

MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA  
TURUN YLIOPISTON BRAHEA-KESKUS

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

B 209  
2018

# VARUSTAMOBAROMETRI REDERIBAROMETERN 2018



Jenny Katila



**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 209  
2018

# VARUSTAMOBAROMETRI REDERIBAROMETERN

2018

Jenny Katila

Turku 2018

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:  
Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus  
20014 TURUN YLIOPISTO

<http://mkk.utu.fi>

Turku 2018

ISBN 978-951-29-7497-9 (Verkkojulkaisu)

ISSN 2342-1436 (Verkkojulkaisu)

Kannen kuva: Tapio Karvonen

## ESIPUHE

Vuoden 2018 Varustamobarometri on toteutettu yhteistyössä Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín, Suomen Varustamot ry:n sekä Ahvenanmaan maakuntahallituksen kanssa. Vuodesta 2006 lähtien toteutettu barometri perustuu varustamoiden ylimmältä johdolta kerättävään aineistoon. Varustamobarometri on Suomen merenkulku – ja varustamoalan markkinasuhdanteiden mittaristo, joka tarjoaa pitkän aikavälin tarkastelun alan kehitykseen. Varustamobarometri pyrkii lisäämään tietoa alan suhdanteista niin yleisesti kuin yksittäisen toimijan näkökulmasta, jotta yhteiskunnan kehitykselle tärkeän varustamoalan toimintaedellytykset voitaisiin turvata myös tulevaisuudessa.

Käsillä olevan Varustamobarometrin mukaan merenkulku – ja varustamoalan tämän hetkinen tilanne näyttää edelleen valoisalta. Talouden positiivinen vire on jatkunut Suomessa ja tämä on vaikuttanut myös merenkulku – sekä varustamoalan markkinasuhdanteisiin. Edellisenä kautena alkanut alan noususuhdanne näyttää jatkuvan, mutta kasvun vauhti on tasaantunut ja hajonta vastausten kesken lisääntynyt. Myös tulevan kauden ennusteet nähtiin positiivisina, mutta kasvun vauhti on ennusteissa hieman hiipunut.

Tämän vuoden teemakysymys käsitteli varustamoiden yritys vastuuta ja ympäristöystävällisyyttä. Kestävään kehitykseen liittyvien menetelmien kehitys ja parantunut tiedonkulku varustamoiden sekä sen sidosryhmien välillä mahdollistaa vastuullisen toiminnan käyttämisen kilpailuetuna muihin yrityksiin nähden. Kyselyllä haluttiinkin selvittää ensinnäkin sitä, kokevatko yritykset yritys vastuun sekä ympäristöystävällisyyden kilpailuetuna sekä sitä, vaikuttavatko nämä arvot rahdinantajien toimintaan.

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

Porissa 26.11.2018

Jenny Katila

SPC Finland

Turun yliopisto, Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus

## FÖRORD

2018 års Rederibarometer har genomförts liksom under tidigare år i samarbete med Trafikens säkerhetsmyndighet Trafis, Rederierna i Finland samt Ålands landskapsregering. Barometern som genomförts sedan år 2006 baseras på material som samlats in genom undersökningar från rederier. Rederibarometern ger en bild av konjunkturläget på den finländska sjöfarts- och rederibranschen och pejar branschens utveckling över tid. Avsikten med rederibarometern är att öka kunskapen om branschens trender generellt men även ur enskilda aktörers perspektiv för att också i framtiden säkerställa verksamhetsförutsättningarna för rederibranschen som med tanke på samhällsutvecklingen har stor betydelse.

Den nu aktuella Rederibarometern visar att det i nuläget fortfarande ser ljus ut för sjöfarts- och rederibranschen. Konjunkturläget har varit fortsatt gott i Finland och även påverkat marknadsläget för sjöfarts- och rederibranschen. Konjunkturuppgången inom branschen som fick sin början under den föregående perioden ser ut att fortsätta, även om en svag nedgång kan ses i nettotalen inom så gott som alla temaområden jämfört med föregående period. Tillväxten har således mattats av. När det gäller förväntningarna för de kommande 12 månaderna var barometerdeltagarna en aning försiktigare.

Årets temafråga handlade om rederiernas företagsansvar och miljövänliga lösningar. Företaget kan använda ansvarsfull verksamhet som en konkurrensfördel gentemot andra företag genom att utveckla metoder för att främja en hållbar utveckling liksom förbättra informationsgången mellan företaget och dess intressegrupper. Syftet med enkäten var i första hand att utreda om företagen upplever att företagsansvar och miljövänliga lösningar är konkurrensfördelar och vidare om dessa värden inverkar på hur transportköparna agerar.

Vi vill åter varmt tacka nämnda parter samt alla som svarade på undersökningen, vilka gjorde att vi kunde göra barometern även i år.

I Björneborg 26.11.2018

Jenny Katila

SPC Finland

Sjöfartsbranschens utbildnings- och  
forskningscentral vid Åbo universitet

## TIIVISTELMÄ

Vuoden 2018 Varustamobarometrissa yleisesti merenkulku – ja varustamoalaa sekä yksittäistä varustamoaa koskevat teemat ovat edellisvuoden tapaan pääsääntöisesti positiivisia. Vastaajat näkevät myös tulevan 12 kuukauden ennusteet kasvujohteisina, mutta kasvuodotukset ovat maltillisempia kuin edellisenä kautena.

Merikuljetusmarkkinoiden suhdanne on edelleen positiivinen niin kuluneen kauden kuin ennusteenkin osalta. Saldoluku on laskenut hieman viime kaudesta, jolloin saldoluku oli ennätysellinen. Ennusteen mukaan suhdanne tulee pysymään samalla tasolla myös seuraavien 12 kuukauden aikana. Myös Itämeren ja Pohjanmeren alueen kuljetuskysynnän tilanne on barometrin mukaan positiivinen niin kuluneen kauden kuin ennusteenkin osalta. Saldoluku on niin ikään laskenut hieman edelliseen kauteen verrattuna, jolloin saldoluku oli poikkeuksellisen korkea. Edellinen pidempi positiivisen kuljetuskysynnän jakso on barometrin pitkän aikavälin tarkastelun mukaan ollut kymmenen vuotta sitten.

Suomen meriliikenteen vientiä ja tuontia kuvaavat ennusteet ovat myös myönteisiä. Vienti- ja tuontikuljetusten osalta kasvuodotukset ovat kuitenkin maltillisempia kuin edellisenä kautena ja hajonta vastaajien kesken on kasvanut. Merikuljetusmarkkinoilla käydään jatkuvaa kilpailua, mistä osoituksena ovat myös negatiiviset saldoluvut koko barometrin historiassa. Toteutunut kausi ei ole poikkeus, ja kilpailun ennakoidaan jatkuvan edelleen kireänä.

Merikuljetusrahtien hintoja kuvaava saldoluku on saannut ylös alas kuluneiden vuosien aikana. Vuoden 2008 lopusta lähtien, vuoteen 2017 asti, saldoluvut ovat olleet negatiivisia eli vastaajat ovat kokeneet merikuljetusrahtien hintojen laskeneen. Kuluneen kauden saldoluvun mukaan hinnat ovat olleet hieman nousussa. Vastaajien mukaan kuluneella kaudella myös polttoaineen hinnat ovat nousseet, minkä osoittaa kyselyn vastausten lisäksi Bunkerworld-tilasto. Suomen lipun alla purjehtivan merihenkilöstön määrä on kuluneella kaudella kasvanut jonkin verran, kun taas muiden maiden lippujen alla purjehtivan merihenkilöstön määrä on pysynyt ennallaan.

Odotukset investointien määrästä Suomen ja ulkomaiden väliseen liikenteeseen laskivat hieman edelliseen kauteen verrattuna, jolloin saldoluku oli ennätysellinen. Odotukset ovat kuitenkin vielä positiivisia.

Varustamon liikevaihtoa kuvaavassa saldoluvussa ei ole tapahtunut suurta muutosta edelliseen kauteen verrattuna. Yli kaksi kolmesta vastaajasta ilmoitti liikevaihtonsa kasvaneen jonkin verran kuluneena kautena. Myös kapasiteetin käyttöasteen määrää kuvaava saldoluku on pysynyt edellisen kauden tasolla ja vastaajat ovat edelleen sitä mieltä, että käyttöaste on ollut noususuuntainen.

Merenkulkupolitiikkaan ei aiempien vuosien tapaan olla edelleenkaan tyytyväisiä. Merkittävin mainittu varustamon kasvun ja kehityksen este oli huono hintakehitys. Osaavien meripuolen

työntekijöiden saatavuuden kohdalla on tapahtunut merkittävä muutos viimeisen kolmen vuoden aikana. Kun vielä vuonna 2016 sen koki merkittäväksi esteeksi vain viidesosa vastaajista, niin vuoteen 2018 mennessä vastaava osuus on kasvanut 65 prosenttiin.

Ennuste suomalaisten varustamoiden markkinaosuuden kehityksestä on lähes koko barometrin toteuttamisen aikana ollut negatiivinen. Edellisenä kautena saldoluku kuitenkin nousi positiiviseksi ja tulevan 12 kuukauden aikana tilanteen uskotaan säilyvän samalla tasolla. Hajonta vastaajien kesken on kuitenkin lisääntynyt edellisestä kaudesta. Suomen lipun alla purjehtivien alusten osuus Suomen ja ulkomaiden välisessä tavaraliikenteessä on vaihdellut 30 % molemmin puolin barometrin toteutuksen aikana.

Teemakysymyksessä haluttiin selvittää ensinnäkin sitä, kokevatko varustamot yritysvastuun sekä ympäristöystävällisyyden kilpailuetuna sekä sitä, vaikuttavatko nämä arvot rahdinantajien toimintaan. Vastaukset jakoutuivat varsin hajanaisesti, mikä osoittaa, että varustamot ovat suhteellisen epävarmoja yritysvastuun ja ympäristöystävällisyyden vaikutuksista kilpailuun. Osa varustamoista mainitsi kuitenkin teemoihin liittyviä arvoja kilpailueduikseen.



## SAMMANFATTING

Rederibarometern visar att den konjunkturuppgång inom sjöfarts- och rederibranschen som fick sin början under den föregående perioden ser ut att fortsätta, även om en svag nedgång kan ses på så gott som alla temaområden jämfört med föregående period. Tillväxttakten för nettotalet har mattats av. Rederibarometern 2018 visar dock att temaområden som knyter an till rederibranschen generellt sett liksom till enskilda rederier var klart positiva precis som i fjol. När det gäller förväntningarna för de kommande 12 månaderna var barometerdeltagarna en aning försiktigare.

Konjunkturläget för sjöfarten är fortsatt positivt när det gäller granskningsperioden liksom förväntningarna inför den kommande perioden. Nettotalet har sjunkit en aning jämfört med föregående period då nettotalet var rekordhøgt. Konjunkturläget förväntas förbli på samma nivå även under de kommande 12 månaderna. När det gäller transportefterfrågan i Östersjöområdet och Bottenhavet visar barometern att läget ser positivt ut både för granskningsperioden och vad som förväntas de kommande 12 månaderna. Nettotalet har sjunkit något jämfört med föregående period då nettotalet var rekordhøgt. För tio år sedan inföll senast en längre period med positiv transportefterfrågan.

Förväntningarna på exporten och importen inom den finländska sjötrafiken är även positiva. Tillväxtförväntningarna för den finländska sjötrafikens export- och importfrakter är dock mer återhållsamma än under föregående period och enkätsvaren visar nu en större spridning. Negativa nettotal under hela barometerens historia visar att en ständig konkurrens råder på sjöfartsmarknaden. Denna granskningsperiod utgör inget undantag, och konkurrensen förutspås förbli fortsatt hård.

Nettotalet för sjötrafikens fraktpriser har växlat under de senaste åren. Nettotalen har varit negativa från slutet av år 2008 och fram till år 2017. Enkätdelegarna anser att sjötrafikens fraktpriser har sjunkit. Enligt nettotalen från de senaste perioderna visar priserna igen en uppåtgående trend. Enkätdelegarna anser att även bränslepriserna har stigit under de senaste 12 månaderna, och detsamma visar statistik från Bunkerworld. Antalet sjöpersonal som seglar under finsk flagg har ökat i viss mån under granskningsperioden, medan antalet är oförändrat när det gäller sjöpersonal som seglar under annan än finsk flagg.

Förväntningarna när det gäller investeringsvolymerna för sjötrafiken mellan Finland och andra länder sjönk något jämfört med föregående period då nettotalet var rekordhøgt. Förväntningarna är dock fortfarande positiva.

När det gäller nettotalet för rederiernas omsättning har inga stora förändringar skett jämfört med föregående period. Mer än två av tre enkätdelegare anger att deras omsättning har ökat i viss mån under granskningsperioden. Även nettotalet för fartygskapacitetens utnyttjandegrad ligger på samma nivå som under föregående period och enkätdelegarna anser vidare att utnyttjandegraden har visat en uppåtgående trend.

Precis som under tidigare år finns fortfarande missnöje med sjöfartspolitikerna. Dålig prisutveckling anges som det viktigaste hindret för rederiernas tillväxt och utveckling. När det gäller tillgången till kompetent sjöpersonal har det skett en betydande förändring under de tre senaste åren. År 2016 var det bara en femtedel av enkätdeltagarna som ansåg detta vara ett betydande hinder, medan den andelen fram till år 2018 har stigit till 65 procent.

Under så gott som alla de år som barometern genomförts har förväntningarna varit negativa när det gäller utvecklingen av de finländska rederiernas marknadsandelar. Under den föregående perioden var nettotalet dock positivt och läget förväntas förbli fortsatt positivt under de kommande 12 månaderna. Spridningen i enkätsvaren har dock ökat jämfört med föregående period. När det gäller godstrafiken mellan Finland och andra länder har andelen fartyg som seglar under finsk flagg varit kring 30 procent under alla de år som barometern genomförts.

Avsikten med temafrågan var att först och främst utreda om rederierna anser att företagsansvar och miljövänlig verksamhet är konkurrensfördelar samt om dessa värden inverkar på hur transportköparna agerar. Den stora spridningen i enkätsvaren tyder på att rederierna är relativt osäkra på hurdan effekt företagsansvar och miljövänliga lösningar har på konkurrensen. En del av rederierna nämner dock att värden som knyter an till dessa temaområden är konkurrensfördelar.

## SISÄLLYSLUETTELO

### VARUSTAMOBAROMETRI 2018 – REDERIBAROMETERN 2018

1	JOHDANTO .....	11
2	VARUSTAMOIDEN TAUSTATIEDOT.....	12
3	MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS.....	15
3.1	Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset.....	15
3.2	Yksittäistä varustamoaa koskevat kysymykset.....	25
4	VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET.....	30
5	TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET .....	31
6	TEEMAKYSYMYS.....	34
7	YHTEENVETO .....	36
8	INLEDNING .....	38
9	BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIER.....	39
10	SJÖFARTSBRANSCHENS NULÄGE OCH FRAMTID.....	41
10.1	Allmänna frågor om rederibranschen .....	41
10.2	Frågor om enstaka rederier .....	51
11	HINDER FÖR REDERIERNAS UTVECKLING OCH TILLVÄXT.....	56
12	FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN.....	57
13	TEMAFRÅGA .....	60
14	SLUTSATSER.....	62



## 1 JOHDANTO

SPC Finlandin Varustamobarometrin kysely toteutettiin verkkokyselynä loka-marraskuussa 2018. Aiempien vuosien tapaan kyselyyn oli mahdollista vastata joko suomeksi tai ruotsiksi. Kysely suunnattiin Suomen Varustamot ry:n jäsenvarustamoille sekä tärkeimmille em. yhdistykseen kuulumattomille suomalaisille varustamoille. Mukana ovat myös Suomen meriliikenteen kannalta oleelliset ulkomaiset varustamot, joilla on säännöllistä liikennettä Suomessa. Barometrikyselyn potentiaalisten vastaajien määrä väheni hieman edelliseen vuoteen verrattuna mm. toimintojen lakkauttamisen tai siirtämisen vuoksi. Potentiaalisia vastaajia oli 28, joista 17 vastasi eli kyselyn vastausprosentti oli 61.

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:

Varustamoita koskevista A-ryhmän kysymyksistä esitetään numeraalinen yhteenveto.

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

Lisäksi esitetään saldoluviut. Saldoluviun avulla kehitystä voidaan 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 suoritettujen kyselyjen tietojen ohella myös aikaisempien kyselyjen tietoja. Kysymykohtaisissa 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 VARUSTAMOIDEN TAUSTATIEDOT

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

### Yhteystiedot (A1)

Kysely osoitettiin yritysten ylimmälle johdolle. Varustamobarometriin vastanneista suurin osa oli yritysten toimitusjohtajia (76 %). Lisäksi kyselyyn vastasi mm. hallituksen puheenjohtajia sekä eri osastojen johtajia.

### Varustamon pääasiallinen liikennemuoto (A2)

Linjaliikennettä harjoittaa 59 % vastanneista varustamoista, hakurahtiliikennettä 35 % ja muuta liikennettä loput eli 6 % vastanneista varustamoista. Liikennemuodon jakaantuminen esitetään taulukossa 2.1.

Taulukko 2.1. Varustamon liikennemuoto (n=17).

Liikennemuoto	mainintoja kpl	%
Linjaliikenne	10	59 %
Hakurahtiliikenne	6	35 %
Muu	1	6 %

### Varustamon pääasiallinen tavaraliikenne (A3)

Taulukossa 2.2. esitetään varustamoiden pääasiallinen tavaraliikenteen muoto tavararyhmittäin. Varustamo saattaa harjoittaa useampaa kuin yhtä tavaraliikenteen muotoa. Suurin osa eli puolet vastaajista kuljettaa kappaletavaraa, kuivabulk-kuljetuksia on 43 %:lla ja nestebulk-kuljetuksia 7 %:lla.

Taulukko 2.2. Varustamon tavaraliikenteen muoto tavararyhmittäin (n=14).

Tavaraliikenne	mainintoja kpl	%
Kuivabulk	6	43 %
Nestebulk	1	7 %
Kappaletavara	7	50 %

### Varustamon liikevaihdon suuruusluokka (A4)

Kyselyssä annettiin neljä eri vaihtoehtoa varustamon liikevaihdon suuruusluokan kartoittamiseksi (taulukko 2.3). Pienimmän eli alle 10 miljoonan euron liikevaihdon ilmoitti lähes puolet vastaajista. Luokkaan 10 - 50 miljoonaa euroa sijoittui noin kolmasosa vastaajista. Vähiten varustamoista eli 6 % sijoittui luokkaan yli 100 miljoonaa euroa.

Taulukko 2.3. Varustamon liikevaihto (n=17).

Liikevaihto	mainintoja kpl	%
alle 10 MEUR	8	47 %
10 - 50 MEUR	6	35 %
50 - 100 MEUR	2	12 %
yli 100 MEUR	1	6 %

Varustamon työntekijämäärän suuruusluokka (A5)

Barometrissä kartoitettiin varustamoiden työntekijämääriä ennalta annettuihin luokkiin perustuen. Kyselyyn vastanneista varustamoista kolmasosa ilmoitti työntekijämääränsä olevan 50-200 työntekijää. Molempiin kategorioihin, alle 20 sekä 20-50 työntekijää, kuului 27 % vastaajista. Yli 200 työntekijän varustamoita oli vähemmistö vastaajista. Työntekijöiden lukumäärän jakauma esitetään taulukossa 2.4.

Taulukko 2.4. Varustamon työntekijämäärä (n=15).

Työntekijämäärä	mainintoja kpl	%
alle 20	4	27 %
20 - 50	4	27 %
50 - 200	5	33 %
yli 200	2	13 %

Varustamon tonnisto (A6)

Ainoastaan omaa tonnistoa oli yli puolella vastanneista varustamoista. Sekä omaa että vuokratua tonnistoa että ainoastaan vuokrattua tonnistoa oli noin viidenneksellä vastaajista. Kaikilla vastaajilla oli siis joko omaa tai vuokrattua tonnistoa. Vastaajien jakautuminen selviää taulukosta 2.5.

Taulukko 2.5. Varustamon tonnisto (n=14).

Tonnisto	mainintoja kpl	%
Ainoastaan omaa tonnistoa	8	57 %
Sekä omaa että vuokrattua tonnistoa	3	21 %
Varustamolla on ainoastaan vuokrattua tonnistoa	3	21 %
Varustamolla ei ole omaa eikä vuokrattua tonnistoa	0	0 %

Varustamon lippuvaltiot (A7)

Barometrissa kartoitettiin vastanneiden varustamoiden operoimien alustyyppien jakautumista Suomen lipun, EU-lipun sekä muun lipun kesken (taulukko 2.6). Kyselyyn vastanneiden varustamoiden yhteenlaskettu alusmäärä oli yhteensä 372. Edellisenä vuonna vastanneilla varustamoilla aluksia oli yhteensä 1 341. Ilmoitettujen alusten määrä on vaihdellut merkittävästi barometrin toteutuksen aikana, mihin vaikuttaa kulloinkin barometrissä mukana olevat varustamot sekä ovatko he ilmoittaneet kyselyssä operoimiensa alusten määrän.

Taulukko 2.6. Varustamon alusten jakautuminen alustyyppien mukaan lippuvaltioittain (n=13)

Lippu/alustyyppi	Suomi	EU	muu	YHTEENSÄ
Roro/ropax	3	2	0	5
Kontti	5	0	332	337
Kuivabulk	23	2	0	25
Nestebulk	5	0	0	5
YHTEENSÄ	36	4	332	372

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín ylläpitämään kauppaa-alusluetteloon merkitään tiedot meriliikenteeseen käytettävistä aluksista. Trafín tilastojulkaisuja 9/2018 mukaan Suomen kauppaa-alusluetteloon merkityjä aluksia oli 30.9.2018 yhteensä 111 kappaletta. Edellisenä vuonna määrä oli 108 alusta, joten Suomen kauppalaivasto on hieman kasvanut. Vaikka kauppaa-alusluettelo elää koko ajan ja muutokset, kuten omistajanvaihdokset ja nimenmuutokset ovat taval-lisia, niin luetteloon merkittyjen alusten määrä on pysynyt melko samansuuruisena viimeisten vuosien aikana.



### 3 MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS

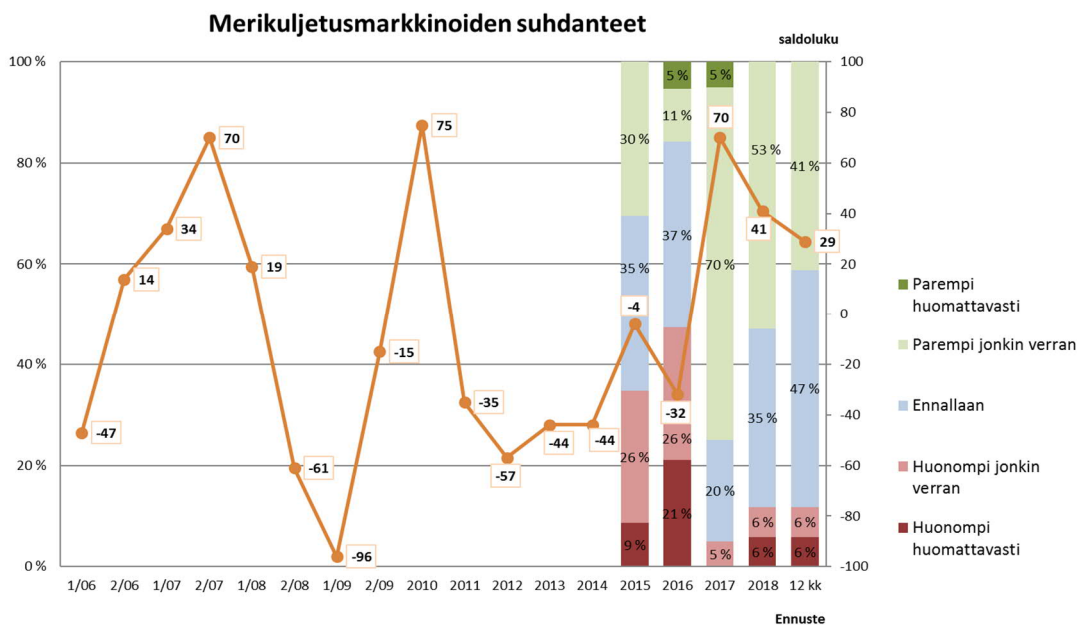
B-ryhmän kysymyksillä selvitettiin nykytilannetta ja tulevaisuutta niin, että ensin kartoitettiin varustamoalaa ja merikuljetusmarkkinoita yleensä ja sen jälkeen yksittäistä varustamoaa koskevia suhdannenäkymiä. Tarkastelun aikajakso muodostui tapahtuneen osalta viimeisestä kahdestatoista kuukaudesta 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 barometreissa käytettiin pääosin kuuden kuukauden aikajaksoa, sillä barometri julkaistiin kahdesti vuodessa. Muuttunut tarkasteluväli tulee ottaa huomioon tilastojen analysoinnissa.

