

TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN
JULKAISUJA

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU

B 143
2007

VARUSTAMOBAROMETRI

marraskuu 2007



Pekka Sundberg



TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLIKATIONER AV SJÖFARTSBRANSCHENS UTBILDNINGS- OCH
FORSKNINGSCENTRAL VID ÅBO UNIVERSITET

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU

B 143

VARUSTAMOBAROMETRI

marraskuu 2007

Turku 2007

SARJAN PÄÄTOIMITTAJA / EDITOR-IN-CHIEF

JUHANI VAINIO

JULKAISIJA:

TURUN YLIOPISTO
MERENKULKUALAN KOULUTUS-
JA TUTKIMUSKESKUS

Veistämönaukio 1-3
20100 TURKU
Puhelin: 02 - 281 3300
Fax: 02 - 281 3311
Internet: <http://mkk.utu.fi>

PUBLISHER:

UNIVERSITY OF TURKU
CENTRE FOR MARITIME STUDIES

Veistämönaukio 1-3
FI- 20100 TURKU, FINLAND
Telephone: +358 - 2 - 281 3300
Telefax: +358 - 2 - 281 3311
Internet: <http://mkk.utu.fi>

TURUN YLIOPISTO

KARHUKOPIO

Pori 2007

ISBN 978-951-29-3351-8 painettu

ISBN 978-951-29-3352-5 verkko

ISSN 1456-1824

ESIPUHE

Lähimerenkulkua edistävä Shortsea Promotion Centre (SPC) Finland julkaisee järjestyksessään kolmannen **varustamobarometrin** yhteistyössä suomalaisen varustamoelinkeinon kanssa. SPC Finlandissa ovat edustettuina koko suomalaisen varustamoelinkeinon lisäksi muut kuljetusmuodot ja kuljetusketjun osapuolet sekä yksityiseltä että julkiselta sektorilta. SPC Finland on osa Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskusta, ja toimii sen Porin yksikössä. SPC Finlandin toiminta laajenee kattamaan lähimerenkulun edistämisen lisäksi intermodaaliset lähimerenkulun ja rautatie-, maantie- tai sisävesikuljetukset yhdistävät kuljetukset.

Barometri tuottaa tietoa merenkulun toimintaympäristöstä varustamoalalle, sen sidosryhmille ja liikennepoliittisille päätöksentekijöille. Barometri on tarkoitettu ennen kaikkea merikuljetusten parissa työskentelevien työkaluksi. Barometri kehitettiin keväällä 2006. Silloin suoritettiin ensimmäinen kysely, jota ei kuitenkaan vielä julkaistu. Barometrin hyötyjen konkretisoimiseksi barometri toistetaan säännöllisesti puolivuositain. Pitkät aikasarjat mahdollistavat tulosten monipuolisen analysoinnin. Seuraava kysely suoritetaan toukokuussa 2008.

Nyt käsillä olevan barometrin tulokset julkistetaan 20. marraskuuta 2007. SPC Finland kiittää kaikkia kyselyyn osallistuneita varustamoja ja toivoo palautetta barometrin kehittämiseksi edelleen. Barometristä antaa lisätietoja tutkija Pekka Sundberg, puh. (02) 333 8104 tai s-posti pekka.sundberg@shortsea.fi.

Porissa 12.11.2007

Juhani Vainio

SPC Finlandin johtokunnan puheenjohtaja
Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen johtaja

Kannen kuva: Pekka Sundberg

SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE

TIIVISTELMÄ	6
1. JOHDANTO	8
2. VARUSTAMOJEN TAUSTATIEDOT	9
3. MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS	11
3.1. Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset	11
3.2. Yksittäistä varustamoaa koskevat kysymykset	18
4. VARUSTAMOJEN KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET	21
5. TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET	22
6. TEEMAKYSYMYS	24

LIITE: Kyselylomake

TIIVISTELMÄ

Merikuljetusten noususuhdanne on jatkunut viimeisen puolen vuoden aikana. Suhdanteiden kehitys on ollut vieläkin myönteisempää kuin vastaajat edellisessä barometrissä ennakoivat. Tämä on ilmennyt muun muassa liikevaihdon ja rahtihintojen myönteisenä kehityksenä, joka on ylittänyt edellisen barometrin ennusteet.

Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteita kuvaava, saldolukuun perustuva aikajana on ollut voimakkaasti nouseva koko sen ajan, kun barometrikyselyitä on toteutettu. Suhdanteet ovat siten jatkuvasti parantuneet. Saldoluvun kuvaaja on nyt kääntynyt laskuun. Tulevaa puolivuotiskautta ennustava saldoluku on kuitenkin selvästi positiivinen. Yli puolet vastaajista ennakoivat, että suhdanteet paranevat jonkin verran seuraavan puolen vuoden aikana.

Yksityiskohtaisempien indikaattorien tarkastelu ei ennusta merkittävää muutosta, joskin suhdannenousu saattaa hieman hidastua. Esimerkiksi kuljetuskysynnän, rahtihintojen ja liikevaihdon ennusteiden saldoluvut ovat hieman pienempiä kuin toteutuneen kehityksen saldoluvut. Kuitenkin esimerkiksi 65 prosenttia vastaajista olettaa kuljetuskysynnän edelleen kasvavan ja 59 prosenttia vastaajista ennakoivat rahtihintojen nousevan jonkin verran seuraavan puolen vuoden aikana. Meritse tapahtuvan tuonnin ennakoivat kasvavan 71 prosenttia vastaajista ja viennin 59 prosenttia vastaajista.

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla on hieman lieventynyt, vaikkakin se on edelleen kireää. Kyselyssä kireä kilpailu ei osoittautunut merkittäväksi kasvun esteeksi varustamoille. Kapasiteetin rajallisuus on merkittävä kasvun este 41 prosentille vastaajista. Investoinnit alushankintoihin kasvavatkin edelleen voimakkaasti.

Myönteistä kehitystä varjostaa kustannusten nousu. Barometrissä seurataan sekä polttoaineen että miehistökustannusten hintakehitystä. Kaikki vastaajat ilmoittivat, että polttoöljyn hinta on noussut viimeisen puolen vuoden aikana. Suurin osa vastaajista (71 %) arvioi hinnan nousevan edelleen. Polttoöljyn hinnan kehitystä on varsin vaikeaa arvioida, koska se liittyy maailmanpoliittiseen ja taloudelliseen tilanteeseen.

Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannukset ovat nousseet edelleen. Kustannusten nousu on kuitenkin kaudella 2/07 ollut ulkomaisen lipun alla suhteellisesti voimakkaampaa kuin Suomen lipun alla purjehtivissa aluksissa. Seuraavan puolen vuoden aikana miehistökustannukset nousevat suurin piirtein yhtä voimakkaasti molemmissa tapauksissa. Noin 80 prosenttia vastaajista arvioi, että merihenkilöstön määrä ei lisääny Suomen lipun alla purjehtivissa aluksissa. Sen sijaan 71 prosenttia vastaajista, joilla on ulkomaisten lippujen alla purjehtivia

aluksia arvioi, että henkilöstön määrä lisääntyy jonkin verran ulkomaisten lippujen alla purjehtivilla aluksilla. Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus on ylivoimaisesti merkittävin kasvun este varustamoalalla. Sen nimesi kasvun esteeksi 15 varustamo eli 88 prosenttia vastanneista.

Saldoluvun aikasarjatarkastelun perusteella Suomen merenkulkupolitiikka on heikentynyt. Eräät vastaajat kokevat, että uudistukset ovat hidastuneet. Tosin prosenttitarkastelun perusteella 71 prosenttia vastaajista arvioi, että merenkulkupolitiikka on säilynyt ennallaan. Vastaajista 63 prosenttia katsoo, että suomalaisten varustamoiden markkinaosuus laskee seuraavan vuoden aikana Suomesta lähtevien ja Suomeen tulevien kuljetusten osalta.

