

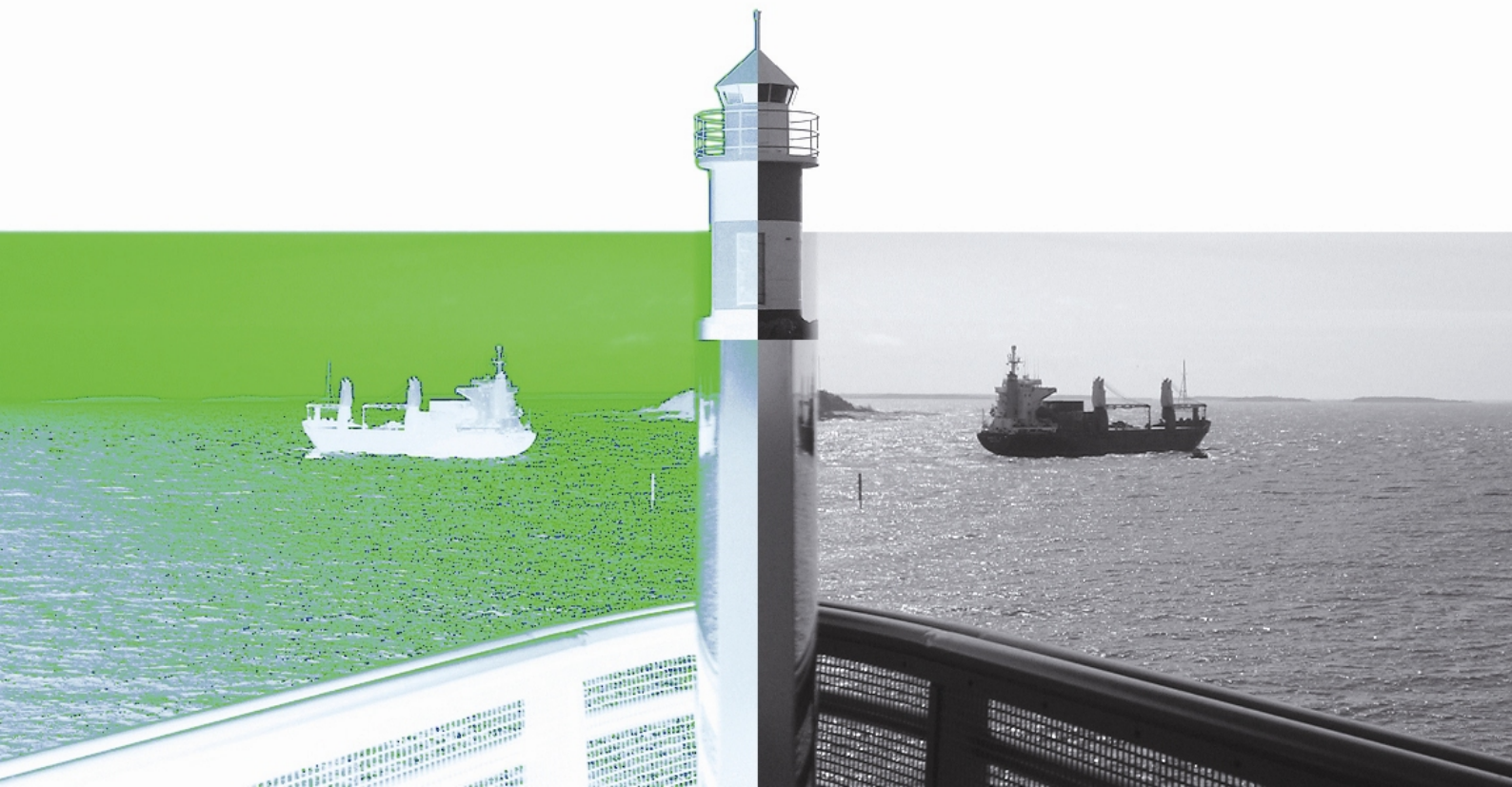
TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN
JULKAISUJA

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU

B 154
2008

VARUSTAMOBAROMETRI

toukokuu 2008



Pekka Sundberg

SP|C Shortsea Promotion
Centre Finland



TURUN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF TURKU



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 154

VARUSTAMOBAROMETRI

toukokuu 2008

Turku 2008

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

PAINOSALAMA

Turku 2008

ISBN 978-951-29-3579-6 (verkkojulkaisu)

ISBN 978-951-29-3578-9 (painettu)

ISSN 1456-1824

ESIPUHE

Lähimerenkulkua edistävä Shortsea Promotion Centre (SPC) Finland julkaisee järjestyksessään neljännen **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 kattaa 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 marraskuussa 2008.

Nyt käsillä olevan barometrin tulokset julkistetaan 27. toukokuuta 2008. 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.

Turussa 19.05.2008

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 voimistuvana jatkunut korkeasuhdanne on taittunut viimeisen puolen vuoden aikana. Kasvu varustamoalalla on jatkunut, mutta voimakkaasti hidastuen. Seuraavalla kaudella tilanne säilyy pääosin ennallaan. Tosin useat barometrin taloustilannetta ennustavat saldoluvut ovat lievästi negatiivisia. Barometriin osallistuneiden arvioissa esitetyt vastakkaiset näkemykset lähitulevaisuuden kehityksestä ilmentävät tilanteen epävarmuutta. Toisaalta on myös muistettava, että markkinat eroavat varustamoalalla harjoitettavan liikenteen mukaan. Talouden yleisen epävarmuuden oli nimennyt varustamon kasvun esteeksi 12 vastaajaa. Se nousikin kolmanneksi tärkeimmäksi kasvun esteeksi. Suurimpina kasvun esteinä pidettiin bunkkerin hinnan nousua (16 mainintaa) ja osaavien työntekijöiden saannin vaikeutta meripuolella (13 mainintaa).

Taloudellinen tilanne havainnollistuu hyvin merikuljetusten suhdanteiden arvioissa. Toteutunut suhdannekehitys on ollut edelleen positiivista, vaikka saldoluku onkin pudonnut 51 pistettä. Sen sijaan ennusteen saldoluku on lievästi negatiivinen (-14 pistettä) ennustaen suhdannetilanteen kääntymistä huonoksi. Epävarmuutta kuitenkin kuvastaa se, että 23 prosenttia vastaajista arvioi suhdannetilanteen paranevan, kun taas 37 prosenttia vastaajista arvioi suhdannetilanteen heikkenevän.

Kuljetuskysynnän osalta tilanne on samankaltainen. Kysyntä on ollut vielä saldolukutarkastelun perusteella kasvavaa, vaikka saldoluku onkin pudonnut 40 pistettä. Tarkasteltaessa kysyntää vastausten prosenttijakauman perusteella 41 prosenttia vastaajista arvioi, että tilanne on säilynyt ennallaan viime kauden arvioon verrattuna. Ennusteen mukaan kysyntä muuttuu saldoluvun perusteella laskevaksi. Tilanne on kuitenkin epävarma. Lähes kolmannes (31 %) vastaajista uskoo kysynnän voimistuvan ja 41 prosenttia vastaajista arvelee kysynnän heikentyvän jonkin verran.

Pääosa vastaajista arvioi, että vientikuljetusten määrät Suomesta laskevat jonkin verran tai säilyvät ennallaan. Saldoluku on negatiivinen (-23). Tuontimäärissä on saldoluvun perusteella lievää kasvua (+13), mutta huomattava osa vastaajista katsoo, että tuontikin säilyy ennallaan seuraavan vuoden aikana (41 %).

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla on säilynyt kireänä ja kiristyy edelleen seuraavalla kaudella. Rahtihinnat ovat arvioiden mukaan kuitenkin edelleen nousseet, vaikkakin hidastuen. Tästä voidaan päätellä, että kohonneet kustannukset ovat ainakin osittain menneet hintoihin. Myös yksittäisten varustamoiden liikevaihto on kasvanut. Tulevalla kaudella rahtihintojen kasvun arvioidaan yleisesti pysähtyvän. Yksittäiset varustamot arvioivat kuitenkin liikevaihtonsa edelleen hieman kasvavan seuraavalla kaudella.

