

TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU

B 185
2011

VARUSTAMOBAROMETRI 2011

Pekka Sundberg

SPC Shortsea Promotion
Centre Finland



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 185
2011

VARUSTAMOBAROMETRI 2011

Pekka Sundberg

Turku 2011

JULKAISIJA / PUBLISHER:

Turun yliopisto / University of Turku
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS
CENTRE FOR MARITIME STUDIES

Käyntiosoite / Visiting address:
ICT-talo, Joukahaisenkatu 3-5 B, 4.krs, Turku

Postiosoite / Postal address:
FI-20014 TURUN YLIOPISTO

Puh. / Tel. +358 (0)2 333 51
<http://mkk.utu.fi>

Painosalama
Turku 2011

ISBN 978-951-29-4800-0 (nid.)
ISBN 978-951-29-4801-7 (PDF)

ISSN 1456-1824

ESIPUHE

Shortsea Promotion Centre (SPC) Finland julkaisee järjestyksessään yhdeksännen varustamobarometrin yhteistyössä suomalaisen varustamoelinkeinin kanssa. Barometri tuottaa tietoa merenkulun toimintaympäristöstä varustamoalalle, sen sidosryhmille ja liikennepoliittisille päätöksentekijöille. Barometri on tarkoitettu ennen kaikkea merikuljetusten parissa työskentelevien työkaluksi. Barometri kehitettiin keväällä 2006. Barometrin hyötyjen konkretisoimiseksi se toistetaan säännöllisesti. Ensimmäiset barometrit toistettiin puolivuositain, mutta vuodesta 2010 lähtien barometri on toteutettu vuosittain. Pitkät aikasarjat mahdollistavat tulosten monipuolisen analysoinnin.

Nyt käsillä olevan barometrin tulokset julkistetaan 15. marraskuuta 2011. SPC Finland kiittää kaikkia kyselyyn osallistuneita varustamoja ja toivoo palautetta barometrin kehittämiseksi edelleen. Barometristä antaa lisätietoja tutkimusasiantuntija Pekka Sundberg, puh. (02) 333 8191 tai s-posti pekka.sundberg@shortsea.fi.

SPC Finlandin toiminta kattaa lähimerenkulun edistämisen lisäksi intermodaaliset lähimerenkulun ja rautatie-, maantie- tai sisävesikuljetukset yhdistävät kuljetukset. SPC Finlandissa ovat edustettuina koko suomalaisen varustamoelinkeinin lisäksi muut kuljetusmuodot ja kuljetusketjun osapuolet sekä yksityiseltä että julkiselta sektorilta. SPC Finland on osa Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskusta ja toimii sen Porissa sijaitsevassa yksikössä.

Porissa 15.11.2011

Pekka Sundberg
Tutkimusasiantuntija
SPC Finland, Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus

TIIVISTELMÄ

Suhdannetilanne on huonontunut nopeasti viimeisen 12 kuukauden aikana. Toteutuneen kehityksen saldoluku laski vuoden 2010 huippuarvosta 110 pistettä ja muuttui negatiiviseksi 35 pisteellä. Prosenttitarkastelun perusteella suhdanteiden heikkeneminen on ollut kuitenkin lievää. Ennuste osoittaa suhdannetilanteen vielä hieman heikkenevän. Ennusteen saldoluku on -20. Puolet vastaajista arvioi, että suhdannetilanne säilyy ennallaan seuraavan 12 kuukauden aikana, mutta noin kolmannes arvioi, että suhdanteet heikkenevät edelleen hieman. Nopeasta suhdannekäänteestä huolimatta suhdannetilanteen ei ennakoida olevan seuraavan vuoden aikana niin vaikea kuin kausilla 2/08 ja 1/09.

Varustamojohtajien arviot talouden osatekijöiden kehityksestä merenkulqualalla näyttäsivät osoittavan, että taloudellinen tilanne ei muodostu yhtä huonoksi kuin vuoden 2008 syksyllä alkaneen yleismaailmallisen laman aikana. Merikuljetusmarkkinoiden kysynnän toteutuneen kehityksen saldoluku oli vain lievästi negatiivinen eli -5. Saldoluvun ennakoidaan laskevan 15 pistettä, mutta valtaosa vastaajista (60 %) katsoo, että kysyntä pysyy ennallaan seuraavan 12 kuukauden aikana. Rahtihintojen kehitystä mittaava saldoluku ei ole ollut positiivinen vuoden 2008 ensimmäisen kauden jälkeen. Rahtihintojen arvioitiin laskeneen viime kaudella, mutta rahtihintaennusteen mukaan laskeva hintakehitys pysähtyy. Ennusteen saldoluku on +5. Suomen vienti- ja tuontikuljetusten kasvun ennustetaan kuitenkin pysähtyvän ja kuljetusmäärät kääntyvät saldoluvulla mitattuna lievään laskuun.

Laivapolttoöljyn eli bunkkerin hinta kallistui kauden 2011 aikana voimakkaasti. Toteutuneen kauden saldoluku oli -94. Kehitys poikkeaa kaudesta 2/08, jolloin bunkkerin hinta kääntyi laskuun alkavan laman myötä. Hinnan odotetaan nousevan edelleen. Varustamoiden liikevaihto laski kaudella 2011. Lasku kuitenkin pysähtyy ja seuraavan kauden liikevaihdon kehitystä osoittavana saldoluvun ennakoidaan olevan lievästi positiivinen (+10).

Varustamotoimintaa rajoittavista kasvun esteistä merkittävimpana pidettiin taloustilanteen yleistä epävarmuutta. Kilpailun lisääntyminen ja huono hintakehitys rajoittavat myös kasvua. Osaavista työntekijöistä on edelleen pulaa meripuolella huonontuneesta suhdannetilanteesta huolimatta. Laivojen käyttämän polttoöljyn eli bunkkerin hinnan nousua pidetään merkittävänä varustamojen kasvua rajoittavana tekijänä. Ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset ovat nousseet kasvun esteeksi.

Teemakysymykset liittyivät kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n polttoaineen rikkipitoisuuksia rajoittaviin määräyksiin. Rikkidioksidipäästöjen vähentämiseksi voidaan laivoissa käyttää yhtenä vaihtoehtona rikkipesureita. Ainoastaan noin kolmannes vastaajista katsoi, että pesurien asentaminen aluksiin olisi varustamon kannalta todennäköinen vaihtoehto IMO:n sääntöjen noudattamiseksi. Toinen kysymys käsitteli IMO:n rikkimääräysten aiheuttamaa siirtymää muihin kuljetusmuotoihin. Vähärikkisen polttoaineen korkeasta hinnasta johtuen 63 prosenttia vastaajista arvioi, että merikuljetuksista tapahtuu siirtymää muihin kuljetusmuotoihin. Siirtymä suuressa mittakaavassa maantiekuljetuksiin olisi EU:n liikennepoliittisten päämäärien vastaista.

SISÄLLYSLUETTELO

1 JOHDANTO.....	7
2 VARUSTAMOJEN TAUSTATIEDOT	8
3 MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS	10
3.1 Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset.....	10
3.2 Yksittäistä varustamoaa koskevat kysymykset	17
4 VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET	20
5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET	21
6 TEEMAKYSYMYS.....	23
7 JOHTOPÄÄTÖKSET	26
LÄHTEET	28

LIITE

1 JOHDANTO

Kysely toteutettiin verkkokyselynä lokakuun 2011 alkupuolella. Se kohdistettiin 27 varustamolle, joista 20 varustamo vastasi määräaikaan mennessä. Vastausprosentti oli 74 %. Kysely suunnattiin Suomen Varustamot ry:n jäsenvarustamoille sekä tärkeimmille em. yhdistykseen 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 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 ja 100. Jos esimerkiksi positiivista kehitystä ennustaisi 60 prosenttia vastaajista, neutraalia 10 prosenttia ja negatiivista 30 prosenttia laskettaisiin saldoluku $60 - 30 = 30$. Saldoluvusta ei voi päätellä niiden vastaajien määrää, jotka ovat arvioineet, että tilanne on säilynyt tai tulee säilymään ennallaan. Neutraalin vastauksen antaneiden määrä on arvioitava prosenttijakaumasta.

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

Alan kehitystä ennakoitaessa jokaisella vastauksella on sama painoarvo.

C-ryhmän "Kasvun esteistä" esitetään numeraalinen yhteenveto.

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

E-ryhmässä esitetään vaihtuvan teemakysymyksen tulos

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=19)	mainintoja kpl
Linjaliikenne	3
Hakurahtiliikenne	13
Muu	3

Varustamon pääasiallinen tavaraliikenne (A3)

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

Taulukko 2.2. Varustamon tavaraliikenteen muoto tavararyhmittäin.

Tavaraliikenne (n=19)	mainintoja kpl
Kuivabulk	9
Nestebulk	3
Kappaletavara	9

Varustamon liikevaihdon suuruusluokka (A4)

Varustamojen liikevaihto jakautui eri luokkiin taulukon 2.3. mukaisesti.

Taulukko 2.3. Varustamon liikevaihto.

Liikevaihto (n=17)	mainintoja kpl
alle 10 MEUR	8
10–50 MEUR	4
50–100 MEUR	2
yli 100 MEUR	3

Varustamon työntekijämäärän suuruusluokka (A5)

Varustamojen työntekijämäärä jakautui seuraavasti:

Taulukko 2.4. Varustamon työntekijämäärä.

Työntekijämäärä (n=20)	mainintoja kpl
alle 20	8
20–50	2
50–100	2
100–200	3
yli 200	5

Varustamon tonnisto (A6)

Varustamoilla oli pääosin omaa tonnistoa. Melko tavallista oli, että omaa tonnistoa täydennetään vuokratuilla aluksilla.

Taulukko 2.5. Varustamon tonnisto.

