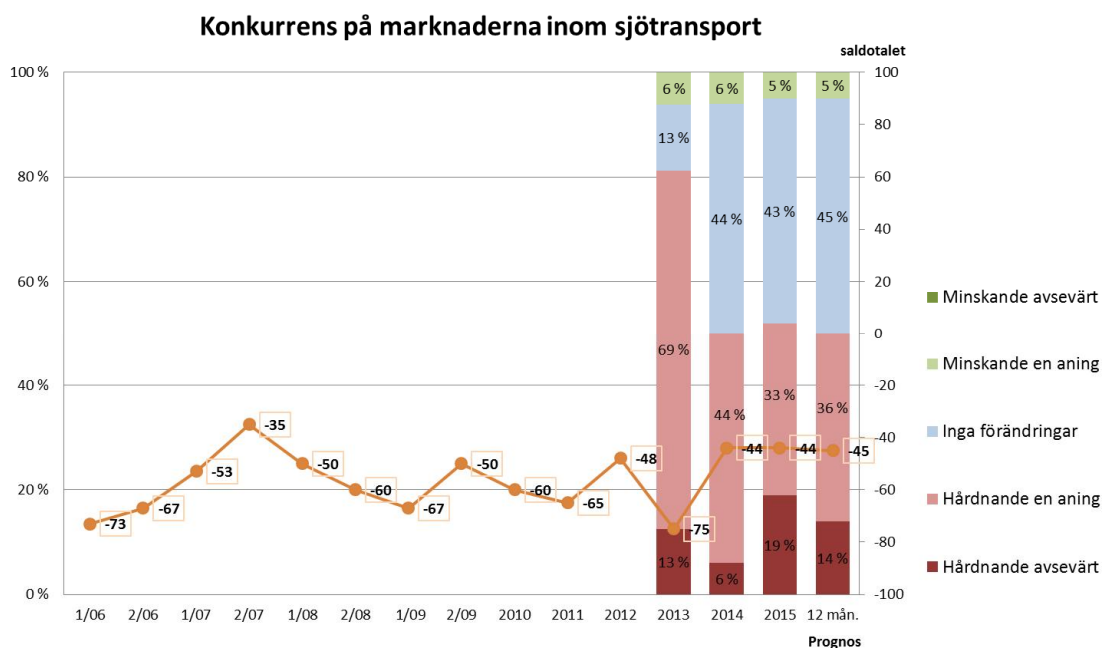


Bild 10.6. Konkurrens på sjötransportmarknader (uppf. 2015 n=21, prognos 12 månader n=22).

### Prisen på sjötransportfrakter (B5)

Saldotalet för sjötrafikens fraktpriser har sjunkit sedan ifjol. Den förverkligade perioden uppvisar ett saldotal på -26 då det ifjol var -6. Enligt saldotalet anser aktörerna att sjötrafikens fraktpriser har sjunkit under den gångna perioden. Svaren har ändå fördelat sig relativt jämnt. 30 % av rederierna anser att priserna förblivit oförändrade, 22 % anser att fraktpriserna stigit något och 48 % av deltagarna anser att fraktpriserna sjunkit något eller märkbart. En orsak till det lägre saldotalet för sjötrafikens fraktpriser är antagligen bunkerprisets fall (bild 10.8) som direkt påverkar sjötrafikens fraktprisinivå.

Saldotalet för fraktpriserna under de kommande 12 månaderna är moderat positivt eftersom prognosens saldotal stiger till 5. Av dem som besvarat enkäten tror ca 50 % att fraktpriserna förblir oförändrade, 27 % att fraktpriserna stiger något och 23 % att fraktpriserna sjunker något eller märkbart.

I rederibarmetern 2014 förutspådde man en märkbar uppgång i fraktpriserna (saldotal 56), antagligen som en följd av svaveldirektivets ikraftträdande (1.1.2015). Den förverkligade förändringen i fraktpriserna har ändå varit negativ, eftersom bunkeroljans pris har minskat svaveldirektivets tilläggskostnader i sjötransporternas fraktpriser.

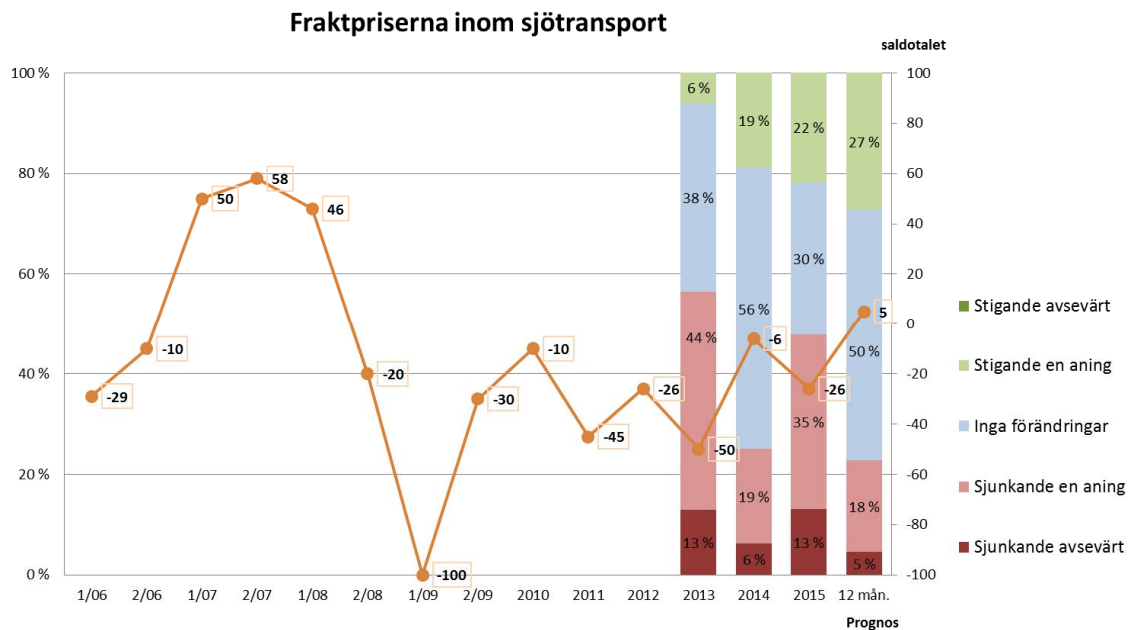


Bild 10.7. Priser på frakterna inom sjötransporten (uppf. 2015  $n=23$ , prognos 12 månader  $n=22$ ).

### Bunkerpriset (B6)

Bunkerpriset dvs. priset på fartygsbränsle har varierat avsevärt alltsedan rederibarometern publicerades för första gången 2006.

Årets saldotal för ett sjunkande bränslepris (45) är det högsta i barometerns historia och nedgången i bränslepriset som började under föregående perioder har fortsatt. Omkring en tredjedel av deltagarna anser att bränslepriset har sjunkit något under år 2015 och en dryg tredjedel anser att bunkeroljepriset har sjunkit märkbart. En del av rederierna som svarat anser ändå att bunkerpriset fortfarande har stigit något eller märkbart, vilket antagligen beror på användning av olika bränslesorter.

Bränsleprisets utveckling delar tydligt deltagarna i två läger: hälften tror att priset förblir oförändrat medan hälften tror att priset stiger något. Under de kommande 12 månaderna förväntas bränslepriset antingen förbli på samma nivå (50 % av deltagarna) eller stiga något (50 %). Saldotalet är ändå klart negativt, -50, vilket beror på mätsättet.

