



TOIMINTASUUNNITELMA

2027

VERKSAMHETSPLAN

STRATEGISET LINJAUUKSET 2027-2031
STRATEGISK LINJEDRAGNING 2027-2031

**finn
boat**

Venealan Keskusliitto Finnboat ry

Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf

SISÄLTÖ

1. KRIITTISET LÄHTÖKOHDAT	4
2. TOIMINTAYMPÄRISTÖ VUONNA 2026	5
2.1. Suomen talous	5
2.2. Maailmantalous ja vientimarkkinat	5
2.3. Trendit ja kuluttajakäyttäytyminen	6
2.4. Lait ja asetukset	7
2.5. Strategiset linjaukset	8
3. PAINOPISTEALUEET JA TOIMINTASUUNNITELMA 2027	9
3.1. Veneilyn edistäminen	9
3.2. Kansainvälistyminen	10
3.3. Jäsenkunnan keskinäisen yhteistyön lisääminen	11
3.4. Tilastointi	11
3.5. Jäsenkunnan edunvalvonta ja viestintä	12
3.6. Teknis-kaupallisen osaamistason lisääminen	13
3.7. Venealan palvelukehitys	13
3.8. Liiton rahoituksen turvaaminen	14
4. ORGANISAATIO	14
5. YHTEISTYÖKUMPPANIT	14

INNEHÅLL

1. KRITISKA UTGÅNGSPUNKTER	16
2. VERKSAMHETSMILJÖN ÅR 2026	17
2.1. Finlands ekonomi	17
2.2. Världsekonomin och exportmarknaderna	17
2.3. Trender och konsumentbeteende	18
2.4. Lagar och förordningar	19
2.5. Strategiska riktlinjer	20
3. TYNGDPUNKTSOMRÅDEN OCH VERKSAMHETSPLAN 2027	21
3.1. Främjande av båtlivet	21
3.2. Internationalisering	22
3.3. Ökningen av samarbetet inom medlemskåren	23
3.4. Statistikföring	23
3.5. Medlemskårens intressebevakning och kommunikation	24
3.6. Ökning av den tekniska och kommersiella kompetensnivån	25
3.7. Utveckling av tjänster inom båtbranschen	25
3.8. Tryggande av förbundets finansiering	26
4. ORGANISATIONEN	26
5. SAMARBETSPARTNERS	26



VENEALAN KESKUSLIITTO FINNBOAT RY

Strategiset linjaukset 2027-2031 Toimintasuunnitelma 2027

Tämä suunnitelma kuvaa jäsenkunnalle Finnboatin strategisten linjausten suuntaviivoja vuosina 2027–2031 ja toimintasuunnitelmatasolla myös vuotta 2027.

1. KRIITTISET LÄHTÖKOHDAT

- Suomen talous on lähtenyt nousuun taantumasta ja elpymisen ennustetaan olevan hidasta. Suhdannäkymät kuitenkin kohenevat, taloudellinen epävarmuus hälvenee vähitellen ja korot ovat laskeneet vuosien 2023–2024 tasolle, mutta ovat syksyllä 2026 jälleen nousussa kohonneen inflaation seurauksena. Korot ovat kurittaneet erityisesti suomalaisia asuntovelallisia ja ovat olleet inflaation ohella kuluttajien ostovoimaa merkittävästi heikentävä tekijä. Ostovoima on lähtenyt palautumaan, mutta vie aikansa, ennen kuin ollaan takaisin inflaatiopiikkiä edeltävän ajan tasolla.

- Venäjän helmikuussa 2022 aloittama hyökkäyssota Ukrainaan jatkuu edelleen ja koko maailmantalous kärsii. Lisäksi Lähi-Idässä on ollut sotatila USA:n ja Iranin välillä sekä Israelin ja Hamasin välillä. Sotatoimien aiheuttamat taloudelliset ja poliittiset epävarmuudet ovat merkittävin riski kansainväliselle kaupalle ja talouskasvulle ja näkyvät öljyn hinnassa, joka taas heijastuu monen tekijän kautta yrityksiin ja kuluttajiin.

- USA:n suhteet läntisiin liittolaisiin ovat turbulenssissa USA:n nykyhallinnon aloittaman kauppasodan johdosta. Tilanteen odotetaan pysyvän epävarmana

nykyisen presidentin hallintokauden ajan 2025–2028, mikä aiheuttaa muutoksia erityisesti vienti- ja tuontitulleihin ajanjakson aikana. Kongressin välivaalit marraskuussa 2026 voivat muuttaa valtasuhteita ja suitsia presidentin toimintaa, jos demokraatit saavat enemmistön vähintään edustajainhuoneeseen. Jos demokraatit voittavat myös senaattiin enemmistön, muuttuu tilanne merkittävästi.

- Kilpailu kuluttajan vapaa-aikaan käytetystä rahasta ja ajasta kiristyy edelleen pitkällä tähtäimellä.

- Kaupungistuminen ja uudet kuluttajasukupolvet muuttavat markkinoita.

- Ympäristötietoisuus ja kiertotalous kasvavat ja erityisesti uusien sukupolvien näkemyksissä korostuu huoli ympäristön tilanteesta. EU Komission työtä on ohjannut Euroopan vihreän kehityksen ohjelma EU Green Deal, jonka tavoitteena on, että vuoteen 2050 mennessä ei enää aiheuteta kasvihuonekaasujen nettopäästöjä. Nykyinen komissio on kuitenkin lieventänyt toimenpiteitä.

- Väestön ikääntyessä kasvava määrä veneilijöitä lopettaa veneilyn kokonaan tai vaihtaa heille paremmin sopivaan harrastusmuotoon. Samaan aikaan kuluttajat siirtyvät eläkkeelle yhä terveempinä, aktiivisempina ja varakkaampina. Haaga-Helia veneilytutkimusten 2021 ja 2023 mukaan eläkkeelle siirtyminen onkin suurin yksittäinen syy veneilymäärien lisääntymiselle.

- Suomen korkea venetiheys ja olemassa oleva venekanta rajoittaa uusien veneiden myynnin kasvua ja vastaavasti käytettyjen veneiden aktiivinen kaupankäynti edesauttaa tarvikkeiden ja palvelujen myyntiä. Uusien veneiden kauppa on edelleen alhaisella tasolla, mutta käytettyjen kauppa on jo pandemiaa edeltävää tasoa korkeammalla tasolla.

- Kansainväliset markkinat kehittyvät ja kilpailu kiristyy.

- Teknologian ja erityisesti digitalisaation nopea kehitys muuttaa markkinoita ja tuo uusia toimijoita myös venealalle.

- Polarisaatio muuttaa kaupan ja teollisuuden rakennetta.

- Palvelujen osuus kuluttajien ostoista kasvaa ja samalla asiakkaiden vaatima palvelu monimuotoistuu

ja vaatimustaso nousee. Palveluistaminen on pitkän ajan trendi, joka muuttaa markkinoita hitaasti.

- EU-tason regulaatio muuttuu ja voi vaikuttaa jatkossa enemmän myös olemassa olevan venekannan muutostöihin.
- Vahva, mahdollisimman laajasti koko alan kattava yhteistyö antaa parhaan mahdollisuuden vastata näihin haasteisiin.

2. TOIMINTAYMPÄRISTÖ VUONNA 2026

2.1. Suomen talous

Inflaatio ja korkojen nousu heikensi kuluttajien ostovoimaa vuosien 2020–2023 aikana arviolta jopa 8 %, mikä vastaa 1970-luvun energiakriisin tilannetta. Suomi vajosi taantumaan vuoden 2023 toisella vuosipuoliskolla. Suomen BKT kääntyi lievään kasvuun vuonna 2024 ja kasvoi 0,9 % vuonna 2024 ja 0,8 % vuonna 2025. Suomen Pankki on ennustanut syyskuussa 2026 talouden elpyvän nopeammin siten, että talous kasvaa 1,7 % vuonna 2026, 1,6 % vuonna 2027 ja 1,3 % vuonna 2028. Talouden suurin uhka on Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa, sen aiheuttama energiakriisi ja lännen vastatoimet, kuten talouspakotteet. Lisäksi USA:n hallinnon toimien aiheuttama epävarmuus ja erityisesti Iranin sota jatkuu, mutta ilmassa on toiveikkuutta.

Teollisuuden tilanne on kohentunut vuosien 2025–2026 aikana. Sekä teollisuustuotanto että varsinkin uudet tilaukset ovat kasvaneet ja teollisuusyritysten odotukset lähikuukausien kehityksestä ovat positiiviset. Inflaatio on kiihtynyt 2 prosentin tasolle, mutta Lähi-idän sotatilanne ja erityisesti Hormuzin salmen liikenteen häiriöt ovat nostaneet energian hintaa ja inflaation ennustetaan nousevan 2,4 % tasolle vuoden 2026 loppuun mennessä.

Kuluttajien luottamus lähti voimakkaaseen nousuun vuoden 2021 jälkipuoliskolla ja nousi nopeasti mittaushistorian 1995–2021 korkeimmalle tasolle. Venäjän hyökättyä Ukrainaan helmikuussa 2022 kuluttajien luottamus kuitenkin romahti syksyllä 2022 koko mittaushistorian alimmalle tasolle, josta se on noussut, mutta pysynyt edelleen matalalla myös 2023–2025. Luottamus on lähtenyt hitaasti nousuun vuoden 2026 puolella. Kuluttajien mielialaa painaa

edelleen työllisyysnäkömät ja Suomen korkea yli 10 % työttömyysaste, mikä heijastuu myös kuluttajien rahankäyttöön. Kuluttajien ostovoiman palautuminen on kuitenkin käynnissä, vaikka inflaatiopiikin ja korkoshokin vaikutusten kuominen umpeen kestää vielä, on siitä syyskuuhun 2026 mennessä kurottu yli puolet. Korkojen lasku huipputasosta ja palkankorotukset ovat jo palauttaneet kuluttajien taloudellista liikkumavaraa ja jos korot sekä kuluttajia huolestuttava työttömyys eivät lähde merkittävään nousuun, kuluttajien luottamus voi jatkaa palautumistaan ja yhdessä kohentuvan ostovoiman kanssa luo paremmat edellytykset myös kestokulutustuotteiden hankinnoille.

2.2. Maailman talous ja vientimarkkinat

EU-alueen suuret talousmahdit Saksa ja Ranska kärsivät heikosta talouskasvusta, mutta teollisuuden piristymistä indikoivat ostopääällikköindeksit ovat jo nousseet vuosien 2023 ja 2024 pohjalukemista. Vastaavasti inflaatio taittui ja korot laskivat vuonna 2025. Kohonnut energian hinta on kuitenkin johtanut inflaation nousuun vuonna 2026 ja Euroopan inflaatioennusteet ovat nyt 3 % tasolla, joten Euroopan Keskuspankki on nostanut ohjauskorkoa syyskuussa 2026. EKP:n syyskuussa 2026 päivitetty ennuste vuoden 2026 talouskasvusta on alle 1 %, mutta 1-2 % välillä vuosina 2027–2028.

Veneala kasvoi eri markkinoilla jopa yli 20 % vauhtia vuosina 2020–2021 koronan aiheuttaman kotimaan matkailun ja mökkeilyn suosion kasvun ansiosta. Poikkeuksellisen voimakkaan kasvun aika on takana ja paluu normaaliin on alkanut korjausliikkeen kautta. Venealan maailmanlaajuisen kasvutrendin arvioidaan olevan 2 % tasolla, mikä vastaa kehittyvien maiden talouskasvun tasoa. Venäjän käymä hyökkäyssota Ukrainassa ja yleinen poliittinen epävarmuus aiheuttavat edelleen merkittäviä riskejä kansainväliselle kaupalle ja talouskasvulle. Samaan aikaan USA:n suhteet läntisiin liittolaisiin ovat jälleen heikentyneet ja presidentti Trumpin toinen kausi on ollut poliittisesti turbulentti ja taloudellisesti heikosti ennakoitavissa oleva jakso. Epävarmuus talouden säännöistä ja USA:n tempoileva tullipolitiikka aiheuttavat vientiyrityksille merkittävää haittaa ja vastaavasti EU:n vastatoimet tuontia harjoittaville yrityksille.