Tonnisto (n=19)	mainintoja kpl
Ainoastaan omaa tonnistoa	12
Sekä omaa että vuokrattua	4
Ainoastaan vuokrattua	2
Ei omaa eikä vuokrattua	1

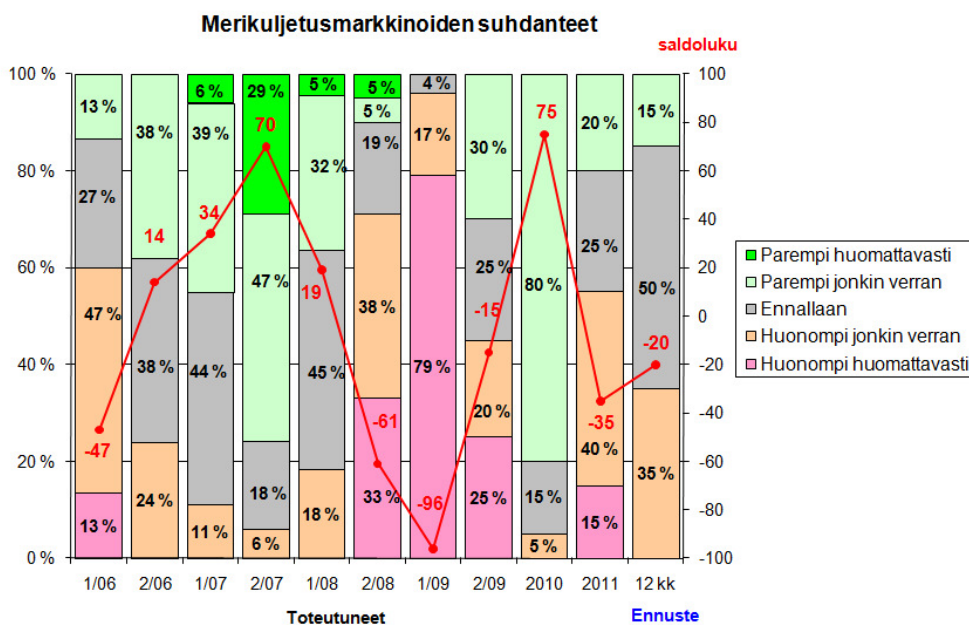
3 MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS

B-ryhmän kysymyksillä selvitettiin nykytilannetta ja tulevaisuutta niin, että ensin karotettiin varustamoalaa yleensä ja sen jälkeen yksittäistä varustamoaa koskevia kysymyksiä. Tarkastelun aikajänne muodostui tapahtuneen osalta viimeisestä kahdestatoista kuukaudesta ja tulevaisuuden osalta seuraavasta kahdestatoista kuukaudesta. Ennen vuotta 2010 barometreissa käytettiin pääosin kuuden kuukauden aikajännettä. Suomalaisen varustamojen pienen lukumäärän takia tarkastelua ei viedä tavaralajitasolle.

3.1 Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset

Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (B1)

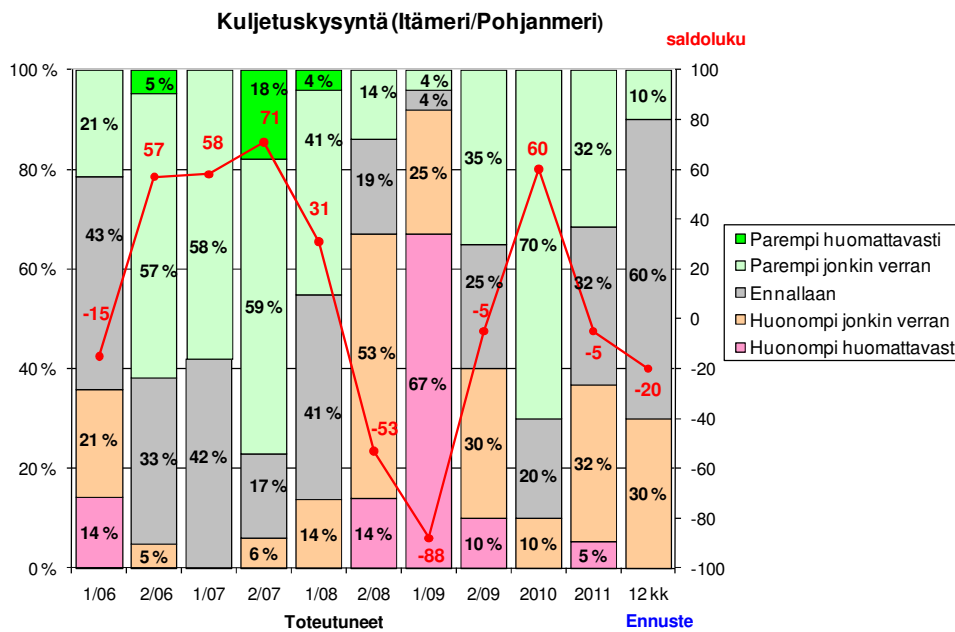
Suhdantetilanne on huonontunut voimakkaasti viimeisen 12 kuukauden aikana. Positiivinen suhdannekehitys on muuttunut negatiiviseksi. Toteutuneen kehityksen saldoluku laski vuoden 2010 huippuarvosta 110 pistettä. Toteutuneen kehityksen saldoluku vuonna 2011 oli -35 pistettä. Prosenttitarkastelun perusteella vain 15 prosenttia vastaajista arvioi, että suhdantetilanne on heikentynyt huomattavasti ja 40 prosenttia katsoi, että suhdantetilanne on heikentynyt jonkin verran. Puolet vastaajista arvioi, että suhdantetilanne säilyy ennallaan seuraavan 12 kuukauden aikana. Noin kolmannes arvioi, että suhdanteet heikkenevät edelleen hieman. Ennusteen saldoluku on -20. Nopeasta suhdannekäänteestä huolimatta, suhdantetilanteen ei ennakoida olevan niin vaikea kuin kausilla 2/08 ja 1/09.



Kuva 3.1. Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (tot. 2011 n=20, ennuste 12 kk n=20).

Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (B2)

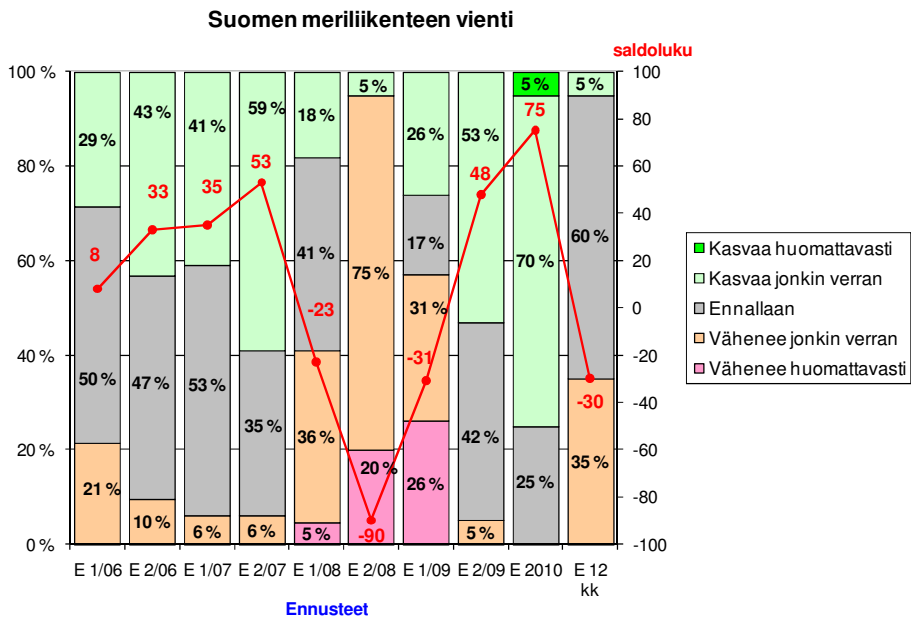
Myös kuljetuskysynnän saldoluku kääntyi laskuun. Toteutuneen kysynnän saldoluku laski 65 pistettä kaudesta 2010, mutta muuttui vain hieman negatiiviseksi. Saldoluku oli -5. Prosenttitarkastelun perusteella kysynnän kehityksestä on ollut varsin erilaisia näkemyksiä. Kysynnän odotetaan prosenttitarkastelun perusteella säilyvän ennallaan seuraavan 12 kuukauden aikana (60 % vastaajista). Vajaa kolmannes vastaajista arvioi kysynnän heikentyvän. Ennusteen saldoluku on -20.



Kuva 3.2. Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (tot.2011 n=19, ennuste 12 kk n=20).

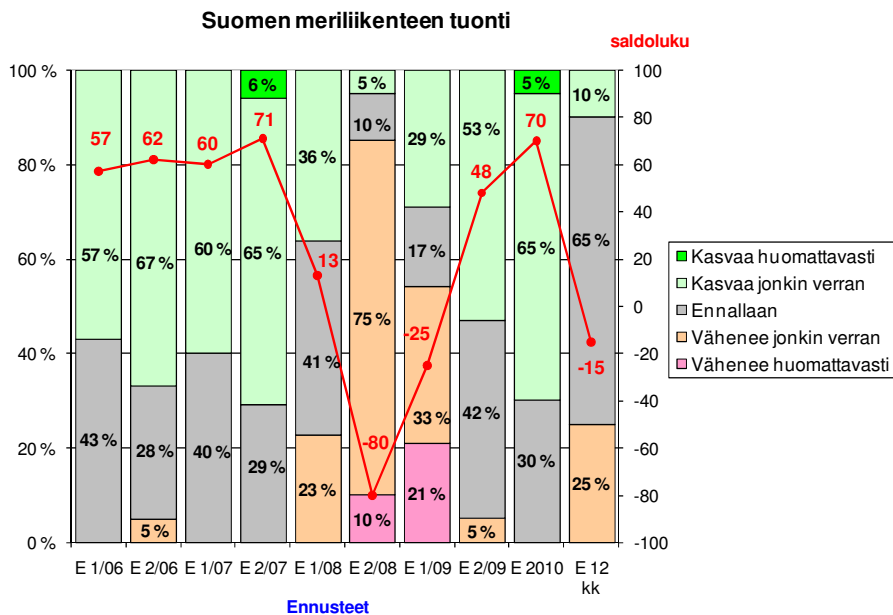
Vienti- ja tuontikuljetusten määrä (B3)

Vienti- ja tuontikuljetusten määrän ennusteissa on käytetty vuoden aikajännettä myös kaikissa edellisissä barometreissa. **Suomen vientikuljetusten** kasvun ennustetaan taituvan. Kuusikymmentä prosenttia vastaajista arvioi viennin määrän säilyvän ennallaan. Positiiviset odotukset viennin kasvusta ovat kadonneet lähes täysin. Saldoluku on pudonnut aikaisemmasta ennusteesta 105 pistettä. Ennusteen saldoluku on -30.