#### 3.1 Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset

##### Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (B1)

Merikuljetusmarkkinoiden suhdannetilanne on edelleen positiivinen niin kuluneen kauden kuin ennusteenkin osalta. Saldoluku on laskenut kuluneen kauden aikana lähes kolmellakymmenellä pisteellä viime kaudesta, jolloin saldoluku oli ennätysellinen. Hajontaa vastaajien kesken oli myös kuluneella kaudella hieman enemmän kuin viime kaudella. Vastaajista hieman yli puolet eli 53 % oli sitä mieltä, että suhdannetilanne on jonkin verran parempi ja kolmasosa arvioi tilanteen pysyneen ennallaan edellisvuoteen verrattuna. Saldoluku nousi edellisenä kautena toiseksi korkeimmaksi, kuin mitä se on ollut koko barometrin toteuttamisen aikana. Ennätyslukema on peräisin vuodelta 2010, jolloin pisteluku oli 75. Ennusteen mukaan suhdanteen nousua kuvaava pistelukema tulee edelleen hieman laskemaan.

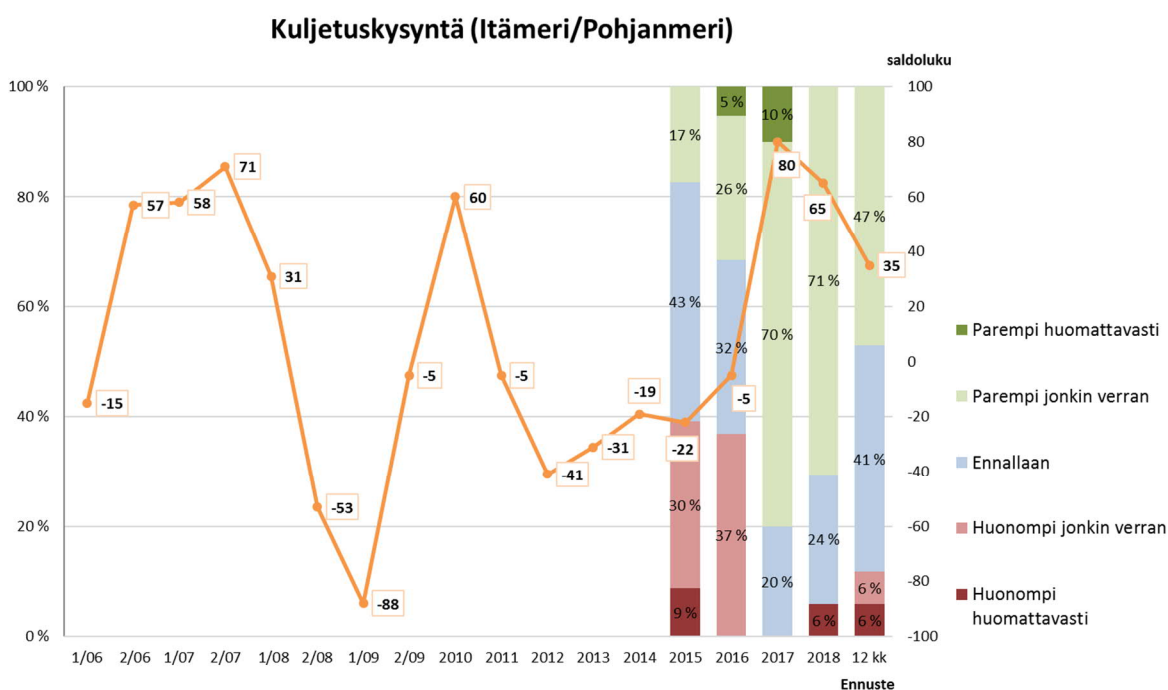


Kuva 3.1. Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (tot. 2018 n=17, ennuste 12 kk n=17)

### Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (B2)

Myös kuljetuskysynnän suhdannetilanne on edelleen positiivinen niin kuluneen kauden kuin ennusteenkin osalta. Saldoluku on laskenut hieman kuluneen kauden aikana edelliseen kauteen verrattuna, jolloin saldoluku oli ennätysellinen. Edellinen pidempi positiivinen kuljetuskysynnän jakso on ollut viimeksi kausina 2/2006- 1/2008. Kuljetuskysynnän saldoluku on kuluneena kautena 65. Prosentuaaliset osuudet jakaantuivat siten, että vastaajista 71 % oli sitä mieltä, että kysyntä on parantunut jonkin verran ja 24 % arvioi tilanteen pysyneen ennallaan. Vastaajista 6% arvioi kuljetuskysynnän määrän olevan huomattavasti huonompi kuin edellisenä kautena.

Vastaajat arvioivat tilanteen pysyvän positiivisena seuraavan 12 kuukauden aikana siten että ennusteen saldoluku laskee hieman, 35: een. Arvioiden prosentuaalinen tarkastelu osoittaa, että lähes puolet toimijoista uskoo kysynnän määrän parantuvan jonkin verran seuraavan 12 kuukauden aikana. Loput vastaajista eli reilu puolet arvioi tilanteen pysyvän ennallaan tai huonontuvan.

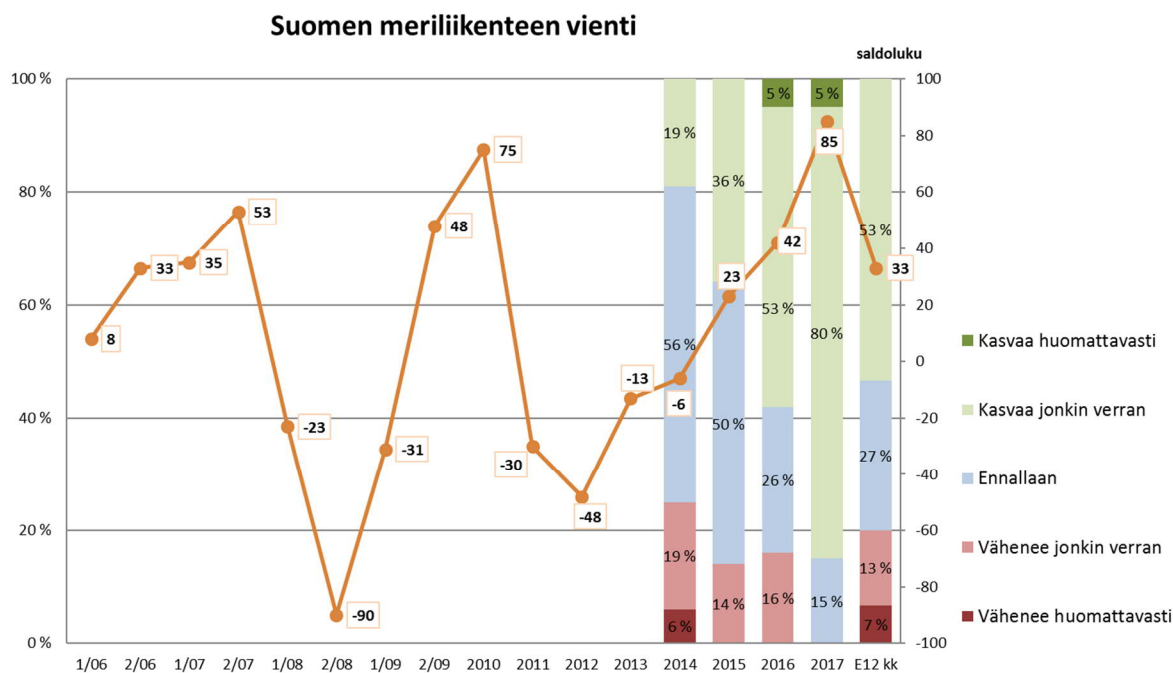


Kuva 3.2. Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (tot. 2018 n=17, ennuste 12 kk n=17).

### Vienti- ja tuontikuljetusten määrä (B3)

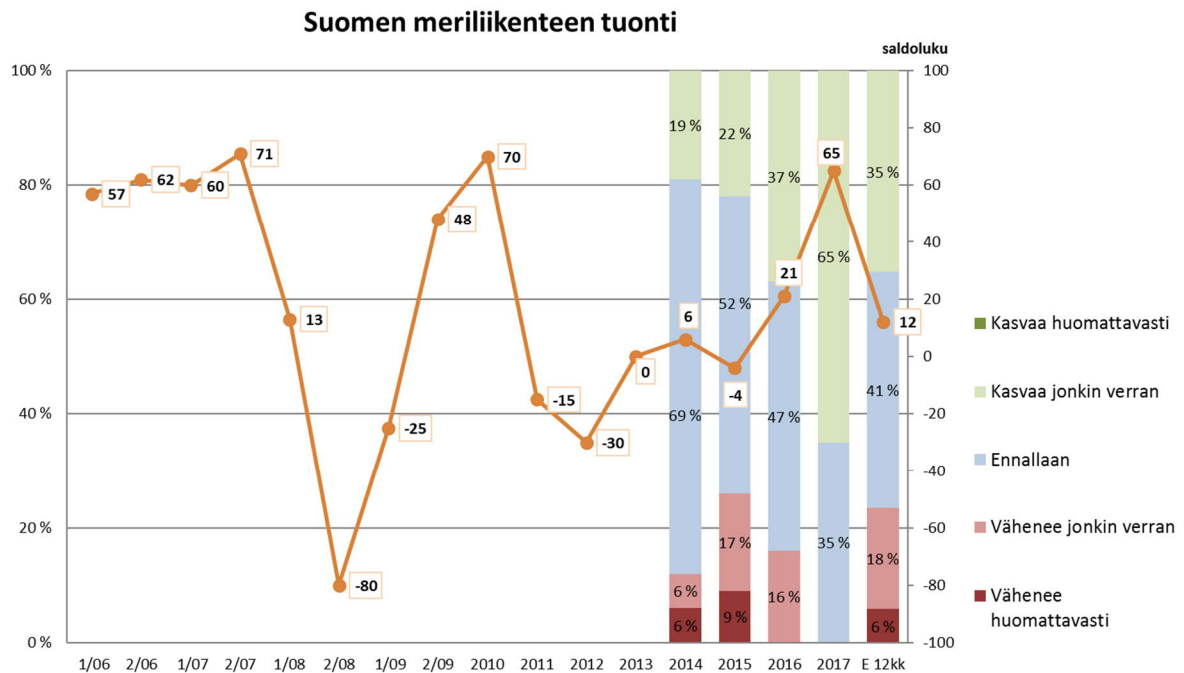
Suomen meriliikenteen viennin ja tuonnin kuvaamisessa on koko varustamobarometrin ajan käytetty vain ennusteita, ei arviota edellisen vuoden tilanteesta kuten muiden teemojen kohdalla.

Suomen meriliikenteen vientikuljetusten osalta kasvuodotukset ovat maltillisempia kuin edellisenä kautena, jolloin kasvuennuste oli ennätysellinen. Kuluneen kauden vieniennusteen saldoluku oli 33. Odotukset ovat olleet kasvujohteisia vuodesta 2015 lähtien ja tilanne jatkuu edelleen samana. Edellisen kerran meriliikenteen viennin vähenemistä on odotettu vuosina 2011-2014. Kuluneena kautena vastaajista reilu puolet eli 53 % arvioi meriliikenteen viennin kasvavan jonkin verran. Ennallaan tilanteen arvioi säilyvän 27 % vastaajista. Edelliseen kauteen verrattuna osa vastaajista odottaa myös viennin määrän vähenevän seuraavan 12 kuukauden aikana.



Kuva 3.3. Suomen meriliikenteen vienti (ennuste 12 kk n=17).

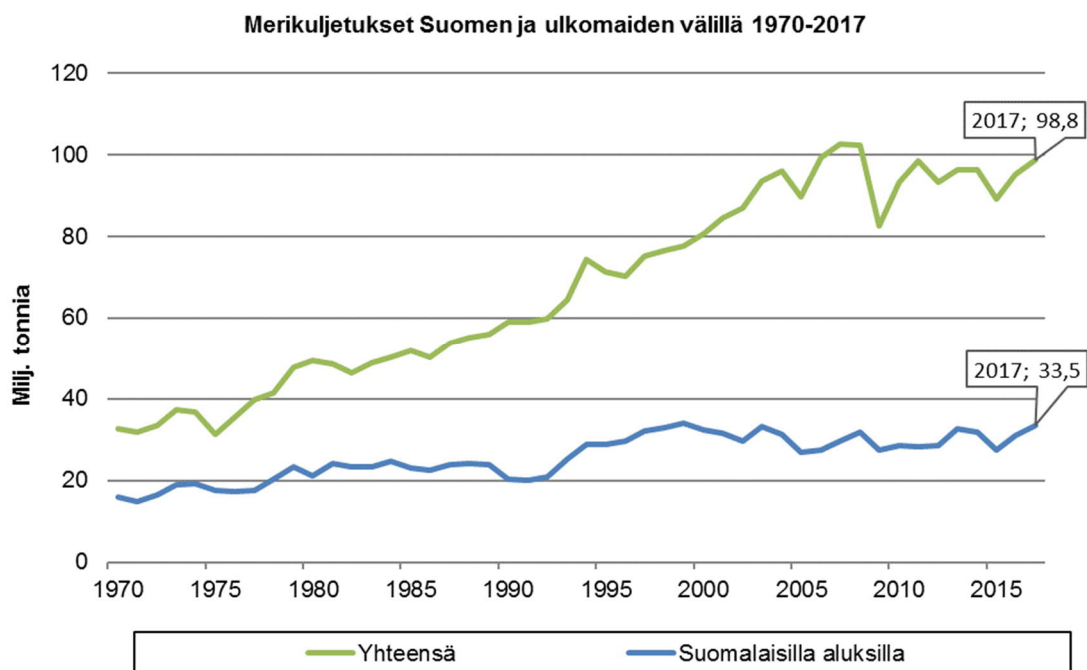
Samoin kuin vientikuljetuksissa, niin tuontikuljetuksissa on ollut nähtävissä ylöspäin suuntautuva trendi, joskaan ei aivan yhtä selkeä ja suoraviivainen kuin viennissä. Vuoden 2012 nousuvoittoiseen suuntaukseen tekee poikkeuksen vuosi 2015, jolloin saldoluku oli -4. Kuluneen kauden odotuksia kuvaava saldoluku (12) on edelleen tuontikuljetusten määrän kasvua edustava. Vientiin verrattuna tuonnin tulevaisuuden ennakoidaan kuitenkin olevan maltillisempi. Tuonnin osalta vastausten prosentuaaliset osuudet jakautuivat huomattavasti hajanaisemmin kuin viime kaudella: 35 % ennakoivat kasvua olevan jonkin verran, 41 % arvioi tilanteen pysyvän ennallaan ja loput vastaajat ennakoivat tuontikuljetusten vähenevän jonkin verran tai huomattavasti.



Kuva 3.4. Suomen meriliikenteen tuonti (ennuste 12 kk n=17).

Ulkomaan merikuljetuksista on kerätty säännöllisesti tietoa vuodesta 1970 lähtien. Vuodesta 2010 alkaen tilastoa on tuottanut Liikennevirasto, jota ennen julkaisija oli Merenkululaitos. Tiedon keräämisestä lähtien merikuljetusten määrää on ollut suhteellisen tasaisesti kasvava, mihin poikkeuksen tekee vuonna 2009 tapahtunut huomattava notkahdus. Suomalaisilla aluksilla kuljetettu määrä on absoluuttisesti mitattuna pysynyt 1990-luvun puolivälistä lähtien noin 30 miljoonassa tonnissa. Tilastoinnin ensimmäisenä vuosikymmenenä suomalaisilla aluksilla kuljetettu osuus merikuljetusten kokonaismäärästä oli noin puolet, mutta osuus on vähentynyt tasaisesti 1980-luvun alusta lähtien. Viime vuosina suomalaisilla aluksilla on merikuljetuksista kuljetettu noin kolmannes. (Kuva 3.5.) (Liikennevirasto, 2018)

Liikenneviraston tilastot (2018) kattavat kuljetusten määrän vuosina 1970 - 2017. Vuosien 2015 - 2017 välillä merikuljetukset Suomen ja ulkomaiden välillä ovat kasvaneet. Suomalaisten alusten osuus merikuljetuksista nousi pari prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Vuonna 2017 kuljetettiin tavaraa yhteensä 98,8 miljoonaa tonnia. Vientiä oli noin 1,6 miljoonaa tonnia enemmän kuin tuontia. (Kuva 3.5.) (Liikennevirasto, 2018)

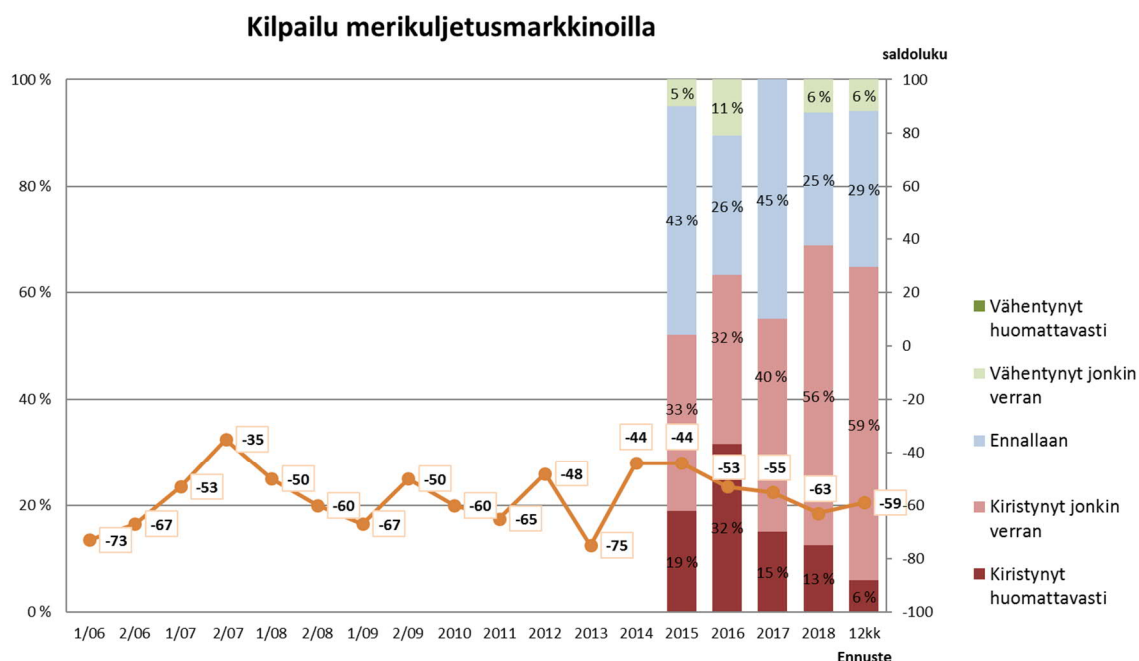


Kuva 3.5. Merikuljetukset Suomen ja ulkomaiden välillä 1970–2017 (Liikennevirasto, 2018).

#### Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (B4)

Kilpailutilanne merikuljetusmarkkinoilla pysyy vastaajien mukaan edelleen kireänä. Kuluneen kauden saldoluku on -63. Kilpailu on koko tarkasteluajanjakson pysynyt negatiivisena ja siinä on ollut suhteellisesti vähemmän vaihtelua kuin muissa teemoissa. Prosentuaalinen tarkastelu osoittaa, että vastaajista hieman yli puolet on sitä mieltä, että kilpailu on kiristynyt jonkin verran. Vastaavasti kolmannes on sitä mieltä, että kilpailu tilanne on joko pysynyt ennallaan tai vähentynyt jonkin verran ja 13 % on sitä mieltä, että kilpailu on kiristynyt huomattavasti.

Kilpailu näyttää tulevan 12 kuukauden osalta kiristyvän edelleen, sillä ennusteen saldoluvun arvioidaan olevan miinus 59.



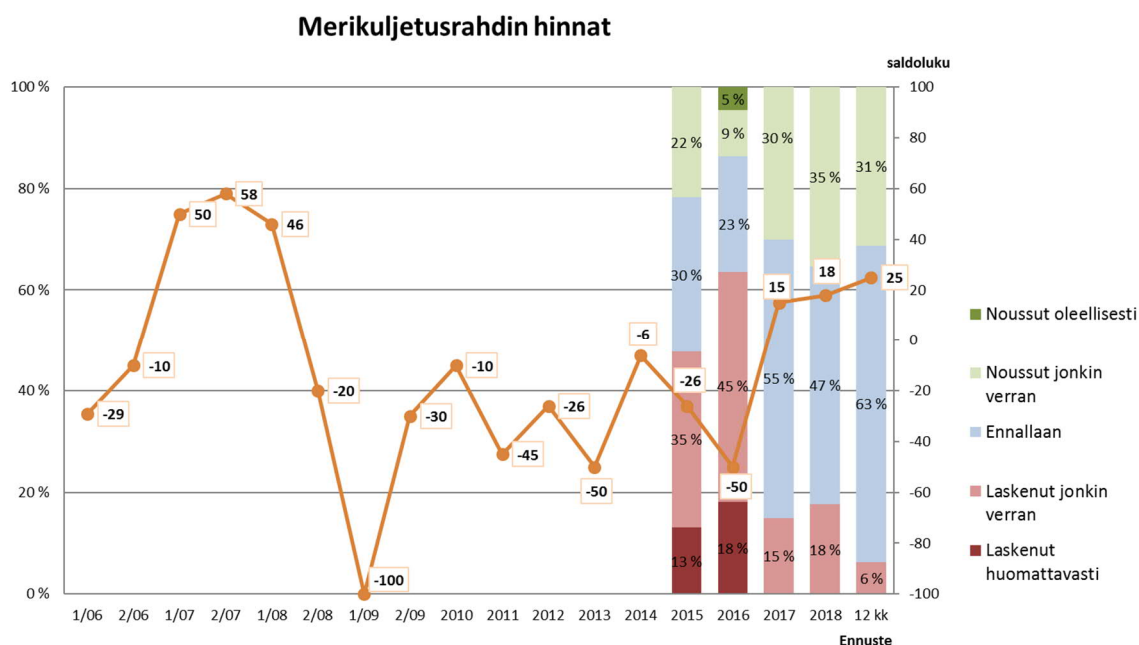
Kuva 3.7. Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (tot 2018 n=17, ennuste 12 kk n=16).

### Merikuljetusrahtien hinnat (B5)

Merikuljetusrahtien hintoja kuvaava saldoluku on saannut kuluneiden vuosien aikana melkoisesti. Vuoden 2008 lopusta lähtien vuoteen 2017 asti saldoluvut ovat olleet negatiivisia. Kuluneena kautena saldoluku on pysynyt samalla tasolla kuin viime kautena (15 → 18). Ääripäitä kuvaavia arvioita, noussut oleellisesti tai laskenut huomattavasti, ei kuluva vuonna edellisvuoden tapaan ilmoitettu ollenkaan. Vastaajien mukaan muutokset hinnoissa eivät ole olleet siis merkittäviä. Hieman alle puolet oli sitä mieltä, tilanne on pysynyt ennallaan, reilu kolmannes, että hinnat ovat nousseet jonkin verran ja 18 % ilmoitti hintojen laskeneen jonkin verran.

Tulevan 12 kuukauden ajanjakson rahtien hintoja kuvaava saldoluku on samalla tasolla kuluneen ja edellisen kauden kanssa. Suurin osa, yhteensä 63 % vastaajista uskoo, että rahtien hinnat pysyvät ennallaan ja lähes kolmannes, että nousevat jonkin verran. Hintojen arvioi puolestaan laskevan vain 6 % vastaajista.

Merikuljetusrahtien hintojen nousu korreloi bunkkerin hinnan kanssa, joka on Bunkerworld-tilaston mukaan noussut vuoden 2018 aikana (kuva 3.10). Tämä vaikuttaa suoraan merikuljetusrahtien hintatasoon. Vastaava trendi on nähtävissä myös kyselyn vastauksissa, joissa arvioitiin bunkkerin hinnan muutoksia (B6).



Kuva 3.8. Merikuljetusrahtien hinnat (tot. 2017 n=16, ennuste 12 kk n=16).