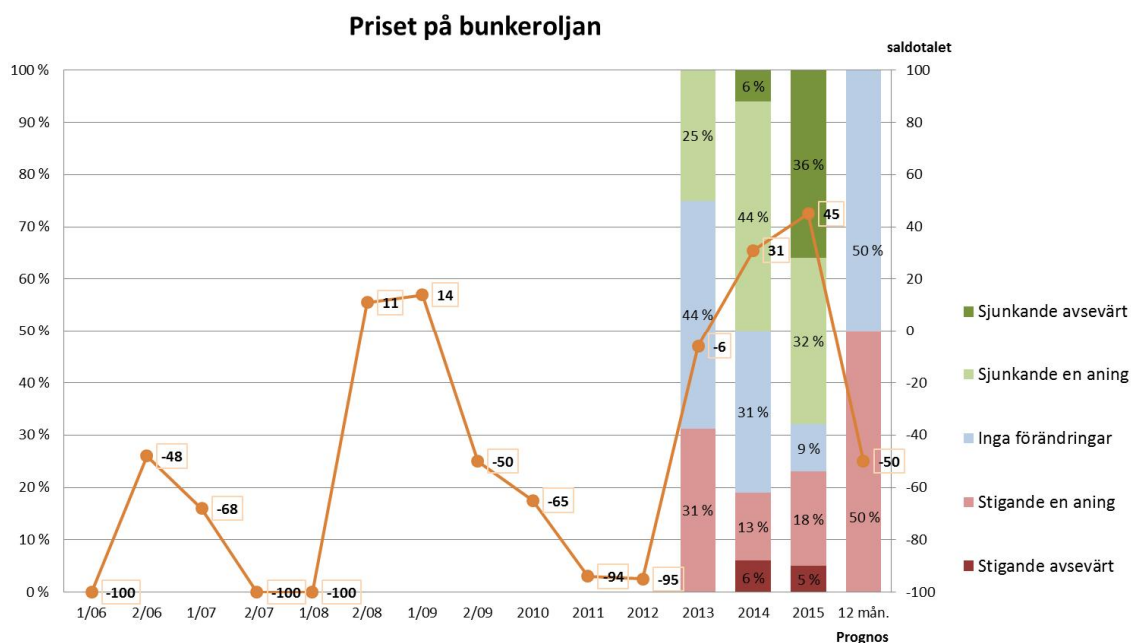


Bild 10.8. Pris på bunkerolja (uppf. 2015 n=22, prognos 12 månader n=22).

Svaveldirektivet som trädde i kraft i början av 2015 antogs påverka prisbildningen för bränsle avsevärt från och med början av året. Enligt svaveldirektivet är gränsen för svavelhalten i bränsle 0,1 % på svavelkontrollområdet (SECA). Priset på alla slag av bunkerolja har ändå varit lågt under år 2015. Bunkerworld-indexet, BWI (bild 10.9.) visar att bränslepriset rasat under år 2015. Indexet omfattar, med beaktande av den geografiska viktningen, information från 20 betydande bunkershamnar. Indexet innehåller bunkerolja, diesel och gasolja viktat enligt deras betydelse på bunkermarknaden. (Bunkerworld statistic, 2015)



Bild 10.9 Bränslepriset utveckling enligt BWI-index 2015 (Bunkerworld statistic, 2015).

## Besättningskostnader per flaggstat (B7)

Saldotalet som beskriver besättningskostnaderna för fartyg under finländsk flagg är fortsättningsvis negativt. Enligt saldotalet har besättningskostnaderna fortsatt att öka. Saldotalet har ändå stigit något under de senaste åren, liksom den förverkligade periodens saldotal steg från -43 till -30 poäng. Ökningen i besättningskostnaderna under den gångna perioden är inte lika stor som under de senaste åren.

Över hälften av deltagarna (63 %) tror att kostnaderna förblir oförändrade och 38 % tror att de ökar något under de kommande 12 månaderna. Saldotalet förutspås sjunka något, till -38 poäng.

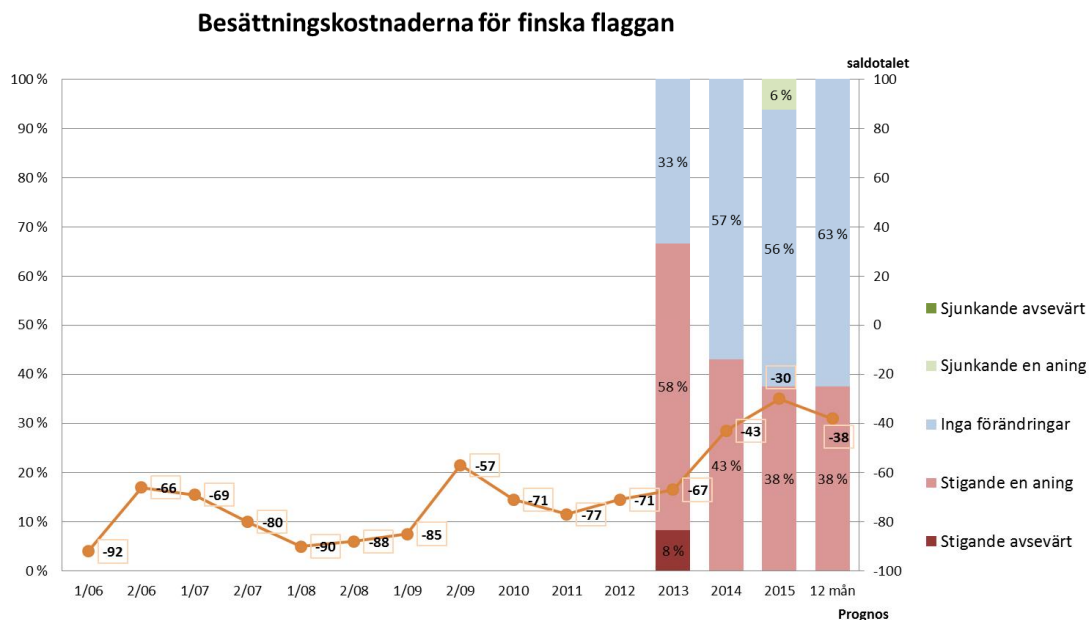


Bild 10.10. Besättningskostnader för finskflaggade fartyg (uppf. 2015 n=16, prognos 12 månader n=16).

Liksom fartyg som seglar under finländsk flagg har också de under utländsk flagg upplevt ökande besättningskostnader under rederibarometerns hela historia.

Saldotalet för besättningskostnader på fartyg under annan än finländsk flagg hade ändå stigit märkbart sedan förra året, från -43 till -9 poäng. Ökningen påverkas antagligen av de utländska rederiernas svar i barometern. En majoritet av deltagarna ansåg att besättningskostnaderna på utländska fartyg var oförändrade under den gångna perioden.

Kostnaderna förväntas också förbli på samma nivå under de kommande 12 månaderna. Prognosen saldotal och procentandelarna stämmer överens med den förverkligade utvecklingen, dvs. saldotalet är oförändrat (-9).



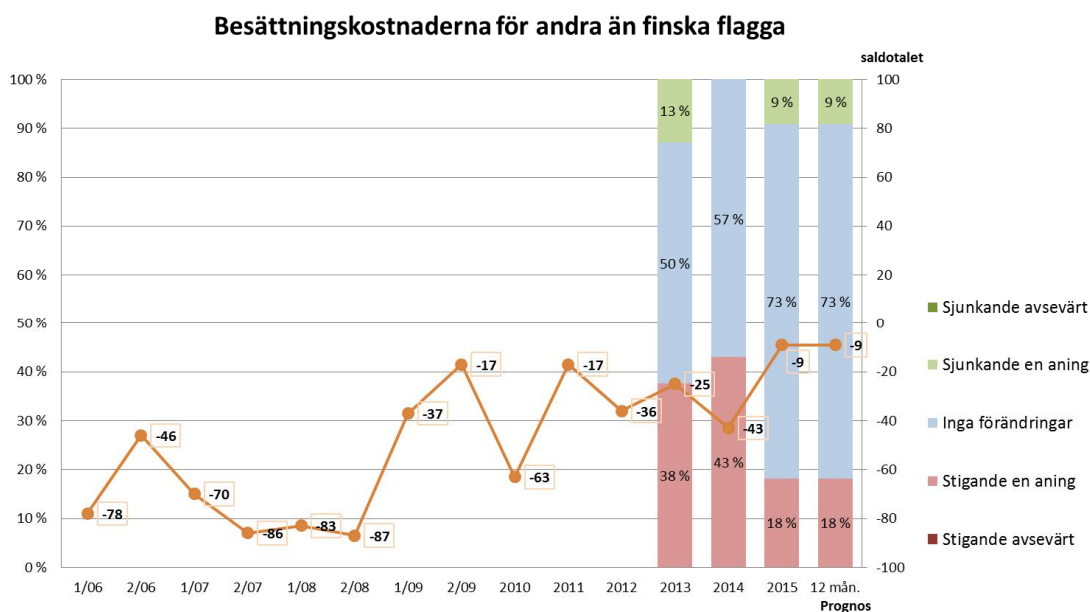


Bild 10.11. Besättningskostnader för andra än finska flaggor (uppf. 2015 n=11 prognos 12 månader n=11).