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

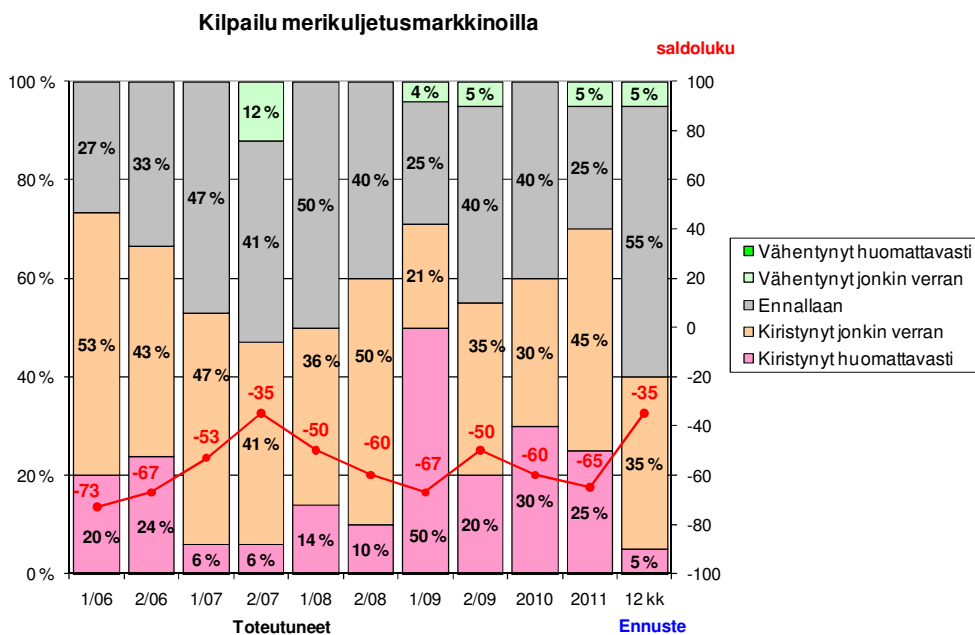
Suomen tuontikuljetusten ennuste on samansuuntainen vientiennusteen kanssa. Tuontiennusteen saldoluku on 15 pistettä korkeampi kuin vientiennusteen, mutta sekä vientiennusteen saldoluku on negatiivinen.



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

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (B4)

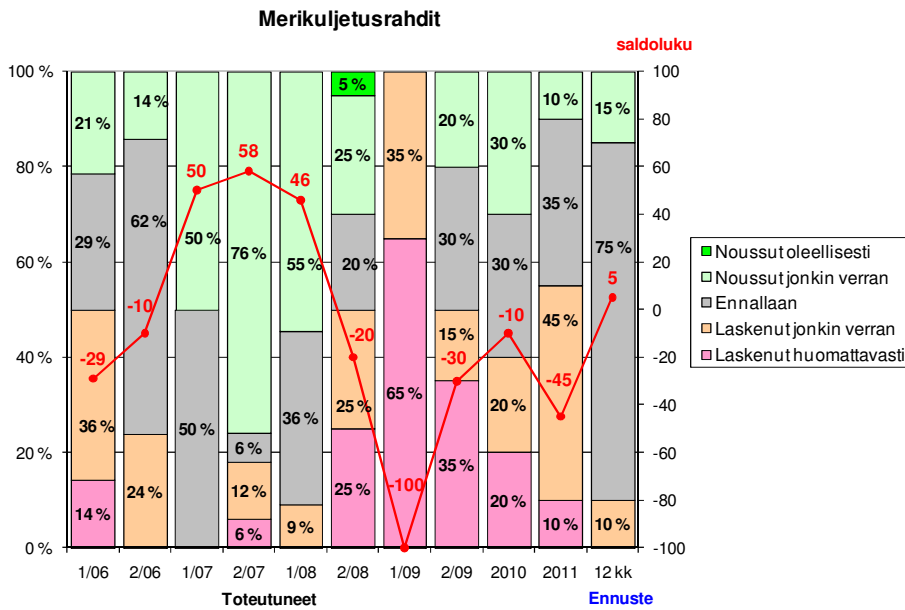
Suhdannetilanteen heikkeneminen on kiristänyt kilpailua vain vähän. Toteutuneen 12 kuukauden saldoluku on pudonnut ainoastaan 5 pistettä kaudesta 2010. Seitsemänkymmentä prosenttia vastaajista kuitenkin arvioi, että kilpailu kiristyi menneellä kaudella. Yli puolet (55 %) vastaajista arvioi, että seuraavan 12 kuukauden aikana kilpailu säilyy nykyisellä tasolla. Neljäkymmentä prosenttia ennakoii kilpailun kiristyvän. Ennusteen saldoluku on -35.



Kuva 3.5. Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (tot.2011 n=20, ennuste 12 kk n=20).

Merikuljetusrahtien hinnat (B5)

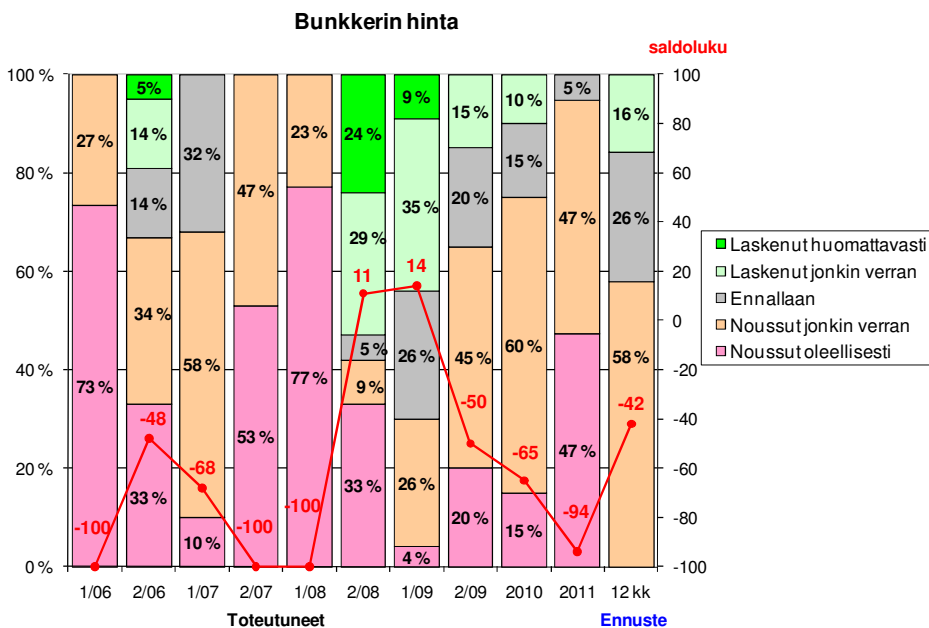
Toteutuneen 12 kuukauden aikana pitkään jatkunut merikuljetusrahtien lasku voimistui. Saldoluku putosi edellisestä kaudesta 35 pistettä saavuttaen arvon -45. Yli puolet vastaajista arvioi, että rahtihinnat ovat laskeneet viimeisen 12 kuukauden aikana. Rahtihintojen tulevasta kehityksestä vallitsee suuri yksimielisyys. Kolme neljännestä vastaajista arvioi, että rahtihinnat säilyvät nykyisellä tasollaan. Saldoluku on ainoastaan viisi pistettä positiivinen.



Kuva 3.6. Merikuljetusrahtiennat (tot. 2011 n=20, ennuste 12 kk n=20).

