

MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA  
TURUN YLIOPISTON BRAHEA-KESKUS

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

B 208  
2017

# VARUSTAMOBAROMETRI REDERIBAROMETERN 2017



Minna Alhosalo



**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 208  
2017

VARUSTAMOBAROMETRI  
REDERIBAROMETERN  
2017

Minna Alhosalo

Turku 2017

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 2017

ISBN 978-951-29-7094-0 (Verkkojulkaisu)

ISSN 2342-1436 (Verkkojulkaisu)

Kannen kuva: Elsa Alhosalo

## ESIPUHE

Käsillä olevaan varustamobarometriin on erittäin mieluista kirjoittaa esipuhe, sillä merenkulun tämän hetkinen tilanne näyttää ennätyskellisen valoisalta. Tulevaisuuden ennusteet näyttävät jopa vielä positiivisemmilta nykyhetkeen verrattuna. Yleisesti varustamoalaa koskevista teemoista kaksi, kuljetuskysyntä Itämeren ja Pohjanmeren alueella sekä Suomen meriliikenteen vienti, ylsivät ennätyslukemiin. Hopeasijalle omissa sarjoissaan pääsivät merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet sekä investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä. Pronssisijoituksen puolestaan saivat Suomen meriliikenteen tuonti, varustamon liikevaihto ja kapasiteetin käyttöaste. Yksi teemoista tekee merkittävän poikkeuksen yleisesti ottaen poikkeuksellisen positiivisiin näkymiin, sillä merenkulkupolitiikka ei aiempien vuosien tapaan saanut kovinkaan hyvää sijoitusta vastaajien keskuudessa.

Meriliikenne on yksi merialuesuunnittelun piiriin kuuluvista meren käyttömuodoista. Meren eri käyttömuotojen laajuuden ja monimuotoisuuden vuoksi systemaattinen merialuesuunnittelu on nähty tarpeelliseksi. Tämän vuoden teemakysymys käsitteli merialuesuunnittelua, johon saadut vastaukset jakaantuivat melko hajanaisesti. Merialuesuunnittelu on vasta hiljattain käynnistynyttä toimintaa, joten on ymmärrettävää, että varustamoiden keskuudessa ei vielä ole täysin selvää käsitystä siitä, miten suunnittelu vaikuttaa niiden toimintaan.

Vuodesta 2006 lähtien toteutettu barometri perustuu varustamoilta kyselyllä kerättävään aineistoon. Barometrikysely on kolmen viime vuoden ajan lähetetty suomalaisten varustamoiden lisäksi Suomen meriliikenteen kannalta oleellisille ulkomaisille varustamoille, joilla on säännöllistä liikennettä Suomessa. Tämä on nähty tarpeelliseksi, jotta varustamoalaa kyettäisiin tarkastelemaan entistä laajemmin. Kahdentoista vuoden ajan kerätty tieto merenkulkualasta ja varustamoiden toiminnasta mahdollistaa pitkän aikavälin tarkastelun.

Vuoden 2017 varustamobarometri on toteutettu aiempien vuosien tapaan yhteistyössä Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín, Suomen Varustamot ry:n sekä Ahvenanmaan maakuntahallituksen kanssa. Haluamme jälleen kiittää lämpimästi edellä mainittuja tahoja sekä kaikkia kyselyyn vastanneita, jotka mahdollistivat barometrin tekemisen tänäkin vuonna.

Porissa itsenäisyyspäivän aattona 5.12.2017

Minna Alhosalo

SPC Finland

Turun yliopisto, Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus

## FÖRORD

Det är mycket glädjande att skriva förordet till den nya barometern, då sjöfartens situation för tillfället ser otroligt ljus ut. Prognoserna för framtiden ser nästan mer positiva ut jämfört med vad de gör i dag. Generellt nådde två teman som rörde rederibranschen rekordsiffror, transportefterfrågan på Östersjön och Nordsjön samt finska sjötrafikens export. I sina egna klasser kom sjötransportmarknadens konjunkturer samt investeringar i trafiken mellan Finland och utlandet på silverplats. Finlands sjötrafikens import, rederiernas omsättning och kapacitetens användningsgrad kom på bronsplats. Ett av temana gör ett betydande undantag i de generellt positiva utsikterna, då sjöfartspolitiken under tidigare år inte har fått speciellt bra placeringar bland de tillfrågade.

Havstrafiken är en av havets användningsformer som hör till havsområdesplaneringen. På grund av utsträckningen och komplexiteten av havets olika användningsformer har man sett ett behov av systematisk havsområdesplanering. Detta års temafråga behandlade havsområdesplanering, där svaren man fick spreds ganska brett. Havsområdesplanering är en verksamhet som nyligen har börjat så det är förståeligt, att man bland rederierna inte helt har en klar uppfattning om hur planeringen påverkar deras verksamhet.

Barometern som genomförts sedan år 2006 baseras på material som samlats in genom undersökningar från rederier. Barometerundersökningen har förutom att den skickats till finska rederier under de tre sista åren också skickats till utländska rederier, som har regelbunden trafik i Finland. Man har sett ett behov av detta så att man kan granska rederibranschen i större utsträckning. Information som samlats in under tolv år om sjöfartsbranschen och rederiernas verksamhet möjliggör en långsiktig granskning.

2017 års Rederibarometer har genomförts liksom under tidigare år i samarbete med Trafikens säkerhetsmyndighet Trafis, Rederierna i Finland samt Ålands landskapsregering. 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, dagen före självständighetsdag 5.12.2017

Minna Alhosalo

SPC Finland

Sjöfartsbranschens utbildnings- och  
forskningscentral vid Åbo universitet

## TIIVISTELMÄ

Varustamoalan suhdanteita kuvaavat tunnusluvut ovat kuluneena kautena olleet pääsääntöisesti positiivisia. Kehitys on ollut nousujohtoista jopa siinä määrin, että kuljetuskysyntää ja Suomen meriliikenteen vientiä kuvaavien lukujen kohdalla on saavutettu koko barometrin 12-vuotisen historian ennätykset. Myös usean muun teeman kohdalla saldoluvut hipovat ennätyksiä.

Merikuljetusmarkkinoiden suhdannetta kuvaava saldoluku on noussut edelliseen vuoteen verrattuna yli sadalla pisteellä, minkä johdosta on saavutettu toiseksi paras saldoluku koko barometrin historian aikana. Tilanteen ennakoidaan tästä vielä hieman parantuvan, joskin melko maltillisesti. Kuljetuskysyntä Itämeren ja Pohjanmeren alueella on kasvanut kuluneena kautena niin, että tällä kaudella saavutettu saldoluku on ennätys. Aiempi ennätys on peräisin kymmenen vuoden takaa. Kuljetuskysynnän tulevaisuus nähdään myös erittäin positiivisena.

Suomen meriliikenteen vientiä ja tuontia kuvaavat ennusteet ovat myös erittäin myönteisiä. Viennin kohdalla vastanneista 85 % on ilmoittanut viennin kasvavan jonkin verran tai huomattavasti. Tämän seurauksena saldoluku on kivunnut ennätysellisen korkealle. Myös tuonnin osalta tulevaisuus näyttää valoisalta; kaksi kolmesta vastaajasta uskoo meriliikenteen tuonnin kasvuun.

Merikuljetusmarkkinoilla käydään jatkuvaa kilpailua, mistä osoituksena ovat negatiiviset saldoluvut koko barometrin historiassa. Toteutunut kausi ei ole poikkeus, ja kilpailun ennakoidaan kiristyvän entisestään.

Merikuljetusrahtien hintoja kuvaava saldoluku on saanut ylös alas kuluneiden 12 vuoden aikana. Viimeisimmän saldoluvun mukaan hinnat ovat nousseet melko huomattavasti aiemmasta, mihin vaikuttaa suoraan polttoaineen hinta. Kuluneella kaudella polttoaineen hinnat ovatkin nousseet, minkä osoittaa kyselyn vastausten lisäksi Bunkerworld-tilasto. Sekä Suomen lipun että muiden maiden lippujen alla purjehtivan merihenkilöstön määrä on kuluneella kaudella kasvanut jonkin verran.

Investoinnit Suomen ja ulkomaiden väliseen liikenteeseen ovat kasvaneet merkittävästi, ja ennusteen mukainen saldoluku onkin toiseksi korkein koko barometrin historiassa. Kaksi kolmesta vastaajasta ilmoitti liikevaihtonsa kasvaneen kuluneena kautena. Tulevaisuus nähdään vielä tätäkin myönteisempänä, sillä 85 % uskoo liikevaihtonsa kasvavan entisestään. Varustamoiden kapasiteetin käyttöaste on sekin noussut merkittävästi. Mikäli tuleva 12 kuukauden ennuste toteutuu, niin silloin rikotaan vuodelta 2007 peräisin olevat ennätyslukemat.

Merenkulkupolitiikkaan ei aiempien vuosien tapaan olla edelleenkään tyytyväisiä. Merkittävintä mainittu este varustamoalan kasvun tiellä oli huono hintakehitys. Kahtena edellisenä kautena mainittu huomattavin este, talouden yleinen epävarmuus, ei sen sijaan enää yltänyt viiden merkittävimmän esteen joukkoon.

Suomalaisten varustamojen markkinaosuus on ennusteen mukaan nousussa. Barometrin toteuttamisen ensimmäisestä vuodesta lähtien Suomen lipun alla purjehtivien alusten osuus Suomen ja ulkomaiden välisessä tavaraliikenteessä on vaihdellut 30 % molemmin puolin. Osuus on vakiintunut tälle tasolle kymmenen viimeisen vuoden aikana.

Teemakysymyksenä varustamoilta kysyttiin niiden mielipidettä merialuesuunnittelusta. Vastaukset jakoutuivat varsin hajanaisesti, mikä osoittaa, että varustamot ovat suhteellisen epävarmoja merialuesuunnittelun tulevista vaikutuksista. Merialuesuunnittelu on vasta hiljattain käynnistynyttä toimintaa, joten on ymmärrettävää, että tieto ja arviot suunnittelun vaikutuksista eivät vielä ole kaikilta osin tiedossa.



## SAMMANFATTING

Nyckeltalen som visar rederibranschens konjunkturer har under den gångna perioden i huvudsak varit positiva. Utvecklingen har varit uppåtgående till den grad, att tal som visar transportefterfrågan och finska sjötransportens export har nått rekord för hela barometerns 12-åriga historia. Också nettotalet för många andra teman är nära rekord.

Nettotalet som visar sjötransportmarknadens konjunkturer har stigit jämfört med föregående år med över hundra poäng, med vilket man har uppnått det bästa nettotalet under hela barometerns historia. Man beräknar att situationen förbättras lite mer, dock ganska måttligt. Transportefterfrågan på Östersjö- och Nordsjöområdena har vuxit under den gångna perioden så, att nettotalet som uppnåddes under den här perioden är ett rekord. Det tidigare rekordet är från tio år tillbaka. Transportefterfrågans framtid är också mycket positiv.

Prognoser som visar finska sjötrafikens export och import är också mycket positiva. För exporten har 85 % av de tillfrågade meddelat att exporten växer något eller mycket. Som en följd av detta har nettotalet stigit rekordhögt och konkurrensen beräknas hårdna ännu mer.

På sjötransportmarknaden ser man kontinuerlig konkurrens, där negativa nettotal under barometerns historia som bevis på det. Den genomförda perioden är inte ett undantag, och konkurrensen beräknas hårdna ännu mer.

Nettotalet som visar sjötransporternas priser har sågat upp och ned under de föregående 12 åren. Enligt det sista nettotalet har priserna stigit ganska mycket från det tidigare, vilket direkt påverkas av bränslepriset. Under föregående period har bränslepriserna stigit, vilket förutom undersökningens svar också Bunkerworld-statistiken visar. Både besättningens antal som seglar under både finsk som utländsk flagg har vuxit något.

Investeringarna i trafiken mellan Finland och utlandet har vuxit avsevärt och nettotalet enligt prognosen är den andra högsta under barometerns historia. Två av tre tillfrågade meddelade att deras omsättning har vuxit under den gångna perioden. Man ser framtiden som ännu positivare, då 85 % tror att deras omsättning växer från det tidigare. Användningsgraden av rederiernas kapacitet har också ökat mycket. Om de kommande 12 månadernas prognos förverkligas, så når man rekorden från år 2007.

Man är fortfarande inte nöjd med sjöfartspolitikerna liksom under tidigare år. Det största nämnda hindret för en tillväxt av rederibranschen är en dålig prisutveckling. Det största hindret som man nämnde under de två senaste åren, ekonomins generella osäkerhet, har inte längre nått till de fem mest betydande hindren.

Finska rederiers marknadsandel är på en liten tillväxt. Sedan det första året av genomförandet av barometern har andelen fartyg som seglar under finsk flagg i godstrafiken mellan Finland och utlandet varierat på båda sidor om 30 %. Andelen har stabiliserats till den här nivån under de tio senaste åren.

Som temafråga frågade man rederierna om deras åsikt om havsområdesplanering. Svaren spreds ganska brett, vilket visar, att rederierna är ganska osäkra på havsområdesplaneringens påverkningar. Havsområdesplaneringen har nyligen startad verksamhet, så det är förståeligt att information och värden om planeringens påverkningar inte är kända för alla.

## SISÄLLYSLUETTELO

### VARUSTAMOBAROMETRI 2017

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.....	26
4	VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET .....	30
5	TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET .....	31
6	TEEMAKYSYMYS .....	34
7	YHTEENVETO.....	35
8	INLEDNING.....	37
9	BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIER .....	38
10	SJÖFARTSBRANSCHENS NULÄGE OCH FRAMTID .....	40
10.1	Allmänna frågor om rederibranschen.....	40
10.2	Frågor om enskilda rederier .....	51
11	HINDER FÖR REDERIERNAS UTVECKLING OCH TILLVÄXT .....	55
12	FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN .....	56
13	TEMAFRÅGA – HAVSPLANERING .....	59
14	SLUTSATSER.....	60

## 1 JOHDANTO

SPC Finlandin varustamobarometrin kysely toteutettiin verkkokyselynä loka-marraskuussa 2017. 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 Suomeen. Barometrikyselyn potentiaalisten vastaajien määrä väheni hieman edelliseen vuoteen verrattuna mm. toimintojen yhdistämisen tai siirtämisen vuoksi. Potentiaalisia vastaajia oli 30, joista 20 vastasi eli kyselyn vastausprosentti oli 67.

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

Miten barometriä luetaan:

Varustamoa koskevista A-ryhmän kysymyksistä esitetään numeraalinen yhteenveto.

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

Lisäksi esitetään *saldoluvut*. *Saldoluvun* avulla kehitystä voidaan verrata havainnollisesti. Saldoluku lasketaan vähentämällä positiivista kehitystä arvioineiden vastaajien määrästä negatiivisen arvion antaneiden määrä. Saldoluvun asteikko on kolmiportainen ja saldoluku vaihtelee välillä -100 ja 100. Jos esimerkiksi positiivista kehitystä ennustaisi 60 prosenttia vastaajista, neutraalia 10 prosenttia ja negatiivista 30 prosenttia laskettaisiin saldoluku  $60 - 30 = 30$ . Saldoluvusta ei voi päätellä niiden vastaajien määrää, jotka ovat arvioineet, että tilanne on säilynyt tai tulee säilymään ennallaan. Neutraalin vastauksen antaneiden määrä on arvioidava prosenttijakaumasta.

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

Alan kehitystä ennakoitaessa jokaisella vastauksella on sama painoarvo.

C-ryhmän "Kasvun esteet" esitetään graafisena pylväskaaviona.

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

E-ryhmässä esitetään vaihtuvan teemakysymyksen tulokset.

## 2 VARUSTAMOIDEN TAUSTATIEDOT

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

### Yhteystiedot (A1)

Varustamobarometriin vastanneista suurin osa oli yritysten toimitusjohtajia (70 %). Lisäksi kyselyyn vastasi mm. varatoimitusjohtajia sekä eri osastojen johtajia.

### Varustamon pääasiallinen liikennemuoto (A2)

Linjaliikennettä harjoittaa 62 % vastanneista varustamoista, hakurahtiliikennettä 29 % ja muuta liikennettä loput eli 9 % vastanneista varustamoista. Yksi vastanneista varustamoista ilmoitti liikennemuotoja kahteen kategoriaan (n=21). Liikennemuodon jakaantuminen esitetään taulukossa 2.1.

*Taulukko 2.1. Varustamon liikennemuoto (n=21).*

Liikennemuoto	mainintoja kpl	%
Linjaliikenne	13	62 %
Hakurahtiliikenne	6	29 %
Muu	2	9 %

### Varustamon pääasiallinen tavaraliikenne (A3)

Taulukossa 2.2. esitetään varustamoiden pääasiallinen tavaraliikenteen muoto. Varustamo saattaa harjoittaa useampaa kuin yhtä tavaraliikenteen muotoa. Suurin osa eli noin 2/3 vastaajista kuljettaa kappaletavaraa, kuivabulk-kuljetuksia on 28 %:lla ja nestebulk-kuljetuksia 5 %:lla.

*Taulukko 2.2. Varustamon tavaraliikenteen muoto tavararyhmittäin (n=18).*

Tavaraliikenne	mainintoja kpl	%
Kuivabulk	5	28 %
Nestebulk	1	5 %
Kappaletavara	12	67 %

### Varustamon liikevaihdon suuruusluokka (A4)

Kyselyssä annettiin neljä eri vaihtoehtoa varustamon liikevaihdon suuruusluokan kartoittamiseksi (taulukko 2.3). Pienimmän eli alle 10 miljoonan euron liikevaihdon ilmoitti neljäsosa vastaajista. Vähiten varustamoista eli 11 % sijoittui luokkaan 50 - 100 miljoonaa euroa. Molempiin luokkiin, 10 - 50 miljoonaa euroa ja yli 100 miljoonaa euroa, sijoittui noin kolmasosa vastaajista.

*Taulukko 2.3. Varustamon liikevaihto (n=19).*

Liikevaihto	mainintoja kpl	%
alle 10 MEUR	5	26 %
10 - 50 MEUR	6	32 %
50 - 100 MEUR	2	11 %
yli 100 MEUR	6	32 %

Varustamon työntekijämäärän suuruusluokka (A5)

Barometrissä kartoitettiin varustamoiden työntekijämääriä ennalta annettuihin luokkiin perustuen. Kyselyyn vastanneista varustamoista puolet ilmoitti työntekijämääränsä olevan yli 200 henkilöä, mikä osoittaa niiden olevan merkittäviä työllistäjiä. Molempiin kategorioihin, 20-50 ja 50-200 työntekijää, kuului 15 % vastaajista. Alle 20 työntekijän varustamoita oli viidennes vastaajista. Työntekijöiden lukumäärän jakauma esitetään taulukossa 2.4.

Taulukko 2.4. Varustamon työntekijämäärä (n=20).

Työntekijämäärä	mainintoja kpl	%
alle 20	4	20 %
20 - 50	3	15 %
50 - 200	3	15 %
yli 200	10	50 %

Varustamon tonnisto (A6)

Ainoastaan omaa tonnistoa oli hieman yli puolella vastanneista varustamoista. Sekä omaa että vuokrattua tonnistoa oli hieman alle kolmanneksella vastaajista. Vastaajien jakautuminen selviää taulukosta 2.5.

Taulukko 2.5. Varustamon tonnisto (n=20).

Tonnisto	mainintoja kpl	%
Ainoastaan omaa tonnistoa	11	55 %
Sekä omaa että vuokrattua tonnistoa	6	30 %
Varustamolla on ainoastaan vuokrattua tonnistoa	2	10 %
Varustamolla ei ole omaa eikä vuokrattua tonnistoa	1	5 %

Varustamon lippuvaltiot (A7)

Barometrissä kartoitettiin vastanneiden varustamoiden operoimien alustyyppien jakautumista Suomen lipun, EU-lipun sekä muun lipun kesken (taulukko 2.6). Kyselyyn vastanneiden varustamoiden yhteenlaskettu alusmäärä oli yhteensä 1 341. Edellisenä vuonna vastanneilla varustamoilla aluksia oli yhteensä reilu sata. Tämän kauden luku on ehdottomasti suurin barometrin toteuttamisen aikana. Vertailun vuoksi voidaan mainita muutamien viime vuosien kyselyyn vastanneiden varustamoiden alusmäärät. Vuonna 2015 luku oli 734, vuonna 2014 alle 100 ja vuonna 2013 noin 250. Määrä on vaihdellut siis merkittävästi, mihin vaikuttaa kulloinkin barometrissä mukana olleet varustamot. Ylivoimaisesti suurin osuus eli reilu 80 % on muun lipun alla purjehtivia konttialuksia. Kaikista kyselyyn vastanneiden varustamoiden aluksista operoi Suomen lipun alla 5 % ja 13 % EU-lipun alla.

Taulukko 2.6. Varustamon alusten jakautuminen alustyyppien mukaan lippuvaltioittain.

Lippu/alustyyppi	Suomi	EU	muu	YHTEENSÄ
Roro/ropax	35	9	0	44
Kontti	3	157	1 095	1 255
Kuivabulk	23	10	4	37
Nestebulk	5	0	0	5
YHTEENSÄ	66	176	1 099	1 341

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin ylläpitämään kauppa-alusluetteloon merkitään tiedot meriliikenteeseen käytettävistä aluksista. Trafin tilastojulkaisuja 9/2017 mukaan Suomen kauppa-alusluetteloon merkittyjä aluksia oli 30.9.2017 yhteensä 108 kappaletta. Edellisenä vuonna määrä oli 103 alusta. Vaikka kauppa-alusluettelo elää koko ajan ja muutokset, kuten omistajanvaihdokset ja nimenmuutokset ovat tavallisia, niin luetteloon merkittyjen alusten määrä on pysynyt melko samansuuruisena viimeisten vuosien aikana.

### 3 MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS

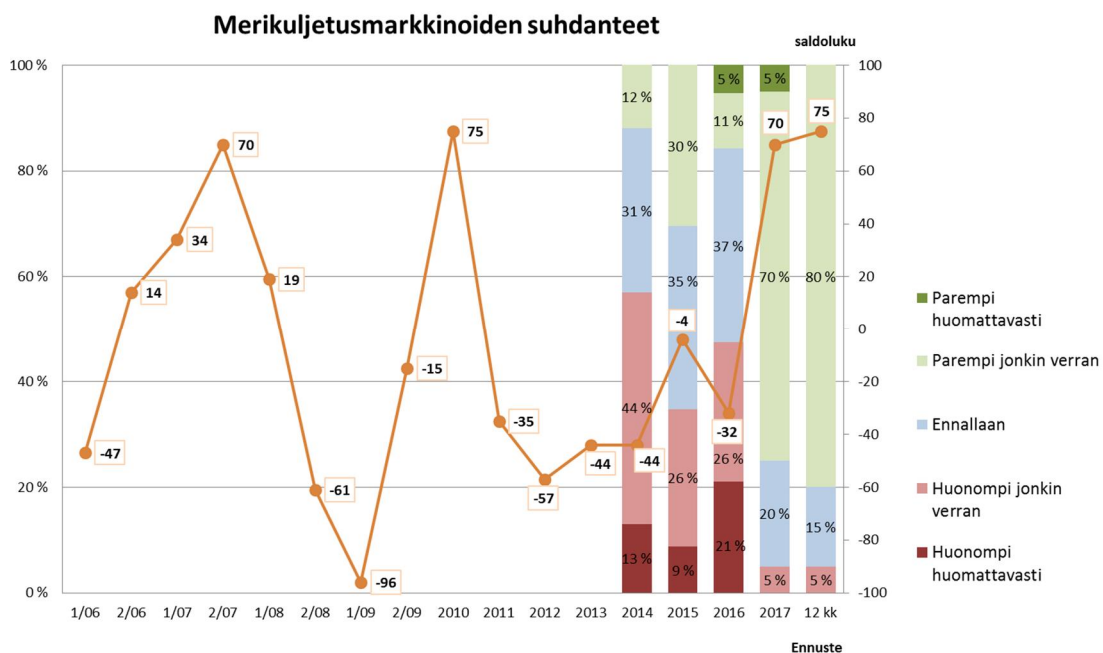
B-ryhmän kysymyksillä selvitettiin nykytilannetta ja tulevaisuutta niin, että ensin kartoitettiin varustamoalaa ja merikuljetusmarkkinoita yleensä, ja sen jälkeen yksittäistä varustamoaa koskevia suhdannenäkymiä. Tarkastelun aikajakso muodostui tapahtuneen osalta viimeisestä kahdestatoista kuukaudesta ja tulevaisuuden osalta seuraavasta 12 kuukaudesta.

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

#### 3.1 Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset

##### Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (B1)

Merikuljetusmarkkinoiden suhdannetilanne on parantunut kuluneen kauden aikana dramaattisesti, yli sadalla pisteellä vuoteen 2016 verrattuna, jolloin saldoluku oli -32. Hajonta oli kuluneella kaudella vähäistä, sillä huomattava osa vastaajista eli 70 % oli sitä mieltä, että suhdannetilanne on jonkin verran parempi ja 20 % arvioi tilanteen pysyneen ennallaan edellisvuoteen verrattuna. Saldoluku nousikin toiseksi korkeammaksi, kuin mitä se on koko barometrin toteuttamisen aikana ollut eli 70 pisteeseen. Ennätyslukema on peräisin vuodelta 2010, jolloin pisteluku oli 75. Yhtä korkealle sen ennustetaan kipuavan seuraavan 12 kuukauden aikana.