Kulujen osalta barometrissä seurataan sekä polttoaineen että miehistökustannusten hintakehitystä. Polttoöljyn hinta on noussut viimeisen puolen vuoden aikana voimakkaasti. Suurin osa vastaajista (77 %) arvioi hinnan nousevan edelleen. Valtaosa vastaajista arvioi kuitenkin, että hinnannousu ei ole yhtä voimakasta kuin toteutuneella kaudella.

Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannukset ovat nousseet edelleen. Yli kolmannes (35 %) vastaajista arvioi, että nousu on ollut huomattavaa. Saldoluku edelliseen kauteen verrattuna putosi 10 pistettä. Seuraavalla puolivuotiskaudella nousun ennakoidaan olevan hieman maltillisempaa. Ulkomaan lipun alla purjehtivilla aluksilla miehistökustannusten suhteellinen kehitys on hyvin samansuuntaista kuin kotimaisen lipun alla purjehtivilla aluksilla. Mahdollinen henkilöstömäärän lisäys kohdistuu kuitenkin ulkomaan lipun alle rekisteröityihin aluksiin.

Vastaajista 82 % katsoi, että Suomen merenkulupolitiikka on säilynyt ennallaan. Saldoluvun aikasarjan perusteella voidaan kuitenkin todeta, että ensimmäisen kerran tarkastelujaksolla saldoluku on positiivinen (+10). Ennusteet suomalaisten varustamoiden markkinaosuuden kehityksestä Suomen ja ulkomaiden välisissä kuljetuksissa ovat seuraavan vuoden osalta yhtä negatiivisia kuin edellisessäkin barometrissä. Markkinaosuus laskee edelleen. Laskua kuvaava saldoluku on voimakkaasti negatiivinen (-60).

Teemakysymys käsitteli kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n ympäristökomitean MEPC:n äskettäin esittämien polttoaineiden rikkipitoisuuksien päästörajojen vaikutuksia Suomen ja muiden EU-maiden välisiin kuljetuksiin. Esityksen mukaan SECA-aluetta koskisivat seuraavat rajoitukset, joita ei saisi ylittää: maaliskuusta 2010 alkaen max. 1,00 % m/m ja vuodesta 2015 alkaen 0,10 % m/m. SECA-alue (=SO_x Emission Control Area) kattaa Itämeren ja Pohjanmeren.

Kysymyksen avulla kartoitettiin vastaajien mielipidettä siitä, aiheuttavatko rajoitukset siirtymistä muihin kuljetusmuotoihin samalla lyhentäen merikuljetusosuutta Suomen ja muiden EU-maiden välisissä kuljetuksissa. Vastaajista 86 % arvioi, että siirtymää muihin kuljetusmuotoihin ei aiheudu eikä kuljetusten merikuljetusosuus lyhene Suomen ja muiden EU-maiden välisissä kuljetuksissa. Perusteluissa korostettiin sitä, että merikuljetus on energiatehokkain kuljetusmuoto, eikä reaalista vaihtoehtoa merikuljetuksille ole. Vuonna 2015 voimaan astuvat muutokset voivat kuitenkin aiheuttaa dramaattisia seurauksia Suomen teollisuuden kilpailukyvyille, jolla olisi suoraan vaikutuksia myös kuljetuksiin.

1. JOHDANTO

Kysely toteutettiin verkkokyselynä. Se kohdistettiin 26 varustamolle, joista 22 varustamo vastasi määräaikaan mennessä. Vastausprosentti oli **85 %**. 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:

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

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

Lisäksi esitetään saldoluviut. **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 aikaisempien kyselyjen tietoja. Kysymykohtaisissa aikasarjoissa tärkein vertailukohde on toteutuneen tilanteen vertailu eri ajankohtina. Tulokset esitetään graafisesti. Samaan kuvioon on yhdistetty myös tuorein ennuste. Lisäksi tietyissä kysymyksissä vanhan ennusteen lukuja on verrattu uuden ennusteen lukuihin.

Alan kehitystä ennakoitaessa jokaisella vastauksella on sama painoarvo.

C-ryhmän "Kasvun esteistä" esitetään numeraalinen yhteenveto.

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

2. VARUSTAMOJEN TAUSTATIEDOT

A-ryhmän kysymyksillä kartoitettiin varustamon taustatiedot.

Yhteystiedot (A1)

Vastaajat kuuluivat ylimpään liikkeenjohtoon. Pääasiallisesti vastaajat olivat toimitusjohtajia.

Varustamon pääasiallinen liikennemuoto (A2)

Yleisin liikennemuoto oli hakurahtiliikenne. Kaikista liikennemuodoista saatiin vastauksia.

Taulukko 2.1. Varustamon liikennemuoto.

Liikennemuoto (n=22)	mainintoja kpl
Linjaliikenne	8
Hakurahtiliikenne	12
Muu	3

Varustamon pääasiallinen tavaraliikenne (A3)

Taulukossa ilmoitetaan varustamojen tavaraliikenteen muoto. Kaikista kappaletavararyhmistä saatiin vastauksia. Varustamo saattoi harjoittaa useampaa tavaraliikenteen muotoa.

Taulukko 2.2. Varustamon tavaraliikenteen muoto.

Tavaraliikenne (n=19)	mainintoja kpl
Kuivabulk	11
Nestebulk	3
Kappaletavara	10

Varustamon liikevaihdon suuruusluokka (A4)

Varustamojen liikevaihto jakautui seuraavasti

Taulukko 2.3. Varustamon liikevaihto.

Liikevaihto (n=21)	mainintoja kpl
alle 10 MEUR	8
10-50 MEUR	6
50-100 MEUR	3
yli 100 MEUR	4

Varustamon työntekijämäärän suuruusluokka (A5)

Varustamojen työntekijämäärä jakautui seuraavasti

Taulukko 2.4. Varustamon työntekijämäärä.

Työntekijämäärä (n=22)	mainintoja kpl
alle 20	7
20-50	1
50-100	3
100-200	4
yli 200	7

Varustamon tonnisto (A6)

Varustamojen tonnisto jakautui omistuksen suhteen seuraavasti:

Taulukko 2.5. Varustamon tonnisto.

Tonnisto (n=21)	mainintoja kpl
Ainoastaan omaa tonnistoa	12
Sekä omaa että vuokrattua	5
Ainoastaan vuokrattua	3
Ei omaa eikä vuokrattua	1

Varustamon lippuvaltiot (A7)

Kysymyksellä selvitettiin varustamon operoimien alusten määrä lippuvaltioittain. Kyselyssä alustensa määrän ilmoittaneet varustamot operoivat yhteensä 164 alusta. Suomen lipun alla aluksista oli 86 kappaletta, EU:n lipun alla 63 ja muun lipun alla 15. Roro/ropax-aluksista suurin osa (84 %) oli Suomen lipun alla. Myös kuivarahtialuksista suurin osa (59 %) oli Suomen lipun alla. Kaksi varustamo ei ilmoittanut alustensa määrää.

3. MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS

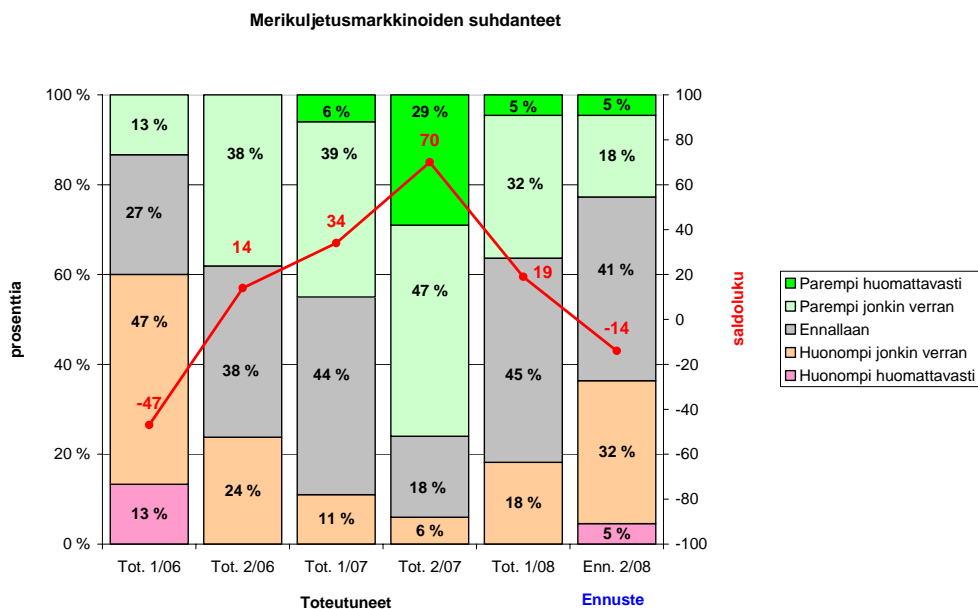
B-ryhmän kysymyksillä selvitettiin nykytilannetta ja tulevaisuutta niin, että ensin kartoitettiin varustamoalaa yleensä ja sen jälkeen yksittäistä varustamoaa koskevia kysymyksiä. Tarkastelun aikajänne muodostui tapahtuneen osalta viimeisestä kuudesta kuukaudesta ja tulevaisuuden osalta seuraavasta kuudesta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