Bunkkerin hinta (B6)

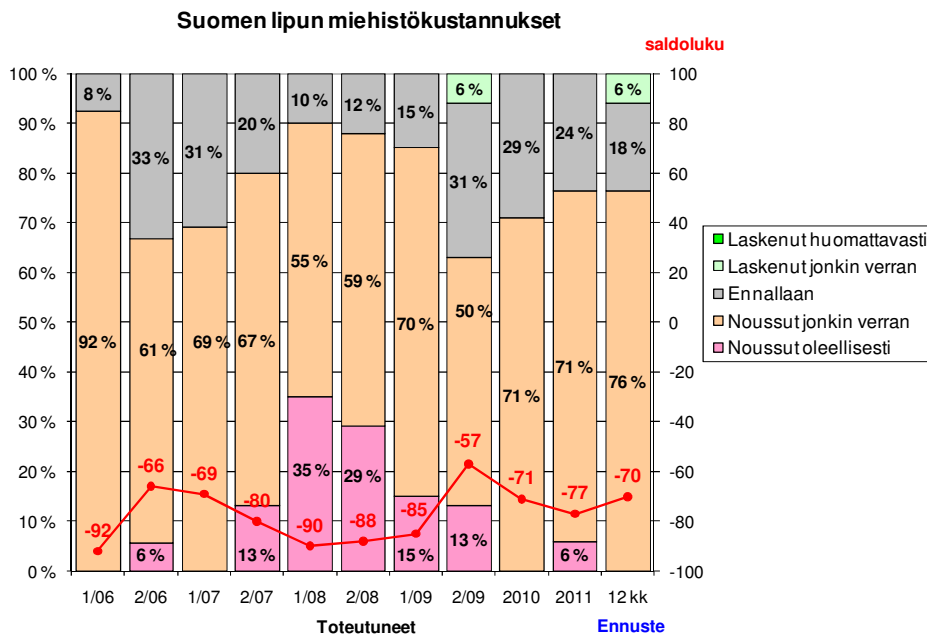
Bunkkerin eli polttoöljyn hinta nousi voimakkaasti menen 12 kuukauden aikana. Saldoluku tippui -94 pisteeseen. Lähes puolet vastaajista (47 %) katsoi, että hinta on noussut oleellisesti. Yhtä monta prosenttia vastaajista katsoi, että hinta on noussut jonkin verran. Tilanne poikkeaa edellisestä laskusuhdanteesta, jolloin bunkkerin hinta laski. Tulevalla 12 kuukauden kaudella bunkkerin hinta jatkaa nousuaan. Ennusteen saldoluku on -42. Prosenttitarkastelun perusteella hinta nousee kuitenkin vain lievästi.



Kuva 3.7. Bunkkerin hinta (tot. 2011 n=19, ennuste 12 kk n=19).

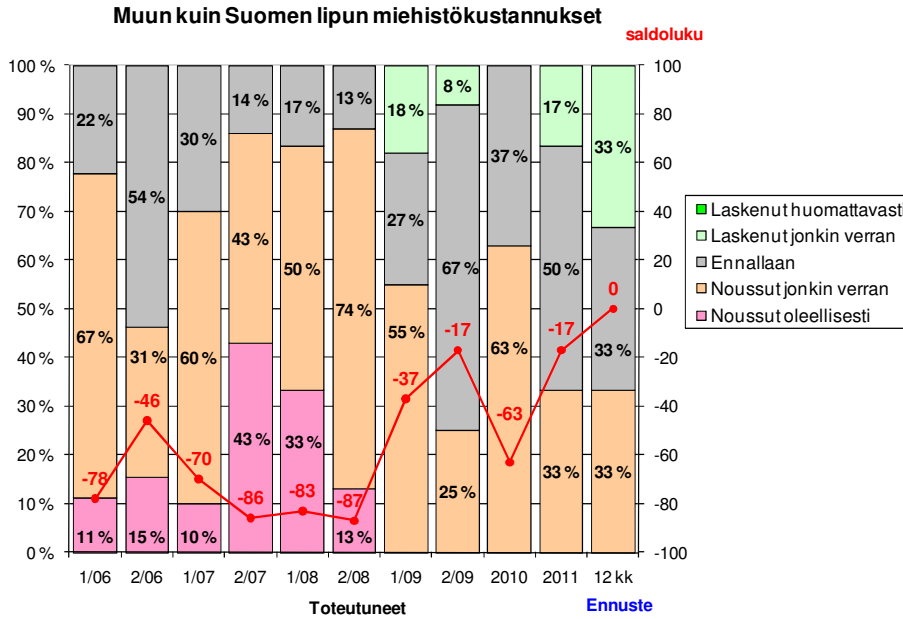
Miehistökustannukset lippuvaltioittain (B7)

Miehistökustannusten kehitys jatkui *Suomen lipun* alla purjehtivissa aluksissa nousevana. Toteutuneen 2011 kauden saldoluku oli -77. Vastaajat uskovat melko yksimielisesti, että kustannusten nousu jatkuu myös seuraavan 12 kuukauden aikana lievänä. Ennusteen saldoluku on -70.



Kuva 3.8. Suomen lipun miehistökustannukset (tot.2011 n=17, ennuste 12 kk n=17).

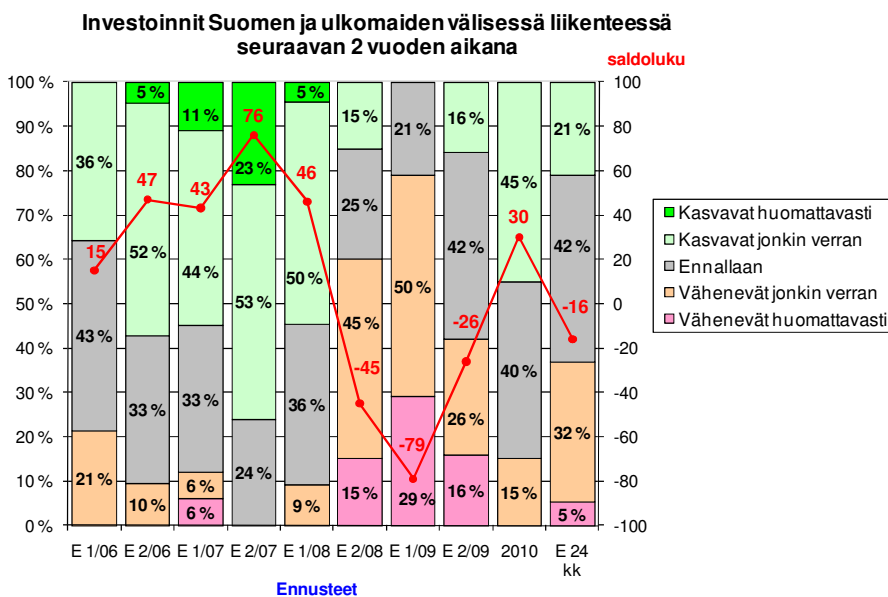
Koska yleinen hintataso on nouseva, on oleellista vertailla Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten kehitystä muiden lippujen alla purjehtivien alusten vastaavaan kehitykseen. Menneen 12 kuukauden aikana *ulkomaisen lipun* miehistökustannusten kehitys on poikennut Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten kehityksestä. Puolet vastaajista arvioi, että ulkomaisen lipun miehistökustannukset ovat säilyneet ennallaan viimeisen 12 kuukauden aikana. Saldoluku on lievästi negatiivinen eli -17. Tulevaisuudesta vallitsee erilaisia käsityksiä. Kolmannes katsoo, että miehistökustannukset nousevat jonkin verran ja kolmannes arvioi miehistökustannusten laskevan hieman. Kolmannes arvioi miehistökustannusten pysyvän ennallaan. Ennusteen saldoluku on nolla, joten saldoluulla mitattuna miehistökustannukset pysyisivät seuraavalla jaksolla ennallaan. Suomen lipun ja ulkomaan lipun miehistökustannusten saldolukujen välinen ero ennusteen osalta on 70 pistettä.



Kuva 3.9. Muun kuin Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2011 n=6, ennuste 12 kk n=6).

Investoinnit tonnistoon Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (B8)

Aikajänteenä arvioissa käytetään *seuraavaa kahta vuotta*, joten peräkkäisten kyselyiden arviot menevät osittain päällekkäin. Kysymys sisältää uudisrakennukset ja second hand -alusten ostot. Ennusteen saldoluku on laskenut 46 pistettä ja kääntynyt lievästi negatiiviseksi. Prosenttitarkastelun perusteella 37 prosenttia vastaajista ennakoivat investointien supistuvan seuraavan kahden vuoden aikana. 42 prosenttia vastaajista arvioi investointien säilyvän ennallaan.

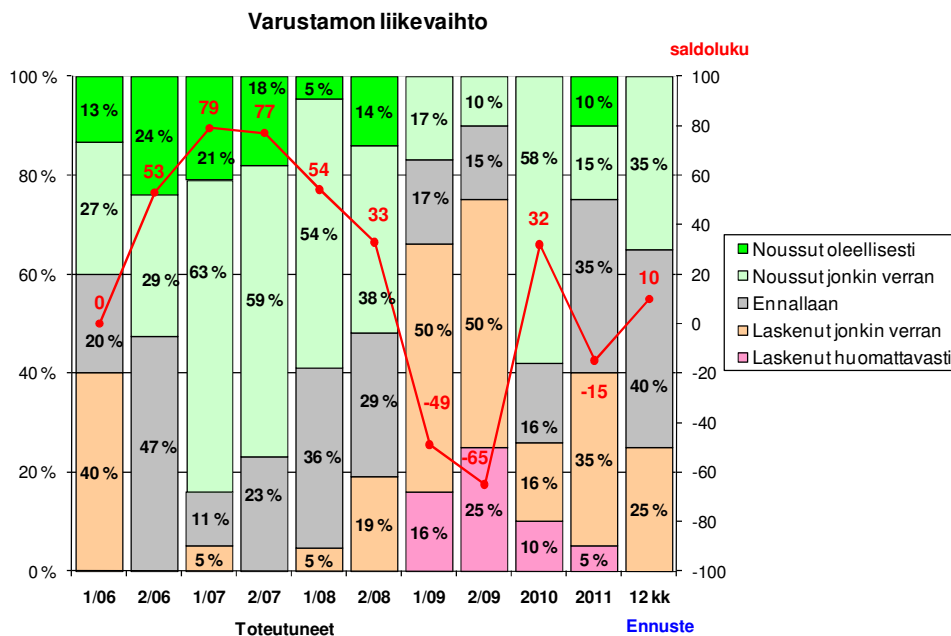


Kuva 3.10. Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (ennuste 24 kk n=20).