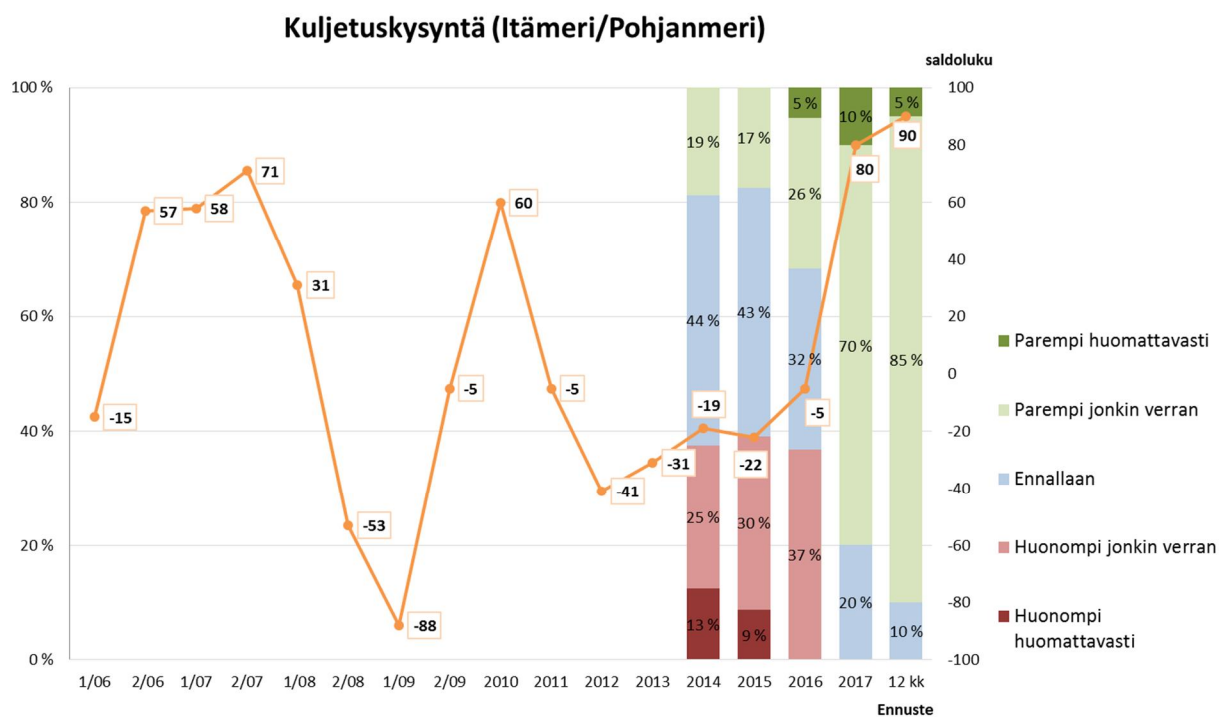
Kuva 3.1. Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (tot. 2017 n=20, ennuste 12 kk n=20)



### Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (B2)

Kuljetuskysynnän määrä Itämeren ja Pohjanmeren alueella on vastaajien mukaan parantunut merkittävästi viime vuoteen verrattuna, sillä saldoluku nousi -5:stä 80 pisteeseen. Parannusta on tullut jopa siinä määrin, että nyt saavutettu saldoluku on ennätys barometrin historiassa. Kymmenen vuotta aiemmin kuljetuskysynnän saldoluku on ollut 71. Samoin kuin merikuljetusmarkkinoiden kohdalla, niin kuljetuskysynnän prosentuaaliset osuudet olivat vastaavat siten että vastaajista 70 % oli sitä mieltä, että kysyntä on parantunut jonkin verran ja 20 % arvioi tilanteen pysyneen ennallaan. Kukaan vastaajista ei arvioinut tilanteen olevan huonompi kuluneella ajanjaksolla.

Vastaajat arvioivat tilanteen näistä ennätyslukemista vielä paranevan seuraavan 12 kuukauden aikana siten että ennusteen saldoluku nousisi 90:een. Arvioiden prosentuaalinen tarkastelu osoittaa, että 90 % toimijoista uskoo kysynnän määrän joko parantuvan huomattavasti tai jonkin verran seuraavan 12 kuukauden aikana. Loput vastaajista eli 10 % arvioi tilanteen pysyvän ennallaan.

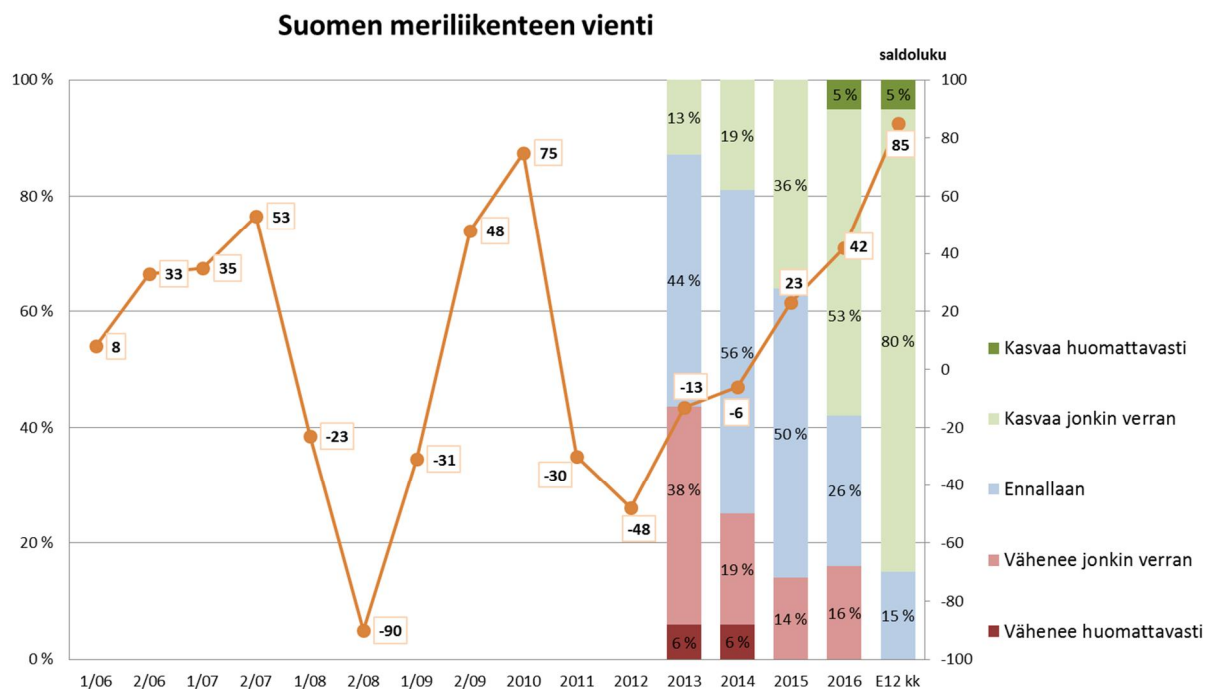


Kuva 3.2. Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (tot. 2017 n=20, ennuste 12 kk n=20).

### Vienti- ja tuontikuljetusten määrä (B3)

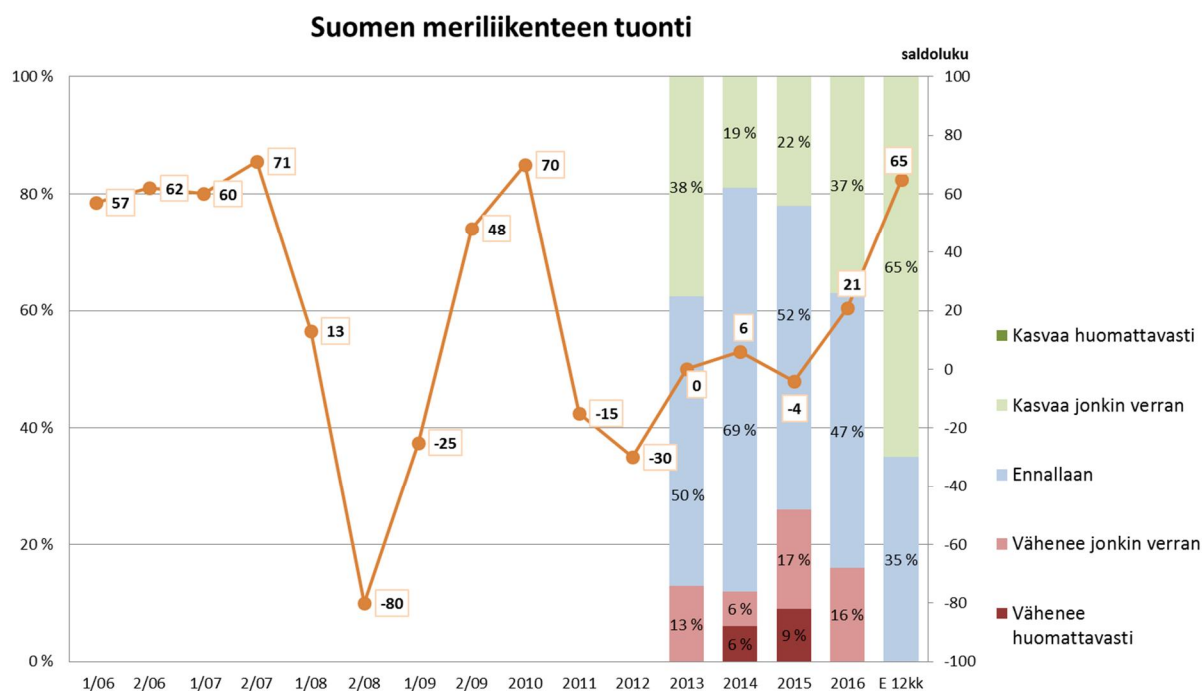
Suomen meriliikenteen viennin ja tuonnin kuvaamisessa on koko varustamobarometrin ajan käytetty vain ennusteita, ei arvioita edellisen vuoden tilanteesta kuten muiden teemojen kohdalla.

Suomen meriliikenteen vientikuljetusten osalta suhdanne näyttää edelleen vahvasti kasvavalta. Tästä osoituksena on saldolukujen tasainen kasvu vuodesta 2012 lähtien, jolloin luku oli miinuksella 48 pistettä. Vastaajista suurin osa eli 80 % arvioi meriliikenteen viennin kasvavan jonkin verran ja 5 % puolestaan uskoo sen kasvavan huomattavasti. Ennallaan tilanteen arvioi säilyvän 15 % vastaajista. Näiden positiivisten arvioiden johdosta saldoluku on noussut 85:een, joka on korkein luku koko varustamobarometrin toteuttamisen aikana. Aiempi ennätys (saldoluku 75) on peräisin vuodelta 2010.



Kuva 3.3. Suomen meriliikenteen vienti (ennuste 12 kk n=20).

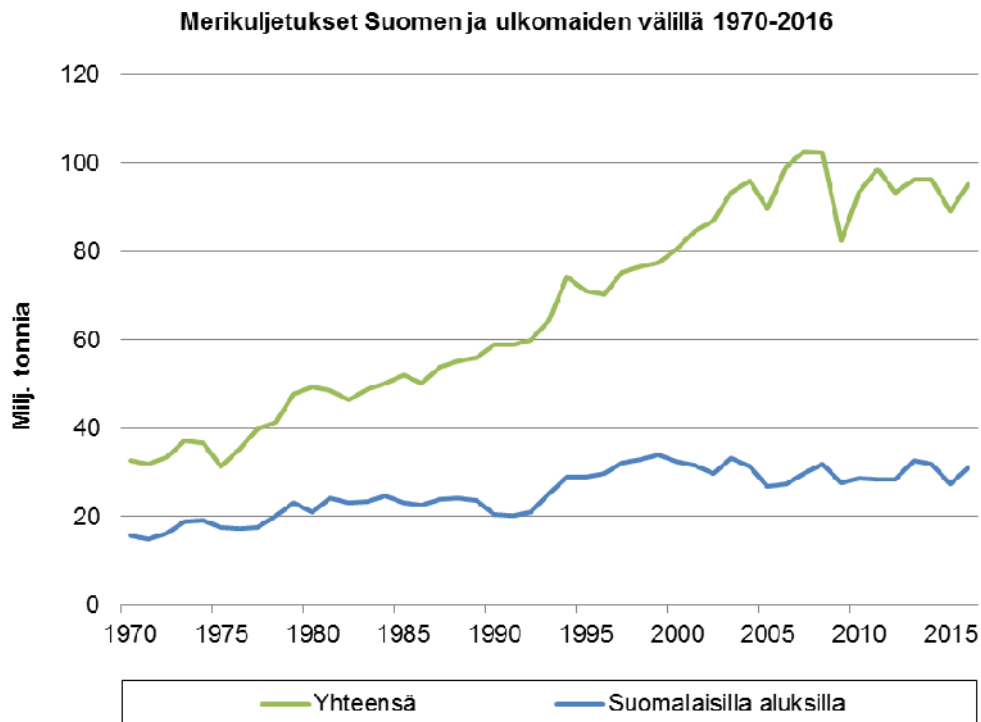
Samoin kuin vientikuljetuksissa, niin tuontikuljetuksissa on ollut nähtävissä ylöspäin suuntautuva trendi, joskaan ei aivan yhtä selkeä ja suoraviivainen kuin viennissä. Vuoden 2012 jälkeiseen nousuvoittoiseen suuntaukseen tekee poikkeuksen vuosi 2015, jolloin saldoluku oli -4. Nyt tapahtuvaksi ennustettu saldoluku 65 on kolmanneksi korkein, kun tarkastellaan kaikkia barometrin aikaisia vuosia. Vientiin verrattuna tuonnin tulevaisuuden ennakoitaan kuitenkin olevan 20 pistettä alempi. Tuonnin osalta vastausten prosentuaaliset osuudet jakautuvat kahteen kategoriaan: 65 % ennakoi kasvua olevan jonkin verran ja 35 % arvioi tilanteen pysyvän ennallaan.



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

Ulkomaan merikuljetuksista on kerätty säännöllisesti tietoa vuodesta 1970 lähtien. Vuodesta 2010 alkaen tilastoa on tuottanut Liikennevirasto, jota ennen julkaisija oli Merenkulkulaitos. Tiedon keräämisestä lähtien merikuljetusten määrä 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 hoidettu noin kolmannes. (Kuva 3.5.)

Liikenneviraston tilastot (2017) kattavat kuljetusten määrän vuosina 1970 - 2016. Vuosien 2015 - 2016 välillä merikuljetukset Suomen ja ulkomaiden välillä ovat kasvaneet 6 miljoonaa tonnia. Suomalaisilla aluksilla kuljetettu määrä on ko. vuoden aikana kasvanut 3,7 miljoonalla tonnilla. Suomalaisen alusten osuus merikuljetuksista nousi pari prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Vuonna 2016 kuljetettiin tavaraa yhteensä 95,2 miljoonaa tonnia. Vientiä oli noin 1,6 miljoonaa tonnia enemmän kuin tuontia.

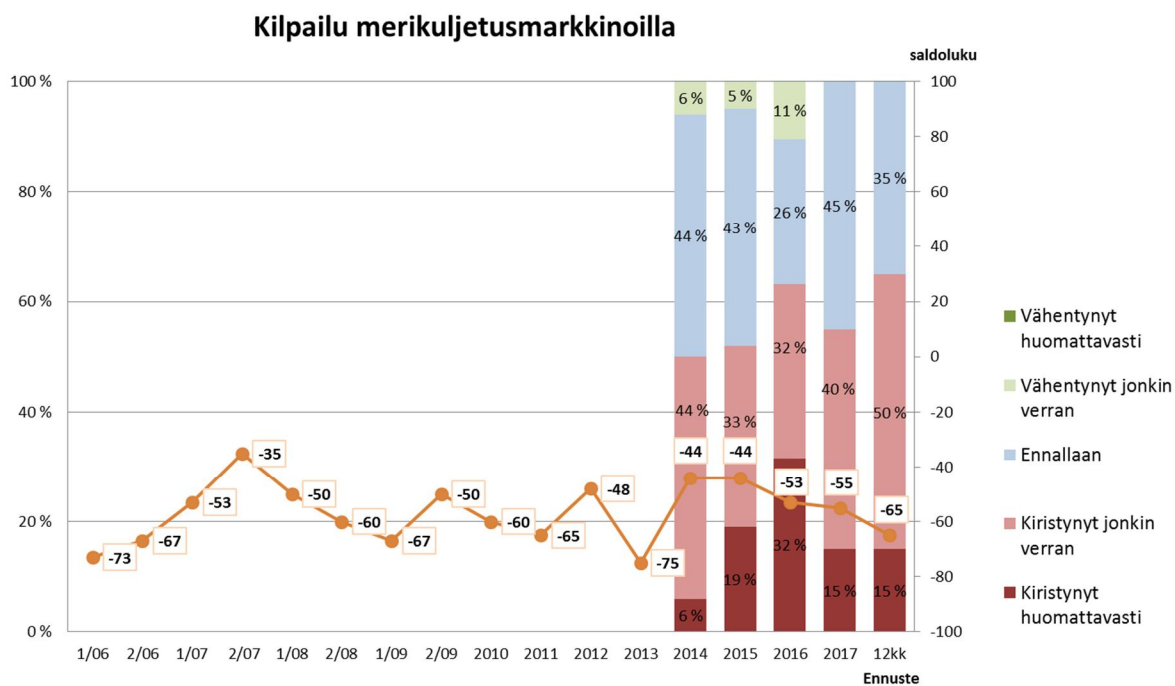


Kuva 3.5. Merikuljetukset Suomen ja ulkomaiden välillä 1970 - 2016 (Liikennevirasto, 2017).

#### Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (B4)

Kilpailutilanne merikuljetusmarkkinoilla pysyy vastaajien mukaan edelleen kireänä saldolu-  
vun ollessa -55. Kilpailu on koko tarkasteluajanjakson pysynyt negatiivisena ja siinä on ollut  
suhteellisesti vähemmän vaihtelua kuin muissa teemoissa. Prosentuaalinen tarkastelu osoit-  
taa, että vastaajista hieman yli puolet on sitä mieltä, että kilpailu on kiristynyt huomattavasti  
tai jonkin verran. Vastaavasti hieman alle puolet on sitä mieltä, että tilanne on pysynyt en-  
nallaan.

Kilpailu näyttää tulevan 12 kuukauden osalta kiristyvän edelleen, sillä ennusteen saldolu-  
vun arvioidaan laskevan entisestään miinus 65:een. Mikäli ennuste käy toteen, niin silloin ollaan  
melko lähellä alimpia barometrin aikana esiintyneitä saldolukuja.



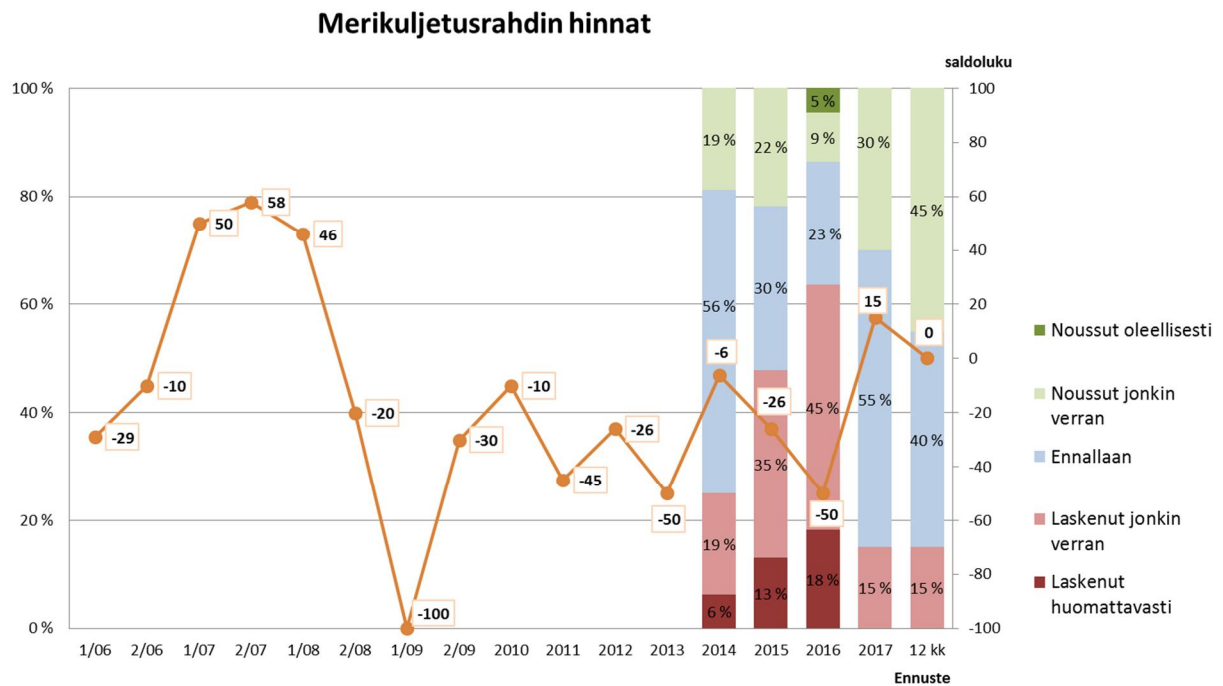
Kuva 3.7. Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (tot 2017 n=20, ennuste 12 kk n=20).

### Merikuljetusrahtien hinnat (B5)

Merikuljetusrahtien hintoja kuvaava saldoluku on saannut kuluneiden vuosien aikana melkoisesti. Vuoden 2008 lopusta lähtien saldoluviut ovat olleet negatiivisia. Viime vuodesta saldoluku on kuitenkin kasvanut merkittävästi, sillä nousu on ollut miinus 50:stä plus 15:een. Ääripäitä kuvaavia arvioita, nousut oleellisesti tai laskenut huomattavasti, ei kuluvana vuonna ilmoitettu ollenkaan. Hieman yli puolet oli sitä mieltä, että tilanne on pysynyt ennallaan, noin kolmannes, että hinnat ovat nousseet jonkin verran ja 15 % ilmoitti hintojen laskevan jonkin verran.

Tulevan 12 kuukauden ajanjakson rahtien hintoja kuvaava saldoluku on tasan nolla. Suurin osa, yhteensä 85 % vastaajista usko, että rahtien hinnat pysyvät ennallaan tai nousevat jonkin verran. Hintojen arvioi puolestaan laskevan jonkin verran 15 % vastaajista.

Merikuljetusrahtien hintojen nousu korreloi bunkkerin hinnan kanssa, joka on Bunkerworld-tilaston mukaan noussut vuoden 2017 loppupuolen (kuva 3.10., ks. s.22). Tämä vaikuttaa suoraan merikuljetusrahtien hintatasoon. Vastaava trendi on nähtävissä myös kyselyn vastauksissa, joissa arvioitiin bunkkerin hinnan muutoksia.



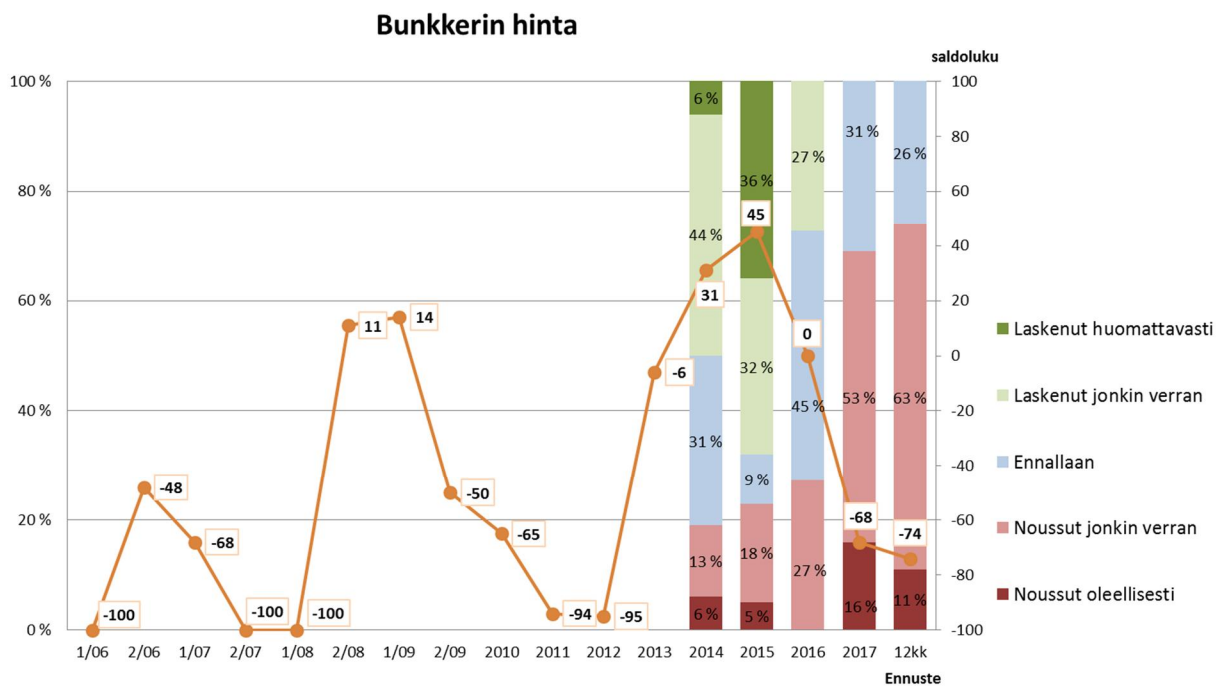
Kuva 3.8. Merikuljetusrahtien hinnat (tot. 2017 n=20, ennuste 12 kk n=20).