Teemakysymyksen avulla kartoitettiin vastaajien mielipidettä siitä, pitäisikö valtion turvata luotsaus kaikkiin kauppamerenkulun satamiin. Kysymyksen muotoilulla pyrittiin saamaan myös vastaajilta perusteluita näkemyksilleen. Vastaukset jakautuivat tasan puolesta ja vastaan. Vastauksissa korostettiin muun muassa sitä, että pitää olla taho, joka takaa luotsauksen teollisuussatamiin ja pieniin satamiin. Toisaalta korostettiin sitä, että palveluiden turvaaminen ei sulkisi pois toiminnan avaamista kilpailulle.

1. JOHDANTO

Kysely toteutettiin verkkokyselynä. Se kohdistettiin 25 varustamolle, joista 17 varustamo vastasi määräaikaan mennessä. Vastausprosentti oli **68 %**. Vastaajilla oli mahdollisuus valita joko suomen- tai ruotsinkielinen kyselylomake. Kysely suunnattiin Suomen Varustamoyhdistyksen, Rahtialusyhdistyksen ja Ålands Redarföreningin jäsenvarustamoille sekä tärkeimmille em. yhdistyksiin kuulumattomille suomalaisille varustamoille. Kriteerinä oli lisäksi se, että varustamot kuljettavat rahtitavaraa ulkomaan liikenteessä.

Miten barometriä luetaan:

Varustamoja koskevista **A-ryhmän** kysymyksistä esitetään numeraalinen yhteenveto.

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

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

Aikasarjoja on muodostettu käyttämällä nyt suoritettujen kyselyjen tietojen ohella myös kolmen aikaisemman kyselyn 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 esteistä" esitetään numeraalinen yhteenveto.

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

2. VARUSTAMOJEN TAUSTATIEDOT

A-ryhmän kysymyksillä kartoitettiin varustamon taustatiedot.

Yhteystiedot (A1)

Vastaajat kuuluivat ylimpään liikkeenjohtoon. Vastaajista 15 ilmoitti tittelikseen toimitusjohtaja tai johtaja.

Varustamon pääasiallinen liikennemuoto (A2)

Pääasiallisin liikennemuoto oli hakurahtiliikenne. Kaikista liikennemuodoista saatiin vastauksia.

Taulukko 2.1. Varustamon liikennemuoto.

Liikennemuoto (n=17)	mainintoja kpl
Linjaliikenne	4
Hakurahtiliikenne	11
Muu	2

Varustamon pääasiallinen tavaraliikenne (A3)

Taulukossa ilmoitetaan niiden varustamojen tavaraliikenteen muoto, joilla on omaa ja/tai vuokrattua tonnistoja. Kaikista kappaletavararyhmistä saatiin vastauksia.

Taulukko 2.2. Varustamon tavaraliikenteen muoto.

Tavaraliikenne (n=17)	mainintoja kpl
Kuivabulk	9
Nestebulk	2
Kappaletavara	8

Varustamon liikevaihdon suuruusluokka (A4)

Varustamojen liikevaihto jakautui seuraavasti

Taulukko 2.3. Varustamon liikevaihto.

Liikevaihto (n=17)	mainintoja kpl
alle 10 MEUR	6
10-50 MEUR	5
50-100 MEUR	2
yli 100 MEUR	4

Varustamon työntekijämäärän suuruusluokka (A5)

Varustamojen työntekijämäärä jakautui seuraavasti

Taulukko 2.4. Varustamon yöntekijämäärä.

Työntekijämäärä (n=17)	mainintoja kpl
alle 20	4
20-50	2
50-100	3
100-200	3
yli 200	5

Varustamon tonnisto (A6)

Varustamojen tonnisto jakautui omistuksen suhteen seuraavasti:

Taulukko 2.5. Varustamon tonnisto.

Tonnisto (n=17)	mainintoja kpl
Ainoastaan omaa tonnistoa	12
Sekä omaa että vuokrattua	5
Ainoastaan vuokrattua	0
Ei omaa eikä vuokrattua	0

Varustamon lippuvaltiot (A7)

Kysymyksellä selvitettiin varustamon operoimien alusten määrä lippuvaltioittain. Kyselyssä alustensa määrän ilmoittaneet varustamot operoivat yhteensä 116 alusta. Suomen lipun alla aluksista oli 66 kappaletta, EU:n lipun alla 44 ja muun lipun alla 6. Roro/ropax-aluksista suurin osa (81 %) oli Suomen lipun alla. Myös kuivarahtialuksista suurin osa (80 %) oli Suomen lipun alla. Yksi varustamo ei ilmoittanut alustensa määrää.

3. MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS

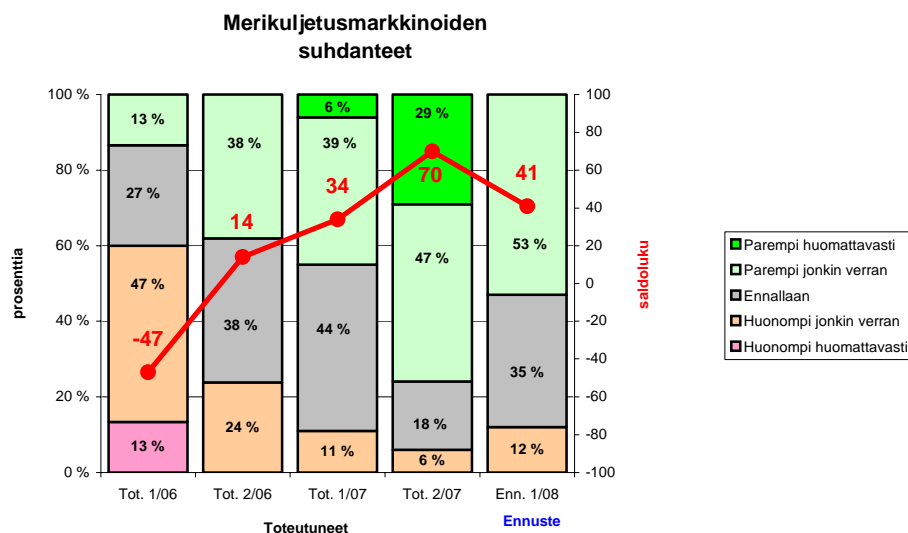
B-ryhmän kysymyksillä selvitettiin nykytilannetta ja tulevaisuutta niin, että ensin kartoitettiin varustamoalaa yleensä ja sen jälkeen yksittäistä varustamoaa koskevia kysymyksiä. Tarkastelun aikajänne muodostui tapahtuneen osalta viimeisestä kuudesta kuukaudesta ja tulevaisuuden osalta seuraavasta kuudesta kuukaudesta. Eräissä kysymyksissä käytettiin puolta vuotta pitempää aikajännettä. Kausivaihtelua ei sisällytetty tarkasteluun. Suomalaisien varustamojen pienen lukumäärän takia tarkastelua ei viedä tavaralajitasolle.

3.1. Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset

Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (B1)

Positiivinen suhdannekehitys on jatkunut. Aikasarjatarkastelun perusteella suhdanteet ovat parantuneet voimakkaasti. Viimeisimmän toteutuneen suhdannetilanteen saldoluku oli 70. Puoli vuotta aiemmin saldoluku oli 34. Jopa 76 prosenttia vastaajista katsoi, että merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet ovat parantuneet viimeisen kuuden kuukauden aikana (ks. kuviossa pylväs Tot. 2/07). Tarkastelussa ei oteta huomioon kausivaihtelua.