3.2 Yksittäistä varustamoa koskevat kysymykset

Liikevaihto (B9)

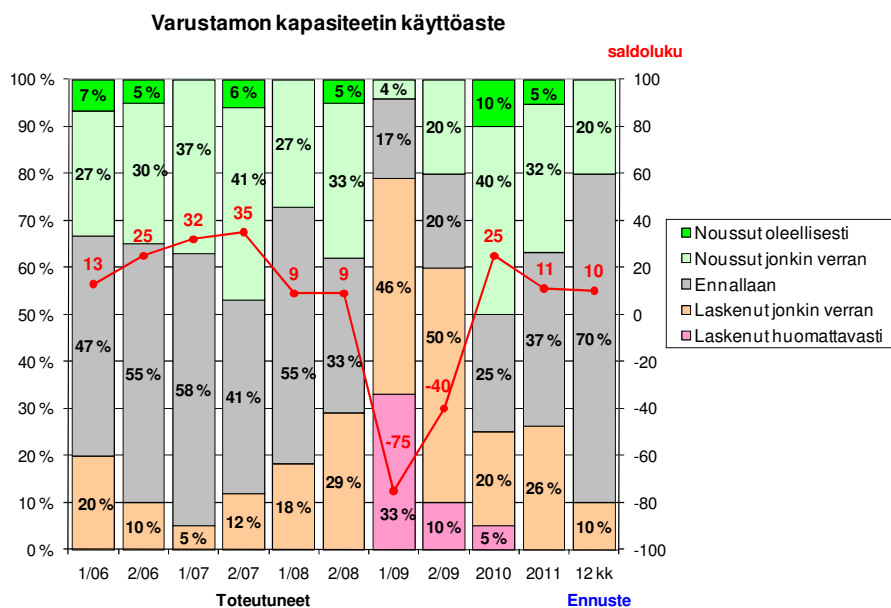
Toteutuneen 12 kuukauden aikana varustamoiden liikevaihdon kehityksessä on ollut suuria eroja. Neljännes vastanneista varustamoista kasvatti liikevaihtoa menneellä kaudella, muutamat jopa merkittävästi. Noin kolmanneksella (35 %) liikevaihto pysyi ennallaan. Saldoluvun (-15) perusteella voidaan kuitenkin todeta, että varustamoiden liikevaihto on kääntynyt laskuun. Tulevalla 12 kuukauden kaudella liikevaihdon arvioidaan kääntyvän lievästi kasvuun. Ennusteen saldoluku on 10. Prosenttitarkastelun perusteella liikevaihdon kehityksestä on eriäviä näkökantoja. Rungas kolmannes (35 %) arvioi liikevaihdon nousevan ja neljännes vastaajista odottaa varustamon liikevaihdon laskevan. Muut vastaajat (40 %) katsovat, että liikevaihto pysyy ennallaan.



Kuva 3.11. Varustamon liikevaihto (tot. 2011 n=20, ennuste 12 kk n=20).

Alusten kapasiteetin käyttöaste (B10)

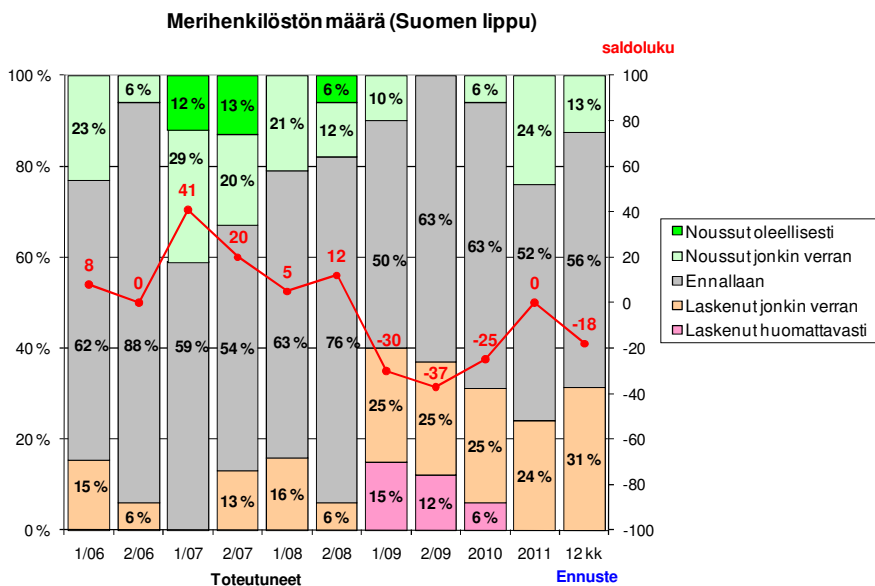
Suhdannekkänteestä huolimatta kapasiteetin käyttöaste on ollut viimeisen 12 kuukauden aikana kasvava. Viimeisen toteutuneen kauden saldoluku oli 11 pistettä. Saldoluku laski kaudesta 2010 14 pistettä. Prosenttitarkastelu osoittaa, että varustamoiden välillä on suuria eroja. Kapasiteetin käyttöaste on kasvanut 37 prosentilla varustamoista ja noin neljänneksellä (26 %) laskenut. Ennusteen mukaan suurimmalla osalla (70 %) varustamoista kapasiteetin käyttöaste pysyy nykyisellä tasolla seuraavan 12 kuukauden aikana. Ennusteen saldoluku on vain hieman positiivinen eli +10.



Kuva 3.12. Alusten kapasiteetin käyttöaste (tot. 2011 n=19, ennuste 12 kk n=20).

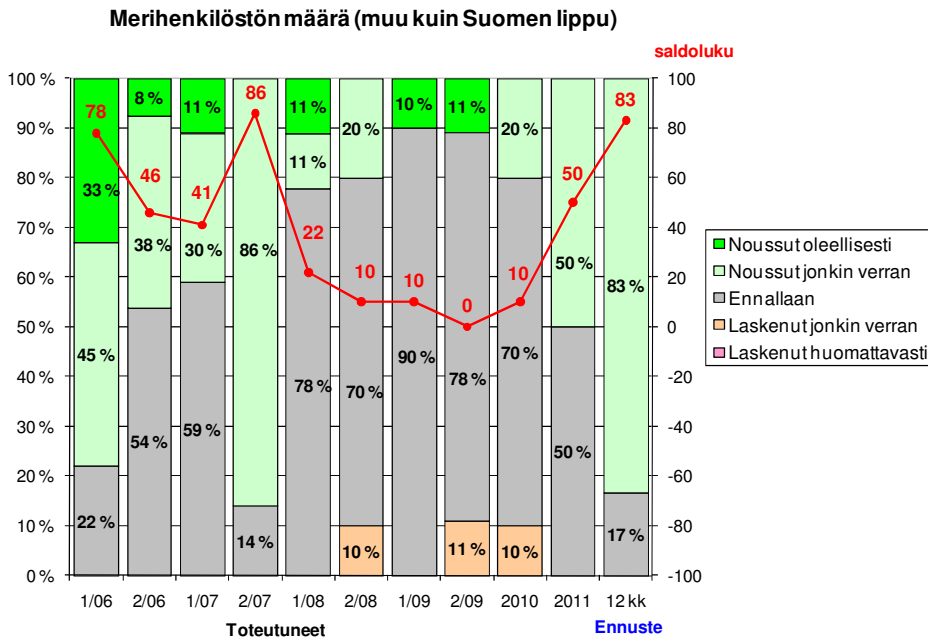
Merihenkilöstön määrän kehitys lippuvaltioittain (B11)

Merihenkilöstön määrä *Suomen lipun* alla purjehtivilla aluksilla on pysynyt saldoluulla mitattuna ennallaan viimeisen 12 kuukauden aikana. Saldoluku oli 0. Prosenttitarkastelu osoittaa samansuuntaista kehitystä. Yli puolet (52 %) vastaajista arvioi henkilöstömäärän pysyneen ennallaan. Lähes neljännes (24 %) arvioi henkilömäärän kasvaneen ja lähes neljännes (24 %) laskeneen. Suurin osa (56 %) varustamoista ennakoivat henkilöstömäärän pysyvän ennallaan myös seuraavan 12 kuukauden aikana. Ennusteen saldoluku on kuitenkin lievästi negatiivinen -18.



Kuva 3.13. Merihenkilöstön määrä *Suomen lipun* alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2011 n=17, ennuste 12 kk n=16).

Varustamojen *ulkomaisten lippujen* alla purjehtivilla aluksilla merihenkilöstön määrän kehitys on jakautunut varustamoittain niin, että puolet varustamoista on säilyttänyt henkilöstön määrän ennallaan ja puolet on lisännyt henkilöstöä. Toteutuneen kauden saldoluku oli +50. Positiivisen kehityksen uskotaan voimistuvan seuraavan 12 kuukauden aikana. Yli 80 prosenttia varustamoista aikoo lisätä merihenkilöstön määrää ulkomaan lipun alla kulkevilla aluksilla. Ennusteen saldoluku on +83.



Kuva 3.14. Merihenkilöstön määrä muiden kuin Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot 2011 n=6, ennuste 12 kk n=6).

4 VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET

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

Taulukko 4.1. Varustamon kasvun esteet.