3.1. Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset

Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (B1)

Voimakas suhdannenousu on taittunut. Vaikka 45 prosenttia vastaajista arvioi, että suhdanteet ovat säilyneet ennallaan viimeisen puolen vuoden aikana (ks. kuviossa pylväs Tot. 1/08), saldoluvun perusteella suhdannekehitys on ollut vielä lievästi myönteistä. Tarkastelussa ei oteta huomioon kausivaihtelua.

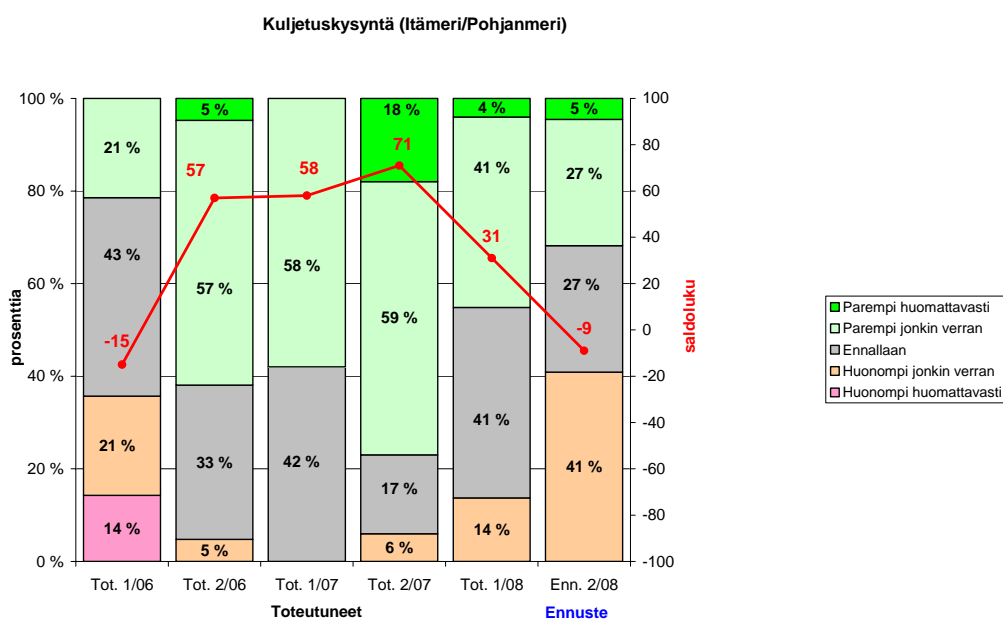
Vastaajista 41 prosenttia ennakoii suhdanteiden säilyvän ennallaan seuraavan puolen vuoden aikana (Enn. 2/08). Tilanteen epävarmuutta osoittaa erisuuntaisten arvioiden määrä. Saldoluku on negatiivinen, joka tarkoittaa sitä, että suhdanteiden laskua odottaa useampi kuin suhdanteiden nousua. Saldoluku on kuitenkin vain lievästi negatiivinen.



Kuva 3.1. Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (tot. 1/8 n=22, ennuste 2/08 n=22).

Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (B2)

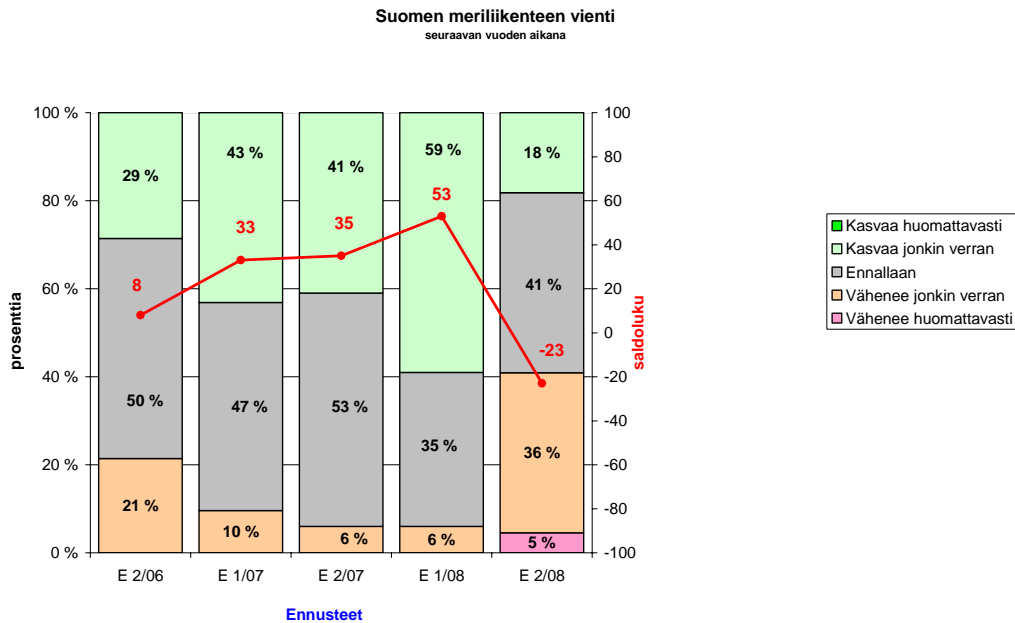
Kuljetuskysynnän kasvu on jatkunut hidastuen. Saldoluku on edelleen selvästi positiivinen, mutta se on laskenut 40 pistettä edellisestä puolivuotiskaudesta. Merkittäväällä osalla varustamoja (41 %) kuljetuskysyntä on kuitenkin pysynyt aiemman puolivuotiskauden tasolla (Tot. 1/08). Ennusteen mukaan kuljetuskysyntä on seuraavalla kaudella lievästi laskeva. Prosenttijakauman perusteella lähitulevaisuuden tilanteesta on varsin erilaisia näkemyksiä. Vastakkaisten arvioiden korkeat prosenttiluvut heijastelevat tilanteen epävarmuutta (Enn. 2/08).



Kuva 3. 2. Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (tot.1/08 n=22, ennuste 2/08 n=22).

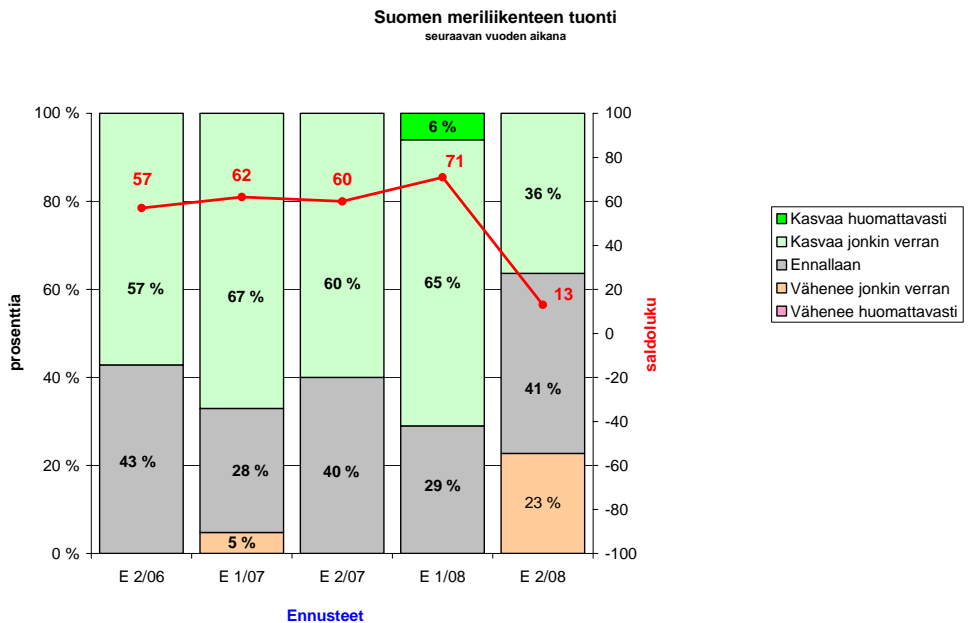
Vienti- ja tuontikuljetusten määrä (B3)

Suomen vientikuljetusten määrän ennustetaan vähenevän *seuraavan vuoden aikana* (Enn. 2/08). Prosenttijakauman tarkastelu osoittaa kuitenkin, että 41 prosenttia vastaajista arvioi vientikuljetusten säilyvän ennallaan.



