

TURUN YLIOPISTON  
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES  
UNIVERSITY OF TURKU

B 165  
2009

## VARUSTAMOBAROMETRI

Heinäkuu 2009

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 165  
2009

# **VARUSTAMOBAROMETRI**

**Heinäkuu 2009**

Pekka Sundberg

Turku 2009

SARJAN PÄÄTOIMITTAJA / EDITOR-IN-CHIEF

Juhani Vainio

JULKAISIJA / PUBLISHER :

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

Veistämönaukio 1-3  
FI-20100 TURKU, FINLAND

Puh. / Tel. +358 (0)2 281 3300

Fax +358 (0)2 281 3311

<http://mkk.utu.fi>

Uniprint  
Turku 2009

ISBN 978-951-29-3973-2 (nid.)

ISBN 978-951-29-3974-9 (PDF)

ISSN 1456-1824

## ESIPUHE

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

Barometri tuottaa tietoa merenkulun toimintaympäristöstä varustamoalalle, sen sidosryhmille ja liikennepoliittisille päätöksentekijöille. Barometri on tarkoitettu ennen kaikkea merikuljetusten parissa työskentelevien työkaluksi. Barometri kehitettiin keväällä 2006. Silloin suoritettiin ensimmäinen kysely, jota ei kuitenkaan vielä julkaistu. Barometrin hyötyjen konkretisoimiseksi barometri toistetaan säännöllisesti puolivuositain. Pitkät aikasarjat mahdollistavat tulosten monipuolisen analysoinnin. Seuraava kysely suoritetaan marraskuussa 2009.

Nyt käsillä olevan barometrin tulokset julkistetaan 17. heinäkuuta 2009 Suomi Areena -tapahtuman yhteydessä Porissa. SPC Finland kiittää kaikkia kyselyyn osallistuneita varustamoja ja toivoo palautetta barometrin kehittämiseksi edelleen. Barometristä antaa lisätietoja tutkija Pekka Sundberg, puh. (02) 333 8104 tai s-posti [pekka.sundberg@shortsea.fi](mailto:pekka.sundberg@shortsea.fi).

Turussa 17.07.2009

Juhani Vainio

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

Kannen kuva: Pekka Sundberg

## SISÄLLYSLUETTELO

### ESIPUHE TIIVISTELMÄ

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

Liite Kyselylomake

## TIIVISTELMÄ

Vuoden 2008 lopulla alkanut laskusuhdanne on jatkunut viimeisen puolen vuoden aikana erittäin voimakkaana. Neljä viidesosaa vastaajista arvioi, että suhdanteet ovat heikentyneet viimeisen puolen vuoden aikana huomattavasti. Suhdanteiden laskun ennakoidaan hidastuvan voimakkaasti seuraavan puolen vuoden aikana. Saldoluku säilyy lievästi negatiivisena. Lähitulevaisuuden suhdannekehityksestä on kuitenkin hyvin erilaisia näkemyksiä. Neljännes vastaajista uskoo suhdanteiden jopa paranevan, kun taas hieman yli kolmannes katsoo suhdannetilanteen säilyvän ennallaan.

Useat muutkin taloudellista tilannetta varustamoalalla kuvaavat indikaattorit ovat graafisilta kuvaajiltaan samaa muotoa suhdannetilanteen kuvaajan kanssa. Mennyt puolivuotiskausi on ollut voimakasta laskun aikaa, mutta tulevalla kaudella lasku hidastuu voimakkaasti. Esimerkiksi kuljetuskysynnän menneen kauden saldoluku oli voimakkaasti negatiivinen eli - 88. Tulevan kauden saldoluku on edelleen negatiivinen, mutta vain 17 pisteen verran. Noin kolmannes vastaajista arvioi kysynnän säilyvän ennallaan.

Kolme neljästä vastaajasta katsoi, että meriliikenteen tuonti ja vientikuljetukset ovat vähentyneet jonkin verran. Saldoluvun perusteella vientikuljetukset ovat vähentyneet tuontikuljetuksia enemmän. Vienti- ja tuontikuljetusten supistuminen ei ole tulevalla kaudella määrältään enää yhtä voimakasta kuin edellisellä kaudella. Vientikuljetukset vähenevät kuitenkin edelleen tuontikuljetuksia enemmän.

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla on säilynyt kireänä. Puolet vastaajista arvioi, että kilpailu on menneellä kaudella kiristynyt huomattavasti. Kilpailun kiristyminen jatkuu saldoluvun perusteella, vaikka puolet vastaajista arvioi, että kilpailu säilyy nykyisellä tasolla. Kaikkien vastaajien osalta merikuljetusten rahtihinnat putosivat edellisen puolen vuoden aikana, kahdella kolmasosalla jopa huomattavasti. Rahtihintojen laskun odotetaan jatkuvan, mutta ei enää yhtä voimakkaana. Puolet vastaajista arvioi rahtihintojen säilyvän nykyisellä tasolla.