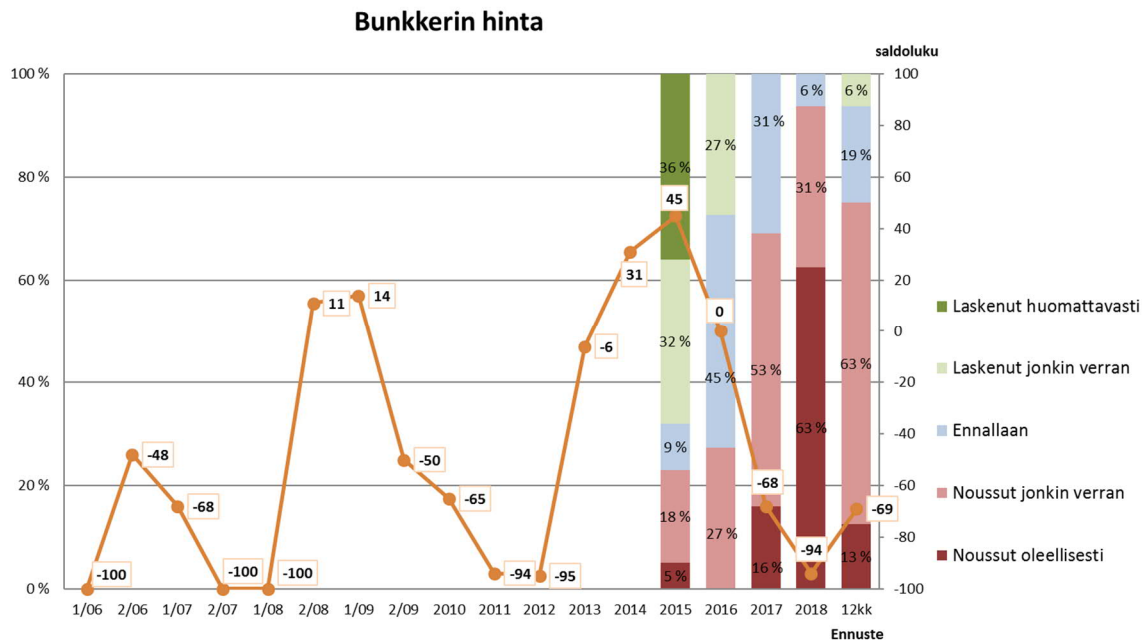
### Bunkkerin hinta (B6)

Bunkkerin eli laivan polttoaineen hinnassa on ollut merkittäviä laskuja ja nousuja varustamobarometrin toteuttamisen aikana. Saldoluvut ovat kuitenkin enimmäkseen olleet negatiivisia jopa niin, että useana vuonna saldoluku on ollut lähellä -100:aa, mikä on alin mahdollinen luku.

Vuonna 2015 saavutettiin bunkkerin hintojen laskun huippu, jolloin saldoluku oli 45. Tämän jälkeen saldoluku on laskenut ja saldoluku on pysynyt matalalla myös kuluneella kaudella. Kuluneena kautena on saldoluku taas lähellä -100:aa, mikä on alin mahdollinen luku. Edellisen kerran laivan polttoaineen hintaa kuvaava saldoluku on ollut yhtä matalalla vuosina 2011-2012.

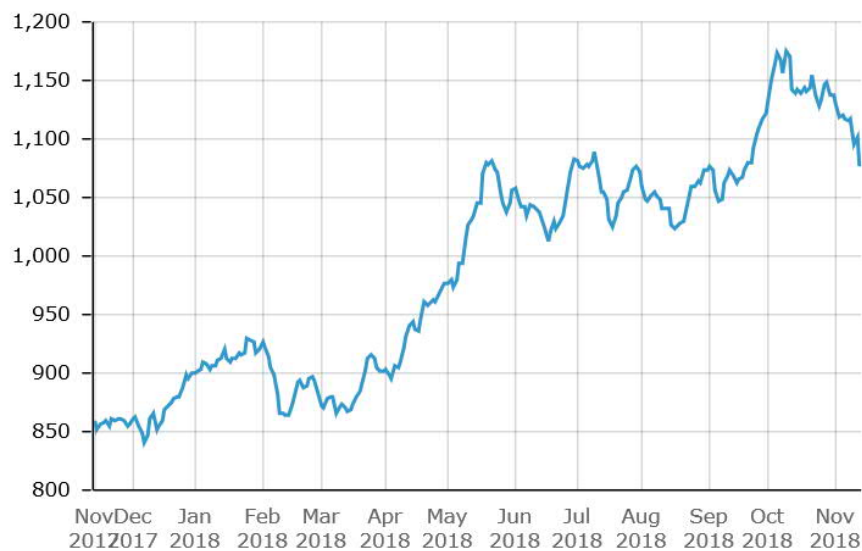
Kuluneena kautena vastaajista noin 94 % oli sitä mieltä, että hinnat ovat nousseet jonkin verran tai oleellisesti ja vain 6 % ilmoitti hintojen pysyneen edellisvuoden tasolla. Saldoluku putosi näin miinus 94 pisteeseen.

Seuraavan 12 kuukauden aikana hintojen arvioidaan edelleen nousevan, vaikka maltillisemmin kuin kuluneella tarkastelukaudella. Prosentuaalisesti tarkasteltuna vastaajat uskovat polttoaineen hinnan nousevan oleellisesti (13 % vastaajista), nousevan jonkin verran (63 % vastaajista), pysyvän ennallaan (19 % vastaajista) tai laskevan jonkin verran (6%).



Kuva 3.9. Bunkkerin hinta (tot. 2018 n=16, ennuste 12 kk n=16).

Bunkerworld-indeksissä (BWI) on mukana, maantieteellinen painotus huomioon otettuna, 20 merkittävän bunkraussataman tiedot. Indeksi sisältää raskaan polttoöljyn, dieselin ja kaasuöljyn painotettuna niiden merkittävyydellä bunkkerimarkkinoilla. BWI osoittaa, että vuoden 2017 lopulla polttoaineen hinta oli alhainen, minkä jälkeen vuoden 2018 aikana on nähtävissä selkeä noususuunta hinnoissa. Viimeisen kuukauden aikana hinnat ovat olleet hieman taas laskussa. (Kuva 3.10.)



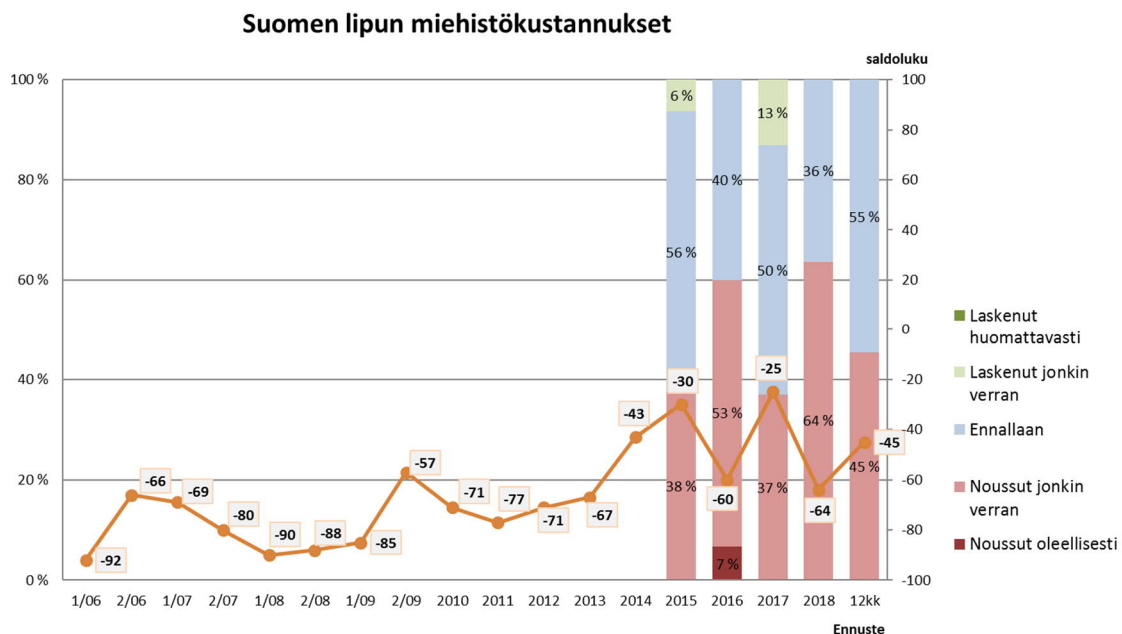
Kuva 3.10. BWI-indeksin mukainen polttoaineen hinnankehitys (\$) (Bunkerworld-tilastot, 2018).



### Miehistökustannukset lippuvaltioittain (B7)

Suomen lipun alla purjehtivien laivojen miehistökustannuksia kuvaava saldoluku on edelleen negatiivinen, kuten se on ollut koko tarkastelujakson historian ajan. Saldoluvun muutos kuluvalla kaudella oli kohtuullisen merkittävä, -25 pisteestä -64 pisteeseen. Saldoluvun perusteella miehistökustannukset ovat kuluneena kautena nousseet jonkin verran edelliseen vuoteen verrattuna. Prosentuaalisen tarkastelun mukaan 64 % vastaajista on ollut sitä mieltä, että miehistökustannukset ovat nousseet ja 36 %:n mukaan kustannukset ovat pysyneet ennallaan.

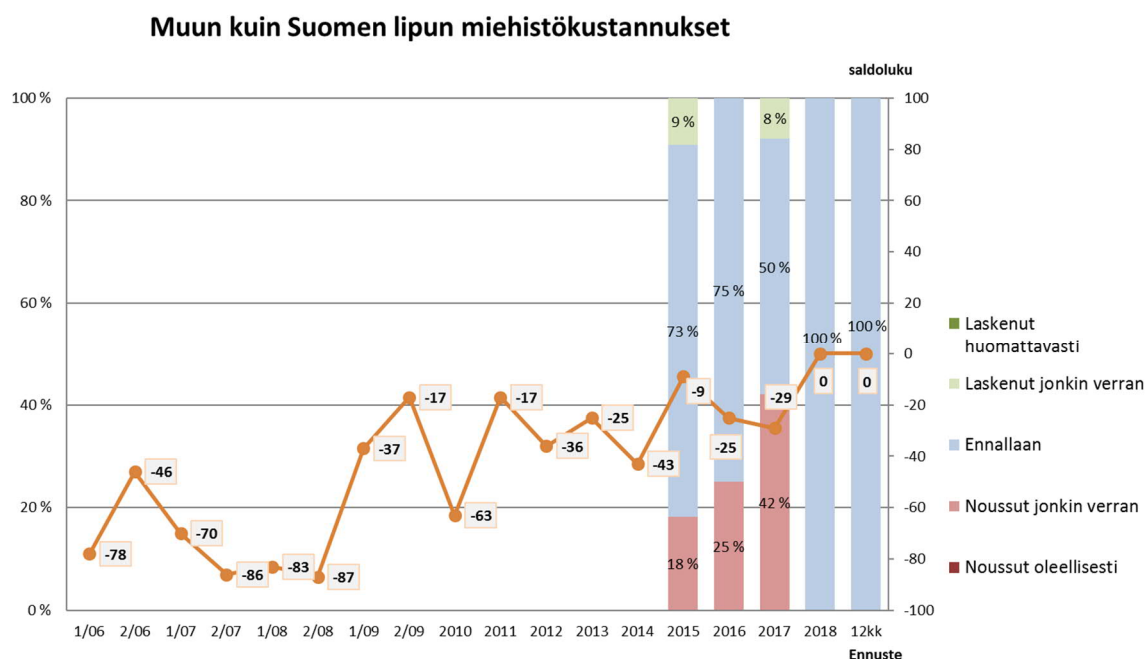
Tilanteen ennustetaan pysyvän samankaltaisena myös tulevan 12 kuukauden ajanjakson aikana. Vastaajista 45 % arvioi, että miehistökustannukset tulevat nousemaan jonkin verran. Muuttomattomana tilanteen uskoo säilyvän loput eli 55 % vastaajista. Tämän perusteella ennusteen saldoluku on -45 pistettä.



Kuva 3.11. Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2018 n=11, ennuste 12 kk n=11).

Samoin kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten, niin myös muun kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannukset ovat nousseet koko varustamobarometrin historian ajan, mistä osoituksena ovat saldoluvut ovat pysyneet negatiivisina. Kuluneena kautena kuitenkin saldoluku lähentelee positiivista suuntausta.

Muun kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten saldoluku oli kuluvana kautena 0. Prosentuaalisen tarkastelun mukaan kaikki vastaajat ovat ilmoittaneet kustannusten pysyneen ennallaan. Myös tulevien 12 kuukauden aikana tilanteen on arvioitu pysyvän muuttomattomana. Kaikki vastaajat arvioivat muun kuin Suomen lipun miehistökustannusten pysyvän ennallaan.

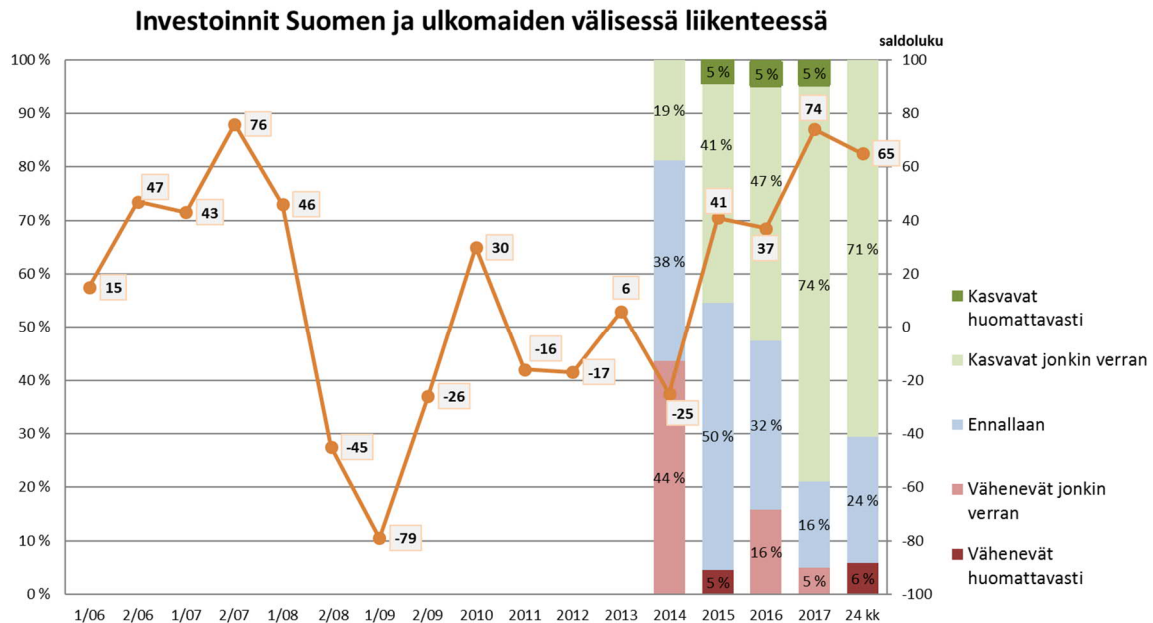


Kuva 3.12. Muun kuin Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2018 n=6, ennuste 12 kk n=6).

### 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.

Kuluneen kauden odotukset tulevien investointien määrästä laskivat hieman edellisestä tarkasteluajankohdasta. Saldoluku laski 74:stä 64:een. Odotukset investointien määrästä ovat kuitenkin vielä selkeästi edellisen kauden tapaan positiivisia. Barometrin toteuttamisen aikana investointeja kuvaavat saldoluovut ovat vaihdelleet merkittävästi ja hajonta vastaajien kesken on ollut suhteellisen suurta. Prosentuaalisesti tilannetta tarkasteltaessa 71 % vastaajista arvioi investointien kasvavan jonkin verran, 24 % arvioi investointien määrän pysyvän ennallaan ja 6 % arvioi määrän laskevan huomattavasti.



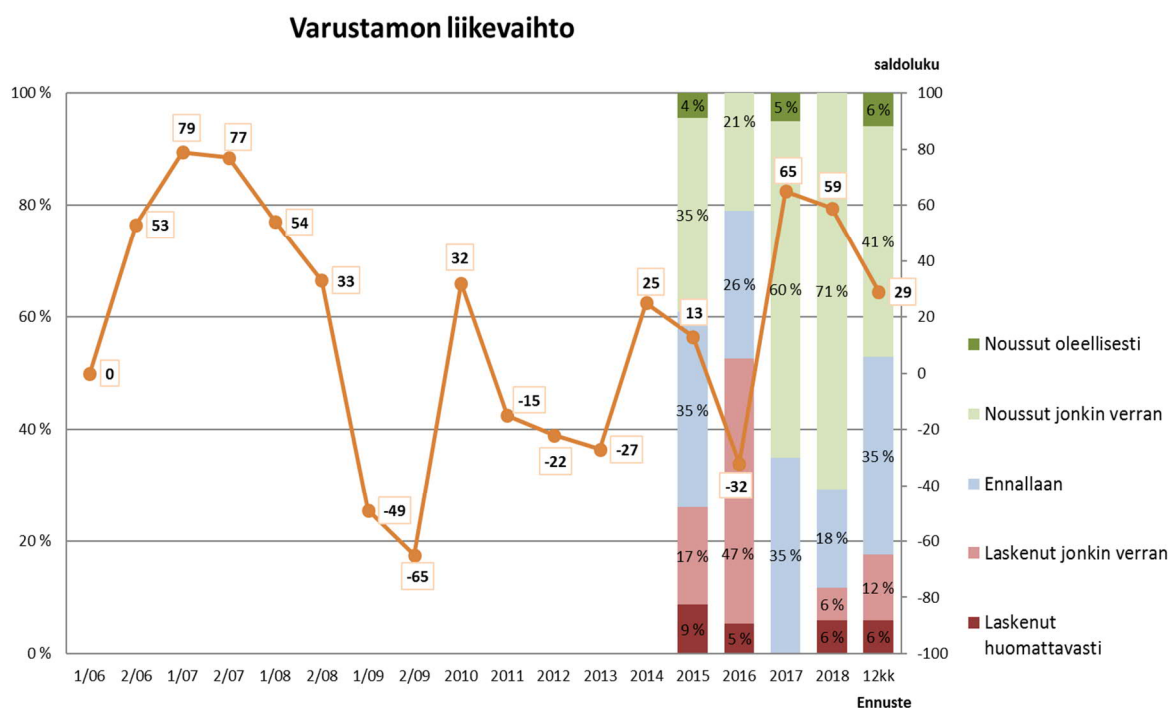
Kuva 3.13. Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (ennuste 24 kk n=17).

## 3.2 Yksittäistä varustamoita koskevat kysymykset

### Liikevaihto (B9)

Varustamon liikevaihtoa kuvaavassa saldoluovussa ei ole tapahtunut merkittävää muutosta edelliseen vuoteen verrattuna. Saldoluku on hieman laskenut 65:sta, ja on kuluneena kautena 59. Prosentuaalisen tarkastelun mukaan vastaajista 71 % ilmoitti liikevaihtonsa nousseen jonkin verran. Vastaajista 18 % ilmoitti että heidän liikevaihtonsa on pysynyt ennallaan. Muutama vastaaja on ilmoittanut, että heidän liikevaihtonsa on laskenut jonkin verran (6%) tai huomattavasti (6%). Yleinen myönteinen suhdannetilanne on vaikuttanut suurimpaan osaan vastanneiden liikevaihtoon positiivisesti.

Tilanteen uskotaan hieman heikkenevän kuluneen kauden lukemista, ja äärvaihehdot ovat lisääntyneet tulevaisuuden ennustuksessa. Vastaajista lähes puolet usko, että liikevaihto nousee tulevan 12 kuukauden aikana jonkin verran tai oleellisesti. Vastaajista 35 % uskoon tilanteen säilyvän ennallaan. Tulevaisuuden odotukset ovat kuluneena kautena selkeästi maltillisemmat edelliseen kauteen verrattuna, jolloin liikevaihdon kehitystä kuvaavan ennusteen saldoluku kipusi ennätyslukemiin, 85 pisteeseen (Varustamobarometri 2017 – Rederibarometern 2017, Alhosalo).

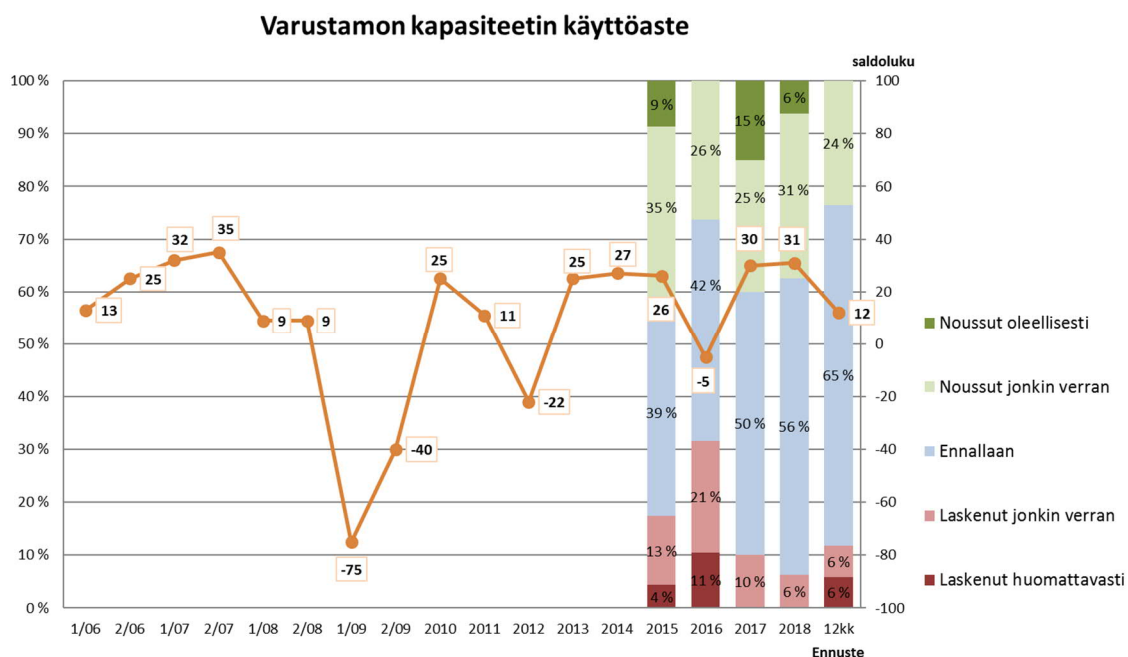


Kuva 3.14. Varustamon liikevaihto (tot. 2018 n=17, ennuste 12 kk n=17).

### Alusten kapasiteetin käyttöaste (B10)

Alusten kapasiteetin käyttöastetta kuvaava saldoluku on barometrin toteuttamisen aikana vaihdellut jonkin verran, mutta muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta (kausina 2009, 2012 sekä 2016) saldoluvut ovat olleet positiivisia. Alimmillaan saldoluku (-75) on ollut vuoden 2009 alkupuoliskolla. Vuonna 2017 varustamon kapasiteetin käyttöaste oli parantunut huomattavasti vuoden 2016 notkahduksen jälkeen. Kuluneena kautena kapasiteetin käyttöasteen määrää kuvaava saldoluku on pysynyt edellisen kauden tasolla ja vastaajat ovat edelleen sitä mieltä, että käyttöaste on ollut noususuuntainen. Vastaajista hieman yli puolet (56%) koki tilanteen pysyneen ennallaan, lähes kolmasosa (31%) arvioi tilanteen parantuneen jonkin verran ja 6 % huomattavasti. Käyttöaste on laskenut jonkin verran 6 %:lla vastaajista.

Käyttöasteen ennustetta kuvaava saldoluku on kulunutta kautta hieman matalampi. Ennusteen mukaan saldoluku on 12 pistettä. Enemmistö vastaajista (65%) arvioi käyttöasteen pysyvän ennallaan seuraavan 12 kuukauden aikana.

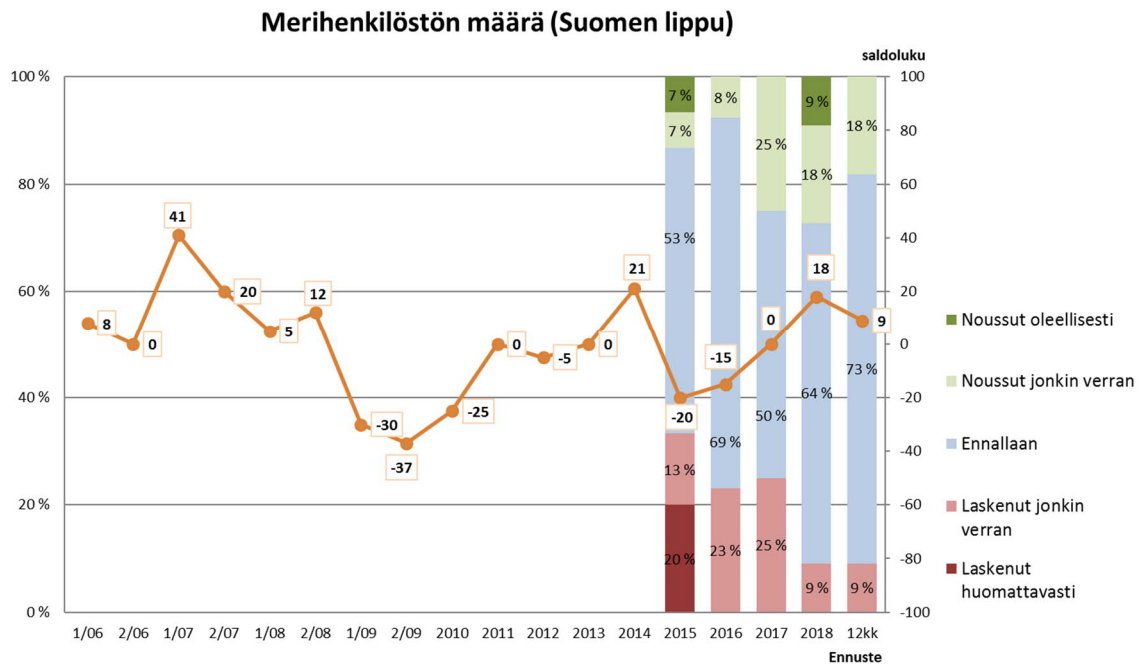


Kuva 3.15. Alusten kapasiteetin käyttöaste (tot. 2018 n=16, ennuste 12 kk n=17).