Kotimaisen veneteollisuuden onnistuminen viennis-

sä on elinehto. 80 % suomalaisten venevalmistajien tuotannosta menee vientiin ja 2/3 viennistä suuntautuu lähimarkkinoille Ruotsiin ja Norjaan. Euroalueen talouskasvu on vahvistunut alkuvuonna 2026 ennakoitua enemmän. Ruotsin ja Norjan valuuttojen heikkous heikentää tuontiveneiden asemaa ja kuluttajien ostovoimaa. Molempien maiden valuutat ovat syksyllä 2026 viime vuosia vahvempia, vaikka ovatkin 2010-luvun tasoa heikompia. Erityisesti Norjan kruunu on vahvistunut vuoden 2026 aikana. Norja ja Ruotsi pysyvät edelleen tärkeinä vientimaina teollisuudellemme.

Norjan talous on syksyllä 2026 selkeästi naapurimaita vahvempi, mutta talouskasvu ei ole erityisen nopeaa. Öljyn ja kaasun kohonneet markkinahinnat nostavat Norjan taloutta, jonka riski on riippuvuus näiden raaka-aineiden hintakehityksestä.

Ruotsin taloustilanne syksyllä 2026 on myös viime vuosia valoisampi ja kotitalouksien ostovoima on vahvistunut. Talouskasvu on hieman nopeampi kuin Norjassa, mutta toisaalta työttömyys on Norjaa korkeammalla tasolla.

Venäjän korkea maariski on realisoitunut ja Venäjän-kauppa tyrehtynyt todennäköisesti vuosiksi tai jopa vuosikymmeniksi. Edullisemman työvoiman maat, kuten Kiina ja Itä-Euroopan maat jatkavat vahvaa talouskasvuun ja kehittymistään, mutta samalla voimakas palkkainflaatio kuroo näiden maiden valmistavan teollisuuden kustannusetua Suomeen verrattuna. Vastaavasti nopeasti kehittyvien maiden väestönkasvu ja talouskasvu luovat uusia markkinoita olettaen, että myös näiden maiden veneilykulttuuri kehittyi vastaavasti.

2.3. Trendit ja kuluttajakäyttäytyminen

Veneilyn pitkän ajan trendit, vapaa-ajan käytön pirstaloituminen ja kuluttajien nopeiden elämysten haku asettavat edelleen myös omat haasteensa alamme kehittymiselle. Veneiden vaihtotiheys on pidentynyt ja sitä kautta varustelu ja korjaustoiminta ovat saaneet kaivattua lisävolyymia. Veneily itsessään ei ole yleisen käsityksen mukaan vähentynyt, eikä sitä teekään aivan lähivuosina, mutta Suomen korkea venetiheys asettaa rajoitteet venealan kasvulle kotimaassa. Pandemia-aika toi paljon uusia veneilijöitä, joiden pysyminen harrastuksen parissa riippuu monesta tekijästä. Kilpailu kuluttajien va-

paa-ajasta ja rahankäytöstä kiristyy ja on oletettavaa, että osa uusista veneilijöistä lopettaa veneilyn, erityisesti ulkomaan matkailun pandemian jälkeisen avautumisen myötä. Kuluttajien tarpeet, preferenssit ja kulutuskäyttäytyminen jatkavat muutostaan ja näiden muutosten huomioiminen tuotekehityksessä, myynnissä ja markkinoinnissa on menestyksen edellytys myös tulevaisuudessa. Kaupungistuminen megatrendinä ja päiväretkeily veneilytrendinä vauhdittavat nopeiden ja rajoitetuilla yöpymistiloilla varusteltujen moottoriveneiden määrän kasvua ja vapaa-ajan pirstaloituminen vauhdittaa tätä trendiä.

Väestön ikääntyessä myös veneilyharrastuksen haasteet kasvavat ja muuttuvat. Ikääntyvien veneilijöiden harrastuksen jatkuminen riippuu siitä, kuinka hyvin korkean iän tuomat rajoitteet osataan huomioida veneiden suunnittelussa. Veneilyharrastukseen vaikuttavina ikätekijöinä voidaan pitää erityisesti heikentynyttä voimaa, liikkuvuutta ja tasapainoa. Toisaalta eläkkeelle siirrytään yhä terveimpinä, aktiivisempina ja varakkaampina ja 65–74-vuotiaista on muodostunut jo nettovarallisuudeltaan varakkain ikäluokka. Eläkkeelle jääminen onkin eräs suurimpia syitä veneilyn lisääntymiseen. Varakkuus ja terveys luovat paljon mahdollisuuksia. Jos käyttömukavuuteen ja parempaan palvelutasoon panostamalla kyetään luomaan uudistettuja tuote-/palvelukokonaisuuksia, niin em. asiakasryhmän maksuvalmius ja -halu ovat valmiiksi korkealla tasolla.

Uusien harrastajasukupolvien tuomat muutokset jatkavat jo nähtävissä olevia venekysynnän trendejä. Nuorten kuluttajien suosima jakamistalous yleistyy ja ohjaa kuluttajakäyttäytymistä C2C puolelle. Tätä kehitystä vauhdittaa myös digitaalisten alustojen nopea kehittyminen ja kuluttajien nouseva elämishakuisuus omistamisen sijaan.

Nuorten kuluttajien suosima ”Affordable luxury” trendi vauhdittaa arjen luksustuotteiden ja erityisesti palvelujen myyntiä myös laajemmille massoille. Nuorten kuluttajien mediakäyttäytyminen eroaa radikaalisti vanhemmista sukupolvista, joten jotta heidät saavutetaan, on myös yritysten markkinoinnin muututtava vastaavasti.

Vastuullinen kuluttaminen on vahvistuva megatrendi globaalisti, jonka vaikutus näkyy eri tahdissa eri markkinoilla. Vastuullisuus muuttaa liiketoimintaympäristöä viranomaisten toimien lisäksi myös kuluttajakäyttäytymisen kautta.

Uusien sukupolvien tuleminen veneiden kuluttajiksi muuttaa myös veneen ostajien kuluttajakäyttäytymistä ympäristötietoisemmaksi ja kiertotalousmyönteiseksi. On myös todennäköistä, että kahdesta kehityskaaresta, jotka ohjaavat kysyntää kohti kestävempiä, entistä ympäristöystävällisempiä ratkaisuja; eli yhtäältä kuluttajapreferenssien, ja toisaalta lainsäädännöllisten keinojen osalta - kuluttajapreferenssit tulevat muuttumaan radikaalisti nopeammin kuin lainsäädäntö.

Teknologian kehittyminen jatkuu voimakkaana ja auttaa vastaamaan myös muuttuviin kuluttajapreferensseihin. Valmistusteknologian kehittyminen laajentaa muun muassa muovista ja metallista 3D-tuotettujen osien sovelluksia prototyyppien, pienten sarjojen ja varaosien valmistuksessa. Akkuteknologian ja sähkömoottoriteknologian kehittyminen luo uusia mahdollisuuksia sähköpropulsiolla toimivien veneiden kasvu; erityisesti akkuteknologian kehitys mahdollistaa vähitellen myös plaanaavien sähköveneidän massamarkkinan avautumisen, mutta on syytä huomioda, että veneilyn sähköistymisen haasteet ovat merkittävästi tieliikennettä suuremmat.

Suunnittelutyökalujen kehittyminen ja virtuaalitodellisuuden sekä lisätyn todellisuuden tuominen suunnitteluun luo uusia mahdollisuuksia. Teknologian kehittyminen vauhdittuu ja tuo täysin uusia tuotteita ja sovelluksia, jotka ovat integroitavissa myös veneisiin kuluttajakokemuksen parantamiseksi. Tässä kannattaakin seurata tiiviisti autoalaa sekä kuluttajaelektroniikkaa ja varmistua siitä, että pysymme kehityksen mukana erityisesti helppokäyttöisyyden ja Internet of Things/ "connected vehicles" tematiikan osalta.

Alan vähittäiskaupassa polarisaatiokehitys näyttää jatkuvan. Mukaan tulee suuria pelaajia, joiden valikoima ulottuu myös venealan ulkopuolelle tasamaan sesonkivaihteluita. Tämä kehitys muuttaa pikkuhiljaa alamme vähittäiskaupan rakennetta. Myös digitalisaatio on voimakas muutosajuri, joka vaikuttaa lähes kaikkeen B2C ja B2B kauppaan. Digitalisaatio muuttaa tuotteiden ja palvelujen jakelukanavien ja markkinointikanavien rakenteita ja sitä kautta koko kilpailukenttää. Sähköisen kaupankäynnin vahva kehitys on jo muuttanut varuste- ja vaatekaupan toimintamalleja ja samalla hankaloittanut jäsenyri-tysten toimintaa. Digitalisaation jatkaessa kehitystään ja kuluttajien ostotottumusten muuttuessa tämän trendin voidaan olettaa jatkuvan. Digitalisaation kehittyminen yhdessä kuluttajien omistusprefe-

rensien muutoksen kanssa luo lisäksi uudenlaista C2C liiketoimintaa heikentäen vastaavasti perinteisen vuokraveneliiketoiminnan edellytyksiä. Kesäkuussa 2020 voimaan tullut vesiliikennelain kokonaisuudistus on madaltanut veneiden jakamistalouden kynnystä Suomessa keventämällä vuokravenesääntelyä merkittävästi. Jakamistalous etenee veneilyssäkin, tosin kasvu ei ole lineaarista eikä nousukulma korkea.

Kuluttajilta kuluttajille tapahtuvan venevuokrauksen voidaan olettaa lisäävän vesiliikenteen onnettomuuksia, koska miehittämättöminä vuokrattavilta veneiltä ei enää edellytetä vuokravenekatsastuksia. Toistaiseksi näin ei ole kuitenkaan käynyt ainakaan tilastojen valossa. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet, joissa vesikulkuneuvot ovat osallisia, ovat edelleen laskussa ja ylivoimaisesti suurin kuolemaan johtanut yhdistelmä on ikääntyneen mieshenkilön touhuaminen pienellä soutu- tai moottoriveneellä mökkirannan läheisyydessä. Venekannan ikääntymisen, puutteellinen huolto ja ammattitaidottomat jälkiasennukset ovat kuitenkin selkeä riski, joka näkyy onnettomuustilastoissa.

2.4. Lait ja asetukset

EU:n huvivenedirektiivin päivitys pysähtyi odottamaan uuden EU Komission valintaa, mutta prosessi lähti liikkeelle kesällä 2025 uuden konsultin (CSES) selvityksellä. Selvityksen ja venealan haastattelujen aikataulu oli syyskuu 2025 ja raportin julkistaminen oli odotettavissa keuhällä 2026. Komissio piti aiheesta kesäkuussa 2026 online-palaverin, mutta varsinaista raporttia ei ole julkistettu. Finnboat on tiiviisti mukana sekä Euroopan kattojärjestömme EBI:n että kansainvälisen kattojärjestömme ICOMIA:n työryhmien kautta. Direktiivin päivityksessä kiinnitetään turvallisuuden lisäksi huomiota Euroopan ympäristöohjelman tavoitteisiin ja siten myös veneiden ympäristövaikutuksiin. Direktiivin päivitystyön lisäksi Finnboat vaikuttaa nykyisen direktiivin tulkintatyöhön EBI:n ja ICOMIA:n työryhmien kautta. Erityisesti vesikulkuneuvon merkittävän muutoksen määrittely on hämärtynyt ja tulkinnasta on epäselvyyttä jopa direktiiviä valvovien viranomaisen joukossa. EU:n horisontaalisen tuotelainsäädännön uudistaminen (NLF, New Legislative Framework) vaikuttaa myös huvivenedirektiivin tulevaisuuteen, joten direktiivin uusinta odottaa horisontaalisen uudistuksen päätöksiä, joita odotetaan vuoden 2026 neljännen kvartaalin aikana.

Alan standardien kehittymisen uskotaan olevan maltillinen tarkastelujakson aikana, mutta ympäristöön liittyvien säädösten odotetaan kiristyvän. EU komission työskentelyä ohjaa vahvasti Euroopan ympäristöohjelma EU Green Deal, jonka tavoitteena on, että vuoteen 2050 mennessä ei EU-alueella enää aiheuteta kasvihuonekaasujen nettopäästöjä. EU:n meripolitiikan perustana on merialueiden virkistys- ja talouskäytön edistäminen ympäristöä vähemmän kuormittavalla tavalla, joten merialueita koskevan ympäristölainsäädännön kiristymisen voidaan olettaa jatkuvan. Eliönestomaalauksen rajoitteet lisääntyvät eri puolilla maailmaa ja erityisesti päämarkkinallamme EU-alueella.

