

Meriteollisuuden talouden ja suhdanteiden kehitys 2006–2020 – FIMECC Probe -hankkeen toimialakatsaus 2012

Jouni Saarni, Antti Saurama, Tapio Karvonen, Annamari Heikkilä & Elisa Holma

CCR CENTRE FOR
COLLABORATIVE
RESEARCH



Turun kauppakorkeakoulu • Turku School of Economics

FI-20014 Turun yliopisto, Finland
Puhelin/Telephone +358 2 333 51
Faksi/Fax +358 2 8900
www.tse.utu.fi

TURUN KAUPPAKORKEAKOULU
CCR TUTKIMUSPALVELUT

TURKU SCHOOL OF ECONOMICS
CENTRE FOR COLLABORATIVE RESEARCH

E1/2013

Jouni Saarni, Antti Saurama, Tapio Karvonen,
Annamari Heikkilä & Elisa Holma

**Meriteollisuuden talouden ja suhdanteiden
kehitys 2006–2020 – FIMECC Probe -hankkeen
toimialakatsaus 2012**

Copyright © Jouni Saarni, Antti Saurama, Tapio Karvonen, Annamari Heikkilä & Elisa Holma

CRE Tutkimus- ja koulutuskeskus
2013

ISBN 978-952-249-305-7

FIMECC PROBE

Performance Monitoring of and Industry Foresight for the Finnish Maritime Industry

ESIPUHE

Tämä Fimecc Innovations & Network -ohjelman PROBE-tutkimushankkeessa tehty raportti sisältää vuosittaisen katsauksen suomalaisten meriteollisuusyritysten taloudelliseen tilaan, markkinoiden kehitykseen sekä suhdanneodotuksiin. Talouden osalta raportti sisältää meriteollisuuden kokonaisvolyymien kehityksen arvioinnin, kasvun ja kannattavuuden seurannan toimijaryhmätasolla 2006–2011 sekä ennakkotietoja vuoden 2012 taloudellisesta kehityksestä (vuoden 2012 viralliset tilinpäätöstiedot ovat kattavasti saatavilla vasta loppuvuonna 2013). Talousosiossa on samalla pyritty arvioimaan yritysten aikaisempina vuosina tekemiä suhdanneodotuksia toteutuneeseen taloudelliseen tilanteeseen.

Markkinasegmenttien tilannetta raportissa tarkastellaan kahden markkinan osalta: risteily- sekä ro-ro ja ro-pax -markkinoilla. Raportin kolmas osa tarkastelee yritysten suhdannenäkymiä vuodelle 2013 perustuen syksyn 2012 tilanteeseen. Osa sisältää myös erityisteeman Suomen koko meriteollisuuden kehityskuvasta vuodelle 2020, jossa yritykset arvioivat mm. alan tulevaisuuden vetureita, uhkia ja mahdollisuuksia sekä tarvittavia toimenpiteitä alan menestymiseksi tulevaisuudessa.

Raportin ovat Turun yliopistossa tehneet osioittain seuraavat tekijät:

Yritysten talous:	Jouni Saarni ja Antti Saurama (CCR)
Markkinasegmentit:	Tapio Karvonen (MKK)
Suhdannekatsaus:	Tapio Karvonen, Annamari Heikkilä ja Elisa Holma (MKK)

Toimialakatsaus on osa vuonna 2009 alkanutta meriteollisuuden sektorikohtaista toimialaseurantaprosessia.

Turussa 25.3.2013

Antti Saurama



Sisällys

ESIPUHE	4
MERITEOLLISUUSYRITYSTEN TALOUDELLINEN KEHITYS	6
Vuonna 2011 meriteollisuusyritysten tilanne heikkeni edelleen ja kannattavuusvaikeudet syvenivät myös verkostoyrityksissä	7
Katse taaksepäin: vuoden 2011 alan päätapahtumat	7
Meriteollisuuden kokonaisvolyyymi taantui 6 vuoden takaiseen	8
Mitä alan yritykset odottivat vuodelta 2011 ja miten kävi?	9
Meriteollisuusyritysten kasvu ja kannattavuus toimijaryhmittäin vuonna 2011.....	10
Entä vuosi 2012?.....	15
MARKKINASEGMENTTIEN NÄKYMÄT – CRUISE, RO-RO & FERRY.....	17
Markkinasegmenttien kehitys	18
Risteilymarkkinat	18
Ro-ro- ja matkustaja-autolauttamarkkinat.....	20
SUHDANNEKATSAUS JA NÄKYMÄT VUODELLE 2020	25
Suhdannenäkymät vuodelle 2013.....	26
Liikevaihdon kehitysodotukset maltilliset mutta positiiviset.....	27
Kotimainen ja ulkomainen tilauskanta	28
Kannattavuusodotukset varovaisen myönteiset	30
Investoinnit ennallaan	31
Henkilöstömäärän kehitysodotukset edelleen hyvällä tasolla.....	32
Meriteollisuuden asiakasryhmien merkitys toimijoille – telakat jatkossakin merkittävin, offshore nousussa.....	33
Viennin osuus kokonaisymyynnistä ja sen kehitysodotukset.....	34
Vuoden teema: Meriteollisuuden kehityskuva 2020	35
Liite 1: Suhdannekatsauksen toteutus ja vastaajat	44
Liite 2: Meriteollisuusyritysten talouden kehityksen toimijaryhmittäinen seuranta.....	45

**MERITEOLLISUUSYRITYSTEN
TALOUDELLINEN KEHITYS**



Vuonna 2011 meriteollisuusyritysten tilanne heikkeni edelleen ja kannattavuusvaikeudet syvenivät myös verkostoyrityksissä

Vuonna 2011 meriteollisuuden kokonaisvolyymin supistuminen jatkui mutta hieman hitaammin kuin edellisenä vuonna. 615 meriteollisuudessa kokonaan tai osittain toimivan yrityksen arvio yhteenlasketusta meriteollisuutta koskevasta liikevaihdosta supistui noin 6 % (vuonna 2010 -15 %). Liikevaihdon lasku koski erityisesti kokonaan meriteollisuuteen keskittyneitä yrityksiä. Kun meriklusteriin kohdistuvaa osuutta ei huomioida, koko yritysjoukon kokonaisliikevaihto kasvoi 7 %:lla. Tämä tarkoittaa sitä, että monialaiset yritykset, joilla meriteollisuus on yksi markkina muiden ohella, ovat onnistuneet kasvattamaan liikevaihtoaan muilla markkinoilla. Sen sijaan meriteollisuuden volyyymi on palautunut lähes vuoden 2006 lukemiin, mikä on neljänneksen pienempi kuin vuoden 2008 huippuvuoden taso.

Vuosi 2011 oli neljäs perättäin kun alan yritysten kannattavuus keskimäärin laski noin kolmen prosentin tuntumaan liikevoitolla mitattuna (n = 517). Kannattavuuden lasku oli kuitenkin hitaampaa kuin vuosina 2009 ja 2010. Erityisesti monissa sisustusvarustelua tekevissä yrityksissä oli erittäin voimakkaita kannattavuuden romahduksia. Telakat onnistuivat vihdoinkin parantamaan kannattavuuttaan, mutta suurimmat kaksi, STX Finland ja Technip Offshore Finland tekivät yhä miinusmerkkisen tuloksen. Erityisesti laitetoimittajien ja lvi-järjestelmien yrityksistä erottuu menestyjiä, jotka ovat onnistuneet säilyttämään tai parantamaan kannattavuuttaan haasteisina vuosina 2010 ja 2011 peräkkäin. Ruoripotkurit ja tietyt erikoislaitteet ja komponentit ovat edelleen säilyneet alan helminä liiketoiminnan tuottojen suhteen.

Katse taaksepäin: vuoden 2011 alan päätapahtumat

Vuonna 2010 erityisesti kotimaisten telakoiden tilauksista riippuvat yritykset olivat huolissaan tilaukskannasta, sillä M/S Allure of the Seas valmistui eikä muita tilauksia ollut näköpiirissä. Tunnelmat kuitenkin paranivat aivan loppuvuonna 2010, jolloin julkistettiin esimerkiksi Viking Grace risteilyautolautan tilaus Turkuun sekä Helsingin telakan uudelleen-järjestelyjen myötä perustetun Arctech Helsinki Shipyardin kahden jäätämurtavan huoltoaluksen tilaus Sovcomflotille. Royal Caribbeanilta odotettiin kuumeisesti ”Project Sunshine” työnimellä kulkeneiden risteilyalusten tilausta Turkuun, mutta helmikuussa koettiin karvas pettymys, kun saksalaisen Meyerin telakan julkistettiin saavan kyseinen tilaus. Vuoden 2011 alkupuolella muita tilausuutisia kuitenkin kuultiin – tosin toivottua pienemmin volyymein. Rauman telakka sai tilauksen kalastustutkimusaluksesta Namibiaan sekä Finferriesin maantielautasta. Turkulainen Meriaura-yhtymä tilasi kotikaupungistaan STX:ltä pienen erikoislastialuksen, jossa käyttömahdollisuus bioöljylle, sekä Mobimarilta tuuli-voimaloiden huoltoaluksen. Uudenkaupungin työvene sai kahden pienemmän maantielautan tilauksen kotimaahan sekä vuoden lopussa tilauksen yhdelle suuremmalle lautalle Ruotsiin.

Tuotannon osalta Turussa ei vuoden 2011 aikana tehty juurikaan laivojen runko- tai sisustustöitä. Työn alla oli lähinnä sekalaisempia projekteja kuten Castero Sei -putkenlaskualuksen huolto, offshore-moduuleja tai kuriositeettina Turun Myllysilan teräsrakenteet. Raumalla alettiin vuoden alusta rakentaa S.A.Agulhas II-tutkimusalusta Etelä-Afrikkaan sekä viimeisteltiin Spirit of France-autolautta. Arctechin tilausten tuotanto Helsingissä alkoi vasta 2012 puolella. Uudessa-kaupungissa viimeisteltiin öljyntorjunta-alus Louhi, maantielautta Ruotsiin sekä partioalus Saksaan. APX-metalli luovutti 3 lossia Finferriesille ja sai myös lisätilauksen kolmelle. Loppuvuodesta vihdoinkin

FIMECC PROBE

kuultiin satojen miljoonien eurojen suuruusluokan tilauksia: Royal Caribbeanin ja TUI AG:n saksalainen yhteisyritys TUI Cruises tilasi keskikokoisen risteilyaluksen Turusta ja Porin Mäntyluodon Technip Offshorelta tilattiin spar-öljynporauslautta Anadarko Petroleumille. Helsingin Arctech sai sopimuksen monitoimipelastusaluksen varustelusta. Rauman telakka sai myös vartioalustilauksen Rajavartiolaitokselta.

Vaikka kotimaiset telakat ja niistä suorimmin riippuvat alihankkijat tuskailivat tilauskirjojensa tyhjen sivujen kanssa, meriteollisuuden laite- ja järjestelmätoimittajilla riitti kuitenkin toimintaa. Esimerkiksi ABB sai offshore-aluksiin liittyvien järjestelmien tilauksia Norjaan, Etelä-Koreaan, Singaporeen ja Brasiliaan. Cargotec sai sopimuksia lastinkäsittelyjärjestelmistä ainakin kymmeneen Kiinassa ja Etelä-Koreassa rakennettaviin rahtialuksiin. Wärtsilä sai huoltosopimuksia, suunnittelutöitä mm. Kiinaan ja moottoritilauksia mm. Venäjällä rakennettaviin tankkereihin. Uudenlainen projekti oli myös tankkerin konversio LNG-käyttöiseksi. Sisustusvarustelijat toteuttivat muutostöitä risteilyvarustamoille. Tutkimuksen ohessa tehdyssä mediaseurannasta kävi ilmi, että Saksaan menneestä Sunshine-tilauksesta esimerkiksi ABB, Merima ja Kojä olivat saaneet sopimukset järjestelmistä tai kokonaistoimituksista. Laite- ja järjestelmätoimittajat osoittavat, että Suomen meriteollisuutta ei voida arvioida yksinomaan kotimaisten telakoiden näkökulmasta. Toimittajaverkoston seuraaminen ja tietojen julkistus on kuitenkin paljon hajanaisempaa ja satunnaista.

Vuoden merkittävin yrityskauppa oli Wärtsilän tekemä brittiläisen öljy- ja kaasuteknologia-yhtiö Hamworthyn osto. Tutkimustoimintaan liittyen lounaisrannikon kaupungit perustivat lokakuussa 2011 meriteollisuuden innovaatioalusta Meridiemin.

Meriteollisuuden kokonaisvolyymi taantui 6 vuoden takaiseen

Meriteollisuuden yrityssectän tutkimisen haasteena on saada selville monialaisista yrityksistä meriteollisuuteen tai sen asiakkaisiin kohdistuvan liikevaihdon osuus yrityksen koko toiminnasta. Selvityskeinoina ovat lähinnä kyselyt, joilla ei kuitenkaan täyteen kattavuuteen käytännössä juuri koskaan päästä. PROBE:n osana suhdannekyselyihin ja 2009 innovaatiokyselyyn tukeutuen laadittiin karkea arvio alan yritysten meriteollisuudeksi laskettavan toiminnan kokonais-volyymista. Yritysjoukkona käytettiin eri tutkimusten osana luotua 615 ajantasaisen yrityksen listaa, joiden on tunnistettu ainakin jossain määrin toimivan meriteollisuudessa. Yritysten ydintoiminta voi silti olla jollakin muulla alalla.

2006	2007	2008	2009	2010	2011
5,5	6,5	7,4	7,1	6,0	5,7 mrd €
	17,5 %	13,8 %	-4,2 %	-15,1 %	-5,7 %

Laajan meriteollisuusyritysjoukon luvut osoittavat alan kasvun pysähtyneen ja kääntyneen laskuun 2009 aikana. Lasku oli erityisen jyrkkää vuonna 2010 ja hidastui vuonna 2011. Meriteollisuuteen liittyvä kokonaisliikevaihdon voidaan arvioida painuneen alle vuoden 2007 tason.

Arvio muodostettiin ottamalla yritysten liikevaihdosta vaihteleva osuus perustuen: a) yritysten antamiin vastauksiin meriteollisuuden osuudesta (10/30/60/80 %) jossakin PROBE-hankkeen yhteydessä toteutetuissa kyselyissä; b) jos yritys on merkitty kuuluvan telakoiden merkittävien 150 toimittajan joukkoon huomioitiin yrityksen kokonaisliikevaihdosta vähintään puolet; c) muiden

FIMECC PROBE

yritysten kokonaisliikevaihdosta huomioitiin 5 %, noudattaen yhteensopivaa käytäntöä aiemman vuoden 2008 meriklusteriselvityksen kanssa. Tapauskohtaisesti tehtiin harkinnanvaraisia korjauksia käyttämällä poikkeavia arvoja muutamille esim. hyvin monialaisille yrityksille.

Mitä alan yritykset odottivat vuodelta 2011 ja miten kävi?

Tämän meriteollisuusalan raportin painopiste on vuosien 2010 ja 2011 välisen kehityksen tarkastelussa. Kaksi vuotta sitten, vuoden 2010 syksyllä PROBE-hankkeessa kysyttiin toista kertaa toimittajaverkoston yritysten (pl. telakat) suhdanneodotuksia seuraavalle vuodelle 2010. Odotukset olivat tällöin vähän parantuneet vuotta aiemmasta, ja kokonaisuudessaan toimittajaverkoston vastanneista yrityksistä (133) yhtä moni (38 %) uskoi vuoden 2011 liikevaihdon joko kasvavan tai pienentyvän. Tunnelmat olivat siis jakaantuneet uusiin tilauksiin liittyvien epävarmuuksien johdosta. Seuraavasta taulukosta ilmenee, miten vastanneiden yritysten kohdalla odotukset ja toteutumat jakaantuivat toimija-ryhmittäin. Käytetyn suuntaa-antavan ryhmittelyn jakoperusteet on kuvattu liitteessä 2.

Taulukko 1. Vuonna 2010 133 vastanneen yrityksen odotukset vuodelle 2011 toimijaryhmittäin ja niitä vastaavat toteutumat

2010 vastanneet yritykset ryhmittäin	Syksyllä 2010 kysytyt suhdanneodotukset vuodelle 2011		Toteutuma 2011	
	% ryhmästä vastannut odottavansa liikevaihdon kasvavan vuonna 2011	% ryhmästä vastannut odottavansa liikevaihdon vähenevän vuonna 2011	% vastanneista ryhmän yrityksistä, joilla liikevaihto kasvoi vähintään 10 %	% vastanneista ryhmän yrityksistä, joilla liikevaihto väheni vähintään 10 %
Turvallisuus (n = 5)	80 %	0 %	40 %	20 %
LVI (n = 16)	56 %	25 %	46 %	15 %
Suunnittelu (n = 17)	53 %	35 %	73 %	7 %
Sähkö (n = 19)	47 %	26 %	50 %	25 %
Koneet (n = 18)	39 %	22 %	71 %	24 %
Rakenteet (n = 20)	35 %	35 %	38 %	25 %
Sisustus (n = 38)	21 %	61 %	23 %	60 %
	% ryhmästä vastannut odottavansa kannattavuuden paranevan vuonna 2011	% ryhmästä vastannut odottavansa kannattavuuden heikkenevän vuonna 2011	% vastanneista ryhmän yrityksistä, joiden liikevoitto % kasvoi vähintään 3 %-yks.	% vastanneista ryhmän yrityksistä, joiden liikevoitto % pieneni vähintään 3 %-yks.
Turvallisuus (n = 5)	80 %	0 %	40 %	40 %
Koneet (n = 18)	61 %	11 %	41 %	24 %
Suunnittelu (n = 17)	53 %	18 %	53 %	7 %
LVI (n = 16)	50 %	19 %	31 %	15 %
Sähkö (n = 19)	42 %	26 %	50 %	0 %
Rakenteet (n = 20)	35 %	30 %	13 %	40 %
Sisustus (n = 38)	16 %	47 %	20 %	51 %

FIMECC PROBE

Toteutuneet luvut osoittavat, että parantuneiden odotusten realisoitumiseen koitui viivettä, sillä toteutunut meri-teollisuuden kokonaisvolyyymi oli 2011 hieman pienempi kuin vuonna 2010. Taas syksyllä 2011 tehdyssä suhdanne-kyselyssä oli huomattavasti parantuneet odotukset seuraavalle vuodelle, joten odotettu kasvu ajoittunee todennäköisesti vasta vuodelle 2012.

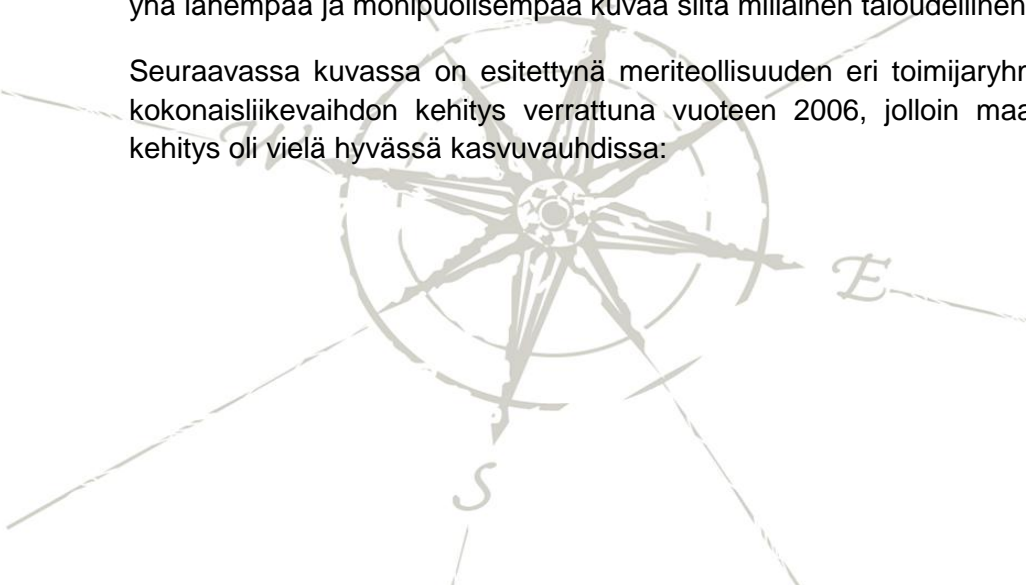
Vastanneita yrityksiä ryhmittäin tarkasteltaessa on havaittavissa, että yritysten liiketoiminnan toteutumat vastaavat kohtalaisen hyvin sitä mitä yritykset ovat odottaneetkin. Sekä kasvun että kannattavuuden suhteen enemmistö yrityksistä on odottanut omien yritystensä kehityksen sensuuntaiseksi mitä on tapahtunutkin. Useimmilla LVI:n, suunnittelun, sähkö- ja koneyritysten vastaajilla liiketoiminnan tilanne parani vuonna 2011, rakenteiden osalta pysyi kutakuinkin samana ja sisustustoimijoiden osalta heikkeni. Suunnittelun ja koneiden ryhmien yrityksistä odotettua useamman yrityksen liikevaihto kasvoi. Turvallisuuden ryhmästä kertyneiden vastausten määrä on alhainen eikä täten kovin vertailukelpoinen.