### Merihenkilöstön määrän kehitys lippuvaltioittain (B11)

Merihenkilöstön määrä Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla on barometrin toteuttamisen aikana vaihdellut jonkin verran, mutta poikkeuksellisia piikkejä suuntaan tai toiseen ei ole esiintynyt. Vuonna 2015 saldoluku oli -20, mistä se on hiljalleen vuosittain noussut ja on kuluvana tarkastelujaksona 18. Ennallaan tilanteen on ilmoittanut pysyneen 64 % vastaajista, 18 % vastaajista on sitä mieltä, että merihenkilöstön määrä on noussut jonkin verran. Merihenkilöstön määrän ilmoitti nousseen oleellisesti tai laskevan jonkin verran, kumpaankin 9 % vastaajista.

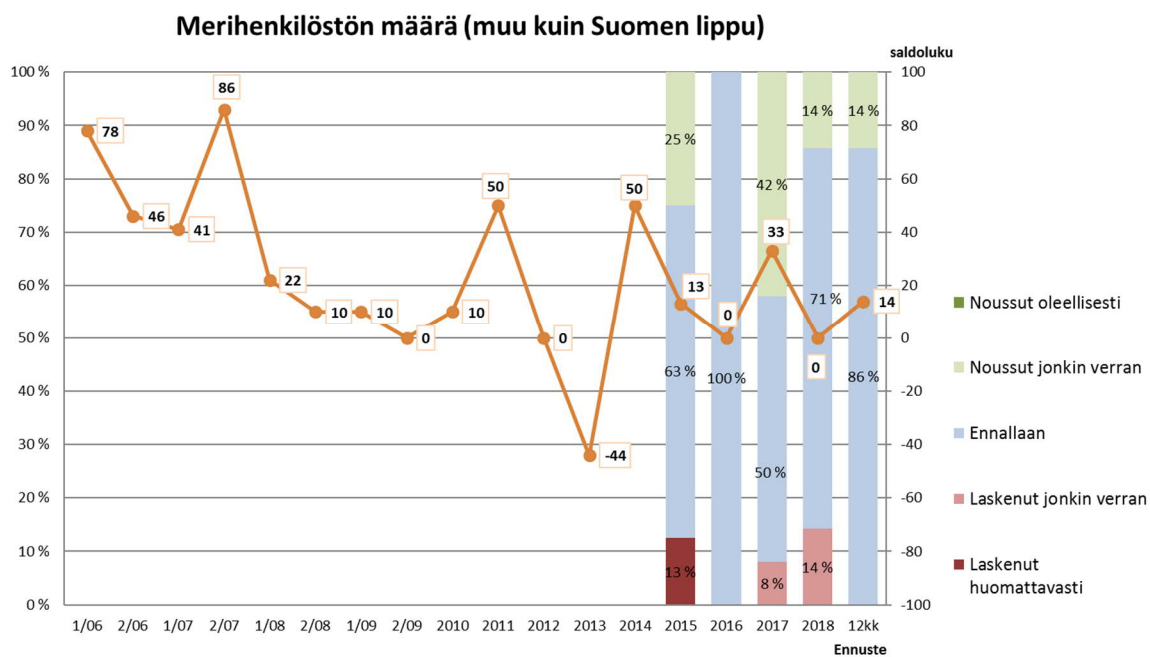
Merihenkilöstön määrän ennustetaan edelleen kasvavan hieman seuraavan 12 kuukauden aikana. Kehityksen ennusteen saldoluku on 9. Prosentuaalisesti 73 % vastaajista on sitä mieltä, että tilanne pysyy ennallaan ja 19 % uskoo merihenkilöstön määrän nousevan jonkin verran. Vastaajista 9 % uskoo määrän laskevan jonkin verran seuraavan 12 kuukauden aikana.



Kuva 3.16. Merihenkilöstön määrä Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2018 n=11, ennuste 12 kk n=11).

Merihenkilöstön määrää kuvaavat saldoluut ulkomaisten lippujen alla purjehtivissa aluksissa ovat olleet positiivisia yhtä vuotta lukuun ottamatta. Vuonna 2013 saldoluku laski negatiiviseksi, miinus 44 pisteeseen, jonka jälkeen saldoluku on pysynyt joko positiivisena tai 0:ssa. Kuluvalle jaksolla saldoluku on laskenut 33:sta tasan nolnaan. Prosentuaalisen tarkastelun mukaan 71 % vastaajista on ilmoittanut tilanteen pysyneen ennallaan, 14 %:n mukaan merihenkilöstön määrä on noussut jonkin verran ja samoin 14%:n mukaan laskenut jonkin verran.

Seuraavan tarkastelukauden aikana merihenkilöstön määrän ennakoitaan jälleen hieman nousevan. Tulevan 12 kuukauden ennusteen saldoluku on 14 ja prosentuaalisesti suurin osa (86 %) vastaajista näkee tilanteen pysyvän ennallaan ja 14 % arvioi merihenkilöstön määrän muun kuin Suomen lipun alla nousevan jonkin verran.



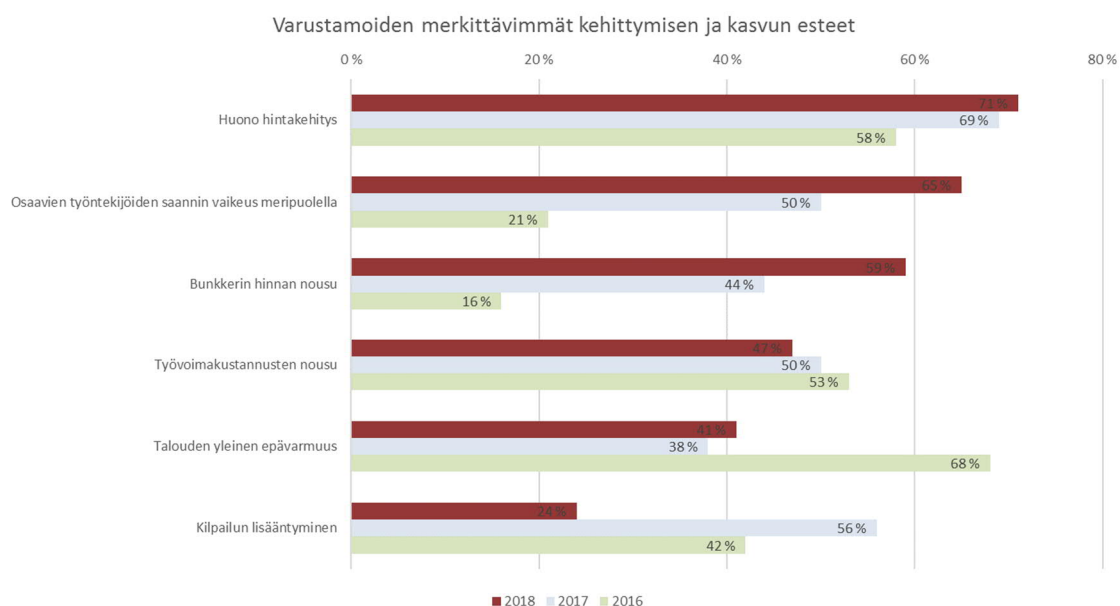
Kuva 3.17. Merihenkilöstön määrä muiden kuin Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2018 n=7, ennuste 12 kk n=7).

#### 4 VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET

C-kohdan kysymyksellä on kartoitettu varustamoiden kokemia kehittymisen ja kasvun esteitä. Valittavana oli yhteensä 20 eri estettä, joista yksi oli jokin muu, listassa mainitsematon este. Esteitä oli mahdollista rastittaa niin paljon kuin vastaaja katsoi tarpeelliseksi (yhteensä 89 rastiusta). Kaikki esteet olivat samanarvoisia, eikä niitä pyydetty listaamaan niiden merkittävyyden mukaan. Tämän vuoden barometrikyselyyn vastanneista 17 varustamosta kaikki vastasivat varustamon kehittymisen ja kasvun esteihin liittyvään kysymykseen.

Kuvassa 4.1. on esitetty varustamoiden merkittävimmiksi koetut viisi estettä kehittymisen ja kasvun tiellä. Vertailun vuoksi kuvassa on esitetty myös kahden edellisen vuoden kasvun esteiden prosentuaalinen jakauma. Lisäksi kuvassa on esitetty vielä viime kautena yhtenä merkittävimmistä esteistä ollut kilpailun lisääntyminen, jonka merkitys kasvun ja kehityksen esteenä on vähentynyt merkittävästi. Kuluvan tarkastelujakson merkittävin este oli edellisen vuoden tapaan huono hintakehitys, jonka mainitsi noin 70 % vastaajista. Seuraavina vastanneiden huolenaiheina olivat bunkkerin hinnan nousu (59% vastaajista), työvoimakustannusten nousu (47%) sekä osa talouden yleinen epävarmuus (41%). Kilpailun lisääntymisen kohdassa on tapahtunut merkittävä muutos viimeisen vuoden aikana. Kun edellisenä kautena sen koki merkittäväksi esteeksi yli puolet vastaajista, niin kuluneena kautena vastaava osuus on laskenut 24 prosenttiin.

Myös osaavien meripuolen työntekijöiden saannin vaikeuden kohdalla on tapahtunut merkittävä muutos viimeisen kolmen vuoden aikana. Kun vielä vuonna 2016 sen koki merkittäväksi esteeksi vain 21 % vastaajista, niin vuoteen 2018 mennessä vastaava osuus on kasvanut 65 prosenttiin. Myös bunkkerin hinnan nousu on taas noussut merkittäväksi kasvun ja kehityksen esteeksi.



Kuva 4.1. Varustamoiden merkittävimmät kasvun esteet (2018 n=17, 2017 n=20, 2016 n=19)



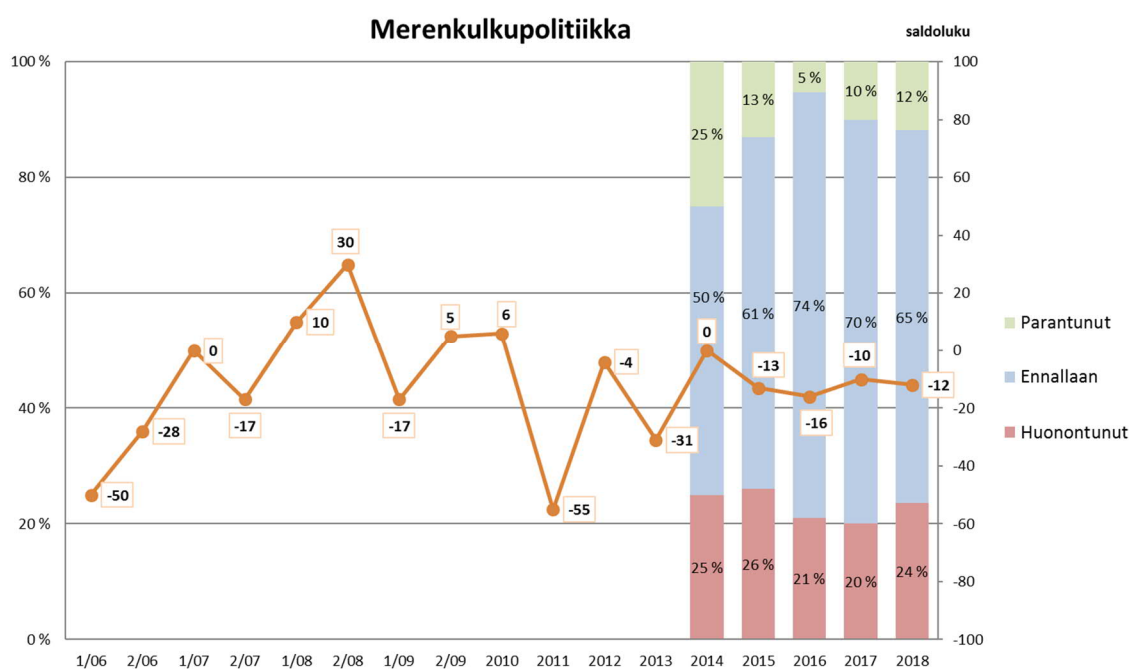
## 5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

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

### Suomen merenkulkupolitiikka (D1)

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

Vuoteen 2017 verrattuna merenkulkupolitiikkaa kuvaava saldoluku on pysynyt samalla tasolla, sillä saldoluku on laskenut vain hieman -10 pisteestä -12 pisteeseen. Vastaajista 65 % oli sitä mieltä, että merenkulupolitiikkaa on pysynyt edellisen vuoden tasolla, 12 %:n mukaan tilanne on parantunut ja 24 %:n mukaan huonontunut. Barometrin toteuttamisen aikana negatiivisia saldolukuja on ollut huomattavasti useammin kuin positiivisia saldolukuja. Muutamina tarkaste-  
lujaksoina saldoluku on ollut nolla.

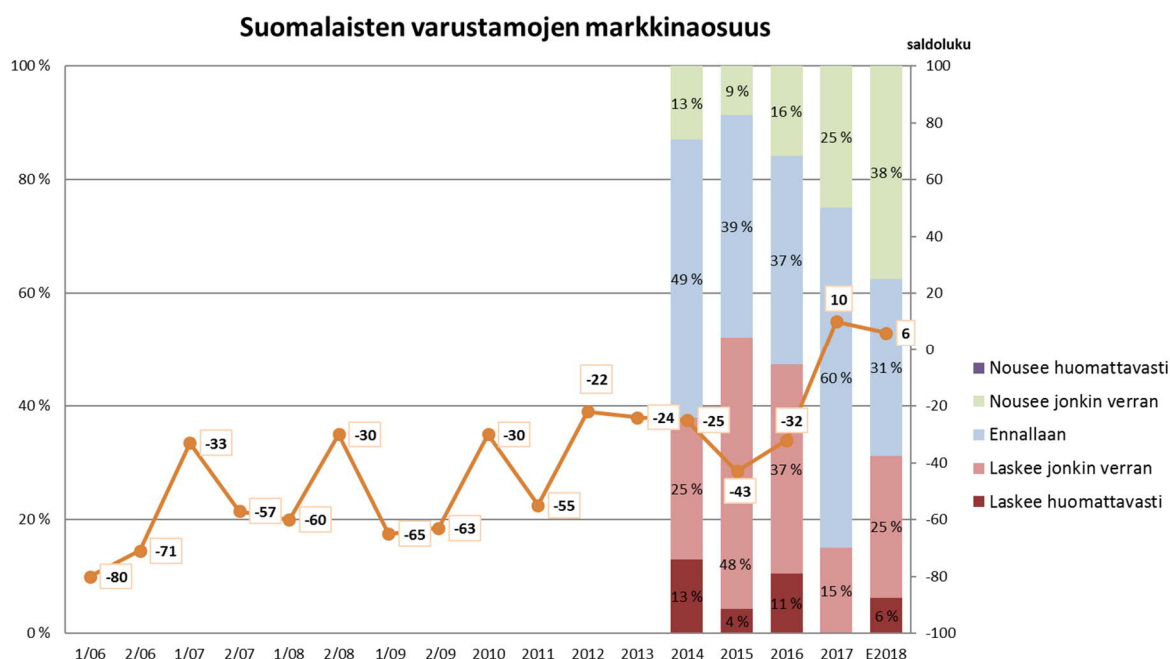


Kuva 5.1. Suomen merenkulkupolitiikka (tot. 2018 n=17).

### Suomalaisten varustamoiden markkinaosuus (D2)

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

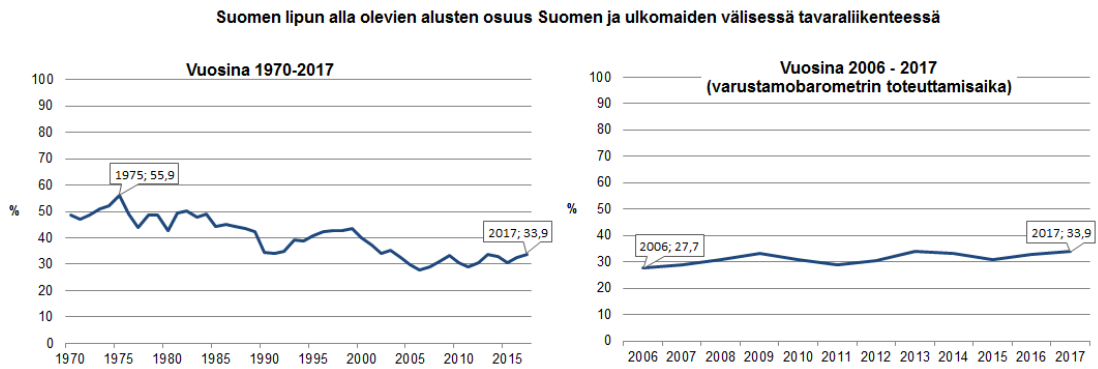
Ennuste suomalaisten varustamoiden markkinaosuudesta kuljetuksista Suomeen/Suomesta on lähes koko barometrin toteuttamisen aikana ollut negatiivinen. Edellisenä kautena saldoluku kuitenkin nousi positiiviseksi, 10 pisteeseen. Tulevan 12 kuukauden aikana tilanteen uskotaan säilyvän edelleen positiivisena mutta hajonta vastaajien kesken on lisääntynyt edellisestä kaudesta. Markkinaosuuden uskoo pysyvän ennallaan 31 % vastaajista, nousevan jonkin verran 38% ja laskevan jonkin verran 25 % vastaajista. Osa vastaajista odottaa suomalaisten varustamoiden markkinaosuuden myös laskevan huomattavasti. Näiden arvioiden perusteella saldoluku on hieman positiivisen puolella, 6 pistettä.



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

Suomalaisten varustamoiden markkinaosuuden pitkän ajan laskusuhdanne on nähtävissä myös Liikenneviraston ulkomaan meriliikennetilastosta (2018), joka kuvaa Suomen lipun alla olevien alusten prosentuaalista osuutta kaikista merikuljetuksista vuodesta 1970 lähtien. Tilastoinnin alkaessa osuus oli noin puolet kaikesta tavaraliikenteestä ja suurimmillaan vuonna 1975; 55,9%. Tämän jälkeen osuus on vähitellen supistunut niin, että nykyisin osuus on alle kolmannes kaikesta tavaraliikenteestä. Merkille pantavaa kuitenkin on, että kymmenen viimeisen vuoden aikana osuus on vakiintunut noin 30 prosentin tasolle ja barometrin toteutuksen aikana (2006-2017) suomalaisten varustamojen osuus tavaraliikenteestä on noussut 27,7 prosentista 33,9

prosenttiin. (Kuva 5.3.) Tämä markkinaosuuden kehitys on kuitenkin ollut nähtävissä vasta kuluneen ja edellisen kauden Varustamobarometreissa.



Kuva 5.3. Suomen lipun alla olevien alusten osuus Suomen ja ulkomaiden välisessä tavaraliikenteessä 1970-2017 sekä varustamobarometrin toteuttamisen aikana 2006-2017 (Liikennevirasto, 2018).

## 6 TEEMAKYSYMYYS

Varustamobarometrin teemakysymys on vuosittain vaihtuva kysymys tai kysymyssarja, jolla kar-  
toitetaan vastaajien mielipiteitä ajankohtaisista aiheista. Tänä vuonna teemakysymys liittyi va-  
rustamoiden yritys vastuuseen sekä ympäristöystävällisyyteen. Kaikki kyselyyn vastanneet vas-  
tasivat myös teemakysymykseen. Kyselyllä haluttiin selvittää ensinnäkin sitä, kokevatko yrityk-  
set yritys vastuun sekä ympäristöystävällisyyden kilpailuetuna sekä sitä, vaikuttavatko nämä ar-  
vot rahdinantajien toimintaan.

Globaalissa yhteiskunnassa vastuullisuudesta on tullut yhä tärkeämpää ja yrityksiltä vaaditaan  
yhä enemmän sitoutumista kestäväan kehitykseen. Yritysten vastuullisella toiminnalla on roo-  
linsa myös myönteisen yrityskuvan muodostumiseen ja kilpailukyvyyn edistämiseen. Kestäväan  
kehitykseen liittyvien menetelmien kehitys ja parantunut tiedonkulku yritysten sekä sidosryh-  
mien välillä asettavat yritykselle mahdollisuuden käyttää vastuullista toimintaa myös kilpai-  
luetuna muihin yrityksiin nähden.

Yrityksen yhteiskuntavastuu on määritelty liiketoimintaa tukevaksi, vapaaehtoiseksi toimin-  
naksi, jota ohjaavat yrityksen arvot ja tavoitteet. Merenkulkualalla yhteiskuntavastuu liittyy  
muun muassa ympäristöön, turvallisuuteen, työvoimaan, toiminnan läpinäkyvyyteen sekä kul-  
jetettavien tuotteiden kautta koko toimitusketjun läpi kulkevaan vastuuseen. Varustamot ovat  
osa pitkää toimitusketjua, joka ylettyy aina raaka-aineen hankinnasta tuotteen toimittamiseen  
asiakkaalle.

Ensimmäisessä kysymyksessä vastaajilta pyydettiin kommentteja siitä, mitkä asiat ovat heidän  
varustamonsa kilpailuetuja merikuljetusmarkkinoilla. Vastaajat mainitsivat kilpailuetuinaan kus-  
tannustehokkuuden, palvelun laadun, osaavan ja ammattitaitoisen henkilöstön, tehokkaat aika-  
taulut, täydet kuormat ja sitä kautta ympäristötehokkuuden, luotsauksen, kustannukset, jousta-  
vuuden, kattavan asiakaspalvelun sekä teknologian kehittämisen asiakkaiden tarpeita vastaa-  
vaksi. Yksikään vastaajista ei maininnut erityisesti ympäristöystävällisyyttä tai yritys vastuuta,  
mutta monet vastaukset voidaan nähdä välillisesti liittyvän näihin. Esimerkiksi täysillä kuormilla  
voidaan kilpailla ympäristötehokkuudella sekä teknologian kehitys voi liittyä ympäristöteknolo-  
giaan. Yritys vastuuta taas voidaan nähdä liittyvän ainakin henkilökuntaan, johon yritykset panos-  
tavat sekä palvelun laatuun.

Toisessa teemakysymyksessä kysyttiin, onko vastuullisuus ja ympäristöystävällisyys asioita joita  
rahdinantajat arvostavat varustamoissa. Toisen teemakysymyksen vastaukset jakaantuivat  
melko hajanaisesti. Vastaajista 47 % oli sitä mieltä, että vastuullisuus ja ympäristöystävällisyys  
ovat asioita joita rahdinantajat arvostavat varustamoissa ja 41 %:n mukaan näitä asioita ei ar-  
vosteta. Vastaajista 12 % ei osannut sanoa arvostavatko rahdinantajat varustamoiden vastuulli-  
suutta ja ympäristöystävällisyyttä.

Kolmannessa teemakysymyksessä kysyttiin, ottavatko rahdinantajat varustamoiden mielestä  
huomioon vastuullisen toimitusketjun ja ovat kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta.

Myös kolmannen teemakysymyksen vastaukset jakaantuivat melko hajanaisesti. Vastaajista 41 % oli sitä mieltä, että rahdinantajat ottavat huomioon vastuullisen toimitusketjun ja ovat kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta ja 47 %:n mukaan näitä asioita ei oteta huomioon. Vastaajista 12 % ei osannut sanoa mielipidettään kysymykseen.