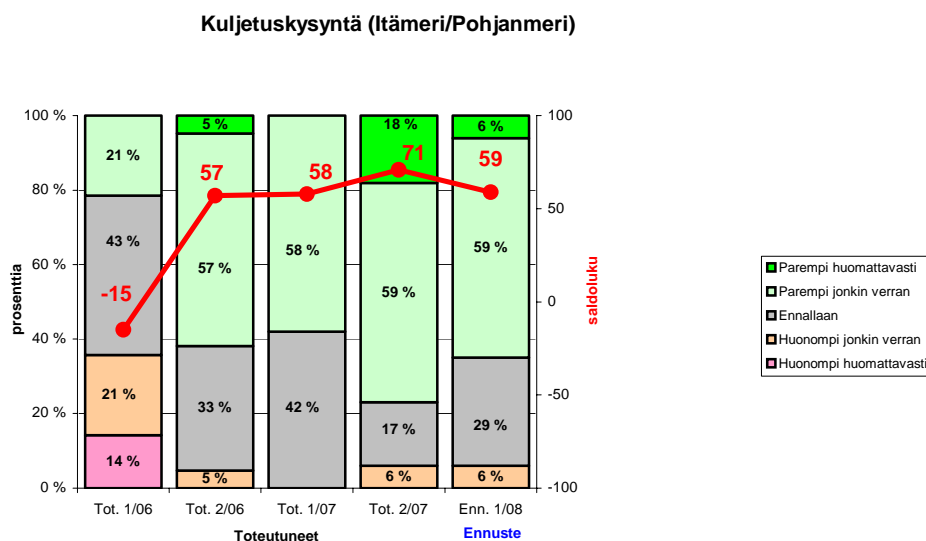
Ennuste on edelleen voimakkaasti positiivinen, mutta toteutuneen tilanteen saldolukuun verrattuna suunta on voimakkaasti laskeva. Ennusteen saldoluku on 41. Noin puolet vastaajista arvioi suhdanteiden paranevan jonkin verran seuraavan puolen vuoden aikana (Enn. 1/08).



Kuva 3.1. Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (tot. 2/07 n=17, ennuste 1/08 n=17).

Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (B2)

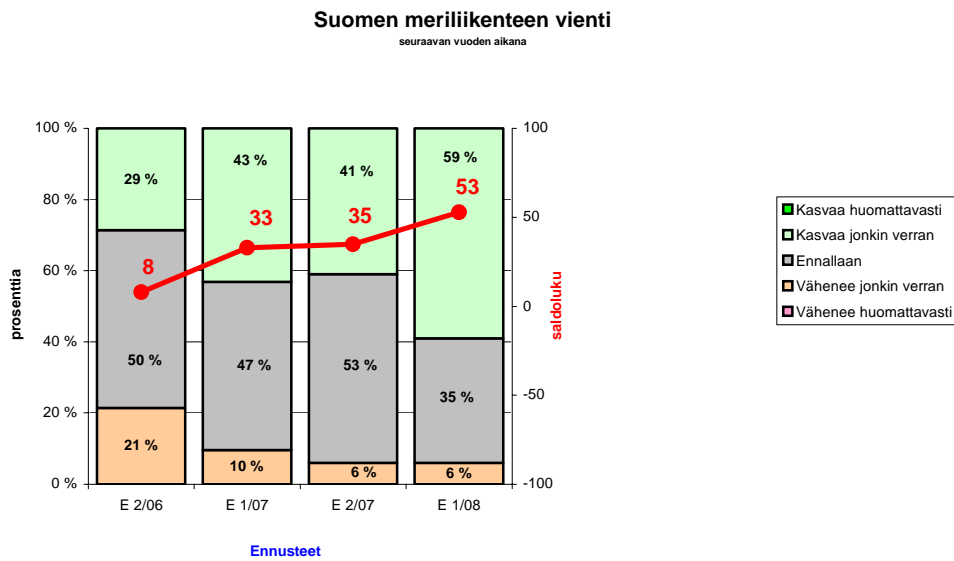
Kuljetuskysyntä on edelleen varsin korkealla tasolla. Kysyntä on hieman kasvanut (Tot. 2/07) verrattuna vuoden 2007 ensimmäiseen puolikkaaseen. Ennusteen mukaan tilanteessa ei tapahdu suuria muutoksia. Noin 65 prosenttia vastaajista arvioi kuljetuskysynnän paranevan edelleen, mutta toteutuneeseen tilanteeseen verrattuna ennusteen saldoluku on 12 pistettä alempi.



Kuva 3. 2. Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (tot. 2/07 n=17, ennuste 1/08 n=17).

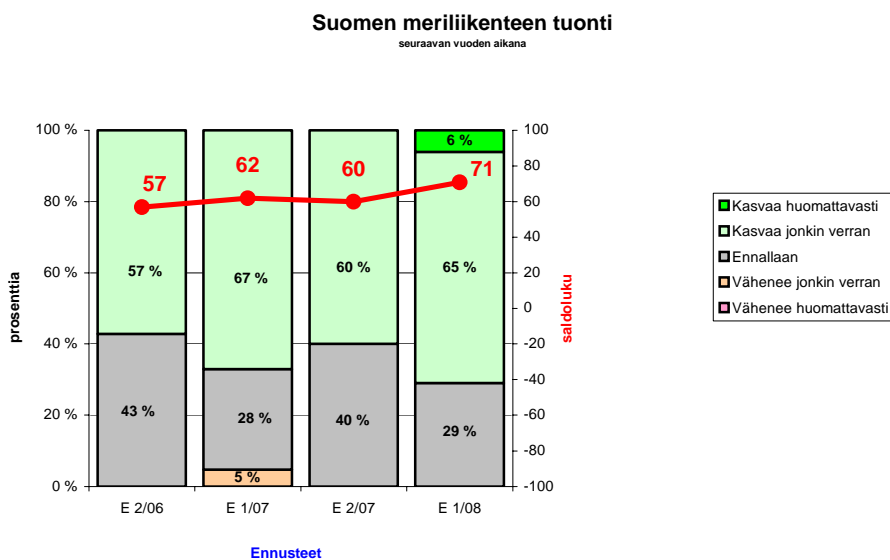
Vienti- ja tuontikuljetusten määrä (B3)

Vientikuljetusten kasvun suhteen odotukset ovat jopa positiivisempia kuin viimekertaisessa barometrissä (Enn. 2/07). Nyt 59 prosenttia vastaajista arvioi vientikuljetusten määrän Suomesta kasvavan jonkin verran *seuraavan vuoden aikana* (Enn. 1/08). Saldoluku 53 on 18 pistettä korkeampi kuin edellisessä ennusteessa.



Kuva 3.3. Suomen meriliikenteen vienti (ennuste 1/08 n=17).

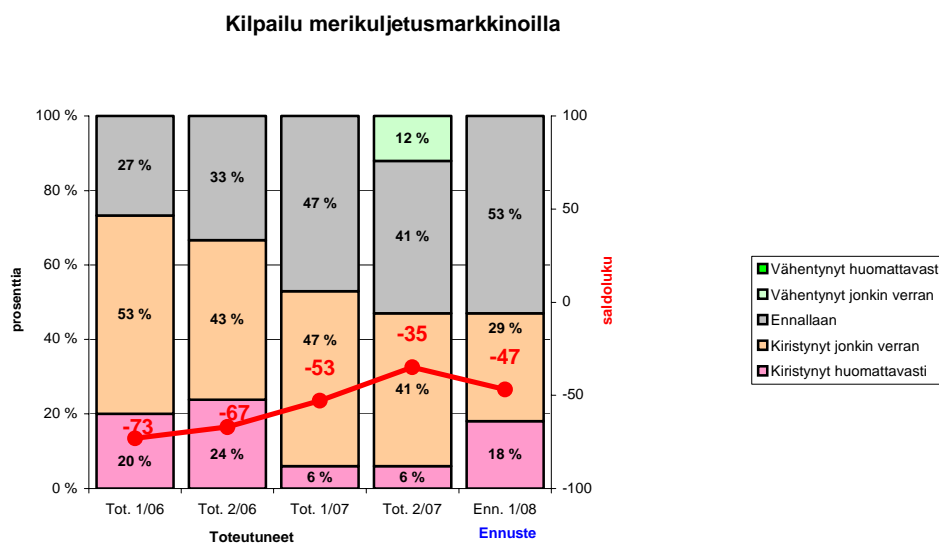
Tuonnin ennustetaan jatkuvan samansuuntaisena kuin edellisissä ennusteissa. Ennuste on jopa hieman parempi kuin edellisenä kautena. Tuonnin kasvua ennustava saldoluku on 11 pistettä korkeampi kuin edellisessä ennusteessa. Yksikään vastaaja ei ennusta tuonnin vähenevän seuraavan vuoden aikana.