Edellinen taulukko kuvaa kuitenkin vain mitä tapahtui 2010 suhdannekyselyyn vastanneille yrityksille. Kattavan kokonais-kuvaan pääsemiseksi, seuraavaksi käydään läpi meriteollisuuteen liittyvää toimintaa omaavaksi tunnistetun 517 yritysten tilinpäätöksiin perustuvan aineiston ja tunnuslukujen avulla toimijaryhmittäin.

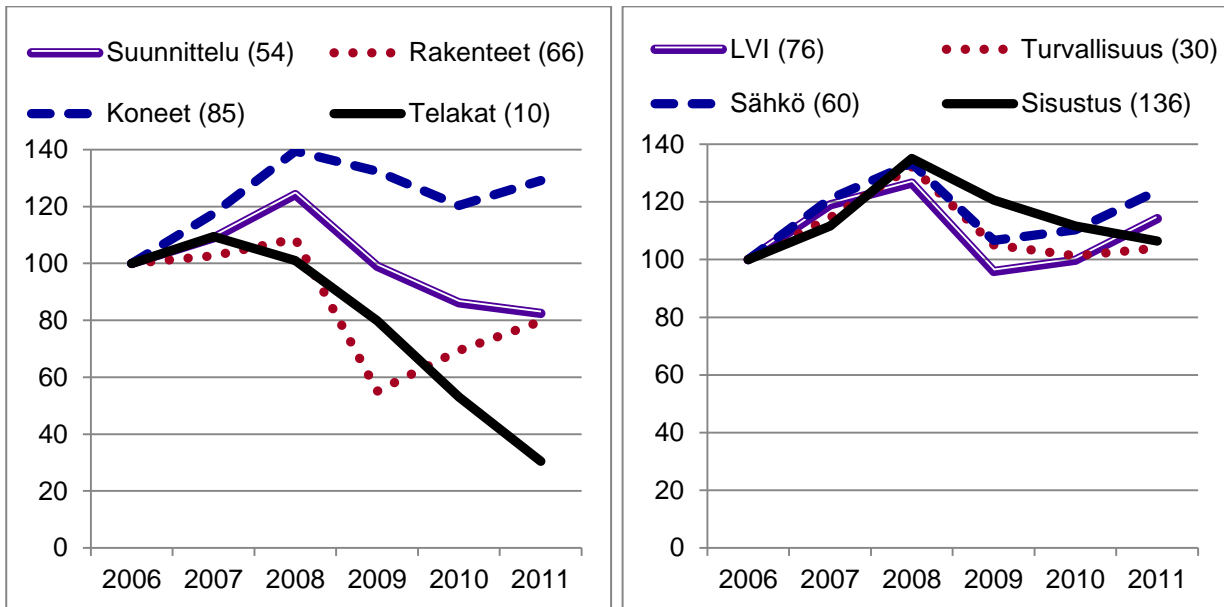
Meriteollisuusyritysten kasvu ja kannattavuus toimijaryhmittäin vuonna 2011

Meriteollisuusyritysten volyymin ja taloudellisten tunnuslukujen seuranta toteutettiin Fimeccin PROBE-hankkeessa nyt jo neljättä kertaa. Seurannan pääperiaatteet ovat pysyneet samana, mutta kohdejoukko sekä analyysit ovat jalostuneet kerta kerralta. Tämän uusimman seurantaraportin analyyseissa on tehty kaksi merkittävämpää uudistusta. Ensinnäkin kohdeyritysten joukkoa on laajennettua aiemmasta noin 250:stä yli 500:aan mukaan lukien myös lakkautettuja yrityksiä, jotta erityyppiset toimijat meriteollisuuden laajasta alihankintaverkostosta tulisivat mahdollisimman kattavasti huomioiduiksi. Kattavaa listaa, tai tarkkoja rajoja meriteollisuuteen kuuluviksi yrityksiksi ei ole olemassa ja niinpä alaa seuraavat tutkijat ovat päivittäneet listaa sisältämään meriteollisuudessa aktiiviset yritykset ja myös uudet aloittajat. Toiseksi seurannassa voidaan yhä laajemmin hyödyntää samassa hankkeessa toteutettujen suhdannekyselyjen vastauksia. Niitä on hyödynnetty erottelemaan vielä tarkemmin yritykset jotka ovat keskittyneet puhtaasti meriteollisuustoimintaan monialaisemmista yrityksistä, joilla meriteollisuus on yksi mutta merkittävä toimintasegmentti muiden joukossa. Tavoitteena on luoda yhä lähempää ja monipuolisempaa kuvaa siitä millainen taloudellinen kehitys alan eri toimijoilla on.

Seuraavassa kuvassa on esitettyä meriteollisuuden eri toimijaryhmien yritysten yhteenlasketun kokonaisliikevaihdon kehitys verrattuna vuoteen 2006, jolloin maailmanlaajuisesti taloudellinen kehitys oli vielä hyvässä kasvuvauhdissa:



FIMECC PROBE



Kuva 1. Toimijaryhmien kokonaisliikevaihdon kehityksen indeksi 2006–2011, vuosi 2006 = 100, n = 517

Kuvaajista ilmenee, että vuosi 2008 oli toiminnan volyymin huippuvuosi lähes kaikille toimijaryhmille. Sen jälkeen kehitys kääntyi laskuun kaikilla ryhmillä. Suunnittelu- ja ohjelmistotoimistot ja rakenteet ja käsittely –ryhmä sekä varsinkin telakat ovat vajonneet 2006 tason alle. Historiaan peilaten luultavasti tarvitsee katsoa vuosikymmeniäkin taaksepäin, milloin Suomen päätelakoiden liikevaihto olisi ollut yhtä laiha kuin vuonna 2011. Rakenteiden ryhmä tekee kaikkein syvimmän notkahduksen, sillä niihin kuuluvien teräs – ja muiden rakennusmateriaalien tuottajien liiketoiminta kärsi hetkellisesti eniten myös maarakentamisen pysähtyneenä finanssikriisin seurauksena. Sen sijaan LVI- ja sähkölaitteistojen toimijat ovat vuonna 2011 onnistuneet palauttamaan liikevaihdon kasvuun. Koneet -ryhmän erikoistuneet laitetoimittajat ja asen-tajat ovat pystyneet pitämään myyntinsä lähellä huippuvuoden tasoa. Ryhmän volyymin ja kasvusta yhä isompi syntyy ruoripotkuri- ja propulsiolaitteiden veturiyhtymien ympärille syntyneistä alihankintaketjuista. Sisustusvarustelijat ja turvallisuuteen liittyvien laitteiden toimittajilla kokonaisvolyymin on pysynyt kutakuinkin 2006 tasolla.

Esimerkinomaisia liikevaihtoaan merkittävästi sekä 2010 että 2011 peräkkäin suhteellisesti kasvattaneita yrityksiä kustakin ryhmästä: (maininnat muutosten kärkiarvoja, nämä eivät ainoat ryhmien menestyneet yritykset)

Koneet:	Finnparts, Memar, Bosch Rexroth, Agco Sisu Power, Johnson Metal	Sähkö:	Audico Systems, Tampereen Keskustekniikka, Studiotec, Gistele, Vacon, Prysmian Cables and Systems
LVI:	Marimatic, Polarputki, Tampereen Tiivisteteollisuus, Teknikum, LVI-Dahl	Telakat:	Turun korjaustelakka, Western Shipyard
Sisustus:	Hermann's Finland, Oy Vallila Interior, Parmarine	Turvallisuus:	-
Suunnittelu:	Eniram, Technology Design and Engineering Eng'nD, KMJ-Engineering, KPM-Engineering, Furuno Finland	Rakenteet:	HT Laser, Zinaltec, FY-Composites

FIMECC PROBE

Taulukko 2. Meriteollisuuden kohdistuneen liikevaihdon kehitys 2009-2011 toimijaryhmittäin meriteollisuuden painoarvon mukaan yrityksen toiminnassa (miljoonaa euroa & muutosprosentit)

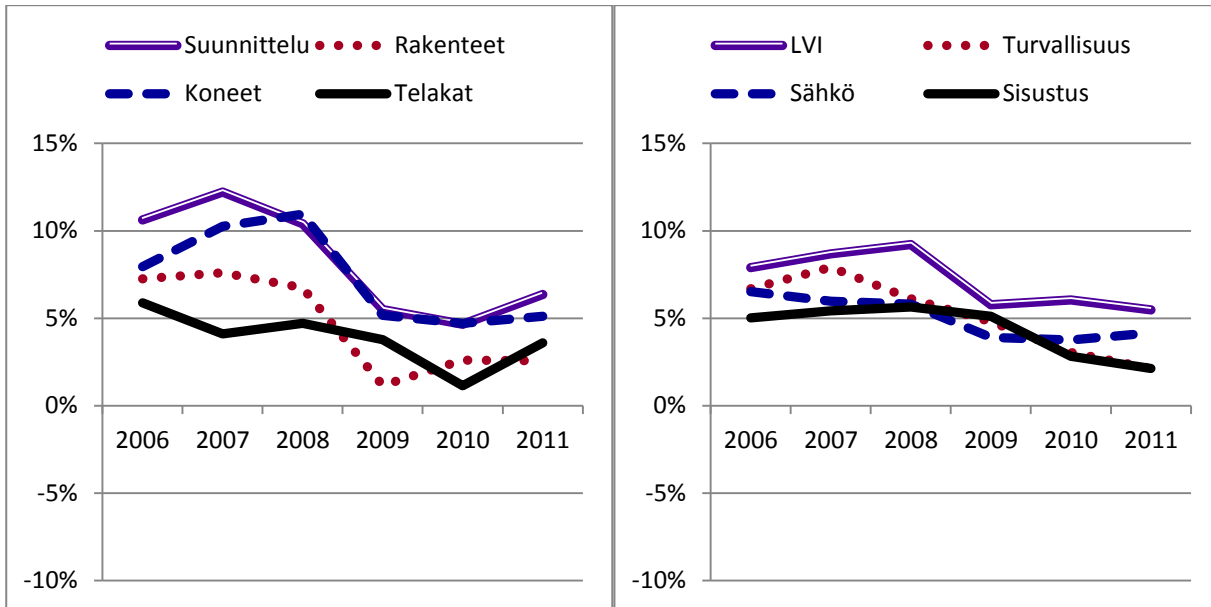
Arvio meriteollisuuden kohdistuvasta liikevaihdosta 2009–2011	Vain meriteollisuutta (n = 37)	Pääosin meriteollisuutta (n = 88)	Pääasiassa muuta mutta myös meriteollisuutta (n = 139)
Koneet (49)	625 m€	4 470 m€	6 421 m€
2011	604 + 4 %	4 818 - 7 %	5 327 + 21 %
2010	645 - 6 %	5 578 - 14 %	5 636 - 5 %
LVI (34)	0	52	737
2011	2 - 96 %	49 + 8 %	628 + 17 %
2010	6 - 70 %	60 - 18 %	617 + 2 %
Rakenteet (35)	9	19	3 576
2011	10 - 14 %	22 - 17 %	3 080 + 16 %
2010	20 - 50 %	30 - 26 %	2 331 + 32 %
Sisustus (70)	39	95	812
2011	82 - 52 %	151 - 37 %	764 + 5 %
2010	97 - 15 %	248 - 39 %	717 + 6 %
Suunnittelu (26)	18	11	52
2011	16 + 16 %	43 - 74 %	43 + 22 %
2010	18 - 13 %	68 - 36 %	42 + 3 %
Sähkö (29)	4	17	1 694
2011	3 + 27 %	22 - 19 %	1 473 + 15 %
2010	2 - 22 %	65 - 67 %	1 326 + 11 %
Telakka (7)	310	81	0
2011	642 - 52 %	64 + 27 %	0
2010	1 002 - 36 %	81 - 21 %	0
Turvallisuus (14)	0	9	194
2011	0 + 3,5 %	10 - 11 %	187 + 3 %
2010	0 - 6,3 %	11 - 7 %	189 + 1 %
	1 790 1 358 1 005	6 141 5 179 4 754	10 857 11 503 13 487
	-43,9 %	-22,6 %	24,2 %

Taulukossa 2 erotellaan tarkemmin miten liikevaihdon muutokset 2009–2011 ovat jakautuneet puhtaasti meriteollisuuteen keskittyneiden, pääosin meriteollisuudessa toimivien sekä pääosin muilla aloilla toimivien yritysten kesken.

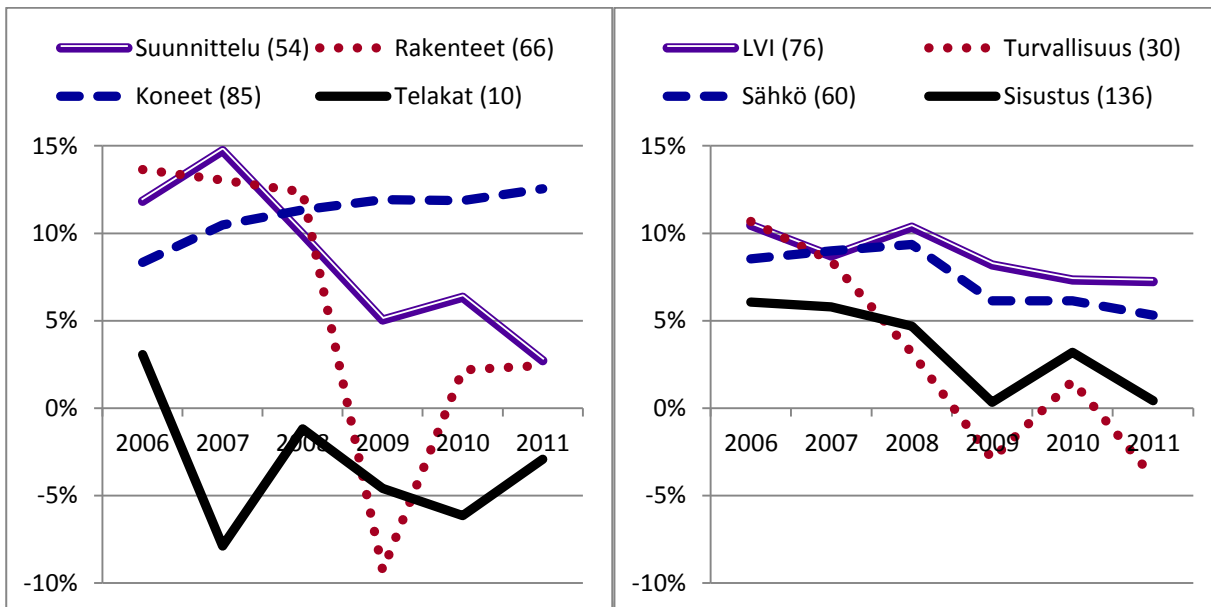
Seuraavissa kuvissa otetaan toimijaryhmien keskimääräinen kannattavuus tarkasteluun. Mediaaniliikevoittoprosentti kuvaa yritysjoukon keskimääräisen yrityksen tilannetta jolloin huomioidaan yhtä lailla joukon kaikki yritykset. Toisin sanoen puolet yritysjoukosta sijaitsee mediaaniarvon alapuolella ja toiset puolet sen yläpuolella. Meriteollisuuden kohdistuvalla liikevaihdolla painotettu liikevoittoprosentti antaa kunkin toimijaryhmän kohdalta yleisen kuvan kuinka kannattavaa ryhmän kaltainen toiminta meriteollisuudessa Suomessa on keskimäärin ”joka eurolta” ja korostaa suuria, merkittäviä yrityksiä. Jokainen ryhmän yrityksen kannattavuus huomioidaan yrityksen osuudella ryhmän yhteenlasketusta meriteollisuuden liittyvästä liikevaihdosta.

FIMECC PROBE

Kuva 2. Toimijaryhmien liikevoittoprosenttien mediaanit



Kuva 3. Toimijaryhmien meriklusteriin kohdistuvaksi arvioidulla liikevaihdolla painotetut liikevoittoprosentit



Kuvaajista ilmenee, että meriteollisuuden kannattavuuden perustaso on vuosina 2009–2011 ollut selvästi alempi kuin vuosina 2006–2008 lähes kaikilla toimijaryhmillä. Poikkeuksen tekevät koneet-ryhmän yritykset, joiden meriteollisuus-liikevaihdolla painotettu liikevoittoprosentti on hitaasti parantunut koko aikajaksona. Tämä selittyy koneet -ryhmän suurimpien yritysten menestyksellä, joihin lukeutuvat varsinkin ruoripotkurilaitteiden valmistajat sekä lisäksi Wärtsilän kannattavuuden pitkään samana säilyneenä perustasona noin 10 %:n tuntumassa. Suurimmat telakat, mikä ilmenee painotetun liikevoittoprosentinkin kehityksestä, ovat jo vuodesta 2007 tehneet tappiota ja

FIMECC PROBE

ryhmien joukosta kannattamattomin. Tosin vuoden 2011 aikana telakoiden kannattavuus parani lähemmäksi nollaa. Myös turvallisuuden ja sisustusvarustelun yritysten kannattavuus on viime vuodet ollut kipurajalla. Rakenteiden ryhmällä näkyy teräksen ja rakennusmateriaalien kysynnän osalta heikoin vuosi 2009, mutta se jäi yksittäiseksi poikkeukseksi ryhmän palattua plusmerkkiseksi.

Vuosien 2010 ja 2011 välillä kannattavuuden suurimmat muutokset ovat tapahtuneet edellä mainitun tavoin telakoiden ja sisustuksen ja turvallisuuden ryhmissä. Rakenteiden ja LVI:n ryhmissä keskimääräinen kannattavuus on pysynyt käytännössä samana. Suunnittelun ja sähkön ryhmien kehitys on kaksijakoisempi. Ryhmien kannattavuuden mediaani-käyrät nousivat vuonna 2011 mutta meriteollisuuden osuutta painottavat kannattavuuskäyrät laskivat. Ryhmien sisällä suurimmat kannattavuuserot (yläkvartiiliin ja alakvartiiliin erotus) ovat suunnittelun, sisustuksen ja LVI:n ryhmissä. Näissä ryhmissä osalla menestyvillä yrityksillä on siis suhteellisesti muita parempi tulos. Yritysten koon suhteen on erotettavissa ryhmistä pari poikkeusta. Pienimpien alle 2 miljoonan liikevaihdon suunnittelutoimistojen kannattavuudet ovat keski-määrin suurempia parempia. Taas kaksi suurinta telakkayhtiötä ovat selvästi muita pientelakoita kannattamattomampia. Muissa ryhmissä kannattavuuden kehitys on jokseenkin samansuuntaista koosta riippumatta.

Sijoitetun pääoman tuotot ovat laskeneet useimmissa meriklusteriin keskittyneissä yrityksissä, varsinkin sisustus-varustelijoilla ja LVI-toimijoilla. Meripuolen LVI:ssä tuotto on silti yhä paremmasta päästä konevalmistajien rinnalla, noin 40 %:ssa. Telakat, sisustus ja turvallisuus jäävät alle 10 %:n

Vakavaraisuuden suhteen ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia verrattuna vuoteen 2010. Kaikilla muilla toimijaryhmillä omavaraisuusaste on keskimäärin 30 %:n ja 50 %:n välillä, eli kohtalaisen hyvänä pidetyllä tasolla. Telakoiden osalta tilanne on hyvin yksilöllinen. STX Finlandin omavaraisuusaste on noussut 2009 20 %:n tuntumasta yli 40 %:n. Technipin oma pääoma oli vuonna 2011 kolmatta vuotta negatiivinen.

Paikoitellen kannattavuusmittarien liikkeet ovat hyvinkin vaihtelevia johtuen meriteollisuuden toimintaympäristön syklisestä ja heterogeenisestä luonteesta. Kokonaisuudessaan meriteollisuuteen keskittyneistä yrityksistä suurimman osan liiketoiminta on merkittävästi heikentynyt vuoden 2011 aikana. Toisaalta esimerkiksi konkurssseja ei samana vuonna tapahtunut merkittävästi enempää kuin muutamina aiempinakaan vuosina. Alalla toimivien yritysten koko liiketoiminnan, ml. muidenkin kuin meriklusteriin luettavien alojen kannattavuus on päivittäin hivenen parantunut. Telakoiden pitkään jatkuneiden vaikeuksien johdosta ruoripotkurilaitteiden valmistajat ovat vuosi vuodelta hioutuneet meriteollisuuden tämän hetken terävimmäksi kärjeksi.

Esimerkinomaisia yrityksiä, joilla korkea kannattavuus (liikevoitto yli 10 %) sekä 2010 että 2011 peräkkäin (maininnat kärkiarvoja, nämä eivät ainoat ryhmien menestyneet yritykset)

Koneet:	Rolls Royce , Lesjöfors Springs, EIE Maskin, Steer-prop, JTK Power, Pemamek	Sähkö:	Nordic Aluminium Oyj, Alandia Engineering, Rikta Ukin työvene
LVI:	Kiupart, Tampereen Tiivisteteollisuus, Evac, Selcast, Marimatic, Pumppulohja	Telakat:	
Sisustus:	E.U.-Adhoc Project Oy, Sanka, Aluwood, HL-Metal, Metos	Turvallisuus:	Suomen Turvakilvet, Liitin
Suunnittelu:	Rintekno, HTM-Marine & Offshore Services, Länsiteknikka, Napa	Rakenteet:	Tasoteräs, Hempel Finland, MR-Weld, Ovako Bar, Tebul

Entä vuosi 2012?