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

För investeringar tillämpas, i motsats till andra teman, tidsperioden *de följande två åren*, vilket innebär att uppskattningar från konsekutiva enkäter delvis överlappar varandra. Frågan omfattar nybyggen och inköp av second hand-fartyg.

Förväntningarna på antalet investeringar ökade märkbart sedan ifjol, från saldotalet -25 till 41. Under barometerns historia har saldotalen för investeringar även tidigare varierat märkbart. Hälften av de deltagande rederierna förväntar sig att investeringarna förblir på samma nivå och nästan hälften anser att antalet investeringar ökar.

Direktiven för SECA-området ansågs öka fartygsinvesteringarna redan år 2014, men trenderna som tyder på ökade investeringar syns först i den gångna periodens prognoser då direktiven trädde i kraft 1.1.2015.

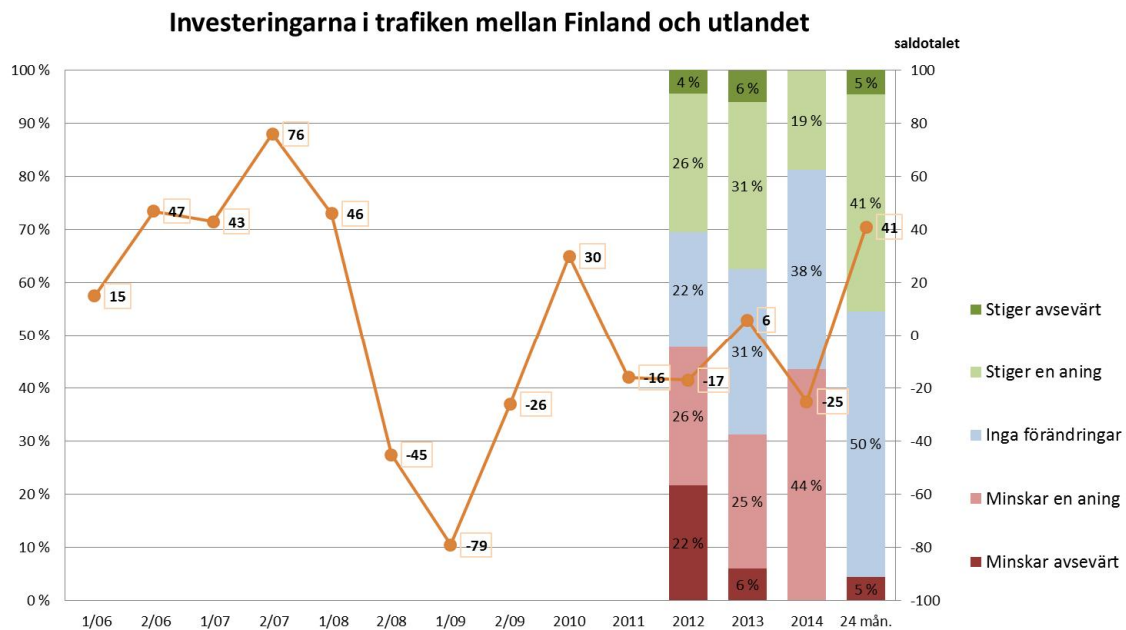


Bild 10.12. Investeringar i trafiken mellan Finland och utlandet (prognos 24 månader n=22).

## 10.2 Frågor om enstaka rederier

### Omsättning (B9)

Jämfört med föregående år har saldotalet för omsättningen bland de deltagande rederierna sjunkit något, men är fortfarande positivt (13). En procentuell granskning av deltagarna visar att svaren fördelat sig relativt jämnt. Beaktansvärt är också att trots det positiva saldotalet anser 9 % av deltagarna, i motsats till ifjol, att rederiets omsättning minskat märkbart. Branschens allmänna konjunkturläge har alltså påverkat företagen på olika sätt, så att en del rederier påverkats positivt och andra negativt.

På basis av aktörernas kommentarer har åtminstone ett rederi upphört med verksamheten pga. olönsamhet under den gångna barometerperioden. Orsaken till verksamhetens avslutande var en långvarig olönsamhet.

Situationen ser lite bättre ut i prognosen för de kommande 12 månaderna, eftersom nästan hälften av deltagarna anser att företagets omsättning ökar något. Ungefär en tredjedel tror att omsättningen förblir oförändrad och 10 % att den minskar. Enligt prognosen stiger saldotalet till 36 poäng.

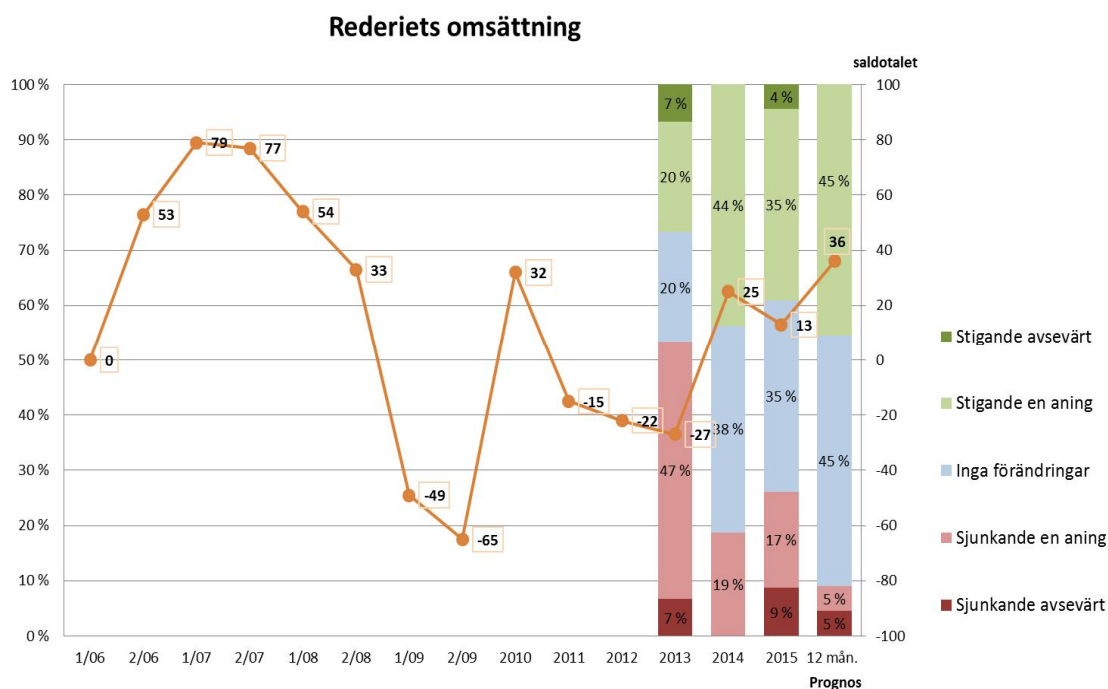


Bild 10.13. Rederiets omsättning (uppf. 2015 n=23, prognos 12 månader n=22).

#### Utnyttjandegraden av fartygens kapacitet (B10)

Utnyttjandegraden av rederiernas kapacitet har förblivit nästan oförändrad jämfört med de senaste åren då saldotalet har förändrats med endast två poäng under samma tid. Det positiva saldotalet (26) beskriver en ökad utnyttjandegrad av kapaciteten. 39 % av deltagarna förutspår att läget förblir oförändrat, 44 % att utnyttjandegraden ökar något eller märkbart och 17 % att den minskar en aning eller märkbart.

Också i prognosen förväntas saldotalet förbli nästan oförändrat under de kommande 12 månaderna. Över hälften av deltagarna förutspår en oförändrad utnyttjandegrad av kapaciteten under de kommande 12 månaderna. Prognosens saldotal är 30.