Kasvun/kehityksen esteet	mainintoja kpl				
	2/08 n=21	1/09 n=24	2/09 n=20	2010 n=20	2011 n=20
Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella	15	8	3	6	8
Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus maapuolella	2	2	2	3	0
Työvoimakustannusten nousu	10	11	5	4	6
Bunkkerin hinnan nousu	4	5	4	5	10
Charter-kustannusten nousu	0	0	1	1	0
Pääomakustannusten nousu	9	5	3	5	5
Muiden kustannusten nousu	5	1	0	3	4
Kapasiteetin / kaluston rajallisuus	4	1	0	0	0
Kysynnän riittämättömyys	4	14	12	8	7
Kilpailun lisääntyminen	6	13	5	8	10
Huono hintakehitys	3	16	16	15	9
Talouden yleinen epävarmuus	17	21	16	11	16
Toiminnan rahoitus ja vakuuspula	5	9	9	5	8
Ympäristöasioihin liittyvät sää- dösvaatimukset	3	3	1	6	8
Muut säädösvaatimukset	2	1	0	1	3
Suomen lipun hinta	6	8	7	6	5
Väylämaksujen nykytaso	1	5	2	2	3
Väylämaksujen nousu	0	2	2	2	6
Luotsausmaksujen taso	0	3	1	5	4
Jokin tai jotkin muut, mikä/mitkä	0	1	0	1	2
Ei erityisiä esteitä kehittymiselle tai kasvulle	0	0	0	1	0

Kasvun esteistä sai eniten mainintoja talouden yleinen epävarmuus, joka mainittiin 16 kertaa. Seuraavaksi eniten mainintoja saivat bunkkerin hinnan nousu ja kilpailun lisääntyminen. Kumpikin sai kymmenen mainintaa. Huono hintakehitys sai 9 mainintaa. Sen merkitys kasvun esteenä on kuitenkin vähenemässä. Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella on jälleen muodostumassa kasvun esteeksi. Se sai 8 mainintaa samoin kuin ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset. Kasvun esteitä mainittiin kyselyssä yhteensä 114 kertaa.

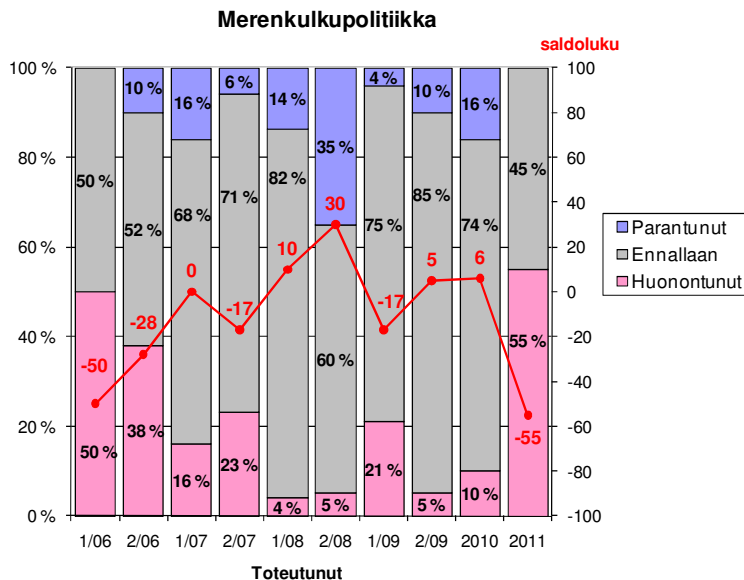
5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

D-kysymysryhmässä käsiteltiin toimintaympäristön muutoksia.

Suomen merenkulkupolitiikka (D1)

Kysymyksellä kartoitettiin Suomen merenkulkupolitiikkaa varustamotoiminnan edellytysten kannalta. Aikajänteenä on käytetty vuotta myös aikaisemmissa barometreissä.

Merenkulkupolitiikka on vastaajien näkemyksen mukaan heikentynyt voimakkaasti viimeisen 12 kuukauden aikana sekä saldoluvin että prosenttitarkastelun perusteella. Yli puolet vastaajista (55 %) arvioi, että merenkulkupolitiikka on huonontunut. Saldo-luku osoittaa barometrin toteutusaikana alhaisinta saavutettua arvoa (-55).

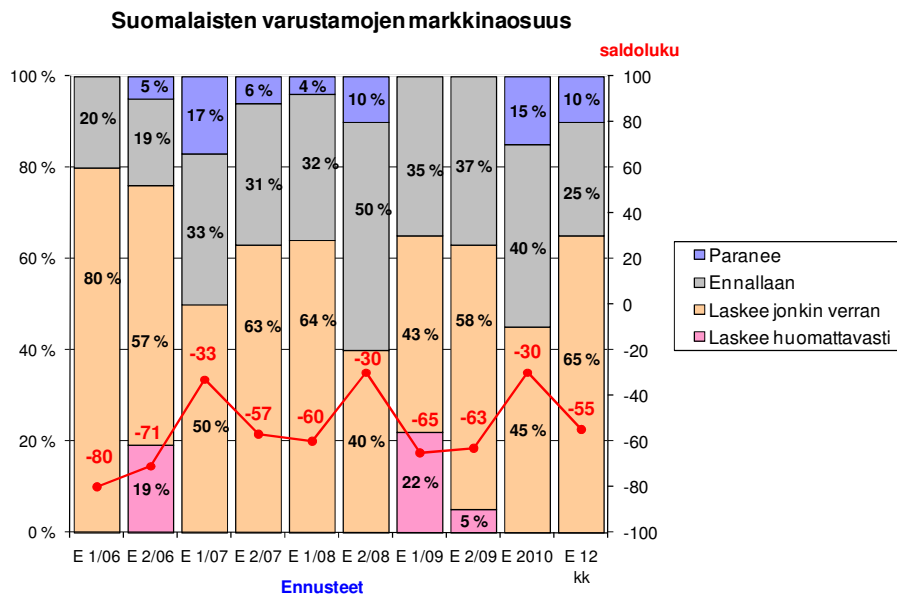


Kuva 5.1. Suomen merenkulkupolitiikka (tot. 2011 n=20).

Vastaajat mainitsivat useita syistä merenkulkupolitiikan heikkenemiseen. Tonnistoveron toteutumisen katsottiin juuttuneen byrokraatiaan. Muutamit vastaajat kiinnittivät huomiota siihen, että merenkulun tukia vähennetään ja samanaikaisesti merenkulun maksuja, kuten luotsaus- ja väylämaksuja korotetaan. Vastauksien mukaan merenkulua edistäviä päätöksiä ei merenkulkupolitiikassa ole tehty ja päivänpolitiikassakin merenkulku on ajautunut marginaaliin.

Suomalaisten varustamojen markkinaosuus (D2)

Ennuste suomalaisten varustamojen markkinaosuuden kehityksestä seuraavan vuoden aikana osoittaa, että suomalaisten varustamojen markkinaosuuden kehitys kuljetuksista Suomeen/Suomesta on edelleen laskeva. Lähes kaksi kolmasosaa vastaajista (65 %) ennakoivat suomalaisten varustamojen markkinaosuuden laskevan jonkin verran. Edellisestä ennusteesta saldoluku on laskenut 25 pistettä. Ennusteen saldoluku on -55.



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

6 TEEMAKYSYMYS

Barometrin teemakysymys on vaihtuva kysymys, jolla kartoitetaan vastaajien mielipidettä ajankohtaiseen aiheeseen. Tällä kertaa esitettiin kaksi teemakysymystä. Teemakysymykset liittyivät IMO:n (International Maritime Organisation) rikkimääräysten vaikutuksiin. Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO on Yhdistyneiden Kansakuntien erityisjärjestö, joka sääntelee muun muassa merenkulun ympäristöasioita. IMO on hyväksynyt MARPOL-yleissopimuksen uudistetun ilmansuojeluliitteen (Annex VI). Liitteen määräyksillä rajoitetaan muun muassa laivaliikenteen rikkioksidipäästöjä.

Polttoaineiden uudet globaalit rikkipitoisuusrajat ovat:

- 3,5 % 1.1.2012
- 0,5 % 1.1.2020

SECA-alueilla (Sulphur Emission Control Areas) rajat ovat globaaleja määräyksiä tiukemmat. Euroopassa on yksi SECA-alue, joka koostuu Itämerestä, Englannin kanaalista ja näihin merialueisiin rajoittuvasta Pohjanmerestä. SECA-alueen pohjoisraja Pohjanmerellä on 62 astetta pohjoista leveyttä. SECA-alueeseen kuuluvat kaikki Itämeren satamat sekä tärkeimmät Suomen syöttöliikennesatamat Pohjanmerellä, esimerkiksi Hampuri. Kaikki Itämeren maat ovat ratifioineet uudistetun ilmansuojeluliitteen, Venäjä mukaan lukien. (Routa, T. ja Kämäräinen, J., 2011)

SECA-alueella polttoaineiden uudet rikkipitoisuusrajat ovat:

- 1,0 % 1.7.2010
- **0,1 % 1.1.2015**

IMO:n päätökset pannaan EU:ssa toimeen direktiivillä. Rikkidirektiivin (2005/33/EY) uudistyö on parhaillaan käynnissä. Suomi on velvoitettu saattamaan voimaan uudistetun rikkidirektiivin määräykset. Suomen valtio on ilmoittanut IMO:lle, että uudet määräykset eivät tule voimaan ennen kuin kansallinen lainsäädäntö on hyväksytty. (Routa, T. ja Kämäräinen, J., 2011)