2.5. Strategiset linjaukset

Liiton ja yhdistysten tavoitteena on tehdä laajempia kokonaisuuksia, jotka palvelevat mahdollisimman kattavasti koko jäsenkuntaa samalla kuitenkin huomioiden kunkin sektorin erityistarpeet. Toiminnan painopisteen tulee olla yhteisesti sovitulla, tarkkaan harkituilla ja jäsenkuntaa laajasti palvelevilla alueilla. Jäsenkunnan ääntä tulee kuunnella laajasti ja käytettävissä olevaa asiantuntemusta sekä verkostoa kehittää jatkuvasti ja toiminnan tulee olla ajan hermolla ja jäsenkunnan tarpeita tukevaa.

Liiton toiminta tähtää siihen, että pystytään tuottamaan ja myymään parempia veneitä, varusteita ja palveluita alan kaikilla sektoreilla siten, että yritysten toimintaedellytykset ja kilpailukyky säilyvät ja kehittyvät.

VISIO

Suomalainen veneala on edelleen kansallisesti ja kansainvälisesti tunnustetuin, arvostetuin ja kilpailukyisin toimija.

MISSIO

Missiomme on jäsenyritysten toimintaedellytysten ja kilpailukyvyn kehittäminen kotimaassa ja kansainvälisillä markkinoilla aktiivisuuden, yhteistyön ja parhaan mahdollisen osaamisen avulla.



3. PAINOPISTEALUEET JA TOIMINTA-SUUNNITELMA 2027

3.1. Veneilyn edistäminen

Ala tarvitsee vahvan näkyvyyden mediassa. Hajaan-
tuva vapaa-ajan käyttö haastaa veneilyä ja joudum-
me panostamaan venealaan ja veneilyyn liittyvän
keskustelun ylläpitämiseen kaikissa mahdollisissa
medioissa. Sosiaalisen/sähköisen median järke-
vän ja hyvin suunnitellun käytön kautta pystymme kustan-
nustehokkaasti tuomaan veneilyn ja siihen liittyvät
tuotteet riittävän laajan yleisön tietouteen ja sitä
kautta kasvattamaan potentiaalisten veneilijöiden
määrää.

Venealan tapahtumien hyödyntämistä veneilyn
edistämiseksi toteutetaan viestinnän ja näyttelyi-
den kautta, joissa painopiste on jäsenkuntaa laajasti
kattavissa tapahtumissa, jolloin varmistetaan jäsen-
kunnan yhteisen ponnistuksen tuoma uskottavuus ja
näkyvyys.

Alan yhteiset tapahtumat tuovat veneilyn suuren
yleisön tietoisuuteen. Liitto toimii suunnannäyttäjä-
nä ja merkittävänä toimijana veneilynedistämiseksi
kotimaassa järjestämällä venenäyttelyitä (Helsingin
Kansainväliset Venemessut, Naantalin Venemessut
ja Helsingin Uiva Venenäyttely), lehdistötapaamisia
ja muita yhteisiä tapahtumia. Liitto on Helsingin Kan-
sainvälisten Venemessujen toimeksiantaja ja Uivan
venenäyttelyn sekä Naantalin Venemessujen viral-
linen järjestäjä. Suhteet kotimaiseen ja kansainväli-
seen lehdistöön sekä jäsenkunnan sisäinen viestintä
ovat tärkeä kokonaisuus. Liitto panostaa jäsenkun-
nalle suunnatun viestinnän monipuolistamiseen
sekä keinovalikoiman lisäämiseen. Liitto jatkaa vuon-
na 2015 aloitettua yhteistyötä Suomen Purjehdus ja
Veneily ry:n, Suomen Meripelastusseura ry:n sekä
Pidä Saaristo Siistinä ry:n kanssa, erityisesti tiedotta-
misen ja markkinoinnin osalta. Lisäksi tuemme vies-
tinnällisesti Aalloille Finland Oy:n Vilskettä Vesille
hanketta liiton viestintäkanavien kautta.

Liitto harjoittaa kansainvälistä ja kansallista suhde-
toimintaa veneilyn, suomalaisen venealan ja sen
tuotteiden tunnetuksi tekemiseksi mm. jakamalla
alan materiaalia, järjestämällä vastaanottoja vene-
messuilla, julkaisemalla tiedotteita ja kutsumalla
lehdistöä eri tilaisuuksiin.

Liitto toteuttaa hallituksen ja yhdistysten johtokun-
tien suunnitelmien ja päätösten mukaan yleisluon-

toisia veneilynedistämiskampanjoita valittujen me-
dioiden ja organisaatioiden kanssa.

www.suomiveneilee.fi nettisivu on ollut toiminnassa
vuodesta 2014 ja viestintää jatketaan ja kehitetään
www-sivujen ja facebook-sivujen kautta Viestin-
tätötoimisto Medita Oy:n kanssa. Instagram, X (ent.
Twitter), LinkedIn ja YouTube -kanavien hyödyntä-
mistä kehitetään edelleen. Osana Viestintätötoimisto
Medita Oy:n työtä on myös jäsenkunnan viestinnän
aktivointi suomiveneilee.fi portaalin ja sosiaalisen
median kautta, jotta saamme alan viestinnän mää-
rän vielä moninkertaistettua.

Messukeskuksen ja Finnboatin välinen, syyskuussa
2025 allekirjoitettu sopimus, kattaa Helsingin Kan-
sainväliset Venemessut vuosille 2027–2031. Uivan
Venenäyttelyn viimeisin sopimus HSK:n kanssa
sisältää vuodet 2024–2028. Uivan venenäyttelyn
osalta toteutettiin merkittävä uudistus 2017, minkä
pohjalta tapahtumaa on kehitetty edelleen hyvällä
menestyksellä.

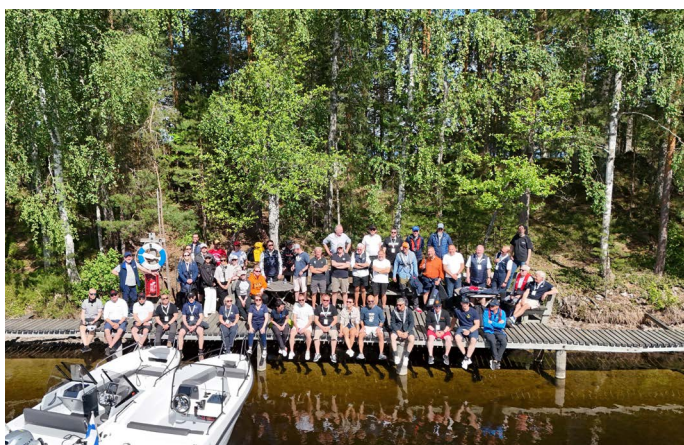
Uiva nousikin vuonna 2022 Pohjoismaiden suu-
rimmaksi uivaksi venenäyttelyksi ja on pitänyt siitä
lähtien kärkipaikkansa. Tavoitteena on tuoda vesillä
koettavia elämyksiä laajemmalle yleisölle ja jatkaa
Uivan kävijämäärien 2017 alkanutta kasvu-uraa.
Yleisesti ottaen yleisötapahtumien määrät eivät
ole vielä palautuneet toivotulla tavalla pandemian
jälkeen.

Helmikuisten Venemessujen ja elokuisen Helsingin
Uivan Venenäyttelyn lisäksi liiton kuluttajatapahtu-
mien vuosikelloa täydentää toukokuussa järjestettä-
vä Naantalin Venemessut, jotka järjestettiin vuonna
2026 toista kertaa Finnboatin toimesta.

Toimenpiteet 2027

- Vene 27 Båt –messut toteutetaan olemassa olevan
näyttelysopimuksen mukaisesti Suomen Messujen
kanssa 12.–21.2.2027.
- Liiton toimisto järjestää Naantalin Venemessut
28.–30.5.2027.
- Liiton toimisto järjestää Helsingin Uivan Venenäyt-
telyn 19.–22.8.2027.
- Suomiveneilee-koeajotapahtumaa ei edelleenkaan
järjestetä Lauttasaareissa vuonna 2027. Tapahtuma
on vuonna 2026 päätetty liiton hallituksen päätök-

sellä jättää tauolle toistaiseksi ja keskittää liiton voimavarat keväällä Naantalin Venemessujen järjestämiseen ja kehittämiseen entistä laajemmaksi tapahtumaksi.



3.2. Kansainvälistyminen

Liitto toimii suomalaisen venealan aktiivisena kansainvälistäjänä. Liitto jatkaa kansainvälistymistoimintaa Suomen Veneteollisuusyhdistys ry:n johtokunnan päätösten ja esitysten perusteella. Liitto tukee jäsenyritysten yhteistä kansainvälistymistä identifioimalla uusia markkina-alueita ja tuottamalla niistä tietoa sekä kehittämällä nykyisiä markkina-alueita tuottamalla kullekin alueelle sopivia toimintamuu-toja. Liitto koordinoi ja kehittää valtiovallan kautta saatavia, yritysten yhteishankkeisiin liittyviä tutkimu-toja ja hyödyntää yhteishankkeiden avulla saavutettavia skaalaetuja myös messutoiminnassa. Business Finland lopetti Exhibition Explorer -messu-tuen, joten yritysten pääasiallinen vientimessutuki loppui vuoden 2025 jälkeen.

Finnboat on mukana vesistömatkailun ja venevien-nin hankkeessa. Hankkeessa tutkitaan Suomen kan-sainvälisiä mahdollisuuksia veneilymaana. Boating Finland-nimisen tutkimushankkeen toteuttaa Haa-ga-Helia ammattikorkeakoulu Oy yhdessä osarahoit-tajina toimivien yrityskumppaneiden kanssa ajalla 1.5.2025–31.8.2028. Yrityskumppanit ovat Venealan Keskusliitto Finnboat ry:n jäseniä sekä matkailualan keskeisiä toimijoita. Innovaatorahoituskeskus Bu-siness Finland on myöntänyt hankkeelle 1 549 524 euron rahoituksen.

Finnboat on hakenut ja saanut avustusta kansain-välisten vaikuttajien vierailuille Helsingin Venemes-suille, mitä myös jatketaan, jotta venealan yritykset saavat kansainvälistä näkyvyyttä.

Jatkamme perinteisten yhteisponnistusten kehittä-mistä. Pienemmille perämoottoriveneille tarkoitettu Finnboat Lakeland Floating Show järjestettiin ete-läisellä Päijänteellä kesäkuussa 2026, ja seuraavan kerran vuonna 2028. Nimen taustalla on järvitapah-tuman profiilin nosto ja yhteistyömahdollisuuksien edistäminen yhdessä vesistömatkailun toimijoiden kanssa. Tapahtuman uusina kumppaneina toimi 2026 Visit Lahti Lakeland Finland, Asikkalan kunta, Padasjoen kunta ja Sysmän kunta.

Vuonna 2027 järjestetään vuorostaan perinteinen Finnboat Floating Show Nauvossa.

Toimenpiteet 2027

- Kansainvälisten markkinoiden ja kilpailun kehitty-mistä seurataan opintomatkojen ja markkinaselvi-

tysten avulla. Finnboat järjestää opintomatkat 2027 yhdistysten johtokuntien linjausten mukaisesti.

- Finnboat järjestää Kansainvälistymisryhmän linjausten mukaisesti yhteiset messuosastot hyödyntäen yhteisostojen tuomia skaalaetuja. H1 aikana järjestetään yhteishankinnat vähintään boot Düsseldorf -messuille ja H2 aikana Metstrade-messulle sekä 1–2 kansainväliselle venemessulle.
- Finnboat hankkii jäsenten käyttöön ICOMIA:n maailmanlaajuisen venealan vuosikirjan.
- Liiton toimisto järjestää 2027 Finnboat Floating Show -tapahtuman 14.–18.6.2027.
- Liiton toimisto aloittaa 2028 Lakeland Floating Show -tapahtuman järjestelyt 2027 neljännen kvartaalin aikana.