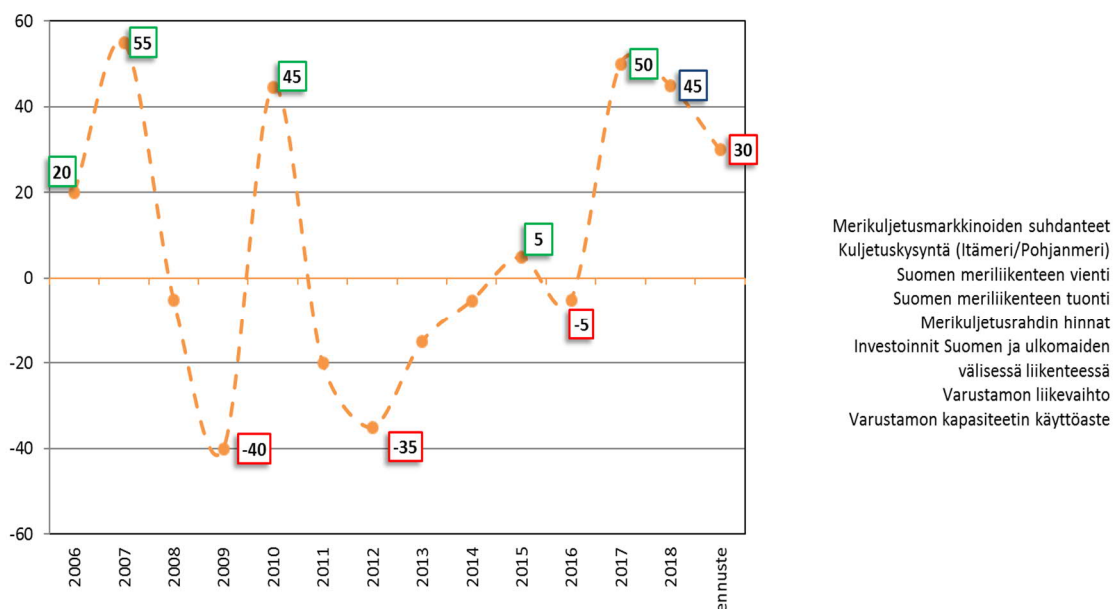
Vastaajilta pyydettiin myös yleisiä kommentteja siitä, miten vastuullisuus näkyy rahdinantajien toiminnassa erityisesti siinä tapauksessa, että rahdinantajat ottavat huomioon vastuullisen toimitusketjun ja ovat kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta. Vastaajien mukaan rahdinantajat edellyttävät "sustainability" raportteja ja sertifikaatteja sekä alustarkastusvaatimuksia. Usean kommentin mukaan kuitenkin rahdinantajien toiminnassa ei vastuullisuuden ja ympäristöystävällisyyden arvostaminen näy mitenkään. Erään kommentin mukaan vastuullisuutta, avoimuutta ja ympäristöystävällisyyttä peräänkuulutetaan, mutta toistaiseksi siitä ei olla vielä valmiita maksamaan.

## 7 YHTEENVETO

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

Kuvassa 7.1. on esitetty varustamoalan yleispiirteisen trendin kuvaaja, johon on laskettu kahdeksan eri teeman keskiarvot vuosittain (pyörästetty lähimpään viitosluukuun) ja piirretty niiden perusteella viivadiagrammi. Ensimmäisen varustamobarometrin toteuttamisvuodesta 2006 alkanut nousujohteinen suuntaus on jatkunut vuoden 2007 loppuun, jonka jälkeen sukellus vuoden 2008-2009 vaihteen taloudelliseen lamaan on ollut jyrkkä. Tämän jälkeinen nopea nousu on tapahtunut vuoden mittaan ja nousu on joissain tapauksissa ollut jopa jyrkempi kuin laskusuhdanteen aikainen pudotus. Saldolukujen positiiviset huiput saavutettiin vuonna 2010, jonka jälkeen alkoi uusi laskusuhdanne jatkuen vuoteen 2014 asti. Tämän jälkeen nousu on ollut maltillisempaa, mutta kuitenkin tasaista. Vuoden 2016 pienen notkahduksen jälkeen kausi 2017 oli erittäin myönteinen.

Kuluneena kautena saldoluku on edelleen aallon harjalla ja suhdanne on selkeästi positiivinen. Suhdannevaihteluita kuvaava saldoluku on 45. Myös tuleva kausi nähdään maltillisen valoisana; ennusteiden saldoluku on 30.



Kuva 7.1. Merenkulku- ja varustamoalan suhdannevaihtelut vuosina 2006–2018 ja ennuste.

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

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla on koko barometrin ajan ollut miinusmerkkinen, mikä osoittaa, että kilpailua on ollut enemmän tai vähemmän. Kulunut kausi ei tuo muutosta tilanteeseen, vaan kilpailu on kuluvalle kaudella edelleen kireätä. Barometrin toteuttamisen ensimmäisestä vuodesta lähtien Suomen lipun alla purjehtivien alusten osuus Suomen ja ulkomaiden välisestä tavaraliikenteestä on vaihdellut 30 % molemmin puolin ja barometrin toteutuksen aikana (2006-2018) suomalaisten varustamojen osuus tavaraliikenteestä on noussut 27,7 prosentista 33,9 prosenttiin. (ks. kuva 5.3.).

Merikuljetusrahtien hinnat ovat vuoden 2009 romahduksen jälkeen sahanneet ylös ja alas vuosittain. Vuoden 2008 lopusta lähtien vuoteen 2017 asti saldoluvut ovat olleet negatiivisia. Kuluneena kautena saldoluku on pysynyt samalla tasolla kuin viime kautena. Vuonna 2015 saavutettiin bunkkerin hintojen laskun huippu, jolloin saldoluku oli 45. Tämän jälkeen saldoluku on laskenut ja saldoluku on pysynyt matalalla myös kuluneella kaudella. Edellisen kerran laivan polttoaineen hintaa kuvaava saldoluku on ollut yhtä matalalla vuosina 2011-2012. Kuluneena kautena vastaajista noin 94 % oli sitä mieltä, että hinnat ovat nousseet jonkin verran tai oleellisesti

Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten saldoluku on pysynyt negatiivisena koko barometrin ajan, eikä kulunut kausi tuo tähän muutoksia. Viimeisen viiden vuoden aikana saldoluku on sahannut edestakaisin. Myös ulkomaisten alusten miehistökustannukset ovat olleet kasvavia koko barometrin ajan, ja tilanteen ennustetaan jatkuvan ennallaan.

Merenkulkupolitiikan kehitystä on muista kuvaajista poiketen kuvattu kolmiportaisella asteikolla, jonka mukaan politiikka on parantunut, pysynyt ennallaan tai huonontunut. Saldoluvut ovat sahanneet nollan molemmin puolin. Merenkulkupolitiikkaa kuvaava saldoluku on pysynyt samalla tasolla kuin edellisenä kautena, sillä saldoluku on laskenut vain hieman.

Teemakysymykset ovat vuosittain vaihtuvia kysymyksiä, joilla kartoitetaan vastaajien mielipiteitä ajankohtaisista aiheista. Tänä vuonna varustamoilta kysyttiin niiden ajatuksia yritys vastuusta sekä ympäristöystävällisyydestä. Kyselyllä haluttiin selvittää ensinnäkin sitä, kokevatko yritykset yritys vastuun sekä ympäristöystävällisyyden kilpailuetuna sekä sitä, vaikuttavatko nämä arvot rahdinantajien toimintaan. Teemakysymyksen vastaukset jakautuivat varsin hajanaisesti, mikä osoittaa, että varustamot ovat suhteellisen epävarmoja vaikuttavatko yritys vastuun ja ympäristöystävällisyys kilpailutilanteeseen sekä siitä, vaikuttavatko nämä arvot rahdinantajien toimintaan.

## 8 INLEDNING

Enkäten genomfördes som en nätenkät i oktober-novembet 2018. Mottagarna kunde besvara antingen den svenska eller den finska versionen. Liksom under tidigare år riktades enkäten till Rederierna i Finlands medlemsrederier samt till de viktigaste finska rederierna som inte hör till den ovannämnda föreningen. Dessutom sändes barometerenkäten till utländska rederier som är viktiga för Finlands sjötrafik och som bedriver regelbunden trafik i Finland. På grund av detta var antalet potentiella deltagare i barometerenkäten 28, vilket är mindre än under tidigare år. Av de potentiella deltagarna besvarade 17 enkäten vilket ger en svarsprocent på 61.

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

Så här läser man barometern:

Det presenteras en numerisk sammanfattning av frågorna i grupp A.

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

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

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

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

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

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

Grupp E presenterar resultatet av 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 (76 %) av deltagarna i enkäten var verkställande direktörer. Dessutom besvarades enkäten av vice verkställande direktörer och avdelningsdirektörer.

### Rederiets huvudsakliga trafikform (A2)

Av rederierna som deltog bedriver 59 % linjetrafik, 35 % trampfart och resten, dvs. 6 %, annan trafik. Fördelningen enligt trafikform visas i tabell 9.1.

Tabell 9.1. Rederiets trafikform (n=17).

Trafikform	notiser stycken	%
Linjetrafik	10	59 %
Trampfart	6	35 %
Annan	1	6 %

### Rederiets huvudsakliga godstrafik (A3)

I tabell 9.2. visas rederiernas godstrafikform. Ett rederi kan bedriva flera former av godstrafik. Styckegods transporteras av 50 % av deltagarna, torrbulk av 43 % och våtbulk av 7 %.

Tabell 9.2. Rederiets godstrafikform enligt varugrupper (n=14).

Godstrafik	mainintoja kpl	%
Torrbulk	6	43 %
Våtbulk	1	7 %
Styckegods	7	50 %

### Storhetsklass för rederiets omsättning (A4)

För att kartlägga rederiets omsättning gavs fyra olika alternativ för storhetsklass i enkäten. Mindre än 10 MEUR omsättning meddelades 47 % av de svarande. De minst antalet rederier (6%) ligger inom kategorin större än 100 MEUR. Fördelningen enligt kategori visas i tabell 9.3.

Tabell 9.3. Rederiets omsättning (n=17).

Omsättning	notiser stycken	%
Mindre än 10 MEUR	8	47 %
10 - 50 MEUR	6	35 %
50 - 100 MEUR	2	12 %
Större än 100 MEUR	1	6 %

### Storhetsklass för rederiets personalantal (A5)

I barometern kartlades rederiernas personalantal utgående från på förhand angivna kategorier. En tredjedel av de rederier som deltog i enkäten anger att deras personalstyrka består av 50–200 anställda. Totalt 27 procent av enkätdeltagarna hör till två kategorier, det vill säga rederier med under 20 anställda eller 20–50 anställda. En minoritet av enkätdeltagarna var rederier med mer än 200 anställda. Fördelningen enligt personalmängd visas i tabell 9.4.

Tabell 9.4. Rederiets personalantal (n=15).

Personalantal	notiser stycken	%
Mindre än 20	4	27 %
20 - 50	4	27 %
50 - 200	5	33 %
Större än 200	2	13 %

#### Rederiets tonnage (A6)

Enligt barometern över hälften av de deltagande rederierna hade enbart eget tonnage (57 %). Bland deltagarna fanns också rederier med endast chartrat tonnage och både eget och chartrat tonnage. Fördelningen enligt rederiets tonnage visas i tabell 9.5.

Tabell 9.5. Rederiets tonnage (n=14).

Tonnage	notiser stycken	%
Enbart eget tonnage	6	57 %
Både eget och chartrat	3	21 %
Enbart chartrat	3	21 %
Varken eget eller chartrat	0	50%

#### 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 372. De rederier som deltog i den föregående barometern hade totalt 1 341 fartyg som seglar under finsk och annat lands flagg. Det antal fartyg som enkätdeltagarna anger har i hög grad varierat under alla de år som barometern genomförts och det här beror på vilka rederier som deltagit i enkäten samt om de har angett hur många fartyg de har i drift.

Tabell 9.6. Antalet fartyg som rederiets opererar enligt flaggstat (n=13)

Flagga/fartyg	finska flaggan	EU-flaggan	övriga	ANTAL
roro/ropax	3	2	0	5
containerfartyg	5	0	332	337
torrbulk	23	2	0	25
våtbulk	5	0	0	5
ANTAL	36	4	332	372

Enligt Trafikverkets senaste uppgifter, uppdaterade 30.9.2018, omfattar Finlands handelsfartygs-förteckning 111 fartyg. Under föregående period var 108 fartyg registrerade i det finska handelsfartygsregistret. Även om handelsfartygsregistret ständigt lever och det inte är ovanligt med förändringar, såsom ägarbyten och namnbyten, har antalet registrerade fartyg varit ganska oförändrat under de senaste åren.

## 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. Granskningens 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)

Konjunkturläget på sjöfraktmarknaden är fortsatt positivt när det gäller granskningsperioden liksom förväntningarna inför de kommande 12 månaderna. De senaste 12 månaderna har nettotalet sjunkit med trettio poäng jämfört med föregående period då nettotalet låg på rekordhöga 70. Spridningen i enkätsvaren hade även ökat något under granskningsperioden jämfört med föregående period. Något över hälften av enkätdeltagarna, det vill säga 53 procent anger att konjunkturläget har förbättrats i viss mån medan en tredjedel anser att läget varit oförändrat jämfört med föregående period.

Under den föregående perioden steg nettotalet till det näst högsta någonsin under alla de år barometern genomförts. Det rekordhöga poängtalet 75 är från år 2010. Konjunkturlägets poängtal förväntas fortfarande sjunka något under de kommande 12 månaderna.

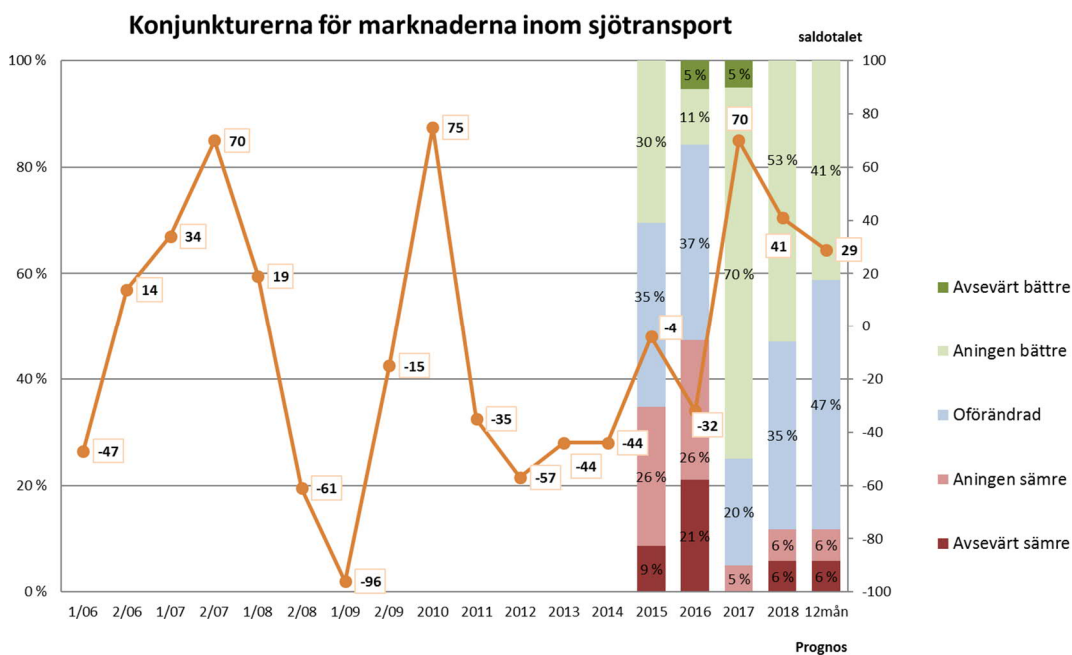


Bild 10.1. Konjukturer inom sjötransportmarknaderna (uppf. 2018 n=17, prognos 12 månader n=17).

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

Även när det gäller transportefterfrågan är konjunkturläget fortsatt positivt under såväl granskningsperioden som i fråga om förväntningar. Nettotalet har sjunkit något under granskningsperioden jämfört med föregående period då nettotalet låg på rekordhög 80. Den senaste längre perioden med positiv transportefterfrågan inföll under perioderna 2/2006 - 1/2008. Nettotalet för transportefterfrågan är 65 under granskningsperioden. Procentuellt sett fördelas enkätsvaren så att 71 procent anser att efterfrågan i viss mån har förbättrats medan 24 procent anger att läget förblivit oförändrat.

Enkättagarna anser att läget kommer att vara fortsatt positivt under de kommande 12 månaderna men nettotalet förväntas sjunka något till 35. Procentuellt sett visar enkätsvaren att närapå hälften av aktörerna tror att efterfrågan ökar i viss mån under de kommande 12 månaderna. Resten av enkättagarna, det vill säga drygt hälften anser att läget förblir oförändrat eller försämrats.

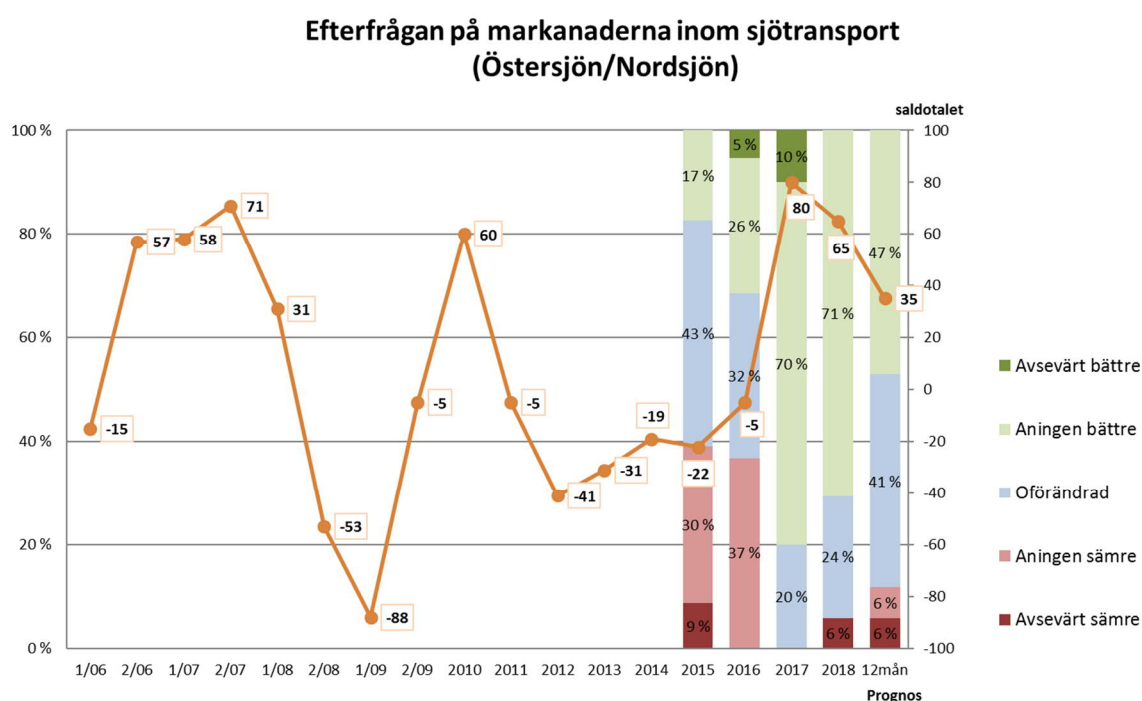


Bild 10.2. Transportefterfrågan på sjötransportmarknader i Östersjön/Nordsjön (uppf. 2018 n=17, prognos 12 månader n=17).

### Antalet export- och importtransporter (B3)

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

När det gäller den finländska sjötrafikens exportfrakter är tillväxtförväntningarna mer återhållsamma än under föregående period då tillväxten förväntades öka till rekordhöga 85. Det förväntade nettotalet för exporten låg på 33 för granskningsperioden. Förväntningarna har visat en uppåtgående trend sedan år 2015 och kommer att fortsätta på samma sätt. Senast sjötrafikens export har förväntats minska var åren 2011–2014. När det gäller granskningsperiodens hade drygt hälften, det vill säga 53 procent förväntat sig att sjötrafikens export växer i viss mån. 27 procent av enkätdeltagarna förväntade sig att läget förblir oförändrat. Jämfört med föregående period förväntar sig också en del av enkätdeltagarna att exportvolymen minskar under de kommande 12 månaderna.

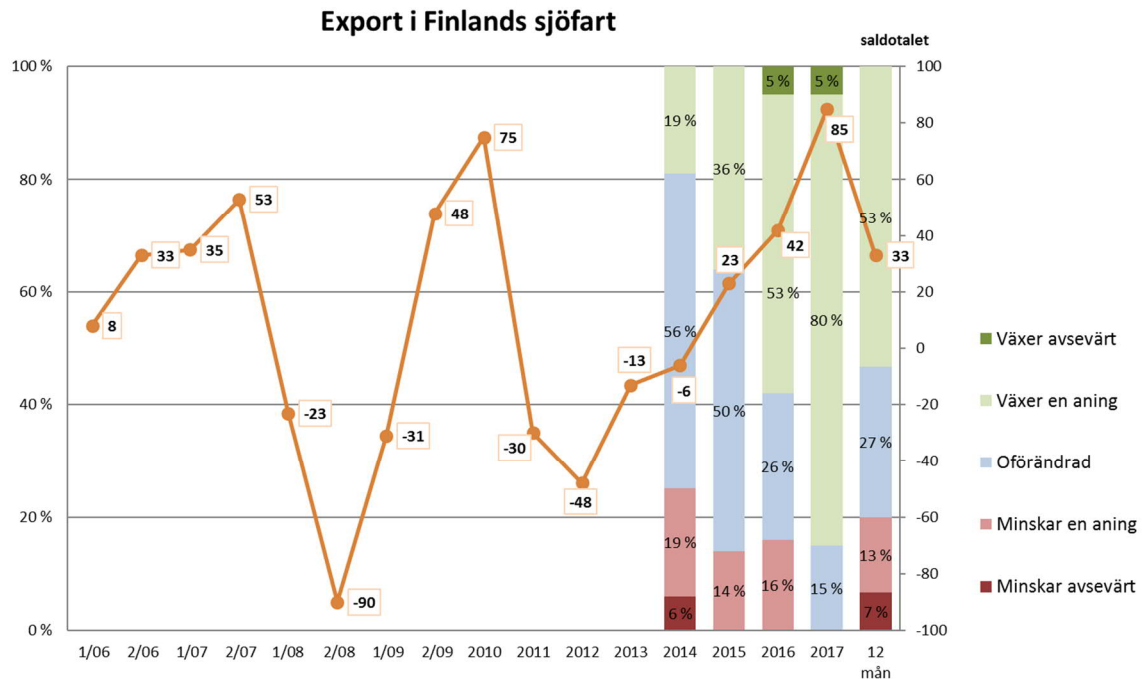


Bild 10.3. Export i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=17).

Precis som exportfrakterna har också importfrakterna visat en uppåtgående trend även om den inte är lika tydlig och linjär som för exportens del. Den uppåtgående trenden med början från år 2012 gör ett undantag år 2015 då nettotalet låg på -4. Granskningsperiodens netttotal (12) för förväntningarna står fortfarande för en ökning av importfrakterna.

Jämfört med exporten förväntas dock importen framöver visa en svagare utveckling. När det gäller importen visar enkätsvaren procentuellt sett en avsevärt större spridning än under den föregående perioden: 35 procent förväntar sig tillväxt i viss mån, 41 procent bedömer att läget förblir oförändrat och resten av enkätdeltagarna förväntar sig att importfrakterna minskar avsevärt eller i viss mån.

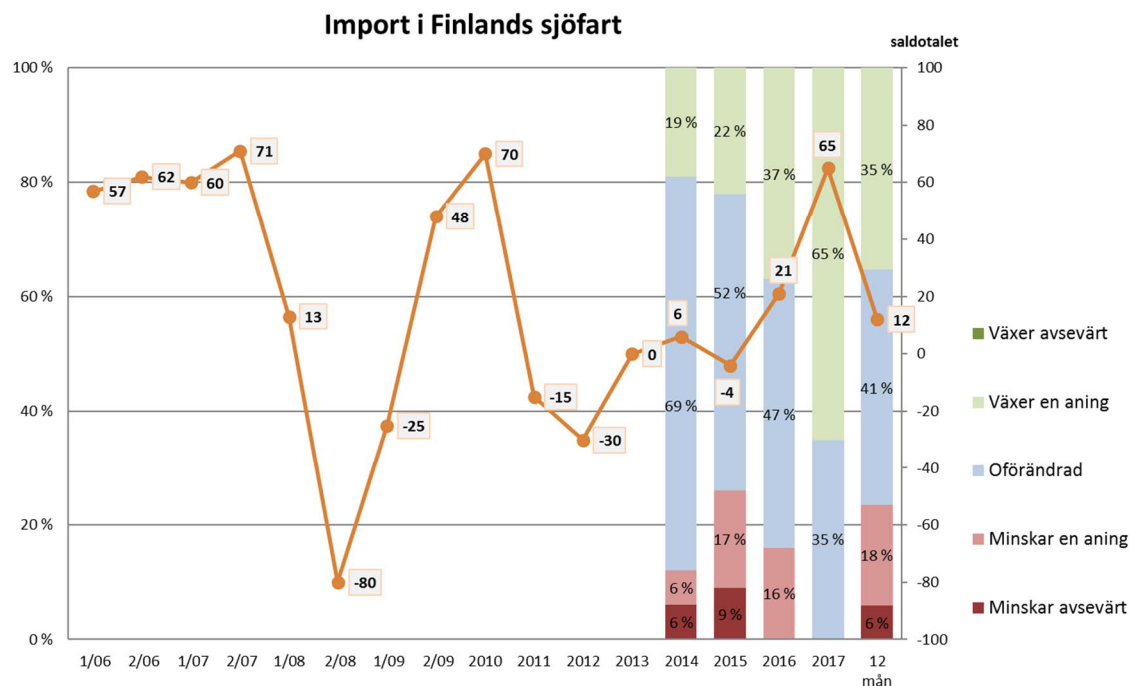


Bild 10.4. Import i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=17).