Kuva 3.3. Suomen meriliikenteen vienti (ennuste 2/08 n=22).

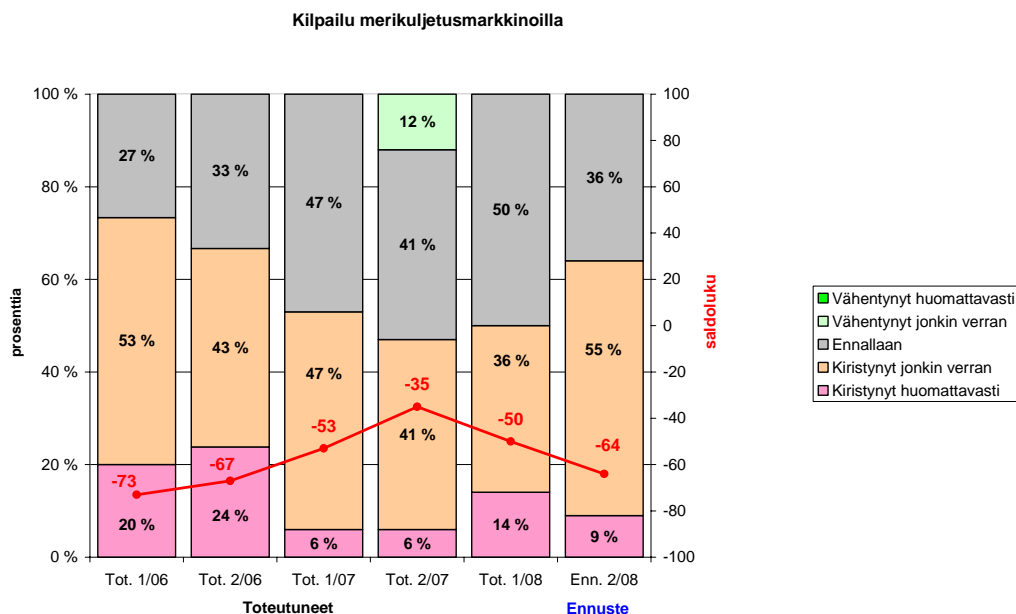
Suomen tuontikuljetusten määrän voimakkaan kasvun ennustetaan taittuvan, mutta kasvu jatkuu saldoluvun mukaan vielä lievänä. Prosenttilukutarkastelun mukaan lähes neljännes vastaajista arvioi tuonnin vähenevän seuraavan vuoden aikana. Toisaalta yli kolmannes ennakoi tuonnin lisääntyvän.



Kuva 3.4. Suomen meriliikenteen tuonti, ennuste 2/08 n=22).

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (B4)

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla jatkuu kireänä, jopa hieman kiristyen. Menneen puolivuotiskauden saldoluku on laskenut 15 pisteellä edelliseen kauteen verrattuna (Tot. 1/08)). Vastaajat arvioivat kilpailun kiristyvän edelleen, mutta ainoastaan jonkin verran (2/08).

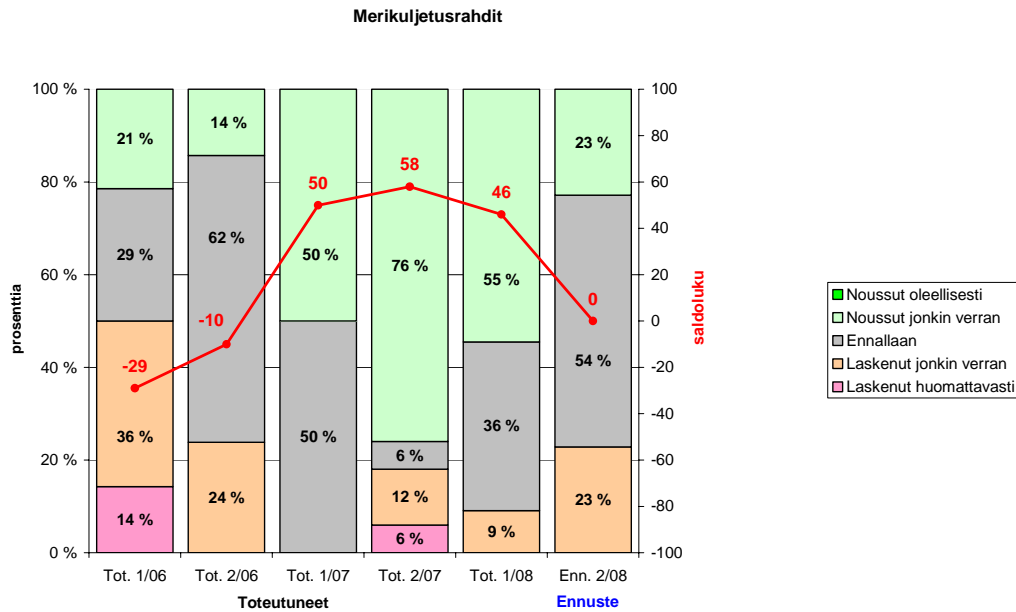


Kuva 3.5. Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (tot.1/08 n=22, ennuste 2/08 n=22).

Merikuljetusrahtien hinnat (B5)

Rahtihintojen kehitys on jatkunut varsin suotuisana, vaikka saldoluku on pudonnut 12 pisteellä. Yli puolet vastaajista arvioi, että rahtihinnat ovat kohonneet hieman viimeisen puolen vuoden aikana. Hieman yli kolmannes vastaajista katsoi, että rahtihinnat ovat säilyneet ennallaan. (Tot. 1/08).

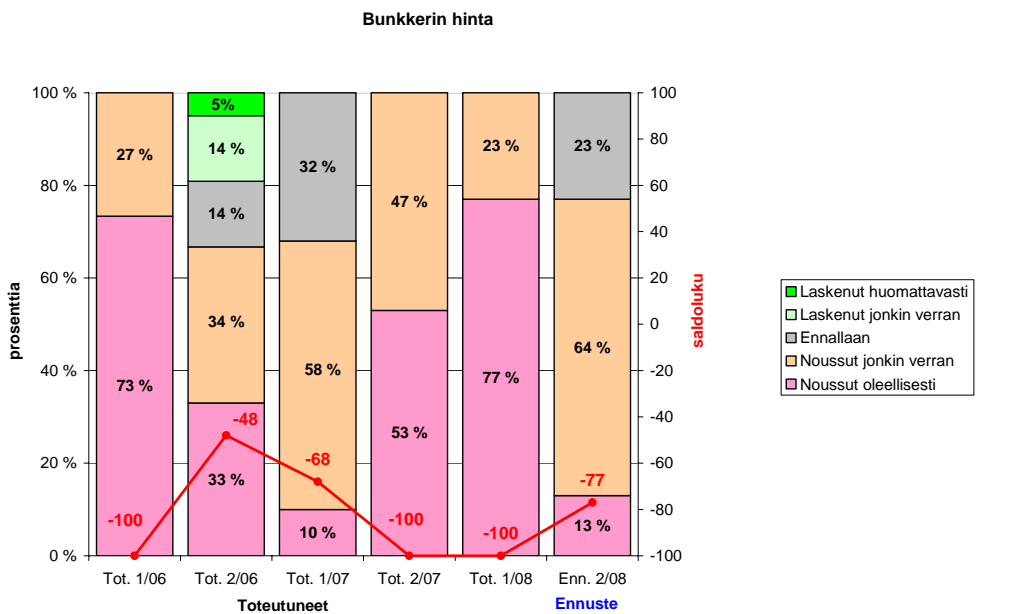
Sekä saldoluku- että prosenttilukutarkastelun perusteella voidaan olettaa, että seuraavan puolen vuoden aikana rahtihinnat säilyvät pääosin nykyisellä tasolla (Enn. 2/08).