Syksyllä 2011 toteutetun kolmannen suhdannekyselyn tulokset osoittivat meriteollisuuden toimittajaverkoston yritysten odotusten liikevaihdon kasvulle olevan selkeästi paremmat vuodelle 2012 kuin ne olivat vuosille 2011 tai 2010. Yli puolet vastanneista yrityksistä uskoi liikevaihdon kasvavan seuraavana vuonna. Tuloksen taustalla on samana syksyllä tullut uutinen TUI-varustamon risteilijätilauksesta, minkä johdosta vuosi 2012 aloitettiin selvästi aiempaa positiivisemmin tunnelmin. Edellisestä PROBE-hankkeen talous- ja suhdannekatsauksesta on tarkemmin nähtävissä vuodelle 2012 kohdistuneet suhdanneodotukset.

Vuoden 2012 tilinpäätöstietoja eivät ole saatavilla kuin vasta myöhemmin, mutta vuoden 2012 meriteollisuuden tapahtumista voidaan saada kokonaiskuvaa miten kehitys on jatkunut. Telakoiden tuotannon osalta erittäin hiljaisen vuoden 2011 jälkeen vuonna 2012 päästiin sentään taas teräksen makuun: Turussa aloitettiin erikoislastialus Meren sekä risteilyautolautta Viking Gracen rakentaminen kevään aikana. Helsingissä taas arktisen huoltoaluksen Vitus Beringin köli laskettiin tammikuussa ja luovutettiin joulukuussa ja sisaraluksen rakentaminen aloitettiin kesällä. Raumalla alettiin rakentaa tutkimusalus Mirabilisia, joka luovutettiin kesäkuussa. Lisäksi valmistuivat autolautta Spirit of France ja tutkimusalus S.A.Agulhas II. Loppuvuoden aikana Raumalla rakennettiin maantielautta Stella ja aloitettiin Rajavartio-laitoksen vartiolaivan tuotanto. Technip Offshorellakin tuotanto pääsi käyntiin. Uudenkaupungin työvene sai valmiiksi vartiolaiva Kindral Kurvitsin Viron rajavartiostolle Mobimar rakensi tuulivoimaloiden huoltoaluksen. Työkuorma oli tyydyttävä, mutta ei kuitenkaan täyttänyt telakoiden laivanrakennuksen kapasiteettia kokonaan.

TUI:n tilauksen lisäksi keväällä suurempien risteilyalusten tilauksia odotettiin yhä kuuluvaksi. Myöskään autolauttojen suhteen ei seuraavia tilauksia uutisoitu, vaikkakin Color Linen huhuiltiin maaliskuussa tilausta harkitsevan. Vasta syksyllä julkistettiin TUI:n sisaraluksen tilaus. Tosin sitä ennen ilmoitettiin TUI:n jättävän käyttämättä ensimmäiseen 2011 tehtyyn tilaukseen kuuluvasta optiosta. Toisin sanoen TUI ei halunnut tilata toista alusta tarkalleen ensimmäisen tilauksen mukaisin ehdoin, vaan sisaraluksen tilaus tapahtui erikseen. Mainittakoon myös, että meri- ja veneteollisuuden raja-pinnassa toimiva Marine Alutech sai lokakuussa Merivoimilta tilauksen 12 kuljetusveneestä. Joulukuussa Venäjän liikenneministeriö tilasi Arctechilta jäänmurtajan, jonka runko tullaan rakentamaan Viipurissa ja varustellaan loppuun Helsingin telakalla. Uudenkaupungin työvene sai heinäkuussa maantielauttilauksen Ruotsin liikennelaitokselta sekä joulukuussa tilauksen uudentyypisestä satamajäänmurtajasta Kemin ja Tornion satamiin.

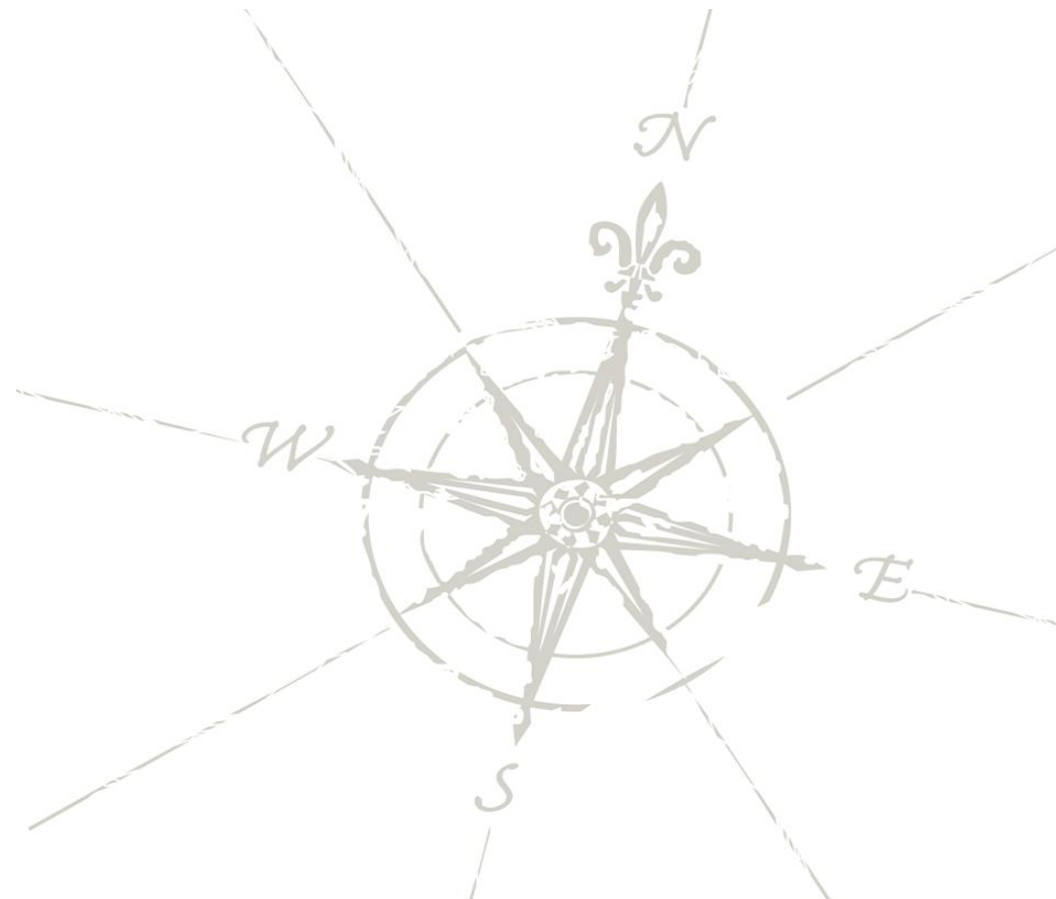
Laite- ja järjestelmätoimittajat uutisoivat tasaisesti pitkin vuotta kymmenienkin miljoonien kansainvälisistä tilauksista ja myös huoltosopimuksista. Esimerkiksi ABB:n Azipod-ruoripotkurijärjestelmiä tilattiin sekä Saksassa että Japanissa rakennettaviin risteilyaluksiin sekä venäläisiin jäänmurtajiin. Wärtsilän järjestelmiä tilattiin mm. Koreaan, Kanadaan, Brasiliaan, Singaporeen ja Kuwaitiin. Cargotecin lastinkäsittelyjärjestelmille julkistettiin tilauksia ainakin Ranskassa, Kiinassa ja Koreassa rakennettaviin aluksiin. Rolls-Roycen potkurilaitetilauksia uutisoitiin ainakin 38 hinaajaan Hollantiin sekä 7 poralaivaan Brasiliaan. Myös yrityskauppoja tapahtui. Esimerkiksi Evac osti saksalaisen jätevedenkäsittelyjärjestelmien yrityksen Triton Waterin sekä ABB hollantilaisen laivaoperoinnin ohjelmistoja tekevän Amarconin. Suomalainen suunnittelutoimisto Deltamarin myytiin kiinalaiselle AVIC-konsernille. Lisäksi Meriteollisuus ry:ssä laadittiin strateginen tutkimusagenda vuosille 2014–2020 alan kehittämiseksi keskeisimmissä osaamisalueissa.

FIMECC PROBE

Ajankohtaisin ja alaa koskettaen moneen vuoteen kuumimpaan keskusteluun ajaututtiin loppuvuonna kolmannen Oasis-luokan risteilyalukseen liittyvien neuvottelujen yhteydessä. Tässä raportissa ei rahoitusjärjestelyjä ja niihin liittyviä päätöksiä pureksita tämän enempää, mutta seuraavaksi vielä lyhyt kertaus vuoden 2012 loppukuukausien tapahtumista. Lokakuussa julkisuuteen nousi tietoja, että Royal Caribbean on tilaamassa kolmatta maailman suurimpaan kokoluokkaan kuuluvaa risteilyalusta ja STX:n Turun telakka neuvottelee tilauksen ehdoista ja rahoituksesta. Loppuvuotta kohden alkoi julkisuuteen ilmestyä viestejä, että rahoitukseen liittyvissä neuvotteluissa STX pyytää valtiolta pääomalainaa rakennus-aikaisen rahoituksen turvaamiseksi ja ajan kuluessa lainan saamisen ilmaistiin olevan laivatilauksen kynnysehto. Taustalla on telakkayhtiö STX Finland Oy:n yli viisi vuotta jatkunut tappioputki, mikä teki yhtiölle rahoituksen ja takausten saamisen erittäin hankalaksi. Joulukuussa keskustelun kuumetessa tilauksen spekulointiin jo siirtyvän Ranskaan, jollei lainaa turvata. Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta ei kuitenkaan muuttanut kantaansa ja päätti, ettei lainaa myönnetä vaan sen sijaan vain innovaatiotukea. Tästä päätöksestä kului viikko ja Royal Caribbeanin julkistettiin tilaavan aluksen Ranskan St. Nazairen telakalta. Tämä tieto kuumensi alaa koskevan julkisen keskustelun äärimmilleen ja meriteollisuuden tilanteen politiikan ykköspuheenaiheeksi vuodenvaihteessa. Suuriksi huolenaiheiksi ovat nousseet kysymykset siitä, mitä tapahtuu TUI-risteilyalusten tilausten rahoitusjärjestelyille sekä tilausten kehitykselle ylipäätään. Näiden värikkäiden vaiheiden lopputulemat ovat kirjoitushetkellä vielä avoimia.



**MARKKINASEGMENTTIEN NÄKYMÄT –
CRUISE, RO-RO & FERRY**



Markkinasegmenttien kehitys

Risteilymarkkinat

Risteilymarkkinat ovat kasvaneet noin 7 prosentin vuosivauhtia ja kasvun odotetaan jatkuvan samansuuruisena lähivuosien aikana. Euroopan markkinoiden kasvusta huolimatta Pohjois-Amerikan markkinaosuus risteilyliiketoiminnassa on edelleen noin 63 prosenttia. Euroopan osuus on 25 ja Aasian 7 prosenttia. Etelä-Amerikan ja Australian alueen osuudet ovat kummatkin vajaat 3 prosenttia. Lähi-itä ja Afrikka ovat vielä täysin marginaalisia alueita risteilyliiketoiminnassa. Aasiassa on suuri potentiaali, mutta kasvu on edelleen ollut hidasta. Päämarkkina-alueella eli Pohjois-Amerikassa on vasta noin puolet oletetusta kohderyhmästä käynyt risteilyllä, joten markkinoiden kasvunvaraa on sielläkin vielä runsaasti.

Uudisrakennukset

Vuoden 2012 aikana tilattiin kuusi yli 10 000 GT:n (gross tonnage) alusta ja yhtä monta alusta valmistui. Alla olevassa taulukossa esitellään risteilijätilauskirja vuoden 2012 lopun tilanteen mukaisesti. Aluksia on tilattuina yhteensä 20. Listasta on jätetty pois pienemmät alukset, kuten jokiristeilyalukset, joita on rakenteilla Saksan Neptun Werftillä kymmenkunta.

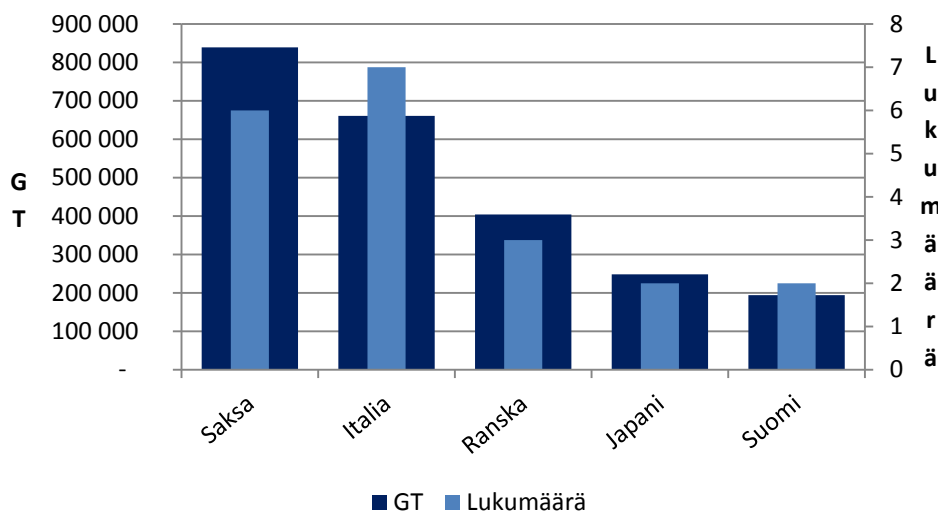


FIMECC PROBE

Taulukko 3. Risteilyalusten tilauskirja (12/12). Lähde: Cruise & Ferry Info 2012

Varustamo	Telakka	Maa	GT	Luovutus
Costa Crociere	Fincantieri	Italia	132 500	2014
P&O Cruises	Fincantieri	Italia	141 000	2015
Ponant Cruises	Fincantieri	Italia	10 944	2013
Princess Cruises	Fincantieri	Italia	141 000	2013
Princess Cruises	Fincantieri	Italia	141 000	2014
Viking River Cruises/Viking Ocean Medit.	Fincantieri	Italia	47 000	2014
Viking River Cruises/Viking Ocean Medit.	Fincantieri	Italia	47 000	2015
Aida Cruises	Mitsubishi	Japani	124 000	2015
Aida Cruises	Mitsubishi	Japani	124 000	2016
Hapag-Lloyd Kreuzfahrten	STX France	Ranska	39 500	2013
MSC Crociere	STX France	Ranska	139 400	2012
Royal Caribbean International	STX France	Ranska	225 282	2016
Aida Cruises	Meyer Werft	Saksa	71 000	2013
Norwegian Cruise Line	Meyer Werft	Saksa	144 017	2013
Norwegian Cruise Line	Meyer Werft	Saksa	144 017	2014
Norwegian Cruise Line	Meyer Werft	Saksa	163 000	2015
Royal Caribbean International	Meyer Werft	Saksa	158 350	2014
Royal Caribbean International	Meyer Werft	Saksa	158 350	2015
TUI Cruises	STX Finland	Suomi	97 000	2014
TUI Cruises	STX Finland	Suomi	97 000	2015

Saksan Papenburgissa toimivan Meyer Werftin tilauskirja on alusten yhteenlasketun bruttovetoisuuden perusteella suurin. Italian Fincantierillä on rakenteilla yksi alus Meyeria enemmän, mutta muutama aluksista on selvästi pienempää kokoluokkaa. STX:n Ranskan telakan Royal Caribbeanilta saama tilaus kolmannesta Oasis-luokan aluksesta nosti Ranskan maavertailun kolmannelle sijalle. Japanissa ja Suomessa on kummassakin tilauskirjoissa kaksi risteilyalusta.



Kuva 4. Risteilyalusten tilauskirja rakennusmaittain joulukuussa 2012 ilman jokiristeilyaluksia. Lähde: Cruise & Ferry Info 2012.

Ro-ro- ja matkustaja-autolauttamarkkinat

Ro-ro- ja autolauttojen laivaston kehitys

Vuosi 2011 oli ro-ro-alusten romutuksen osalta yhtä vilkas kuin edellinen ennätysvuosi 2010. Yhteensä 80 ro-ro-alusta (kaikki eri ro-ro-alustyytit huomioituna) romutettiin vuoden aikana. Näistä 39 oli lähimerenkulun ro-ro-aluksia, 16 ro-lo-aluksia, 9 valtameriliikenteen ro-ro-aluksia ja 16 autojenkuljetusaluksia. Vuoden 2012 aikana romutustahti on hivenen hiipunut, mutta lokakuun puoliväliin mennessä noin 30 ro-ro-alusta oli myyty romutettavaksi.

Matkustaja-autolauttoja romutettiin vuoden 2011 aikana yhteensä 32 kappaletta. Vuoden 2012 aikana oli marraskuuhun mennessä romuksi myyty lähes 20 matkustaja-autolauttaa.

Tilaukirjat

Rakenteilla ja tilattuina olevien ro-ro-alusten sekä matkustaja-autolauttojen määrät ovat jo kolmatta vuotta peräkkäin laskeneet merkittävästi eli aluksia on valmistunut telakoilta enemmän kuin uusia tilauksia on tehty.

Vuoden 2012 heinäkuussa tilauskirjoissa olleiden ro-ro-alusten yhteenlaskettu kantavuus (dwt) oli 622 500 pienempi kuin vuoden 2011 heinäkuussa eli vähennyksen suuruus on peräti noin 40 prosenttia. Lukumääräisesti tilauskirjat olivat pienentyneet 30 aluksella. Tilaukirjat olivat jo vuonna 2011 kantavuudessa mitattuna 20 prosenttia ja alusmäärässä 30 alusta pienemmät kuin vuonna 2010. Tilauskirjojen ohentuminen on siis ro-ro-alussegmentissä ollut erittäin merkittävää muutaman viime vuoden aikana. Kun pelkät autonkuljetusalukset jätetään tarkastelun ulkopuolelle, on tilausten vähentyminen ollut hieman maltillisempaa, mutta lukumääräisesti muidenkin ro-ro-aluksien tilauskirja on vuodessa pienentynyt 20 prosenttia ja 10 alusta.

Taulukko 4. Ro-ro-alusten tilauskirjat rakennusmaittain heinäkuussa 2011 ja heinäkuussa 2012. Ei PCC (pure car carrier) tarkoittaa muita kuin autonkuljetuslaivoja. Lähde: Cruise & Ferry Info 2011-12.

Maa	Heinäkuu 2011				Heinäkuu 2012			
	Lukumäärä		DWT		Lukumäärä		DWT	
	Kaikki	Ei PCC	Kaikki	Ei PCC	Kaikki	Ei PCC	Kaikki	Ei PCC
Etelä-Korea	29	15	756 240	415 000	21	15	486 578	357 868
Kiina	14	5	140 561	48 501	10	5	90 317	37 557
Saksa	9	9	75 708	75 708	8	8	90 008	90 008
Japani	18	7	349 417	66 375	6	3	70 863	19 375
Intia	12	12	85 200	85 200	7	7	48 200	48 200
Vietnam	2	0	20 600	0	2	0	26 720	0
USA	1	0	26 600	0	1	0	26 600	0
Egypti	1	1	11 350	11 350	1	1	11 350	11 350
Kroatia	0	0	0	0	2	2	10 000	10 000
Romania	1	1	7 274	7 274	1	1	7 274	7 274
Italia	0	0	0	0	1	1	7 000	7 000
Tanska	2	2	19 660	19 660	0	0	0	0
Suomi	1	1	4 800	4 800	0	0	0	0
Yhteensä	90	53	1 497 410	733 868	60	43	874 910	588 632

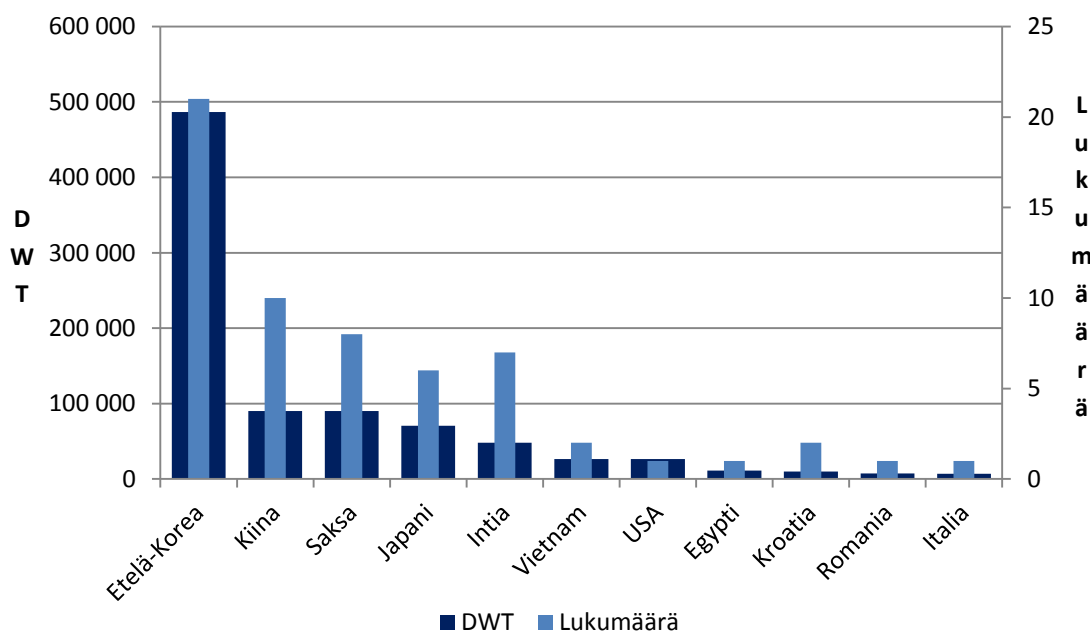
FIMECC PROBE

Matkustaja-autolauttojen osalta vähennys on ollut vähintään yhtä dramaattista. Rakenteilla ja tilauksessa olevien alusten bruttovetoisuudessa mitattuna vähennystä on tapahtunut vuoden aikana noin 50 prosenttia ja alusten määräkin on vähentynyt kolmanneksella, kun tilauskirjoissa oli syyskuussa 11 alusta vähemmän kuin vastaavaan aikaan vuosi sitten. Matkustaja-autolauttojenkin osalta lasku on jatkunut voimakkaana jo kolmatta vuotta.