### 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.

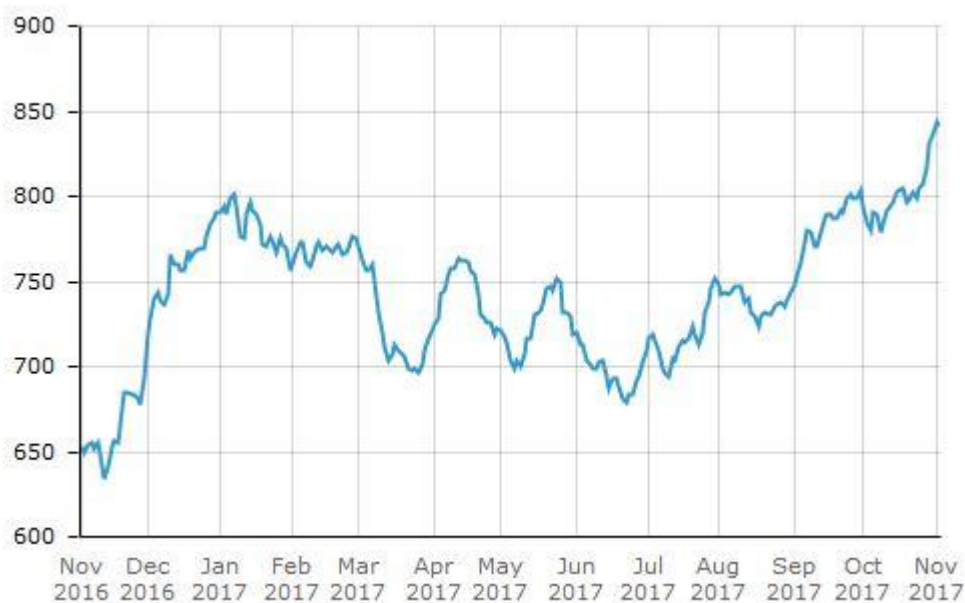
Vuonna 2015 saavutetun huipun jälkeen bunkkerin hintojen nousu on jatkunut kuluneella kaudella. Vastaajista noin 70 % oli sitä mieltä, että hinnat ovat nousseet jonkin verran tai oleellisesti ja noin kolmannes ilmoitti hintojen pysyneen edellisvuoden tasolla. Saldoluku putosi melko alas, miinus 68 pisteeseen.

Seuraavan 12 kuukauden aikana hintojen arvioidaan edelleen nousevan, vaikka huomattavasti maltillisemmin kuin kuluneella tarkastelukaudella. Prosentuaalisesti tarkasteltuna vastaajat uskovat polttoaineen hinnan nousevan oleellisesti (11 % vastaajista), nousevan jonkin verran (63 % vastaajista) tai pysyvän ennallaan (26 % vastaajista).



Kuva 3.9. Bunkkerin hinta (tot. 2017 n=19, ennuste 12 kk n=19).

Bunkerworld-indeksissä (BWI) on mukana, maantieteellinen painotus huomioon otettuna, 20 merkittävän bunkraussataman tiedot. Indeksissä sisältää raskaan polttoöljyn, dieselin ja kaasun painotettuna niiden merkittävyydellä bunkkerimarkkinoilla. BWI osoittaa, että vuoden 2016 lopulla polttoaineen hinta oli alhainen, minkä jälkeen hinta on saanut ylös ja alas. Loppuvuoden 2017 aikana on nähtävissä selkeä noususuunta hinnoissa. (Kuva 3.10.)

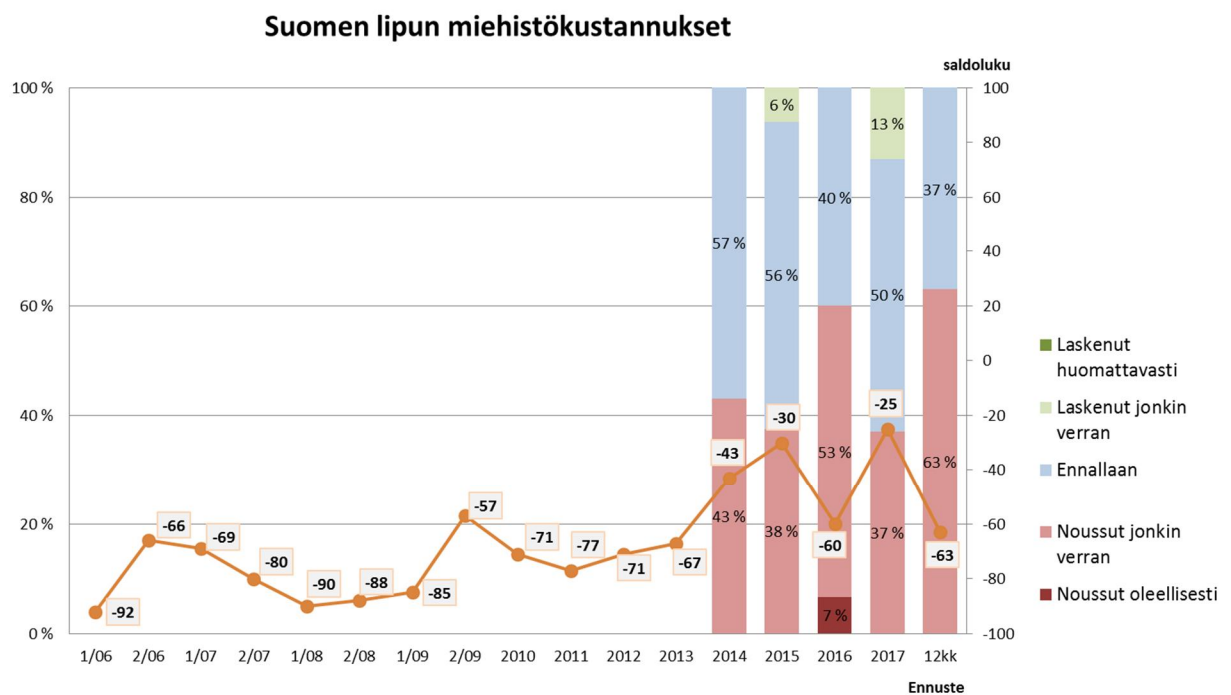


Kuva 3.10. BWI-indeksin mukainen polttoaineen hinnankehitys (\$) (Bunkerworld-tilastot, 2017).

### Miehistökustannukset lippuvaltioittain (B7)

Suomen lipun alla purjehtivien laivojen miehistökustannuksia kuvaava saldoluku on edelleen negatiivinen, kuten se on ollut koko tarkastelujakson historian ajan. Saldoluvun muutos kuluvalle kaudella oli kohtuullisen merkittävä, -60 pisteestä -25 pisteeseen, joka on ”vähiten negatiivinen” barometrin toteuttamisen aikana. Saldoluvun perusteella miehistökustannukset ovat kuluneena kautena laskeneet jonkin verran edelliseen vuoteen verrattuna. Prosentuaalisen tarkastelun mukaan puolet vastaajista on ollut sitä mieltä, että tilanne on pysynyt ennallaan, 37 %:n mukaan kustannukset ovat nousseet jonkin verran ja loppujen mukaan laskeneet jonkin verran.

Tilanteen ennustetaan kuitenkin muuttuvan tulevan 12 kuukauden ajanjakson aikana suunnilleen vuoden 2016 tilannetta vastaavaksi. Vastaajista 63 % arvioi, että miehistökustannukset tulevat nousemaan jonkin verran. Muuttamattomana tilanteen uskoo säilyvän loput eli 37 % vastaajista. Tämän perusteella saldoluku putoaisi -63 pisteeseen.



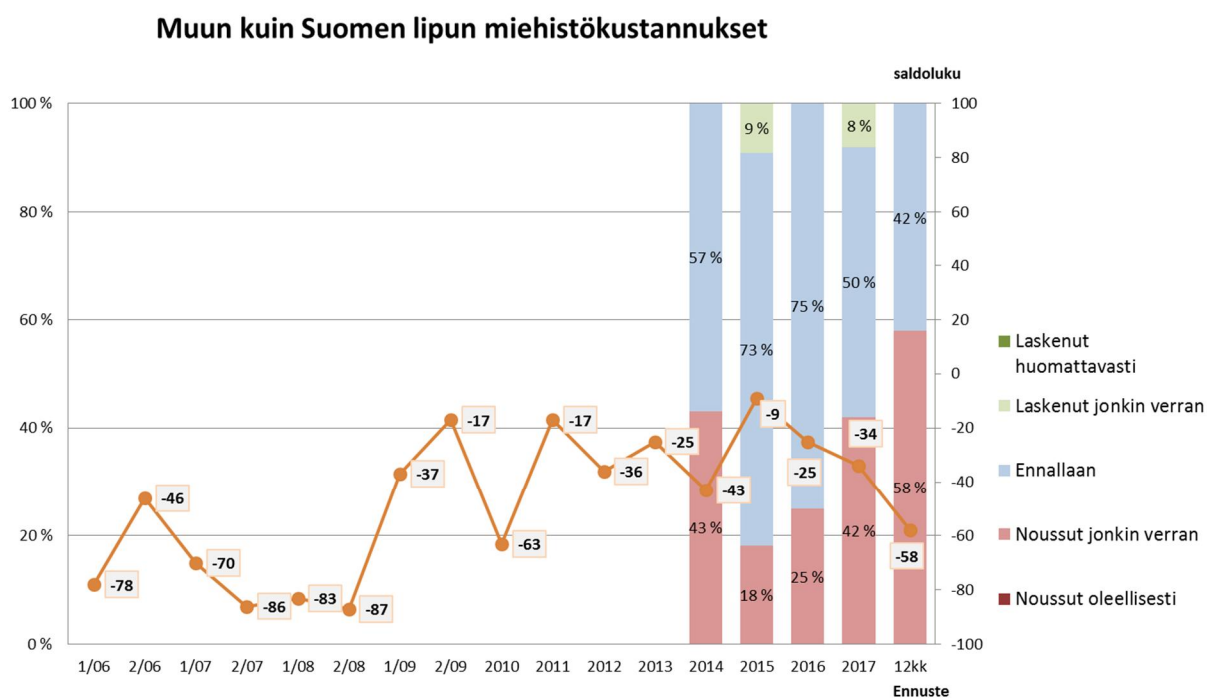
Kuva 3.11. Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2017 n=16, ennuste 12 kk n=16).

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 negatiiviset saldoluvut. Heilahtelua kustannuksissa on jonkin verran ollut. Muun kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten saldoluku oli kuluvana kautena -34. Prosentuaalisen tarkastelun mukaan vastaajista puolet on



ilmoittanut kustannusten pysyneen ennallaan, 42 %:n mukaan kustannukset ovat nousseet jonkin verran ja 8 %:n mukaan laskeneet jonkin verran.

Tulevien 12 kuukauden aikana tilanteen on arvioitu muuttuvan siten, että kustannukset nousevat edelleen ja saldoluku putoaisi -58:een. Vastaajista 58 % arvioi kustannuksissa tapahtuvan jonkinasteista nousua ja loput eli 42 % vastaajista arvioi tilanteen pysyvän ennallaan.

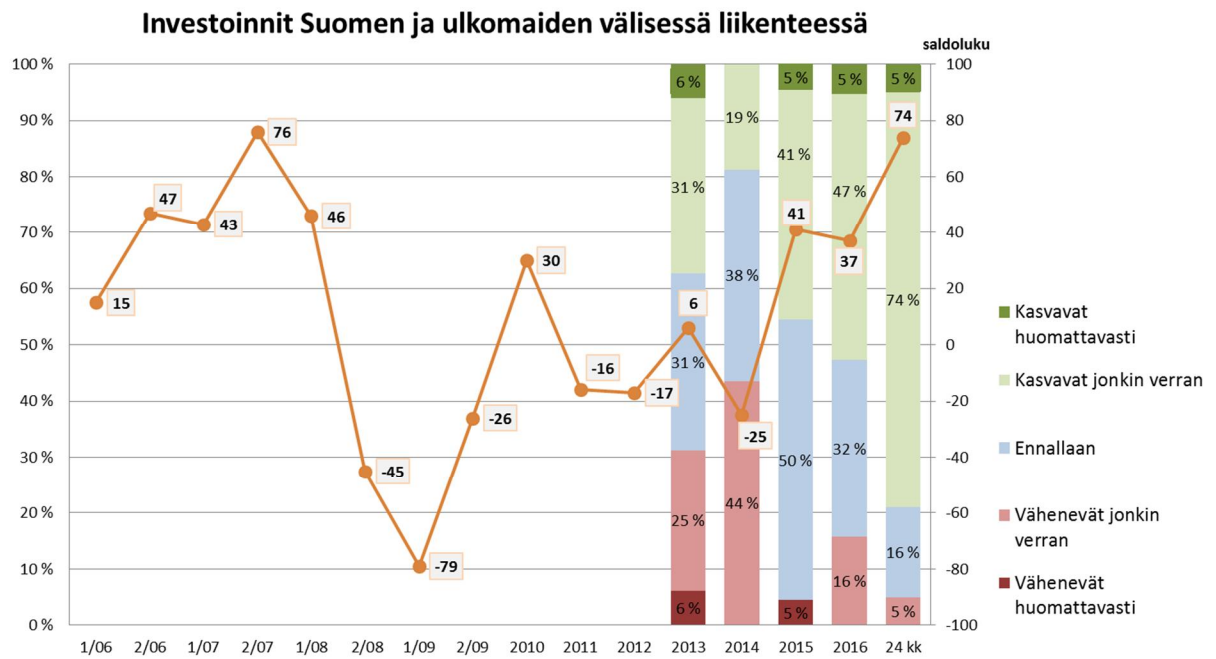


Kuva 3.12. Muun kuin Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2017 n=12, ennuste 12 kk n=12).

### 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 kasvoivat merkittävästi tarkasteluajankohdasta. Saldoluku nousi 37:stä 74:ään, joka on toiseksi korkein luku barometrin historiassa (ennätys 76 vuonna 2007). Barometrin toteuttamisen aikana investointeja kuvaavat saldoluvut ovat vaihdelleet merkittävästi ja hajonta vastaajien kesken on ollut suhteellisen suurta. Prosentuaalisesti tilannetta tarkasteltaessa kolme neljästä vastaajasta arvioi investointien kasvavan jonkin verran. Molempien ääripäiden eli investointien huomattavaa kasvua ja huomattavaa vähenemistä ennakoivat 5 % vastaajista.



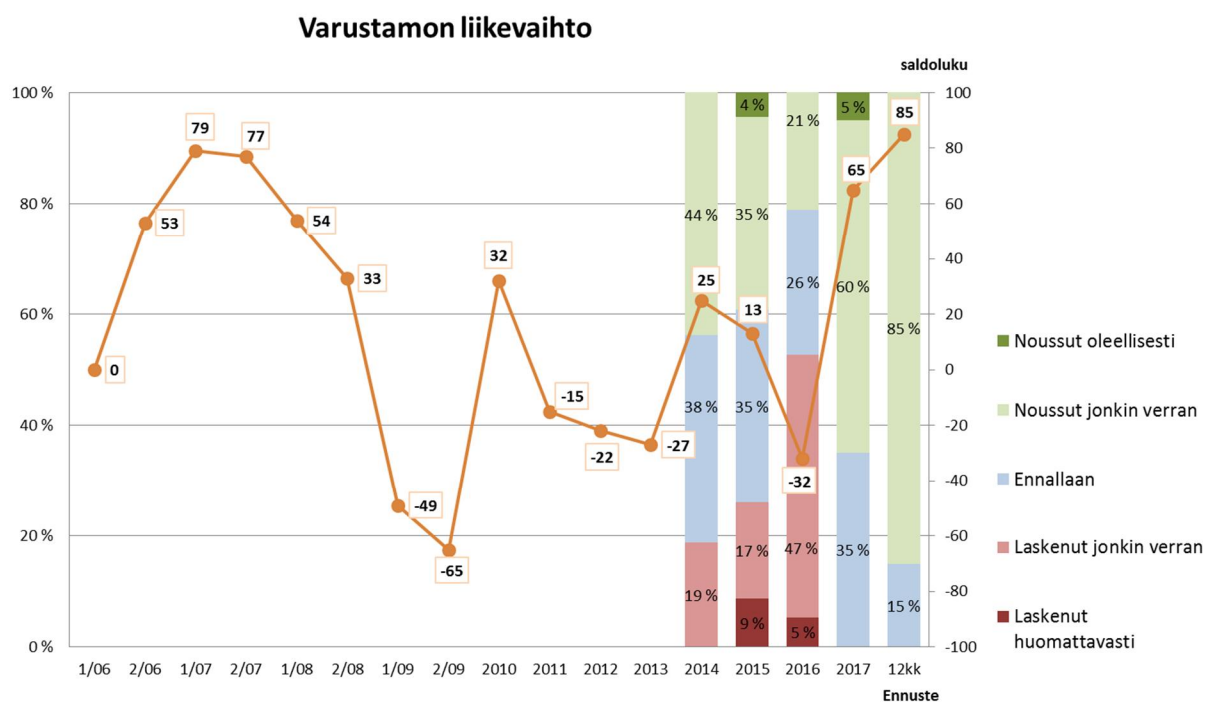
Kuva 3.13. Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (ennuste 24 kk n=19).

### 3.2 Yksittäistä varustamoita koskevat kysymykset

#### Liikevaihto (B9)

Varustamon liikevaihtoa kuvaavassa saldoluussa on tapahtunut dramaattinen muutos edelliseen vuoteen verrattuna: muutos on lähes sata pistettä, sillä saldoluku on kivunnut miinus 32:sta plus 65:een. Prosentuaalisen tarkastelun mukaan vastaajista 60 % ilmoitti liikevaihtonsa nousseen jonkin verran. Kolmasosan mukaan liikevaihto on pysynyt ennallaan. Yhdenkään vastaajan mukaan liikevaihto ei ole laskenut. Alan yleinen myönteinen suhdannetilanne on siis vaikuttanut kaikkien vastanneiden liikevaihtoon positiivisesti.

Tilanteen uskotaan edelleen parantuvan näistä lähes ennätyslukemista. Vastaajista jopa 85 % uskoo, että liikevaihto nousee tulevan 12 kuukauden aikana ja 15 % uskoo tilanteen säilyvän ennallaan. Jos ennusteet toteutuvat arvioiden mukaan, niin liikevaihdon kehitystä kuvaava saldoluku kipuaisi ennätyslukemiin, 85 pisteeseen.



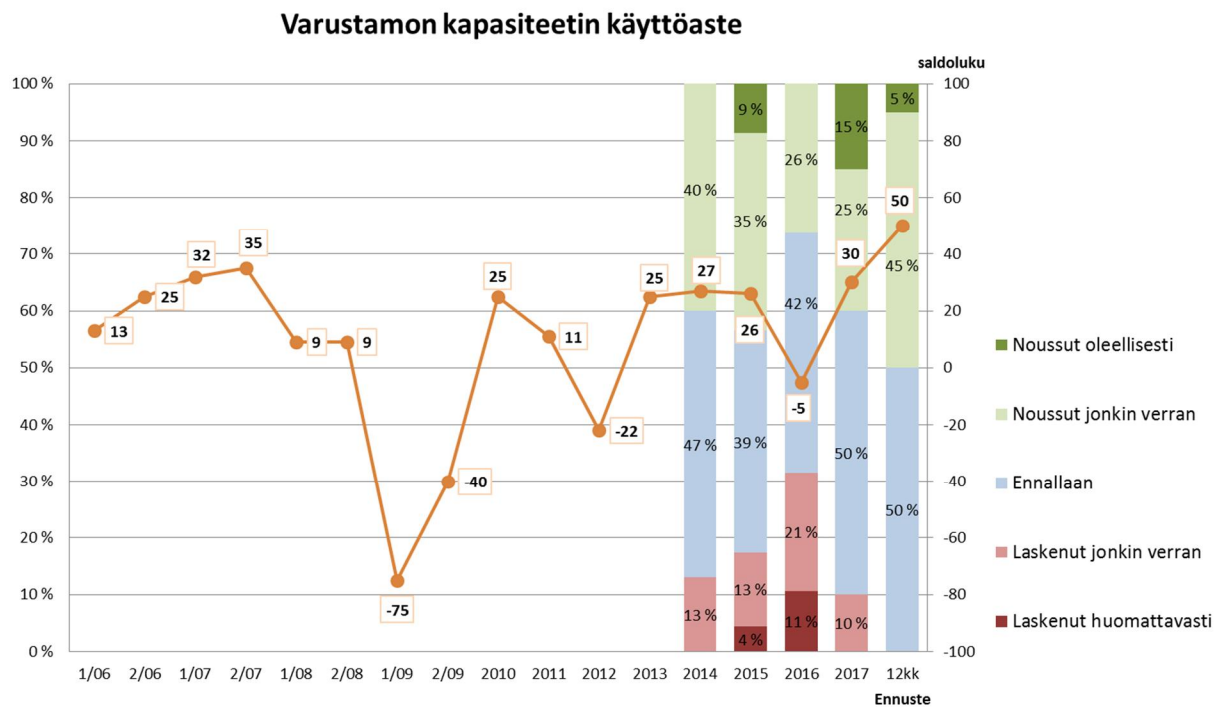
Kuva 3.14. Varustamon liikevaihto (tot. 2017 n=20, ennuste 12 kk n=20).

#### Alusten kapasiteetin käyttöaste (B10)

Alusten kapasiteetin käyttöastetta kuvaava saldoluku on barometrin toteuttamisen aikana vaihdellut jonkin verran, mutta muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta saldoluut ovat olleet positiivisia. Alimmillaan saldoluku (-75) on ollut vuoden 2009 alkupuoliskolla. Kuluneena

kautena varustamon kapasiteetin käyttöaste on varustamoiden vastausten mukaan parantunut huomattavasti vuoden 2016 notkahduksen jälkeen. Vastaajista puolet koki tilanteen pysyneen ennallaan, neljäsosa arvioi tilanteen parantuneen jonkin verran ja 15 % huomattavasti. Käyttöaste on laskenut jonkin verran 10 %:n mukaan.

Käyttöasteen ennustetta kuvaava saldoluku on kulunut kautta vielä huomattavasti positiivisempi. Ennusteen mukaan saldoluku nousee 50 pisteeseen. Puolet vastaajista arvioi käyttöasteen pysyvän ennallaan ja toinen puoli arvioi sen nousevan jonkin verran tai huomattavasti.



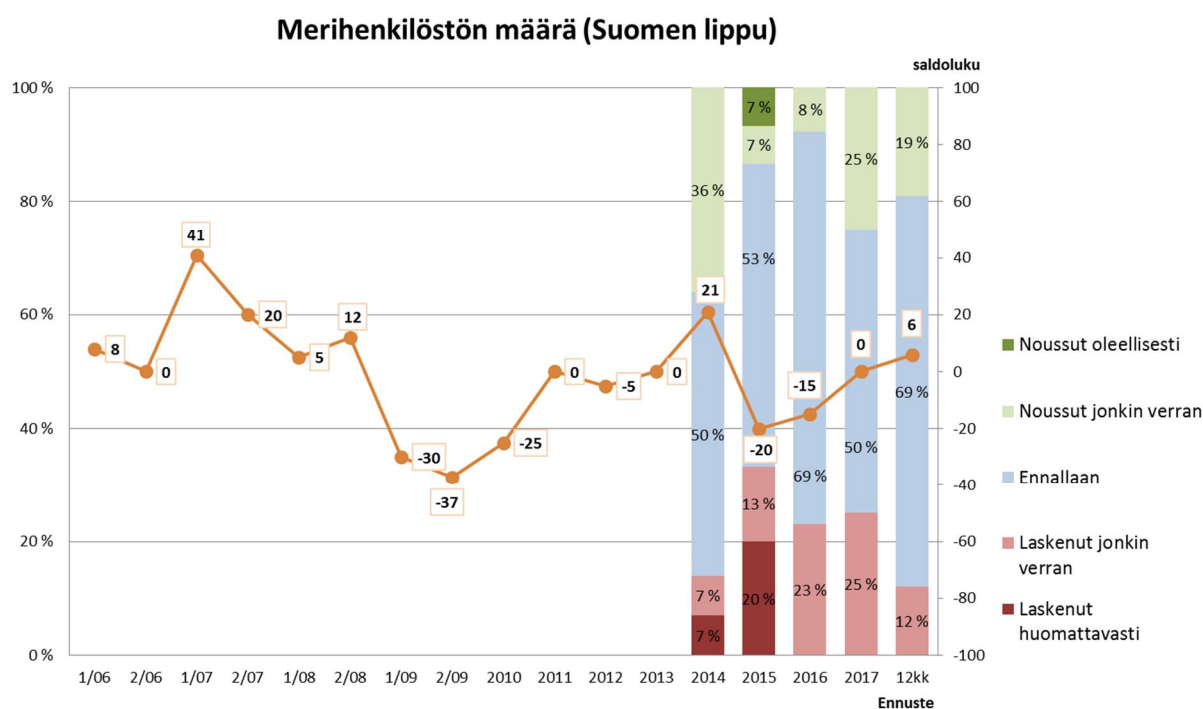
Kuva 3.15. Alusten kapasiteetin käyttöaste (tot. 2017 n=20, ennuste 12 kk n=20).