Kuva 3.4. Suomen meriliikenteen tuonti ennuste 1/08 n=17).

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (B4)

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla on kireää, mutta aikasarjan perusteella kilpailu on kuitenkin lieventynyt. Toteutuneen kehityksen saldoluku viimeiseltä kaudelta (2/07) on – 35. Ennusteen mukaan (1/08) kilpailu kiristyy hieman seuraavan puolen vuoden aikana. Ennusteen saldoluku on – 47.



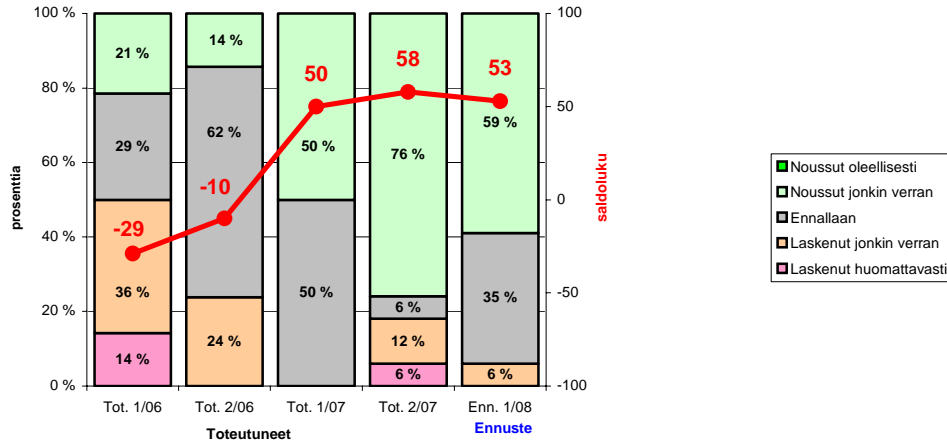
Kuva 3.5. Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (tot. 2/07 n=17, ennuste 1/08 n=17).

Merikuljetusrahtien hinnat (B5)

Merikuljetusten rahtihintakehitys on jatkunut varustamoiden kannalta positiivisena. Peräti 76 prosenttia vastaajista arvioi, että rahtihinnat ovat kohonneet jonkin verran viimeisen puolen vuoden aikana (Tot. 2/07). Tosin 18 prosenttia vastaajista arvioi, että rahtihinnat ovat laskeneet viimeisen puolen vuoden aikana. Saldoluku on siten parantunut toteutuneen kehityksen osalta ainoastaan 8 pistettä. Vuoden 2007 ensimmäisessä barometrissä yksikään vastaaja ei arvioinut, että toteutunut hintakehitys olisi ollut negatiivinen (Tot. 1/07).

Ennusteen hintakehitys on edelleen suotuista (Enn. 1/08). Noin kolmannes vastaajista arvioi, että rahtihinnat säilyvät ennallaan, mutta 59 prosenttia vastaajista arvioi rahtihintojen kasvavan jonkin verran. Saldoluku on ainoastaan 5 pistettä alempi kuin toteutuneen kehityksen saldoluku.

Merikuljetusrahdit

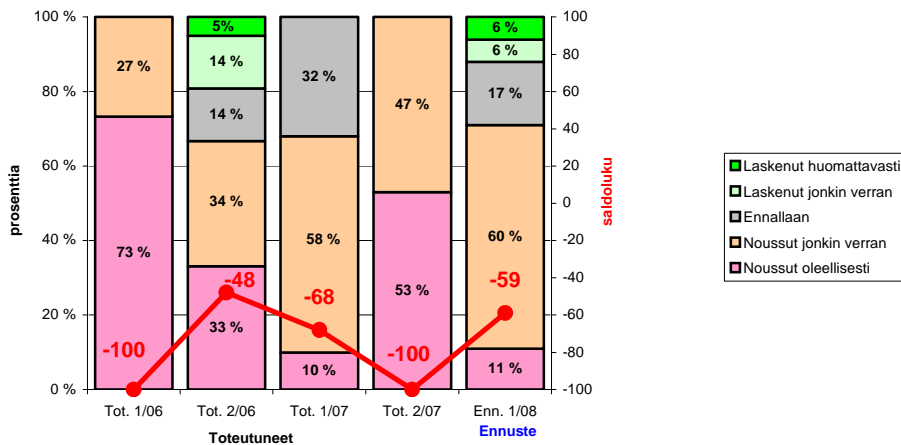


Kuva 3.6. Merikuljetusrahtien hinnat (tot. 2/07 n=17, ennuste 1/08 n=17).

Bunkkerin hinta (B6)

Bunkkerin eli polttoöljyn hinta on yksiselitteisesti kallistunut kaikkien vastaajien mukaan viimeisen puolen vuoden aikana (Tot. 2/07). Hintatason ennustetaan säilyvän edelleen korkeana, mutta kuitenkin 29 prosenttia vastaajista ennustaa polttoöljyn hinnan joko laskevan tai säilyvän ennallaan. Ennusteen saldoluku on – 59 pistettä.

Bunkkerin hinta

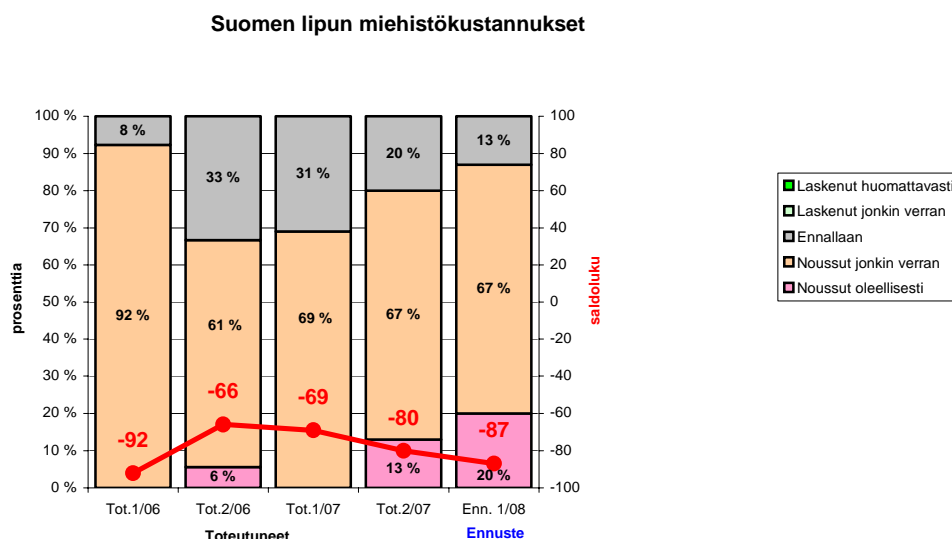


Kuva 3.7. Bunkkerin hinta (tot. 2/07 n=17, ennuste 1/08 n=17).