Taulukko 5. Ro-ro-alusten ja autolauttojen tilauskirjat luovutusvuosittain. Ro-ro-alusten tiedot ovat heinäkuulta 2012 ja autolauttojen syyskuulta 2012. Lähde: Cruise & Ferry Info 2012.

Luovutus- vuosi	Ro-ro		Ro-ro ilman PCC		Ferry		Yhteensä lkm
	Lkm	DWT	Lkm	DWT	Lkm	GT	
2012	34	458 472	20	231 538	10	114 682	44
2013	19	307 438	16	248 094	11	162 561	30
2014	7	109 000	7	109 000	5	23 208	12
2015	0	0	0	0	1	-	1
Yhteensä	60	874 910	43	588 632	27	300 397	87

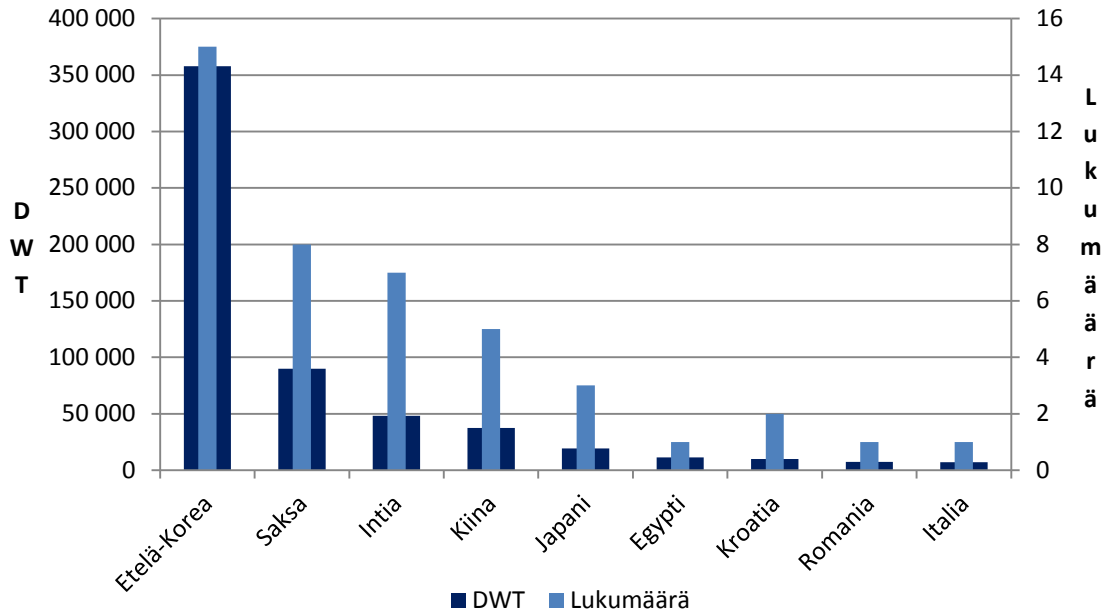
Johtava laivanrakennusmaa ro-ro-alusten osalta on edellisten vuosien tapaan ylivoimaisesti edelleen Etelä-Korea, mutta senkin telakoiden tilauskirjoissa olevien alusten yhteenlaskettu kantavuus (dwt) on nyt 270 000 eli 35 prosenttia pienempi kuin viime vuonna samaan aikaan. Kiina on noussut kakkoseksi ja Saksa kolmanneksi. Japani on pudonnut viime vuoden toiseksi suurimman tämän segmentin alusten rakentajamaan asemastaan neljänneksi ja sen tilaukset ovat suorastaan romahdusmaisesti pienentyneet, vähennystä on ollut 80 prosenttia. Etelä-Korea on suhteellisesti lisännyt ylivoimaisuuttaan muihin maihin verrattuna, sillä sen osuus on nyt puolet maailman telakoiden tilauskirjoissa olevien ro-ro-aluksien kantavuudesta.



Kuva 5. Ro-ro-alusten tilauskirja rakennusmaittain heinäkuussa 2012. Lähde: Cruise & Ferry Info 2012.

FIMECC PROBE

Kun pelkästään uusien autojen kuljetukseen tarkoitettujen autojenkuljetuslaivojen jätetään pois vertailusta, Etelä-Korea säilyttää ykkössijansa, mutta Saksa nousee toiseksi ja Intia kolmanneksi. Etelä-Korea on alusten yhteenlasketun kantavuuden mukaan mitattuna aivan ylivoimainen tässä segmentissä muihin maihin verrattuna, sen tilauskirjat käsittävät 60 prosenttia kaikista tilauksista.

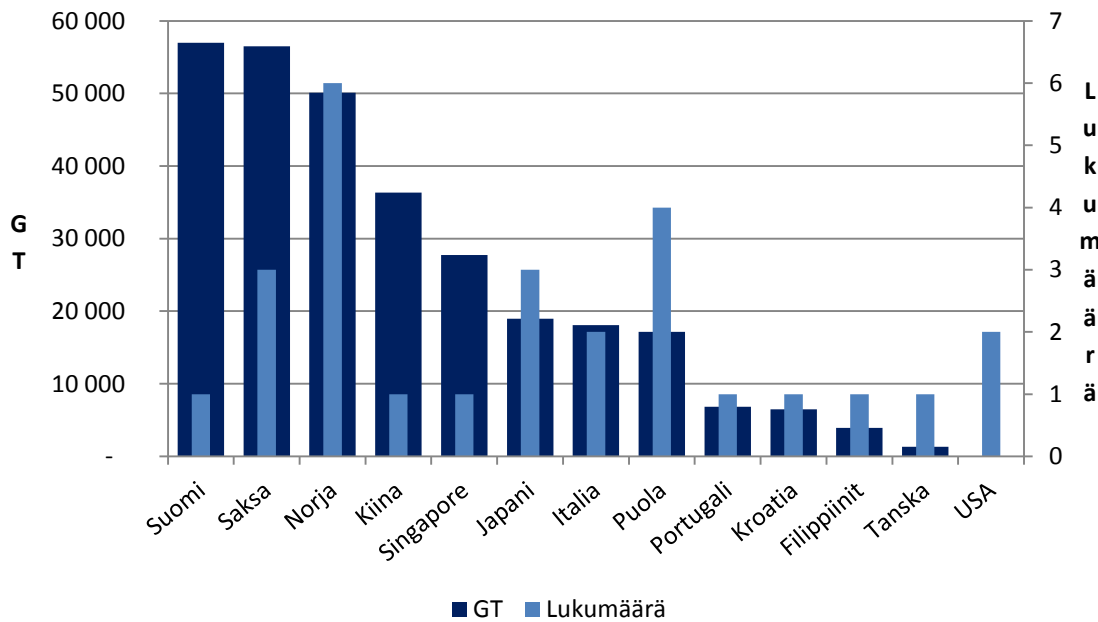


Kuva 6. Ro-ro-alusten tilauskirja rakennusmaittain ilman autojenkuljetusaluksia heinäkuussa 2012. Lähde: Cruise & Ferry Info 2012.

Matkustaja-autolautoissa vuosi 2011 jää historiaan kaikkien aikojen pienimmän uusien tilausten lukumäärän vuoksi: silloin tilattiin ainoastaan 3 uutta matkustaja-autolauttaa. Vuoden 2012 aikana uusia tilauksia on tehty kymmenkunta, mutta pääosa aluksista on pieniä rannikkoliikenteen lauttoja. Vain yksi on bruttovetoisuudeltaan yli 10 000.

Matkustaja-autolautojen tilausten jakaantumisessa eri maiden telakoille on tapahtunut enemmän muutoksia kuin ro-ro-segmentissä, mikä osin johtuu pienestä ja edelleen pienenevästä kokonaistilausmäärästä. Etelä-Korean telakoilla viime vuonna rakenteilla olleet alukset ovat valmistuneet eikä uusia tilauksia ole tullut, joten maa on pudonnut kokonaan pois listalta. Suomi on noussut yhteenlasketun bruttovetoisuuden perusteella ykköseksi, mutta rakenteilla olevia aluksia on vain yksi suuri eli Viking Linen Viking Grace. Kun se valmistuu tammikuussa 2013, Suomikin poistuu listalta. Saksa ja Norja ovat tällä hetkellä matkustaja-autolautojen rakentajina johtavia maita, mutta varsinkin Norjassa alukset ovat kooltaan pienehköjä.

FIMECC PROBE



Kuva 7. Matkustaja-autolauttojen tilauskirja rakennusmaittain syyskuussa 2012. Lähde: Cruise & Ferry Info 2012.

Markkinasegmenttien näkymät

Rahtimarkkinoiden kehityksessä oli huomattavia alueellisia eroja vuonna 2011. Lyhyen matkan merikuljetuksissa Itämeren alueella rekkojen ja perävaunujen kuljetusmäärät kasvoivat noin 7 prosenttia, mutta erityisesti Välimerellä alueen maiden vaikeasta taloustilanteesta johtuen kehitys oli negatiivista. Näkymät olivat vuosi sitten varsin epävarmat ja vuoden 2012 aikana tilanne on kääntynyt uudestaan huonompaan suuntaan. Alueelliset erot ovat edelleen merkittäviä, ja varsinkin Välimeren alueen näkymät säilyvät synkkinä alueen maiden talousongelmien vuoksi. Toisaalta Itämerenkään alueella rahtimäärät eivät ole kehittyneet vuoden 2012 aikana positiivisesti muuten kuin Venäjän kuljetusten osalta ja niissä ro-ro-liikenteellä on hyvin pieni osuus. Esimerkiksi Ruotsissa ro-ro-kuljetusten määrä on vuoden ensimmäisen puoliskon aikana vähentynyt noin 4 prosenttia.

Heikohkot näkymät ja muuttuneet kuljetusmäärät ovat pakottaneet varustamot sijoittamaan nykyisiä aluksiaan uudelleen eri reiteille, jos tällaista pelivaraa on ollut olemassa. Uusia aluksia on tilattu ennätysellisen vähän eikä tilanne näytä olevan muuttumassa telakkateollisuuden kannalta parempaan suuntaan lähitulevaisuudessa. Laivanrakennusalan kannalta ainoa merkittävämpi mahdollisuus liittyy korjaus- ja uudelleenrakentamistöihin. Vuoden 2015 kiristyvät laivojen rikkipäästörajoitukset lähestyvät ja tähän mennessä on tehty vasta hyvin vähän muutostöitä. Kohta alkaa olla kiire ja nähtäväksi jää, kuinka paljon nämä odotukset realisoituvat esimerkiksi rikkipesureiden asennukseksi ja kuinka paljon varustamot tyytyvät käyttämään kalliimpaa polttoainetta rajoitusten saavuttamiseksi. Nykyiset rahtimarkkinanäkymät eivät kannusta varustamoja tilaamaan uusia ympäristöystävällisiä aluksia kiristyvistä ympäristömääräyksistä huolimatta.

Markkinasegmenttien osuuden lähteet:

Holma Elisa, Arat Laura ja Helminen, Reima. Baltic Port List 2012.

Brogren, Klas (toim.) 2012. Market:12. Statistics. ShipPax Information. Halmstad, Ruotsi

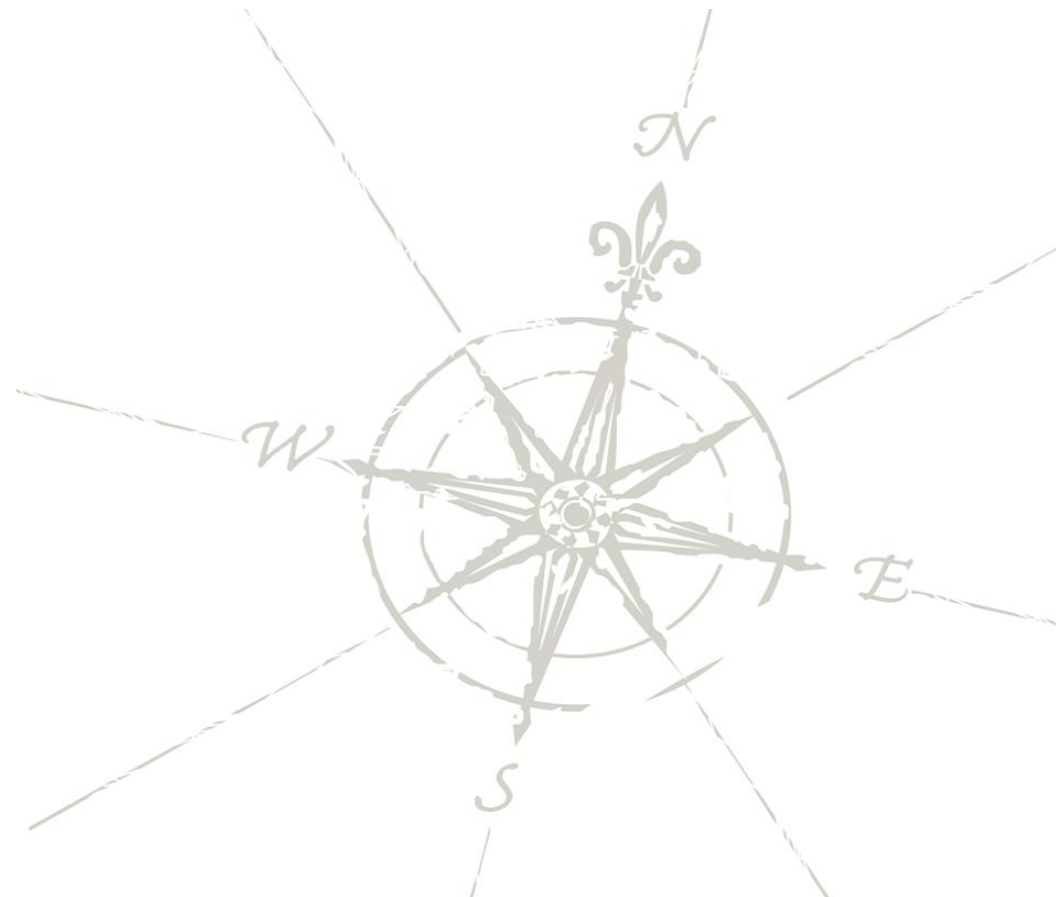
FIMECC PROBE

Cruise & Ferry Info, numerot 1/2012–12/2012

Cruise Market Watch. <http://www.cruisemarketwatch.com>



**SUHDANNEKATSAUS JA NÄKYMÄT
VUODELLE 2020**



Suhdannenäkymät vuodelle 2013

Meriteollisuuden toimittajaverkoston suhdanneodotukset vuodelle 2013 ovat kaikilla alueilla varovaisemmat kuin vuosi sitten, mutta kuitenkin positiiviset. Sekä liikevaihdon että kotimaisen ja ulkomaisen tilauskannan kehitysodotukset ovat heikentyneet selvästi verrattuna vastaavaan aikaan vuosi sitten. Kannattaa kuitenkin huomioida se, että vuoden 2012 odotuksia peilattiin erittäin surkeaan vuoteen 2010/2011, joten odotukset olivat kaikilla alueilla paljon paremmat. Vaikka näkymien kehitysodotukset eivät syksyllä 2012 olleetkaan yhtä positiiviset kuin vuotta aiemmin, olivat ne kuitenkin kahden vuoden takaiseen verrattuna hyvät. Luottamus ulkomaisen tilauskannan kehitykseen on edelleen vahvempi kuin kotimaisen. Kannattavuusodotukset ovat vähemmän optimistiset kuin edellisessä kyselyssä. Investointien ja henkilöstömäärän osalta muutokset odotuksissa ovat pieniä.

Kysely toteutettiin syys-lokakuussa 2012, joten aivan vuoden lopussa tullut tieto RCCL:n kolmannen Oasis-luokan risteilijän tilauksen menosta Turun telakan sijaan Ranskaan ei ollut kyselyajankohtana tiedossa, kuten ei myöskään Rauman telakalta peruuntunut kahden öljy- ja kaasukenttien huoltoaluksen varustelutyö.

Taulukko 6. Saldoluvut ja niiden muutokset eri liiketoimintamittareille

Liiketoimintamittari	Saldoluku (=luottamustaso -100 – +100)	Saldoluvun muutos edellisestä vuodesta (pistettä)
Liikevaihto	+37	-20
Kotimainen tilauskanta	+23	-14
Ulkomainen tilauskanta	+38	-9
Kannattavuus	+21	-15
Investoinnit	+5	-1
Henkilöstömäärä	+19	-6

Vuoden 2012 kyselyssä näkymät yrityksen päätoimialan mukaan ovat *positiivisimmat niillä yrityksillä, jotka toimivat ainoastaan meriteollisuudessa*. Yrityskoon mukaan tarkasteltaessa positiivisimmat odotukset ovat edellisen vuoden tapaan *keskisuurilla yrityksillä*. Laivanrakennusverkosto on selviytynyt pahimman yli, ja uusien tilauksien, muun muassa STX:n Turun telakan TUI-varustamolta saaman risteilijätilauksen, myötä toivoa oli syksyllä 2012 enemmän kuin aikoihin. Meriteollisuudessa odotukset olivat syksyllä itse asiassa paremmat kuin muilla toimialoilla keskimäärin. Verkostosta on tosin jonkin verran yrityksiä siirtynyt pelkästään maapuolen toimituksiin ja muutamat ovat kokonaan lopettaneet toimintansa.

Edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan verrattuna *meriteollisuusyritysten odotukset ovat maltillisemmat*, mutta kuitenkin selkeästi positiiviset. Vaikka yleinen taloustilanne maailmalla on edelleen heikko ja elpymisen merkit vähissä, yhä suurempi osa vastaajista odottaa tilanteen pysyvän suurin piirtein ennallaan heikkenemisen sijaan. Kotimaisen tilauskannan kasvun suhteen

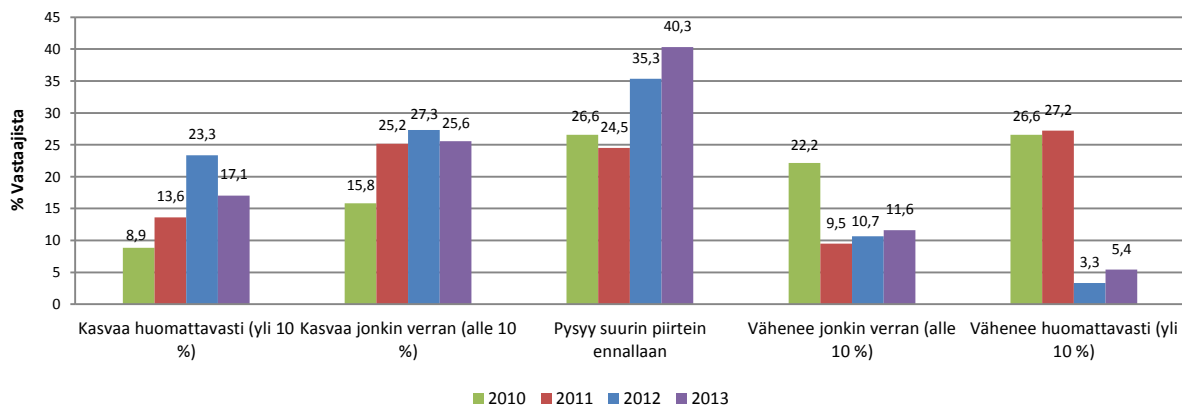
FIMECC PROBE

positiivisimmat odotukset on pienillä ja pienehköillä yrityksillä (liikevaihto alle 5 milj. euroa), joista noin 44 % ennakoii, että kasvua on ainakin jonkin verran. Ulkomaisen tilauskannan kasvua ennakoivat useimmiten suurehko (79 %) ja keskisuuret (67 %) yritykset.