### 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 noussut ensin -15 pisteeseen ja kuluvana tarkastelujaksona tasan nolllaan. Se merkitsee sitä, että ennallaan tilanteen on ilmoittanut pysyneen puolet vastaajista ja toinen puoli vastaajista on jakautunut tasan "noussut ja laskenut jonkin verran" kesken.

Merihenkilöstön määrän ennustetaan kasvavan edelleen seuraavan 12 kuukauden aikana. Kehityksen ennusteen saldoluku on 6. Prosentuaalisesti 69 % vastaajista on sitä mieltä, että

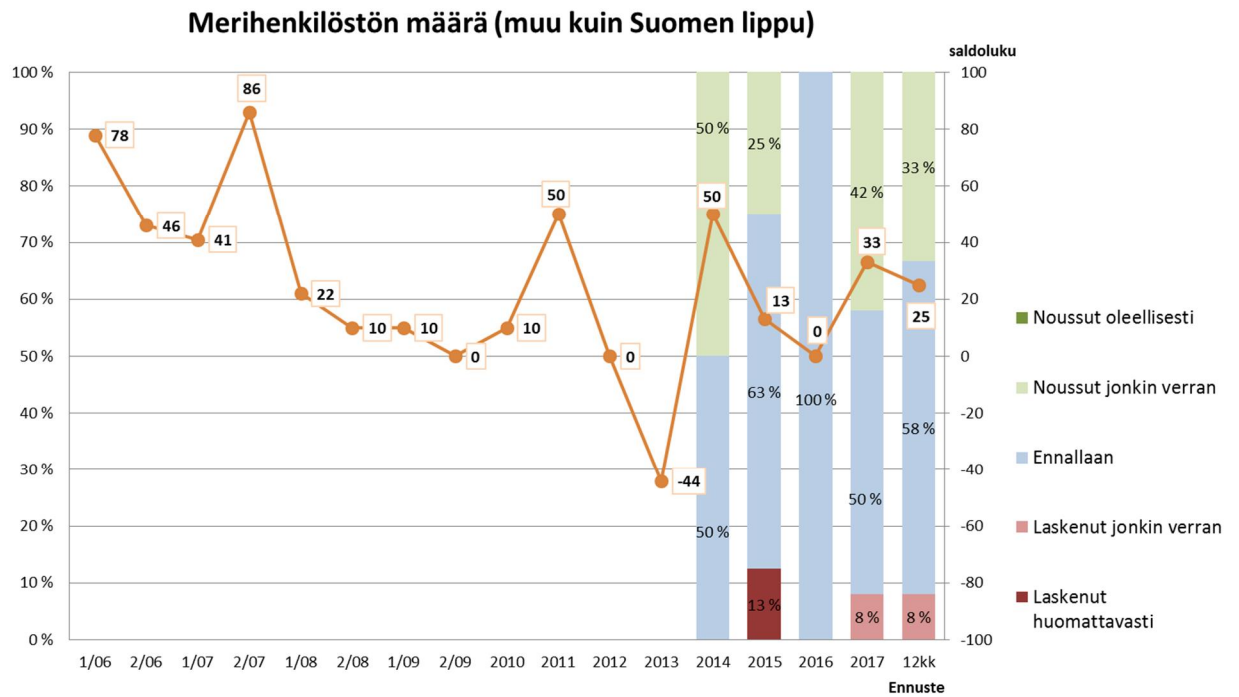
tilanne pysyy ennallaan ja 19 % uskoo merihenkilöstön määrän nousevan jonkin verran. Vastaajista 12 % uskoo määrän laskevan jonkin verran seuraavan 12 kuukauden aikana.



Kuva 3.16. Merihenkilöstön määrä Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2017 n=16, ennuste 12 kk n=16).

Merihenkilöstön määrää kuvaavat saldoluvut ulkomaisten lippujen alla purjehtivissa aluksissa ovat olleet positiivisia yhtä vuotta lukuun ottamatta. Vuonna 2013 saldoluku laski negatiiviseksi, miinus 44 pisteeseen. Kuluvalle jaksolla saldoluku on noussut tasan nolosta 33:een. Prosentuaalisen tarkastelun mukaan puolet vastaajista on ilmoittanut tilanteen pysyneen ennallaan, 42 %:n mukaan merihenkilöstön määrä on noussut jonkin verran ja 8 %:n mukaan lasketut jonkin verran.

Seuraavan tarkastelukauden aikana merihenkilöstön määrän ennakoidaan jälleen hieman laskevan. Tulevan 12 kuukauden ennusteen saldoluku on 25 ja prosentuaalisesti suurin osa (58 %) vastaajista näkee tilanteen pysyvän ennallaan, kolmasosa arvioi merihenkilöstön määrän nousevan jonkin verran ja 8 % laskevan jonkin verran.



Kuva 3.17. Merihenkilöstön määrä muiden kuin Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2016 n=12, ennuste 12 kk n=12).

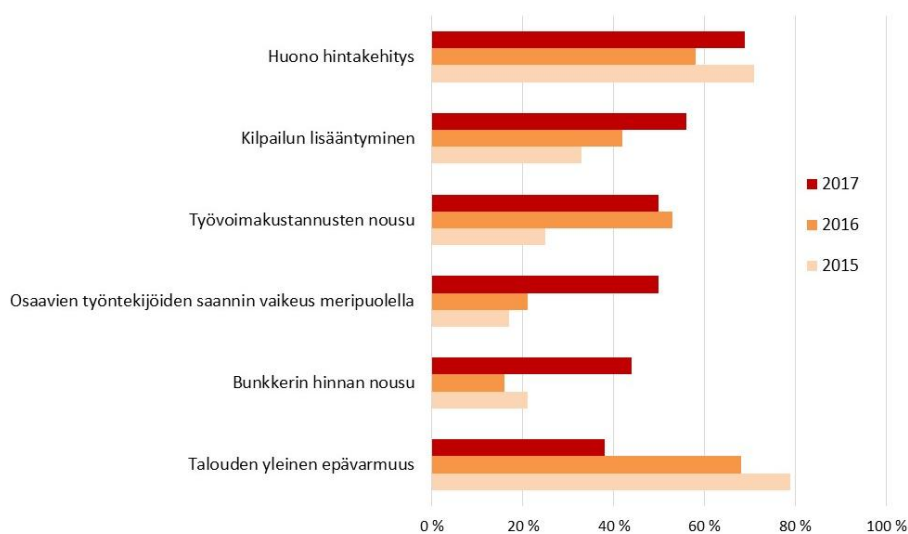
#### 4 VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET

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 88 rastitusta). Kaikki esteet olivat samanarvoisia, eikä niitä pyydetty listaamaan niiden merkittävyyden mukaan. Tämän vuoden barometrikyselyyn vastanneista 20 varustamosta 16 vastasi tähän kysymykseen.

Kuvassa 4.1. on esitetty varustamoiden merkittävimmiksi koetut kahdeksan estettä kehittymisen ja kasvun tiellä. Vertailun vuoksi kuvassa on esitetty myös kahden edellisen vuoden kasvun esteiden prosentuaaliset jakaumat. Huono hintakehitys oli kuluvana tarkastelujaksolla merkittävin este, jonka mainitsi noin 70 % vastaajista. Seuraavina vastanneiden huolenaiheina olivat kilpailun lisääntyminen, työvoimakustannusten nousu sekä osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella. Suunnilleen puolet vastaajista oli valinnut nämä kyseiset kolme estettä huolestuttavimmiksi. Vastaajista 44 % valitsi bunkkerin hinnan nousun merkittäväksi esteeksi.

Talouden yleisen epävarmuuden kohdalla on tapahtunut merkittävä muutos viimeisen kolmen vuoden aikana. Kun vielä vuonna 2015 sen koki merkittäväksi esteeksi lähes 80 % vastaajista, niin vuoteen 2017 mennessä vastaava osuus oli pudonnut alle 40 prosenttiin.

Ennalta annettujen vaihtoehtojen lisäksi oli mahdollista vapaasti listata muita kehittymisen ja kasvun esteitä. Kommenttien mukaan sekamiehitystä lastialuksilla pitäisi laajentaa, jotta ongelmat työvoiman saatavuudessa sekä Suomen lipun kustannustasossa voitaisiin kestävästi ratkaista. Toisen kommentin mukaan satamakustannusten kasvu ja osuus liikevaihdosta on kehittynyt kestävämmälle tasolle. Viikonloppuisin kiinni olevat satamat aiheuttavat tehotomuutta koko ketjuun, mikä samalla laskee kaluston käyttöastetta.



Kuva 4.1. Varustamoiden merkittävimmät kasvun esteet (2017 n=20, 2016 n=19, 2015 n=23).

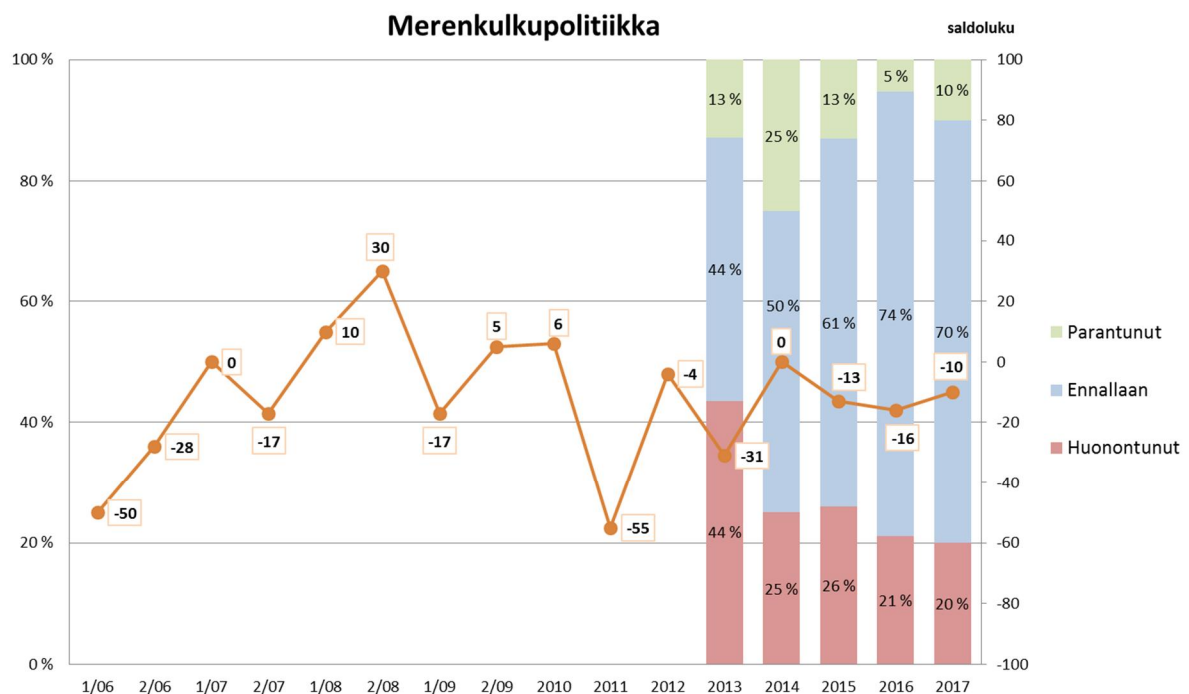
## 5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

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

### Suomen merenkulupolitiikka (D1)

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

Vuoteen 2016 verrattuna merenkulupolitiikassa on tapahtunut hienoista paranemista, sillä saldoluku on noussut -16 pisteestä -10 pisteeseen. Vastaajista 70 % oli sitä mieltä, että merenkulupolitiikkaa on pysynyt edellisen vuoden tasolla, 10 %:n mukaan tilanne on parantunut ja 20 %:n mukaan huonontunut. Barometrin toteuttamisen aikana negatiivisia saldolukuja (10 kpl) on ollut huomattavasti useammin kuin positiivisia saldolukuja (4 kpl). Muutamina tarkastelujaksoina saldoluku on ollut nolla. Tämän perusteella voidaan todeta, että merenkulupolitiikkaan ei olla kovinkaan tyytyväisiä.



Kuva 5.1. Suomen merenkulupolitiikka (tot. 2017 n=20).

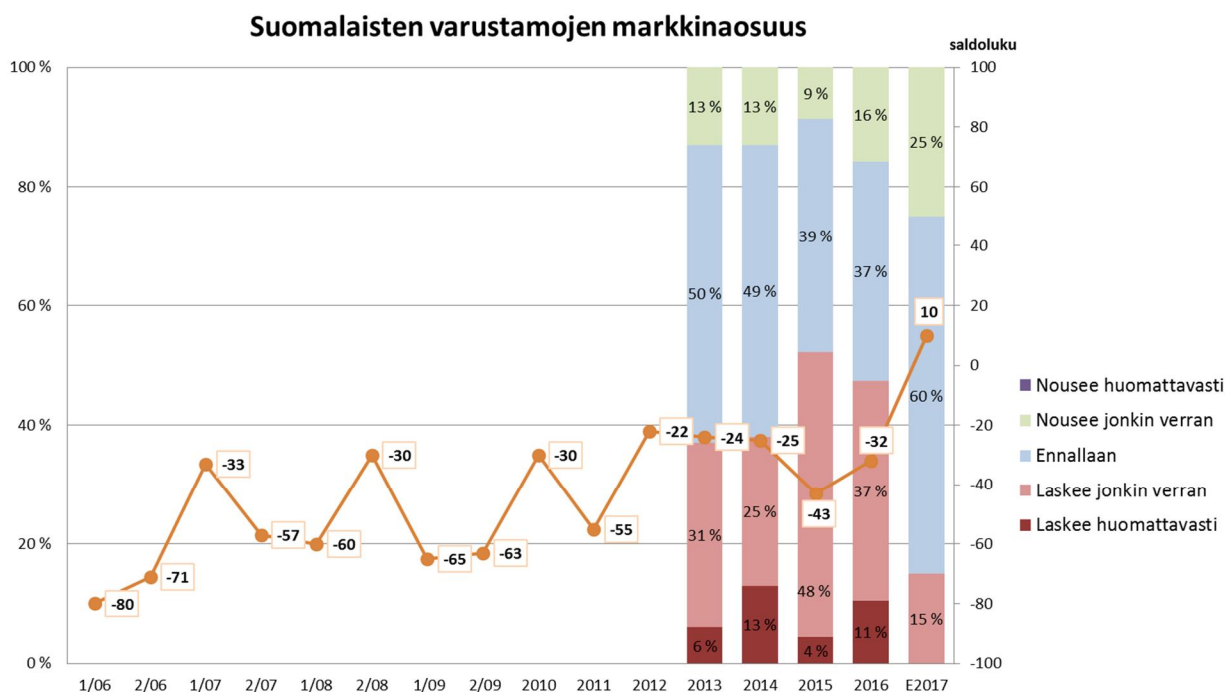


Kysymykseen vastanneilla oli mahdollisuus myös vapaasti kommentoida merenkulkupolitiikkaan vaikuttavia asioita. Vapaat kommentit ovat samassa linjassa pisteytyksen kautta saatujen arvioiden kanssa, sillä niiden mukaan nykyisessä merenkulkupolitiikassa olisi parantamisen varaa. Joissain kommenteissa jopa pohdittiin onko merenkulkuun liittyvää politiikkaa Suomessa edes olemassa. Yleisesti ottaen kommentit olivat varsin negatiivisia. Niissä pohdittiin jatkuvan keskustelun ja epävarmuuden yritystuista vaikuttavan siten, että varustamoissa joudutaan miettimään lipun vaihtoa ennakoivasti. Varustamoille myönnettävän kauppaa-alueen, jolla palautetaan varustamoiden maksamia henkilöstön merityötuloon liittyviä maksuja, toivottiin pysyvän voimassa. Myös väylämaksualennuksille toivottiin saatavan jatkoa.

### Suomalaisten varustamoiden markkinaosuus (D2)

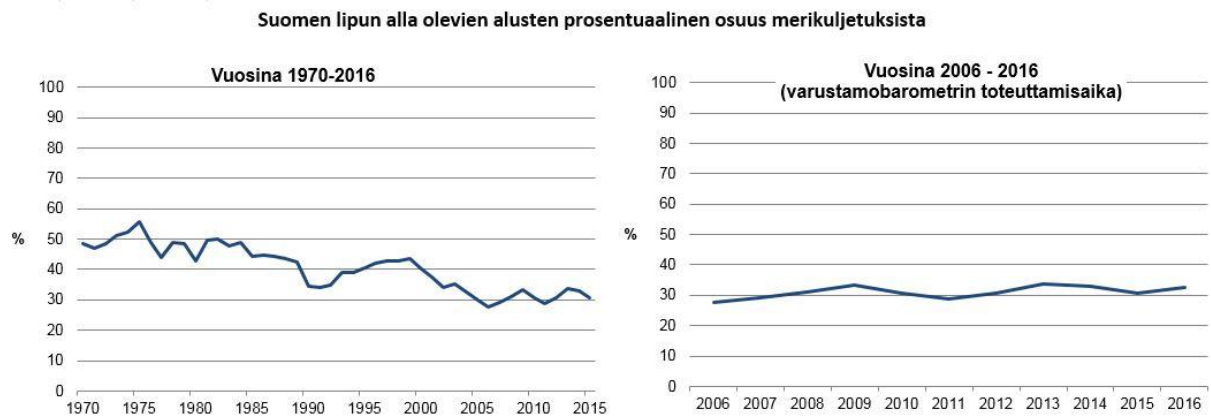
Suomalaisten varustamoiden markkinaosuuden arvioimisessa on käytetty vain ennustetta tulevalle 12 kuukaudelle.

Suomalaisten varustamoiden markkinaosuus kuljetuksista Suomeen/Suomesta on koko barometrin toteuttamisen aikana ollut negatiivinen. Edellisen kauden saldoluku oli -32 pistettä. Tulevan 12 kuukauden tilanteen uskotaan säilyvän ennallaan vastaajista 60 % mukaan. Neljäsosa vastaajista uskoo markkinaosuuden nousevan jonkin verran ja 15 % uskoo osuuden laskevan jonkin verran. Näiden arvioiden perusteella saldoluku nousee 10 pisteeseen. Mikäli ennuste toteutuu edes niin, että saldoluku olisi nollan yläpuolella, se olisi ennätys. Saldoluku on vaihdellut barometrin historian aikana -80 ja -22 pisteen välillä.



Kuva 5.2. Suomalaisten varustamoiden markkinaosuus (ennuste E 12 kk, n=20).

Suomalaisten varustamoiden markkinaosuuden laskusuhdanne on nähtävissä myös Liikenneviraston ulkomaan meriliikennetilastosta (2017), joka kuvaa Suomen lipun alla olevien alusten prosentuaalista osuutta kaikista merikuljetuksista vuodesta 1970 lähtien. Tilastoinnin alkaessa osuus oli noin puolet kaikesta tavaraliikenteestä. 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. (Kuva 5.3.)



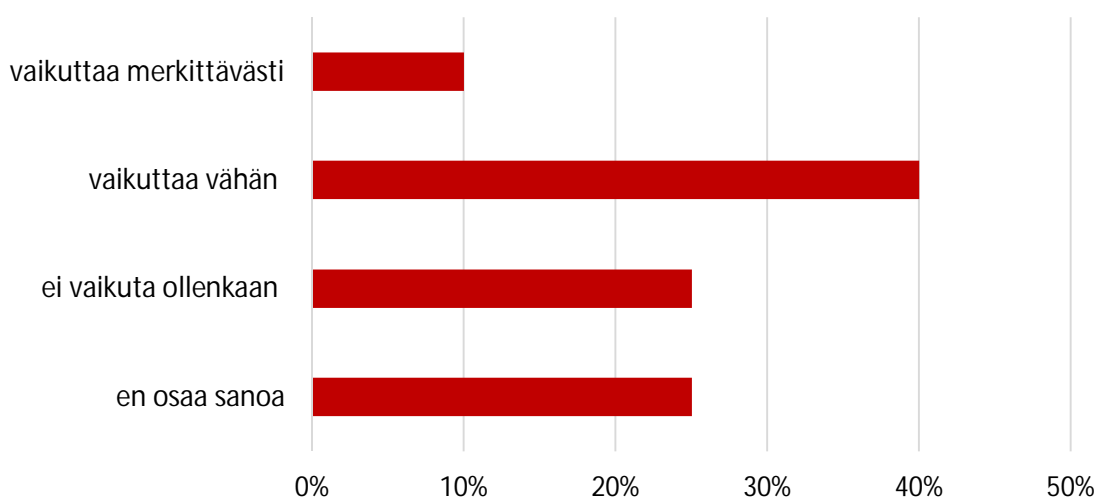
Kuva 5.3. Suomen lipun alla olevien alusten osuus Suomen ja ulkomaiden välisessä tavaraliikenteessä 1970 - 2016 sekä varustamobarometrin toteuttamisen aikana (Liikennevirasto, 2017).

## 6 TEEMAKYSYMYS

Varustamobarometrin teemakysymys on vuosittain vaihtuva kysymys tai kysymyssarja, jolla kartoitetaan vastaajien mielipiteitä ajankohtaisista aiheista. Tänä vuonna varustamoilta kysyttiin niiden mielipidettä merialuesuunnittelusta. Kaikki kyselyyn vastanneet vastasivat myös teemakysymykseen.

Merialueiden eri käyttömuotojen laajuus on tuonut mukanaan tarpeen suunnitella alueiden käyttöä systemaattisesti. Merialuesuunnittelulla halutaan edistää merialueen käyttömuotojen kestävä kehitystä ja kasvua, luonnonvarojen kestävä käyttöä sekä meriympäristön hyvän tilan saavuttamista. Merialuesuunnitelmat ovat luonteeltaan ohjaavia strategisia suunnitelmia. Energia-ala, meriliikenne, kalastus ja vesiviljely sekä matkailu ovat esimerkkejä tarkastelun kohteena olevista käyttömuodoista. Suunnitelmat laaditaan laajassa yhteistyössä sidosryhmien kanssa ja niiden tulee olla valmiit vuonna 2021. Ympäristöministeriö vastaa merialuesuunnittelun yleisestä kehittämisestä ja ohjauksesta.

Kyselyllä haluttiin selvittää vaikuttaako merialuesuunnittelu varustamon toimintaan merkittävästi, vähän vai ei ollenkaan. Kolmen eri vaihtoehdon lisäksi oli mahdollisuus vastata *en osaa sanoa*. Vastaajilta pyydettiin myös yleisiä kommentteja erityisesti siinä tapauksessa, että merialuesuunnittelun uskotaan vaikuttavan varustamon toimintoihin. Vastaajista 10 % uskoi merialuesuunnittelun vaikuttavan toimintaan merkittävästi, 25 %:n mukaan se ei vaikuta ollenkaan ja suurimman osan eli 40 %:n mukaan se vaikuttaa vähän. Neljäsosa vastaajista ei osannut sanoa onko merialuesuunnittelulla vaikutusta varustamon toimintaan. Merialuesuunnittelu on vasta hiljattain käynnistynyttä toimintaa, joten on ymmärrettävää, että tieto ei ole vielä laajalle levinnyttä. Tämä näkyi myös yleisissä kommentteissa. Merialuesuunnittelun ei uskota vaikuttavan ulkomaan liikenteen kustannustasoa alentavasti. Vaikutuksia varustamojen toimintaan voi olla siinä tapauksessa, että suunnittelulla on vaikutuksia väyliin ja alusten reititykseen.