För sjötransporterna till utlandet har man regelbundet samlat in data sedan år 1970. Sedan år 2010 är det Trafikverket som har producerat statistiken och innan dess Sjöfartsverket. Sedan man började insamling av data har antalet sjötransporter ökat ganska jämt, där ett undantag är den stora nedgången som skedde år 2009. Den transporterade mängden på finska fartyg har absolut hållit sig på ca 30 miljoner ton sedan mitten på 1990-talet. Under det första årtiondet av statistiken var andelen som transporterades på finska fartyg ungefär hälften av det totala antalet sjötransporter, men andelen har stadigt minskat sedan början på 1980-talet. Under de senaste åren har man fraktat ca en tredjedel av sjötransporter på finska fartyg. (Bild 10.5).

Trafikverkets statistik (2018) visar antalet transporter åren 1970–2017. Under åren 2015–2017 har sjötransporterna mellan Finland och andra länder ökat. De finländska fartygens andel av sjöfrakten steg med några procent jämfört med föregående period. Godstransporterna uppgick till totalt 98,8 miljoner ton år 2017. Jämfört med importen gick omkring 1,6 miljoner ton mer gods på export. (Bild 10.5).

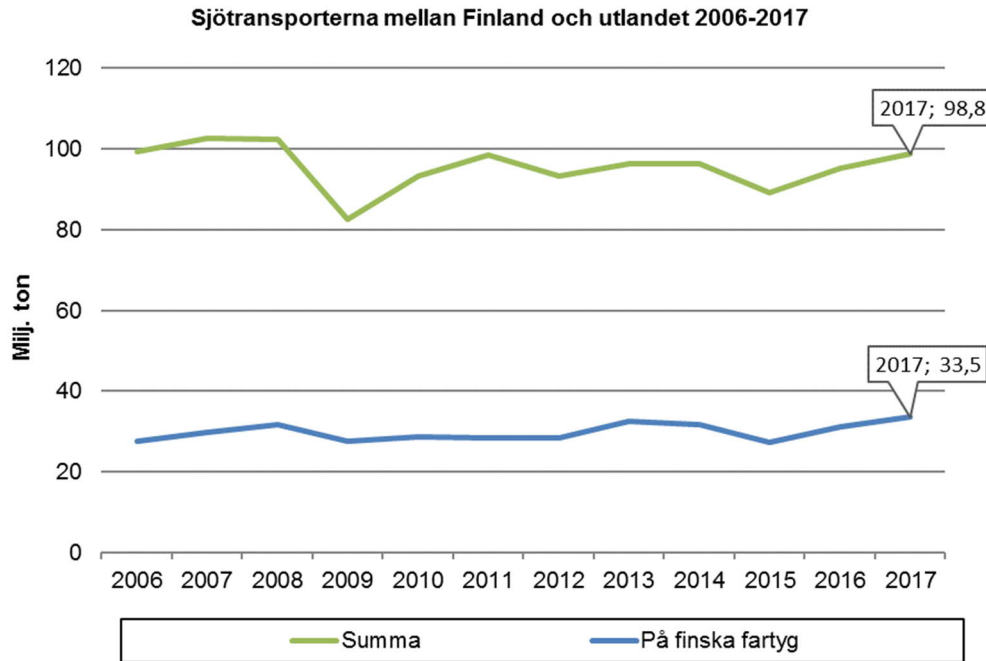


Bild 10.5. Sjötransporterna mellan Finland och utlandet 1970-2017 (Trafikverket, 2018).

#### Konkurrens inom sjötransportmarknaden (B4)

Enkättagarna anser att konkurrensen på sjöfraktmarknaden kommer att vara fortsatt hård och nettotalet ligger på -63. Under hela granskningsperioden har konkurrensen varit negativ och relativt sett visat mindre variation jämfört med andra temaområden. En procentuell granskning visar att något mer än hälften av enkättagarna anser att konkurrensen har blivit hårdare i viss mån. En tredjedel anser däremot att konkurrensläget antingen förblivit oförändrat eller har minskat i viss mån.

Konkurrensen ser ut att bli ännu hårdare under de kommande 12 månaderna eftersom nettotalet förväntas sjunka ännu mer till -59.

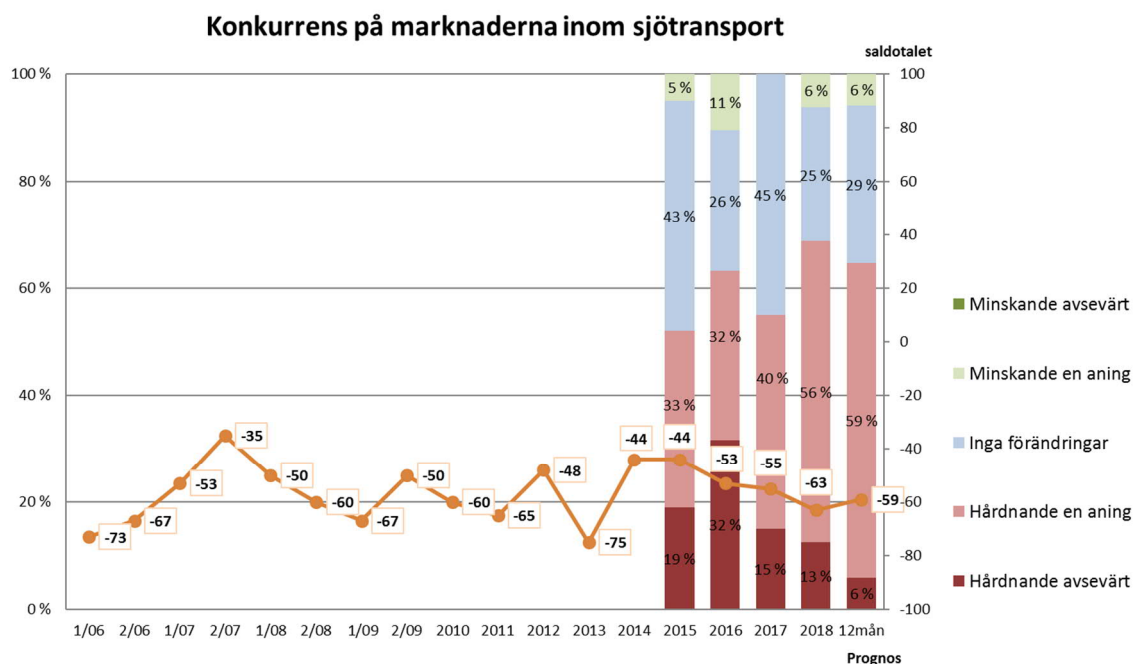


Bild 10.6. Konkurrens på sjötransportmarknader (uppf. 2018 n=17, prognos 12 månader n=16).

### Prisen på sjötransportfrakter (B5)

Nettotalet för sjöfraktpriserna har växlat kraftigt under de senaste åren. Nettotalen har varit negativa från år 2008 och fram till år 2017. Under granskningsperioden har nettotalet lågat på samma nivå som under föregående period (15 → 18). Precis som under den föregående perioden anges inga ytterligheter, såsom har stigit eller sjunkit avsevärt, för den här granskningsperioden. Knappt hälften anser att läget förblivit oförändrat, en dryg tredjedel att priserna har stigit i viss mån och 18 procent att priserna har sjunkit i viss mån.

Nettotalet som visar fraktpriserna för de kommande 12 månaderna ligger på samma nivå som under granskningsperioden och den föregående perioden. Merparten, det vill säga totalt 63 procent av enkättagarna tror att fraktpriserna förblir oförändrade och närapå en tredjedel att de stiger i viss mån. Endast 6 procent av enkättagarna anser att priserna kommer att sjunka.

En ökning av sjötransporterna korrelerar med bunkers pris, som enligt Bunkerworldstatistiken har ökat i år 2018 (bild 10.9., sidan 47). Detta påverkar direkt sjötransporternas prisnivå. Mostvarande trend kan också ses i utredningens svar, där man uppskattade ändringar i bunkers priser (B6).



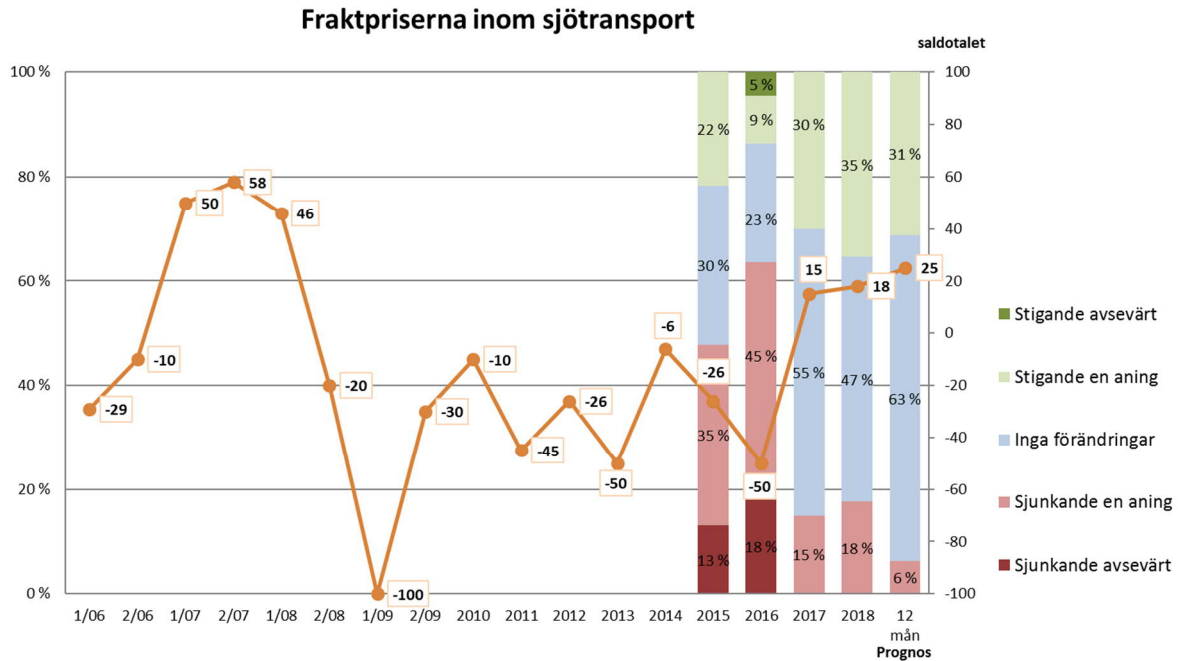


Bild 10.7. Priser på frakterna inom sjötransporten (uppf. 2018 n=16, prognos 12 månader n=16).

### Bunkerpriset (B6)

Bunkerns eller i fartygets bränslepriser har haft avsevärda nedgångar och ökningar när rede-ribarometern har genomförts. Nettotalen har dock till största del varit negativa till och med, så att nettotalen under många år har varit nära -100, vilket är det lägsta möjliga talet.

År 2015 nådde de sjunkande bunkerpriserna en lägsta nivå och nettotalet låg på 45. Sedan dess har nettotalet sjunkit och förblivit på låg nivå även under granskningsperioden då nettotalet närmast sig det lägsta möjliga, det vill säga varit nära -100. Nettotalet för fartygens bränslepriser har senast varit på lika låg nivå åren 2011–2012.

94 procent av enkärdeltagarna anser att under granskningsperioden har priserna stigit i viss mån eller avsevärt medan bara 6 procent anser att priserna ligger på samma nivå som under föregående period. Nettotalet sjönk därmed till -94 poäng.

När det gäller de kommande 12 månaderna förväntas priserna fortsätta att stiga, dock måttligare än under granskningsperioden. En procentuell granskning visar andelen enkärdeltagare som anser att bränslepriset stiger avsevärt (13 %), stiger i viss mån (63 %), förblir oförändrat (19 %) och sjunker i viss mån (6 %).

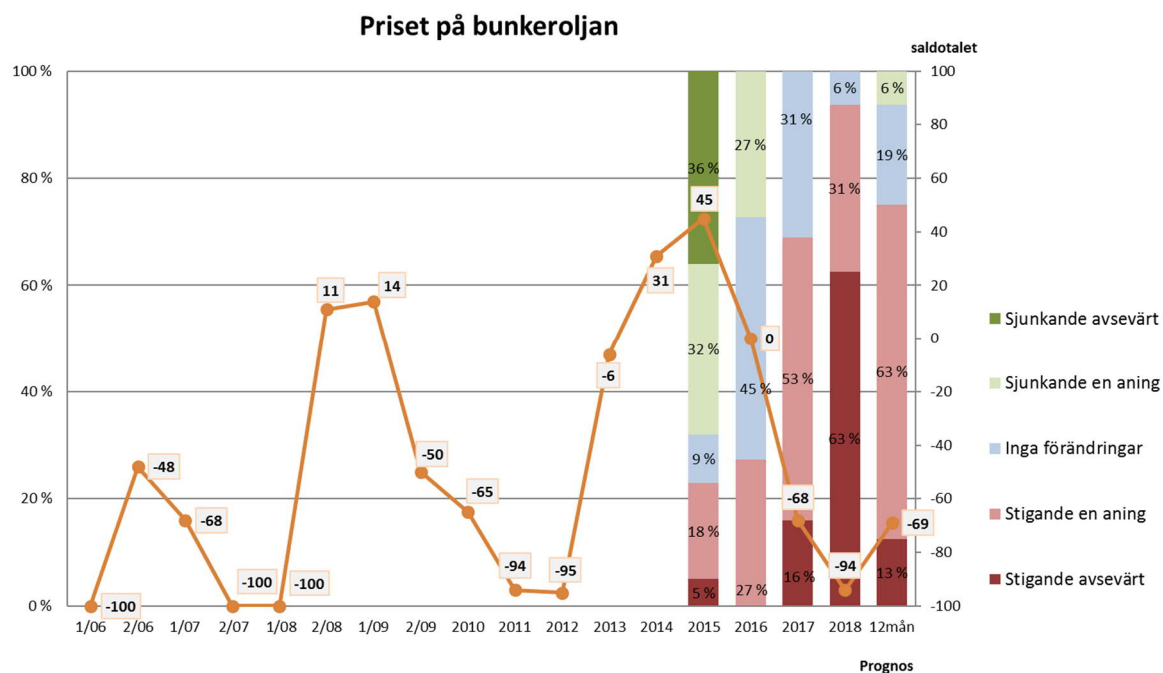


Bild 10.8. Pris på bunkerolja (uppf. 2018 n=16, prognos 12 månader n=16).

Bunkerworld-indexet, BWI , omfattar, med beaktande av den geografiska viktningen, information från 20 betydande bunkringshamnar. Indexet innehåller bunkerolja, diesel och gasolja viktat enligt deras betydelse på bunkermarknaden. (Bunkerworld statistic, 2018) Enligt Bunkerworld index (BWI) var bränslepriset lågt i slutet av år 2017. Därefter har priserna haft en tydligt uppåtgående trend under år 2018. (Bild 10.9).

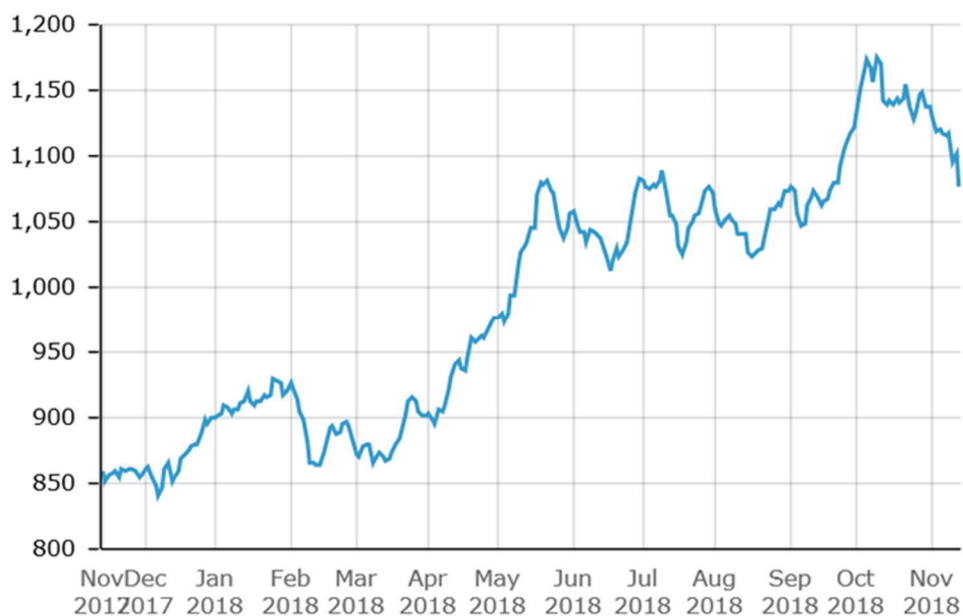


Bild 10.9 Bränslepriset (\$) utveckling enligt BWI-index 2018 (Bunkerworld statistic, 2018).

### Besättningskostnader per flaggstat (B7)

Nettotalet för sjöpersonalkostnader när det gäller de fartyg som seglar under finsk flagg är fortsatt negativt, precis som det har varit under alla de år barometern genomförts. Under granskningsperioden har det skett en ganska betydande förändring eftersom nettotalet har gått från -25 till -64 poäng. Utgående från nettotalet har sjöpersonalkostnaderna under granskningsperioden stigit i viss mån jämfört med föregående period. En procentuell granskning visar att 64 procent av enkättagarna anser att sjöpersonalkostnaderna har stigit, medan 36 procent anser att kostnaderna förblivit oförändrade.

Läget förväntas förbli likadant även under de kommande 12 månaderna. 45 procent av enkättagarna anser att sjöpersonalkostnaderna kommer att stiga i viss mån. Resten av enkättagarna, det vill säga 55 procent anser att läget kommer att förbli oförändrat. Utgående från detta är nettotalet -45 poäng för de kommande 12 månaderna.

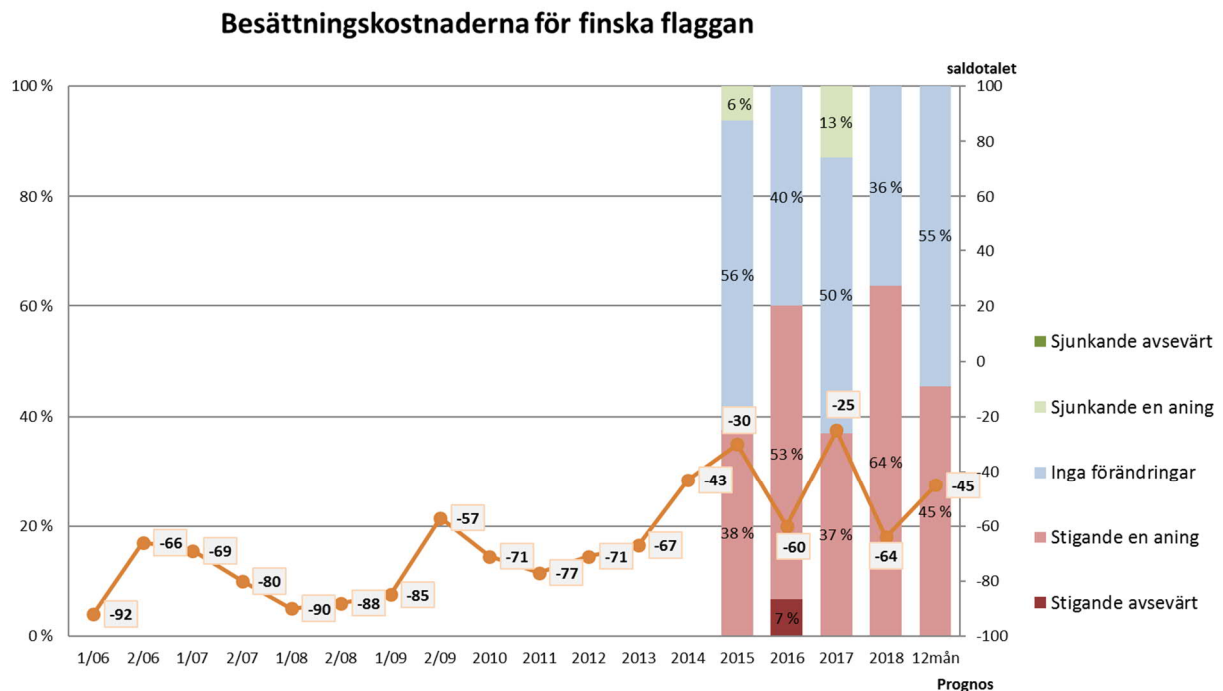


Bild 10.10. Besättningskostnader för finskflaggade fartyg (uppf. 2018 n=11, prognos 12 månader n=11).

Sjöpersonalkostnaderna har stigit under alla de år som barometern har genomförts när det gäller fartyg som seglar under finsk flagg men likväl fartyg som seglar under annan än finsk flagg och därför har nettotalen förblivit negativa. Under granskningsperioden har nettotalet dock närmast sig en positiv nivå.

Nettotalet när det gäller sjöpersonalkostnader på fartyg som seglar under annan än finsk flagg har varit 0 under granskningsperioden. En procentuell granskning visar att alla enkättagare har angett

att kostnaderna har förblivit oförändrade. Läget förväntas förbli oförändrat under de kommande 12 månaderna. Alla enkättagare anser att kostnaderna för sjöpersonal som seglar under annan än finsk flagg kommer att förbli oförändrade.

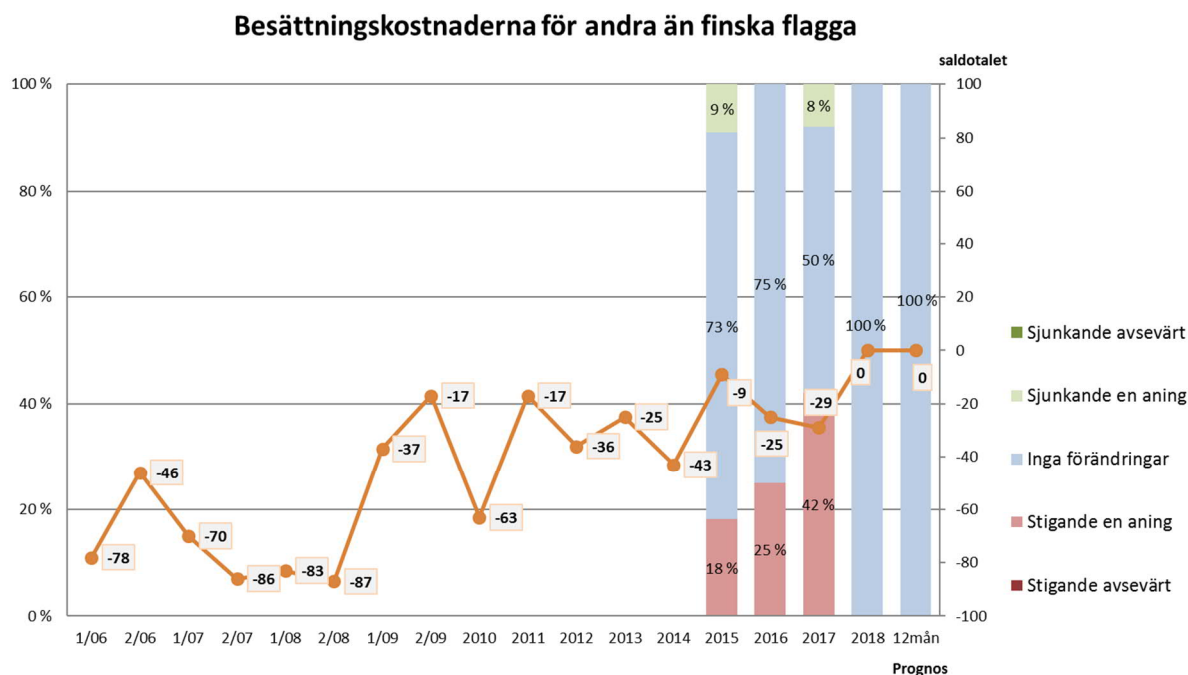


Bild 10.11. Besättningskostnader för andra än finska flaggor (uppf. 2018 n=6 prognos 12 månader n=6).

### Investeringar i tonnage 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 när det gällde kommande investeringsvolymerna har sjunkit något jämfört med granskningsperioden. Nettotalet sjönk från 74 till 65. Investeringsvolymerna förväntas dock fortfarande tydligt vara positiva precis som under föregående period. Under alla de år barometern genomförts har nettotalen för investeringarna varierat i hög grad och enkätsvaren har visat en relativt stor spridning. En procentuell granskning visar att 71 procent av enkättagarna anser att investeringarna ökar i viss mån, 24 procent att de förblir oförändrade och 6 procent att investeringarna sjunker avsevärt.