Meriteollisuuden toimittajaverkoston suhdannekatsaus 2013 kuvaa Suomessa toimipaikkaansa pitävien meriteollisuus-alan toimittaja- ja verkostoyritysten tulevaisuuden odotuksia ja näkemyksiä vuodelle 2013. Katsaus ei käsittele suoraan telakoiden ja korjaustelakoiden suhdanneodotuksia.

Liikevaihdon kehitysodotukset maltilliset mutta positiiviset

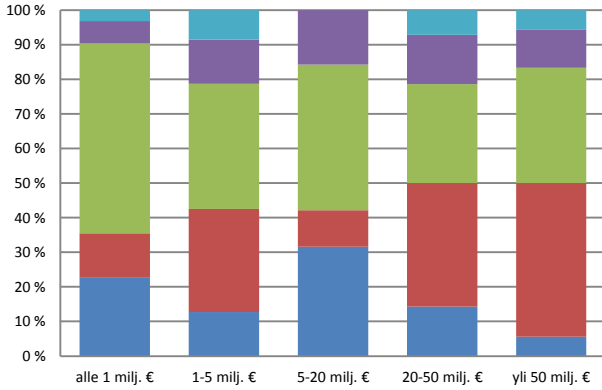
Meriteollisuuden toimittajaverkoston yritysten odotukset koko liikevaihdon kasvuille vuodelle 2013 ovat heikentyneet viime vuodesta, mutta ovat kuitenkin paremmat kuin ne olivat vuosille 2010 ja 2011. Suurin osa vastaajista (43 %) uskoo liikevaihdon kasvavan huomattavasti tai ainakin jonkin verran, ja lähes yhtä moni pysyvän suurin piirtein ennallaan (40 %). Liikevaihdon laskuun uskoo noin joka kuudes (17 %) vastaaja. Liikevaihto-odotusten saldoluku on laskenut viime vuodesta 20 pistettä ollen nyt +37. Silti odotukset vuodelle 2013 ovat selvästi positiiviset.



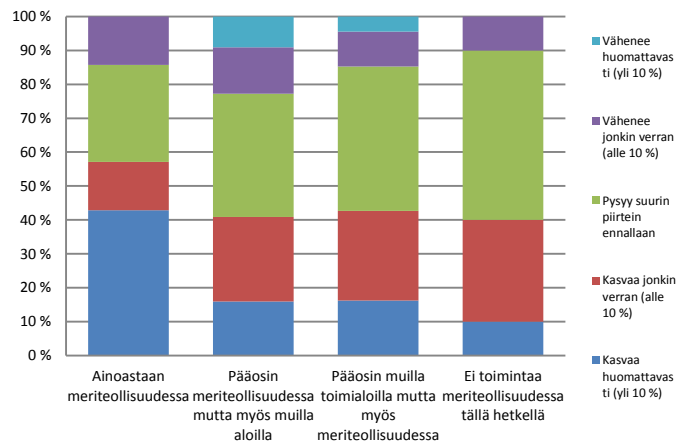
Kuva 8. Liikevaihdon muutosodotukset kaikilla vastaajayrityksillä vuosille 2010, 2011, 2012 ja 2013

Liikevaihto-odotukset ovat suuremmilla yrityksillä kokonaisuutena hieman myönteisemmät kuin pienemmillä. Yrityksistä, joiden vuosiliikevaihto ylittää 20 miljoonaa euroa, jopa 50 prosenttia odottaa liikevaihtonsa kasvavan vähintään jonkin verran. Keskisuuret yritykset (liikevaihto 5–20 milj. euroa) odottavat yleisemmin liikevaihtonsa kasvavan huomattavasti (30 %). Yritysten, jotka odottavat liikevaihtonsa pysyvän suurin piirtein ennallaan, osuus on kasvanut viime vuodesta ja kaikissa kokoluokissa enää alle 8 prosenttia yrityksistä odottaa liikevaihtonsa vähenevän huomattavasti. Yrityksistä, joiden liikevaihto on 1–5 miljoonaa euroa, liikevaihdon vähenemistä ennakoii vain noin 5 prosenttia. Toimialan mukaan tarkasteltaessa suurimman liikevaihdon laskua ennakoivan yritysryhmän (22 %) muodostavat yritykset, jotka toimivat pääosin meriteollisuudessa mutta myös muilla toimialoilla. Pelkästään meriteollisuudessa toimivista yrityksistä 23 prosenttia arvioi liikevaihtonsa vähenevän. Liikevaihdon kehitysodotukset ovat myönteisimmät ainoastaan meriteollisuudessa toimivilla yrityksillä, joista yli 40 prosenttia odottaa liikevaihtonsa kasvavan ensi vuonna huomattavasti ja noin 20 prosenttiakin jonkin verran. Odotukset olivat kyselyn ajankohtana paremmat kuin muilla toimialoilla Suomessa.

FIMECC PROBE



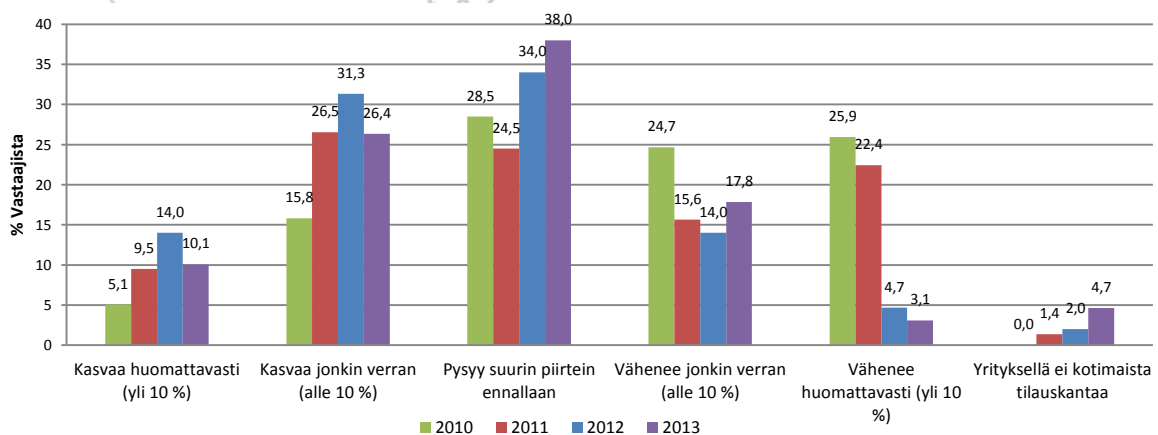
Kuva 9. Liikevaihto-odotukset yrityksen koon mukaan



Kuva 10. Liikevaihto-odotukset yrityksen toimialarakenteen mukaan

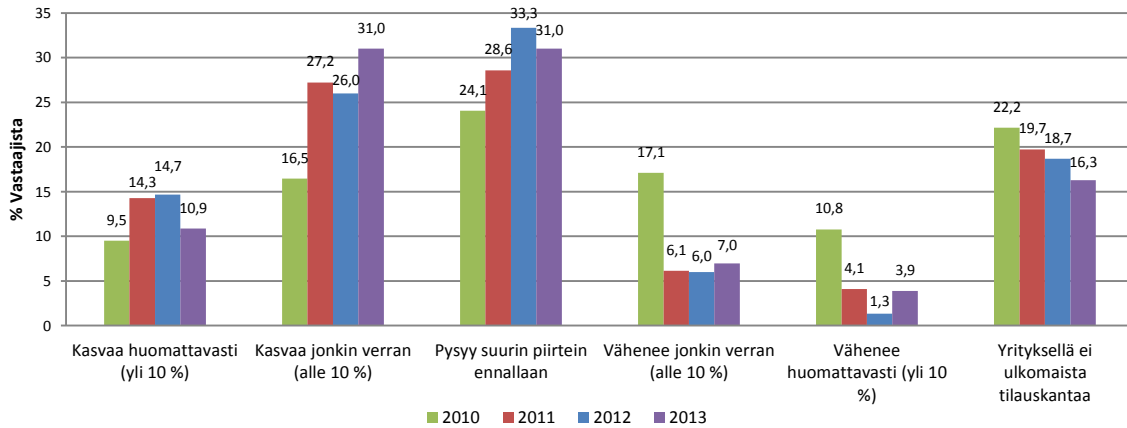
Kotimainen ja ulkomainen tilauskanta

Kotimaisen tilauskannan kehitysodotukset ovat heikentyneet verrattuna viime vuoden vastaavaan ajankohtaan. Kotimaisen tilauskannan uskoa kasvavan suunnilleen yhtä moni kuin vuonna 2010. Aiempiin vuosiin verrattuna yhä useampi yritys odottaa kotimaisen tilauskannan pysyvän suurin piirtein ennallaan (38 %) tai vähenevän jonkin verran (18 %). Yrityksiä, jotka odottavat kotimaisen tilauskantansa vähenevän huomattavasti on enää noin 3 prosenttia. Kotimaisen tilauskannan laskua ennakoiti selkeästi pienempi osa yrityksistä kuin aiempina vuosina. Saldoluvun muutos (-14) osoittaa odotusten heikentyneen viime vuodesta, mutta taso on silti yhä huomattavasti positiivinen (+23). Ulkomaisen tilauskannan vahvistumiseen uskovien osuus on jokseenkin sama kuin viime vuonna, joskin jonkin verran vahvistumista odottavien osuus on kasvanut ja huomattavaa kasvua odottavien pienentynyt viime vuodesta. Ulkomaisen tilauskannan laskua arvioivien osuus on samaa luokkaa kuin viime vuonna. *Ulkomaisen tilauskannan kohdalla saldoluku on hyvin positiivinen (+38), vaikkakin muutos (-9) osoittaa odotusten heikentyneen viime vuodesta.*



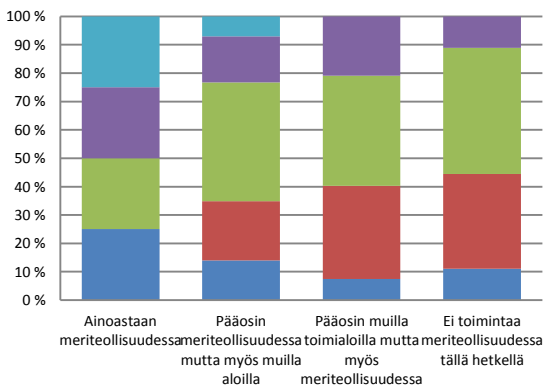
Kuva 11. Odotukset kotimaisen tilauskannan kehityksestä 2010, 2011, 2012 ja 2013

FIMECC PROBE

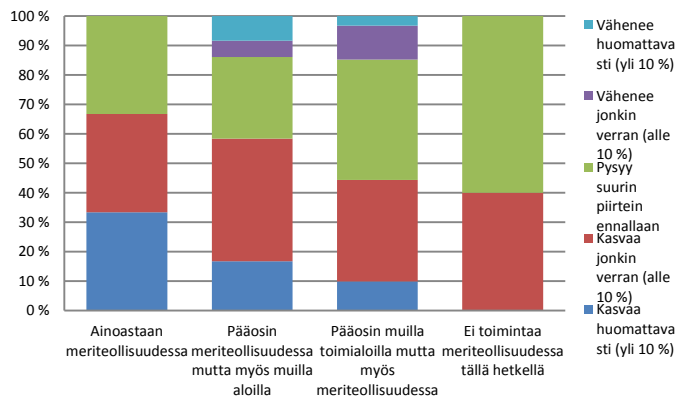


Kuva 12. Odotukset ulkomaisen tilauskannan kehityksestä 2010, 2011, 2012 ja 2013

Toimialarakenteen mukaan tarkasteltuna kotimaisen tilauskannan vahvistumista odottavat yleisimmin muut kuin ainoastaan meriteollisuudessa toimivat yritykset, joilla vastaavasti odotukset kotimaisen tilauskannan kehityksestä ovat heikoimmat. *Ulkomaisen tilauskannan kehitysodotukset taas ovat positiivisimmat ainoastaan meriteollisuudessa toimivilla yrityksillä*, joista lähes 70 prosenttia arvioi ulkomaisen tilauskantansa kasvavan ainakin jonkin verran. Toiseksi eniten ulkomaisen tilauskannan kasvua odottavat pääosin meriteollisuudessa mutta myös muilla toimialoilla toimivat yritykset. Hyvin samansuuntaiset odotukset ovat myös pääosin muilla toimialoilla mutta myös meriteollisuudessa toimivilla yrityksillä. Yrityksillä, joilla ei ole toimintaa meriteollisuudessa juuri tällä hetkellä, odotukset ovat vakaimmat.



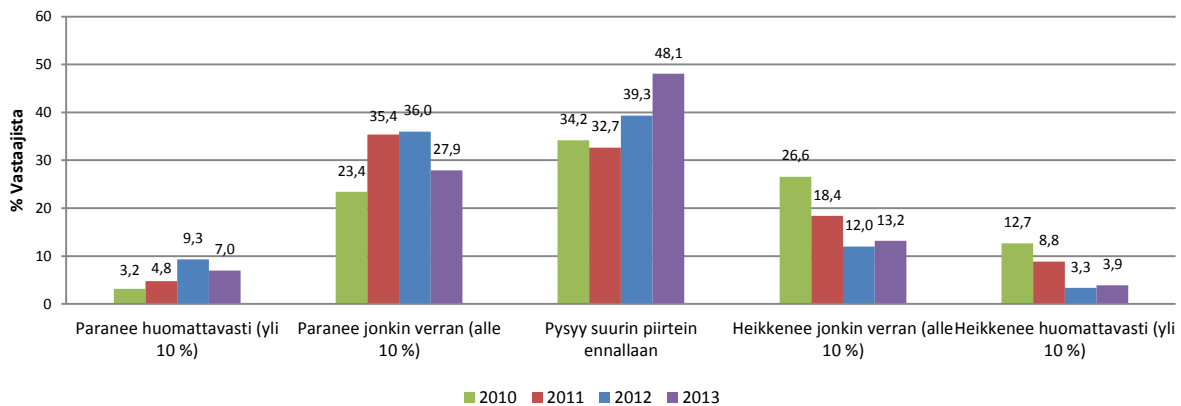
Kuva 13. Odotukset kotimaisen tilauskannan kehityksestä yrityksen toimialarakenteen mukaan



Kuva 14. Odotukset ulkomaisen tilauskannan kehityksestä yrityksen toimialarakenteen mukaan

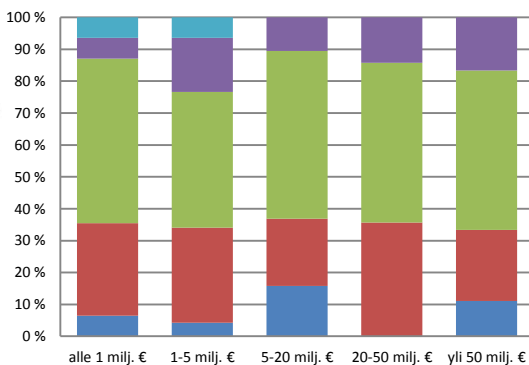
Kannattavuusodotukset varovaisen myönteiset

Yritykset ennakoivat viime vuoden tapaan meriteollisuuden toimittajaverkoston kannattavuuden paranevan kahden vuoden takaiseen tilanteeseen verrattuna. Odotukset ovat tasoittuneet viime vuodesta, kannattavuuden paranemista odottaa hieman harvempi (35 %) ja ennallaan pysymistä yhä suurempi osa (48 %). Kannattavuusodotusten saldoluku on laskenut viime vuodesta, ollen nyt +21, muutos -15. Kannattavuuden kehityksen heikkenemistä odottavien yritysten osuudessa ei kuitenkaan ole tapahtunut kovin huomattavaa muutosta. Tänä vuonna heikkenemistä ennakoiti 17 prosenttia yrityksistä, kun viime vuonna vastaava luku oli 15 prosenttia.

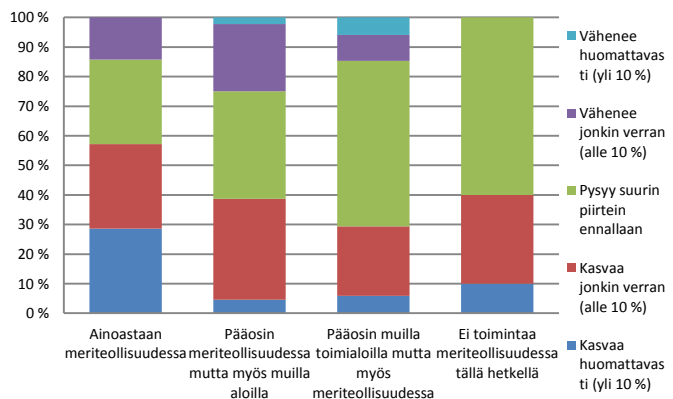


Kuva 15. Odotukset kannattavuuden kehityksestä vastaajayrityksillä vuosille 2010, 2011, 2012 ja 2013

Kannattavuusodotukset näyttäisivät olevan parhaimmat keskisuurilla yrityksillä, mutta erot yrityskoon mukaisessa tarkastelussa ovat pieniä. Kannattavuuden heikkenemistä odottaa kaikissa ryhmissä enää noin 5–15 prosenttia vastaajista, poikkeuksena liikevaihdoltaan 1–5 miljoonan euron yritykset, joista hieman yli 20 prosenttia ennakoiti kannattavuuden heikkenemistä. Viime vuonna vastaava luku oli kaikissa ryhmissä noin 20 prosenttia, joten odotukset näyttäisivät muuttuneen joko ennallaan pysyvämpään tai myönteisempään suuntaan. Meriteollisuudessa ainakin osittain toimivilla yrityksillä kannattavuuden kasvua ennakoiti selkeästi suurempi osuus kuin meriteollisuudessa toimimattomista yrityksistä. Kannattavuuden heikkenemistä odotetaan vähiten yrityksissä, jotka toimivat ainoastaan meriteollisuudessa.



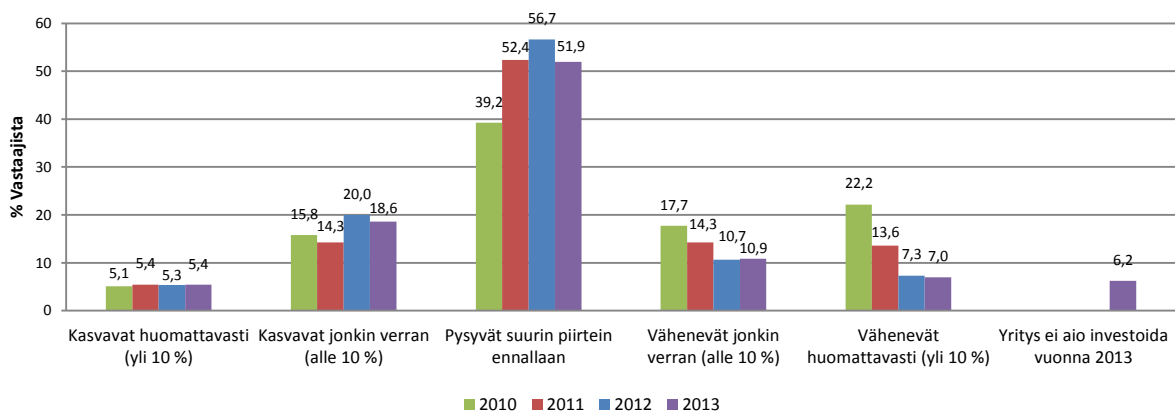
Kuva 16. Odotukset kannattavuuden kehityksestä yrityksen koon mukaan



Kuva 17. Odotukset kannattavuuden kehityksestä yrityksen toimialarakenteen mukaan

Investoinnit ennallaan

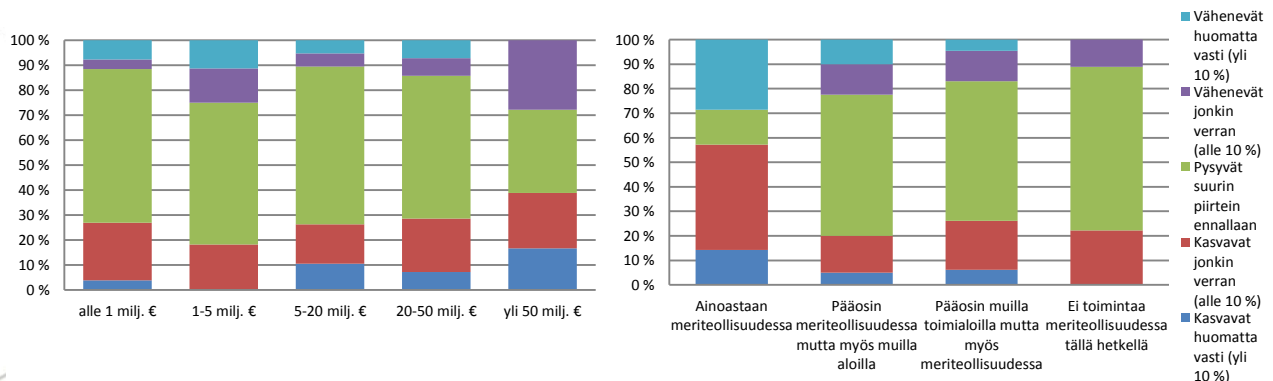
Meriteollisuuden verkostoyritysten investointihalukkuus on samaa luokkaa kuin viime vuonna, tosin investointien määrän ennallaan pysymiseen uskoi hieman harvempi. Investointien arvelee kasvavan 24 prosenttia vastaajayrityksistä, kun viime vuonna osuus oli 25 prosenttia. Investointien saldoluku on +5 ja saldoluvun muutos edellisestä vuodesta pienin (-1) mitatuista indikaattoreista. Vieläkään ei ole näkyvissä erityistä panostusta investointeihin koko vastaajajoukossa, mutta toimialakohtainen tarkastelu osoittaa meriteollisuuden kannalta positiivista kehitystä (kuva 18). Tämän vuoden kyselyssä korjattiin puute vastausvaihtoehdoissa eli tilanne, jossa yritys ei aio investoida seuraavana vuonna lainkaan.