3.3. Jäsenkunnan keskinäisen yhteistyön lisääminen

Kaikella yhteisellä toiminnalla pyritään siihen, että pystytään tuottamaan ja myymään parempia veneitä, varusteita ja palveluita alan kaikilla sektoreilla siten, että yritysten kannattavuus säilyy oikealla tasolla. Lähtökohtana on myös se, että alan organisoituneet yritykset ovat riittävän laaja, kuluttajien, teollisuuden ja osatoimittajien keskuudessa arvostettu ja kannattava joukko yrityksiä. Pystyäkseen paremmin suoriutumaan näistä tehtävistä liitto pyrkii edesauttamaan yhdistysten ja niiden jäsenyritysten välistä yhteistoimintaa uusien liiketoimintamallien kehittämiseksi. Pyritään siihen, että siirretään painopistettä yhdistyskohtaisesta ajattelusta asia-/ongelmakohtaiseen ajatteluun.

Toimenpiteet 2027

- Keskinäisen yhteistyön lisäämiseksi liiton toimintamallia kehitetään enemmän asiakkoista ad hoc työryhmien kautta.

3.4. Tilastointi

Liitto kerää ja välittää jäsenkunnan kannalta tärkeää tilastollista aineistoa ja kehittää sen analysointiin ja keräämiseen liittyvää osaamista jäsenyhdistysten toimeksiannosta.

Tilastoinnin luotettavuutta ja ajankohtaisuutta pyritään edelleen kehittämään yhteistyössä yhdistysten kanssa. Vuonna 2026 otettiin käyttöön automatisoidut järjestelmät Traficom ja Tullin yhteenvedojen osalta. Aiemmin yhteenvedot on tehty toimistossa manuaalisesti excelissä käyttäen Traficom ja Tullin tarjoamaa raakadataa. Uusi järjestelmä poimii ja jäsentelee tiedot automaattisesti kuukausittain, kun Traficom ja Tulli julkaisevat raakadatan. Automatisoidut järjestelmät vähentävät manuaalista työtä ja nopeuttavat tilastokoontien saamista jäsenistön käyttöön.

Lisäksi vuonna 2026 siirryttiin moottori- ja pienveneiden valmistus- ja myyntitilastojen koonnin osalta excel-pohjaisesta koonnista sähköiseen järjestelmään, johon osallistujat kirjaavat luvut ja järjestelmä tuottaa tiedoista koontiraportin. Uusi järjestelmä on vähentänyt manuaalista tiedon siirtoa excelistä toiseen sekä nopeuttanut koontiraportin tekoa.

Vuoden 2027 aikana siirrytään moottoreiden tukkutoimitusten tilastokoonneissa excel-pohjista sähköisiin koontijärjestelmiin.

Vuoden 2027 aikana tuotetaan tai toimitetaan seuraavia tilastoja:

- Yhteenvedot venerekisteröinneistä kuukausittain; uusi automatisoitu järjestelmä otettiin käyttöön jäsensivuilla keväällä 2026
- Yhteenvedot venevienti- ja tuontitilastoista kuukausittain ja vuosiyhteenvedot; uusi automatisoitu järjestelmä otettiin käyttöön jäsensivuilla lokakuussa 2026
- Moottori- ja pienveneiden valmistus- ja myyntitilasto kuukausittain ja vuosiyhteenvedot
- Moottoreiden tukkutoimitustilastojen yhteenvedot kuukausittain ja talousalueittain neljännesvuosittain
- Veneteollisuuden suhdannekysely 2 kertaa vuodessa
- Kansainväliset tilastoyhteenvedot ICOMIALle vuosittain

Toimenpiteet 2027

- Jatketaan venealan tilastokehitystä yhdessä Traficomien kanssa; käytettyjen veneiden omistajanvaihdosten tilastointi aloitettiin 2021 alusta ja veneiden moottorityypit ja runkomateriaalit saatiin mukaan tilastointiin vuoden 2023 alusta.
- selvitetään tarpeet ja suuntaviivat tilastoinnin kehittämiseksi; alan yritysten toiveena on muun muassa saada Traficomien veneiden omistajanvaihdosten tilastointi kuukausittain nykyisen puolivuositilaston julkistettavan tilaston sijaan.
- Jatketaan liiton omien alustojen kehitystä tilastoinnin sujuvoittamiseksi.



3.5. Jäsenkunnan edunvalvonta ja viestintä

Liitto toimii alan äänitorvena ja mielipidejohtajana sekä viestinviejänä alan etuja ajettaessa eduskunnan, ministeriöiden, Traficomien ja muiden tahojen suuntaan. Liiton tulee olla kansallisesti ja kansainvälisesti arvostettu toimija, joka edustaa alaa riittävän laajasti ja jonka toiminta huomioi tulevaisuuden haasteet koko sektorilla. Edunvalvonta kattaa lainsäädännölliset ja viranomaismääräyksiin liittyvät haasteet niin Suomessa, Euroopan Unionissa kuin maailmanlaajuisestikin. Kotimaassa toimitaan vahvassa yhteistyössä alan muiden järjestöjen (Suomen Yrittäjät, Muoviteollisuus ry, Business Finland) ja valtionhallinnon kanssa.

Kansainvälinen edunvalvonta hoidetaan sekä alan oman kattojärjestön ICOMIAN (International Council of Marine Industry Associations) että eurooppalaisen järjestöemme EBI:n (European Boating Industry Association) kautta. Finnboatin edustajat osallistuvat ICOMIA:n toimintaan, erityisesti Trade and Market Intelligence-komitean, Grow Boating-komitean, ympäristökomitean sekä teknisen komitean työskentelyyn. Kokonaisuutta tukee suora yhteistyö sisäjärjestöjen kanssa ympäri maailman.

Liitto julkaisee 3 kertaa vuodessa (tarvittaessa useammin) Finnboat News -lehteä ja toimittaa jäsenkunnalle sähköisiä jäsenkirjeitä useita kertoja kuukaudessa.

Liitto kirjoittaa ja toimittaa kotimaiselle ja ulkomaiselle lehdistölle tiedotteita alan ja sen tuotteiden kehittämisestä aina tarpeen mukaan. Liitto myös organisoii sekä kotimaisen median sähköisen seurannan että toimistoon tulevien venealan kansainvälisten lehtien seurannan (kirjoitukset jäsenyrityksistä ja niiden tuotteista).

Toimenpiteet 2027

- Jatketaan suomiveneilee.fi -sivuston päivitystä vuonna 2025 käyttöönotetulla ohjelmistoalustalla.
- Kotimaan edunvalvonnassa osallistutaan aktiivisesti työryhmiin, joissa käsitellään veneilyn turvallisuutta, veneilyn ympäristövaikutuksia ja viennin edistämisen järjestelmiä (HELCOM, Traficom Veneilyn ympäristötyöryhmä, Traficom Veneilyverkosto, Suomen Yrittäjien työryhmät)

- Kansainvälisessä edunvalvonnassa osallistutaan aktiivisesti työryhmiin, joissa käsitellään veneilyn turvallisuutta, veneilyn ympäristövaikutuksia, kansainvälisen kaupan rajoitusten purkamista, venealan teknisiä standardeja ja huvivenedirektiivin päivitystä (ICOMIA komiteat ja työryhmät, European Boating Industry Blue Boat Horizon (LCA) project, EU Network of Stakeholders on End-of-life Recreational Boats and Composites, HELCOM:n veneilyyn liittyvä työ)
- Julkaistaan päivittäin Finnboatin jäsensivuilla maksuton venealan mediaseuranta
- Julkaistaan Finnboat News kolme kertaa vuodessa
- Julkaistaan tiedotteita kotimaiselle ja ulkomaiselle lehdistölle alan kehitymisestä vähintään puolivuosittain ja tarpeen mukaan useammin
- Pyritään myötävaikuttamaan alan maineen kohottamisessa

3.6. Teknis-kaupallisen osaamistason lisääminen

Liitto kehittää ja organisoii jäsenkunnan koulutusta eri yhteistyökumppanien kanssa. Vuonna 2008 aloitettua Finnboat Akatemia -yhteistyötä kehitetään koulutusta tarjoavien organisaatioiden kanssa. Finnboat Akatemia kattaa yleisen yrityskoulutuksen, johdon foorumit, laatu- ja ympäristöjärjestelmät sekä tekniikkaan liittyvät koulutukset. Liitto järjestää myös tarvittaessa aihekohtaisia webinaareja.

Liitto jatkaa yhdistysten toimeksiannosta erilaisten opintomatkojen järjestämistä kotimaassa ja ulkomailla. Kotimaassa keskitytään telakoiden ja kauppiaiden sisäisiin vierailuihin ja ulkomailla matkat keskittyvät teollisuus-, kauppias- ja telakkavierailuihin sekä näyttelykäynteihin.

Liitto jatkaa kansainvälistä yhteistyötä erityisesti ICOMIA:n, EBI:n sekä sisarjärjestöjen kanssa ja julkaisee jäsenkunnalle kattojärjestöjemme valmistelemat tekniset oppaat.

Toimenpiteet 2027

- Järjestetään jäsenistölle osaamisen kehittämisen foorumeita ja koulutuksia yhteistyössä ulkopuolisten kouluttajien kanssa ja johtokuntien painotusten

pohjalta.

- Venealan Telakka- ja korjaamoyhdistys ry järjestää 19.1.2027 johdolle suunnatun Telakkafoorumin, jossa käydään päivän aikana läpi kokonaisuudessaan alan haastekenttää.
- Telakka- ja korjaamoyhdistys ry järjestää helmikuun Vene 27 Båt -näyttelyn yhteydessä korjaamoyrityksille ja muille sidosryhmille tarkoitetun 24. Suuren Korjaamopäivän 15.2.2027, jonka tavoitteena on kehittää yritysten henkilökunnan teknistä osaamista.
- Toimintavuonna järjestetään yksi kaikille alan toimijoille avoin Venetekniikkapäivä, joka järjestetään 7.12.2027.
- Toimintavuonna järjestetään venealan kauppiaiden ja osatoimittajien johdolle suunnattu Venealan Kauppafoorumi.
- Jatketaan uusittua Finnboat Laatukartta-koulutusta ja sertifiointia yhteistyössä Turun Ammattiopistosäätiön kanssa ja pyritään nostamaan laatusertifioitujen jäsenyritysten lukumäärää.

3.7. Venealan palvelukehitys

Palveluiden kehittäminen vastaamaan paremmin kuluttajien muuttuvien tarpeisiin on palvelua tuottavien yritysten elinehto. Liitto edesauttaa jäsenyritysten palvelutason kehittämistä, joka vahvistaa alan toimijoiden uskottavuutta ja luo jatkumoa.

Finnboat Kuntokartoitus –palvelu siirrettiin uudelle alustalle vuonna 2024. Kuntokartoituksesta saatujen kokemusten perusteella kehitetään palvelua, kuntokartoittajien koulutusta ja palvelun markkinointia. 2019 SPV:n kanssa solmittu yhteistyösopimus runkokatsastuksesta on laajentanut Kuntokartoittajien palvelumahdollisuuksia ja toimintavuonna jatketaan järjestelmästä tiedottamista ja erityisesti helmikuun ja elokuun näyttelyiden aikana tätä palvelumuotoa pyritään tuomaan esiin.

Toimenpiteet 2027

- otetaan laajaan käyttöön uusi Kuntokartoituksen järjestelmä
- järjestetään koulutukset vanhoille ja uusille Kunto-

kartoittajille.

3.8. Liiton rahoituksen turvaaminen

Liitto on vakavarainen ja tavoite on pitää vakavaraisuus edelleen hyvällä tasolla. Rahoitusrakenne kokonaisuutena tulee tarkastelujaksolla säilymään suunnilleen samankaltaisena. Helsingin Kansainväliset Venemessut helmikuussa, Helsingin Uiva Venenäyttely elokuussa sekä jäsenmaksutulot säilyvät tulorakenteen runkona. Lisäksi Naantalin Venemessuista on odotettavissa nettotuloa 2027 alkaen. Vähäisempänä tulolähteenä ovat myös sijoitustoiminnan tuotot sekä korkotuotot.

Liitto tutkii jäsenmaksujen tasoa riittävällä frekvenssillä, jotta jäsenmäärän ja palvelujen suhde voidaan pitää oikealla tasolla. Liiton rahoituspohja on kuitenkin kapea, joten sitä kehitetään pitkällä tähtäimellä ja siihen haetaan myös uusia rahoitusmuotoja. Liiton sijoitusomaisuuden rooli on toimia pitkällä tähtäimellä myös potentiaalisena talouden tukijalkana, mitä varten hallitus on rakentanut suunnitelman sijoitusomaisuuden arvonnousulle osinkojen ja mahdollisen tuloksen ylijäämän uudelleensijoittamisen avulla.