Kuva 3.6. Merikuljetusrahtien hinnat (tot. 1/08 n=22, ennuste 2/08 n=22).

Bunkkerin hinta (B6)

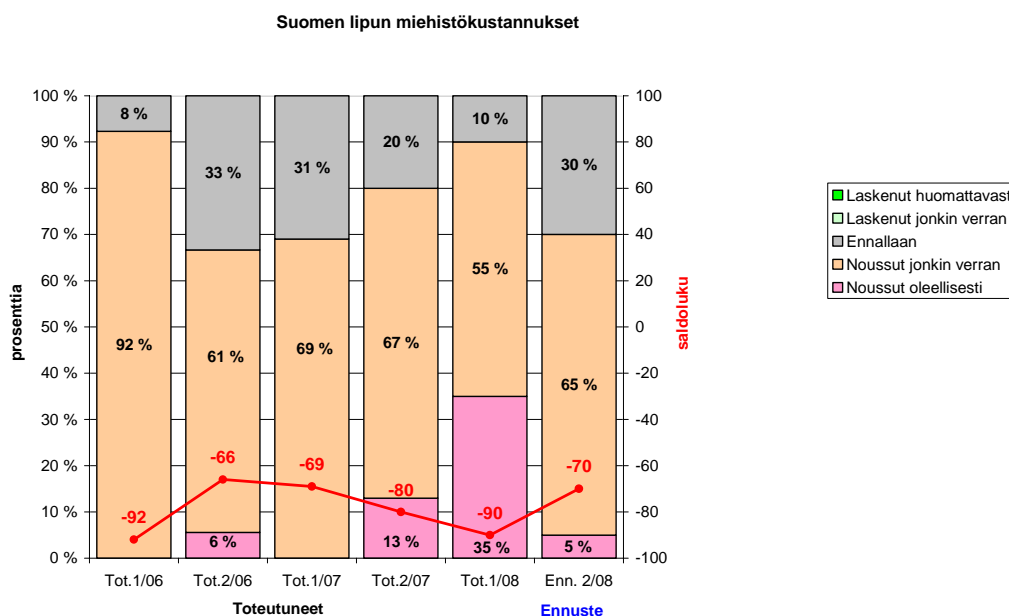
Bunkkerin eli polttoöljyn hinnan muutos on kahdella viimeisellä toteutuneella kaudella osoittanut saldolukua – 100. Prosenttijakauma osoittaa lisäksi, että hinta on viimeisellä toteutuneella kaudella kasvanut huomattavasti (Tot. 1/08). Hintatason ennustetaan nousevan seuraavalla kaudella jonkin verran. Vajaa neljäsnes vastaajista kuitenkin katsoi, että hinta ei seuraavalla ennustekaudella nouse.



Kuva 3.7. Bunkkerin hinta (tot. 1/08 n=22, ennuste 2/08 n=22).

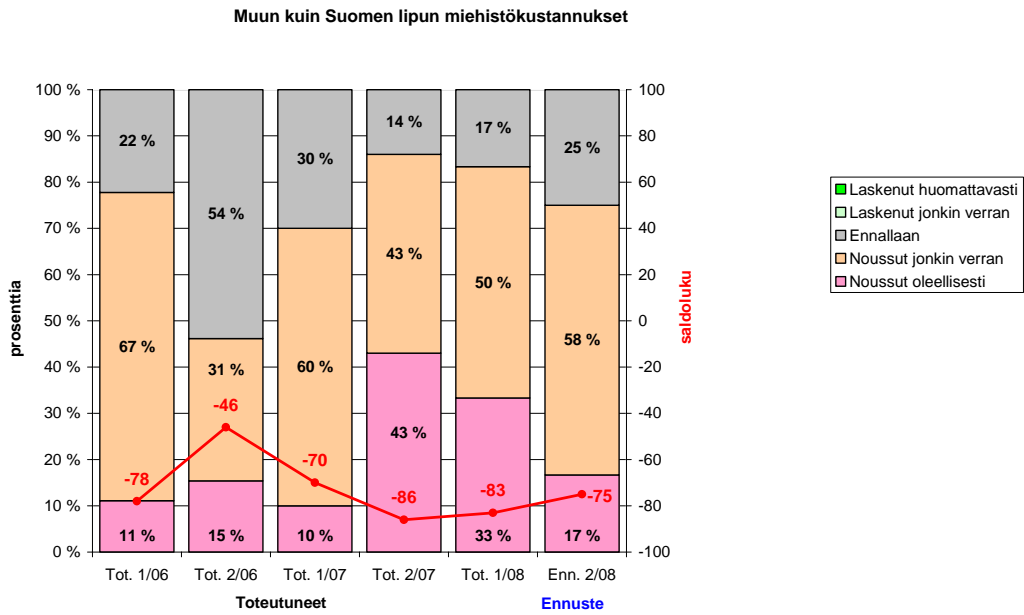
Miehistökustannukset lippuvaltioittain (B7)

Palkkakehitys on ollut Suomessa yleisesti ollut voimakasta viime syksyn neuvottelukierrosten jälkeen. Näin ollen myös *Suomen lipun* alla miehistökustannukset ovat nousseet edelleen viimeisen kuuden kuukauden aikana (Tot. 1/08). Vastaajista 35 prosenttia arvioi, että nousu on ollut oleellista. Vastaajat ennakoivat lähes yksimielisesti miehistökustannusten kasvavan edelleen, mutta ainoastaan jonkin verran (Enn. 2/08).



Kuva 3.8. Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 1/08 n=20, ennuste 2/08 n=20).

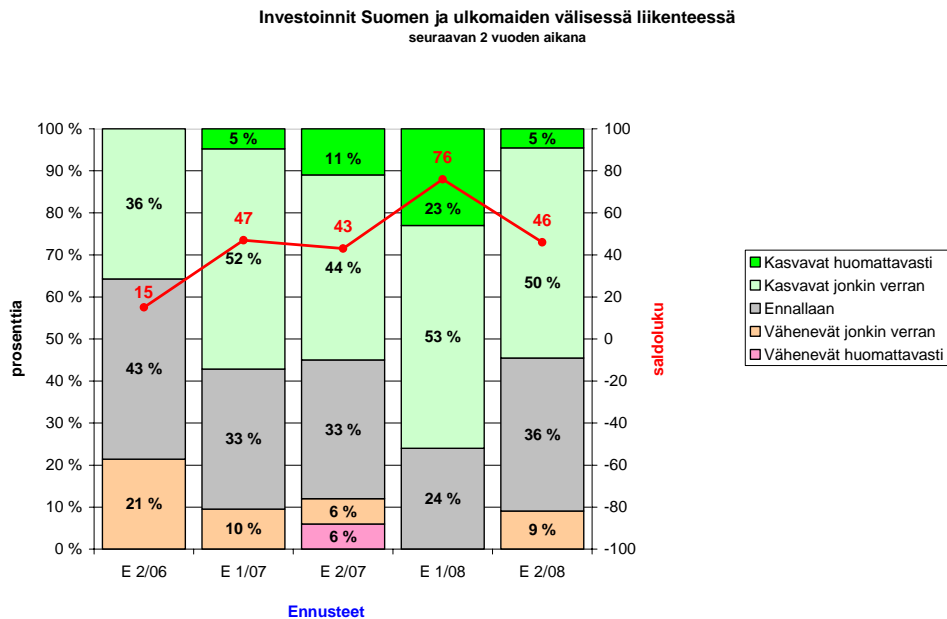
Koska yleinen hintataso on nouseva, oleellista on vertailla Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten kehitystä muiden lippujen alla purjehtivien alusten vastaavaan kehitykseen. Arviot miehistökustannuksista *ulkomaisen lipun* osalta osoittivat samansuuntaista kehitystä kuin Suomenkin lipun osalta. Menneen puolivuotiskauden osalta miehistökustannusten saldoluku (-83) on vain 7 pistettä korkeampi kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten vastaava luku (-90). Niiden vastaajien osuus, jotka arvioivat miehistökustannusten kasvaneen oleellisesti, on molemmissa tapauksissa lähes sama. Ennusteen mukaan miehistökustannusten nousu on myös hyvin samansuuntaista. Ulkomaisten lippujen alla miehistökustannusten nousun ennakoidaan olevan hieman voimakkaampaa. Saldolukujen ero on kuitenkin vain viisi pistettä.