Kuva 18. Odotukset investointien kehityksestä kaikille vastaajayrityksille vuosille 2010, 2011 ja 2012

Investointihalukkuus on suurinta suurilla ja keskisuurilla yrityksillä. Eniten kasvua näyttäisi olevan pienten ja suurehkojen yritysten investointihalukkuudessa. Kaikissa ryhmissä investointihalukkuus on kuitenkin melko pientä, ja valtaosa yrityksistä uskookin investointien pysyvän ennallaan. Meriteollisuuden kannalta erityisen positiivista on se, että ainoastaan meriteollisuudessa toimivista yrityksistä peräti lähes 60 prosenttia

ennakoi investointiensa kasvavan, kun viime vuonna vastaava osuus oli noin 30 prosenttia. Pääosin meriteollisuudessa mutta myös muilla toimialoilla toimivien yritysten investointien kasvuodotukset näyttäisivät hieman heikentyneen viime vuodesta, kun taas pääosin muilla toimialoilla mutta myös meriteollisuudessa toimivien yritysten investointihalukkuus näyttäisi puolestaan kasvaneen jonkin verran.

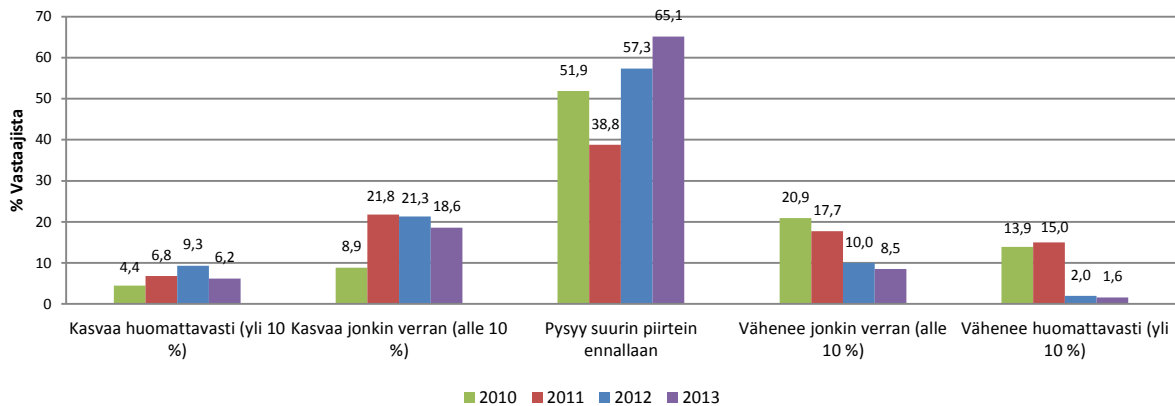


Kuva 19. Odotukset investointien kehityksestä yrityksen koon mukaan

Kuva 20. Odotukset investointien kehityksestä yrityksen toimialarakenteen mukaan

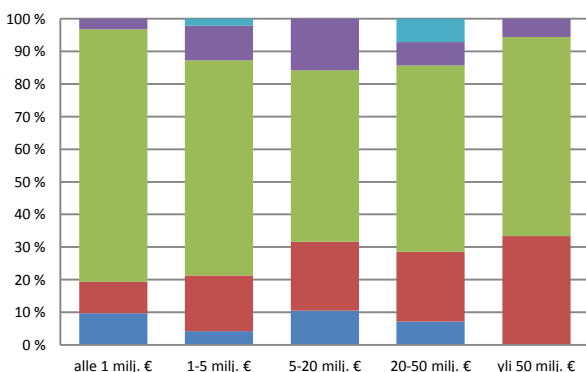
Henkilöstömäärän kehitysodotukset edelleen hyvällä tasolla

Meriteollisuuden verkostoyritykset odottavat viime vuoden tapaan *henkilöstömääränsä kehittyvän tasaisesti*. Jopa 65 prosenttia vastaajista ennakoivat yrityksensä henkilöstömäärän vuonna 2013 pysyvän suurin piirtein samana kuin nyt ja neljännes uskoo henkilöstömäärän kasvavan ainakin jonkin verran. Saldoluvun pienehkö muutos (-6) viime vuodesta sekä edelleen vahvasti positiivinen luku (+19) kuvaavat suotuisaa kehitystä henkilöstömäärässä. Henkilöstömäärän huomattavaa vähenemistä ennakoivien yritysten määrä on entisestään pienentynyt ollen enää vain vajaat kaksi prosenttia.

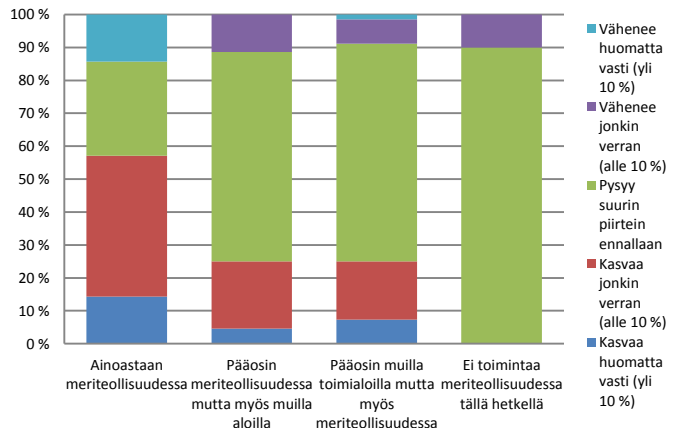


Kuva 21. Odotukset henkilöstömäärän kehityksestä kaikilla vastaajayrityksillä vuosille 2010, 2011 ja 2012

Henkilöstömäärän kehitysodotuksissa ei näyttäisi olevan selkeitä eroja yrityskoon mukaan tarkasteltuna. *Kaikissa ryhmissä ylivoimaisesti suurin osa ennakoivat henkilöstömäärän pysyvän ennallaan*. Keskisuuret ja suuret yritykset näyttäisivät odottavan henkilöstömäärän kasvua hieman enemmän kuin kaikkein pienimmät yritykset. Toisaalta pienet ja keskisuuret yritykset odottavat yleisimmin henkilöstömäärän kasvavan huomattavasti. Päätoimialan mukaan tarkasteltuna puolestaan yli 55 prosenttia ainoastaan meriteollisuudessa toimivista yrityksistä ennakoivat henkilöstömääränsä kasvavan (viime vuonna hieman yli 30 %). Pääosin meriteollisuudessa ja pääosin muilla aloilla kuin meriteollisuudessa toimivilla yrityksillä henkilöstömäärän kehitysodotukset näyttäisivät olevan keskenään suurin piirtein samalla tasolla.



Kuva 22. Odotukset henkilöstömäärän kehityksestä yrityskoon mukaan



Kuva 23. Odotukset henkilöstömäärän kehityksestä yrityksen toimialarakenteen mukaan

Meriteollisuuden asiakasryhmien merkitys toimijoille – telakat jatkossakin merkittävin, offshore nousussa

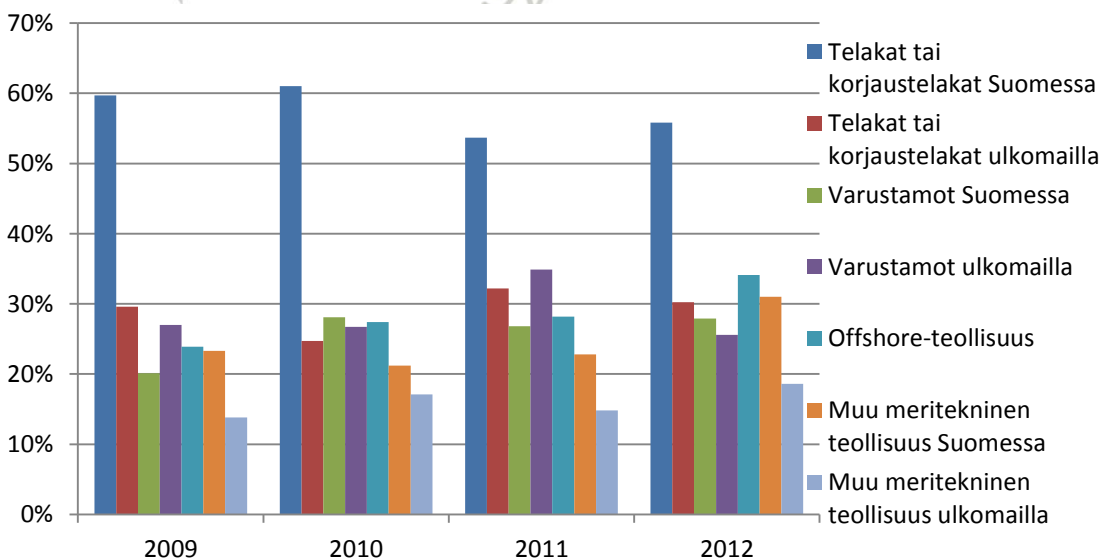
Meriteollisuuden verkostoyrityksissä eri asiakasryhmien merkityksen ei oleteta suuresti muuttuvan lähitulevaisuudessa (2–3 vuotta). Vastaajat odottavat Suomessa toimivien telakoiden ja korjaustelakoiden merkityksen jonkin verran vähenevän ja ulkomailla toimivien telakoiden ja korjaustelakoiden merkitys näyttäisi hieman nousevan. Offshoren merkitys on myös nousussa. Vastausten perusteella muun meriteknisen teollisuuden merkityksen odotetaan pienenevän.

Taulukko 7. Yritysten arviot eri asiakasryhmien merkityksestä yritykselle itselleen nyt ja 2014/2015 (prosenttia vastaajista)

	Ei mitään tai pieni merkitys		Erittäin suuri tai kohtalaisen suuri merkitys	
	Nyt	2014/2015	Nyt	2014/2015
Telakat tai korjaustelakat Suomessa	29	33	56	47
Telakat tai korjaustelakat ulkomailla	58	54	30	27
Varustamot Suomessa	56	59	28	24
Varustamot ulkomailla	61	60	26	25
Offshore	50	47	34	36
Muu meritekninen teollisuus Suomessa	43	50	31	23
Muu meritekninen teollisuus ulkomailla	61	67	19	16
Jokin muu	80	78	15	17

Muutokset ovat hyvin pieniä myös silloin, kun näitä vastauksia verrataan kahden vuoden takaisin kyselytuloksiin. Odotuksissa on havaittavissa pientä tasaista suomalaisten telakoiden merkityksen vähenemistä vuosittain, mutta tällä hetkellä niiden merkitys on kuitenkin suurempi, kuin esimerkiksi vuonna 2010 arvioitiin. Lähinnä TUI:n risteilijätilausten myötä suomalaisten telakoiden merkitys on siis kyselyn mukaan säilynyt suurempana kuin mihin verkostoyrityksissä oli varauduttu.

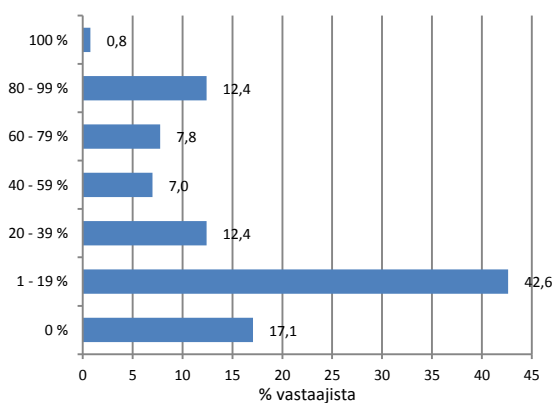
Eri asiakasryhmien kokonaismerkityksen vuosittainen kehitys on esitetty kuvassa 24. Telakat ja korjaustelakat Suomessa ovat olleet merkittävin asiakasryhmä näille yrityksille jokaisena vuonna, mutta erot ovat tasoittuneet vuosien mittaan. *Offshoreteollisuus näyttäisi lisänneen merkitystään erityisesti uusimmassa kyselyssä, samoin muu meritekninen teollisuus Suomessa ja ulkomailla.*



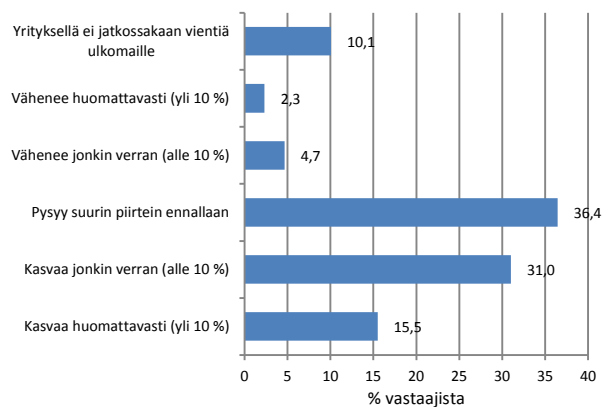
Kuva 24. Yritysten arviot eri asiakasryhmien erittäin suuresta tai melko suuresta merkityksestä yritykselle itselleen kunakin vuonna (%:ia vastaajista, n=130-154)

Viennin osuus kokonaismyynnistä ja sen kehitysodotukset

Alan yrityksistä 43 prosentilla viennin osuus on alle viides kokonaismyynnistä ja 17 prosentilla ei ole tällä hetkellä lainkaan ulkomaan vientiä. Hyvin vientipainotteisia eli yrityksiä, joilla viennin osuus on vähintään 80 prosenttia myynnistä, on 13 prosenttia vastaajista. Viime vuoden kyselyyn verrattuna muutokset ovat hyvin vähäisiä, mutta *pienää viennin osuuden kasvua on havaittavissa*. Kysyttäessä arviota ulkomaan viennin myyntiosuuden muuttumisesta lähivuosina suurin ryhmä (36 %) uskoi viennin osuuden pysyvän suurin piirtein ennallaan. Toiseksi eniten (31 %) alan yrityksistä ennakoivat viennin osuuden kasvavan jonkin verran. Lähes joka kuudes (16 %) arvioi viennin osuuden jopa kasvavan huomattavasti lähivuosina. 10 prosenttia vastasi, että yrityksellä ei tule jatkossakaan olemaan vientiä ulkomaille.

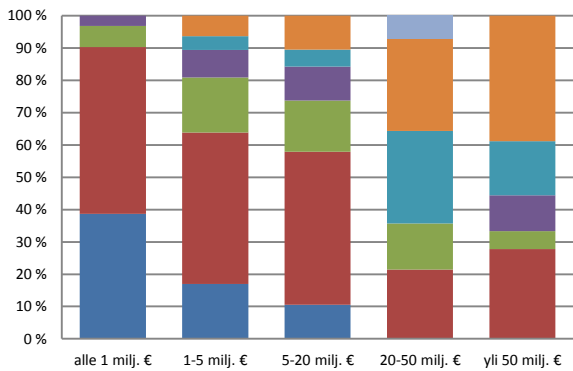


Kuva 25. Ulkomaan viennin osuus yrityksen tämänhetkisestä kokonaismyynnistä

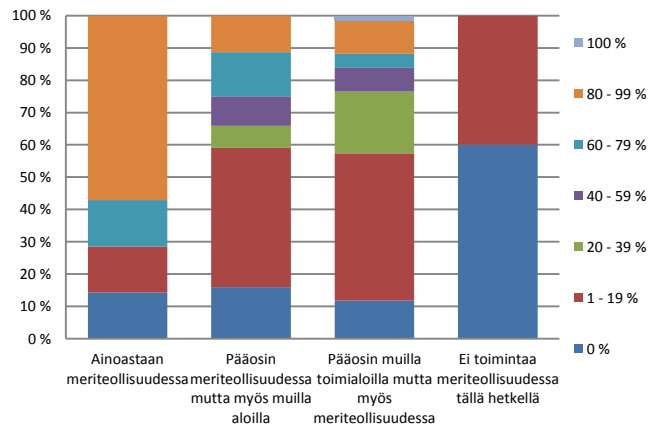


Kuva 26. Arvio ulkomaan viennin myyntiosuuden muutoksesta lähivuosina (2013–2015)

Yrityksen koon mukaan tarkasteltuna luonnollisesti suurilla yrityksillä huomattavasti suurempi osuus myynnistä on ulkomaan vientiä kuin pienillä yrityksillä. Suurimmista yrityksistä noin 40 prosentilla viennin osuus on vähintään 80 prosenttia ja pienimmistä yrityksistä 90 prosentilla alle 20 prosenttia kokonaismyynnistä. Kansainvälistymisen aste kasvaa odotetusti yrityksen koon kasvaessa. Tämän tiedustelun perusteella toimialan mukaan tarkasteltuna ainoastaan meriteollisuudessa toimivat yritykset näyttäisivät vastauksien perusteella olevan huomattavasti kansainvälisempiä kuin muut vastaajayritykset, niistä reilusti yli puolella viennin osuus on vähintään 80 prosenttia kokonaismyynnistä. Tulos on tältä osin aika yllättävä. Pääosin meriteollisuudessa mutta myös muilla aloilla ja pääosin muilla aloilla mutta myös meriteollisuudessa toimivilla yrityksillä liki 60 prosentilla ulkomaan vientiä on alle viides myynnistä. Vastanneista kaikilla niillä yrityksillä, joilla ei ole toimintaa meriteollisuudessa tällä hetkellä, 60 prosentilla ulkomaan vientiä ei ole lainkaan ja 40 prosentilla sen osuus on alle viides myynnistä.



Kuva 27. Ulkomaan viennin osuus yrityksen tämänhetkisestä kokonaismyynnistä yrityksen koon mukaan



Kuva 28. Ulkomaan viennin osuus yrityksen tämänhetkisestä kokonaismyynnistä yrityksen päätoimialan mukaan

Vuoden teema: Meriteollisuuden kehityskuva 2020

Suuri osa suhdannekyselyyn vastanneista uskoo meriteollisen tuotannon kehittyvän määrällisesti heikompaan suuntaan Suomessa vuoteen 2020 mennessä. Meriteollisuuden realistiseen kehityskuvaan vuonna 2020 koskevaan kysymykseen vastanneesta 91 yrityksestä runsas 40 prosenttia mainitsi vastauksessaan meriteollisen tuotannon vähenevän Suomessa vuoteen 2020 mennessä. Vastaavasti noin 30 prosentissa vastauksia oli viitteitä meriteollisuuden säilymisestä nyky-tasolla tai nykyistä valoisammista tulevaisuudennäkymistä.

Meriteollisuuden kehityskuvaa heikentävinä tekijöinä koettiin erityisesti jo nykyisellään korkea kustannustaso ja sen nousu ja sitä kautta kilpailukyvyen heikentyminen. Kilpailukyvyen heikentymisen nähtiin koskevan laajemminkin koko Eurooppaa laivanrakentamisen painopisteen siirtyessä halvemmän kustannustason maihin, etenkin Aasiaan, missä kustannukset ovat selvästi Eurooppaa alhaisemmat. Etenkin korkeat työvoimakustannukset nähtiin tärkeänä kilpailukykyä heikentävänä tekijänä. Myös sen, että telakat eivät ole investoineet tuotantotehokkuuteen, koettiin heikentävän suomalaisen meriteollisuuden kilpailukykyä muihin telakoihin nähden (*"Hallit telakka-altaisiin, ulkona lumisateessa rakentaminen ei ole asiakkaiden mieleen"*).

Meriteollisuuden kehityskuvan optimistisempänä näkevät yritykset perustelivat näkemyksiään ennen kaikkea arktisen ja offshore-alan kasvun sekä erikoistumisen tuomilla mahdollisuuksilla, tosin mahdollisuuksien hyödyntäminen edellyttäneen kustannustehokkuuden parantamista. Isojen telakoiden tulevaisuuteen Suomessa monet suhtautuvat kuitenkin epäilevästi, ja risteilijöiden valmistuksen monet uskovat vähenevän, vaikka muuten meriteollisella toiminnalla koettaisiinkin olevan valoisat näkymät. Huolimatta siitä, että toimialan muutosten koetaan olevan kohtalaisen hitaita, mainitaan useassa vastauksessa meriteollisuuden luonteen muuttuminen vuoteen 2020 mennessä. Etenkin laitevalmistajien ja erikois-alusten valmistajien näkymiä pidetään hyvinä.