Toimenpiteet 2027

- Jatketaan eri maiden venealan yhdistysten sekä kotimaisten muiden alojen yhdistysten benchmarkkaamista ja haetaan Finnboatin toimintaan sopivia täydentäviä rahoitusmalleja.
- varmistetaan tapahtumien Vene 27 Båt, Naantalin Venemessut ja Uiva Flytande 2027 mahdollisimman onnistunut toteutus.

4. ORGANISAATIO

Venealan Keskusliitto Finnboat ry:n toiminta kattaa seuraavat yhdistykset: Suomen Veneteollisuusyhdistys ry, Venealan Kauppiaat ja Osatoimittajat ry ja Venealan Telakka- ja korjaamoyhdistys ry. Toimintoja koordinoivana runkona toimii liiton toimisto, joka koostuu kolmen henkilön ydinjoukosta. Projektiluonteisen henkilökunnan määrää lisätään tarpeen mukaan.

Liiton hallitus, hallituksen työvaliokunta, yhdistysten johtokunnat ja asiakkohtaiset työryhmät muodos-

tavat tärkeän resurssilisän ja ovat samalla tärkeä sparrausryhmä liiton toimistolle ja jäsenkunnalle.

Kiinteiden rakenteiden lisäksi eri projektien hoitamiseksi rakennetaan tapauskohtaisesti projektiryhmiä ja asiakokonaisuuksiin perehtyviä työryhmiä. Pienen organisaation tehokas ja joustava hyödyntäminen vaatii prosessien tarkkaa suunnittelua ja tiivistä yhteistyötä oikeantyyppisten kumppanien kanssa.

5. YHTEISTYÖKUMPPANIT

- Aktia – sijoitustoiminta
- Blond Accounts Oy – kirjanpito
- Erja Tapani – graafinen suunnittelu
- Europe Class ECF – näyttelytoiminta/Helsingin Uiva Venenäyttely
- Finnboat News – toimituksen ja toteutuksen yhteistyökumppanit: Erja Tapani, Jussi Evinsalo, Fredrik Eriksson ja Savion Kirjapaino Oy
- Getafix Oy – tiedostojen varastointi ja etähallinta, nettipohjaiset palvelut, sähköposti- ja IT-tuki
- Helsingfors Segelklubb HSK ry – näyttelytoiminta/Helsingin Uiva Venenäyttely
- Helsinki Cheerleading Athletics HAC – näyttelytoiminta/Helsingin Uiva Venenäyttely
- ISE Oy – Finnboat.fi, Suomiveneilee.fi, Uiva.fi & Naantalinvenemessut.fi nettisivut, moottori- ja pienvenetilastojen koontijärjestelmä, Traficomien vesikuluneuvojen ensirekisteröintidatan automatisoitu koontijärjestelmä, Tullin vienti- ja tuontitilaston automatisoitu koontijärjestelmä.
- Lakiasiaintoimisto Legimia Oy – mm. jäsenyritysten maksuton puhelinneuvonta
- Luomanen & Suomalainen Oy – markkinointiviestintä ja mainonta
- Marine Mentors (Markku Hentinen) – tekninen edunvalvonta, ISO TC 188 työryhmissä, ICOMIAN tekninen komitea ja ympäristökomitea
- Nordea Järjestöpankki – pankkitoiminta

- Oy Tuokko Ltd – tilintarkastukset, finanssineuvonta
- Rastipartio ry – näyttelytoiminta/Helsingin Uiva Venenäyttely
- Salkapuu Oy – messurakentaminen
- Sjöscoutkåren Vikingarna – näyttelytoiminta/Helsingin Uiva Venenäyttely
- Suomen Messut Oyj – näyttelytoiminta/Helsingin Kansainväliset Venemessut ja veneilyn edistäminen
- Tmi Näyttelyrakentaja Esa Huhtapelto – messurakentaminen
- Ultra Software Oy – Uiva Flytande, Naantalin Venemessut ja Floating Show nettipohjaiset palvelut
- Viestintätoimisto Medita Oy – viestintä, sosiaalinen media

Lisäksi liitolla on toistaiseksi voimassa olevat yhteistyösopimukset jäsenkunnalle tarjottavista palveluista seuraavien tahojen kanssa:

Liana Technologies – venealan mediaseuranta





BÅTBRANSCHENS CENTRALFÖRBUND FINNBOAT RF

Strategiska riktlinjer 2027-2031 Verksamhetsplan 2027

Denna plan ger medlemskåren en översikt över Finnboats strategiska riktlinjer för åren 2027–2031 samt förbundets verksamhet på plannivå för år 2027.

1. KRITISKA UTGÅNGSPUNKTER

- Finlands ekonomi har börjat återhämta sig från recessionen och återhämtningen förväntas gå långsamt. Konjunkturutsikterna förbättras dock, den ekonomiska osäkerheten avtar gradvis och räntorna har sjunkit under åren 2023–2024, men hösten 2026 är de åter på uppgång till följd av den ökade inflationen. Räntorna har drabbat särskilt finländska bolånetagare hårt och har vid sidan av inflationen varit en faktor som avsevärt har försvagat konsumenternas köpkraft. Köpkraften har börjat återhämta sig, men det kommer att ta tid innan den är tillbaka på den nivå som rådde före inflationstoppen.

- Rysslands anfallskrig mot Ukraina, som inleddes i februari 2022, pågår fortfarande och hela världsekonomin lider. Dessutom har det rått krigstillstånd i Mellanöstern mellan USA och Iran samt mellan Israel och Hamas. De ekonomiska och politiska osäkerheter som krigshandlingarna orsakar utgör den största risken för den internationella handeln och den ekonomiska tillväxten och återspeglas i oljepriset, vilket i sin tur påverkar företag och konsumenter genom många olika faktorer.

- USA:s relationer till sina västliga allierade befinner sig i turbulens som en följd av den handelskrigspolitik som den nuvarande amerikanska administratio-

nen har inlett. Situationen förväntas förbli osäker under den sittande presidentens mandatperiod 2025–2028, vilket kommer att medföra förändringar särskilt i export- och importtullar under denna tid. Mellanårsvalet till kongressen i november 2026 kan förändra maktförhållandena och begränsa presidentens handlingsutrymme, om demokraterna får majoritet i åtminstone representanthuset. Om demokraterna även vinner majoritet i senaten förändras situationen avsevärt.

- Konkurrensen om konsumenternas pengar för fritidsaktiviteter väntas fortsätta att skärpas på långsikt.

- Urbanisering och nya generationer av konsumenter förändrar marknaden.

- Miljömedvetenheten ökar och den cirkulära ekonomin växer. Särskilt bland de yngre generationerna framträder en oro för miljöns tillstånd. EU-kommissionens arbete styrs av den europeiska gröna given, EU Green Deal, med målet att dra ner nettoutsläppen av växthusgaser till noll fram till år 2050. Den nuvarande kommissionen har dock lättat på åtgärderna.

- När befolkningen åldras kommer ett växande antal båtägare att antingen sluta med båtlivet helt eller byta till en annan hobby som passar dem bättre. Samtidigt går konsumenterna i pension med bättre hälsa, högre aktivitetsnivå och en starkare ekonomi än tidigare generationer. Haaga-Helias båtlivsundersökningar från 2021 och 2023 visar att pensioneringen är den enskilt största orsaken till ökningen av båtlivet.

- Finlands höga båttäthet och det befintliga båtbeståndet begränsar tillväxten i försäljningen av nya båtar, medan den aktiva handeln med begagnade båtar i sin tur främjar försäljningen av tillbehör och tjänster. Handeln med nya båtar ligger fortfarande på en låg nivå, men handeln med begagnade båtar ligger redan på en högre nivå än före pandemin.

- De internationella marknaderna utvecklas och konkurrensen ökar.

- Den snabba utvecklingen av teknologin och särskilt digitaliseringen förändrar marknaden och för in nya aktörer även inom båtbranschen.

- Polariseringen förändrar handelns och industrins

struktur.

- Tjänsternas andel av konsumenternas inköp växer. Samtidigt blir servicen som kunderna kräver mera mångfacetterad och kravnivån stiger. Tjänsteifiering är en långsiktig trend som långsamt förändrar marknaden.
- Regleringen på EU-nivå förändras och kan framöver i större utsträckning även påverka ändringsarbeten på det befintliga båtbeståndet.
- Ett starkt och så brett branschöverskridande samarbete som möjligt skapar de bästa förutsättningarna för att möta dessa utmaningar.

2. VERKSAMHETSMILJÖN ÅR 2026

2.1. Finlands ekonomi

Inflationen och ränteuppgången försvagade konsumenternas köpkraft med uppskattningsvis upp till 8 % under åren 2020–2023, vilket motsvarar situationen under energikrisen på 1970-talet. Finland sjönk in i en recession under andra halvåret 2023. Finlands BNP vände till en svag tillväxt år 2024 och ökade med 0,9 % år 2024 och med 0,8 % år 2025. Finlands Bank förutspådde i september 2026 att ekonomin kommer att återhämta sig snabbare, så att ekonomin växer med 1,7 % år 2026, 1,6 % år 2027 och 1,3 % år 2028. Det största hotet mot ekonomin är Rysslands anfallskrig mot Ukraina, den energikris som kriget har orsakat och västvärldens motåtgärder, såsom ekonomiska sanktioner. Dessutom fortsätter den osäkerhet som orsakas av den amerikanska administrationens åtgärder och i synnerhet kriget i Iran, men det finns hoppfullhet i luften.

Industrins situation har förbättrats under åren 2025–2026. Såväl industriproduktionen som framför allt orderingången har ökat, och industriföretagens förväntningar på utvecklingen under de närmaste månaderna är positiva. Inflationen har accelererat till 2 %, men krigssituationen i Mellanöstern och särskilt störningarna i trafiken genom Hormuzsundet har höjt energipriset, och inflationen förutspås stiga till 2,4 % före utgången av år 2026.

Konsumenternas förtroende började stiga kraftigt under andra halvåret 2021 och nådde snabbt den högsta nivån i mätserien 1995–2021. Efter Rysslands angrepp mot Ukraina i februari 2022 rasade dock

förtroendet till den lägsta nivån sedan mätningarna inleddes. Därefter har det återhämtat sig något, men har fortsatt att ligga på en låg nivå även under perioden 2023–2025. Förtroendet har långsamt börjat stärkas under år 2026. Konsumenternas sinnesstämning tyngs fortfarande av sysselsättningsutsikterna och Finlands höga arbetslöshetsgrad på över 10 %, vilket också återspeglas i konsumenternas användning av pengar. Återhämtningen av konsumenternas köpkraft pågår dock, och även om det fortfarande tar tid att ta igen effekterna av inflationstoppen och räntechocken, hade mer än hälften av detta tagits igen fram till september 2026. Räntenedgången från toppnivån och löneförhöjningarna har redan återställt konsumenternas ekonomiska rörelseutrymme, och om den arbetslöshet som oroar konsumenterna inte börjar öka betydligt, kan konsumenternas förtroende fortsätta att återhämta sig och tillsammans med den förbättrade köpkraften skapa bättre förutsättningar även för inköp av varaktiga konsumtionsvaror.

2.2. Världsekonomin och exportmarknaderna

De stora ekonomiska makterna inom EU-området, Tyskland och Frankrike, lider av svag ekonomisk tillväxt, men inköpschefsindexen, som indikerar en återhämtning inom industrin, har redan stigit från bottenivåerna under åren 2023 och 2024. På motsvarande sätt avtog inflationen och räntorna sjönk år 2025. Det högre energipriset har dock lett till att inflationen har stigit år 2026, och inflationsprognoserna för Europa ligger nu på 3 %. Europeiska centralbanken höjde därför styrräntan i september 2026. ECB:s i september 2026 uppdaterade prognos för den ekonomiska tillväxten år 2026 är under 1 %, men mellan 1 och 2 % under åren 2027–2028.