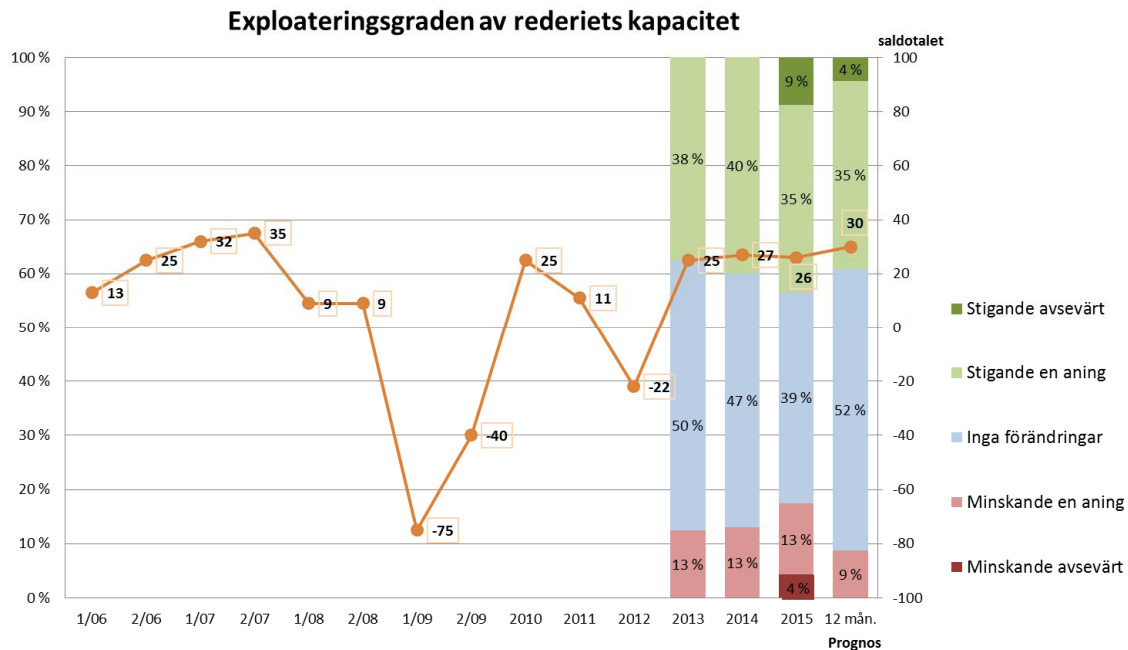


Bild 10.14. Utnyttjandegrad av rederiets kapacitet (uppft. 2014 n=15, prognos 12 månader n=15).

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

Antalet sjöanställda på fartyg under *finländsk flagg* har varit relativt konstant under barometerns historia.

Under den gångna granskningsperioden har antalet sjöanställda på fartyg under finländsk flagg minskat avsevärt eftersom saldotalet har förändrats i negativ riktning, till -20 poäng. En procentgranskning visar att situationen är oförändrad hos över hälften av deltagarna. Man bör ändå beakta att antalet sjöanställda under finländsk flagg hade minskat något eller betydligt hos en tredjedel av deltagarna. Svaren angående utvecklingen av antalet sjöanställda under finländsk flagg kan också ha påverkats av de utländska rederiernas svar i barometern.

Enligt prognosen förändras situationen igen mot det positiva och utvecklingen av antalet sjöanställda under de kommande 12 månaderna förväntas vara oförändrad hos majoriteten av deltagarna och öka hos en del. Prognosens saldotal för utvecklingen av antalet sjöanställda är 13.

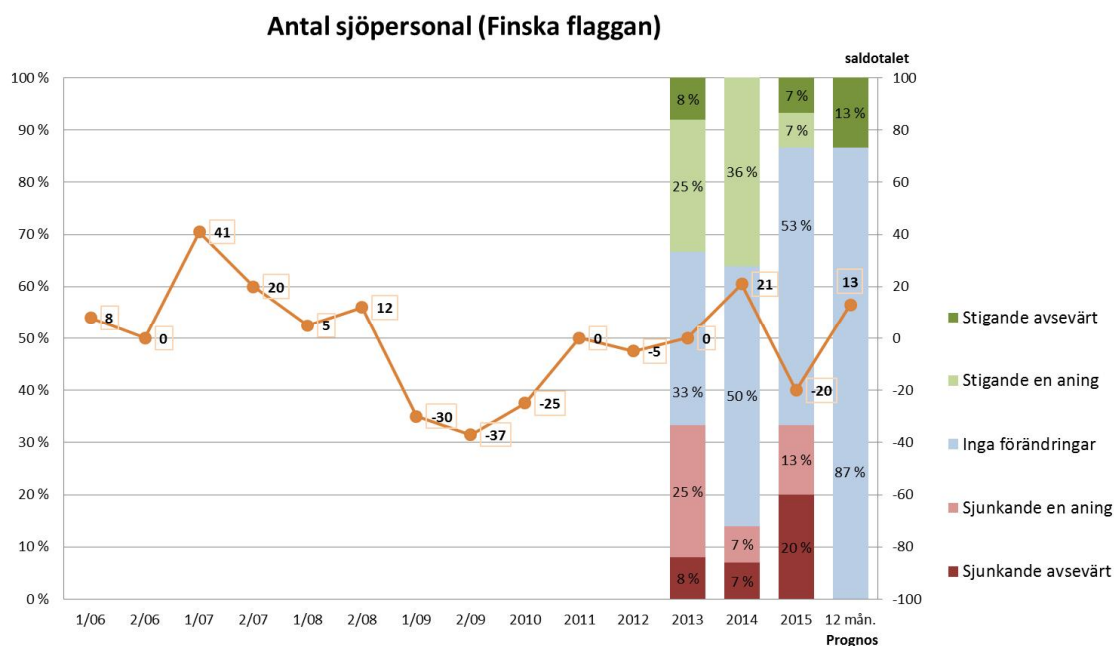


Bild 10.15. Antal sjöpersonal på finskflaggade fartyg (uppf. 2015 n=15, prognos 12 månader n=14).

Saldotalet för antalet sjöanställda under utländsk flagg har sjunkit något. Saldotalet förblir ändå positivt och 63 % av deltagarna meddelade att situationen är oförändrad. Situationen förutspås fortsätta oförändrad även under de kommande 12 månaderna.

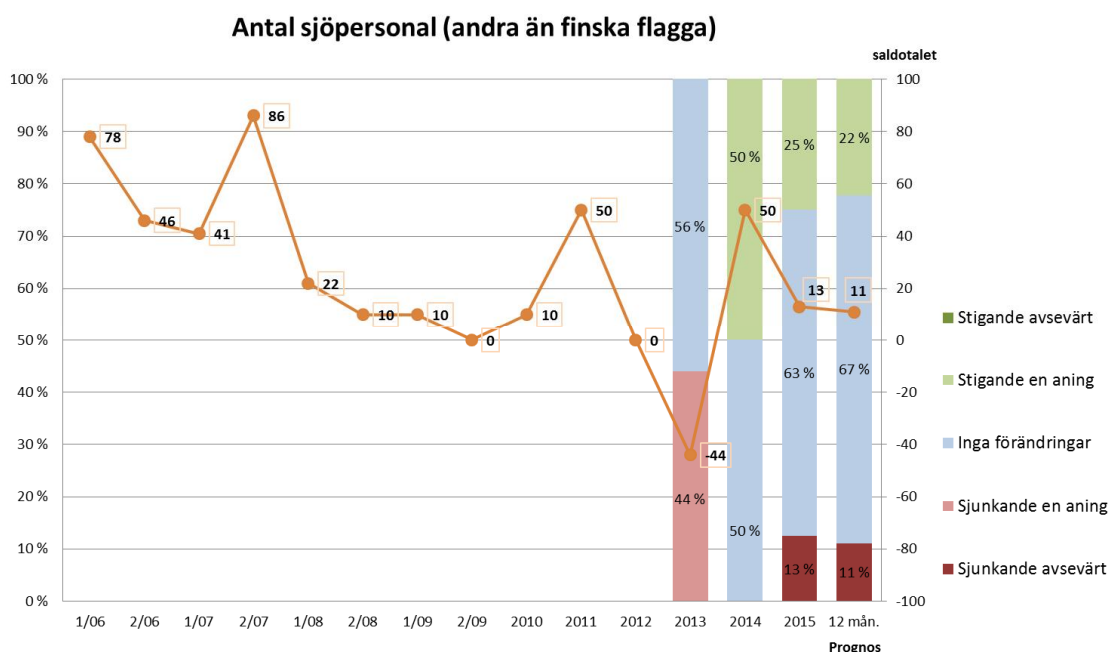


Bild 10.16. Antal sjöpersonal på de utflaggade fartygen (uppf. 2015 n=8, prognos 12 månader n=9).