Poimintoja vastauksista:

- *"Ei hyvältä näytä, kustannustaso liian korkea kilpailemaan aasialaisten kanssa."*
- *"Pysyy samana, hyvä infrastruktuuri telakkatoimintaan"*

FIMECC PROBE

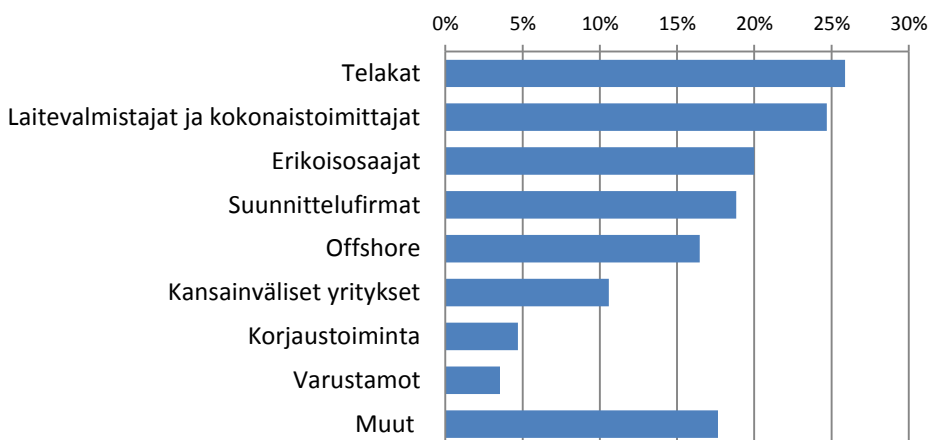
- ”Suomessa toimii muutama korjaustelakka ja ehkä yksi uudisrakentamisen telakka erikoisaluksin”
- ”Riippuu yrityksen halusta kansainvälistyä, pelkästään kotimaassa toimiminen ei ole kovin lupaava vaihtoehto”
- ”Jos suomalaiset panostavat erikoisaluksiin (esim. kaasuu), niin kehitys voi olla ihan hyvääkin. Yhteistyötä venäläisten kanssa!”

Suomen meriteollisuusliiketoiminnan veturit 2020

Suomen meriteollisuuden vetureina vuonna 2020 arvellaan olevan erityisesti yrityksiä, joilla on korkean teknologian erikoistunutta osaamista. Vaikka telakat mainittiin usein vetureina myös tulevaisuudessa, offshore-, laitevalmistus- ja suunnittelualan yritysten merkityksen arveltiin korostuvan nykyistä enemmän. Laittevalmistajat ja kokonaistoimittajat mainittiin lähes yhtä usein tulevaisuuden vetureina kuin telakat. Ylipäättään yritykset, joilla on *erikoistuotteita tai erikoisosaamista*, joka usein yhdistettiin *offshore- tai arktiseen alaan*, mainittiin usein tulevaisuuden veturiyrityksinä. Suunnitteluyritysten roolin arveltiin korostuvan varsinaisen tuotannon siirtyessä halvemman kustannustason maihin. Suunnittelu- ja offshore-alan arveltiin kuitenkin työllistävän melko pienen määrän työntekijöitä. Veturiyrityksinä mainittiin usein suuria yrityksiä, joilla on jo vahvaa kokemusta kansainvälisestä toiminnasta. Yksittäisistä yrityksistä STX ja Wärtsilä mainittiin selvästi useimmin meriteollisuusliiketoiminnan tulevaisuuden vetureina. Muita usein mainittuja yrityksiä olivat ABB, Rolls Royce ja Technip Offshore Finland.

Poimintoja vastauksista:

- ”Meriteollisuuden ja lastinkäsittelyn koneet ja laitteet kasvavat, toimitetaan yhä suurempia kokonaisuuksia eri sovelluskohteisiin, laivojen toimitukset loppuvat”
- ”Arktisen ja offshore -alojen konsultointiyritykset”
- ”En tiedä, mutta oletan, että kyseisen yrityksen omistuspohja on venäläinen”
- ”Ne jotka ovat kehittäneet ympäristötekniikkaa ja ovat muita edellä teknisesti. Vähempipäästöiset tekniikat.
- ”Kiinassa, Koreassa, Brasiliassa, Intiassa toimivat...”



Kuva 29. Meriteollisuuden veturiyritykset vuonna 2020 (samaa teemaan kuuluvia vastauksia on yhdistelty) (n=85)

Suomalaisen meriteollisuuden vahvuudet

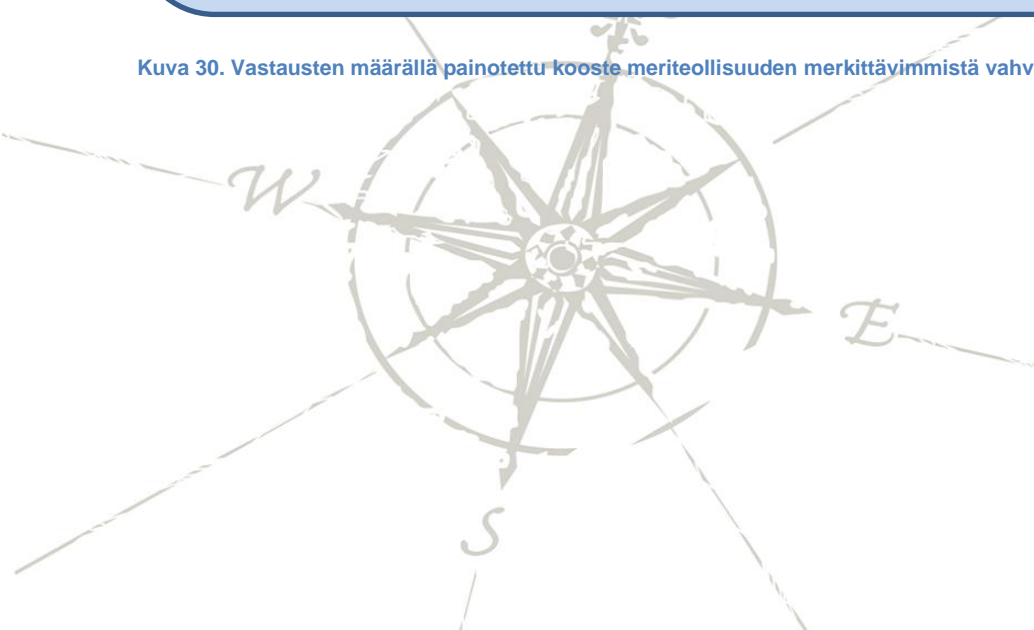
Suomalaisen meriteollisuuden merkittävimminä vahvuuksina nähdään *osaaminen, laatu ja luotettavuus*, jotka useissa vastauksissa esiintyivät jossakin muodossaan yhdessä. Erilaiset osaamiseen liittyvät tekijät, kuten arktisuuteen ja risteilyaluksiin liittyvä korkea tekninen osaaminen, korostuivat meriteollisuuden ehdottomana ykkösvahvuutena. Sekä tuotteen että tekemisen laatu nähtiin suomalaisen meriteollisuuden vahvuutena. Vastauksissa korostui suomalaisten meriteollisuusyritysten luotettavuus, joka ilmenee sekä toimitusvarmuutena että sopimusten noudattamisena. Suomella nähdään olevan meriteollisuudessa hyvä maine, ja pitkä kokemus alan toiminnasta ilmenee muun muassa toimivana alihankintaverkostona.

Poimintoja vastauksista:

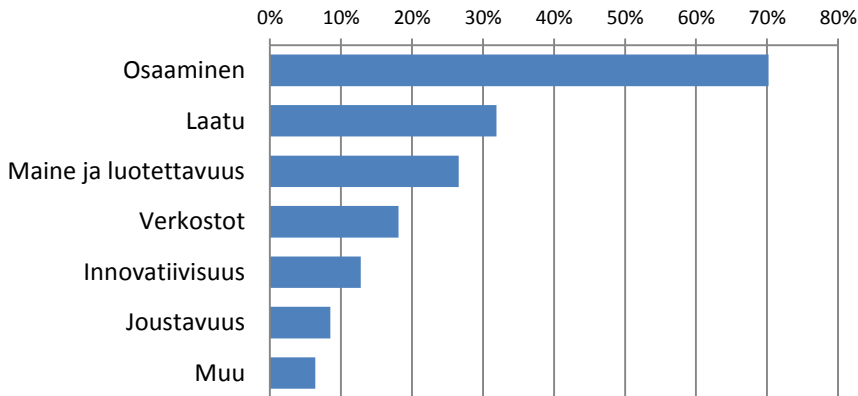
- *"Laatu, erikoisosaaminen ja toimitusvarmuus"*
- *"Lakien, sopimusten ja työehtojen noudattaminen"*
- *"Energiatehokkuuden kehittämiskyky"*
- *"Isojen kokonaisuuksien hallinta ja projektien läpivienti sopii "rauhallisille" suomalaisille"*
- *"Kyky tehdä yksittäiskappaleita"*
- *"Alihankintaverkosto logistisesti telakoiden tuntumassa"*
- *"Meriteollisuuden infra = suunnittelu + valmistus + koulutus ja yliopistot + vahvat komponenttitoimittajat"*

-alihankkijoiden -finnveran -halvat aikataulujen alalla alihankintaverkosto ammattimainen ammattitaito arktinen arktisilla arktiset asuvat edellinen erikoislaivat erikoisosaaminen erityis erityisosaaminen hallinta hinta infrastruktuuri innovaatiot innovatiivisuus insinööriosaaminen joustavuus kokemus kokonaisuuksia komponenttitoimittajat kontissa korkea koulutus kylmäosaaminen kyvykkyys käyttömahdollisuus laaja laaja-alaisuus **laatu** luotettavuus maalaisjärki **maine** materiaalit meriteollisuuden nykyaikaiseen **osaaminen** ottaa perinteet pitkä pitävyyys projekteissa riihikuivaa suomalaiset suomalaisille **suunnittelu** suunnitteluosaaminen taito tehdä tekniikka **tekninen** teknologia telakan telakoiden teollisuus toimittajana **toimitus toimitusvarmuus** tuntemus tuotteen tuotteet tuotteistaminen työehtojen työvoima vahvat vahvuuksia varmuus **verkosto** verkostot

Kuva 30. Vastausten määrällä painotettu kooste meriteollisuuden merkittävimmistä vahvuuksista



FIMECC PROBE



Kuva 31. Suomalaisen meriteollisuuden vahvuudet (samaa teemaan kuuluvia vastauksia on yhdistelty) (n=94)

Suomalaisen meriteollisuuden heikkoudet

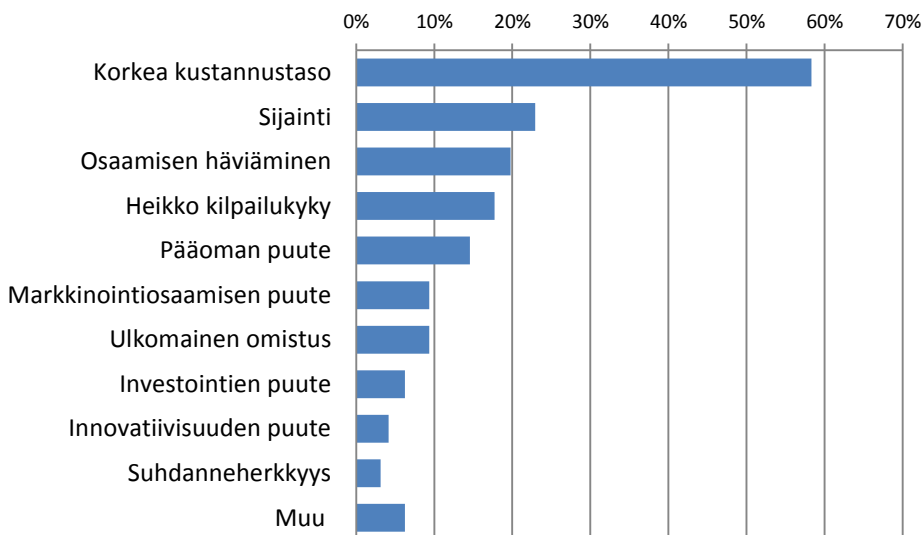
Suomalaisen meriteollisuuden merkittävimpinä heikkouksina pidetään *korkeaa kustannustasoa, sijaintia ja osaamisen häviämistä*. Korkea kustannustaso ja siitä johtuva heikko kilpailukyky koettiin ylivoimaisesti suurimpana suomalaisen meriteollisuuden heikkoutena. Suomen sijainti nähtiin heikkoutena ilmaston kannalta, koska talviolosuhteet lisäävät kustannuksia ja hankaloittavat telakkarakentamista. Sijainti on haaste myös asiakkaiden kannalta, sillä Suomi sijaitsee kaukana meriteollisuuden päämarkkina-alueista. Osaamisen häviäminen koettiin heikkoudeksi, sillä suuri joukko meriteollisuuden ammattilaisia on lähivuosina eläköitymässä, nuoria osaajia on menetetty muille aloille ja ulkomaisen halpatyövoiman käyttö heikentää kotimaisen osaamisen hyödyntämistä ja kasvamista. Osaavan työvoiman saatavuuden koetaan heikentyneen etenkin laivanrakennusteollisuudessa. Melko moni vastaaja koki myös *rahoituksen puutteen* suomalaisen meriteollisuuden heikkoutena. Ulkomaisten telakoiden saamat valtiontuet heikentävät suomalaisen telakateollisuuden kilpailukykyä.

Poimintoja vastauksista:

- ”Korkea työn kustannustaso verrattuna Aasiaan”
- ”Etäinen sijainti meriteollisuuden volyyymialueista (Aasiasta)”
- ”Eläköitymisen seurauksena hiljaisen tiedon katoaminen”
- ”Kuormitus tempoilee ylös–alas → henkilöstön pysyvyys”
- ”Menneisyydessä eläminen: illuusio omasta erinomaisuudesta”; ”ylimielisyys”; ”apatia”
- ”Myynnissä ei kuunnella asiakkaan tarpeita”
- ”Henkilöstön haluttomuus ulkomaan komennuksiin”
- ”Laaja-alaisen globaalien näkemyksen puute”
- ”Offshore-tietämyksen ja tuntemuksen taso”
- ”Kotimarkkinoiden puute offshoressa”

aasiaan aivan alalla alalle ammattitaitoisen asiakkaista halpatyövoima heikko henkilöstön **hinta** hintakilpailukyky hintataso houkutelua huono huonoa investoinnit investointien järjestörakenteet kallis katoaminen kaukana kilpailukyky **korkea** korkeat koulutus kovempi kuolevan kustannukset kustannusrakenne **kustannustaso** käyttö liian maailmalle markkinointi myynnissä olemme omistajat omistus osaaminen osaamisen osaavan palkkakustannukset palkkataso pienet pitkäjänteinen **puute** päämiehillä pääoman rahoitus rajoitus resurssit riskinotto kyky saaminen **sijainti** suomalaisen suomen suomessa suomesta takia talvi talviolosuhteet telakat telakoiden tietotaidon tukien tuotanto työvoima työvoiman ulkomainen ulkomaiset ulkomaisten usein uudistamistarpeiden

Kuva 32. Vastausten määrällä painotettu kooste suomalaisen meriteollisuuden heikkouksista



Kuva 33. Suomalaisen meriteollisuuden heikkoudet (samaa teemaan kuuluvia vastauksia on yhdistelty) (n=96)

Suomalaisen meriteollisuuden mahdollisuudet

Suomalaisen meriteollisuuden mahdollisuuksina koettiin samantyyppiset asiat kuin vahvuuksina. Suomen nähdään tulevaisuudessa voivan kilpailla sellaisilla meriteollisuudenaloilla, joilla on vähän osaamista muualla, kuten *erikoisalusten rakentamisessa*. Korkea osaamisen taso ja teknologia mahdollistavat suomalaisen meriteollisuuden menestymisen globaalisti kilpailla markkinoilla. Meriteollisuuden mahdollisuudet liittyvätkin ennen kaikkea *osaamiseen, erikoistumiseen sekä arktisuuteen ja offshoreen*, tarkemmin sanottuna arktiseen offshore-osaamiseen erikoistumiseen. Saavutettu risteilyalusten rakentamiseen liittyvä osaaminen toki nähdään Suomen mahdollisuutena myös tulevaisuudessa, mutta sitä enemmän korostuvat arktisten alueiden mahdollisuudet. Etenkin Venäjän kasvavat markkinat – arktisten alueiden käytön lisääntyminen ja laivaston uusimistarve – nähdään suomalaisen meriteollisuuden mahdollisuutena.

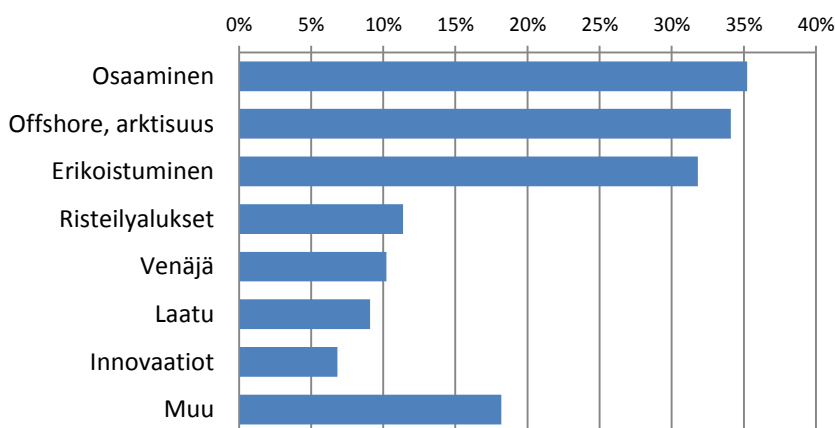
FIMECC PROBE

Poimintoja vastauksista:

- ”Pohjoisten alueiden ja offshoren tarpeet lähivuosina”
- ”Offshore-tuulipuistojen rakentaminen”
- ”Kotimaiset varustamot on saatava rakentamaan täällä”
- ”kaasukäyttöisyys”; ”runkotöiden automaatio”
- ”IT-sektorin hyödyntäminen”
- ”Suomen sijainnin hyödyntäminen arktisen ja offshoren hankkeissa. Risteilijärakentaminen ulkona kovissa pakkasissa sen sijaan järjetöntä”
- ”Ylläpitää korkeaa koulutustasoa ja säilyttää asiantuntijat, vaikka valmistus siirtyisikin lähemmäs asiakasta”
- ”Yhteen hiileen puhaltaminen”; ”yhteistyö korkeakoulujen kanssa”
- ”Laadun esiin tuominen vaatii paljon paremman markkinoinnin nykyiseen verrattuna”

aikataulussa alueen alueet alueiden alukset arktinen arktisen arktiset
 arktisten eduksi ekologiset energiatehokkuus erikoisalukset erikoislaitteet
 erikoistuminen hankkeet hyödyntäminen innovaatio innovatiiviset innovatiivisten
 innovatiivisuus investoivat jäissä jäämeren jäänmurtaajat kanssa kehittäminen
 kehittää korkeaa koulutus kustannustehokkuus kylmäosaaminen laatu laista
 loistoristeilijät loppu luotettavuus maailman markkinat meriteollisten mikäli
 offshore offshoreteollisuuden osaaminen osaamista osaava
 osavalmistus palkan paljon panostaminen paremman pohjoisen pysyvät rakentaminen
 risteilijät risteilylaivojen suomen suunnittelu suunnitteluohjelmien
 suunnitteluosaamisen tekninen telakat telakoiden tilanne tuotekehitys tuotteet
 tuotteiden uuden uudet uusia uutta vaikka venäjä venäjän vienti

Kuva 34. Vastausten määrällä painotettu kooste suomalaisen meriteollisuuden mahdollisuuksista



Kuva 35. Suomalaisen meriteollisuuden mahdollisuudet (samaa teemaan kuuluvia vastauksia on yhdistelty) (n=88)

Suomalaisen meriteollisuuden uhat

Suomalaista meriteollisuutta uhkaavat tekijät puolestaan ovat hyvin samantyyppisiä kuin heikkoudet. *Kustannustason nousu* ja siihen kytkeytyvä *kilpailukyvyn heikentyminen*, *toiminnan siirtyminen* halvemman kustannustason ja markkinoiden perässä *Aasiaan* sekä työvoiman saatavuuteen ja osaamisen katoamiseen liittyvät tekijät nähtiin selvästi suurimpina meriteollisuuden uhkakuvina. Kustannustason nousu Suomessa ja yleisemminkin Euroopassa heikentää eurooppalaisen laivanrakennuksen kilpailukykyä kysynnän ja valmistuksen lisääntyessä erityisesti Aasiassa. Etenkin ulkomaisessa omistuksessa olevien telakoiden uhkana koetaan toimintojen siirtyminen Aasiaan. Monet vastaajat näkivät meriteollisuuden uhkakuvana *osaavan työvoiman saatavuuden vaikeutumisen*, kun halpatyövoiman käyttö lisääntyy korkeiden kotimaisten palkkakustannusten vuoksi, ja lisäksi ala ei houkuttele riittävästi nuoria eläköityvien tilalle.