Kun verrataan edellisten barometrien perusteella keskenään arvioita ennustetusta ja toteutuneesta hinnasta, vastaajat ovat ennustaneet huomattavasti maltillisempaa hintakehitystä kuin mitä arviot toteutuneesta hintakehityksestä ovat myöhemmin osoittaneet. Parhaimmillaan ennuste on poikennut ainoastaan 7 pistettä toteutuneen tilanteen arvioista. Vuoden 2007 ensimmäisessä barometrissä ennusteen saldoluku oli -69 eli 31 pistettä korkeampi kuin toteutuneen tilanteen arvio. Yksittäisen varustamon on varsin vaikeaa arvioida polttoöljyn hinnan kehitystä, joka on voimakkaasti sidoksissa maailmanpoliittiseen ja taloudelliseen tilanteeseen.

Miehistökustannukset lippuvaltioittain (B7)

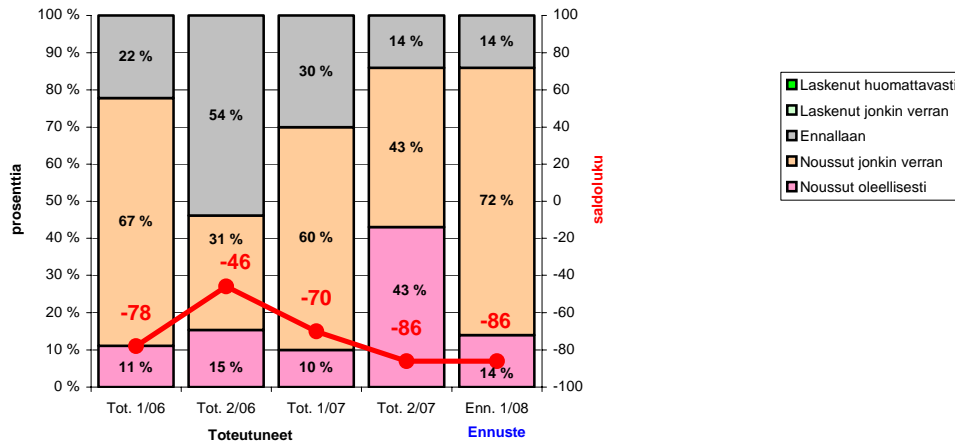
Suomen lipun alla miehistökustannukset ovat nousseet edelleen viimeisen kuuden kuukauden aikana (Tot. 2/07). Vastaajista 13 prosenttia arvioi, että nousu on ollut oleellista. Vastaajat ennakoivat lähes yksimielisesti miehistökustannusten kasvavan edelleen (Enn. 1/08).



Kuva 3.8. Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2/07 n=15, ennuste 1/08 n=15).

Koska yleinen hintataso on nouseva, oleellista on vertailla Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten kehitystä muiden lippujen alla purjehtivien alusten vastaavaan kehitykseen. Arviot miehistökustannuksista *ulkomaisen lipun* osalta osoittivat samansuuntaista kehitystä kuin Suomenkin lipun osalta. Kustannusten nousu on kaudella 2/07 ollut kuitenkin ulkomaisen lipun alla suhteellisesti voimakkaampaa kuin Suomen lipun alla. Ennusteen mukaan miehistökustannukset nousevat edelleen. Saldoluku oli lähes sama sekä Suomen lipun (saldoluku -87) että muun lipun osalta (saldoluku -86).

Muun kuin Suomen lipun miehistökustannukset

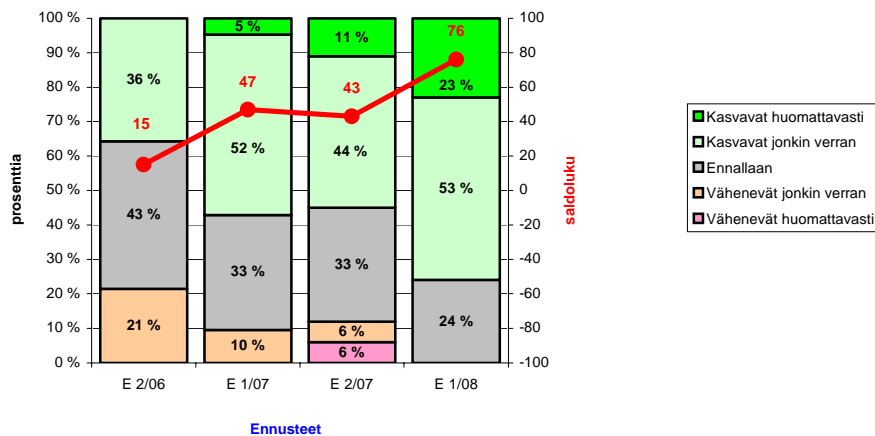


Kuva3.9. Muun kuin Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2/07 n=7, ennuste 1/08 n=7).

Investoinnit tonnistoon Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (B8)

Aikajänteenä käytetään seuraavaa kahta vuotta, joten peräkkäisten kyselyiden arviot menevät osittain päällekkäin. Kysymys sisältää uudisrakennukset ja second hand -alusten ostot. Investointien odotetaan edelleen kasvavan. Kolme neljäsosaa vastaajista arvioi investointien kasvavan ja neljännes arvioi investointien säilyvän ennallaan.

Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä
seuraavan 2 vuoden aikana

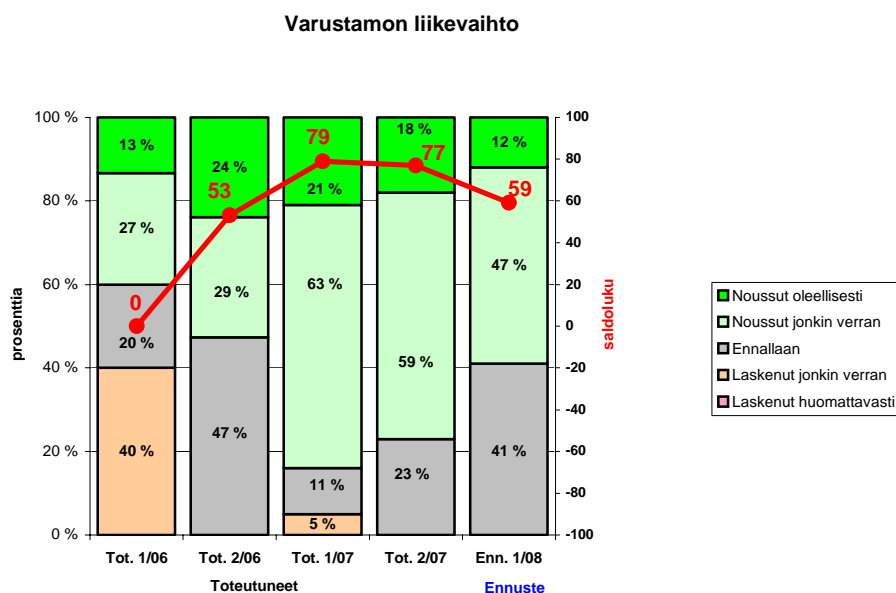


Kuva 3.10. Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (ennuste 1/08 n=17).