Under åren 2020–2021 växte båtbranschen med över 20 % på vissa marknader, till följd av det ökade intresset för inhemsk turism och sommarstugeliv som coronapandemin förde med sig. Den exceptionellt starka tillväxtperioden är förbi och en återgång till det normala har inletts genom en korrektionsfas. Den förväntade globala tillväxttakten inom båtbranschen ligger på cirka 2 %, vilket motsvarar nivån för ekonomisk tillväxt i ekonomier i utveckling. Rysslands invasion av Ukraina och den rådande politiska osäkerheten utgör fortfarande betydande risker för den internationella handeln och den ekonomiska

tillväxten. Samtidigt har USA:s relationer till sina västliga allierade åter försämrats, och president Trumps andra mandatperiod ser ut att bli en politiskt turbulent och ekonomiskt svårförutsägbart period. Osäkerheten kring de ekonomiska spelreglerna och USA:s inkonsekventa tullpolitik orsakar betydande nackdelar för exportföretag, medan EU:s motåtgärder i sin tur drabbar företag som bedriver import.

Den inhemska båtindustrins framgång på exportmarknaden är ett livsvillkor. 80 % av de finländska båttillverkarnas produktion går på export och 2/3 av exporten riktar sig till de närliggande marknaderna Sverige och Norge. Den ekonomiska tillväxten i euroområdet har stärkts mer än väntat under början av år 2026. De svenska och norska valutornas svaghet försämrar de importerade båtarnas ställning och konsumenternas köpkraft. Båda ländernas valutor är hösten 2026 starkare än under de senaste åren, även om de är svagare än på 2010-talet. Särskilt den norska kronan har stärkts under år 2026. Norge och Sverige förblir fortsättningsvis viktiga exportländer för vår industri.

Norges ekonomi är hösten 2026 klart starkare än grannländernas, men den ekonomiska tillväxten är inte särskilt snabb. De högre marknadspriserna på olja och gas stärker Norges ekonomi, vars risk är beroendet av prisutvecklingen för dessa råvaror.

Det ekonomiska läget i Sverige är hösten 2026 också ljusare än under de senaste åren, och hushållens köpkraft har stärkts. Den ekonomiska tillväxten är något snabbare än i Norge, men å andra sidan ligger arbetslösheten på en högre nivå än i Norge.

Rysslands höga landrisk har blivit verklighet, och handeln med landet har sannolikt avstannat för flera år eller till och med årtionden framöver. Länder med billigare arbetskraft, som Kina och länder i Östeuropa, fortsätter att uppleva stark ekonomisk tillväxt och utveckling. Samtidigt minskar dock den kraftiga löneinflationen dessa länders kostnadsfördelar inom tillverkningsindustrin jämfört med Finland. Samtidigt skapar den ekonomiska tillväxten och befolkningssökningen i länder med snabb utveckling nya marknader, förutsatt att båt- och seglingskulturen där utvecklas i samma takt.

2.3. Trender och konsumentbeteende

Långsiktiga trender inom båtlivet, fritidens splittring och konsumenternas strävan efter snabba upplevelser fortsätter att vara utmaningar för utvecklingen av vår bransch. Båtarnas bytesfrekvens har förlängts, vilket har lett till en välkommen volymökning inom utrustnings- och reparationsverksamheten. Enligt den allmänna uppfattningen minskar inte själva båtlivet, och väntas inte göra det under de kommande åren. Dock begränsar Finlands höga båttäthet tillväxtmöjligheterna för båtbranschen på hemmaplan. Pandemin förde med sig många nya båtentusiaster, vars fortsatta engagemang för hobbyn beror på en rad olika faktorer. Konkurrensen om konsumenternas fritid och penninganvändning intensifieras. Det är sannolikt att en del av de nya båtentusiasterna kommer att lämna båtlivet, särskilt nu när utlandsresor åter blivit mer tillgängliga. Konsumenternas behov, preferenser och konsumtionsbeteende fortsätter att förändras. För att uppnå framgång även i framtiden är det viktigt att beakta dessa förändringar inom produktutveckling, försäljning och marknadsföring. Urbaniseringen som megatrend och dagsturer som en växande trend inom båtlivet driver ökningen mot snabba motorbåtar med begränsade övernattningsmöjligheter. Fritidens fragmentering bidrar också till att förstärka denna trend.

I och med att befolkningen åldras, växer och förändras även utmaningarna inom båtlivet. Äldre båtägares fortsatta engagemang i båtlivet beror på hur väl åldersrelaterade begränsningar beaktas i båtdesignen. De åldersfaktorer som påverkar båtlivet inkluderar särskilt nedsatt muskelkraft, rörlighet och balans. Å andra sidan går människor i pension med bättre hälsa, är mer aktiva och har större förmågor än tidigare. Åldersgruppen 65–74 år är nu den förmögnaste när det gäller nettoförmögenhet, och pensioneringen är en av de främsta anledningarna till ökat båtliv. Förmögenhet och god hälsa skapar många möjligheter. Genom att fokusera på användarvänlighet och förbättrad servicenivå kan man utveckla nya produkt- och tjänstekoncept för denna kundgrupp, vars betalningsberedskap och köpvillighet redan nu ligger på en hög nivå.

De förändringar som nya generationer av båtentusiaster för med sig förstärker de redan synliga trenderna i efterfrågan på båtar. Delningsekonomin, som är populär bland unga konsumenter, blir allt vanligare och styr konsumentbeteendet mot C2C-marknaden. Den här utvecklingen befrämjas också av den snab-

ba utvecklingen av digitala plattformar och konsumenternas ökande fokus på upplevelser snarare än ägande.

Den s.k. "affordable luxury"-trenden som föredras av unga konsumenterna driver försäljningen av premiumprodukter och särskilt tjänster även till bredare massor. Unga konsumenters mediebeteende skiljer sig avsevärt från äldre generationers, och företag behöver anpassa sin marknadsföring för att effektivt nå ut.

Ansvarsfull konsumtion är en globalt växande megatrend, vars påverkan märks i olika takt på olika marknader. Hållbart agerande förändrar affärsmiljön, inte bara genom myndigheternas åtgärder, utan också genom konsumentbeteendet. När nya generationer blir båtägare förändras även konsumentbeteendet mot en mer miljömedveten riktning, med en positiv inställning till cirkulär ekonomi. Det är också sannolikt att av de två utvecklingsbanorna som styr efterfrågan mot mer hållbara och miljövänliga lösningar – nämligen konsumentpreferenser och lagstiftningsmässiga medel – kommer konsumentpreferenser att förändras betydligt snabbare än lagstiftningen.

Den teknologiska utvecklingen fortsätter att vara stark och hjälper till att möta de förändrade konsumentpreferenserna. Tillverkningsteknologins utveckling breddar användningsområdena för 3D-utskrivna plast- och metalldelar, särskilt inom prototypframställning samt produktion av små serier och reservdelar. Utvecklingen av batteri- och elmotorteknik öppnar i sin tur nya möjligheter för tillväxten av eldrivna båtar. Särskilt framsteg inom batteriteknologin möjliggör gradvis öppnandet av en massmarknad även för planande eldrivna båtar. Det är dock viktigt att notera att utmaningarna för elektrifieringen av båtlivet är betydligt större än för vägtrafiken.

Utvecklingen av designverktyg, i kombination med införandet av virtuell verklighet och förstärkt verklighet i designprocessen skapar nya möjligheter inom planering och produktutveckling. Den tekniska utvecklingen accelererar och helt nya produkter och applikationer introduceras, som även kan integreras i båtar för att förbättra konsumentupplevelsen. Därför är det viktigt att noga följa utvecklingen inom bilindustri och konsumentelektronik, samt säkerställa att vi håller oss uppdaterade. Detta särskilt när det gäller användarvänlighet och Internet of Things/Connected Vehicles-konceptet.

Inom branschen väntas polariseringen av detaljhandeln fortsätta. Stora aktörer med breda produktsortiment väntas ta sig in på marknaden. För att hantera säsongsvariationer tillhandahåller dessa storföretag produkter som sträcker sig utanför båtbranschen. Denna utveckling förändrar gradvis strukturen för detaljhandeln inom vår bransch. Digitaliseringen är också en stark drivkraft för förändring som påverkar nästan all B2C- och B2B-handel. Digitaliseringen förändrar strukturen för kanaler inom produkt- och tjänstedistribution samt marknadsföring, vilket i sin tur omformar hela konkurrensskapet. Den starka utvecklingen inom e-handel har redan förändrat arbetsmodellerna för utrustnings- och textilförsäljning, vilket samtidigt har försvårat medlemsföretagens verksamhet. I takt med att digitaliseringen fortsätter och konsumenternas köpbeteende förändras kan man förvänta sig att denna trend fortsätter. Digitaliseringens framsteg, i kombination med förändrade konsumentpreferenser för ägarskap, ger upphov till nya typer av C2C-verksamheter. Detta försvagar i sin tur de traditionella förutsättningarna inom branschen för båtuthyrning. Helhetsreformen av sjötrafiklagen, som trädde i kraft i juni 2020, har sänkt tröskeln för delningsekonomi inom båtlivet i Finland genom att avsevärt lätta på regleringen av hyrbåtar. Delningsekonomin gör framsteg även inom båtbranschen, men tillväxten är varken linjär eller särskilt brant.

Båtuthyrning mellan privatpersoner väntas öka antalet olyckor inom sjötrafiken, eftersom det inte längre finns krav på besiktning av hyresbåtar utan professionellt manskap. Hittills har dock inga olyckor inträffat, åtminstone enligt statistiken. Dödsfall relaterade till vattenfordon fortsätter att minska. Den största orsaken till dessa dödsfall är aktiviteter utförda av äldre män i små rodd- eller motorbåtar nära sommarstugor. Det föråldrade båtbeståndet, bristande underhåll och amatörmässigt utförda eftermonteringar utgör dock en tydlig risk som avspeglas i olycksstatistiken.

2.4. Lagar och förordningar

Uppdateringen av EU:s fritidsbåtsdirektiv stannade upp i väntan på tillsättandet av den nya EU-kommisionen, men processen kom i gång sommaren 2025 genom en utredning som genomfördes av en ny konsult (CSES). Tidsplanen för utredningen och intervjuerna med båtbranschen var hösten 2025, och rapporten förväntades bli offentliggjord våren 2026.

Kommissionen höll ett webbmöte om ämnet i juni 2026, men den egentliga rapporten har inte offentliggjorts. Finnboat deltar aktivt genom arbetsgrupperna inom såväl vår europeiska takorganisation EBI som vår internationella takorganisation ICOMIA.

Vid uppdateringen av direktivet fästs, utöver säkerheten, uppmärksamhet vid målen i Europas miljöprogram och därmed även vid båtarnas miljöpåverkan. Utöver arbetet med att uppdatera direktivet påverkar Finnboat arbetet med tolkningen av det nuvarande direktivet genom EBI:s och ICOMIA:s arbetsgrupper. I synnerhet har definitionen av en väsentlig ändring av en vattenfarkost blivit oklar, och det råder oklarhet om tolkningen till och med bland de myndigheter som övervakar direktivet. Reformen av EU:s horisontella produktlagstiftning (NLF, New Legislative Framework) påverkar också fritidsbåtsdirektivets framtid, och därför inväntar revideringen av direktivet besluten om den horisontella reformen, vilka förväntas under det fjärde kvartalet 2026.

Under granskningsperioden bedöms utvecklingen av branschstandarder förbli måttlig, men reglerna relaterade till miljön väntas bli strängare. EU-kommissionens arbete styrs starkt av det europeiska miljöprogrammet EU Green Deal, vars mål är att inga nettoutsläpp av växthusgaser ska förekomma inom EU-området senast år 2050. Grunden för EU:s havspolitik är att främja ekonomisk och rekreationsanvändning av havsområden på ett hållbart sätt. Därmed kan man anta att miljölagstiftningen som rör havsområden kommer att fortsätta att skärpas. Begränsningarna för användning av antifouling ökar globalt och särskilt på vår huvudmarknad inom EU-området.

2.5. Strategiska riktlinjer

Förbundets och föreningarnas mål är att skapa större helheter som betjänar hela medlemskåren så heltäckande som möjligt, samtidigt som de särskilda behoven inom varje sektor beaktas. Tyngdpunkten i verksamheten ska ligga på gemensamt överenskomna, noggrant övervägda områden som betjänar medlemskåren på bred front. Medlemskårens röst ska höras i stor utsträckning, och den tillgängliga sakkunskapen och nätverket ska utvecklas kontinuerligt. Verksamheten ska vara aktuell och stödja medlemskårens behov.