Poimintoja vastauksista:

- *"Tilaukkan siirtyminen halvemman kustannustason maihin myös risteilijöiden osalta"*
- *"Arktisen osaamisen tietovuoto esim. Norjaan tai Venäjälle"*
- *"Meriteollisuuden toimintatavat ovat monelta kantin hyvin vanhanaikaisia ja muutosvastarinta on kova"*
- *"Uusien ideoiden hyödyntäminen on vaikeaa. Pienillä yrityksillä on taloudellisesti vaikeaa (kustannustaso, verot, rahoituksen puute). Suuret eivät kykene viemään läpi kehitysprosesseja."*
- *"Ala ei houkuttele nuoria tempoilevan työllisyyden vuoksi"*
- *"Kehittyvien maiden asenne ja into"*
- *"Oman osaamisen ja tietotaidon yliarviointi, joka lopettaa kehittämisen ja kehittymisen"*
- *"Isojen investointien toteuttamatta jättäminen"*
- *"Eri valtioiden kotimaisuusastetavoitteet"*

aasia aasiaan aasian aiheuttama ammattitaidon ammattitaitoisien eivät

ettei halpa halpamaihin halpatyövoima heikko hiipuminen hinnannousu

hinta hintakilpailukyky hintataso häviäminen investointeja katoaa

katoaminen kehittyvien kehitys kiina kilpailu **kilpailukyky**

kilpailukyvyn korea korkea kustannukset kustannustaso kustannustason

kustannusten kuten liian maailman maailmanlaajuinen maiden maihin

meriteollisuuteen muuttuessa nousu nuoria näivettyminen omistajat omistus

osaaminen **osaamisen** osaavan palkkataso **puute** resurssien

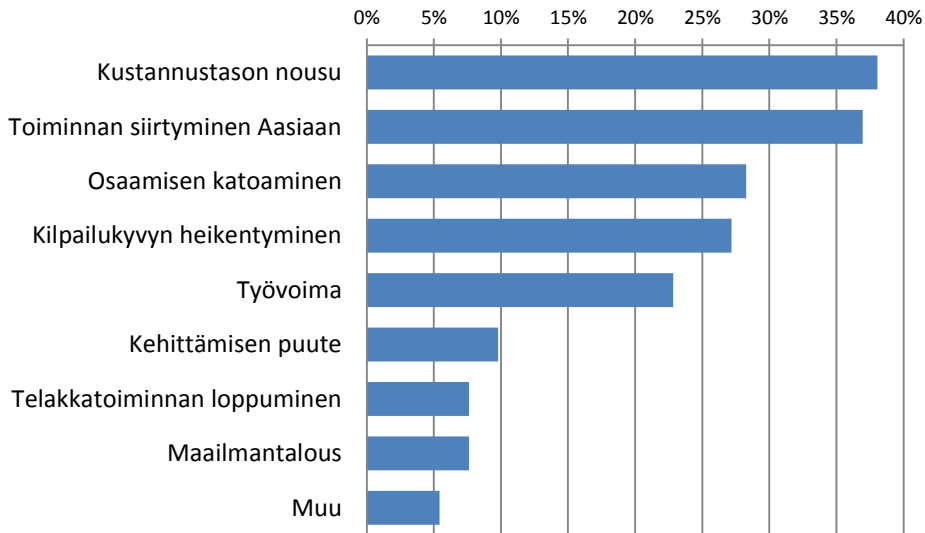
saada saanti saatavuus siirtyminen sijainti suomen suomessa suomesta

talous **telakat** telakoiden telakoille teollisuus tietotaidon tilauskanta

toiminnan toiminnat tuottavuus työvoima **työvoiman** ulkoistaminen

Kuva 36. Vastausten määrällä painotettu kooste suomalaisen meriteollisuuden uhista

FIMECC PROBE



Kuva 37. Suomalaisen meriteollisuuden uhat (samaa teemaan kuuluvia vastauksia on yhdistelty) (n=92)

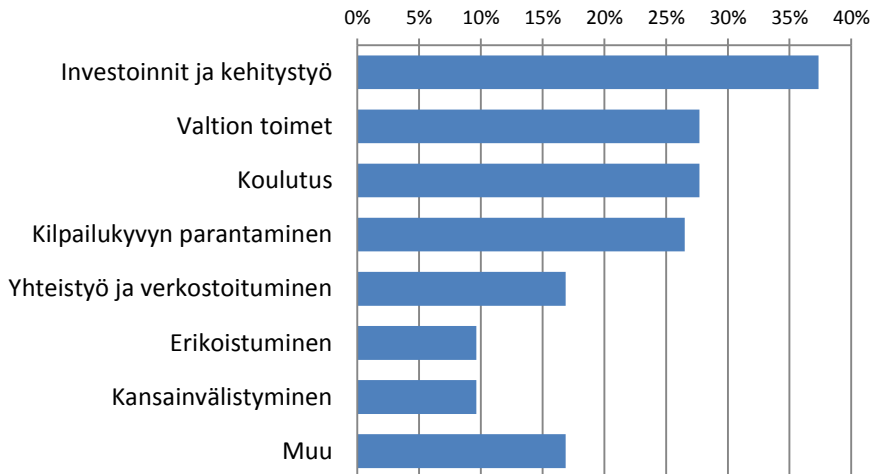
Toimenpiteet meriteollisuuden menestymiseksi 2020

Suomen meriteollisuuden menestyminen vuonna 2020 edellyttää kyselyyn vastanneiden yritysten mukaan ennen kaikkea *investointeja ja toiminnan kehittämistä, toimia valtiolta sekä korkeaa koulutusta ja ammattitaitoa*. Investointien tulisi kohdistua etenkin toiminnan kustannustehokkuuden parantamiseen, mutta myös *tuotekehitys, t&k-toiminta ja innovaatiot* nähtiin olennaisina menestystekijöinä. Olennaisina toimina, joiden avulla valtiolliset organisaatiot voivat vaikuttaa yritysilmastoon ja kilpailukykyyn, koettiin muun muassa talous-, työvoima- ja verotuspolitiikka ja erilaiset tukimuodot, kuten investointituet ja pienyritysten tukeminen (mm. niiden kansainvälistymisen edistäminen). Vastikkeetonta telakkatukea ei valtiolta odoteta. Korkean osaamisen ja ammattitaidon ylläpito nähtiin erittäin keskeisenä menestystekijänä sekä suunnittelussa, valmistuksessa että markkinoinnissa.

Poimintoja vastauksista:

- *"Alaa on kehitettävä määrätietoisesti, ja nuoret on saatava innostumaan alasta".*
- *"Uudet loistoristeilijät, vanhojen korjaus, myös vanhojen romutus!"*
- *"Verkostoituminen kansallisesti, mutta erityisesti myös globaalisti"*
- *"Panostusta alihankkijaverkoston säilymiseen myös vaikeina taloudellisina aikoina"*
- *"Insinöörikyvykkyys ei riitä, vaan pitää olla paljon kaupallistamisosaamista"*

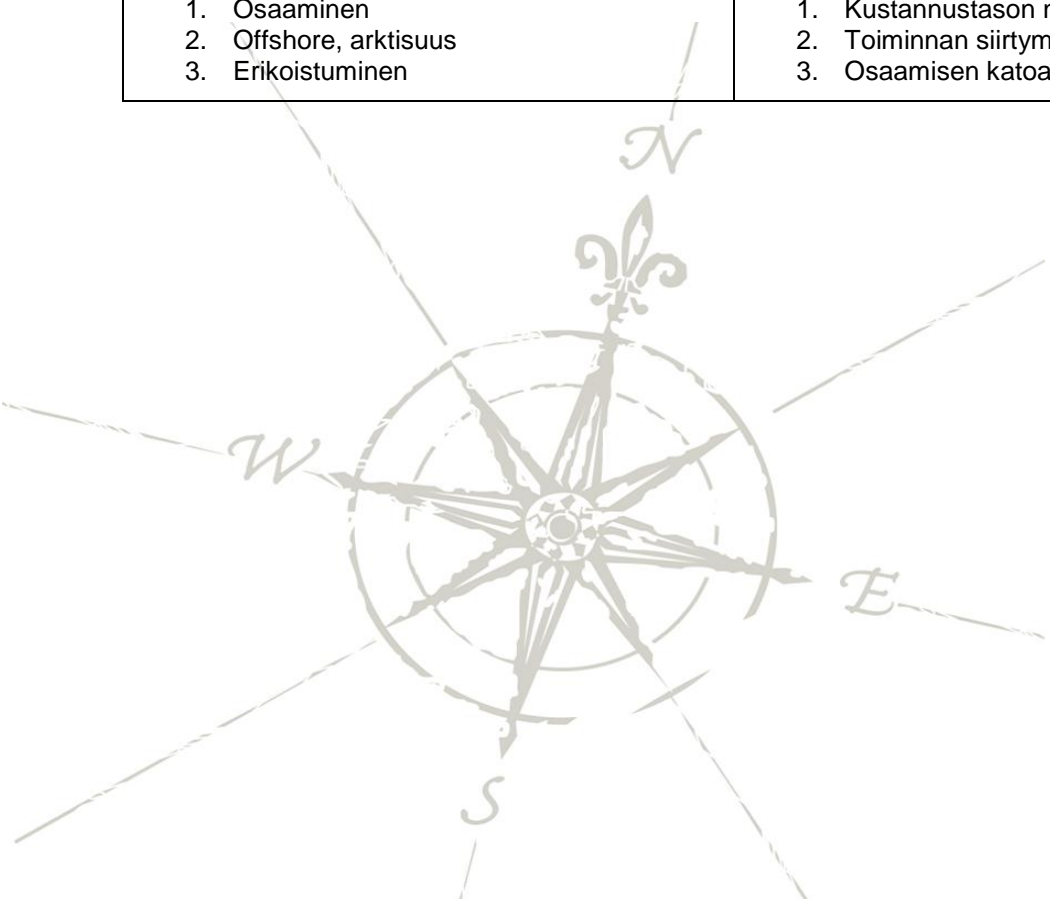
FIMECC PROBE



Kuva 38. Toimenpiteet Suomen meriteollisuuden menestymiseksi vuonna 2020 (samaa teemaan kuuluvia vastauksia on yhdistelty) (n=83)

SWOT-yhteenveto

<p>Vahvuudet</p> <ol style="list-style-type: none"> Osaaminen Laatu Maine ja luotettavuus 	<p>Heikkoudet</p> <ol style="list-style-type: none"> Korkea kustannustaso Sijainti Osaamisen häviäminen
<p>Mahdollisuudet</p> <ol style="list-style-type: none"> Osaaminen Offshore, arktisuus Erikoistuminen 	<p>Uhat</p> <ol style="list-style-type: none"> Kustannustason nousu Toiminnan siirtyminen Aasiaan Osaamisen katoaminen

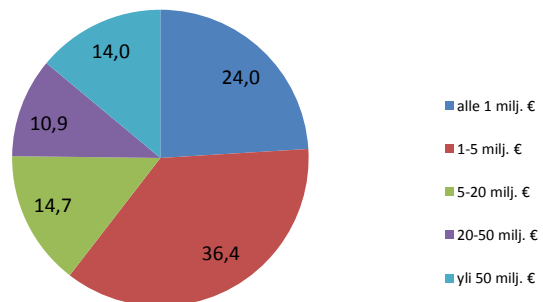
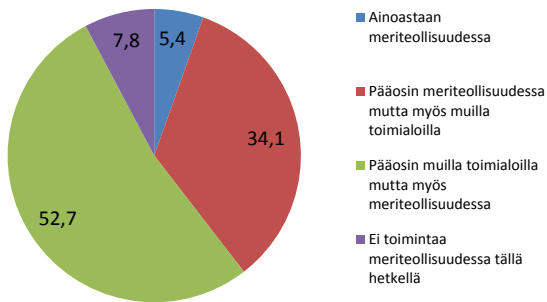


Liite 1: Suhdannekatsauksen toteutus ja vastaajat

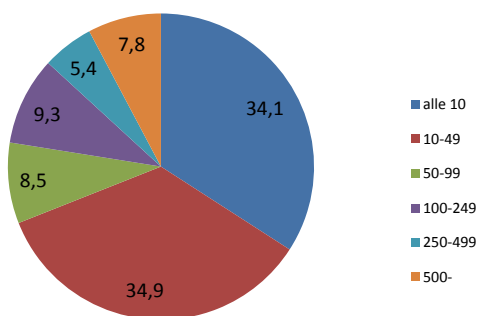
MKK:n toteuttama meriteollisuuden suhdannekysely kuvaa Suomessa toimipaikkaansa pitävien meriteollisuusalan toimittajaverkostoon kuuluvien yritysten liiketoiminnan kehitysodotuksia oman yrityksen osalta. Odotukset koskevat pääosin vuotta 2013 ja niitä verrataan kuluvaan vuoteen 2012. Muutokset odotuksissa ovat suhteellisia ja riippuvaisia kuluneen vuoden liiketoiminnan tilasta ja kehityksestä.

Yrityksen liiketoiminnan kehitysnäkymiä tarkastellaan seuraavien perusmittarien avulla: liikevaihto, kotimainen ja ulkomainen tilauskanta, kannattavuus, investoinnit ja henkilöstö. Katsaus sisältää myös yritysten näkemyksiä ja odotuksia liiketoiminnan kehityksestä hieman pidemmällä, 2–3 vuoden aikajaksolla. Tässä katsauksessa on lisäksi kartoitettu meriteollisuusliiketoiminnan yleistä tilaa ja tulevaisuutta Suomessa ja koko Euroopassa 5–10 vuoden aikaperspektiivillä. Suhdannekatsaus on toteutettu yritystiedusteluna syys-lokakuussa 2012. Yritystiedustelu on osoitettu meriteollisuusalan yritysten ylimmälle johdolle. Meriteollisuuden suhdannekatsaukseen vastasi yhteensä 129 yritystä 545 tavoitellusta yrityksestä. Vastausprosentti on siten 23,7.

Meriteollisuuden suhdannekatsaus ei kata koko meriteollisuussektori. Sen lisäksi, että tiedusteluun eivät kuulu telakkayhtiöt, vastaajajoukko edustaa noin neljäsosaa meriteollisuusalan toimittajaverkostosta. Tämä tulee huomioida vastauksia tulkittaessa. Tämän vuoden vastaajayrityksistä 5 prosenttia ilmoitti toimivansa vain meriteollisuudessa, 34 pääosin meriteollisuudessa mutta myös muilla toimialoilla, 53 prosenttia pääosin muilla toimialoilla kuin meriteollisuudessa. Vastaajayrityksistä 8 prosenttia ei toimi tällä hetkellä lainkaan meriteollisuudessa. Kyselyn vastaajayrityksistä 60 prosenttia ilmoitti liikevaihdokseen alle 5 miljoonaa euroa. 69 prosenttia vastaajayrityksistä työllistää alle 50 henkilöä. Vastaajayrityksien pääasiallisen toiminta-alueen valmistusala-erittely näkyy seuraavissa kaavioissa.

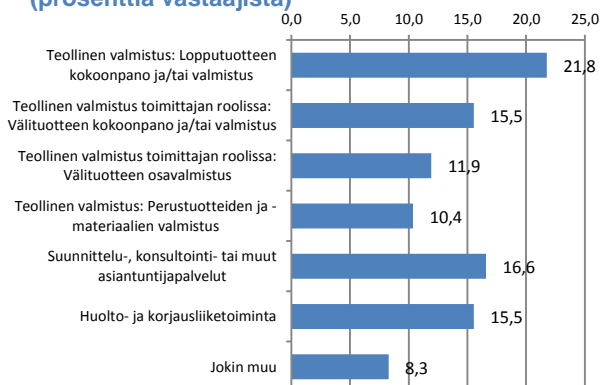


Kuva 39. Yrityksen toimiala meriteollisuudessa (prosenttia vastaajista)



Kuva 41. Yrityksen henkilöstömäärä (prosenttia vastaajista)

Kuva 40. Liikevaihdon suuruusluokka (prosenttia vastaajista)



Kuva 42. Yrityksen pääasiallinen toiminta-alue meriteollisuudessa (prosenttia vastaajista)

Liite 2: Meriteollisuusyritysten talouden kehityksen toimijaryhmittäinen seuranta

Yhtenä PROBE-hankkeen osa-alueena Turun kauppakorkeakoulun CCR toteuttaa vuosittain suomalaisen meriteollisuuden taloudellisen kehityksen toimijaryhmäanalyysin. Kuten -hankkeen aiempinakin vuosina, tuoreimmat kattavasti saatavilla olevat tilinpäätöstiedot ovat aina edelliseltä kalenterivuodelta. Nyt vuoden 2011 lopussa tehdyille toimijaryhmä-seurannalle on ORBIS-tietokannasta kerätty vuoden 2011 tilinpäätöstiedot 90 %:lle seuratuista 517 meriteollisuusyrityksestä. Seurannan jatkuvuuden takaamiseksi, tässä kolmannen kerran toistettavassa tutkimuksessa vertaillaan samoja kahdeksaa suuntaa-antavaa toimijaryhmää, jotka ovat olleet seurannan jaotteluna aiempinakin vuosina:

- **Telakat ja työveneet (10 yritystä)**
 - STX Europe -yhtiön Turun, Helsingin ja Rauman telakat
 - Erilaiset pientelakat, joihin kuuluu korjaustelakoita ja työveneiden valmistajia
 - Porin Mäntyluodossa sijaitsevan Technip Offshore Finland Oy:n toiminta luetaan tutkimuksessa telakkatoiminnaksi
- **Suunnittelu ja konsultointi (49 yritystä)**
 - Laivasuunnitteluun tai meriteollisuuden projektijohtamiseen ja muuhun vastaavaan toimintaan erikoistuneet yritykset
 - Erilaiset sertifiointi- ja konsulttitoimistot
 - Laivasuunnitteluohjelmistojen toimittajat
- **Rakenteet ja käsittely (54 yritystä)**
 - Teräs- tai lohkorakenteita valmistavat tai asentavat yritykset
 - Materiaalien pintakäsittelyä toteuttavat yritykset ja muut rakennusmateriaalit
- **Koneet, laitteet ja konetilat (77 yritystä)**
 - Laivojen propulsiokoneistojen ja muiden koneisto- ja tankkijärjestelmiin kuuluvien koneiden ja komponenttien valmistusta ja myyntiä harjoittavat yritykset
 - Konetilojen asennus- ja varustelutöitä sekä koneiden huoltopalveluja toteuttavat yritykset. Kansikoneisiin liittyviä lastinkäsittely-, kiinnitys- ja ohjauslaitteita sekä niiden komponentteja toimittavat ja asentavat yritykset
- **LVI- ja putkistotyöt (60 yritystä)**
 - Yritykset, joiden toimintaan liittyy ilmastointi-, vedenkäsittely- ja jätehuoltojärjestelmät sekä erilaiset putkistotyöt ja -asennukset
- **Sähköjärjestelmät (50 yritystä)**
 - Sähkö- ja automaatiojärjestelmiä asentavat tai niihin liittyvää sähkösuunnittelua ja kaapelointia toteuttavat yritykset
 - Erilaisia navigaatio- tai kommunikaatiojärjestelmiä sekä ohjelmistoja toimittavat yritykset

FIMECC PROBE

- **Sisustusvarustelu ja kalusteet (114 yritystä)**
 - Yritykset, jotka varustelevat matkustaja-, miehistö- ja palvelutiloja – monet ovat kokonaistoimittajia
 - Ryhmään luettiin mukaan myös sisustuksen osatoimittajat, jotka valmistavat kalusteita tai sisustusmateriaaleja tai tekevät erikoisasennustöitä
- **Turvajärjestelmät ja -laitteet (29 yritystä)**
 - Turvallisuusasioiden konsultointia, sumusammutusjärjestelmiä, erilaisia valvonta- ja hälytyslaitteita, palo-ovia sekä kylttejä ja muita vastaavia turvallisuuskokonaisuuteen liittyviä tuotteita tarjoavat yritykset

Ryhmien tarkempi sisältö ja ryhmittelyperusteet löytyvät aiempien vuosien raporteista. Seurantaan on lisätty tähän uusimpaan raporttiin paljon yrityksiä ja myös aiempien vuosien tiedot on päivitetty, ja tämän raportin tiedot ovat aiempia ajantasaisemmat muun muassa puuttuvien havaintojen täydennysten vuoksi. Aineistoon liittyy merkittäviä varauksia, joita on tarkemmin eritelty hankkeen ensimmäisessä toimijaryhmäanalyysissä. Muun muassa yrityksillä voi olla toimintaa useammassa toimijaryhmässä, myös muilla toimialoilla sekä keskeisiä yrityksiä saattaa puuttua seurannasta, minkä vuoksi täsmälliset havainnot ovat monesti tulkinnanvaraisia.



PROBE

Performance Monitoring of and Industry Foresight for the Finnish Marine Industry

PROBE on nelivuotinen tutkimus- ja kehitysprojekti vuosina 2009–2012

PROBE-projekti on yksi metallituotteet ja koneenrakennusalan strategisen huipputoiminnan keskittymän, FIMECC Oy:n, Innovations & Network -tutkimusohjelman projekteista.

PROBE-projektin visiona on suunnitella ja luoda Suomen meriteollisuuden kehitystä, toimintaympäristöä ja tulevaisuutta säännöllisesti ja jäsennellysti arvioiva tietopalveluprosessi alan yritysten ja kehittäjä-organisaatioiden käyttöön.

PROBE-projektin toteuttavat vuonna 2012 Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus MKK ja Turun yliopiston kauppakorkeakoulun CCR Tutkimuspalvelut.

PROBE:n rahoituksesta vastaavat Tekes, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Meriteollisuus ry sekä Turun yliopisto.