3.2. Yksittäistä varustamoaa koskevat kysymykset

Liikevaihto (B9)

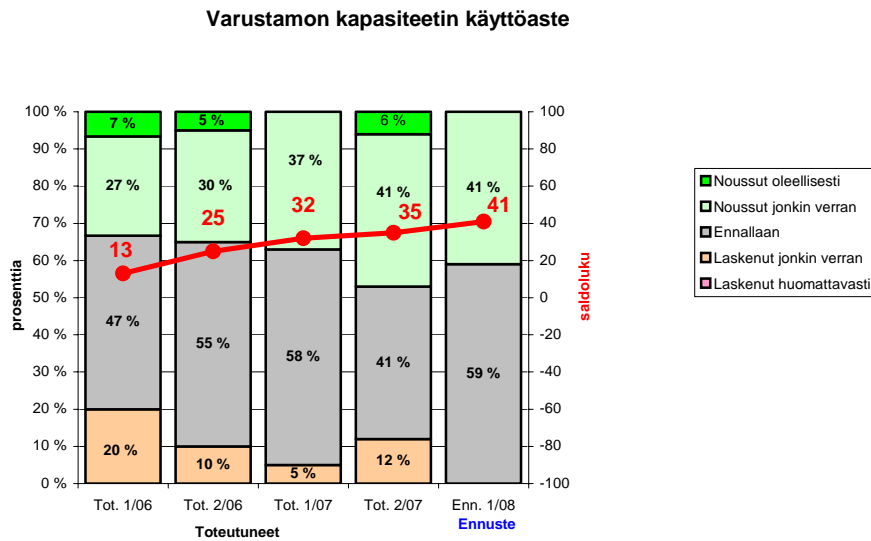
Viimeisen kuuden kuukauden aikana yksittäisten varustamojen liikevaihto on kasvanut edelleen (Tot. 1/07). Vastaajista 77 prosenttia ilmoitti liikevaihdon nousseen viimeisen kuuden kuukauden aikana. Saldoluvun aikasarja osoittaa, että kasvuvauhti on hidastunut. Liikevaihdon ennustetaan edelleen kasvavan tai vähintäänkin säilyvän ennallaan. Saldoluvulla mitattuna kasvu kuitenkin hidastuu.



Kuva 3.11. Varustamon liikevaihto (tot. 2/07 n=17, ennuste 1/08 n=17).

Alusten kapasiteetin käyttöaste (B10)

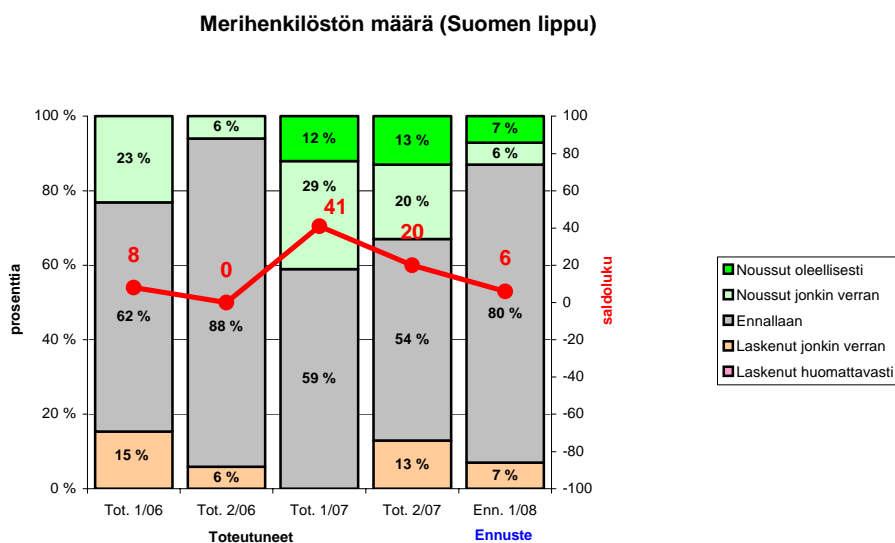
Lähes puolet vastaajista arvioi, että kapasiteetin käyttöaste on kasvanut viimeisen puolen vuoden aikana. Vain 12 prosenttia vastaajista ilmoitti, että käyttöaste on laskenut ja 41 prosenttia katsoi, että käyttöaste on säilynyt ennallaan. Enemmistö vastaajista ennustaa, että kapasiteetin käyttöaste säilyy ennallaan seuraavan puolen vuoden aikana, mutta 41 prosenttia vastaajista ennustaa, että käyttöaste kasvaa (Enn. 1/08). Kausivaihtelua ei oteta arvioissa huomioon.



Kuva 3.12. Alusten kapasiteetin käyttöaste (tot. 2/07 n=17, ennuste 1/08 n=17).

Merihenkilöstön määrän kehitys lippuvaltioittain (B11)

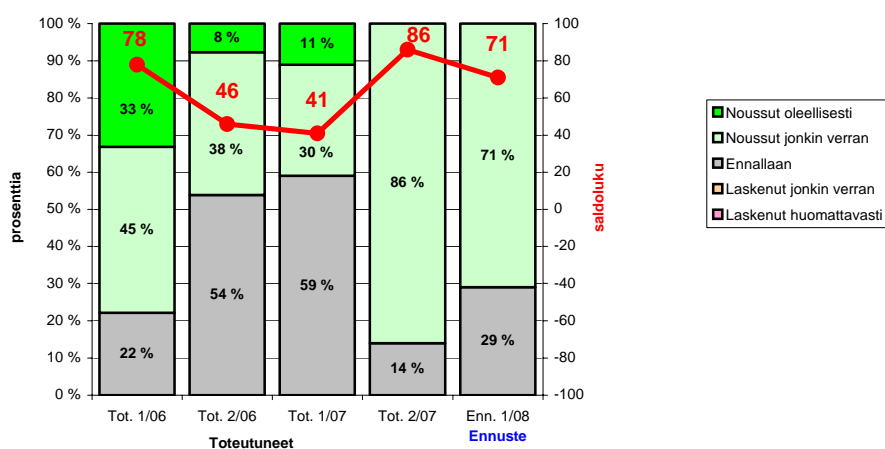
Edellisessä barometrissä 41 prosenttia vastaajista arvioi merihenkilöstön määrän lisääntyneen Suomen lipun alla purjehtivissa aluksissa (Tot. 1/07). Nyt toteutetussa barometrissä tilanne ei ole yhtä hyvä, vaikka saldoluku onkin edelleen positiivinen 20 pisteellä. Hieman yli puolet vastaajista arvioi, että heidän varustamoissaan merihenkilöstön määrä ei ole lisääntynyt viimeisen puolen vuoden aikana *Suomen lipun* alla kulkevilla aluksilla (Tot. 2/07). Ennusteen mukaan merihenkilöstön määrä säilyy ennallaan ja saldoluku lähenee nolaa (Enn. 1/08).



Kuva 3.13. Merihenkilöstön määrä Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2/07 n=15, ennuste 1/08 n=15).

Varustamojen *ulkomaisten lippujen* alla purjehtivien alusten henkilöstön määrä on lisääntynyt (2/07) yhtä lukuun ottamatta kaikissa niissä varustamoissa, jotka vastasivat kysymykseen. Vielä edellisessä barometrissä lippujen välillä ei ollut toteutuneen kehityksen osalta merkittävää eroa (Tot. 1/07). Saldoluku oli sekä Suomen että ulkomaan lipun osalta sama. Nyt kasvun ennakoidaan keskittyvän ulkomaisten lippujen alla kulkeviin aluksiin (Enn. 1/08).

Merihenkilöstön määrä (muu kuin Suomen lippu)



Kuva 3.14. Merihenkilöstön määrä muiden kuin Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2/07 n=7, ennuste 1/08 n=7).

4. VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET

C-ryhmässä kartoitettiin varustamojen kokemia kasvun esteitä. Varustamojen nimeämien kasvun esteiden määrää ei rajoitettu. Taulukossa on esitetty myös aikaisempien kyselyiden vastausjakauma.

Taulukko 4.1. Varustamon kasvun esteet.

Kasvun/kehityksen esteet	mainintoja kpl		
	2/06	1/07	2/07
	n=21	n=19	n=17
Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella	13	14	15
Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus maapuolella	1	5	1
Työvoimakustannusten nousu	6	5	7
Bunkkerin hinnan nousu	7	10	7
Charter-kustannusten nousu	1	2	1
Pääomakustannusten nousu	0	3	3
Muiden kustannusten nousu	3	2	2
Kapasiteetin / kaluston rajallisuus	5	6	7
Kysynnän riittämättömyys	0	2	0
Kilpailun lisääntyminen	12	6	4
Huono hintakehitys	3	4	3
Talouden yleinen epävarmuus	2	0	2
Toiminnan rahoitus ja vakuuspula	3	2	3
Ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset	2	1	3
Muut säädösvaatimukset	0	2	3
Suomen lipun hinta	11	6	7
Väylämaksujen nykytaso	5	4	3
Väylämaksujen nousu	2	2	2
Luotsausmaksujen taso *	-	4	0
Jokin tai jotkin muut, mikä/mitkä	2	1	1
Ei erityisiä esteitä kehittymiselle tai kasvulle	0	0	1

* Kysymys luotsausmaksuista ei sisällynyt vuoden 2006 kyselyihin.