Förbundets verksamhet syftar till att göra det möjligt

att producera och sälja bättre båtar, utrustning och tjänster inom branschens samtliga sektorer på ett sådant sätt att företagens verksamhetsförutsättningar och konkurrenskraft bibehålls och utvecklas.

VISION

Att den finländska båtbranschen skall fortsätta vara den mest erkända, respekterade och konkurrenskraftiga aktören både nationellt och internationellt.

MISSION

Vår mission är att utveckla medlemsföretagens verksamhetsförutsättningar och konkurrenskraft på hemmamarknaden samt de på internationella marknaderna genom aktivt agerande, samarbete och bästa möjliga expertis.



3. TYNGDPUNKTSOMRÅDEN OCH VERKSAMHETSPLAN 2027

3.1. Främjande av båtlivet

Branschen behöver stark synlighet i media. Frägmenteringen av människors fritid utmanar båtlivet som fritidssysselsättning, och vi måste satsa på att upprätthålla diskussionen om båtbranschen och båtlivet i alla typer av medier. Genom en förnuftig och välplanerad användning av sociala och digitala medier kan vi kostnadseffektivt nå ut med information om båtlivet och tillhörande produkter till en tillräckligt bred publik, vilket i sin tur kan öka antalet potentiella båtförare.

Utnyttjandet av båtbranschens evenemang för att främja båtlivet sker genom kommunikation och utställningar. Fokus är på evenemang som samlar en bred skara medlemmar, vilket säkerställer den trovärdighet och synlighet som den gemensamma insatsen ger.

Branschens gemensamma evenemang lyfter fram båtlivet för en bredare allmänhet. Förbundet fungerar som en föregångare och en viktig aktör i främjandet av båtlivet i Finland genom att arrangera båtmässor (Helsingfors internationella båtmässa, Nådendals Båtmässa och Helsingfors Flytande båtutställning), pressmöten och andra gemensamma evenemang. Förbundet är uppdragsgivare för Helsingfors internationella båtmässa och den officiella arrangören av Flytande båtutställning samt Nådendals Båtmässa. Relationerna till den inhemska och internationella pressen samt medlemskårens interna kommunikationen utgör en viktig helhet. Förbundet fokuserar på att diversifiera kommunikationen riktad till medlemskåren och att utöka urvalet av metoder. Vi fortsätter även det samarbete som inleddes 2015 med Segling och Båtsport i Finland rf, Finlands Sjöräddningssällskap rf samt Håll Skärgården Ren rf, särskilt inom information och marknadsföring. Genom förbundets kommunikationskanaler stödjer vi dessutom projektet Ståhej på sjön, som genomförs av Aalloille Finland Ab.

Förbundet bedriver både internationell och nationell PR-aktivitet för att öka kännedomen om båtlivet, den finländska båtbranschen och dess produkter. Bland annat delar vi ut branschmaterial, arrangerar mottagningar på båtmässor, publicerar pressmeddelanden och bjuder in pressen till olika evenemang.

Förbundet driver kampanjer för att främja båtlivet enligt styrelsens och föreningarnas riktlinjer, i samarbete med utvalda medier och organisationer.

Webbplatsen www.suomiveneilee.fi har varit i bruk sedan 2014. I samarbete med kommunikationsbyrån Medita Oy fortsätter utvecklingen av vår kommunikation genom webbplatsen och Facebook-sidan. Användningen av Instagram, X (tidigare Twitter), LinkedIn och YouTube-kanalerna kommer också att vidareutvecklas. Som en del av kommunikationsbyrå Medita Oy:s arbete ingår också att aktivera medlemskårens kommunikation via portalen suomiveneilee.fi och sociala medier, så att vi ytterligare kan mångdubbla mängden kommunikation inom branschen.

Avtalet mellan Mässcentrum och Finnboat, som undertecknades i december 2020, omfattar Helsingfors internationella båtmässa fram till år 2026. Ett nytt avtal, undertecknat i september 2025, gäller för åren 2027–2031. Det senaste avtalet mellan HSK och förbundet om Uiva Flytande omfattar åren 2024–2028. Evenemanget genomgick en omfattande förnyelse år 2017, och har sedan dess fortsatt att utvecklas framgångsrikt.

År 2022 blev Flytande den största flytande båtutställningen i Norden och har behållit sin topplacering sedan dess. Målet framöver är att nå ut med upplevelser på vattnet till en ännu bredare publik och fortsätta tillväxten i besöksantalet som inleddes år 2017. Generellt sett har antalet publikevenemang ännu inte återhämtat sig på önskat sätt efter pandemin.

Utöver Båtmässan i februari och den flytande båtutställningen i Helsingfors i augusti kompletteras förbundets årskalender för konsumentevenemang av Nådendals Båtmässa, som ordnas i maj och som år 2026 arrangerades för andra gången av Finnboat.

Åtgärder 2027

- Vene 27 Båt-mässan genomförs i enlighet med det gällande utställningsavtalet med Finlands Mässa den 12–21 februari 2027.
- Förbundets kansli arrangerar Nådendals Båtmässa den 28–30 maj 2027.
- Förbundets kansli arrangerar Helsingfors Flytande båtmässa den 19–22 augusti 2027.

- Suomiveneille provkörning evenemanget ordnas fortfarande inte på Drumsö år 2027. År 2026 beslutade förbundets styrelse att tills vidare lägga evenemanget på paus och koncentrera förbundets resurser på att under våren arrangera och utveckla Nådendals Båtmässa till ett ännu mer omfattande evenemang.



3.2. Internationalisering

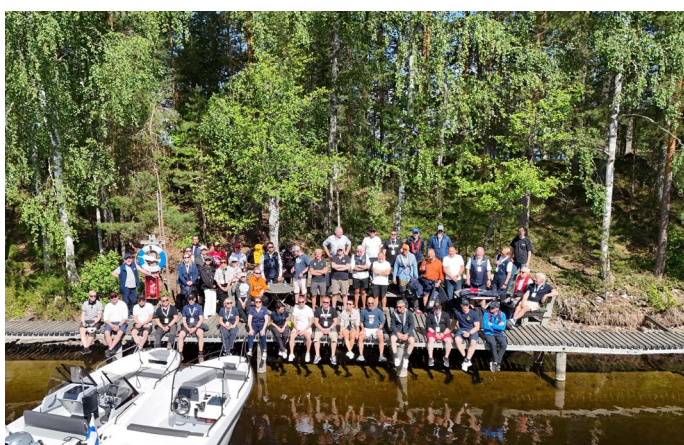
Finnboat fungerar som en aktiv aktör för att främja internationaliseringen av den finländska båtbranschen. Vi fortsätter arbetet med internationaliseringen baserat på beslut och förslag från styrelsen för Finlands Båtindustriförening. Vidare stöder förbundet medlemsföretagens gemensamma internationalisering genom att identifiera nya marknadsområden och tillhandahålla information om dessa, samt genom att utveckla befintliga marknadsområden och skapa lämpliga verksamhetsformer för varje område. Vi samordnar och utvecklar de stödmöjligheter som kan erhållas via staten för företagens gemensamma projekt och utnyttjar skalfördelarna från dessa projekt även inom mässverksamheten. Business Finland upphörde med mässunderstödet Exhibition Explorer, vilket innebär att företagens huvudsakliga stöd för deltagande i exportmässor upphörde efter år 2025.

Finnboat deltar i ett projekt för vattenvägsturism och båtexport. Projektet undersöker Finlands internationella möjligheter som båtdestination. Forskningsprojektet med namnet Boating Finland genomförs av Haaga-Helia yrkeshögskola Ab i samarbete med företagsparter som fungerar som delfinansierare under perioden 1.5.2025–31.8.2028. Företagsparterna är medlemmar i Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf samt centrala aktörer inom turismbranschen. Innovationsfinansieringsverket Business Finland har beviljat projektet ett stöd på 1 549 524 euro.

Finnboat har ansökt om, och fått, stöd för att internationella påverkare ska besöka Helsingfors båt-mässa, ett initiativ som även kommer att fortsätta framöver för att ge båtbranschens företag internationell synlighet.

Vi fortsätter att utveckla de traditionella gemensamma satsningarna. Finnboat Lakeland Floating Show, som är avsedd för mindre utombordarbåtar, arrangerades på södra Päijänne i juni 2026 och arrangeras nästa gång år 2028. Bakgrunden till namnet är en strävan att höja sjöevenemangets profil och främja samarbetsmöjligheterna tillsammans med aktörer inom vattenturismen. Nya samarbetspartner för evenemanget 2026 var Visit Lahti Lakeland Finland, Asikkala kommun, Padasjoki kommun och Sysmä kommun.

År 2027 arrangeras i sin tur det traditionella Finn-



Åtgärder 2027

- Utvecklingen av internationell marknad och konkurrens följs upp genom studieresor och marknadsundersökningar. År 2027 arrangerar Finnboat studieresor i enlighet med riktlinjerna givna av föreningarnas styrelser.
- Finnboat arrangerar gemensamma mässmontrar i enlighet med Internationaliseringsgruppens riktlinjer och utnyttjar de skalfördelar som gemensamma inköp ger. Under första halvåret (H1) genomförs gemensamma inköp åtminstone för Boot Düsseldorf-mässan, och under andra halvåret (H2) för Metstrade-mässan samt för 1–2 andra internationella båtmässor.
- Finnboat införskaffar ICOMIA:s globala årsrapport om båtbranschen till medlemmarnas användning.
- Förbundets kansli arrangerar Finnboat Floating Show i den 14–18 juni 2027.
- Förbundets kansli påbörjar arrangemangen för Lakeland Floating Show 2028 under fjärde kvartalet (H4) 2027.

3.3. Ökningen av samarbetet inom medlemskåren

Genom vår gemensamma verksamhet strävar vi att producera och sälja bättre båtar, utrustning och tjänster inom alla branschens sektorer, så att företagens lönsamhet förblir på en hållbar nivå. Utgångspunkten är också att de organiserade företagen inom branschen utgör en tillräckligt bred, uppskattad och lönsam grupp för konsumenter, industri och underleverantörer. För att kunna utföra dessa uppgifter mer effektivt strävar förbundet efter att främja samarbetet för att utveckla nya affärsmodeller för föreningarna och deras medlemsföretag. Vi siktar på att flytta fokus från föreningsspecifikt tänkande till ett mer fråge- eller problemorienterat perspektiv.

Åtgärder 2027

- För att öka det ömsesidiga samarbetet utvecklas förbundets verksamhetsmodell ytterligare genom tematiska ad hoc-arbetsgrupper.

3.4. Statistikföring

Förbundet samlar in och förmedlar statistiskt material som är viktigt för medlemskåren och utvecklar kompetensen inom analys och insamling av materialet på uppdrag av medlemsföreningarna.

Statistikens tillförlitlighet och aktualitet utvecklas fortsättningsvis i samarbete med föreningarna. Under 2026 togs automatiserade system i bruk för sammanställningarna från Traficom och Tullen. Tidigare har sammanställningarna gjorts manuellt på förbundets kansli i Excel med hjälp av rådata från Traficom och Tullen. Det nya systemet hämtar och strukturerar uppgifterna automatiskt varje månad när Traficom och Tullen publicerar rådata. De automatiserade systemen minskar det manuella arbetet och gör det snabbare att tillhandahålla statistiksammanställningarna för medlemskåren.

Dessutom övergick man under 2026, när det gäller sammanställningen av tillverknings- och försäljningsstatistiken för motorbåtar och småbåtar, från en Excel-baserad sammanställning till ett elektroniskt system där deltagarna matar in siffrorna och systemet skapar en sammanställningsrapport utifrån uppgifterna. Det nya systemet har minskat den manuella överföringen av uppgifter från en Excel-fil till en annan och gjort det snabbare att utarbeta sammanställningsrapporten.

Under år 2027 övergår man i sammanställningen av statistiken över motorernas grossistleveranser från Excel-baserade lösningar till elektroniska sammanställningssystem.