Kuva3.9. Muun kuin Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 1/08 n=12, ennuste 2/08 n=12).

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, vaikka saldoluku onkin laskenut 30 pistettä. Prosenttitarkastelun perusteella voidaan todeta lisäksi, että niiden osuus, jotka arvioivat kasvun olevan huomattavaa, on vähentynyt viiteen prosenttiin.

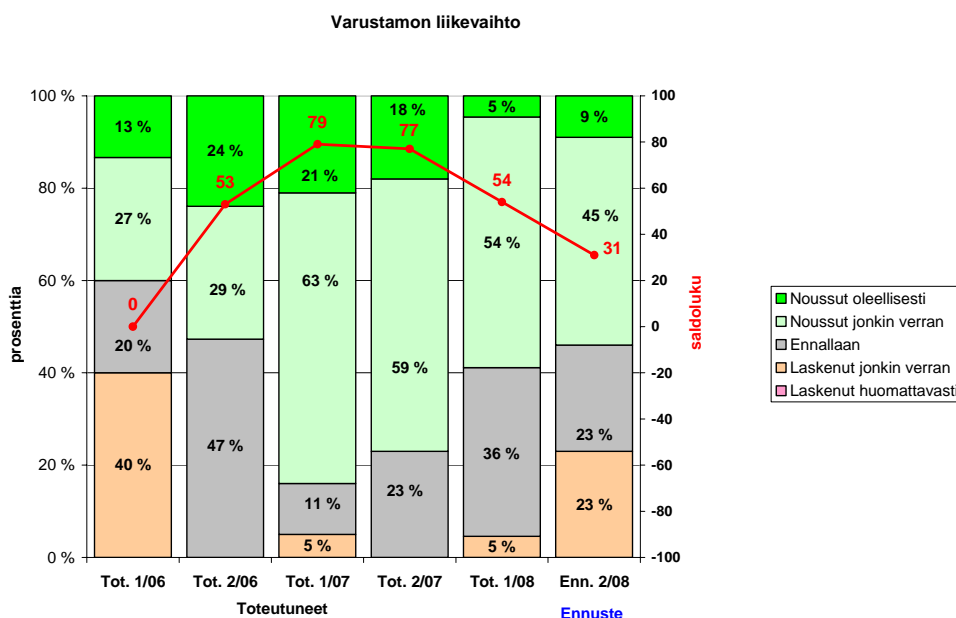


Kuva 3.10. Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (ennuste 2/08 n=22).

3.2. Yksittäistä varustamoita koskevat kysymykset

Liikevaihto (B9)

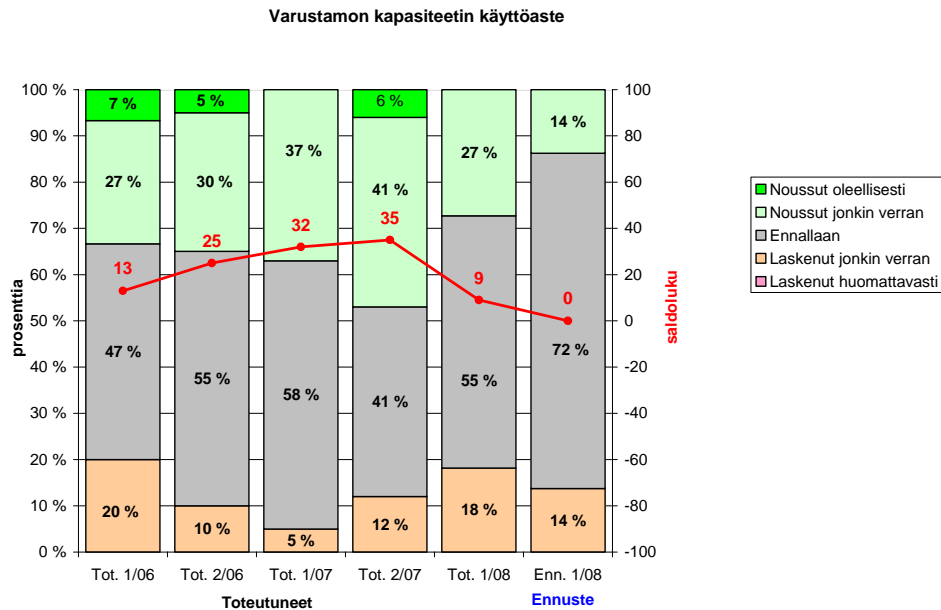
Viimeisen kuuden kuukauden aikana yksittäisten varustamojen liikevaihto on kasvanut edelleen, joskin hidastuen (Tot. 1/08). Saldoluku on edelleen korkea, vaikka onkin pudonnut 23 pistettä edellisestä toteutuneen kauden arviosta (Tot. 2/07). Liikevaihdon ennakoitaan edelleen kasvavan. Ennusteen saldoluku on 23 pistettä alempi kuin toteutuneen kehityksen saldoluku. Lähes puolet vastaajista arvioi liikevaihdon pysyvän ennallaan tai pienenevän seuraavan puolen vuoden aikana (Enn. 2/08).



Kuva 3.11. Varustamon liikevaihto (tot. 1/08 n=22, ennuste 2/08 n=22).

Alusten kapasiteetin käyttöaste (B10)

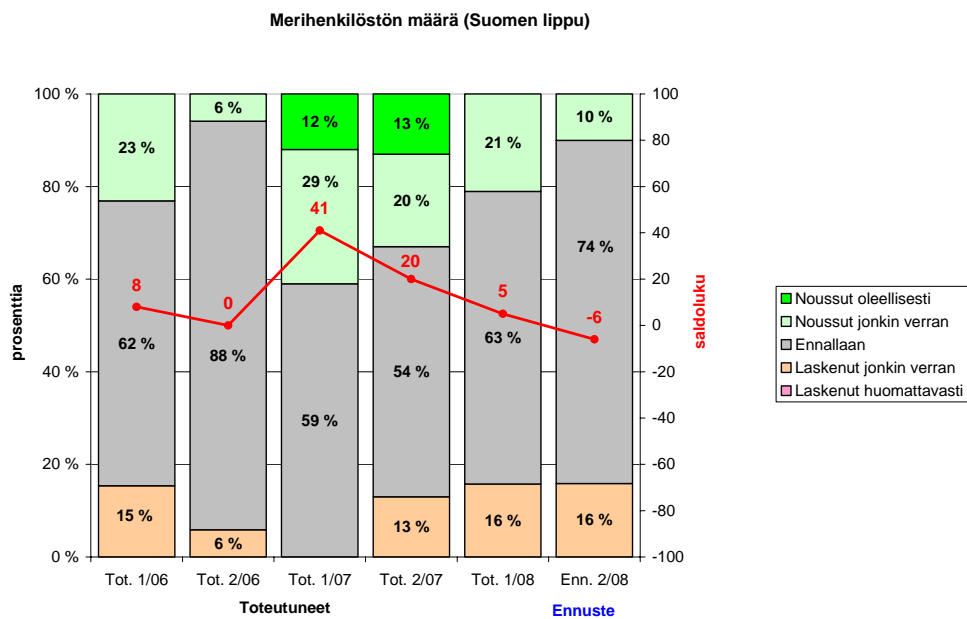
Kapasiteetin käyttöasteen kasvu on myös taittunut. Toteutuneella kaudella kasvu on ollut vähäistä. Saldoluku on ollut positiivinen, mutta suuruudeltaan ainoastaan 9. Yli puolet (55 %) vastaajista arvioi, että kapasiteetin käyttöaste on säilynyt ennallaan (Tot. 1/08). Ennusteen mukaan käyttöaste säilynee pääosin ennallaan. Jopa 72 prosenttia vastaajista katsoo, että käyttöaste ei tulevalla puolivuotiskaudella muutu (Enn. 1/08). Kausivaihtelua ei oteta arvioissa huomioon.