Kasvun esteitä mainittiin uusimmassa kyselyssä (2/07) 75 kertaa. Eniten mainintoja sai osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella (15 mainintaa). Seuraavaksi eniten mainintoja saivat työvoimakustannusten nousu, bunkkerin hinnan nousu, kapasiteetin rajallisuus ja Suomen lipun hinta. Näistä jokainen sai 7 mainintaa. Muu kasvun este -kohdassa eräs varustamo nimesi esteeksi ”vaikeuden saada jäävähvistettua tonnistoja 3 000 tonnin luokassa”. Tämä vastaus voidaan yhdistää kohtaan kapasiteetin rajallisuus, jonka varustamo oli myös nimennyt kasvun esteeksi.

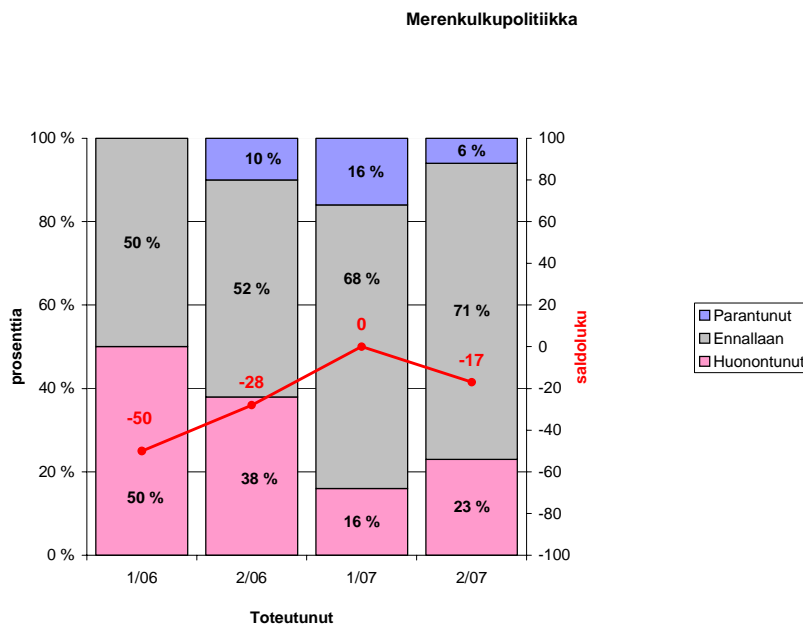
5. TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

D-ryhmässä käsiteltiin toimintaympäristön muutoksia.

Suomen merenkulupolitiikka (D1)

Kysymyksellä kartoitettiin Suomen merenkulupolitiikkaa varustamotoiminnan edellytysten kannalta. Aikajänteenä oli viimeinen vuosi, joten eri ajankohtien vastaukset limittyvät osittain.

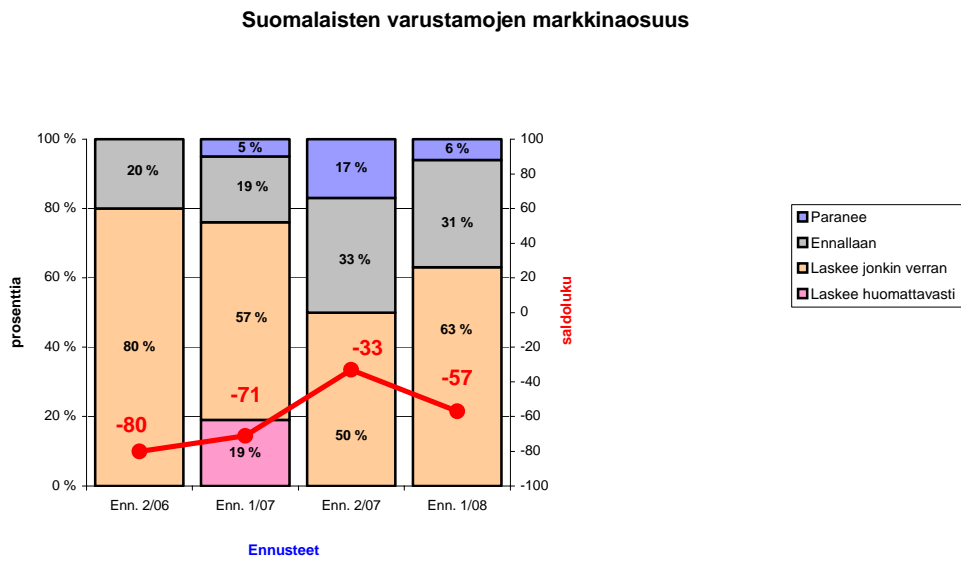
Aikasarjan perusteella merenkulupolitiikan parantumista osoittava kehitys on katkennut ja saldoluku on kääntynyt negatiiviseksi. Prosenttijakaumaan perustuvan tarkastelun mukaan 71 prosenttia vastaajista katsoi, että merenkulupolitiikka on säilynyt ennallaan viimeisen vuoden aikana. Niiden vastaajien osuus, jotka arvioivat merenkulupolitiikan huonontuneen on lähes neljäsnes.



Kuva 5.1. Suomen merenkulupolitiikka (tot. 2/07 n=17).

Suomalaisten varustamojen markkinaosuus (D2)

Uusi ennuste (1/08) osoittaa, että suomalaisten varustamojen markkinaosuuden kehitys kuljetuksista Suomeen/Suomesta on edelleen laskeva. Noin kaksi kolmasosaa vastaajista katsoo, että suomalaisten varustamojen markkinaosuus laskee jonkin verran seuraavan vuoden aikana. Edellisessä barometrissä saldoluku nousi huomattavasti, vaikka säilyikin selvästi negatiivisena (- 33). Nyt positiivinen kehitys on katkennut.



Kuva 5.2. Suomalaisten varustamojen markkinaosuus. (ennuste 1/08 n=16).

6. TEEMAKYSYMYS

Barometrin teemakysymys on vaihtuva kysymys, jolla kartoitetaan vastaajien mielipidettä ajankohtaiseen aiheeseen. Tällä kertaa kysyttiin ”*Pitäisikö valtion turvata luotsaus kaikkiin kauppamerenkulun satamiin?*”

SPC Finland valitsi teemakysymyksen aiheeksi luotsauksen. Aihe on ajankohtainen, koska Suomeen on perustettu yksityinen yritys tarjoamaan luotsauspalveluita. Yritys aloitti toiminnan Raumalla, jossa se on luotsannut jo useita aluksia. Toiminta on synnyttänyt laillisuuskiistan. Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että luotsaus on luotsausliikelaitoksen julkinen palvelutehtävä. Yksityinen toiminta ei siten olisi lain edellyttämää luotsausta eikä yksityistä luotsia käyttävä alus täytä luotsinkäyttövelvoitettaan. Merenkululaitos ei ole puuttunut yksityiseen luotsaustoimintaan. Oikeuskanslerinvirasto ratkaisee asian todennäköisesti vielä tänä vuonna.

Lain mukaan luotsausliikelaitoksen on tarjottava valtakunnallisesti luotsauspalveluja. Luotsausliikelaitos on valtion liikelaitos, joka on toiminut vuodesta 2004 alusta, kun liikelaitos muodostettiin Merenkululaitoksen luotsausyksiköstä.