## 11 HINDER FÖR REDERIERNAS UTVECKLING OCH TILLVÄXT

Frågorna i grupp C kartlade vilka faktorer rederierna upplever som hinder för tillväxt och utveckling. Bland alternativen fanns totalt 20 olika hinder, samt möjlighet att ange hinder som inte var listade. Man kunde kryssa för så många hinder som man ansåg nödvändiga (totalt 123 kryss). Alla hinder har inte samma värde och deltagarna ombads inte lista dem i viktighetsordning. Alla 23 rederier som deltog i årets barometerenkät besvarade denna fråga.

Bild 11.1. visar de 10 hinder som rederierna anser mest står i vägen för företagets utveckling och tillväxt. För jämförelsens skull visar figuren också den procentuella fördelningen av fjolårets hinder för tillväxt. Den allmänna ekonomiska osäkerheten (ca 80 % av deltagarna) och den dåliga prisutvecklingen (ca 70 % av deltagarna) var de två viktigaste hindren år 2015. Dessa hinder fanns också högst uppe på listan år 2014, med en aning mer understöd då än i år.

De största skillnaderna jämfört med förra året gällde priset på finska flaggan och höjningen av bunkerpriset. År 2014 upplevdes priset på finska flaggan som ett hinder av 60 % och höjningen av bunkerpriset sågs som ett hinder av nästan hälften. I år var motsvarande andel för båda hindren omkring 20 %.

Jämförelsen mellan år 2014 och 2015 visar också stora förändringar i ökningen av charterkostnader och nivån på lotsningsavgifterna. Under den gångna perioden har dessa hinder upplevts som mycket större än under föregående år. Utanför listan omnämndes hinder som myndigheternas krav och priset på dessa för rederierna.



Bild 11.1. Hinder för rederiets tillväxt (2015 n=23, 2014 n=16).

## 12 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN

I frågegrupp D behandlades förändringarna som har skett i verksamhetsmiljön.

### Finlands sjöfartspolitik (D1)

Frågan kartlade sjöfartspolitiken i Finland ur det perspektiv som förutsättningarna för rederiverksamhet representerar. Granskningsperiodens längd är, liksom förut, ett år.

Jämfört med år 2014 har sjöfartspolitiken försvagats något enligt deltagarna: saldotalet har sjunkit från 0 poäng till -13 poäng. Bland de deltagande rederierna anser drygt hälften att situationen för sjöfartspolitiken är oförändrad. Under de gångna perioderna har saldotalet fluktuerat något på båda sidor om nollstrecket. De lägsta saldotalen uppträdde år 2006 och 2011. Det högsta saldotalet uppnåddes år 2008.

Deltagarna i enkäten kunde fritt kommentera faktorer som påverkar sjöfartspolitiken både positivt och negativt. Positiva faktorer som nämndes var tonnageskatten och rederistöden. Enligt kommentarerna borde ändå stödet till rederierna höjas i förhållande till konkurrerande länder. Negativa faktorer som omnämndes var svaveldirektivet, begränsad konkurrens i hamnarnas stuvartjänster samt verksamhet som begränsar konkurrensen. Enligt kommentarerna borde sjöfartspolitiken också i högre grad beakta sjöfartens sysselsättande effekt och passagerartrafikens ekonomiska nytta. Ett orosmoment är också den skärpta konkurrensen inom branschen.

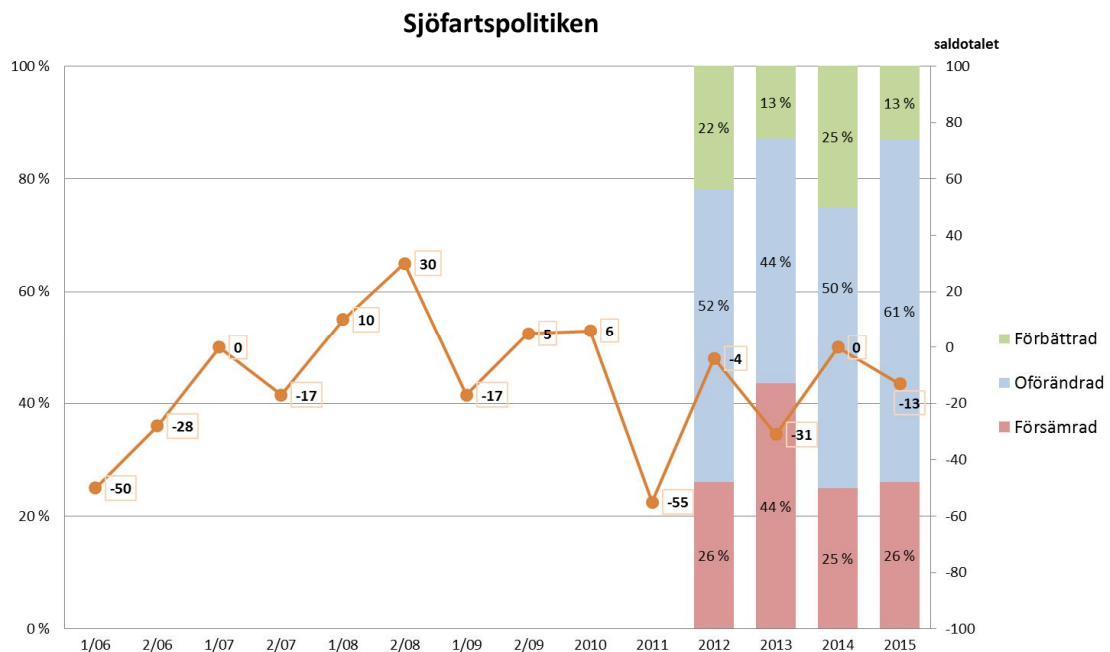


Bild 12.1. Sjöfartspolitik i Finland (uppf. 2014 n=16).

### De finländska rederiernas marknadsandel (D2)

Vid bedömningen av de finländska rederiernas marknadsandel har endast prognosen för de kommande 12 månaderna beaktats.

Saldotalet som beskriver utvecklingen av de finländska rederiernas marknadsandel i transporterna från/till Finland förutspås sjunka till -43 poäng. En procentgranskning visar att 39 % av deltagarna förutspår att situationen förblir oförändrad under de kommande 12 månaderna, 48 % tror att marknadsandelen minskar något och 4 % att den minskar märkbart.

Trenden för marknadsandelens prognos har under hela barometerns historia varit övervägande nedåtgående, eftersom marknadsandelens utveckling varit negativ. Saldotalet har under barometerns historia varierat mellan -80 och -22 poäng.

Från och med 2006 (bild 12.3) har de finländska rederiernas andel av godstrafiken mellan Finland och utlandet legat omkring 30 %.



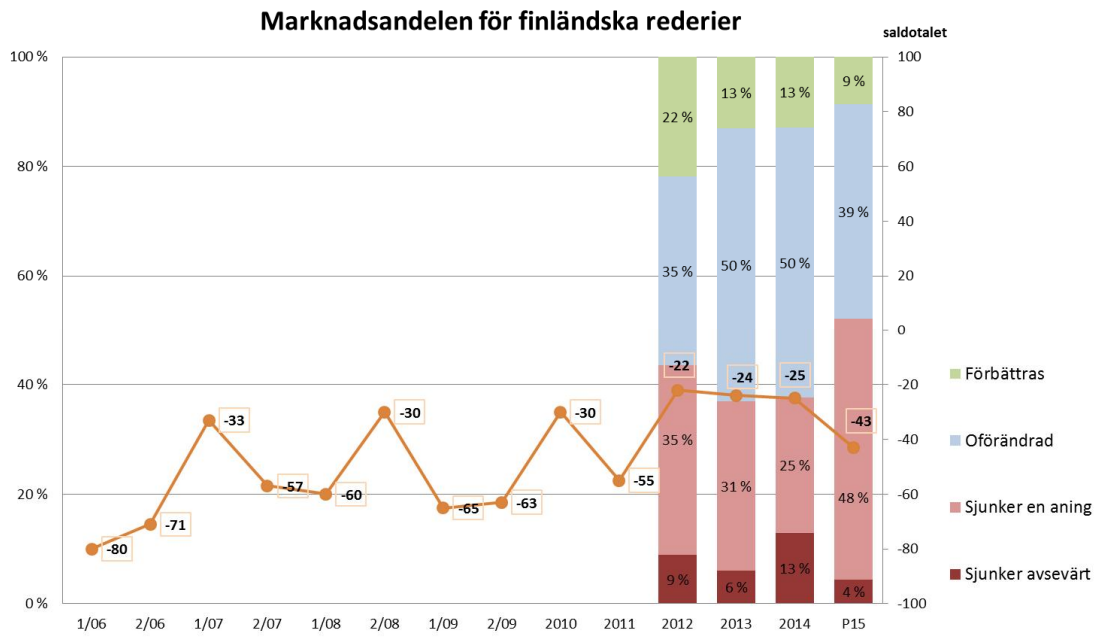


Bild 12.2. Marknadsandelen för finländska rederier (prognos 12 månader n=16).