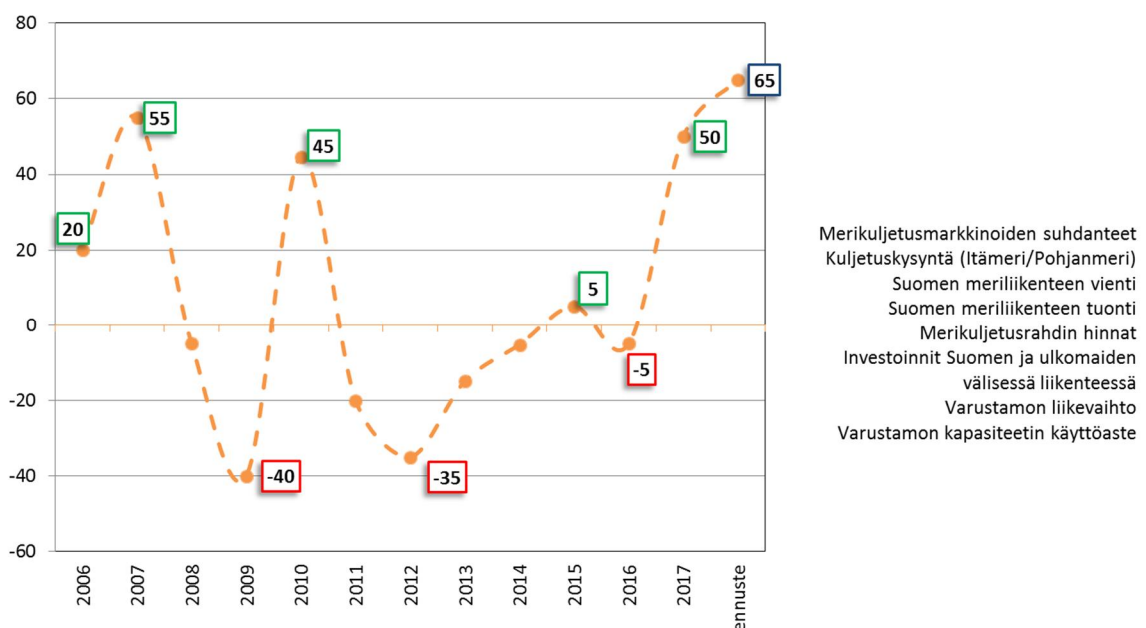


Kuva 6.1. Merialuesuunnittelun vaikutus varustamon toimintaan (n=20).

## 7 YHTEENVETO

Varustamobarometri julkaistiin ensimmäisen kerran vuonna 2006. Kuluneen ajanjakson tarkastelu osoittaa, millaisia suhdanteita varustamoala ja merenkulkuala yleisesti ovat näiden vuosien aikana käyneet läpi. Suurimmassa osassa teemoja on nähtävissä hyvinkin yhteneväiset lasku- ja noususuhdanteet, joskin poikkeuksia yleisestä trendistä on esiintynyt. Osassa teemoja (kilpailu merikuljetusmarkkinoilla ja miehistökustannukset sekä Suomen että muiden lippujen alla purjehtivilla aluksilla) saldoluviut ovat olleet koko barometrin ajan miinusmerkkisiä. Samoin suomalaisten varustamojen markkinaosuutta kuvaava saldoluku on aina ollut negatiivinen. Mikäli tulevan jakson ennuste toteutuu, niin saldoluku on positiivinen ensimmäisen kerran koko varustamobarometrin historiassa.

Kuvassa 7.1. on esitetty varustamoalan yleispiirteisen trendin kuvaaja, johon on laskettu kahdeksan eri teeman keskiarvot vuosittain (pyöristetty lähimpään viitoslukuun) ja piirretty niiden perusteella viivadiagrammi. Ensimmäisen varustamobarometrin toteuttamisvuodesta 2006 alkanut nousujohteinen suuntaus on jatkunut vuoden 2007 loppuun, jonka jälkeen sukelus vuoden 2008-2009 vaihteen taloudelliseen lamaan on ollut erityisen jyrkkä. Tämän jälkeinen nopea nousu on tapahtunut vuoden mittaan ja nousu on joissain tapauksissa ollut jopa jyrkempi kuin laskusuhdanteen aikainen pudotus. Saldolukujen positiiviset huiput saavutettiin vuonna 2010, jonka jälkeen alkoi uusi laskusuhdanne jatkuen vuoteen 2012 asti. Tämän jälkeen nousu on ollut maltillisempaa, mutta kuitenkin tasaista. Vuoden 2016 pienen notkahduksen jälkeen kulunut kausi on ollut erittäin myönteinen, sillä saldoluku on noussut -5 pisteestä 50 pisteeseen. Myös tuleva kausi nähdään erityisen valoisana: mikäli ennusteen saldoluku (65 pistettä) toteutuu, niin silloin saavutetaan koko varustamobarometrin toteuttamisen aikainen ennätys.



Kuva 7.1. Merenkulku- ja varustamoalan suhdannevaihtelut vuosina 2006–2017 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. Kilpailu on kuluvalle kaudella edelleen kiristynyt, tosin maltillisesti, mutta tulevana jaksona kilpailun ennakoitaan kiristyvän entisestään. Barometrin toteuttamisen ensimmäisestä vuodesta lähtien Suomen lipun alla purjehtivien alusten osuus Suomen ja ulkomaiden välisestä tavaraliikenteestä on vaihdellut 30 %:n molemmin puolin. Osuus on vakiintunut tälle tasolle kymmenen viimeisen vuoden aikana.

Merikuljetusrahtien hinnat ovat vuoden 2009 romahduksen jälkeen sahanneet ylös ja alas vuosittain. Viimeisen saldoluvun (15 pistettä) perusteella toimijoiden mukaan merikuljetusrahtien hinnat ovat jonkin verran nousseet edellisestä kaudesta, mutta ennusteen mukaan hinnat jälleen hieman laskevat. Yli puolet vastaajista on sitä mieltä, että bunkkerin hinta on kuluneella kaudella noussut jonkin verran, ja tilanne näyttää jatkuvan samansuuntaisena tulevalla kaudella.

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 samansuuntaisena.

Merenkulkupolitiikan kehitystä on muista kuvaajista poiketen kuvattu kolmiportaisella asteikolla, jonka mukaan politiikka on parantunut, pysynyt ennallaan tai huonontunut. Saldoluvut ovat sahanneet nollan molemmin puolin. Kuluneena kautena vastaajien näkemysten mukaan merenkulkupolitiikka on entisestään heikentynyt, mutta ennuste on hieman parempaan suuntaan, joskaan positiiviseen saldolukuun ei ylletä tulevallakaan kaudella.

Teemakysymykset ovat vuosittain vaihtuvia kysymyksiä, joilla kartoitetaan vastaajien mielipiteitä ajankohtaisista aiheista. Tänä vuonna varustamoilta kysyttiin niiden mielipidettä merialuesuunnittelusta. Teemakysymyksen vastaukset jakautuivat varsin hajanaisesti, mikä osoittaa, että varustamot ovat suhteellisen epävarmoja merialuesuunnittelun tulevista vaikutuksista heidän toimintaansa. Merialuesuunnittelu on vasta hiljattain käynnistynyttä toimintaa, joten on ymmärrettävää, että tieto ja arviot sen vaikutuksista eivät ole vielä kaikilta osin tiedossa.

## 8 INLEDNING

Enkäten genomfördes som en nätenkät i oktober-novembet 2017. 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 30, vilket är mindre än under tidigare år. Av de potentiella deltagarna besvarade 20 enkäten vilket ger en svarsprocent på 67.

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 (70 %) 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 62 % linjetrafik, 29 % trampfart och resten, dvs. 9 %, annan trafik. Fördelningen enligt trafikform visas i tabell 9.1.

Tabell 9.1. Rederiets trafikform (n=21).

Trafikform	notiser stycken	%
Linjetrafik	13	62 %
Trampfart	6	29 %
Annan	2	9 %

### Rederiets huvudsakliga godstrafik (A3)

I tabell 9.2. visas rederiernas godstrafikform. Ett rederi kan bedriva flera former av godstrafik. Styckegods transporteras av 67 % av deltagarna, torrbulk av 28 % och våtbulk av 5 %.

Tabell 9.2. Rederiets godstrafikform enligt varugrupper (n=18).

Godstrafik	mainintoja kpl	%
Torrbulk	5	28 %
Våtbulk	1	5 %
Styckegods	12	67 %

### Storhetsklass för rederiets omsättning (A4)

För att kartlägga rederiets omsättning gavs fyra olika alternativ för storhetsklass i enkäten. Mindre än 10 MEUR omsättning meddelades av en fjärdedel av de svarande. De minst antalet rederier (11%) ligger inom kategorin 50 - 100 MEUR. I båda klasserna, 10 - 50 MEUR och över 100 MEUR, var cirka en tredjedel av de svarande. Fördelningen enligt kategori visas i tabell 9.3.

Tabell 9.3. Rederiets omsättning (n=19).

Omsättning	notiser stycken	%
Mindre än 10 MEUR	5	26 %
10 - 50 MEUR	6	32 %
50 - 100 MEUR	2	11 %
Större än 100 MEUR	6	32 %

### Storhetsklass för rederiets personalantal (A5)

I barometern kartlades rederiernas personalmängd enligt fyra angivna klasser. Hälften av rederierna som besvarat enkäten rapporterade att deras personalantal var över 200, vilket bevisar att de är betydande arbetsgivare. I båda kategorierna, 20-50 och 50-200 anställda, var 15 % av de svarande. Rederier med färre än 20 anställda var en femtedel av de svarande. Fördelningen enligt personalmängd visas i tabell 9.4.

Tabell 9.4. Rederiets personalantal (n=20).

Personalantal	notiser stycken	%
Mindre än 20	4	20 %
20 - 50	3	15 %
50 - 200	3	15 %
Större än 200	10	50 %

Rederiets tonnage (A6)

Enligt barometern över hälften av de deltagande rederierna hade enbart eget tonnage (55 %). Bland deltagarna fanns också rederier med endast chartrat tonnage eller sådana som varken hade eget eller chartrat tonnage. Fördelningen enligt rederiets tonnage visas i tabell 9.5.

Tabell 9.5. Rederiets tonnage (n=20).

Tonnage	notiser stycken	%
Enbart eget tonnage	11	55 %
Både eget och chartrat	6	30 %
Enbart chartrat	2	10 %
Varken eget eller chartrat	1	5 %

Rederiets flaggstater (A7)

I barometern undersökte man bland de rederier som svarat hur fartygstyperna fördelas under finsk flagg, EU-flagg samt övrig flagg (tabell 2.6). Det sammanlagda antalet fartyg bland de rederierna som svarade på undersökningen var 1 341. Förra året var sammanlagda antalet fartyg drygt hundra bland de rederier som svarade. Talet är definitivt det största under genomförandet av barometern. Som jämförelse kan man nämna några rederiers fartygsantal som har svarat på undersökningen under de sista åren. År 2015 var antalet 734, år 2014 under 100 och år 2013 ca 250. Antalet har alltså varierat avsevärt, vilket påverkas av antalet rederier som är med i barometern.

Tabell 9.6. Antalet fartyg som rederiets opererar enligt flaggstat.

Flagga/fartyg	finska flaggan	EU-flaggan	övriga	ANTAL
Roro/ropax	35	9	0	44
Containerfartyg	3	157	1 095	1 255
Torrbulk	23	10	4	37
Vätbulk	5	0	0	5
ANTAL	66	176	1 099	1 341

I handelsfartygsregistret som upprätthålls av trafikens säkerhetsmyndighet Trafi registreras uppgifter om fartyg som används i sjötrafiken. Enligt Trafis publicering av statistik 9/2017 var sammanlagt 108 fartyg den 30.9.2017 registrerade i det finska handelsfartygsregistret. Föregående år var antalet 103 fartyg. Fastän handelsfartygsregistret hela tiden lever och förändringar, som ägarbyten och namnbyten är vanliga, så har antalet registrerade fartyg i registret hållit sig på samma nivå under de senaste åren. Den överlägset största andelen eller 80 % är containerfartyg som seglar under annan flagg. Av alla de rederier som svarade på undersökningen, seglar 5 % av deras fartyg under finsk flagg och 13 % under EU-flagg.



## 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.

### 10.1 Allmänna frågor om rederibranschen

#### Konjunkturerna inom sjötransportmarknaden (B1)

Sjötransportmarknadens konjunktur har förbättrats dramatiskt under den gångna perioden, med över hundra poäng jämfört med år 2016, då nettotalet var -32. Spridningen var liten under den gångna perioden, då en stor del av respondenterna eller 70 % ansåg, att den konjunkturen är något bättre och 20 % uppskattade att situationen är oförändrad jämfört med föregående år. Rekordtalet är från år 2010, då nettotalet var 75. Man uppskattar att den kommer att gå upp lika högt under de kommande 12 månaderna.

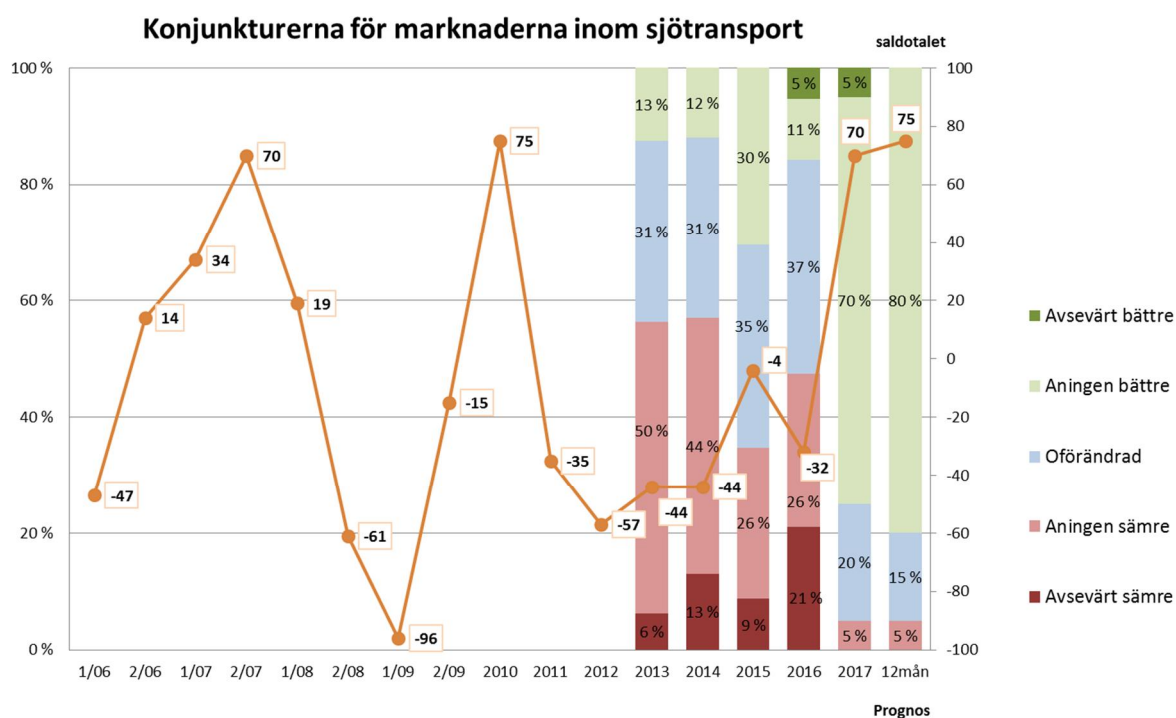


Bild 10.1. Konjukturer inom sjötransportmarknaderna (uppf. 2017 n=20, prognos 12 månader n=20).

Transportefterfrågan inom sjötransportmarknaden på Östersjön/Nordsjön (B2)

Efterfrågan på transport i Östersjö- och Nordsjöområdet har enligt respondenter avsevärt förbättrats jämfört med förra året, då nettotalet steg från -5 till 80 poäng. En förbättring har skett i en sådan grad att nettotalet man nu uppnådde är ett rekord i barometerns historia. Tio år tidigare var nettotalet för efterfrågan på transport 71. Liksom för sjötransportmarknaden, var de procentuella andelarna för transportefterfrågan likvärdiga, så att 70 % av respondenterna ansåg att efterfrågan hade förbättrats något och 20 % uppskattade att situationen var oförändrad. Ingen av de tillfrågade bedömde att situationen skulle vara sämre under den gångna perioden.

Tillfrågade uppskattade att situationen från de här rekordsiffrorna kommer att fortsatt förbättras under de kommande 12 månaderna så att prognosens nettotal stiger till 90. En procentuell granskning av uppskattningarna visar att 90 % av aktörerna tror att efterfrågan antingen kommer att förbättras avsevärt eller något under de kommande 12 månaderna. Resten av de tillfrågade eller 10 % uppskattar att situationen förblir oförändrad.

**Efterfrågan på marknaderna inom sjötransport (Östersjön/Nordsjön)**

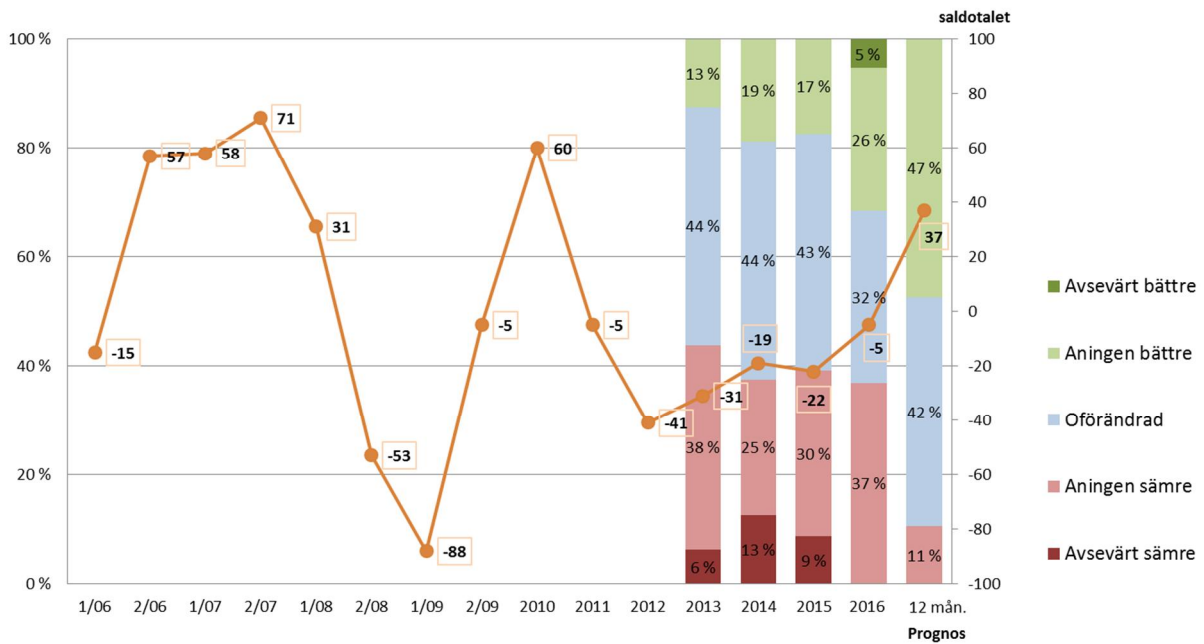


Bild 10.2. Transportefterfrågan på sjötransportmarknader i Östersjön/Nordsjön (uppf. 2017 n=20, prognos 12 månader n=20).

Antalet export- och importtransporter (B3)

Vid beskrivning av den finska sjötrafikens import och export har man i hela rederibarometern bara använt sig av prognoser, inte av uppskattningar av föregående år liksom för andra teman.

För den finska sjötrafikens exporttransporter ser konjunkturen fortfarande ut att växa starkt. Detta famgår av en jämn tillväxt av nettotalen från 2012, då siffran låg 48 poäng på minus. En stor del av de tillfrågade eller 80 % uppskattade att sjötransporternas export växer något och 5 % tror att den växer avsevärt. 15 % av respondenterna uppskattade att situationen förblir oförändrad. På basis av dessa positiva uppskattningar har nettotalet stigit till 85 vilket är den högsta siffran under hela genomförandet av rederibarometern. Det tidigare rekordet (netttotal 75) är från år 2010.

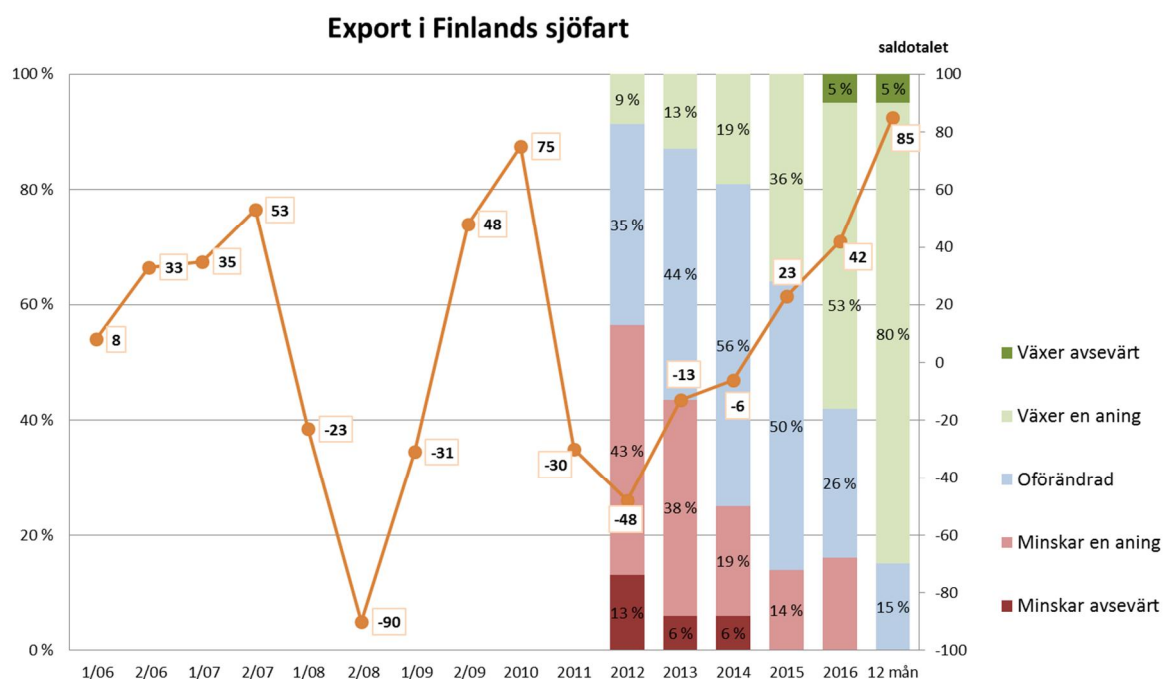


Bild 10.3. Export i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=20).

Liksom för exporttransporterna, så har man för importtransporterna sett en uppåtgående trend, dock inte lika tydlig och rak som för exporten. 2012 års uppåtgående trend gör ett undantag år 2015, då nettotalet var -4. Det nu uppskattade nettotalet 65 är det tredje högsta, när man värderar alla barometerns år. Jämfört med exporten prognostiseras importen ändå att vara 20 poäng lägre. För importen fördelas de procentuella andelarna i två kategorier: 65 % uppskattar en liten tillväxt och 35 % uppskattar att situationen förblir oförändrad.

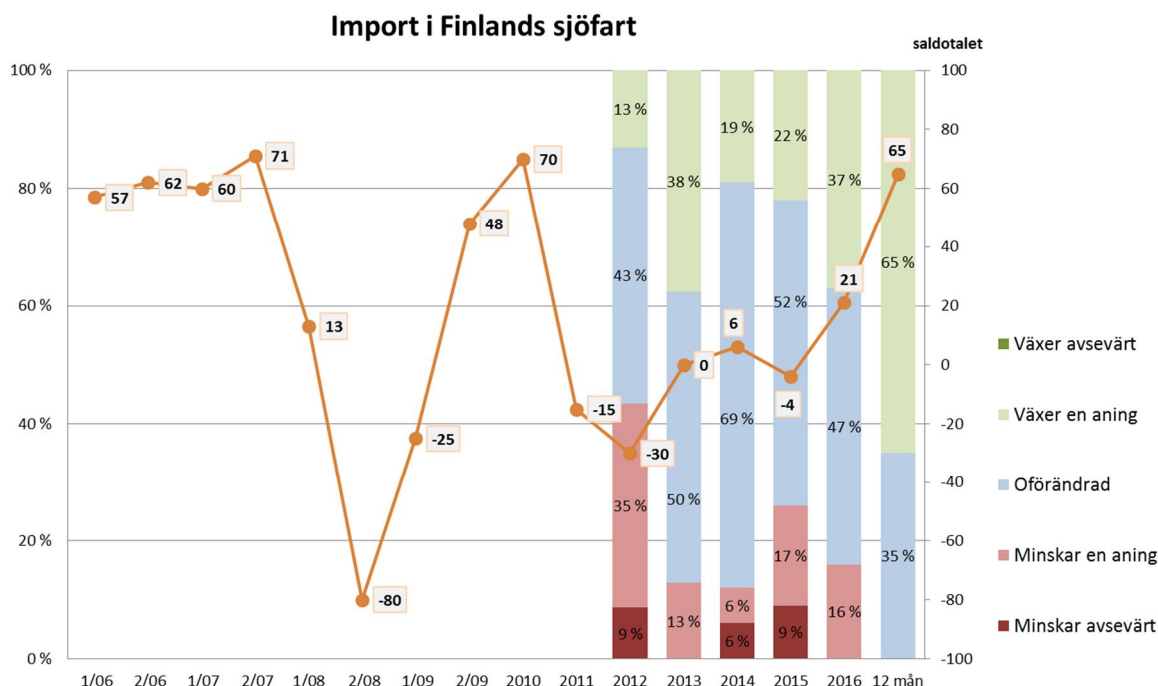


Bild 10.4. Import i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=20).