Under året 2027 kommer följande statistik att produceras eller levereras:

- Sammanställningar av båtregistreringar görs månadsvis; det nya automatiserade systemet togs i bruk på medlemssidorna våren 2026.
- Sammanställningar av statistik över båtexporten och båtimporten görs månadsvis och i form av årsöversikter; det nya automatiserade systemet togs i bruk på medlemssidorna i oktober 2026.
- Statistik över produktion och försäljning av motor- och småbåtar görs månadsvis och i form av årsöversikter
- Sammanställningar av statistik över grossistleve-

ranser av motorer görs månadsvis och kvartalsvis för varje ekonomisk region

- Branschens konjunkturenkät görs två gånger om året
- Internationella statistiköversikter levereras till ICOMIA årligen

Åtgärder 2027

- Vi fortsätter utvecklingen av båtbranschens statistik tillsammans med Traficom; statistiken över ägarbyten av begagnade båtar inleddes i början av 2021, och båtarnas motortyper och skrovmaterial inkluderades i statistiken från början av 2023.
- Behov och riktlinjer för utvecklingen av statistik utreds; branschens företag önskar bland annat att Traficoms statistik över båtägarskiften publiceras månadsvis i stället för nuvarande två gånger per år.
- Förbundets egna plattformar utvecklas för att underlätta statistiken.



3.5. Medlemskårens intressebevakning och kommunikation

Finnboat fungerar som språkrör, opinionsbildare och budbärare för att driva branschens intressen gentemot riksdag, ministerier, Traficom samt andra aktörer. Förbundet ska vara en nationellt och internationellt respekterad aktör som representerar branschen på ett tillräckligt omfattande sätt. Dessutom bör verksamheten ta hänsyn till framtidens utmaningar inom hela sektorn. Intressebevakningen omfattar utmaningar relaterade till lagstiftning och myndighetsagerande både i Finland, inom Europeiska unionen och globalt. På hemmaplan arbetar vi i nära samarbete med andra organisationer inom branschen (Företagarna i Finland, Plastindustrin rf, Business Finland) och statsförvaltningen.

Den internationella intressebevakningen hanteras både genom branschens egna paraplyorganisation ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations) och genom vår europeiska organisation EBI (European Boating Industry Association). Representanter för Finnboat deltar i ICOMIAs verksamhet, särskilt i arbetet inom kommittéerna för Trade and Market Intelligence, Grow Boating, miljöfrågor och teknik. Helheten stöds av ett direkt samarbete med förbundets systerorganisationer runt om i världen.

Förbundet ger ut tidningen Finnboat News tre gånger om året (vid behov oftare) och skickar elektroniska medlemsbrev till medlemskåren flera gånger i månaden.

Finnboat skriver och skickar vid behov ut pressmeddelanden till inhemska och utländska media om branschens och dess produkters utveckling. Förbundet ansvarar även för den elektroniska övervakningen av inhemska media samt för bevakningen av internationella branschtidningar som kommer till kontoret (artiklar om medlemsföretag och deras produkter).

Åtgärder 2027

- Uppdateringen av webbplatsen suomiveneilee.fi fortsätter på den programvaruplattform som togs i bruk år 2025.
- Inom den inhemska intressebevakningen deltar vi aktivt i arbetsgrupper som behandlar säkerheten inom båtlivet, båtlivets miljöpåverkan och system

för exportfrämjande (HELCOM, Traficoms miljöarbetsgrupp för båtliv, Traficoms nätverk för båtliv, Företagarna i Finlands arbetsgrupper).

- I den internationella intressebevakningen deltar vi aktivt i arbetsgrupper som behandlar båtlivets säkerhet, båtlivets miljöpåverkan, avvecklingen av begränsningar för den internationella handeln, båtbranschens tekniska standarder och uppdateringen av fritidsbåtsdirektivet (ICOMIA:s kommittéer och arbetsgrupper, European Boating Industrys projekt Blue Boat Horizon (LCA), EU Network of Stakeholders on End-of-life Recreational Boats and Composites samt HELCOM:s arbete med anknytning till båtliv).
- En kostnadsfri mediebevakning av båtbranschen publiceras dagligen på Finnboats medlemssida.
- Finnboat News publiceras tre gånger om året.
- Pressmeddelanden om branschens utveckling publiceras för inhemsk och utländsk media minst två gånger om året och vid behov oftare.
- Vi strävar efter att bidra till att höja branschens anseende.

3.6. Ökning av den tekniska och kommersiella kompetensnivån

Finnboat utvecklar och organiserar utbildning för medlemskåren i samarbete med olika partners. Samarbetet kring läroprogrammet Finnboat-Akademien, som inleddes 2008, utvecklas i samarbete med olika utbildningsorganisationer. Finnboat-Akademien omfattar allmän företagsutbildning, ledningsforum, kvalitets- och miljösystem samt teknikorienterade utbildningar. Förbundet arrangerar vid behov även ämnesspecifika webinarier.

Förbundet fortsätter att arrangera olika studieresor både i Finland och utomlands på uppdrag av föreningarna. Resorna inom Finland fokuserar på besök hos varv och återförsäljare, medan utlandsresorna koncentreras på besök hos industriaktörer, återförsäljare och varv, samt på mässbesök.

Förbundet fortsätter det internationella samarbetet, särskilt med ICOMIA, EBI och systerorganisationerna, och publicerar för medlemskåren de tekniska handböcker som våra takorganisationer tar fram.

Åtgärder 2027

- Forum för kompetensutveckling och utbildningar för medlemskåren, som baseras på styrelsernas prioriteringar, arrangeras i samarbete med externa utbildare.
- Båtbranschens Varvs- och serviceförening arrangerar ett varvsforum för företagsledning på 19.1.2027. Under dagen behandlas branschens utmaningar i sin helhet.
- Varvs- och serviceföreningen arrangerar den 24:e Stora Servicedagen den 15.2.2027, i samband med Vene 27 Båt. Dagen är avsedd för reparationsföretag och andra intressenter och har som mål att utveckla den tekniska kompetensen hos personalen.
- Under verksamhetsåret ordnas en Båtteknikdag öppen för alla aktörer inom branschen, den 7.12.2027.
- Under verksamhetsåret arrangeras ett forum för båthandeln som riktar sig till ledningen för båtbranschens återförsäljare och komponentleverantörer.
- Den förnyade utbildningen och certifieringen Finnboat Kvalitetskarta fortsätter i samarbete med Turun Ammattiopistosäätö, och målet är att öka antalet kvalitetscertifierade medlemsföretag.

3.7. Utveckling av tjänster inom båtbranschen

Att anpassa tjänster för att bättre möta konsumenternas föränderliga behov är avgörande för tjänsteproducerande företags överlevnad. Förbundet främjar utvecklingen av medlemsföretagens servicenivå, vilket stärker branschaktörernas trovärdighet och skapar kontinuitet.

Finnboat Konditionskartläggningstjänsten flyttades till en ny plattform i början av 2024. Baserat på erfarenheterna från Konditionskartläggningen utvecklas tjänsten vidare, inklusive utbildning av besiktningsmän och marknadsföring av tjänsten. Samarbetsavtalet om skrovbesiktning som tecknades med SBF år 2019 har breddat möjligheterna för konditionskartläggarna att erbjuda sina tjänster. Under verksamhetsåret fortsätter spridningen av information gällande systemet, och särskilt under mässorna i februari och augusti strävar man efter att lyfta fram

denna tjänsteform.

Åtgärder 2027

- Det nya konditionskartläggningssystemet implementeras för bred användning
- Utbildning ordnas för både nya och befintliga konditionskartläggare

3.8. Tryggande av förbundets finansiering

Förbundet är ekonomiskt stabilt och målet är att bibehålla denna stabilitet på en god nivå. Som helhet kommer finansieringsstrukturen att förbli i stort sett oförändrad under granskningsperioden. Helsingfors Internationella Båtmässa i februari, Helsingfors Flytande Båtutställning i augusti samt intäkterna från medlemsavgifterna utgör fortsatt grunden för intäktsstrukturen. Dessutom förväntas Nådendals Båtmässa ge ett nettotillskott från och med år 2027. En mindre inkomstkälla är också avkastningen från investeringar samt ränteintäkter.

Förbundet granskar medlemsavgifternas nivå med tillräcklig frekvens för att säkerställa att balansen mellan medlemsantalet och tjänsterna hålls på rätt nivå. Förbundets finansieringsbas är dock smal, vilket innebär att den bör utvecklas på lång sikt och nya finansieringsformer söks aktivt. Förbundets investeringskapital fungerar som en långsiktig ekonomisk stödpelare. För detta ändamål har styrelsen utformat en plan för att öka investeringskapitalets värde genom återinvestering av dividender och eventuellt överskott i resultatet.

Åtgärder 2027

- Fortsatt benchmarking av båtbranschens förbund i andra länder samt av inhemska förbund inom andra branscher, med målet att hitta kompletterande finansieringsmodeller som passar Finnboats verksamhet.
- Säkerställandet av att evenemangen Vene 27 Båt, Nådendals Båtmässa och Uiva Flytande 2027 genomförs så framgångsrikt som möjligt.

4. ORGANISATIONEN

Båtbranschens Centraförbund Finnboat rf:s verksamhet omfattar följande föreningar: Finlands Båtin-dustriförening rf, Båtbranschens Handlare och Komponentleverantörer rf, Båtbranschens Varvs- och serviceförening rf. Förbundets kansli fungerar som den samordnande strukturen för verksamheten och består av en kärntrupp på tre personer. Antalet projektbaserad personal utökas vid behov.

Förbundets styrelse, styrelsens arbetsutskott, föreningarnas styrelser och ämnesspecifika arbetsgrupper utgör en viktig resursförstärkning och fungerar samtidigt som en viktig sparringgrupp för förbundets kansli och medlemskår.

Utöver de fasta strukturerna bildas projektgrupper och ämnesspecifika arbetsgrupper vid behov för att hantera olika projekt. En effektiv och flexibel användning av en liten organisation förutsätter noggrann processplanering och nära samarbete med rätt partners.

5. SAMARBETSPARTNERS

Förbundets egna verksamhet utnyttjar externa resurser och samarbetar med följande aktörer:

- Aktia – investeringsverksamhet
- Blond Accounts Oy – bokföring
- Erja Tapani – grafisk formgivning
- Europe Class ECF – näyttelytoiminta/Helsingin Uiva Venenäyttely
- Finnboat News – samarbetspartners inom redaktion och produktion: Erja Tapani, Jussi Evinsalo, Fredrik Eriksson och Savion Kirjapaino Ab
- Getafix Oy – fillagring och fjärrhantering, webbaserade tjänster, e-post- och IT-support
- Helsingfors Segelklubb HSK ry – utställningsverksamhet / Helsingfors Flytande Båtutställning
- Helsinki Cheerleading Athletics HAC – utställningsverksamhet / Helsingfors Flytande Båtutställning
- ISE Oy – webbplatserna Finnboat.fi, Suomivenei-

neilee.fi, Naantalinvenemessut.fi och Uiva.fi, sammanställningssystemet för motor- och småbåtsstatistik, det automatiserade sammanställningssystemet för Traficom's uppgifter om första registrering av vattenfarkoster samt det automatiserade sammanställningssystemet för Tullens export- och importstatistik

- Lakiasiaintoimisto Legimia Oy – bl. a. kostnadsfri telefonrådgivning för medlemsföretagen
- Luomanen & Suomalainen Oy – marknadsföringskommunikation och reklam
- Marine Mentors (Markku Hentinen) – teknisk intressebevakning i arbetsgrupperna inom ISO TC 188 samt i ICOMIA:s tekniska kommitté och miljökommitté
- Nordea Organisationsbank – banktjänster
- Oy Tuokko Ltd – revision och finansrådgivning
- Rastipartio ry – utställningsverksamhet / Helsingfors Flytande Båttutställning
- Salkapuu Oy – mässbyggande
- Sjöscoutkåren Vikingarna – utställningsverksamhet / Helsingfors Flytande Båttutställning
- Suomen Messut Oyj – utställningsverksamhet / Helsingfors internationella båtmässa och främjande av båtlivet
- Tmi Näyttelyrakentaja Esa Huhtapelto – mässbyggande
- Ultra Software Oy – webbaserade tjänster för Uiva Flytande, Nådendals Båtmässa och Floating Show
- Viestintätoimisto Medita Oy – kommunikation och sociala medier

Förbundet har dessutom tillsvidare gällande samarbetsavtal om tjänster för medlemskåren med följande aktörer:

- Liana Technologies – mediebevakning inom båtbranschen





Venealan Keskusliitto Finnboat ry
Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf

Käenkuja 8 A 47, 00500 Helsinki
Göksgränd 8 A 47, 00500 Helsingfors

info@finnboat.fi

www.finnboat.fi
www.suomiveneilee.fi
www.uiva.fi