Den allmänna sjunkande trenden för finländska rederiers marknadsandel syns också i Trafikverkets statistik över utrikes sjötrafik (2015) i bild 12.3.

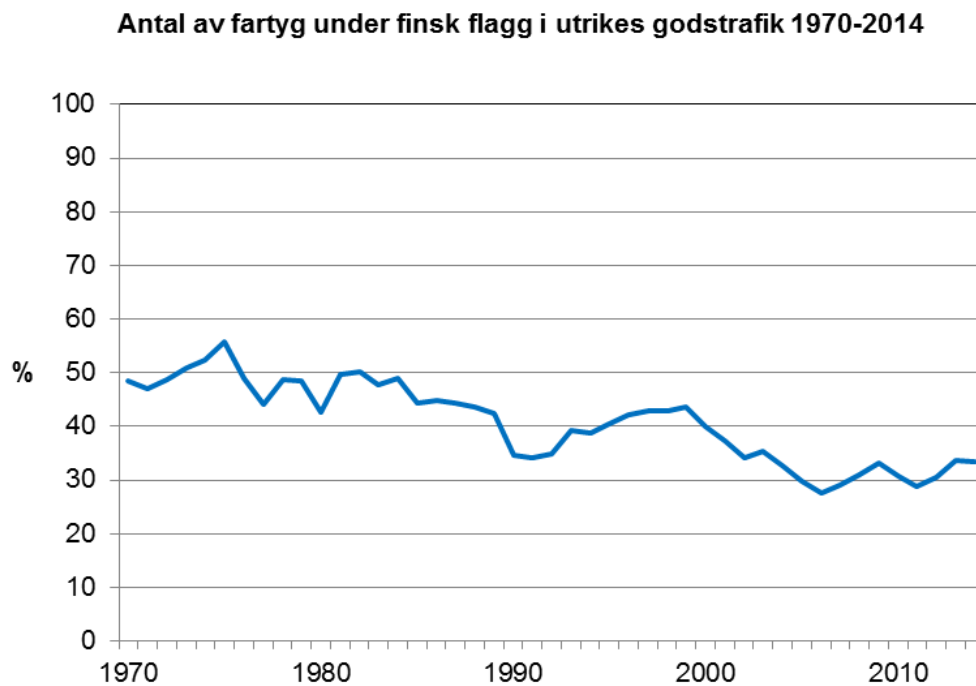


Bild 12.3 Antal av fartyg under finsk flagg i utrikes godstrafik (Trafikverket, 2015).

### 13 TEMAFRÅGOR

Rederibarometerens temafråga kartlägger årligen deltagarnas åsikter om aktuella teman.

I år tillfrågades rederierna om sin användning av datatekniska lösningar som är på stark fram-marsch. Digitaliseringen, fartyg utan besättning, intelligent sjöindustri och hamnverksamhet är aktuella teman, liksom också det industriella Internets tillämpning i sjötransporterna. Fartygets informationsmiljö är mångsidig och uppgiftsrapporteringen till myndigheter sker elektroniskt. Med hjälp av ICT sparar man energi och miljöresurser, samt effektiviserar t.ex. underhållet.

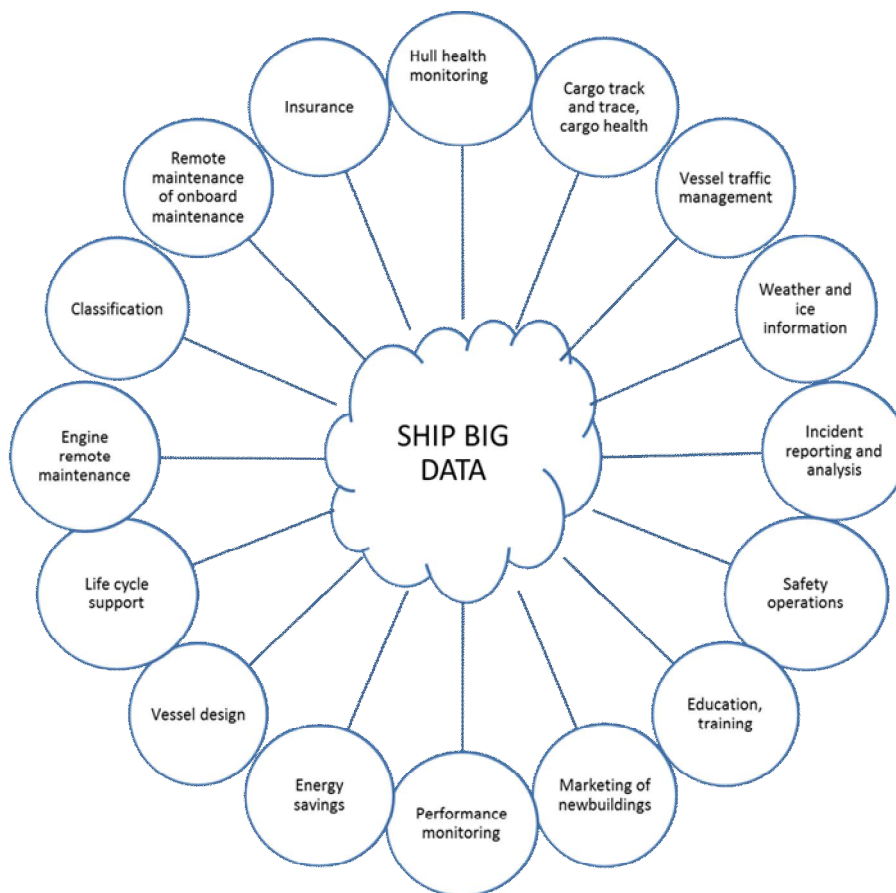


Bild 13.1. "Ship Big Data" (orig. projektet MERIT, 2015).

Bland deltagarna besvarade 83 % temafrågan. I temafrågan gavs deltagarna sju olika lösningar som används i rederiets verksamhet. Bland dessa kunde man välja så många som nödvändigt. Datatekniska lösningar används främst inom navigation, ruttplanering och uppföljning samt för fartygets kostnadsoptimering. Minst används ICT-lösningar för reservering av lastutrymme; över en tredjedel av deltagarna använde sig ändå av denna lösning. (Bild 13.2.)