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 det 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 (2017) täcker antalet transporter mellan åren 1970-2016. Mellan åren 2015-2016 har sjötransporterna mellan Finland och utlandet vuxit med 6 miljoner ton. Andelen transporterad på finska fartyg under nämnda år växte med 3,7 miljoner ton. Andelen finska fartyg i sjötransporterna ökade två procent jämfört med föregående år. År 2016 transporterade man sammanlagt 95,2 miljoner ton varor. Exporten var ca 1,6 miljoner ton större än importen.

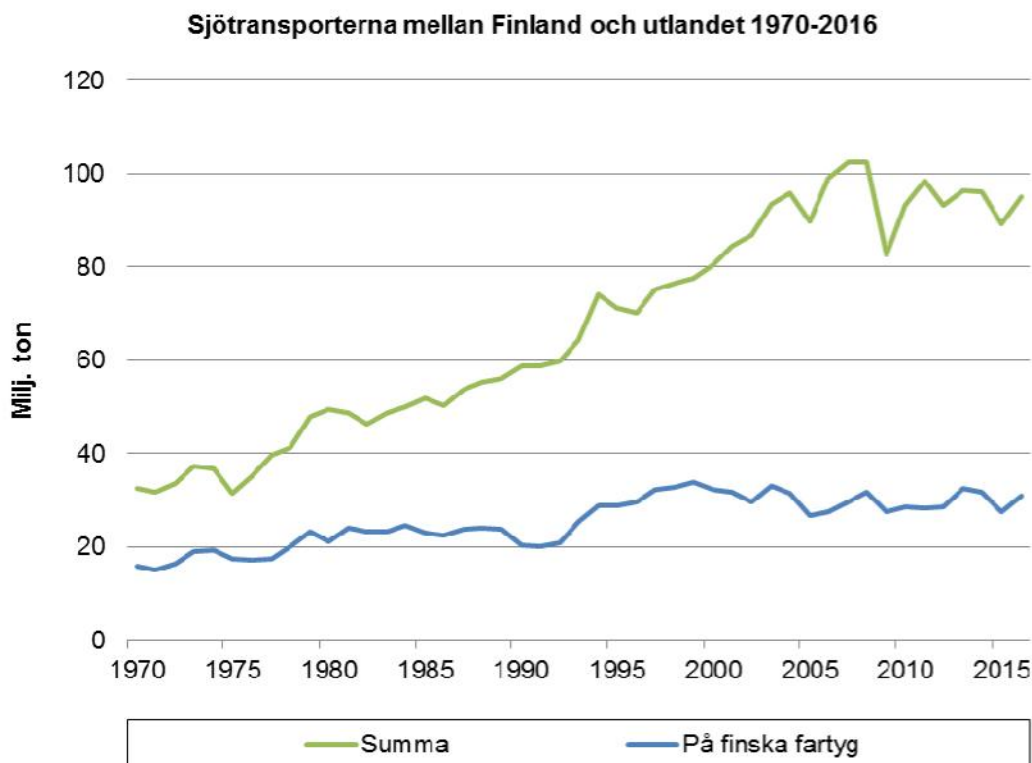


Bild 10.5. Sjötransporterna mellan Finland och utlandet 1970 - 2016 (Trafikverket, 2017).

#### Konkurrens inom sjötransportmarknaden (B4)

Konkurrensen på sjötransportmarknaden förblir enligt de tillfrågade fortfarande hård där nettotalet är -55. Konkurrensen har under hela undersökningsperioden varit negativ och har innehållit förhållandevis mindre variationer än för andra teman. Procentuell granskning visar, att lite över hälften av de tillfrågade anser, att konkurrensen har blivit avsevärt eller lite hårdare. Däremot anser lite under hälften att situationen har varit oförändrad.

Konkurrensen ser ut att bli ännu hårdare för de kommande 12 månaderna, då prognosens netttotal uppskattas att fortfarande minska till minus 65. Om prognosen uppfylls, är man ganska nära de nedre netttotalen som visas i barometern.

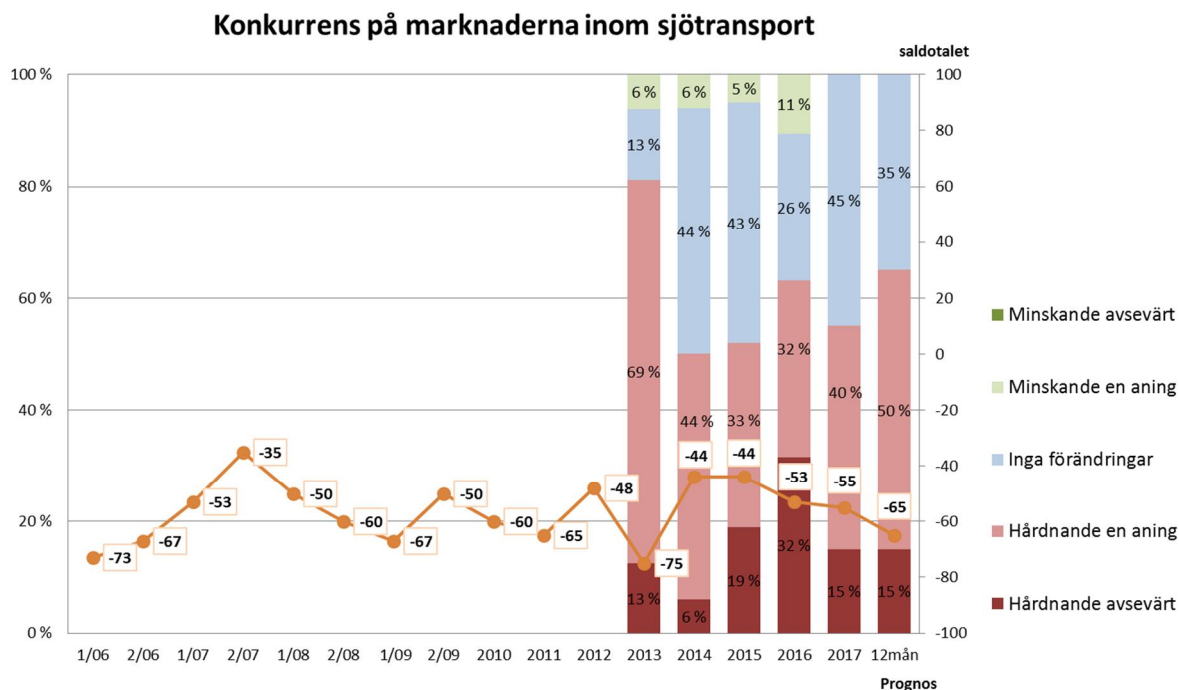


Bild 10.6. Konkurrens på sjötransportmarknader (uppf. 2017 n=20, prognos 12 månader n=20).

#### Prisen på sjötransportfrakter (B5)

Nettotalet som beskriver sjötransporternas priser har under de senaste åren sågat upp och ner ganska mycket. Sedan slutet på år 2008 har nettotalen varit negativa. Sedan förra året har nettot dock vuxit avsevärt, då ökningen har gått från minus 50 till plus 15. Värderna som visar ytterligheter, ökat avsevärt eller gått ner betydligt har inte meddelats under årets gång. Lite över hälften anser att situationen förblir oförändrad, en tredjedel att priserna har gått upp något och 15 % att priserna har gått ner lite.

Nettotalet som visar fraktpriserna för den kommande 12 månadersperioden är noll. Den största delen, sammanlagt 85 % tillfrågade tror, att fraktpriserna förblir oförändrade eller stiger lite. 15 % av de tillfrågade anser att priserna gå ner lite.

En ökning av sjötransporterna korrelerar med bunkers pris, som enligt Bunkerworldstatistiken har ökat i slutet på år 2017 (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.

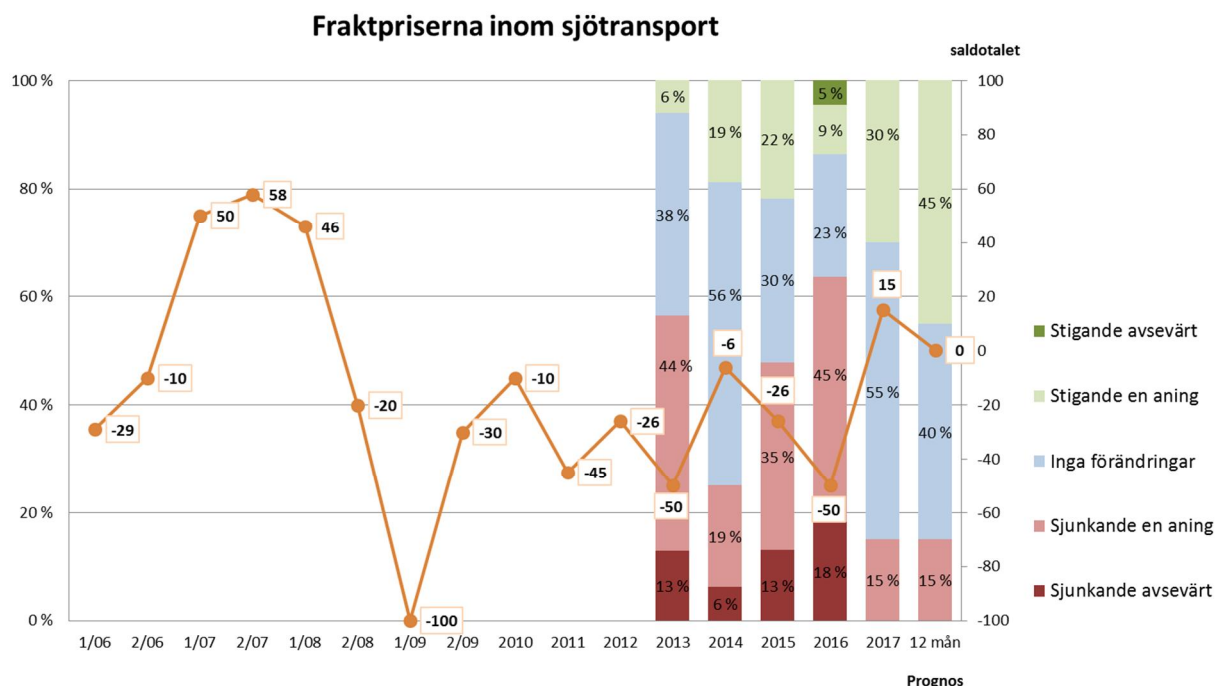


Bild 10.7. Priser på frakterna inom sjötransporten (uppf. 2017 n=20, prognos 12 månader n=20).

### Bunkerpriset (B6)

Bunkers eller i fartygets bränslepriser har haft avsevärda nedgångar och ökningarna när rederi-barometern 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 har bunkerpriserna efter den uppnådda piken fortsatt att öka under den gångna perioden. Av de tillfrågade anser 70 %, att priserna har ökat något eller avsevärt och en tredjedel meddelade att priserna har varit på föregående års nivå. Nettotalet föll ganska långt ner till minus 68 poäng. Man uppskattar att att priserna fortfarande kommer att stiga. Under de följande 12 månaderna, även om i en mycket lugnare takt än under granskningsperioden. Procentuellt granskat tror respondenterna att bränslepriset stiger avsevärt (11 % av respondenterna), ökar något (63 % av respondenterna) eller förblir på samma nivå (26 % av respondenterna).

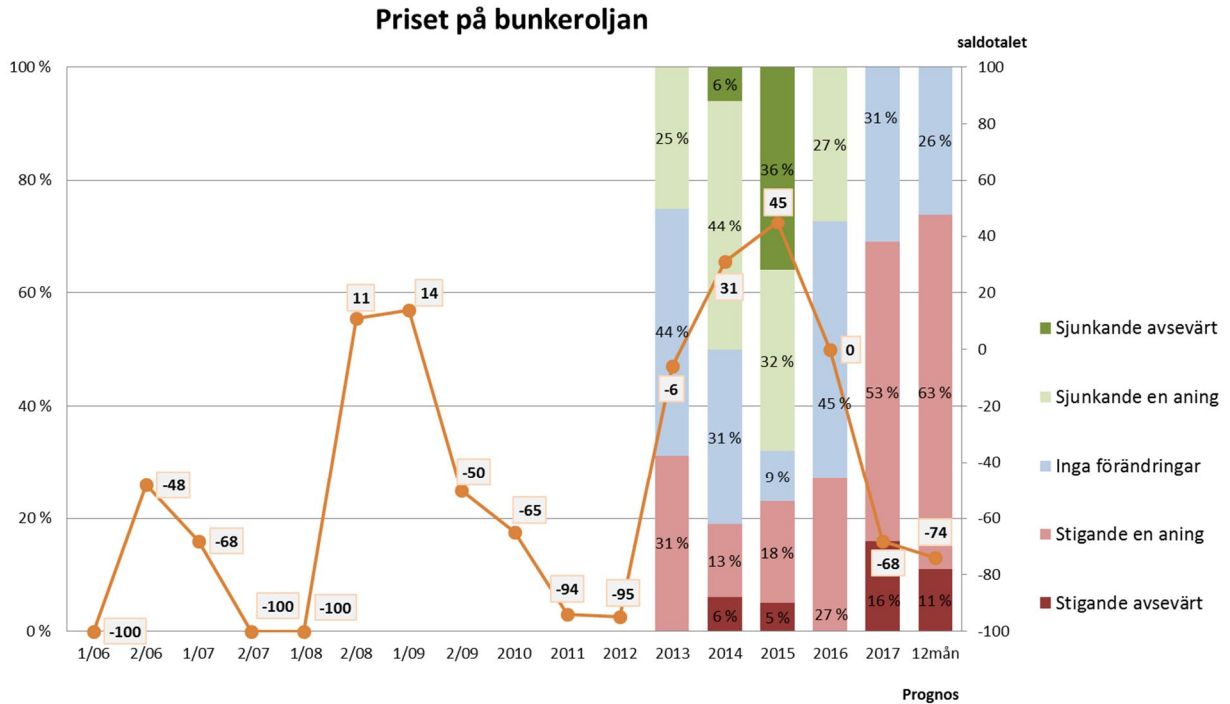


Bild 10.8. Pris på bunkerolja (uppf. 2017 n=19, prognos 12 månader n=19).

Bunkerworldindex (BWI) innehåller, med beaktande till geografisk viktning, uppgifter från 20 betydande bunkerhamnar. BWI innehåller pris för tungt bränsle, diesel och gasoljans viktning enligt deras betydelse på bunkermarknaden. BWI visar att bränslepriset i slutet på år 2016 var lågt, efter vilken priset har sågat upp och ned. Under slutet av år 2017 kan man se en tydlig ökning i priserna. (Bild 10.9.)

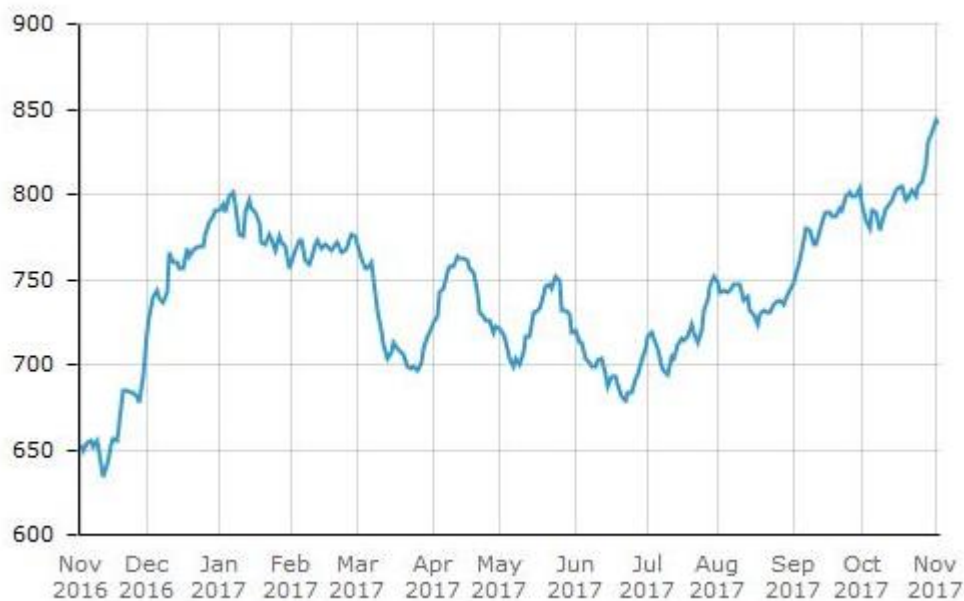


Bild 10.9. Bränslepriset (\$) utveckling enligt BWI-index 2017 (Bunkerworld statistic, 2017).



### Besättningskostnader per flaggstat (B7)

Nettotalet som visar besättningskostnader för fartyg som seglar under finsk flagg är fortfarande negativt, som den varit under hela granskningsperiodens historia. Förändringen av nettotalet under den gångna perioden är ganska betydande, från -60 poäng till -25 poäng, vilket är "minst negativ" under barometerns genomförande. På basis av nettotalet har besättningskostnaderna sänkts något under den gångna perioden jämfört med föregående år. Enligt den procentuella granskningen anser hälften av respondenterna, att situationen förblir oförändrad, enligt 37 % att kostnaderna har ökat något och enligt övriga gått ner lite.

Situationen är ändå beräknad att ändras under den kommande 12 månadersperioden till att ganska långt motsvara år 2016 situation. Av de tillfrågade uppskattar 63 %, att besättningskostnaderna kommer att öka något. Resten eller 37 % av de tillfrågade anser att situationen kommer att vara oföränderliga. På basis av detta sjunker nettotalet till -63 poäng.

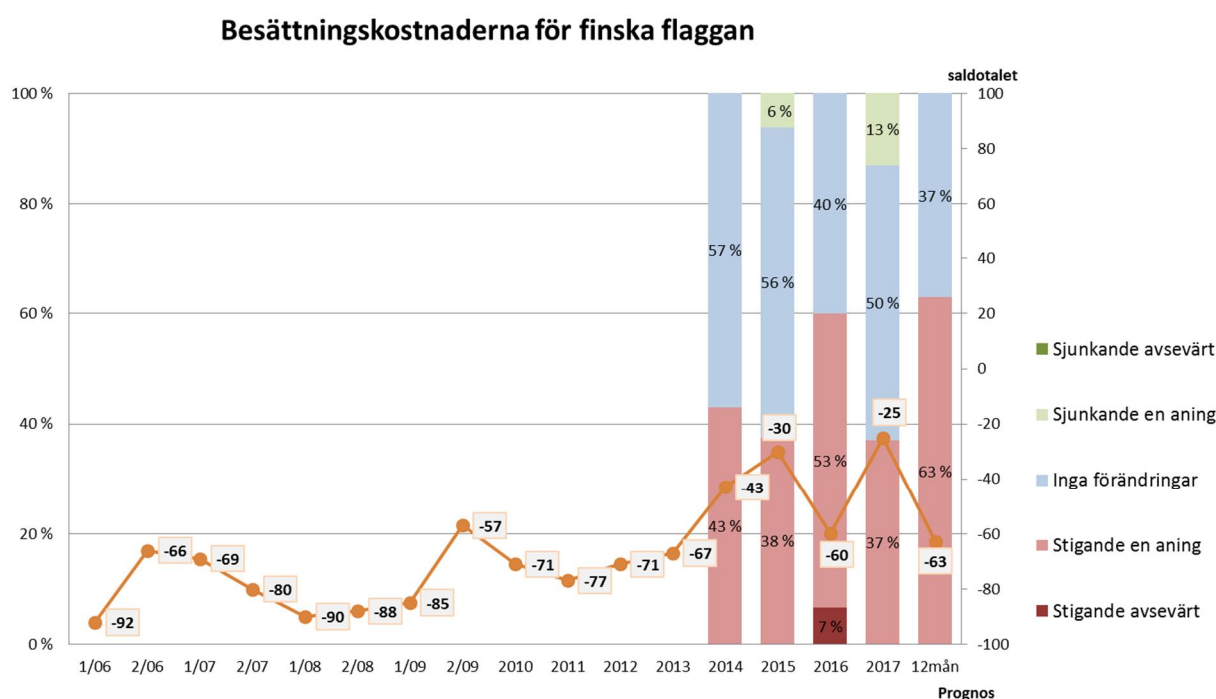


Bild 10.10. Besättningskostnader för finskflaggade fartyg (uppf. 2017  $n=16$ , prognos 12 månader  $n=16$ ).

Liksom för fartyg som seglar under finsk flagg, så har besättningskostnaderna för andra som inte seglar under finsk flagg ökat under hela rederibarometerns historia, vilket visas genom negativa saldossiffror. Kostnaderna har svängt lite. Besättningskostnader för andra än de som seglar under finsk flagg var under föregående period -34. Enligt den procentuella granskningen har hälften av respondenter meddelat att kostnaderna förblivit oförändrade, enligt 42 % att kostnaderna har ökat något och enligt 8 % att de sänkts något.

Under de kommande 12 månaderna har man uppskattat att situationen ändras så, att kostnaderna fortfarande ökar och att nettotalet går ned till -58. Av de tillfrågade uppskattar 58 % att kostnaderna ökar något och övriga eller 42 % av respondenterna uppskattar att situationen förblir oförändrad.

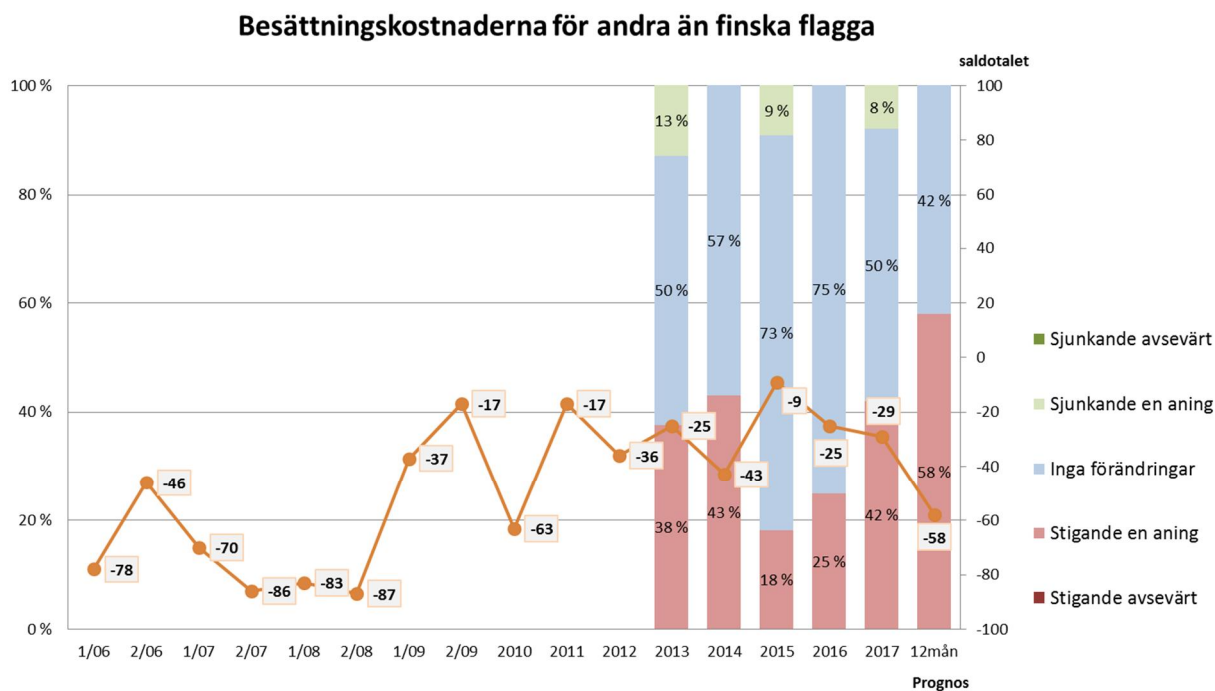


Bild 10.11. Besättningskostnader för andra än finska flaggor (uppf. 2017 n=12 prognos 12 månader n=12).

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

Som undantag till andra temans prognoser används perioden kommande två år, så efterföljande undersökningars uppskattningar går till viss del på varandra. Frågan innehåller nybyggnationer och köp av second hand-fartyg.

Förväntningarna under den föregående perioden om kommande investeringars mängd växte avsevärt från granskningsperioden. Nettotalet ökade från 37 till 74, vilket är den näst högsta siffran i barometerns historia (rekordet 76 år 2006). Under genomförandet av barometern har nettotalen som visar investeringar växlat avsevärt och spridningen bland de tillfrågade har varit ganska stor. När situationen granskas procentuellt så uppskattar tre av fyra svaranden att investeringarna ökar något. Båda ytterligheterna eller betydande tillväxt av investeringarna och en avsevärd minskning av dem prognostiserar 5 % av de tillfrågade.