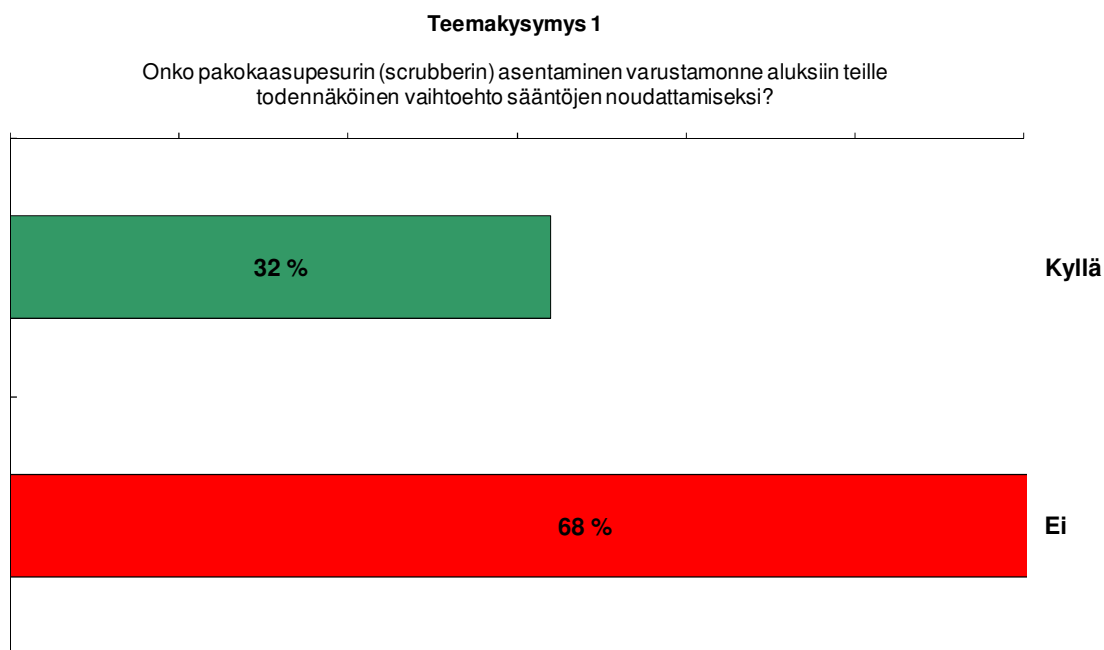
SECA-alueen tiukat rikkipitoisuusrajat vaikuttavat erityisen voimakkaasti Suomen ulkomaankauppaan ja merenkulkuun. Maamme maantieteellisen aseman takia Suomen ulkomaankaupassa joudutaan käyttämään lähes aina merikuljetuksia. Vain idänkaupassa käytetään suuressa määrin sekä maa- että merikuljetuksia. Esimerkiksi Ruotsin ulkomaankauppa voi käyttää siltayhteyttä Euroopan mannermaalle. Ruotsissa kuljetuksia voidaan ohjata myös niihin Norjan satamiin, jotka ovat SECA-alueen ulkopuolella.

SECA-alueen 0,1 %:n rikkipitoisuusraja edellyttää, että laivojen on käytettävä raskaan polttoöljyn sijaan kalliimpia polttoainelaatuja, joita ovat dieselöljy (MDO) ja kaasuoöljy (MGO) (Routa, T. ja Kämäräinen, J., 2011). Liikenne- ja viestintäministeriön tutkimuksen mukaan Suomen ulkomaanliikenteen merikuljetusten polttoainekustannukset nousivat 200 – 1 200 miljoonaa euroa vuodessa (Kalli & al., 2009). Arvioiden mukaan rahtihinnat nousisivat 30–50 % kuljetettavasta tavaralajista riippuen (Baltic Port Organisation, 2010). Rahtihintojen nousu heikentäisi oleellisesti Suomen vientiteollisuuden kilpailukykyä. Myös tuonti, esimerkiksi kulutustavarat kallistuisivat. Suomen kaup-

paltaivasto operoi lähes yksinomaan Itämerellä ja Pohjanmerellä. SECA-alueen muusta Euroopasta poikkeavat määräykset vääristävät kilpailua Euroopan sisäisillä kuljetusmarkkinoilla. Pahimmassa tapauksessa SECA-alueella kuljetettavaa tavaraa siirtyisi merikuljetuksesta suuressa määrin muihin kuljetusmuotoihin, erityisesti maantiekuljetuksiin. Tällainen kehitys olisi EU:n liikennepolitiikan vastaista.

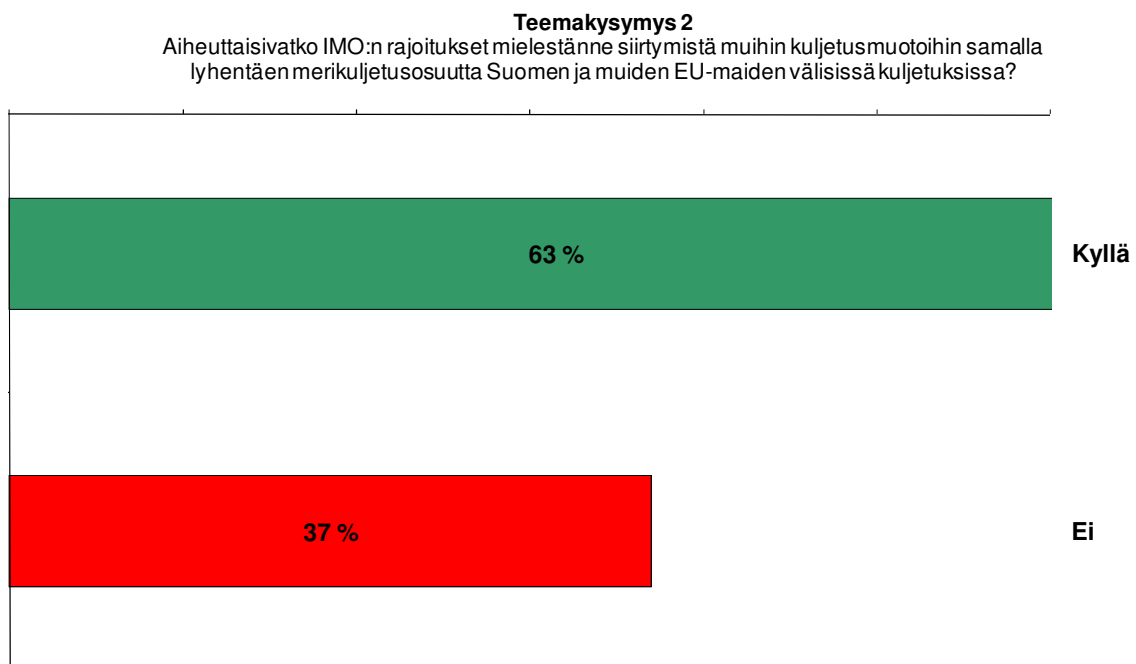
IMO:n MARPOL-yleissopimuksen ilmansuojeluliitteen mukaan rikkidioksidipäästöjen vähentämiseksi voidaan laivoissa käyttää myös rikkipesureita, jolloin käytettävän polttoaineen rikkipitoisuutta ei ole rajoitettu. Jos kaikkiin laivoihin asennettaisiin rikkipesurit, vuosittaisten lisäkustannusten on arvioitu olevan Suomen ulkomaan meriliikenteessä noin 200 miljoonaa euroa (Routa, T. ja Kämäräinen, J., 2011). Vanhoihin aluksiin ei kuitenkaan ole useinkaan taloudellisesti kannattavaa asentaa rikkipesureita. Muita keinoja rikkipäästöjen vähentämiseksi pitkällä tähtäimellä on esimerkiksi nesteytetyn maakaasun käyttö polttoaineena.

Ensimmäisessä teemakysymyksessä kysyttiin sitä, onko pakokaasupesurin (scrubberin) asentaminen varustamonne aluksiin teille todennäköinen vaihtoehto (IMO:n) sääntöjen noudattamiseksi? Noin kolmannes vastaajista (32 %) katsoi, että rikkipesurien asentaminen on varustamolle todennäköinen vaihtoehto IMO:n määräysten noudattamiseksi. Noin kaksi kolmannesta vastaajista (68 %) ei pitänyt pesurien käyttöönottoa todennäköisenä. Yksi kyselyyn osallistuneista ei ilmaissut asiaan kantansa. Teemakysymyksen vastausten jakauma osoittaa, että pakokaasupesurien käyttö ei muodostu kovin yleiseksi keinoksi päästörajoiden saavuttamiseksi. Pääosa varustamoista joutuisi käyttämään kalliita polttoainelaatujia, elleivät varustamot sitten vetäydy SECA-alueen muodostamalta liikennealueelta. Vastauksien jakaumasta voidaan päätellä, että Suomen merenkulun rikkimääräyksistä aiheutuvat lisäkulut johtuisivat pääosin vähärikkisten polttoainelaatujen hinnasta.



Kuva 6.1. Ensimmäisen teemakysymyksen vastausten jakauma (n=19).

Toisessa teemakysymyksessä kysyttiin sitä, aiheuttaisivatko IMO:n rajoitukset siirtymistä muihin kuljetusmuotoihin samalla lyhentäen merikuljetusosuutta Suomen ja muiden EU-maiden välisissä kuljetuksissa? Vajaa kaksi kolmannesta (63 %) vastaajista arvioi, että IMO:n päätöksen seurauksena aiheutuu liikennemuotosiirtymää laivaliikenteestä muihin kuljetusmuotoihin ja merikuljetusmatkan pituus lyhenee Suomen ja muiden EU-maiden välisissä kuljetuksissa. Yli kolmannes (37 %) vastaajista ei katsonut, että liikennemuotosiirtymää tapahtuisi. Yksi kyselyyn osallistuneista ei vastannut kysymykseen. Varsin suuri osa piti siten todennäköisenä liikennemuotosiirtymää.



Kuva 6.2. Toisen teemakysymyksen vastausten jakauma (n=19).

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Suhdannetilanne on huonontunut nopeasti viimeisen 12 kuukauden aikana. Toteutuneen kehityksen saldoluku laski vuoden 2010 huippuarvosta 110 pistettä. Positiivinen suhdannekehitys on muuttunut negatiiviseksi. Toteutuneen kehityksen saldoluku vuonna 2011 oli -35 pistettä. Nopeasta suhdannetilanteen muutoksesta huolimatta suhdanteiden heikkeneminen ei ole ollut erityisen voimakasta. Neljäkymmentä prosenttia vastaajista katsoi, että suhdannetilanne on heikentynyt vain jonkin verran. Suhdanteiden ennakoidaan heikkenevän saldoluvin perusteella tulevana kautena vielä jonkin verran. Ennusteen saldoluku on -20.