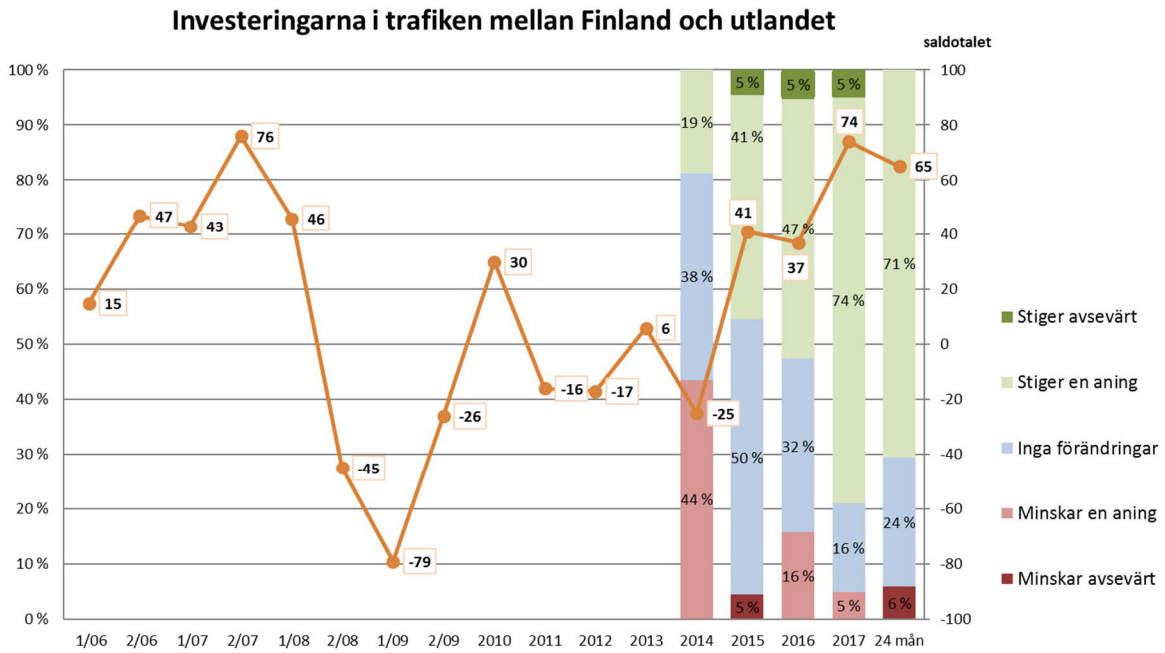


Bild 10.12. Investeringar i trafiken mellan Finland och utlandet (prognos 24 månader n=17).

## 10.2 Frågor om enstaka rederier

### Omsättning (B9)

I nettotalet för rederiernas omsättning har ingen stor förändring skett jämfört med föregående period. Nettotalet har sjunkit något från 65 och ligger under granskningsperioden på 59. En procentuell granskning visar att 71 procent av enkättagarna anger att deras omsättning har ökat i viss mån, medan 18 procent av enkättagarna anger att deras omsättning har förblivit oförändrad. Några enkättagare anger att deras omsättning har sjunkit i viss mån (6 %) eller avsevärt (6 %). Branschens allmänna positiva konjunkturläge har även haft positiv inverkan på omsättningen för merparten av enkättagarna.

Omsättningen antas bli något sämre jämfört med granskningsperioden, och ytterligheterna som anges har ökat när det gäller förväntningarna inför framtiden. Närapå hälften av enkättagarna tror att omsättningen ökar under de kommande 12 månaderna i viss mån eller avsevärt. 35 procent av enkättagarna tror att läget förblir oförändrat. Under granskningsperioden hade man klart sämre förväntningar inför framtiden jämfört med föregående period då nettotalet som visar omsättningens utveckling steg till rekordhöga 85 poäng.

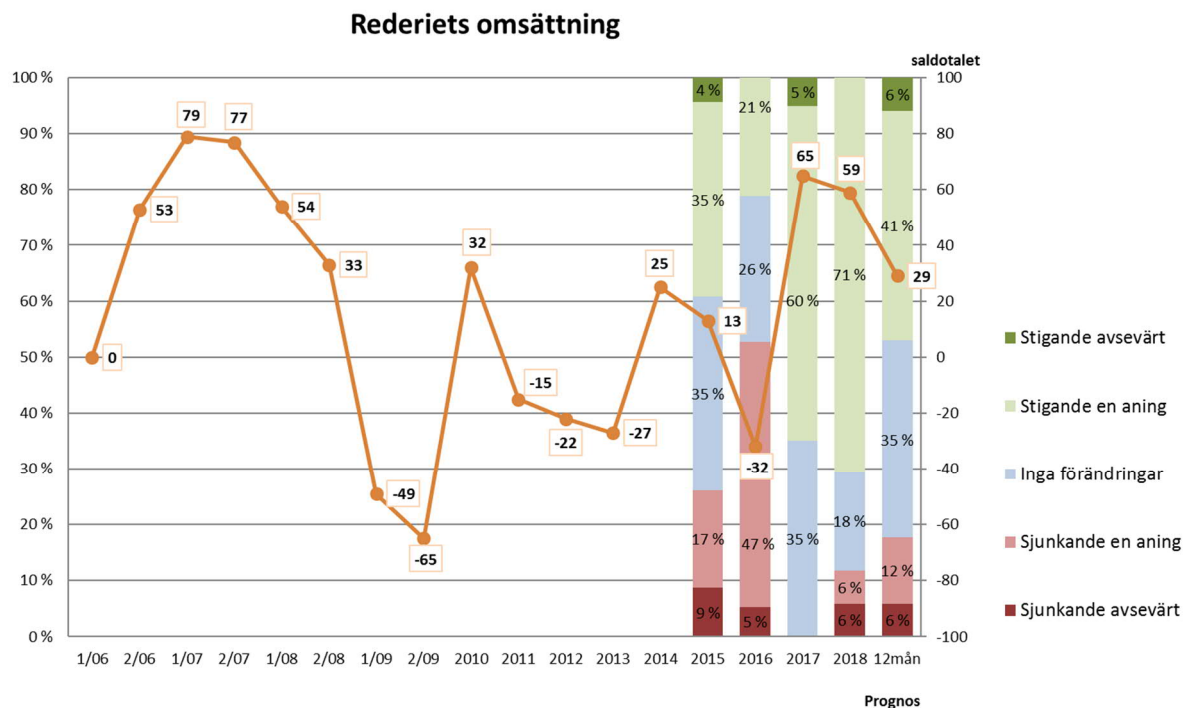


Bild 10.13. Rederiets omsättning (uppf. 2018 n=17, prognos 12 månader n=17).

### Utnyttjandegraden av fartygens kapacitet (B10)

Under alla de år som barometern genomförts har nettotalet som visar utnyttjandegrad av fartygs-kapaciteten varierat i viss mån men nettotalet har varit positiva förutom under några perioder (år 2009, 2012 och 2016). Nettotalet har varit som lägst (-75) i början av år 2009. År 2017 hade utnyttjandegraden av rederiernas kapacitet avsevärt förbättrats efter en svacka under år 2016. Nettotalet för utnyttjandegraden har under granskningsperioden varit på samma nivå som under föregående period och enkättagarna anser fortfarande att utnyttjandegraden visar en uppåtgående trend. Drygt hälften av enkättagarna (56 %) anser att läget har förblivit oförändrat, cirka en tredjedel (31%) anger att läget har förbättrats i viss mån och en liten andel (6 %) att det har förbättrats avsevärt. 6 procent anser att utnyttjandegraden har sjunkit i viss mån.

Nettotalet som visar förväntningarna när det gäller utnyttjandegraden är något lägre än under gransk-ningsperioden. Enligt förväntningarna ligger nettotalet på 12 poäng. Merparten av enkättagarna (65 %) bedömer att utnyttjandegraden förblir oförändrad under de kommande 12 månaderna.

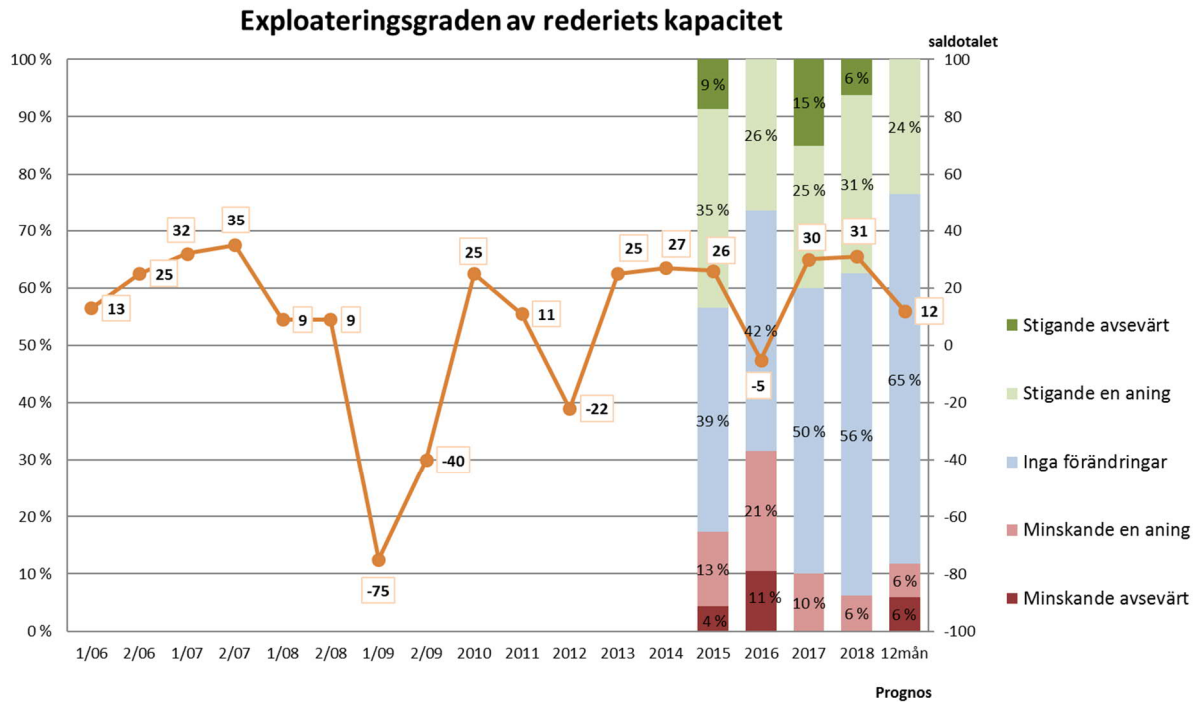


Bild 10.14. Utnyttjandegrad av rederiets kapacitet (uppf. 2018 n=16, prognos 12 månader n=16).

Utvecklingen av antalet sjöanställda per flaggstat (B11)

Sjöpersonalen på fartyg som seglar under finsk flagg har i viss mån varierat under alla de år barometerna har genomförts, men några exceptionella uppsving eller svackor har inte förekommit. År 2015 var nettotalet -20. Därifrån har det sakteligen stigit varje år och ligger på 18 poäng under granskningsperioden. 64 procent av enkätdeltagarna anger att läget förblivit oförändrat, 18 procent anser att antalet sjöpersonal har stigit i viss mån medan 9 procent anger att antalet har stigit avsevärt och likaså anger 9 procent att antalet sjöpersonal har sjunkit i viss mån.

Antalet sjöpersonal förväntas fortfarande stiga något under de kommande 12 månaderna. Förväntningarna när det gäller den här utvecklingen visar ett netttotal på 9. Procentuellt sett anser 73 procent av enkätdeltagarna att läget förblir oförändrat och 19 procent tror att antalet sjöpersonal stiger i viss mån. 9 procent av enkätdeltagarna tror att antalet minskar i viss mån under de kommande 12 månaderna.

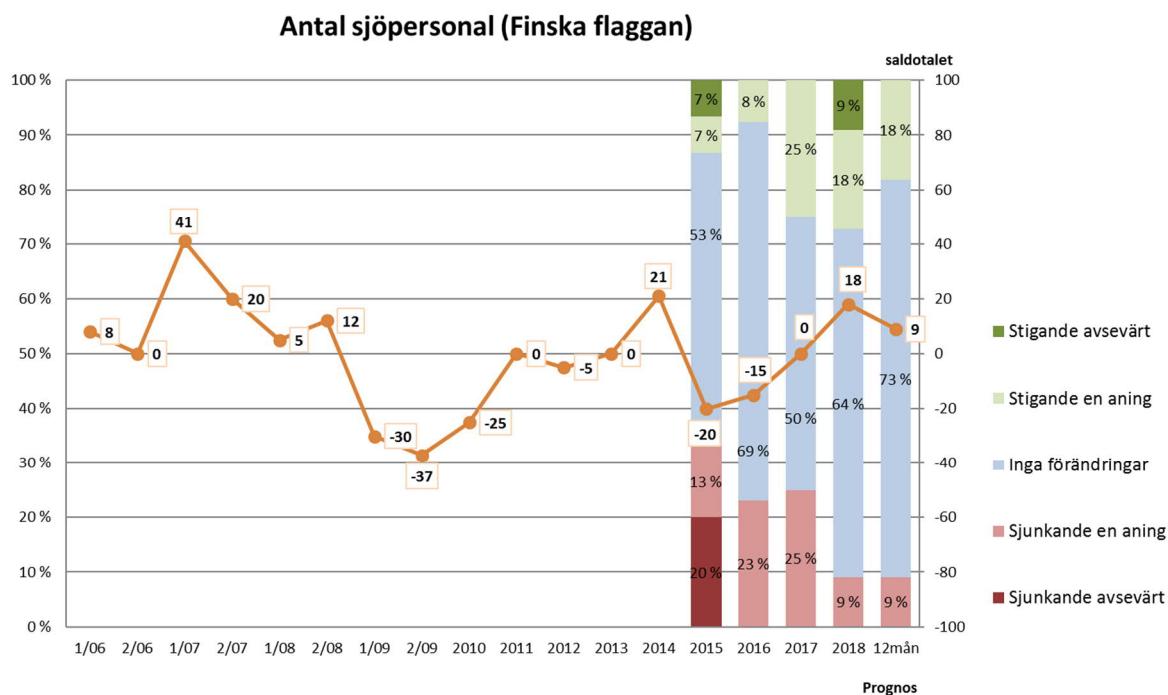


Bild 10.15. Antal sjöpersonal på finskflaggade fartyg (uppf. 2018 n=11, prognos 12 månader n=11).

Nettotalen som visar antalet sjöpersonal på fartyg som seglar under utländsk flagg har varit positiva förutom under ett år. År 2013 sjönk nettotalet till -44 poäng. Därefter har nettotalet varit antingen positivt eller 0. Under granskningsperioden har nettotalet sjunkit från 33 till jämt 0. Procentuellt sett anger 71 procent av enkättagarna att läget förblivit oförändrat, 14 procent anser att antalet sjöpersonal har stigit i viss mån och likaså anger 14 procent att antalet har sjunkit i viss mån.

Antalet sjöpersonal förväntas igen stiga en aning under de kommande 12 månaderna. Nettotalet som visar förväntningarna för de kommande 12 månaderna är 14 och procentuellt sett anser merparten av enkättagarna (86 %) att läget förblir oförändrat medan 14 procent bedömer att antalet sjöpersonal på fartyg som seglar under annan än finsk flagg kommer att stiga i viss mån.



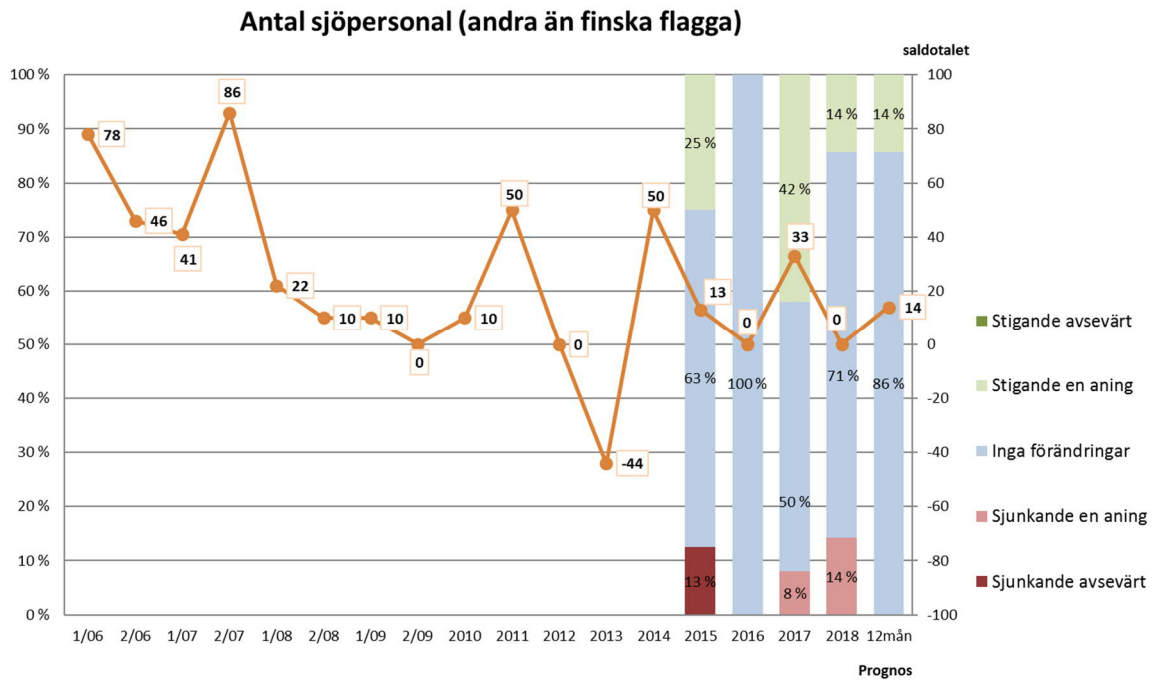


Bild 10.16. Antal sjöpersonal på de utflaggade fartygen (uppf. 2018 n=7, prognos 12 månader n=7).

## 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 89 kryss). Alla hinder har inte samma värde och deltagarna ombads inte lista dem i viktighetsordning. Alla 17 rederier som deltog i årets barometerenkät besvarade denna fråga.

Bild 11.1. visar de 5 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. Cirka 70 procent av enkätdeltagarna anger att en dålig prisutveckling är det största tillväxthindret under granskningsperioden precis som under föregående period.

Under de tre senaste åren har det skett en betydande förändring när det gäller tillgången till kompetent sjöpersonal. År 2016 var det bara 21 procent av enkätdeltagarna som såg detta som ett stort hinder, medan den andelen fram till år 2018 har stigit till 65 procent.

De orosmoment som enkätdeltagarna nämner till följande är att bunkerpriserna stiger (59 %), arbetskraftskostnaderna stiger (47 %) medan en del av enkätdeltagarna anger en allmän ekonomisk osäkerhet (41 %). Även i fråga om konkurrensläget har det skett en stor förändring under de senaste 12 månaderna. Under föregående period ansåg mer än hälften av enkätdeltagarna att den hårda konkurrensen är ett hinder medan den andelen har sjunkit till 24 procent fram till år 2018.

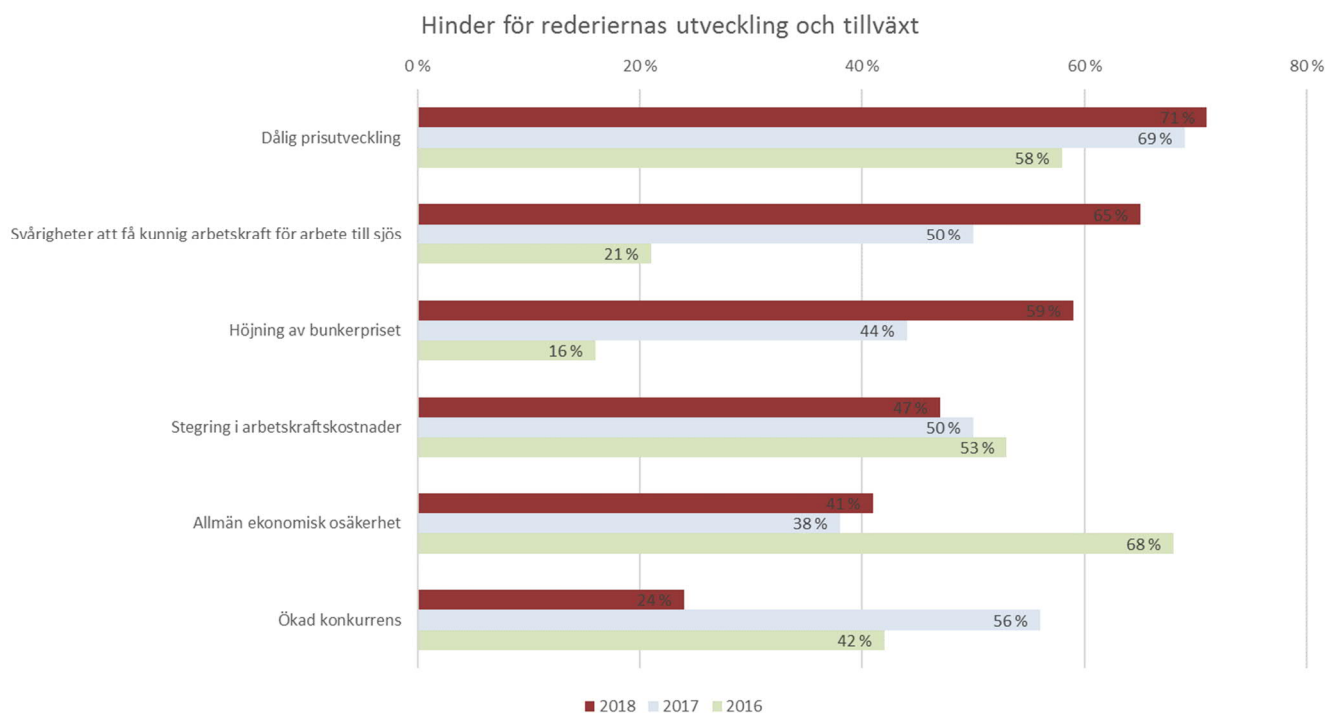


Bild 11.1. Hinder för rederiets tillväxt (2018 n=17, 2017 n=20, 2016 n=19).

## 12 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN

I frågegrupp D behandlades förändringarna som har skett i verksamhetsmiljön.

### Finlands sjöfartspolitik (D1)

Med frågan undersökte man finska sjöfartspolitikens förutsättningar för rederiverksamhet. I den undersökta perioden har man använt föregående år liksom i alla tidigare barometrar. Lite annorlunda från andra teman kan man istället för att välja mellan fem alternativ välja mellan tre: förbättrad, oförändrad eller försämrad. I det här temat tittar man inte på verksamhetsmiljöns framtid.

Jämfört med år 2017 har nettotalet för sjöfartspolitikerna förblivit på samma nivå eftersom nettotalet bara sjunkit en aning från -10 till -12 poäng. 65 procent av enkäddeltagarna anser att sjöfartspolitikerna har förblivit på samma nivå som under föregående period, medan 12 procent anser att läget har förbättrats och 24 procent att det har försämrats. Under alla de år som barometern genomförts har nettotalet betydligt oftare varit negativa (11 st.) än positiva (4 st.). Nettotalet har varit noll under några granskningsperioder. Detta ger vid handen att man inte är alltför nöjd med den nuvarande sjöfartspolitikerna.

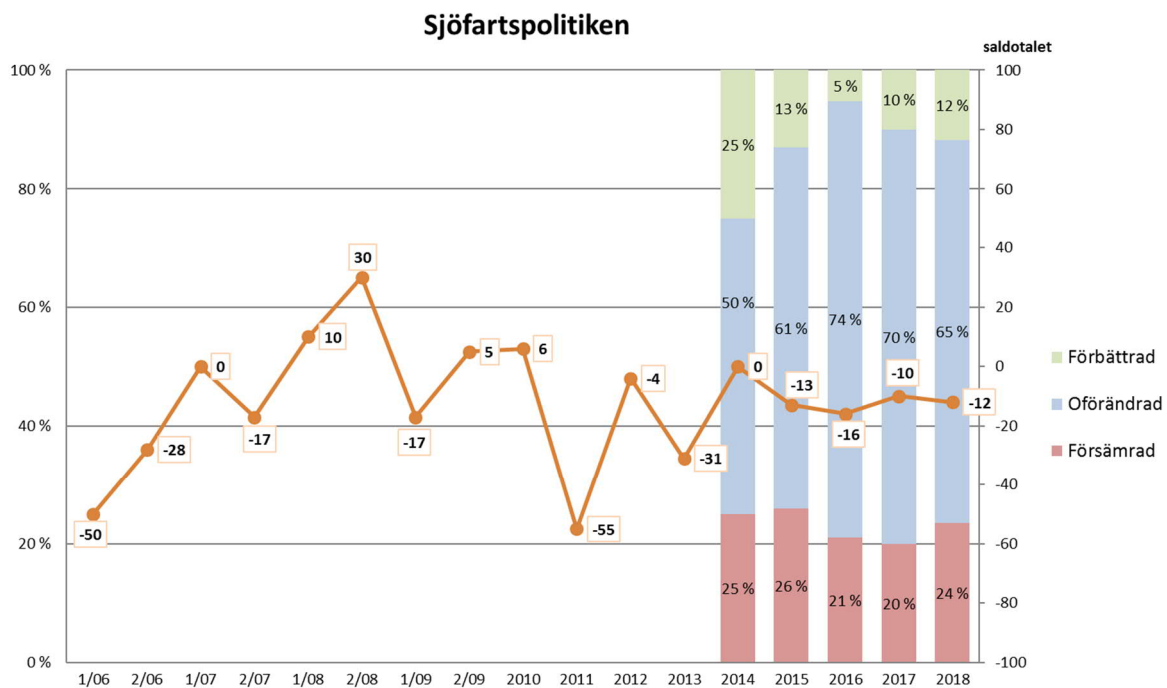


Bild 12.1. Sjöfartspolitik i Finland (uppf. 2018 n=17).