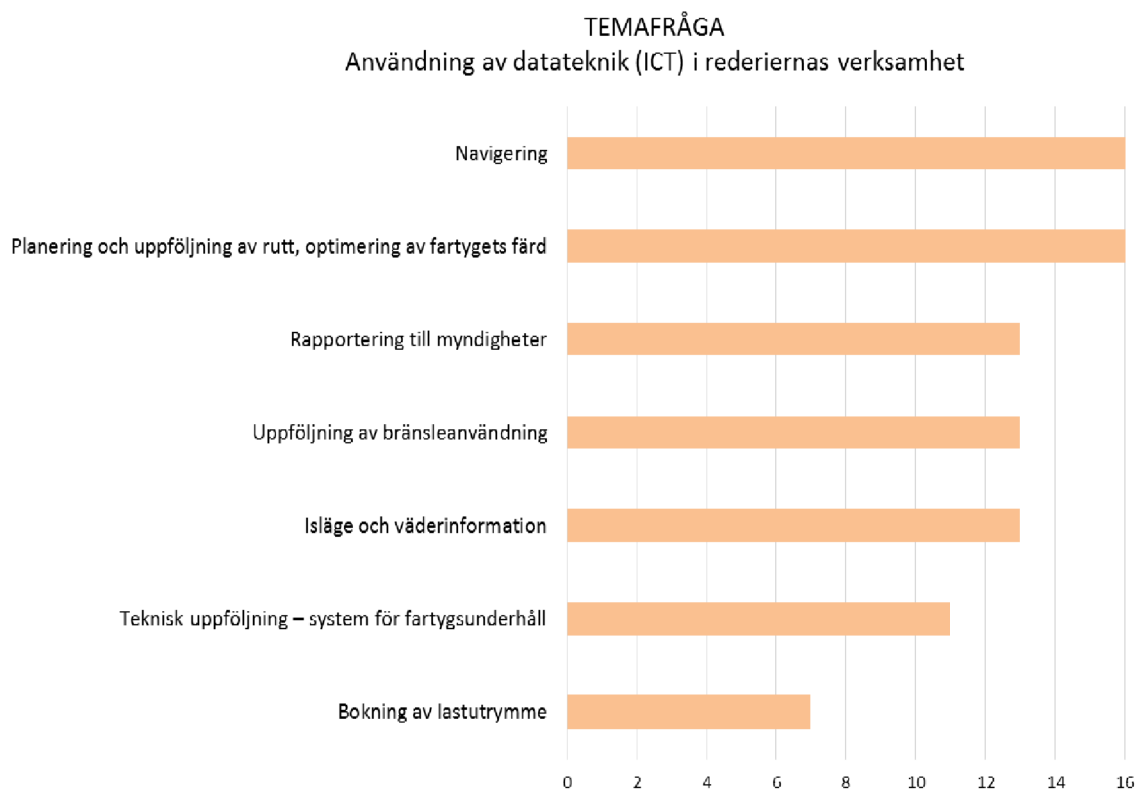


Bild 13.2. Fördelningen av temafrågans svar (n=19).

I barometern frågades också om eventuell utvidgad användning av datatekniska (ICT) lösningar före utgången av år 2020. Tre av fyra deltagare tänker ta i bruk flera ICT-lösningar och en av fyra ämnar inte utöka användningen. De som besvarade denna fråga positivt kunde fritt berätta om de datatekniska lösningar som rederiet i synnerhet tänker utöka i framtiden. Många använde sig av denna möjlighet och beskrev dessutom den nytta som eftersträvas via ICT-lösningarna.

Lösningar som nämndes inkluderar underhållsåtgärder på fartyget samt förhandsplanering av service, vilket ger möjlighet till kostnadsinbesparingar. Man kan också skära ner på kostnaderna genom att minska bränsleförbrukningen, vilket förutsätter rutt- och hastighetsoptimering samt teknisk uppföljning av fartyget. Övriga presenterade ICT-lösningar gällde åtgärder för att utveckla lastinformationen samt kapacitetens utnyttjandegrad. Integrerade system i samarbete med hamnarna samt överföring av all slags dokumentation till webbaserade tjänster hörde till de ICT-lösningar som fördes fram i enkäten.

## 14 SLUTSATSER

Rederibarometern publicerades för första gången år 2006. Under de fyra första åren utkom den två gånger per år och från och med 2010 en gång om året. En granskning av gångna perioder visar tydligt vilka slags konjunkturer rederibranschen och sjöfarten i ett större perspektiv upplevt under dessa år. I de flesta teman kan man se ytterst enhetliga upp- och nedgångar i konjunkturerna, även om undantag från den allmänna trenden också förekommit.

Trenden i bild 14.1. följer största delen av de teman som behandlas i barometern. Tiden för den första barometern startar med negativa saldototal, eller åtminstone lägre saldototal än de därpå följande granskningsperioderna. Den stigande trenden fortsatte in på den andra hälften av år 2007, varefter störtdykningen mot ekonomisk depression vid årsskiftet 2008-2009 var speciellt brant. Saldotalet minskade med omkring 150 poäng under ifrågavarande period, med undantag av kapacitetens utnyttjandegrad som uppvisade en minskning på 110 poäng. Den snabba uppgången efter detta skedde under ett år och ökningen var i vissa fall brantare än fallet vid konjunkturedgången. Saldotalens toppnoteringar nåddes år 2010, varefter en ny nedgång började, som dock inte var lika brant som den föregående. Den sjunkande trendens lägsta saldototal (omkring -50 poäng) nåddes under åren 2011 och 2012, då nedgångskurvan visserligen är mindre brant än de tidigare vändpunkterna.

Den allmänna uppgången i konjunkturer som inleddes 2014 har fortsatt under 2015 och saldotalet för alla temans medeltal är för första gången sedan 2010 positivt, 5 poäng. Enligt prognosen ska den positiva utvecklingen fortsätta under de 12 kommande månaderna. Den positiva trenden påverkas å sin sida av bunkerprisets prisfall under den gångna perioden, vilket indirekt inverkar på sjöfarts- och rederibranschens konjunktur.

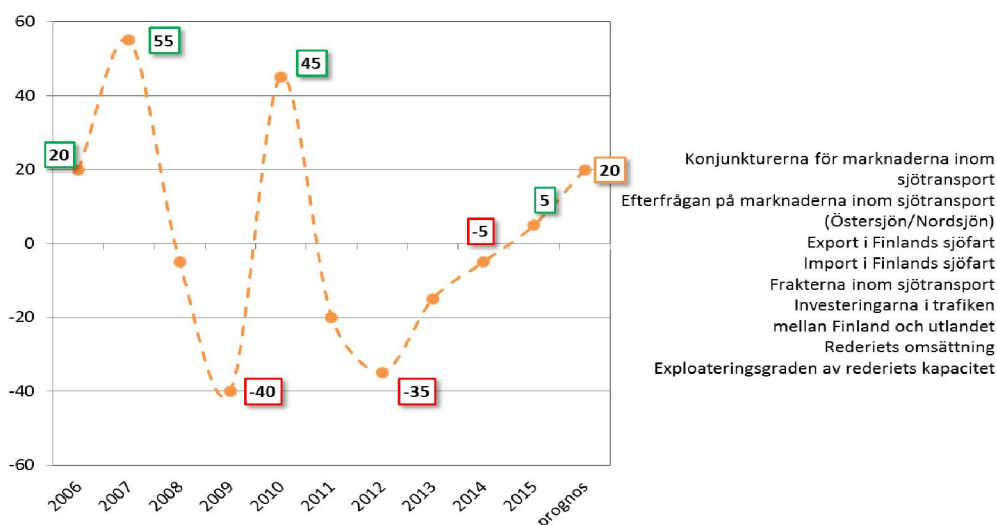


Bild 14.1. Sjöfarts- och rederibranschens konjunkturväxling 2006-2015 och prognos.

De teman som inte ingår i figuren ovan följer i huvudsak sina egna trender, trots att några likheter kan skönjas.

Sjötrafikens fraktpriser har följt den allmänna trenden fram till nedgången år 2009. Därefter har fraktpriserna fluktuerat uppåt och nedåt årligen. På basis av den gångna periodens saldotal anser aktörerna att sjötrafikens fraktpriser har sjunkit under den gångna perioden. Även saldotalet som pekar på en nedgång i bränslepriserna är det högsta i barometerns historia. Fraktpriserna förutspåddes i 2014 års rederibarometer öka avsevärt, antagligen till följd av svaveldirektivets ikraftträdande. Den förverkligade ändringen i fraktpriserna är ändå negativ, eftersom bunkeroljans prisfall har minskat tilläggskostnaderna av svaveldirektivet i sjötrafikens fraktpriser.

Saldotalet för besättningskostnader på fartyg under finsk flagg har förblivit negativt under hela barometerns historia. Även saldotalet för besättningskostnader på fartyg under utländsk flagg har hela tiden stått på minus. Under den gångna perioden har ändå saldotalet för besättningskostnader på fartyg med annan än finländsk flagg ökat tydligt jämfört med föregående år. Ökningen påverkas antagligen av de utländska rederiernas svar i barometern. Med undantag för några toppnoteringar har ändå trenden för båda varit långsamt nedåtgående, dvs. antalet sjöanställda har minskat.

Konkurrensen på sjötransportmarknaden är på basis av deltagarnas svar fortfarande hård. Saldotalet är detsamma som i barometern 2014. De finländska rederiernas marknadsandel är fortsättningsvis också negativ. Över hälften av deltagarna förutspår att marknadsandelen sjunker något eller märkbart.