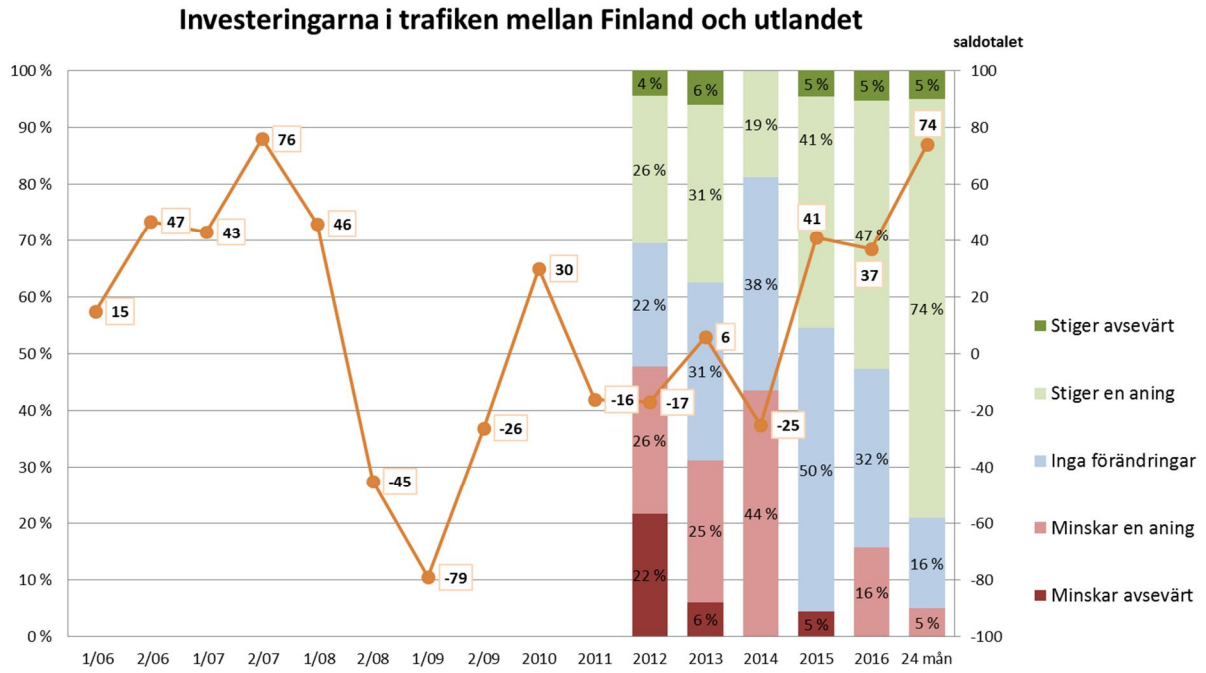


Bild 10.12. Investeringar i trafiken mellan Finland och utlandet (prognos 24 månader n=19).

## 10.2 Frågor om enstaka rederier

### Omsättning (B9)

För nettotalet som visar rederiets omsättning har det skett en avsevärd ändring sedan föregående år: ändringen är nästan hundra poäng, då nettotalet har gått från minus 32 till plus 65. Enligt den procentuella granskningen meddelade 60 % av de tillfrågade att omsättningen har ökat något. Ingen av de tillfrågade ansåg att omsättningen har gått ned. Branschens allmänna positiva ekonomiska situation har alltså påverkat alla respondenters omsättning positivt.

Man tror att situationen fortfarande kommer att förbättras från de här nästan rekordsiffrorna. Av de tillfrågade anser 85 %, att omsättningen ökar under de kommande 12 månaderna och 15 % tror att situationen förblir oförändrad. Om prognoserna realiseras enligt uppskattningarna, så går nettotalet som visar omsättningens utveckling till en rekordsiffra, 85 poäng.

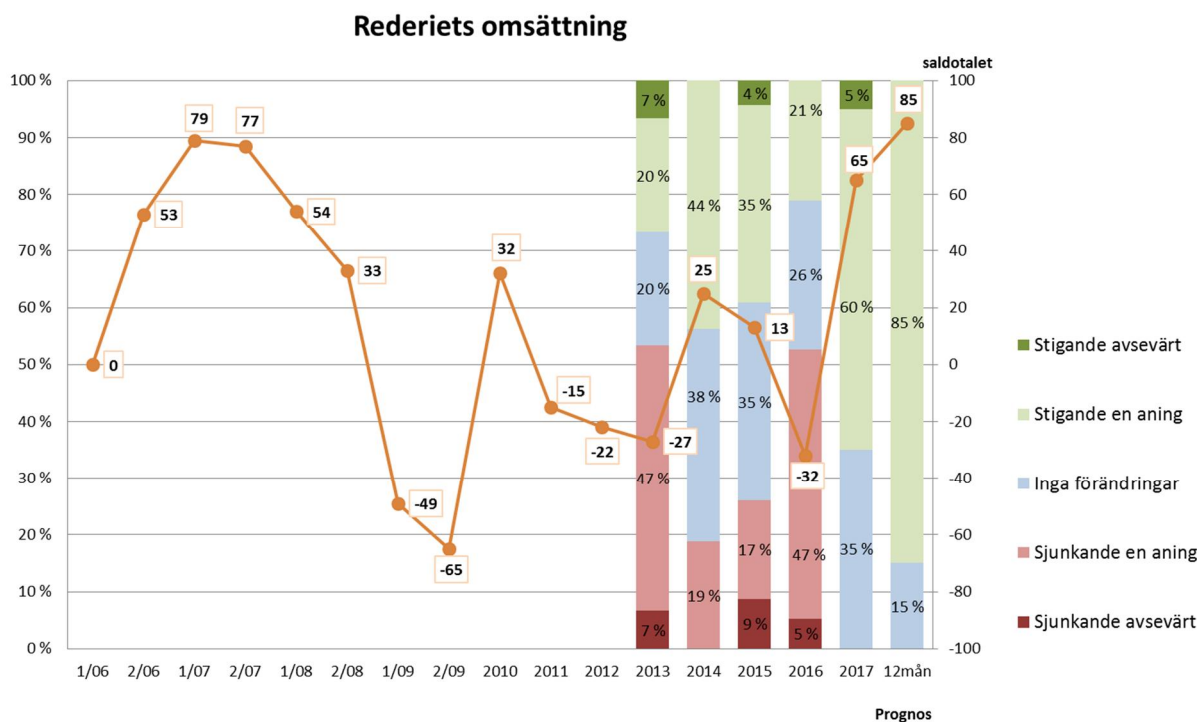


Bild 10.13. Rederiets omsättning (uppf. 2017 n=20, prognos 12 månader n=20).

### Utnyttjandegraden av fartygens kapacitet (B10)

Nettotalet som visar användningsgraden för fartygets kapacitet, har under barometerens genomförande varierat något, men förutom några undantag har nettotalen varit positiva. Nettotalet var som lägst (-75) i början av år 2009. Under den gångna perioden har användningsgraden för rederiets kapacitet enligt rederiernas svar förbättrats avsevärt efter år 2016 nedgång. Av de tillfrågade tyckte hälften att situationen förblir oförändrad och en fjärdedel uppskattade att situationen har förbättrats något och 15 % avsevärt. Användningsgraden har minskat något enligt 10 %.

Nettotalet som visar användningsgradens prognos är avsevärt positivare än föregående period. Enligt prognosen stiger nettotalet till 50 poäng. Hälften av de tillfrågade uppskattar att användningsgraden förblir oförändrad och den andra hälften uppskattar att den ökar något eller avsevärt.

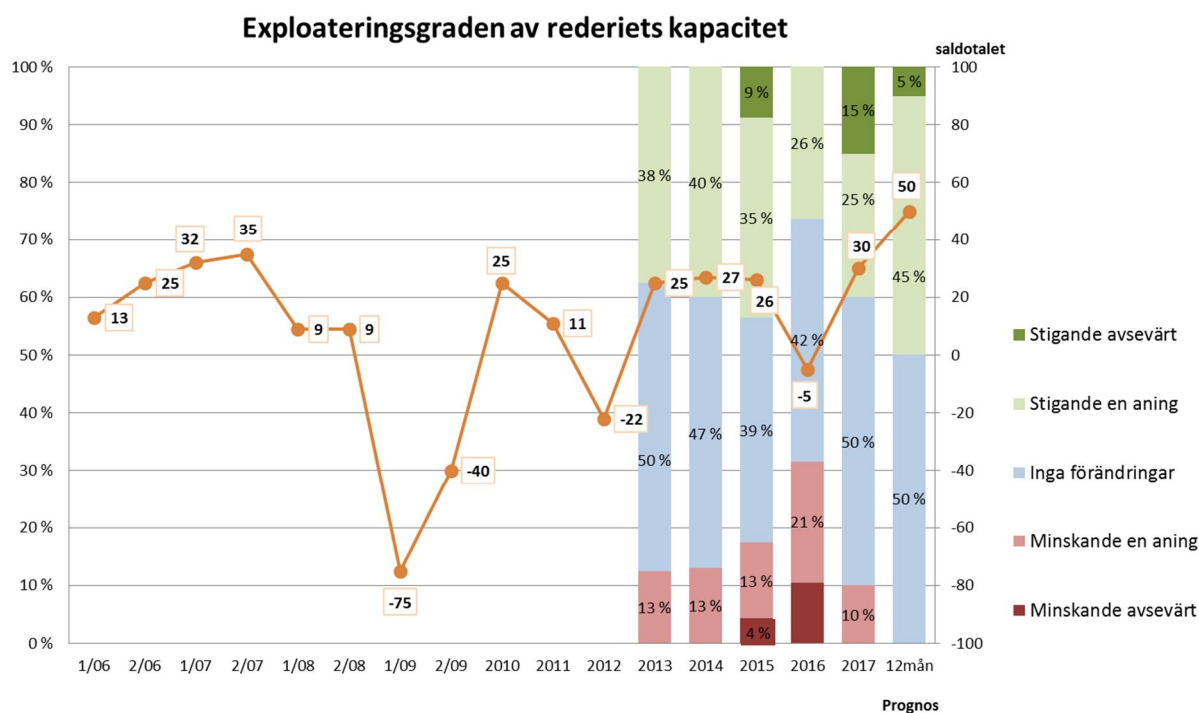


Bild 10.14. Utnyttjandegrad av rederiets kapacitet (uppf. 2017 n=20, prognos 12 månader n=20).

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

Sjöbesättningens antal på fartyg som seglar under finsk flagg har under barometerns undersökning varierat något, men exceptionella toppar i en eller annan riktning har inte funnits. Nettotalet för år 2015 var -20, varifrån det har ökat först till -15 poäng och under den gångna granskningsperioden till noll. Det betyder att, hälften av de tillfrågade har meddelat att situationen blir noll och den andra hälften av de tillfrågade att den har delats jämt mellan "ökat och sänkts något".

Sjöbesättningens antal beräknas ökas fortfarande under de följande 12 månaderna. Nettotalet för utvecklingen är 6. Procentuellt anser 69 % av de tillfrågade, att situationen förblir oförändrad och 19 % anser att sjöbesättningen ökar en aning. 12 % av de tillfrågade tror att antalet sänks något under de följande 12 månaderna.

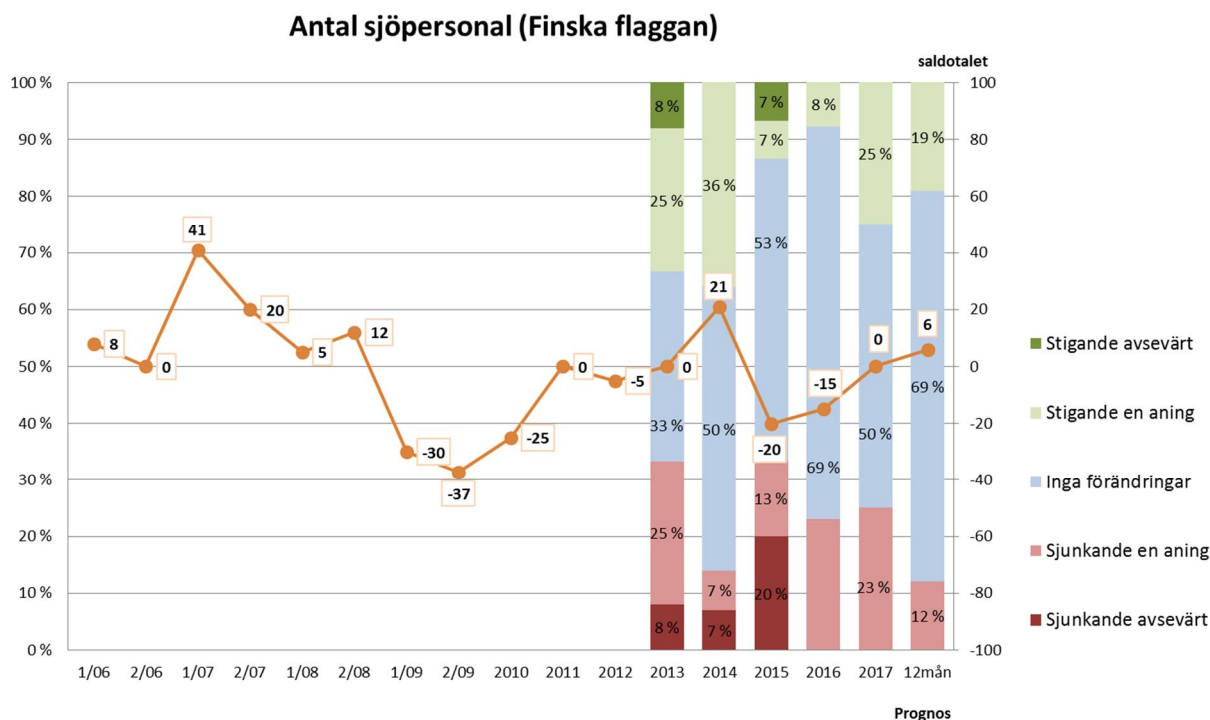


Bild 10.15. Antal sjöpersonal på finskflaggade fartyg (uppf. 2017 n=16, prognos 12 månader n=16).

Nettotalen som visar sjöbesättningens antal som seglar under utländsk flagg har varit positiva förutom under ett år. År 2013 sänktes nettotalet till negativ, minus 44 poäng. Under den gångna perioden har nettotalet ökat från noll till 33. Enligt procentuell granskning har hälften av respondenterna meddelat att situationen förblir oförändrad, enligt 42 % ökar antalet något och enligt 8 % har den sänkts något.

Under följande granskningsperiod beräknas sjöbesättningens antal att återigen minska något. Under de 12 kommande månaderna är nettotalet 25 och procentuellt den största delen (58 %) av de tillfrågade anser att situationen förblir oförändrad, en tredjedel anser att sjöbesättningens antal ökar något och 8 % att den går ned något.

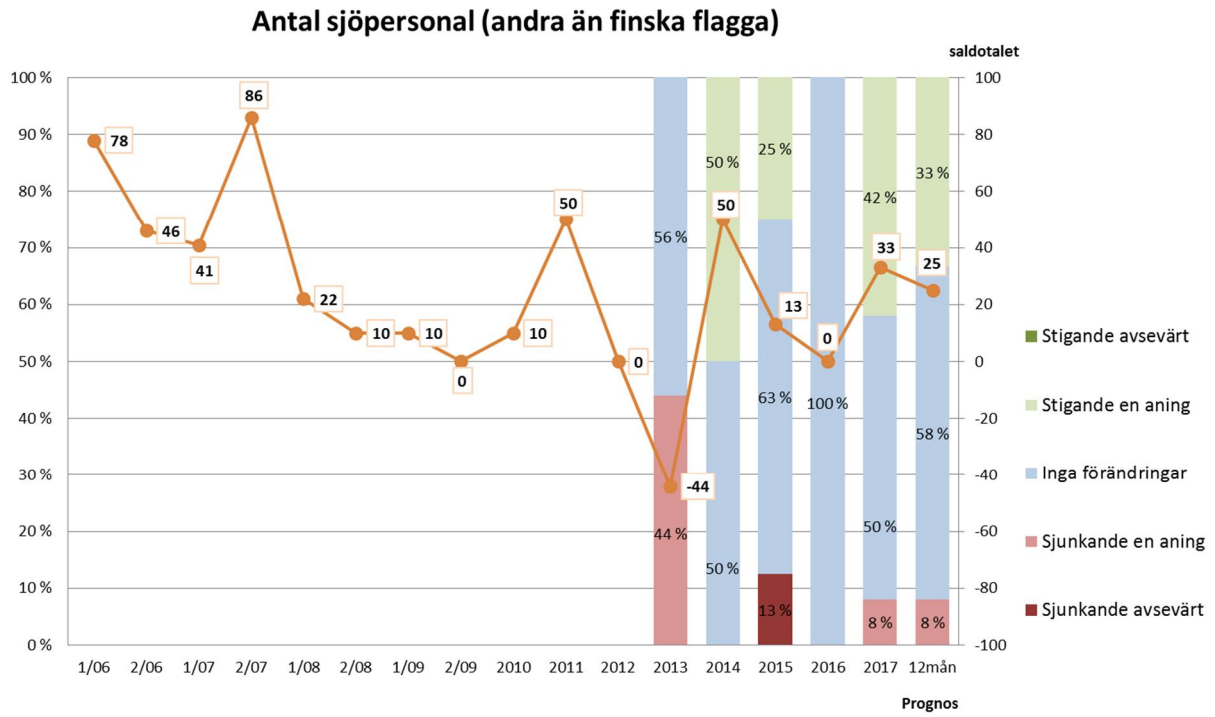


Bild 10.16. Antal sjöpersonal på de utflaggade fartygen (uppf. 2017 n=12, prognos 12 månader n=12).

## 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 101 kryss). Alla hinder har inte samma värde och deltagarna ombads inte lista dem i viktighetsordning. Alla 19 rederier som deltog i årets barometerenkät besvarade denna fråga.

I bild 11.1. visas de åtta hinder som rederierna anser vara de största för utveckling och tillväxt. Som jämförelse visar man också i bilden föregående års procentuella fördelning av hinder för tillväxt. Dålig prisutveckling var under föregående granskningsperioden ett betydande hinder, vilken meddelades av 70 % av de tillfrågade. Nästa orosmoment av de tillfrågade var ökning av konkurrensen, ökning av arbetskraftskostnaderna samt svårigheter att få kunnig personal på sjösidan. Ungefär hälften av de tillfrågade har valt dessa tre hinder som de mest oroande. 44 % av de tillfrågade valde bunkerprisets ökning som ett betydande hinder.

För den allmänna ekonomiska osäkerheten har det skett en betydande förändring under de tre senaste åren. När man ännu år 2015 ansåg det som ett betydande hinder av nästan 80 % av de tillfrågade, så till år 2017 hade motsvarande del sjunkit till under 40 procent.

Förutom i förväg givna alternativ var det möjligt att fritt ange andra hinder för utveckling och tillväxt. Enligt kommentarer bör man öka blandbesättningen på fartyg, så att problemen i att få besättning samt kostnadsnivå i Finlands flagg kan lösas hållbart. Enligt en annan kommentar har en ökning av hamnkostnaderna och en del av omsättninge utvecklats till en ohållbar nivå. Hamnar som är stängda under veckosluten orsakar ineffektivitet i hela kedjan, vilket samtidigt sänker utrustningens användningsgrad.

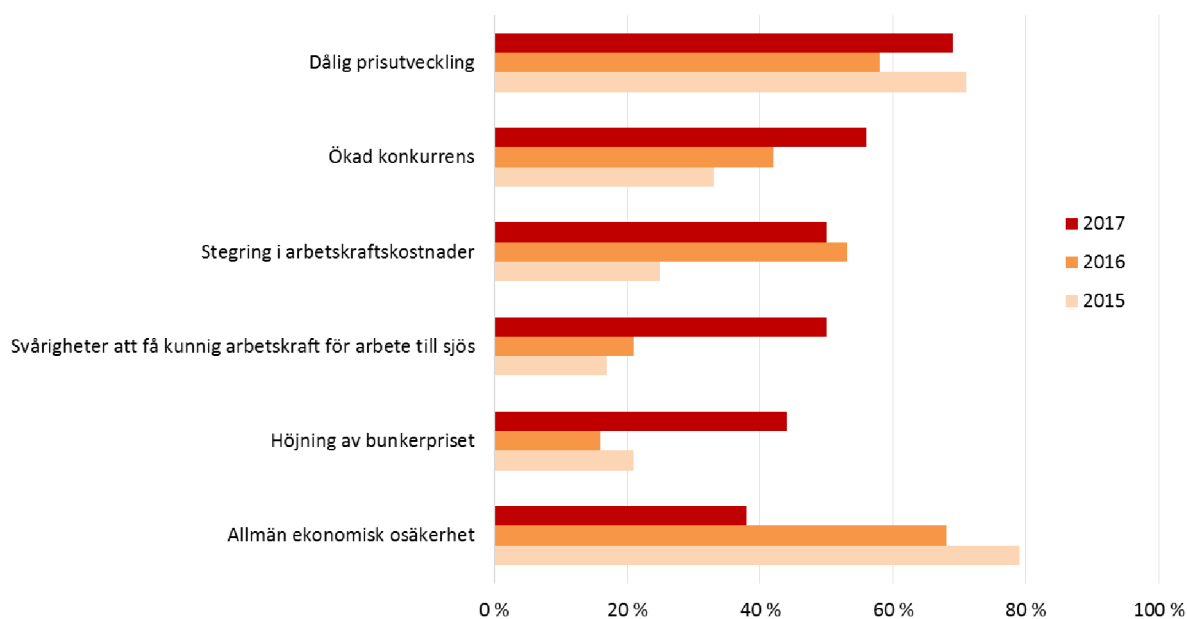


Bild 11.1. Hinder för rederiets tillväxt (2017 n=20, 2016 n=19, 2015 n=23).



## 12 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN

I D-frågegruppen behandlas verksamhetsomgivningens förändringar rörande Finlands sjöfartspolitik samt finska rederiers marknadsandelar.

### 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 2016 har det skett lite förbättringar i sjöfartspolitiken, då nettotalet har ökat från -16 poäng till -10 poäng. Av de tillfrågade anser 70 %, att sjöfartspolitiken har förblivit på föregående års nivå, 10 % anser att situationen har förbättrats och enligt 20 % att den har försämrats. Under genomförandet av barometern har negativa saldossiffror (10 st.) hittats betydligt oftare än positiva saldossiffror (4 st.). Under några granskningsperioder har nettotalet varit noll. På basis av detta kan man anta, att man inte kan vara speciellt nöjd med den nuvarande sjöfartspolitiken.

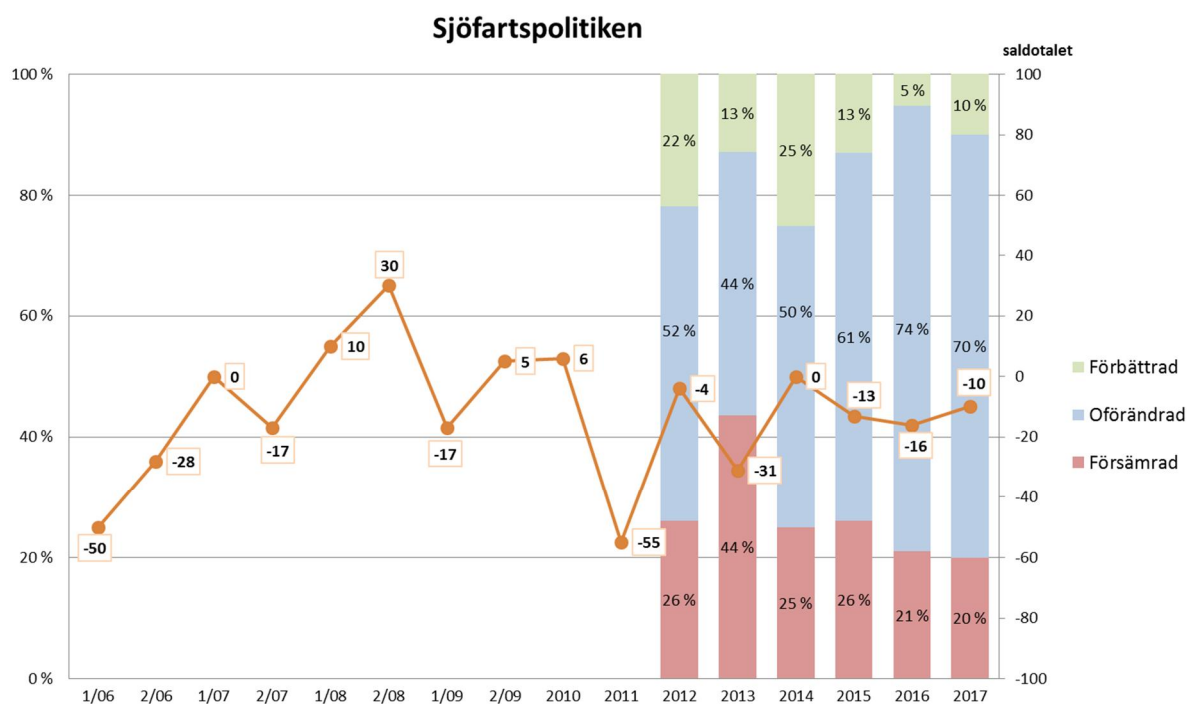


Bild 12.1. Sjöfartspolitik i Finland (uppf. 2017 n=20).