Lain mukaan aluksen on Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella käytettävä luotsia, jos aluksen lastin vaarallisuus tai haitallisuus taikka aluksen koko sitä edellyttää. Luotsin käyttö on siten pakollista. Luotsinkäyttövelvollisuudesta voi saada vapautuksen erivapauden tai päällikölle myönnettävän linjaluotsikirjan perusteella. Luotsauksen kehittämistyöryhmän raportin mukaan vapautusta erivapauksien ja linjaluotsikirjan perusteella voidaan pitää luotsauksen kilpailuelementtinä. Näin on ainakin osittain.

Aluksilta perittävä luotsaustaksa määräytyy aluksen nettovetoisuuden ja luotsatun matkan perusteella. Suomessa on 46 rannikon satamaa ja 10 sisävesisatamaa, joihin luotsausmatkat vaihtelevat suuresti. Koska taksan perusteena eivät ole luotsauksesta aiheutuvat todelliset kustannukset, luotsaus voi olla väyläkohtaisesti yli- tai alikatteelista.

Laajasti tarkasteltuna luotsauksella on useita funktioita. Varustamoille luotsaus on tapa hankkia lain velvoittamaa tai vapaaehtoista turvallisuutta parantavaa palvelua. Merikuljetuksia käyttäville yrityksille luotsaus on logistiseen ketjuun kuuluva palvelu, joka aiheuttaa myös logistisia kustannuksia. Yhteiskunnan kannalta luotsauksella turvataan yhteiskunnan etua varmistamalla alusliikenteen turvallisuus. Samalla ennalta ehkäistään ympäristövahinkoja.

Luotsaukseen koskevaan teemakysymykseen vastasi **16 vastaajaa**. Yksi kyselyyn osallistunut ei vastannut teemakysymykseen. Vastaukset jakaantuivat tasan puolesta ja vastaan.

Kyselylomakkeessa oli varattu tilaa vastausten perusteluun. Suurin osa vastaajista ei kuitenkaan käyttänyt tätä mahdollisuutta. Yksittäisissä kommentteissa korostettiin sitä, että luotsaustoiminta on avattava kilpailulle. Erään vastauksen mukaan turvaaminen ei sulje pois luotsaustoiminnan avaamista kilpailulle. Toisaalta muistutettiin myös siitä, että pitää olla taho, joka takaa luotsauksen teollisuussatamiin ja pieniin satamiin.

Liite**Kyselylomake****A. Taustatiedot****A1. Yhteystiedot**

Varustamon / tytärvastamon nimi

Vastaajan nimi

Asema

A2. Varustamonne pääasiallinen liikennemuoto

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

A3. Varustamonne pääasiallinen tavaraliikenne

- Kuivabulk
 Nestebulk
 Kappaletavara

A4. Mitä suuruusluokkaa varustamonne* liikevaihto on?

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

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

A5. Mitä suuruusluokkaa varustamonne työntekijämäärä on?

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

A6. Varustamon 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 lippuvaltioittain:

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

B. Nykytilanne ja tulevaisuus**Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset****Suhdanteet****B1a. Ovatko merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet viimeisen 6 kuukauden aikana, kun kausivaihtelua ei oteta huomioon**

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

* Suhdanteiden pysyminen ennallaan tarkoittaa tilannetta, jossa suhdannevaihtelu on +/- 2 %.

B1b. Odotatteko merikuljetusmarkkinoiden suhdanteiden seuraavan 6 kuukauden aikana, kun kausivaihtelua ei oteta huomioon.

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

* Suhdanteiden pysyminen ennallaan tarkoittaa tilannetta, jossa suhdannevaihtelu on +/- 2 %.

Tuotanto/Kysyntä**B2a. Onko kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla viimeisen 6 kuukauden aikana, kun kausivaihtelua ei oteta huomioon.**

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

B2b. Odotatteko kuljetuskysynnän Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla seuraavan 6 kuukauden aikana, kun kausivaihtelua ei oteta huomioon.

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

B3a. Odotatko vientikuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä, kun kausivaihtelua ei oteta huomioon

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

B3b. Odotatko tuontikuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä, kun kausivaihtelua ei oteta huomioon

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

Kilpailu

B4a. Onko kilpailu merikuljetusmarkkinoilla viimeisen 6 kuukauden aikana, kun kausivaihtelua ei oteta huomioon

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

B4b. Odotatko kilpailun merikuljetusmarkkinoilla seuraavan 6 kuukauden aikana, kun kausivaihtelua ei oteta huomioon

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

Hinnat

B5a. Ovatko merikuljetusrahtien hinnat viimeisen 6 kuukauden aikana, kun kausivaihtelua ei oteta huomioon

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

B5b. Odotatko merikuljetusrahtien hintojen seuraavan 6 kuukauden aikana, kun kausivaihtelua ei oteta huomioon

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

Kustannukset

B6a. Onko käyttämänne polttoöljyalaadun (= ”bunkkerin”) hinta viimeisen 6 kuukauden aikana, kun kausivaihtelua ei oteta huomioon ?

- Nousevat oleellisesti
 Nousevat jonkin verran
 Pysyvät ennallaan
 Laskevat jonkin verran
 Laskevat huomattavasti

B6b. Odotatteko käyttämänne polttoöljyalaadun (= ”bunkkerin”) hinnan seuraavan 6 kuukauden aikana, kun kausivaihtelua ei oteta huomioon

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

B7a. Ovatko miehistökustannukset varustamoalalla lippuvaltioittain viimeisen 6 kuukauden aikana

	Suomen lippu	Muu lippu
Noussevat oleellisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Noussevat jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pysyvät ennallaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskevat jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskevat huomattavasti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

B7b. Odotatteko miehistökustannusten varustamoalalla lippuvaltioittain seuraavan 6 kuukauden 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

Varustamoja koskevat kysymykset**Liikevaihto**

B9a. Onko varustamonne liikevaihto viimeisen 6 kuukauden aikana mennessä

- Nousevat oleellisesti
 Nousevat jonkin verran
 Pysyvät ennallaan
 Laskevat jonkin verran
 Laskevat huomattavasti

B9b. Odotattekko varustamonne liikevaihdon tilivuoden loppuun mennessä

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

Kapasiteetti

B 10a. Onko varustamonne alusten kapasiteetin käyttöaste viimeisen 6 kuukauden aikana, kun kausivaihtelua ei oteta huomioon

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

B 10b. Odotattekko varustamonne alusten kapasiteetin käyttöasteen seuraavan 6 kuukauden aikana, kun kausivaihtelua ei oteta huomioon

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

Henkilöstö

B11a. Onko varustamonne merihenkilöstön määrä lippuvaltioittain viimeisen 6 kuukauden aikana

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

B11b. Odotattekko varustamonne merihenkilöstön määrän lippuvaltioittain seuraavan 6 kuukauden 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
- Väylämaksujen nousu
- Luotsausmaksujen taso
- Jokin tai jotkin muut, mikä/mitkä
- Ei erityisiä esteitä kehittymiselle tai kasvulle

D. Toimintaympäristön muutokset**D1 Suomen merenkulkupolitiikka on varustamotoiminnan edellytysten kannalta viimeisen vuoden aikana**

- Parantunut
- Säilynyt ennallaan
- Huonontunut

Perustelu:

D2 Odotatko suomalaisten varustamojen (yhdistysten jäsenvarustamojen) markkinaosuuden kuljetuksista Suomeen/Suomesta seuraavan vuoden aikana

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

D. Teemakysymys**Pitäisikö Suomessa siirtyä ympäristöperusteisiin satama- ja väylämaksuihin merenkulun ilmapäästöjen hillitsemiseksi?**

- Kyllä
- Ei

Perustelu:



University of Turku
CENTRE FOR MARITIME STUDIES
WTC Building, Veistämönaukio 1-3
FI-20100 TURKU

<http://mkk.utu.fi>