Suhdannekäännöksi poikkeaa edellisestä laskusuhdanteesta. Tällä kertaa laskusuhdanteesta ei arvioida muodostuvan yhtä syvä kuin kaudella 2/08 alkaneesta laskusuhdanteesta muodostui. Ennen vuoden 2010 lopulla julkaistua varustamobarometria kysely suoritettiin kaksi kertaa vuodessa, joten kasvun hidastuminen ennen laskusuhdannetta oli selvästi nähtävissä kaudella 1/08. Nyt suoritettussa kyselyssä saldoluvin voimakas aleneminen johtuukin osittain muuttuneesta tarkasteluvälistä.

Varustamojohtajien arviot talouden osatekijöiden kehityksestä merenkulkualalla näyttäisivät tukevan suhdannekuvausta, jonka mukaan taloudellinen tilanne ei muodostu niin huonoksi kuin se oli vuoden 2008 syksyllä alkaneen yleismaailmallisen laman aikana. Merikuljetusmarkkinoiden kysynnän toteutuneen kehityksen saldoluku oli vain lievästi negatiivinen eli -5. Saldoluvin ennakoitaan laskevan 15 pistettä, joten saldoluvin mittattuna kysyntä heikkenee tulevalla kaudella. Prosenttitarkastelun perusteella valtaosa vastaajista (60 %) katsoo, että kysyntä kuitenkin pysyy ennallaan seuraavan 12 kuukauden aikana. Rahtihintojen arvioitiin laskeneen viime kaudella, mutta rahtihintaennusteen mukaan laskeva hintakehitys pysähtyy. Ennusteen saldoluku on jopa positiivinen eli +5. Rahtihintojen kehitystä mittaava saldoluku ei ole ollut positiivinen vuoden 2008 ensimmäisen kauden jälkeen. Meriliikenteen vienti- ja tuontimäärien kehitystä ennustavat saldoluvin ovat lievästi negatiivisia, mutta prosenttitarkastelun perusteella enemmistö vastaajista arvioi, että ulkomaankaupan merikuljetusmäärät säilyvät nykyisellä tasolla tulevalla kaudella.

Suhdanteiden heikkeneminen ei ole näkynyt laivapolttoöljyn eli bunkkerin hinnassa. Edellisen laskusuhdanteen aikana bunkkerin hinta laski. Nyt bunkkerin hinta kallistui voimakkaasti kauden 2011 aikana. Toteutuneen kauden saldoluku oli -94. Hinnan odotetaan nousevan edelleen, vaikka merikuljetusmarkkinoiden kuljetuskysyntä pieneneekin suomalaisten varustamojen liikennealueilla Itä- ja Pohjanmerellä. Raakaöljyn maailmanmarkkinahinnan on pitänyt korkealla muun muassa Kiinan taloudessa jatkunut kasvu, euroalueen velkakriisistä aiheutunut epävarmuus ja Libyan tilanne (Öljyalan Keskusliitto, 2011b). Raakaöljyn korkea hinta on heijastunut raskaan polttoöljyn maailmanmarkkinahintaan, joka on samalla tasolla kuin ennen vuotta 2008 alkanutta lamaa (Öljyalan Keskusliitto, 2011a). Kuluttajahintaan vaikuttaa öljytuotteen maailmanmarkkinahinnan lisäksi muun muassa euron ja dollarin suhde.

Kuljetuskysynnän tyrehtyminen ja kireä kilpailu laskivat rahtihintoja kaudella 2011. Kehitys heijastui yksittäisiin varustamoihin alenevana liikevaihtona. Lasku pysähtyy ja valtaosassa varustamoista (75 %) arvioidaan liikevaihdon tulevalla kaudella pysyvän ennallaan tai kasvavan jonkin verran.

Vaikka vielä jonkin verran heikkenevien suhdanteiden ei uskota laskevan varustamoiden liikevaihtoa, talouden yleistä epävarmuutta pidetään tärkeimpänä yksittäisen varustamon kehittymisen ja kasvun esteenä. Seuraavaksi tärkeimmät toimintaa rajoittavat seikat liittyvät kaupalliseen toimintaympäristöön. Kilpailu lisääntyy ja hintakehitys on huonoa. Toimintaa vaikeuttaa lisäksi bunkkerin hinnan nousu.

Kasvun ja kehittymisen esteinä mainittiin myös väylämaksujen nousu ja ympäristöön liittyvät säädösvaatimukset. Ne liittyvät merenkulupolitiikkaan, jonka valtaosa vastaajista katsoi huonontuneen menneellä kaudella. Aikaisemmissa varustamobarometreissä odotukset ovat kohdistuneet ennen kaikkea tonnistoveron toteuttamiseen. Nyt on koettu, että tonnistoverouudistus on juuttunut byrokraatiaan. Alalla odotetaan merenkulkua edistäviä päätöksiä.

Ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset mainittiin kasvun ja kehittymisen esteinä jo vuonna 2010 ilmestyneessä varustamobarometrissä. Teemakysymyksellä selvitettiin nyt IMO:n rikkipäästöjä rajoittavien säädösten vaikutusta liikennemuotosiirtymään. Vähärikkisen polttoaineen odotettavissa olevasta korkeasta hinnasta johtuen 63 prosenttia vastaajista arvioi, että merikuljetuksista tapahtuu siirtymää muihin kuljetusmuotoihin. Siirtymä suuressa mittakaavassa maantiekuljetuksiin olisi EU:n liikennepoliittisten päämäärien vastaista.

LÄHTEET

Baltic Port Organisation 2010. BPO's statement on IMO's SOx marine fuel regulations. Tiedote 17.3.2010.

Kalli, J., Karvonen, T. ja Makkonen, T. 2009. Laivapolttoaineen rikkihaittoisuus vuonna 2015. Selvitys IMO:n uusien määräysten vaikutuksesta kuljetuskustannuksiin. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 20/2009. Saatavilla: [http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=339549&name=DLFE-7317.pdf&title=Julkaisuja%2020-2009]. Viitattu 31.10.2011.

Routa, T. ja Kämäräinen, J. 2011. IMO 2015 Rikkidirektiivi. Vienti- ja tuontilogistiikan haasteet -seminaari 13.10.2011, Logistiikka 2011 -messut. Saatavilla: [http://www.logistiikkamessut.fi/liitetiedostot/editori_materiaali/1789.pdf]. Viitattu 24.10.2011.

Öljyalan Keskusliitto 2011a. Öljytuotteiden maailmanmarkkinahintojen kehitys. Saatavilla: [<http://www.oil.fi/?m=charts&id=247?=fi#>].

Öljyalan Keskusliitto 2011b. Uutiskirje 9/2011. Saatavilla: [http://www.oil.fi/index.php?m=1&newsletter_id=12]. Viitattu 2.11.2011.

LIITE

Kyselylomake

A. Taustatiedot

A1. Yhteystiedot

Varustamon / tytärvarustamon nimi
Vastaaajan 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 vuoden aikana

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

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

B1b. Odotatteko merikuljetusmarkkinoiden suhdanteiden seuraavan vuoden aikana

** seuraavalla vuodella tarkoitetaan kyselyssä seuraavaa 12 kuukauden jaksoa, EI kalenterivuotta.*

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

Tuotanto/Kysyntä

B2a. Onko kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla viimeisen vuoden aikana

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

B2b. Odotatteko kuljetuskysynnän Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla seuraavan vuoden aikana

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

B3a. Odotatteko vientikuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä

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

B3b. Odotatteko tuontikuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä

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

Kilpailu

B4a. Onko kilpailu merikuljetusmarkkinoilla viimeisen vuoden aikana

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

B4b. Odotatteko kilpailun merikuljetusmarkkinoilla seuraavan vuoden aikana

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

Hinnat

B5a. Ovatko merikuljetusrahtien hinnat viimeisen vuoden aikana

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

B5b. Odotatteko merikuljetusrahtien hintojen seuraavan vuoden aikana

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

Kustannukset

B6a. Onko käyttämänne polttoöljyalaadun (= ”bunkkerin”) hinta viimeisen vuoden aikana

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

B6b. Odotatteko käyttämänne polttoöljyalaadun (= ”bunkkerin”) hinnan seuraavan vuoden aikana

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

B7a. Ovatko miehistökustannukset varustamoalalla lippuvaltioittain viimeisen vuoden aikana

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

B7b. Odotatteko miehistökustannusten varustamoalalla lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

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

Investoinnit

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

- Kasvat huomattavasti
- Kasvat jonkin verran
- Pysyvät ennallaan
- Vähentyvät jonkin verran
- Vähentyvät huomattavasti

Varustamoa koskevat kysymykset

Liikevaihto

B9a. Onko varustamonne liikevaihto viimeisen vuoden aikana

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

B9b. Odotatteko varustamonne liikevaihdon seuraavan vuoden aikana

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

Kapasiteetti

B 10a. Onko varustamonne alusten kapasiteetin käyttöaste viimeisen vuoden aikana

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

B 10b. Odotatko varustamonne alusten kapasiteetin käyttöasteen seuraavan vuoden aikana

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

Henkilöstö

B11a. Onko varustamonne merihenkilöstön määrä lippuvaltioittain viimeisen vuoden aikana

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

B11b. Odotatko varustamonne merihenkilöstön määrän lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

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

C Kasvun esteet

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

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

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

D. Teemakysymykset

TAUSTAA: IMO:n rikkihaittoisuusrajat astuvat voimaan 1.1.2015.

KYSYMYS 1: Onko pakokaasupesurin (scrubberin) asentaminen varustamonne aluksiin teille todennäköinen vaihtoehto sääntöjen noudattamiseksi?

- Kyllä
- Ei

KYSYMYS 2: Aiheuttaisivatko IMO:n rajoitukset mielestänne siirtymistä muihin kuljetusmuotoihin samalla lyhentäen merikuljetusosuutta Suomen ja muiden EU-maiden välisissä kuljetuksissa?

- Kyllä
- Ei



Turun yliopisto
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS

FI-20014 TURUN YLIOPISTO

<http://mkk.utu.fi>



Turun yliopisto
University of Turku