Kuva 3.12. Alusten kapasiteetin käyttöaste (tot. 1/08 n=22, ennuste 2/08 n=22).

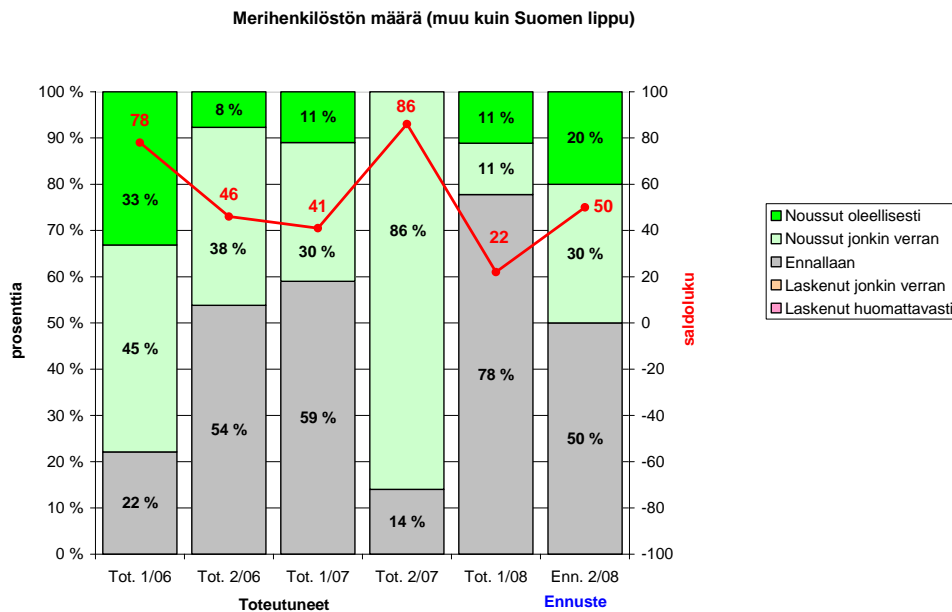
Merihenkilöstön määrän kehitys lippuvaltioittain (B11)

Lähes kaksi kolmasosaa vastaajista arvioi merihenkilöstön määrän säilyneen Suomen lipun alla purjehtivissa aluksissa ennallaan. Saldoluku on viidellä pisteellä positiivinen (Tot. 1/08). Laskeva trendi jatkuu. Ennusteen saldoluku muuttuu lievästi negatiiviseksi (-6). Vahvan näkemyksen mukaan (74 % vastaajista) merihenkilöstön määrä säilyy Suomen lipun alla ennallaan (Enn. 2/08).



Kuva 3.13. Merihenkilöstön määrä Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 1/08 n=19, ennuste 2/08 n=19).

Varustamojen *ulkomaisten lippujen* alla purjehtivien alusten henkilöstön määrä on säilynyt pääosin ennallaan (1/08). Saldoluvun perusteella kehitys on ollut lievästi myönteistä. Edellisessä barometrissä 71 prosenttia vastaajista ennusti, että henkilöstön määrä kasvaa jonkin verran, joten kasvun hidastuminen on ollut merkittävää. Mahdollinen henkilöstön määrän kasvu kohdistuu tulevalle puolivuotiskaudella ulkomaisen lipun alla purjehtiviin aluksiin (Enn. 2/08).



Kuva 3.14. Merihenkilöstön määrä muiden kuin Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 1/08 $n=9$, ennuste 2/08 $n=10$).

4. VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET

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

Taulukko 4.1. Varustamon kasvun esteet.

Kasvun/kehityksen esteet	mainintoja kpl		
	1/07	2/07	1/08
	n=19	n=17	n=22
Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella	14	15	13
Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus maapuolella	5	1	1
Työvoimakustannusten nousu	5	7	11
Bunkkerin hinnan nousu	10	7	16
Charter-kustannusten nousu	2	1	0
Pääomakustannusten nousu	3	3	3
Muiden kustannusten nousu	2	2	4
Kapasiteetin / kaluston rajallisuus	6	7	5
Kysynnän riittämättömyys	2	0	2
Kilpailun lisääntyminen	6	4	5
Huono hintakehitys	4	3	2
Talouden yleinen epävarmuus	0	2	12
Toiminnan rahoitus ja vakuuspula	2	3	2
Ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset	1	3	0
Muut säädösvaatimukset	2	3	1
Suomen lipun hinta	6	7	8
Väylämaksujen nykytaso	4	3	1
Väylämaksujen nousu	2	2	0
Luotsausmaksujen taso	4	0	1
Jokin tai jotkin muut, mikä/mitkä	1	1	0
Ei erityisiä esteitä kehittämiselle tai kasvulle	0	1	0

Kasvun esteitä mainittiin uusimmassa kyselyssä (1/08) 87 kertaa. Eniten mainintoja sai bunkkerin hinnan nousu (16 mainintaa). Seuraavaksi eniten mainintoja saivat osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella (13 mainintaa), talouden yleinen epävarmuus (12 mainintaa) ja työvoimakustannusten nousu (11 mainintaa). Näistä talouden yleinen epävarmuus kohosi uudeksi merkittäväksi kasvun esteeksi. Suomen lipun hinta pysyi edelleen kasvun esteenä kahdeksalla maininnalla. Muuna kasvun esteenä eräs varustamo mainitsi Venäjän puutullit.

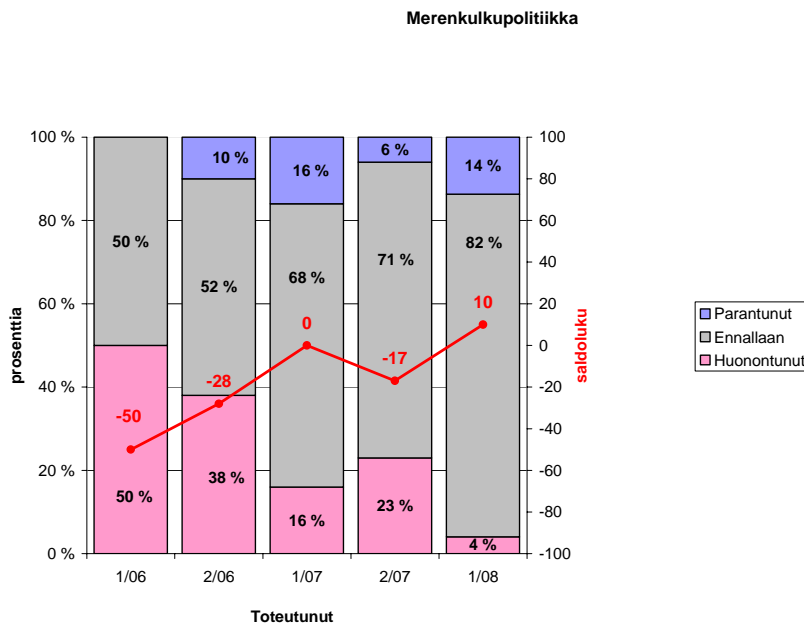
5. TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

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.