### De finländska rederiernas marknadsandel (D2)

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

Under så gott som alla de år som barometern genomförts har förväntningarna varit negativa med tanke på utvecklingen av de finländska rederiernas marknadsandelar när det gäller transporter till och från Finland. Under den föregående perioden var nettotalet dock positivt och steg till 10 poäng. Under de kommande 12 månaderna förväntas läget förbli positivt men spridningen bland enkätsvaren är större än under föregående period.

31 procent av enkätdeltagarna anser att marknadsandelen förblir oförändrad, medan 38 procent anser att marknadsandelen stiger i viss mån och 25 procent att den sjunker i viss mån. En del av enkätdeltagarna förväntar sig att de finländska rederiernas marknadsandel sjunker avsevärt. Utgående från dessa bedömningar får man ett aningen positivt nettotal på 6 poäng.

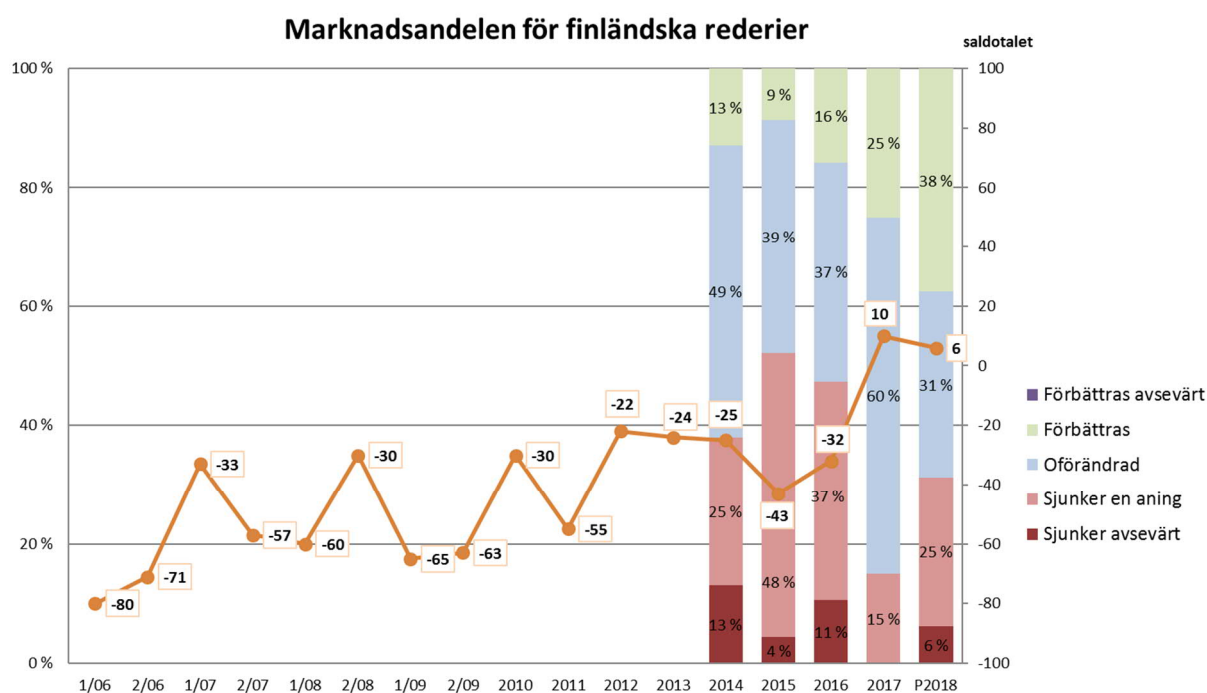


Bild 12.2. Marknadsandelen för finländska rederier (prognos 12 månader n=16).

Nedgången i de finska rederiernas marknadsandelar har också syns i Trafikverkets sjötrafik-statistik till utlandet (2018) som visar fartygens procentuella andel under finsk flagg från och med år 1970. När statistiken började var andelen ca hälften av alla godstransporter. Efter detta har andelen minskat så smått, så att andelen i dag är under en tredjedel av all godstrafik.

Det bör dock noteras att under de senaste tio åren har andelen stabiliserats till ca 30 procent. (Bild 12.3.) Under alla de år som barometern genomförts (2006–2017) har de finländska rederiernas andel av godstrafiken stigit från 27,7 procent till 33,9 procent. (Bild 12.3.)

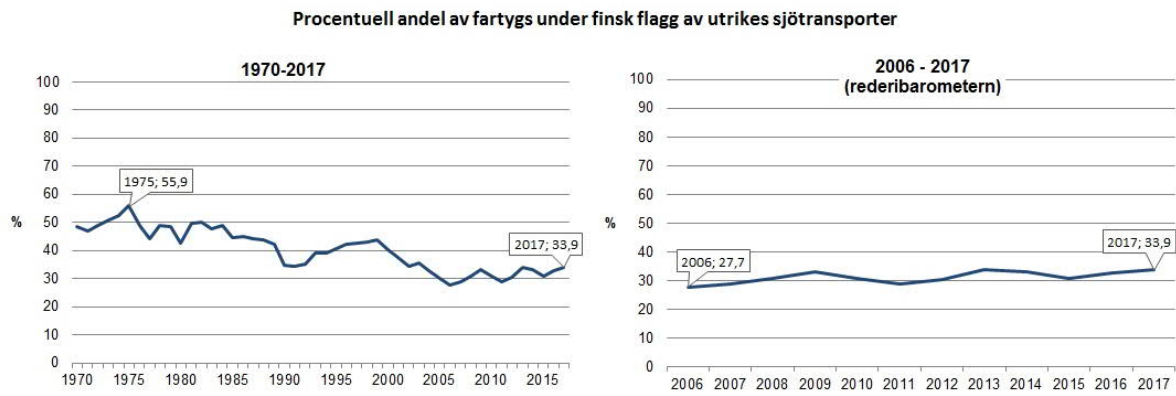


Bild 12.3. Procentuell andel av fartygs under finsk flagg av utrikes sjötransporter 1970-2017 och under barometerns historia (Trafikverket, 2018).

### 13 TEMAFRÅGA

Rederibarometerens temafråga kartlägger årligen deltagarnas åsikter om aktuella teman. Temafrågan för den här granskningsperioden handlar om rederiernas företagsansvar liksom miljövänliga lösningar. Alla enkättagare svarade även på temafrågan. Syftet med enkäten var i första hand att utreda om företagen upplever att företagsansvar och miljövänliga lösningar är konkurrensfördelar och om dessa värden inverkar på hur transportköparna agerar.

I det globala samhället har ansvarstagande blivit allt viktigare och av företag krävs allt större engagemang för en hållbar utveckling. Ansvarstagande spelar även in i att skapa en positiv företagsimage och i främjandet av konkurrensförmågan. Utvecklingen av metoder inom hållbar utveckling och en förbättrad informationsgång mellan företag och berörda parter möjliggör för företag att använda ansvarstagande som en konkurrensfördel.

Ett företags samhällsansvar har definierats som frivillig verksamhet som stöder affärsverksamheten och styrs av företagets värderingar och målsättningar. Inom sjöfarten hör samhällsansvaret ihop med bland annat miljö, säkerhet, arbetskraft, verksamhetens transparens och ansvar som del i leveranskedjorna för de produkter som fraktas. Rederierna är ett led i leveranskedjan som sträcker sig från införskaffande av råmaterial till leverans av produkten till kunden.

I den första temafrågan ombads enkättagarna ge allmänna kommentarer om vilka faktorer som för deras rederi utgör konkurrensfördelar på sjötransportmarknaden. Enkättagarna anger som sina konkurrensfördelar kostnadseffektivitet, servicekvalitet, en kompetent och yrkeskunnig personal, effektiva tidtabeller, fulla laster och följaktligen miljöeffektivitet, lotsning, kostnader, flexibilitet, en komplett kundtjänst samt att utveckla tekniken att svara mot kundernas behov. Ingen av enkättagarna nämnde särskilt miljövänliga lösningar eller företagsansvar men många svar kan indirekt uppfattas vara relaterade till dessa frågor. Till exempel när det gäller fulla laster kan man konkurrera med miljöeffektivitet medan den tekniska utvecklingen kan handla om miljöteknik. Företagsansvar kan å sin sida åtminstone knyta an till personalen som företagen satsar på liksom till servicekvaliteten.

I den andra temafrågan ombads enkättagarna berätta ifall de anser att ansvar och miljövänliga lösningar är faktorer som transportköparna uppskattar hos rederierna. Svaren på den andra temafrågan gav en ganska stor spridning. 47 procent av enkättagarna anser att ansvar och miljövänliga lösningar är faktorer som transportköparna uppskattar hos rederierna, medan 41 procent anser att de inte uppskattar dessa faktorer. 12 procent av enkättagarna svarade "vet ej" på frågan om transportköparna uppskattar att rederierna är ansvarsfulla och väljer miljövänliga lösningar.

I den tredje temafrågan ombads enkättagarna berätta om rederierna tycker att transportköparna beaktar en ansvarsfull leveranskedja och är intresserade av om rederierna agerar ansvarsfullt. 41 procent av enkättagarna anser att transportköparna beaktar en ansvarsfull leveranskedja och är intresserade av att rederierna agerar ansvarsfullt medan 47 procent anser att dessa faktorer inte beaktas. 12 procent av enkättagarna svarade "vet ej" på den frågan.

Enkättagarna ombads även ge allmänna kommentarer om hur en ansvarsfull verksamhet påverkar hur transportköparen agerar, särskilt i det fall att transportköparna beaktar en ansvarsfull leveranskedja och är intresserade av att rederiernas verksamhet är ansvarsfull. Enkättagarna anger att

transportköparna förutsätter rapporter om och certifikat för hållbar verksamhet liksom krav på fartygsinspektioner. Enligt många av kommentarerna syns det dock inte på något sätt att transportköparna skulle uppskatta företagsansvar och miljövänliga lösningar hos rederierna. I en kommentar konstateras att man nog vill ha företagsansvar, öppenhet och miljövänliga lösningar men tillsvidare inte är villig att betala för det.

## 14 SLUTSATSER

Rederibarometern publicerades för första gången år 2006. Utredningen under den gångna perioden visar vilka konjunkturer rederibranschen och sjöfartsbranschen allmänt har gått igenom under de här åren. I den största andelen av temana kan man se förenliga nedgångs- och uppgångskonjunkturer, även om undantag från den allmänna trenden har visats.

I bild 14.1 presenteras en allmän trend för rederibranschen. Här har de årliga medeltalen räknats för åtta olika temafrågor (avrundat till närmaste femtal) och utgående från dem skapat ett linjediagram. Den uppåtgående trenden som började 2006, som var det första året då barometern genomfördes, har fortsatt fram till slutet av år 2007. Därefter har en exceptionellt kraftig nedgång skett i samband med den ekonomiska recessionen vid årsskiftet 2008–2009. Under årets gång ses sedan ett snabbt uppsving och uppsvinget har i vissa fall varit kraftigare än nedgången under lågkonjunkturen. De högsta positiva nettotalen sågs år 2010 varefter en ny lågkonjunktur fick sin början och fortsatte fram till år 2014. Därefter ses en mer måttlig om dock jämn uppåtgående trend. År 2016 sågs en liten svacka medan perioden 2017 har varit mycket positiv.

Under granskningsperioden ligger den allmänna trenden kvar på ett högt netttotal och konjunkturen är tydligt positiv. Nettotalet som visar konjunkturväxling ligger på 45. Även de kommande 12 månaderna anser man att ser måttligt ljusa ut, och förväntningarna visar ett netttotal på 30.

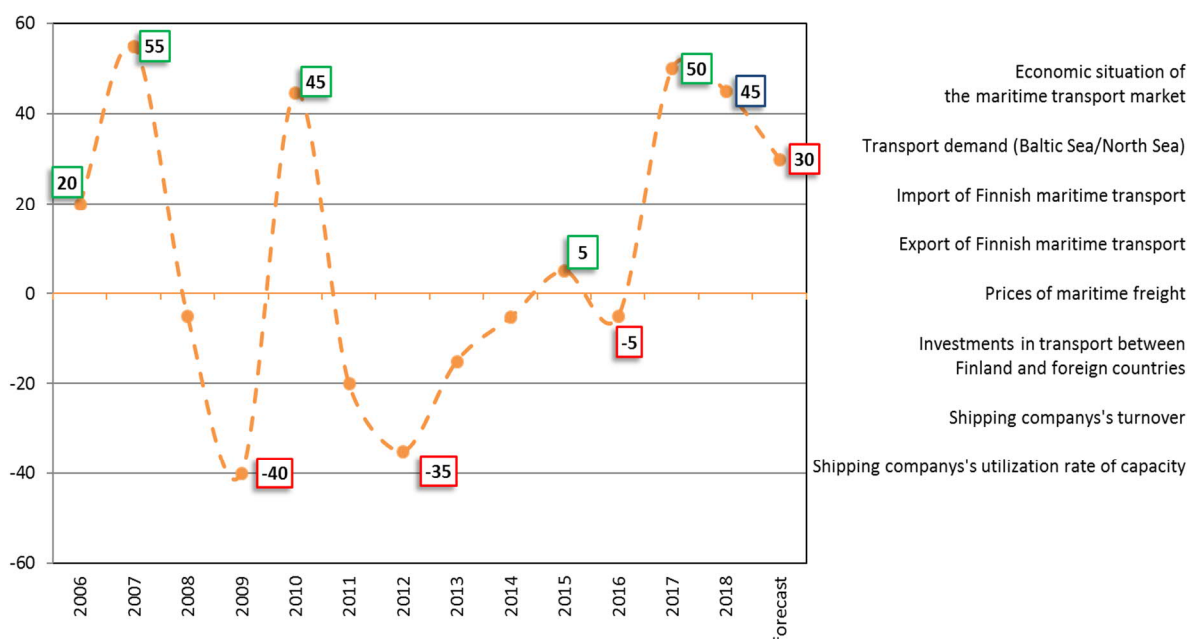


Bild 14.1. Sjöfarts- och rederibranschens konjunkturväxling 2006-2018 och prognos.

Övriga temaområdena, som inte är med i det föregående diagrammet, följer huvudsakligen helt egna trender även om några likheter kan skönjas.



Under alla de år som barometern genomförts har nettotalet för konkurrensläget på sjöfraktmarknaden varit negativt. Det här visar att det råder mer eller mindre konkurrens. Granskningsperioden visar ingen förändring utan konkurrensen har rentav blivit ännu hårdare jämfört med föregående period. Alltsedan barometern första gången genomfördes har andelen fartyg som seglar under finsk flagg i godstrafiken mellan Finland och andra länder legat kring 30 procent och under alla de år barometern har genomförts (2006–2017) har de finländska rederiernas andel av godstrafiken stigit från 27,7 procent till 33,9 procent. (Se figur 12.3.).

Sjöfraktpriserna har efter djupdykningen år 2009 växlat kraftigt från år till år. Nettotalen har varit negativa från år 2008 och fram till år 2017. Nettotalet har förblivit på samma nivå under granskningsperioden jämfört med föregående period. År 2015 sjönk bunkerpriserna till sin lägsta nivå och nettotalet låg på 45. Därefter har nettotalet visat en nedåtgående trend och nettotalet har förblivit lågt även under granskningsperioden. Nettotalet för fartygens bränslepriser har senast varit på lika låg nivå åren 2011–2012. Cirka 94 procent av enkätdeltagarna anser att priserna har stigit i viss mån eller avsevärt under granskningsperioden.

Nettotalet för sjöpersonalen på fartyg som seglar under finsk flagg har förblivit negativt under alla de år barometern har genomförts, och ingen förändring ses heller under granskningsperioden. Nettotalet har växlat under de senaste fem åren. Under alla de år barometern har genomförts har även de utländska fartygens sjöpersonalkostnader visat en uppåtgående trend, och läget förväntas fortsätta på samma sätt.

Sjöfartspolitikens utveckling har till skillnad från de övriga diagrammen presenterats med en trestegs gradering som visar om politiken har förbättrats, förblivit oförändrad eller försämrats. Nettotalen har växlat och lågat över och under noll. Nettotalet för sjöfartspolitiken har förblivit på samma nivå jämfört med barometern år 2017 eftersom nettotalet bara har sjunkit en aning.

Temafrågorna byts uts årligen för att kartlägga enkätdeltagarnas åsikter om aktuella frågor. I år ombads rederierna ge sina synpunkter på företagsansvar och miljövänlig verksamhet. Syftet med enkäten var i första hand att utreda om företagen upplever att företagsansvar och miljövänliga lösningar är konkurrensfördelar och om dessa värden inverkar på hur transportköparna agerar. Svaren på temafrågorna gav en stor spridning. Det här visar att rederierna är relativt osäkra över huruvida företagsansvar liksom miljövänliga lösningar ger konkurrensfördelar liksom om dessa värden inverkar på hur transportköparna agerar.

## LÄHTEET /KÄLLOR

Bunkerworld-tilastot. Bunkerworld Index. [haettu 12.11.2018] Saatavissa: <http://www.bunkerworld.com/prices/index/bwi>

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi (2018). Suomen virallinen tilasto (SVT): Kauppalaivasto [verkkajulkaisu]. Helsinki: Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi [viitattu: 1.11.2018].  
Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/klaiv/>

Liikennevirasto (2018). Suomen virallinen tilasto (SVT): Ulkomaan meriliikenne [verkkajulkaisu]. Helsinki: Liikennevirasto [viitattu: 1.11.2018]. Saantitapa:  
<http://www.stat.fi/til/uvliik/>

Turun Yliopiston Merenkulkualan koulutus -ja tutkimuskeskuksen julkaisuja B208/2017, Minna Alhosalo. Varustamobarometri 2017- Rederibarometern 2017. Turku. Saantitapa:

## LIITE / BILAGA

### Kyselylomake

#### A. Taustatiedot

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

#### A1. Vastaajan tiedot

Varustamon / tytärvastamon nimi

Vastaajan nimi

Asema

#### A2. Varustamonne pääasiallinen liikennemuoto

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

#### A3. Varustamonne pääasiallinen tavaraliikenne

- Kuivabulk  
 Nestebulk  
 Kappaletavara

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

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

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

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

#### A6. Varustamon tonnisto

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

#### A7. Varustamon lippuvaltiot

Varustamonne operoimien alusten määrä (kpl) lippuvaltioittain:

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

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

##### Suhdanteet

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

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

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

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

#### Tuotanto/Kysyntä

B2a. Onko kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla viimeisen vuoden aikana

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

B2b. Odotatteko kuljetuskysynnän Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla seuraavan vuoden aikana

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

B3a. Odotatteko VIENTIkuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä

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

B3b. Odotatteko TUONTIkuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä

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

#### Kilpailu

B4a. Onko kilpailu merikuljetusmarkkinoilla viimeisen vuoden aikana

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

B4b. Odotatteko kilpailun merikuljetusmarkkinoilla seuraavan vuoden aikana

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

#### Hinnat

B5a. Ovatko merikuljetusrahtien hinnat viimeisen vuoden aikana

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

B5b. Odotatteko merikuljetusrahtien hintojen seuraavan vuoden aikana

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

#### Kustannukset

B6a. Onko pääasiassa käyttämänne polttoaineen hinta viimeisen vuoden aikana

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

B6b. Odotatteko pääasiassa käyttämänne polttoaineen hinnan seuraavan vuoden aikana

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

B7a. Ovatko miehistökustannukset varustamoalalla lippuvaltiottain 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 lippuvaltiottain seuraavan vuoden aikana

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

#### Investoinnit

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

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

Omaa varustamoanne koskevat kysymykset

#### Liikevaihto

B9a. Onko varustamonne liikevaihto viimeisen vuoden aikana

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

B9b. Odotatko varustamonne liikevaihdon seuraavan vuoden aikana

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

Kapasiteetti

B10a. Onko varustamonne alusten kapasiteetin käyttöaste viimeisen vuoden aikana

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

B10b. Odotatko varustamonne alusten kapasiteetin käyttöasteen seuraavan vuoden aikana

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

Henkilöstö

B11a. Onko varustamonne merihenkilöstön määrä lippuvaltioittain viimeisen vuoden aikana

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

B11b. Odotatko varustamonne merihenkilöstön määrän lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

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

C Kasvun esteet

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

- Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella
- Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus maapuolella
- Työvoimakustannusten nousu
- Bunkkerin hinnan nousu
- Charter-kustannusten nousu
- Pääomakustannusten nousu
- Muiden kustannusten nousu
- Kapasiteetin / kaluston rajallisuus
- Kysynnän riittämättömyys
- Kilpailun lisääntyminen
- Huono hintakehitys
- Talouden yleinen epävarmuus
- Toiminnan rahoitus ja vakuuspula
- Ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset
- Muut säädösvaatimukset, mitkä
- Suomen lipun hinta

- Väylämaksujen nykytaso
- Väylämaksujärjestelmän rakenne
- Luotsausmaksujen taso
- Jokin muu, mikä
- Ei erityisiä esteitä kehitymiselle tai kasvulle

#### D. Toimintaympäristön muutokset

D1. Suomen merenkulkupolitiikka on varustamotoiminnan edellytysten kannalta viimeisen vuoden aikana

- Parantunut
- Säilynyt ennallaan
- Huonontunut

Perustelu:

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

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

#### E. Teemakysymys

E1. Mitkä asiat ovat mielestänne varustamonne kilpailuetuja merikuljetusmarkkinoilla?

E2. Onko vastuullisuus ja ympäristöystävällisyys asioita joita rahdinantajat arvostavat varustamoissa?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

E3. Ottavatko rahdinantajat mielestänne huomioon vastuullisen toimitusketjun ja ovat kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

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

## Frågeformulär

### A. Bakgrundsuppgifter

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

#### A1. Kontaktuppgifter

Rederiets namn/Dotterrederiets namn

Svararens namn

Titel

#### A2. Rederiets huvudsakliga trafikform

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

#### A3. Rederiets huvudsakliga godstrafik

- Torrbulk  
 Vätbulk  
 Styckegods

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

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

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

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

#### A6. Rederiets tonnage

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

#### A7. Rederiets flaggstater

Antalet fartyg som ert rederi opererar enligt flaggstater:

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

## B. Nuläge och framtid

Allmänna frågor om rederibranschen i Finland

### Konjunkturer

B1a. Har konjunkturerna inom sjötransportmarknader under 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 försämrans i viss mån
- Skall försämrans avsevärt

#### Produktion/Efterfrågan

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Konkurrens

B4a. Har konkurrensen på sjötransportmarknaden under det senaste året

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

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

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

#### Priser

B5a. Har priserna på sjötransportfrakter under det senaste året

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

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

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

#### Kostnader

B6a. Har priset på den 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 transporthmateriel (nybyggen och köp av second handfartyg) inom rederibranschen, i trafik mellan Finland och utland under de följande 2 åren

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

#### Frågor om det enstaka rederiet

##### Omsättning

B9a. Har omsättningen i ert rederi under det senaste året

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

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

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

Kapacitet

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

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

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

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

Personal

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

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

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

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

C Tillväxthinder

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

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

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

Motivering:

#### D. Förändringar i verksamhetsomgivningen

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

- Förbättrats
- Inte förändrats
- Försämrats

Motivering:

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

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

#### E. Temafrågan

E1. Vilka anser ni ert rederis konkurrensfördelar på sjötransportmarknaden vara?

E2. Är ansvarstagande och miljövänlighet sådant som avlastare värdesätter hos rederier?

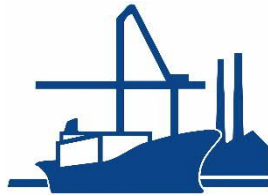
- Ja
- Nej
- Kan inte säga

E3. Anser ni att avlastare beaktar en ansvarstagande leveranskedja och intresserar sig för rederiernas ansvarstagande?

- Ja
- Nej
- Kan inte säga

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





Turun yliopiston Brahea-keskus  
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS

FI-2014 TURUN YLIOPISTO

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