De som svarade på frågan hade också möjlighet att fritt kommentera saker som påverkar sjöfartspolitiken. De egna kommentarerna är i samma linje med värderingarna man fått från poängsättning, då man enligt dem anser att sjöfartspolitiken kan förbättras. I vissa kommentarer ansåg man om det överhuvudtaget ens finns någon sjöfartspolitik. Rent allmänt var kommentarerna ganska negativa. I de funderade man på att den fortsatta diskussionen och osäkerheten

med företagsstöd skulle påverka att man i rederierna måste tänka på att byta flagg i förebyggande syfte. Också handelsfartygen ansågs ligga i vågskålen, även om de hitintills var oförändrade. Många svarande önskade att löften om rederistöd skulle fortsätta på nuvarande nivå. Man önskade en fortsättning på ruttkostnadsrabatter.

De finländska rederiernas marknadsandel (D2)

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

Finska rederiers marknadsandel av transporter till Finland/från Finland har under hela barometerna varit negativ. Nettotal för föregående period var -32 poäng. De kommande 12 månaderna kommer enligt 60 % av de tillfrågade att förbli oförändrad. Marknadsandelen kommer att öka något anser en fjärdedel av respondenterna och sänkas något enligt 15 %. På basis av dessa värden ökar nettotalet till 10 poäng. Om prognosen realiseras ens så, att nettotalet är över noll, så skulle det vara ett rekord. Nettotalet har varierat under barometerns historia mellan -80 och -22 poäng.

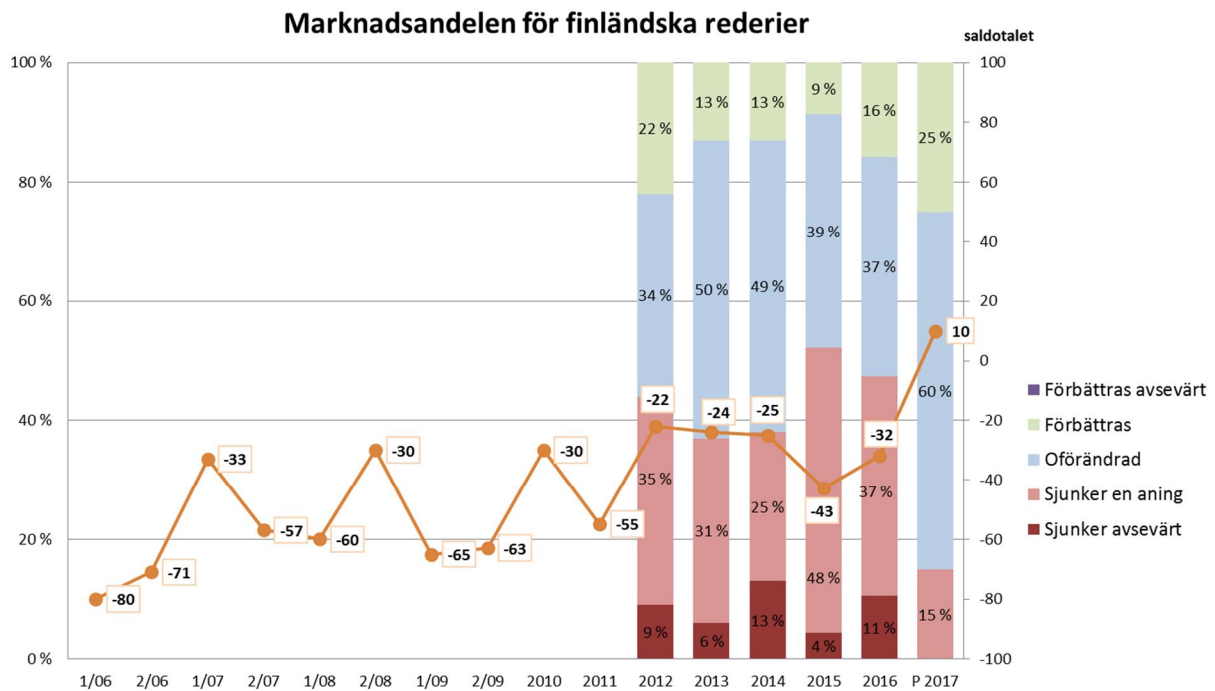


Bild 12.2. Marknadsandelen för finländska rederier (prognos 12 månader n=20).

Nedgången i de finska rederiernas marknadsandelar har också syns i Trafikverkets sjötrafikstatistik till utlandet (2017) 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.)

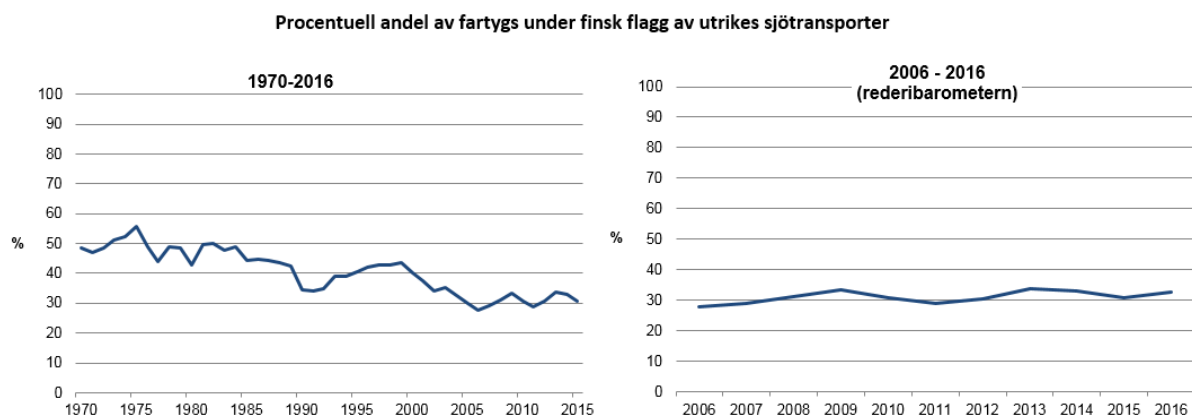


Bild 12.3. Procentuell andel av fartygs under finsk flagg av utrikes sjötransporter 1970-2016 och under barometerns historia (Trafikverket, 2017).

### 13 TEMAFRÅGA

Rederibarometerens temafråga kartlägger årligen deltagarnas åsikter om aktuella teman. I år efterfrågades rederiernas åsikt om havsplanering. Alla enkätdeltagarna svarade på temafrågan.

Utsträckningen på sjöområdena har fört med sig ett behov av att planera områdenas användning systematiskt. Med sjöområdesplanering vill man främja hållbar utveckling och tillväxt av sjöområdenas användningsformer, hållbar användning av naturresurser samt att få sjöomgivningen i ett gott skick. Sjöområdesplanerna är till sin natur styrande strategiska planer. Energi- branscher, sjötrafik, fiske och vattenodling samt resande är exempel på användningsformer som granskas. Planerna upprättas i brett samarbete med intressenter och de ska vara färdiga 2021. Miljöministeriet ansvarar för allmän utveckling och styrning av sjöområdesplaneringen.

Med utredningen ville man undersöka om rederiernas verksamhet påverkar sjöområdena avsevärt, lite eller inte alls. Förutom tre olika alternativ fanns möjligheten att svara *jag vet inte*. Man bad också de tillfrågade om allmänna kommentarer speciellt vid händelse av, att sjöområdena tros påverka på rederiernas verksamhet. Av de tillfrågade ansåg 10% att sjöområdesplaneringen påverkar verksamheten avsevärt, enligt 25 % påverkar den inte alls och den största delen eller 40 % ansåg att den påverkar lite. En fjärdedel av de tillfrågade kunde inte säga om sjöområdesplaneringen påverkar verksamheten. Sjöområdesplaneringen är en nyligen startad verksamhet, så det är förståeligt om information inte har nått ut till alla. Detta kunde man också se i allmänna kommentarerna. Sjöområdesplaneringen tros inte påverka kostnadsnivån för utlandsrafiken så att den sänks. Påverkningar på rederiernas verksamhet kan finnas i det fall, om planeringen påverkar farleder och fartygens rutter.

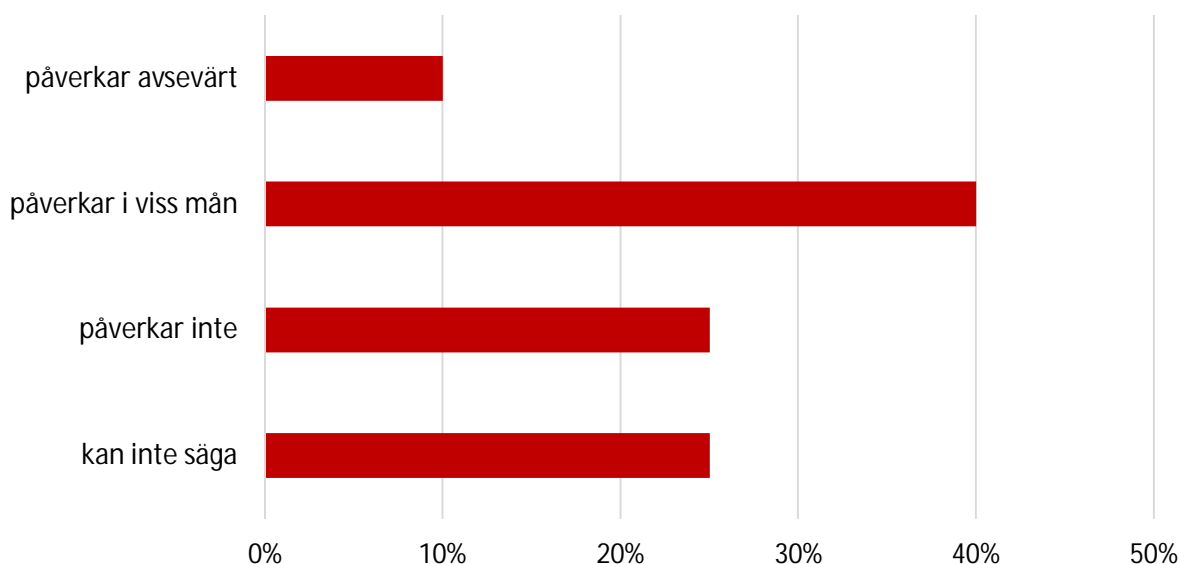


Bild 13.1. Havsplanerings påverkan till rederi. (n=21).

## 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 en del teman (konkurrens på sjöfraktmarknaderna och besättningskostnaderna samt fartyg som seglar under finsk som utländsk flagg) har saldossiffror under hela barometern varit negativa. Om den kommande periodens prognos förverkligas, så är nettotalet positivt för första gången i rederibarometerns historia.

I bild 14.1. visas grafen för rederibranschens allmänna trend, där man har beräknat medelvären för åtta olika teman årligen (avrundats till närmsta femsiffra) och på basis av den har man ritat ett linjediagram. Från det första rederibarometerns genomföringsår 2006 har börjat en uppåtgående trend som fortsatte till slutet av år 2007, efter vilken en dykning till den ekonomiska depressionen mellan 2008-2009 var exceptionellt djup. Den snabba uppgången efter detta har skett under ett år och uppgången har t.om. i vissa fall varit brantare än nedgången under depressionen. Nettotalens positiva toppar uppnåddes år 2010, efter vilken började en ny nedgång som fortsatte till år 2012. Efter detta har uppgången varit lugnare, men ändå jämn. Efter den lilla dykningen år 2016 har den gångna perioden varit mycket positiv, då nettotalet har stigit från -5 till 50 poäng. Även den kommande säsongen ses som speciellt ljus: om prognosens nettotal (65 poäng) förverkligas, då uppnår man rekordet under hela rederibarometerns förverkligande.

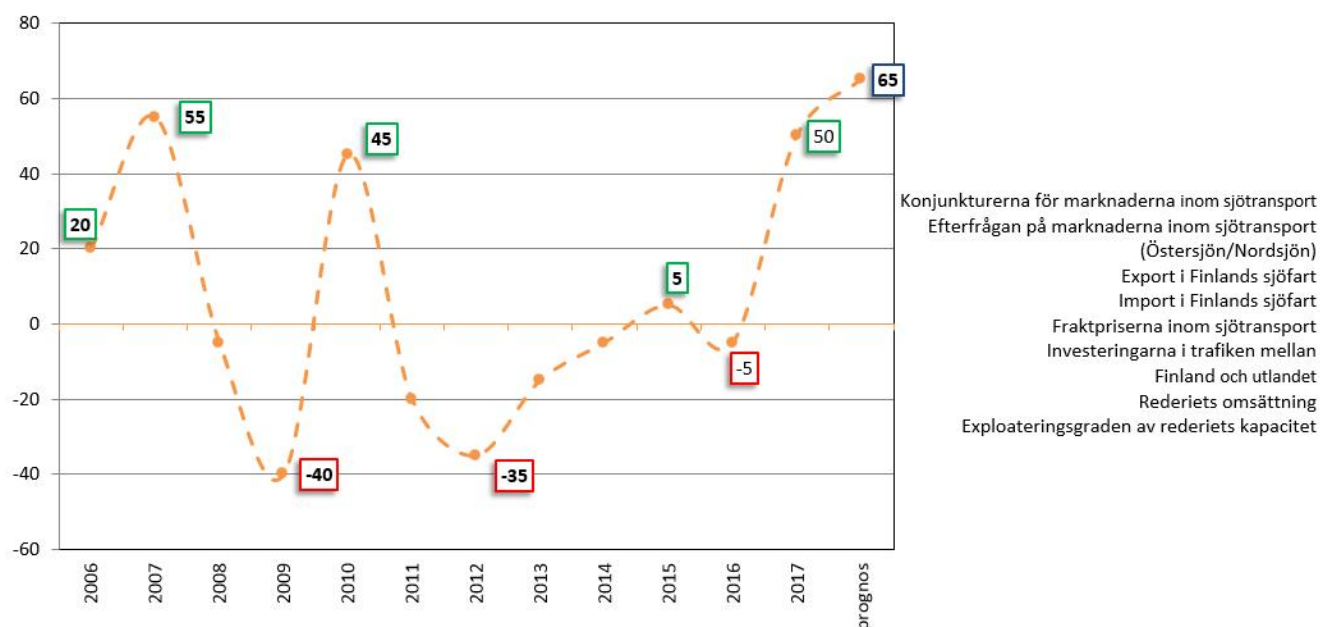


Bild 14.1. Sjöfarts- och rederibranschens konjunkturväxling 2006-2017 och prognos.

De övriga temana, som inte är med i den förra diagrambilden, följer huvudsakligen egna riktningar, även om man kan se vissa likheter.

Konkurrensen på sjötransportmarknaden under hela barometerns tid har varit negativ, vilket visar att konkurrens har funnits mer eller mindre. Konkurrensen har under den nuvarande perioden blivit hårdare, dock måttligt, men under den kommande perioden beräknas konkurrensen att bli hårdare. Under första förverkligandeåret av barometern har andelen fartyg som seglar under finsk flagg i godstrafiken mellan Finland och utlandet varierat mellan 30 %. Andelen har stabiliserats till den här nivån under de senaste tio åren. (se bild 5.3).

Sjötransporternas priser har efter kraschen 2009 årligen sågat upp och ned. På basis av det senaste nettotalet (15 poäng) har priserna för sjötransporter enligt aktörerna stigit lite från förra säsongen, men enligt prognosen går priserna ner lite igen. Över hälften av de tillfrågade anser att bunkerns pris har under den gångna perioden gått upp något och situationen ser ut att fortsätta i samma riktning under den kommande perioden.

Nettotalet för besättningskostnader på fartyg som seglar under finsk flagg har varit negativ under hela barometern, och den gångna perioden för inte med sig några ändringar. Under de fem sista åren har nettotalet sågat fram och tillbaka. Också besättningskostnaderna på utländska fartyg har ökat under hela barometern, och beräknas fortsätta på samma riktning.

Sjöfartspolitikens utveckling har med undantag för andra faktorer visats på en trestegs gradering, enligt vilken politiken har förbättrats, varit oförändrad eller försämrats. Nettotalen har sågat på båda sidor om noll. Under den gångna perioden anser de tillfrågade att sjöfartspolitikerna har försämrats ännu mer, men prognosen är på väg mot det bättre, även om man inte når positiva nettotal under den kommande perioden.

Temafrågorna är årligen varierande frågor, med vilka man karterar de tillfrågades åsikter om aktuella ämnen. I år frågade man rederierna om deras åsikter om sjöområdesplanering. Temafrågornas svar delads relativt mycket, vilket visar att rederierna är ganska osäkra om sjöområdesplaneringens kommande påverkningar på deras verksamhet. Sjöområdesplaneringen är en nyligen startad verksamhet, så det är förstäligt att information och värderingar om dess påverkningar inte finns hos alla.

## LÄHTEET /KÄLLOR

- Bunkerworld-tilastot. *Bunkerworld Index*. [haettu 3.11.2017] Saatavissa: <http://www.bunkerworld.com/prices/index/bwi>
- Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi (2017). Suomen virallinen tilasto (SVT): *Kauppalaivasto* [verkkójulkaisu]. Helsinki: Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi [viitattu: 1.11.2017]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/klav/>
- Liikennevirasto (2017). Suomen virallinen tilasto (SVT): *Ulkomaan meriliikenne* [verkkójulkaisu]. Helsinki: Liikennevirasto [viitattu: 1.11.2017]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/uvliik/>

## LIITE / BILAGA

### Kyselylomake

#### A. Taustatiedot

Varustamolla tarkoitetaan, konsernin ollessa kyseessä, konsernin varustamotoimintoja. Mikäli konserniin

kuuluu useita varustamotoimintaa harjoittavia tytäryrityksiä, ilmoittakaa ensisijaisesti edustamanne organisaation tiedot, ei koko konsernin tietoja.

#### A1. Vastaajan tiedot

Varustamon / tytärvaramon nimi

Vastaajan nimi

Asema

#### A2. Varustamonne pääasiallinen liikennemuoto

Linjaliikenne

Hakurahtiliikenne (aika- ja/tai matkarahtaus)

Muu

#### A3. Varustamonne pääasiallinen tavaraliikenne

Kuivabulk

Nestebulk

Kappaletavara

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

alle 10 MEUR

10–50 MEUR

50–100 MEUR

yli 100 MEUR

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

alle 20

20–50

50–100

100–200

yli 200

#### A6. Varustamon tonnisto

Varustamolla on ainoastaan omaa tonnistoa

Varustamolla on sekä omaa että vuokrattua tonnistoa

Varustamolla on ainoastaan vuokrattua tonnistoa

Varustamolla ei ole omaa eikä vuokrattua tonnistoa

#### A7. Varustamon lippuvaltiot

Varustamonne operoimien alusten määrä (kpl) lippuvaltioittain:

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

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

##### Suhdanteet

B1a. Ovatko merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet viimeisen vuoden aikana

*viimeisellä vuodella tarkoitetaan kyselyssä mennyttä 12 kuukauden jaksoa, EI kalenterivuotta.*

Parantuneet huomattavasti

Parantuneet jonkin verran

Pysyneet ennallaan

Huonontuneet jonkin verran



Huonontuneet huomattavasti

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

Parantuvan huomattavasti

Parantuvan jonkin verran

Pysyvän ennallaan

Huonontuvan jonkin verran

Huonontuvan huomattavasti

#### Tuotanto/Kysyntä

B2a. Onko kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla viimeisen vuoden aikana

Kasvanut huomattavasti

Kasvanut jonkin verran

Pysynyt ennallaan

Huonontunut jonkin verran

Huonontunut huomattavasti

B2b. Odotatteko kuljetuskysynnän Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla seuraavan vuoden aikana

Kasvavan huomattavasti

Kasvavan jonkin verran

Pysyvän ennallaan

Huonontuvan jonkin verran

Huonontuvan huomattavasti

B3a. Odotatteko VIENTIkuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä

Kasvavan huomattavasti

Kasvavan jonkin verran

Pysyvän ennallaan

Vähentyvän jonkin verran

Vähentyvän huomattavasti

B3b. Odotatteko TUONTIkuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä

Kasvavan huomattavasti

Kasvavan jonkin verran

Pysyvän ennallaan

Vähentyvän jonkin verran

Vähentyvän huomattavasti

#### Kilpailu

B4a. Onko kilpailu merikuljetusmarkkinoilla viimeisen vuoden aikana

Kiristynyt huomattavasti

Kiristynyt jonkin verran

Pysynyt ennallaan

Vähentynyt jonkin verran

Vähentynyt huomattavasti

B4b. Odotatteko kilpailun merikuljetusmarkkinoilla seuraavan vuoden aikana

Kiristyvän huomattavasti

Kiristyvän jonkin verran

Pysyvän ennallaan

Vähentyvän jonkin verran

Vähentyvän huomattavasti

#### Hinnat

B5a. Ovatko merikuljetusrahtien hinnat viimeisen vuoden aikana

Nousseet oleellisesti

Nousseet jonkin verran

Pysyneet ennallaan

Laskeneet jonkin verran

Laskeneet huomattavasti

B5b. Odotatteko merikuljetusrahtien hintojen seuraavan vuoden aikana

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

#### Kustannukset

B6a. Onko pääasiassa käyttämänne polttoaineen hinta viimeisen vuoden aikana

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

B6b. Odotatteko pääasiassa käyttämänne polttoaineen hinnan seuraavan vuoden aikana

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

B7a. Ovatko miehistökustannukset varustamoalalla lippuvaltioittain viimeisen vuoden aikana

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

B7b. Odotatteko miehistökustannusten varustamoalalla lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

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

#### Investoinnit

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

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

Omaa varustamoanne koskevat kysymykset

#### Liikevaihto

B9a. Onko varustamonne liikevaihto viimeisen vuoden aikana

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

Laskenut huomattavasti

B9b. Odotatteko varustamonne liikevaihdon seuraavan vuoden aikana

Nousevan oleellisesti

Nousevan jonkin verran

Pysyvän ennallaan

Laskevan jonkin verran

Laskevan huomattavasti

Kapasiteetti

B10a. Onko varustamonne alusten kapasiteetin käyttöaste viimeisen vuoden aikana

Noussut oleellisesti

Noussut jonkin verran

Pysynyt ennallaan

Laskenut jonkin verran

Laskenut huomattavasti

B10b. Odotatteko varustamonne alusten kapasiteetin käyttöasteen seuraavan vuoden aikana

Nousevan oleellisesti

Nousevan jonkin verran

Pysyvän ennallaan

Laskevan jonkin verran

Laskevan huomattavasti

Henkilöstö

B11a. Onko varustamonne merihenkilöstön määrä lippuvaltioittain viimeisen vuoden aikana

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

B11b. Odotatteko varustamonne merihenkilöstön määrän lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

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

C Kasvun esteet

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

Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella

Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus maapuolella

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 kehittämiselle tai kasvulle

#### D. Toimintaympäristön muutokset

D1. Suomen merenkulkupolitiikka on varustamotoiminnan edellytysten kannalta viimeisen vuoden aikana

- Parantunut
- Säilynyt ennallaan
- Huonontunut

Perustelu:

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

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

#### E. Teemakysymys

Merialuesuunnitelun vaikutus varustamon toimintaan Näettekö tulevan sääntelyn positiivisena vai negatiivisena asiana suomalaiselle varustamoelinkeinoille?

- Vaikuttaa merkittävästi
- Vaikuttaa vähän
- Ei vaikuta ollenkaan
- En osaa sanoa

Kommentteja. Erityisesti, jos arvioitte että merialuesuunnittelu vaikuttaa, niin miten ja mihin toimiin?

## 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"/>

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

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

#### Investeringar

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

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

#### Frågor om det enstaka rederiet

##### Omsättning

B9a. Har omsättningen i ert rederi under det senaste året

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

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

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

Kapacitet

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

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

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

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

Personal

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

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

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

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

C Tillväxthinder

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

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



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

Motivering:

#### D. Förändringar i verksamhetsomgivningen

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

- Förbättrats
- Inte förändrats
- Försämrats

Motivering:

D2. Tror Ni att de finländska rederiernas marknadsandel av 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

Påverkan om havsplanering till ditt rederi:

- Påverkar avsevärt
- Påverkar i viss mån
- Onge skal påverka
- Kan inte säga

Motivering. Speciellt, om Ni uppskattar att havsplanering har påverkan, så hur och till vilka aktiviteter?



Turun yliopiston Brahea-keskus  
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS

FI-20014 TURUN YLIOPISTO

<http://mkk.utu.fi>



Turun yliopisto  
University of Turku