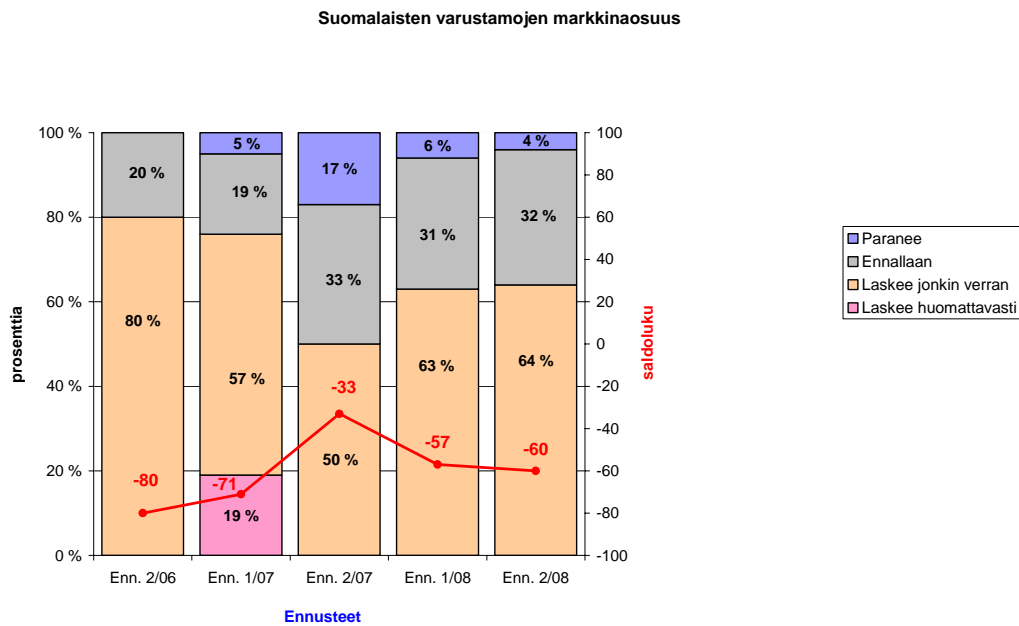
Prosenttijakaumaan perustuvan tarkastelun mukaan 82 prosenttia vastaajista katsoi, että merenkulupolitiikka on säilynyt ennallaan viimeisen vuoden aikana. Poliitiikan parantumista osoittava saldoluku on lievästi positiivinen (10). Saldoluku on nyt ensimmäistä kertaa positiivinen tarkasteltaessa arvioita koko barometrien toteuttamisen ajalta.



Kuva 5.1. Suomen merenkulupolitiikka (tot. 1/08 n=22).

Suomalaisten varustamojen markkinaosuus (D2)

Uusi ennuste (2/08) osoittaa, että suomalaisten varustamojen markkinaosuuden kehitys kuljetuksista Suomeen/Suomesta on edelleen laskeva. Saldoluku ja prosenttijakaumat ovat lähes samat kuin edellisessä ennusteessa. Lähes kaksi kolmasosaa ennustaa markkinaosuuden laskevan edelleen seuraavan vuoden aikana.



Kuva 5.2. Suomalaisten varustamojen markkinaosuus. (ennuste 2/08 n=22).

6. TEEMAKYSYMYS

Barometrin teemakysymys on vaihtuva kysymys, jolla kartoitetaan vastaajien mielipidettä ajankohtaiseen aiheeseen.

Teemakysymys käsitteli tällä kertaa kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n ympäristökomitean MEPC:n äskettäin esittämien polttoaineiden rikkipitoisuuksien päästörajojen vaikutuksia Suomen ulkomaan kaupan merikuljetuksiin. Meriliikenteen aiheuttamat rikkioksidipäästöt (SO_x) ovat suuret verrattuna muihin kuljetusmuotoihin. Käytännössä kaikki polttoaineessa oleva rikki palaa moottoreissa rikkioksideiksi. Sen tähden yksinkertaisin tapa vähentää rikkipäästöjä on käyttää vähärikkistä polttoainetta mahdollisimman tehokkaasti. Rikkipäästöjä voidaan vähentää myös pakokaasun poiston yhteydessä rikkipesurien avulla.

MEPC:n esityksen mukaan SECA-aluetta koskisivat seuraavat päästörajoitukset, joita ei saisi ylittää: maaliskuusta 2010 alkaen max. 1,00 % m/m ja vuodesta 2015 alkaen 0,10 % m/m. Tällä hetkellä SECA-alueella rikkipitoisuuden on oltava alle 1,5 % m/m. SECA-alue (=SO_x Emission Control Area) kattaa Itämeren ja Pohjanmeren. Alueen ulkopuolella voimassa oleva maailmanlaajuinen päästöraja on 4,5 % m/m, joka putoaa 3,5 prosenttiin vuonna 2012 ja 0,5 prosenttiin vuonna 2020, mikäli tarvittavan vähärikkisen polttoaineen määrän tuottamisen todetaan olevan teknisesti mahdollista. IMO:n asettama ehdoton takaraja on 2025.

Merikuljetus on käytännössä välttämätön kuljetuksissa Suomen ja muiden EU-maiden välillä. Kuljetusten reititykseen on kuitenkin olemassa useita vaihtoehtoja, joissa merikuljetusosuuden pituus vaihtelee. Suomen ja Keski-Euroopan välillä voidaan käyttää esimerkiksi reittiä Ruotsin läpi. Voidaan myös valita reitti esimerkiksi Tallinnan kautta Via Baltica -maantielle tai myöhemmin infrastruktuurin parantuessa Rail Baltica -rautatielle. Itämeren etelärannalla on myös useita satamia, joista olisi mahdollisuus päästä Euroopan päätieverkostolle tai rautateille. Tällä hetkellä esimerkiksi Länsi-Euroopan RoRo-liikenteessä tärkeimmät satamat ovat Travemünde, Rostock ja Lyypekki. Konttiliikenteen vastasatamat ovat pääasiassa Pohjanmeren syöttöliikenteen (=feeder-liikenne) satamia. Kotimaan sataman valinnalla voidaan myös vaikuttaa jonkin verran maa- ja merikuljetusosuuksien suhteeseen.

Kysymys kuului: ”Aiheuttaisivatko rajoitukset mielestänne siirtymistä muihin kuljetusmuotoihin samalla lyhentäen merikuljetusosuutta Suomen ja muiden EU-maiden välisissä kuljetuksissa?”

Teemakysymykseen vastasi **21 vastaajaa**. Yksi kyselyyn osallistunut ei vastannut teemakysymykseen. 86 % vastaajista arvioi, ettei siirtymää muihin kuljetusmuotoihin aiheudu eikä kuljetusten merikuljetusosuus lyhene Suomen ja muiden EU-maiden välisissä kuljetuksissa. Vain 14 % vastaajista katsoi, että rajoitukset aiheuttavat siirtymää muihin kuljetusmuotoihin.

Kyselylomakkeessa oli varattu tilaa vastausten perusteluun. Vastauksissa korostettiin sitä, että merikuljetus on energiatehokkain kuljetusmuoto. Kustannusnousu siirtyy rahtihintoihin, mutta reaalista vaihtoehtoa ei merikuljetuksille ole. Vuonna 2015 voimaan astuvat muutokset voivat kuitenkin aiheuttaa dramaattisia seurauksia. Suomen teollisuuden kilpailukyvyn kannalta olisi tärkeää, että uudet vaatimukset olisivat maailmanlaajuisia.

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 polttoöljylaadun (= ”bunkkerin”) hinta viimeisen 6 kuukauden aikana, kun kausivaihtelua ei oteta huomioon ?

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

B6b. Odotatteko käyttämänne polttoöljylaadun (= ”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
Nousseet oleellisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nousseet jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pysyneet ennallaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskeneet jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskeneet huomattavasti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

B7b. Odotatteko miehistökustannusten varustamoalalla lippuvaltioittain seuraavan 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

Varustamoa koskevat kysymykset**Liikevaihto**

B9a. Onko varustamonne liikevaihto viimeisen 6 kuukauden aikana mennessä

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

B9b. Odotattekko varustamonne liikevaihdon seuraavan 6 kuukauden aikana

- 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 Odotatteko 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

TAUSTAA: IMO:n ympäristökomitea MEPC on äskettäin esittänyt polttoaineiden rikkipitoisuuksille päästörajoja, joita ei saisi ylittää: Esityksen mukaan SECA-alueita* koskisivat seuraavat rajoitukset: maaliskuusta 2010 alkaen max. 1,00 % m/m ja vuodesta 2015 alkaen 0,10 % m/m.

KYSYMYS: Aiheuttaisivatko rajoitukset mielestänne siirtymistä muihin kuljetusmuotoihin samalla lyhentäen merikuljetusosuutta Suomen ja muiden EU-maiden välisissä kuljetuksissa ?**

- Kyllä
- Ei

Perustelu:

* SECA-alue (=SO_x Emission Control Area) kattaa Itämeren ja Pohjanmeren

** Suomen ja muiden EU-maiden välisiin kuljetuksiin sisällytetään myös feeder-liikenne



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

<http://mkk.utu.fi>