Sjöfartspolitikens utveckling har till skillnad från övriga grafer beskrivits på en skala i tre steg, enligt vilken politiken har förbättrats, varit oförändrad eller försämrats. Saldotalen har fluktuerat på båda sidor om nollstrecket. Under den gångna perioden har sjöfartspolitikens försvagats något enligt deltagarna.

Temafrågorna är frågor som varierar enligt år och kartlägger besvararnas åsikter om aktuella ämnen. I år tillfrågades rederierna om sin användning av datatekniska lösningar som är på stark framfarsväg i sjöfartsbranschen. I temafrågan gavs deltagarna sju olika lösningar som används i rederiets verksamhet. Bland dessa kunde man välja så många som nödvändigt. Datatekniska lösningar används främst inom navigation, ruttplanering och uppföljning samt för fartygets kostnadsoptimering. Tre av fyra deltagare tänker också öka användningen av datatekniska (ICT) lösningar före utgången av år 2020

LÄHTEET /KÄLLOR

Bunkerworld-tilastot (2015). *Bunkerworld Index*. Saatavissa:

<http://www.bunkerworld.com/prices/index/bwi>, haettu 26.11.2015

Liikennevirasto (2015) *Ulkomaan meriliikennetilasto 2014*. Saatavissa:

[www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lti\\_2015-05\\_ulkomaan\\_meriliikennetilasto\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lti_2015-05_ulkomaan_meriliikennetilasto_web.pdf), haettu 26.11.2015

MERIT-hanke (2015) [http://www.hel.fi/www/Helsinki/fi/kaupunki-ja-](http://www.hel.fi/www/Helsinki/fi/kaupunki-ja-hallinto/yritykset/kilpailukyvyyn-kehittaminen/Kehittamistoiminta/Merit-hanke/)

[hallinto/yritykset/kilpailukyvyyn-kehittaminen/Kehittamistoiminta/Merit-hanke/](http://www.hel.fi/www/Helsinki/fi/kaupunki-ja-hallinto/yritykset/kilpailukyvyyn-kehittaminen/Kehittamistoiminta/Merit-hanke/)

LIITE / BILAGA  
Kyselylomake

A. Taustatiedot

Varustamolla tarkoitetaan konsernin ollessa kyseessä konsernin varustamotoimintoja. Mikäli konserniin kuuluu useita varustamotoimintaa harjoittavia tytäryrityksiä, ilmoittakaa ensisijaisesti edustamanne Suomessa toimivan 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 suuruusluokkaa varustamonne liikevaihto on?

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

A5. Mitä suuruusluokkaa varustamonne työntekijämäärä on?

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

A6. Varustamon tonnistot

- 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. Odotatteko 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. Odotatteko 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. Odotatteko varustamonne merihenkilöstön määrän lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

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

### C Kasvun esteet

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

- Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella
- Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus maapuolella
- Varustamoalan houkuttelevuus
- Työvoimakustannusten nousu
- Bunkkerin hinnan nousu
- Charter-kustannusten nousu

- Pääomakustannusten nousu
- Muiden kustannusten nousu
- Kapasiteetin / kaluston rajallisuus
- Kysynnän riittämättömyys
- Kilpailun lisääntyminen
- Huono hintakehitys
- Talouden yleinen epävarmuus
- Toiminnan rahoitus ja vakuuspula
- Ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset
- Muut säädösvaatimukset, mitkä
- Suomen lipun hinta
- Väylämaksujen nykytaso
- Väylämaksujen nousu
- Luotsausmaksujen taso
- Jokin tai jotkin muut, mikä/mitkä
- Ei erityisiä esteitä kehittymiselle tai kasvulle

#### D. Toimintaympäristön muutokset

D1. Suomen merenkulkupolitiikka on varustamotoiminnan edellytysten kannalta viimeisen vuoden aikana

- Parantunut
- Säilynyt ennallaan
- Huonontunut

Perustelu:

D2. Odotatko suomalaisten varustamojen markkina-osuuden kuljetuksista Suomeen/Suomesta seuraavan vuoden aikana

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

#### E. Teemakysymykset

##### Taustaa:

Tietotekniikan (ICT) käyttö lisääntyy, digitalisaatio ja älykäs meriteollisuus ovat nykypäivää. Esillä ovat miehittämätön laiva ja älykäs satama. Teollinen internet on tulossa merikuljetuksiin. Laivan tietoympäristö on moninainen, ja tiedot viranomaisille raportoidaan sähköisesti. ICT:n avulla säästetään energiaa ja ympäristöä, sekä tehostetaan esimerkiksi kunnossapitoa.

E1. Mihin toimintoihin liittyviä tietoteknisiä (ICT) ratkaisuja varustamonne käyttää nykyisin?

- Reittisuunnittelu - ja seuranta; aluksen kulun optimointi
- Navigointi
- Jäättilanne ja säätieto
- Polttoaineen käytön seuranta
- Lastitilan bookkaukset
- Tekninen seuranta -aluksen huoltoon liittyvät järjestelmät
- Raportointi viranomaisia varten
- muut ICT- ratkaisut, mitkä?

E2. Aikooko varustamonne lisätä tietoteknisten (ICT) ratkaisujen käyttöä vuoteen 2020 mennessä?

- Kyllä
- Ei

Mitä tietoteknisiä (ICT) ratkaisuja varustamonne aikoo erityisesti lisätä?

## Frågeformulär

### A. Bakgrundsuppgifter

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

### A1. Kontaktuppgifter

Rederiets namn/Dotterrederiets namn

Svararens namn

Titel

### A2. Rederiets huvudsakliga trafikform

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

### A3. Rederiets huvudsakliga godstrafik

- Torrbulk  
 Våtbulk  
 Styckegods

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

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

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

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

### A6. Rederiets tonnage

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

### A7. Rederiets flaggstater

Antalet fartyg som ert rederi opererar enligt flaggstat:

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

## B. Nuläge och framtid

### Allmänna frågor om rederibranschen i Finland

#### Konjunkturer

B1a. Har konjunkturerna inom sjötransportmarknader under de 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 försämrats i viss mån
- Skall försämrats 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 i att få kunnig arbetskraft för arbete till sjöss
- Svårigheter i att få kunnig arbetskraft för arbete i land
- Attraktivitet av rederibranschen som ett arbete
- Stegring i arbetskraftskostnader
- Höjning av bunkerpriset
- Stegring i charterkostnader
- Stegring i kapitalkostnader

- Stegning i övriga kostnader
- Brist på kapacitet/fartyg
- Otillräcklig efterfrågan
- Ökad konkurrens
- Dålig prisutveckling
- Allmän ekonomisk osäkerhet
- Verksamhetsfinansiering och brist på garantier
- Författningskrav inom miljöskyddet
- Övriga författningskrav, vilka
- Finska flaggans pris
- Farledsavgifternas nuvarande nivå
- Farledsavgiftssystemets struktur
- Lotsningsavgifternas nivå
- Något annat, vad
- Inga speciella hinder för utvecklingen och tillväxten

#### 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. Temafrågan

##### Bakgrund

Användning av datateknik (ICT) i rederiernas verksamhet

Användningen av datateknik (ICT) ökar och digitalisering och smart marinindustri är dagens melodi.

Vi ser obemannade fartyg och smarta hamnar framför oss. Industriell internet börjar användas inom sjötransporter. Fartygens datamiljö är mångfaldig och information till myndigheter skickas elektroniskt. Med hjälp av ICT sparar man energi och miljön och effektiviserar t.ex. underhåll.

E1. I vilka funktioner använder ert rederi datatekniska (ICT) lösningar?

- Planering och uppföljning av rutt, optimering av fartygets färd
- Navigering
- Isläge och väderinformation
- Uppföljning av bränsleanvändning
- Bokning av lastutrymme
- Teknisk uppföljning – system för fartygsunderhåll
- Rapportering till myndigheter
- Andra ICT-lösningar, vilka?

E2. Kommer ert rederi att utöka användningen av datatekniska (ICT) lösningar fram till 2020?

- Ja
- Nej

Vilka datatekniska (ICT) lösningar tänker ert rederi utöka i synnerhet?







Turun yliopiston Brahea-keskus  
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS

FI-20014 TURUN YLIOPISTO

<http://mkk.utu.fi>



Turun yliopisto  
University of Turku