Kulujen osalta barometrissa seurataan kahta varustamotoiminnan kannalta oleellista kulukomponenttia: polttoöljyn hintaa ja miehistökustannuksia. Polttoöljyn hintakehitys on ollut kahdella menneellä kaudella lievästi suotuisa. Tulevalla kaudella bunkkerin hinnan oletetaan nousevan. Miehistökustannusten hintakehitys on edelleen ollut nouseva. Suomen lipun alla purjehtivalla aluksilla miehistökustannukset ovat nousseet voimakkaammin kuin ulkomaan lipun alla. Tulevalla kaudella miehistökustannusten nousu hidastuu. Puolet vastaajista arvioi, että suomalaisten alusten miehistökustannukset säilyvät tulevalla kaudella ennallaan.

Puolet varustamoista ilmoitti liikevaihtonsa laskeneen jonkin verran menneellä kaudella. Liikevaihdon lasku jatkuu saldoluvun perusteella tulevalla kaudella lievänä. Prosenttitarkastelun perusteella kahdella viidesosalla liikevaihto säilyy ennallaan.

Merihenkilöstön määrän kehitystä Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla kuvaava saldoluku on kääntynyt negatiiviseksi viimeisen kuuden kuukauden aikana. Ennusteen



mukaan merihenkilöstön määrä vähenee tulevallakin kaudella Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla. Suurin osa varustamoista pyrkii kuitenkin säilyttämään merihenkilöstönsä määrän ennallaan.

Talouden yleinen epävarmuus nousi merkittäväksi varustamotoiminnan kasvun ja kehityksen esteeksi jo vuoden 2008 ensimmäisessä barometrissa. Se oli tärkein kasvun este nyt toteutetussa barometrissa (21 mainintaa). Huono hintakehitys sai nyt ensimmäistä kertaa runsaasti mainintoja (16 kpl) ja nousi toiseksi tärkeimmäksi kasvun esteeksi. Merkittäviä kasvun esteitä olivat myös kysynnän riittämättömyys ja kilpailun lisääntyminen.

Varustamot ovat odottaneet paljon Suomen merenkulkupolitiikalta. Edellisessä barometrissä saldoluku oli 30 pisteellä positiivinen. Suotuisat arviot merenkulkupolitiikasta kääntyivät nyt toteutetussa barometrissä lievästi negatiivisiksi. Vastauksissa ilmeni tyytymättömyys siitä, että tonnistoveroa ei ole vielä saatu toteutettua. Vastajaat ennustavat, että suomalaisten varustamon osuus Suomen ulkomaankuljetuksista säilyy edelleen laskevana.

Teemakysymyksiä oli tällä kertaa kaksi. Ensimmäisellä teemakysymyksellä selvitettiin kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n uusien rikkiipitoisuusmääräysten vaikutusta kuljetusten tehostamiseen. IMO:n määräysten mukaan SECA-alueella polttoaineen rikkiipitoisuutta on vähennettävä merkittävästi. Vuoden 2015 alusta rikkiipitoisuuden yläraja on 0,1%. Tämä nostaa voimakkaasti polttoaineiden hintoja, jotka todennäköisesti siirtyvät rahtihintoihin. Suomen kaupan ja teollisuuden logistiikkakustannukset ovat jo nyt kilpailijoita korkeammat, joten kustannuksia on alennettava esimerkiksi toimintaa tehostamalla. Eräs mahdollisuus on keskittää Suomen ulkomaan meriliikennettä tietyille yhteysväleille (satamat ja reitit) ja nykyistä suurempiin aluksiin. Lähes puolet vastaajista (48 %) arvioi, että uudet määräykset aiheuttavat liikenteen keskittymistä. Muut vastaajat (52 %) arvioivat, että keskittymistä ei tapahdu.

Toinen teemakysymys käsitteli sitä, syntyykö nuorille uusia työpaikkoja Suomen merenkulqualalla seuraavan 10 vuoden aikana. 58 % vastaajista katsoi, että uusia työpaikkoja syntyy. 42 % vastaajista puolestaan arvioi, että uusia työpaikkoja ei synny. Ei-vastausten määrä oli odotettua korkeampi. Osaavien työntekijöiden saanti on barometrin tulosten mukaan ollut jatkuvasti vaikeaa. Osasyynä ei-vastausten määrään saattaa olla lama, mutta myös se kyselyssä ilmennyt seikka, että merenkulkupolitiikassa ei ole tapahtunut konkreettista, positiivista edistystä. Tulos oli kuitenkin positiivinen. Korvaavien työpaikkojen lisäksi enemmistö vastaajista arvioi, että uusia työpaikkoja syntyy merenkulqualalle.

## 1 JOHDANTO

Kysely toteutettiin verkkokyselynä. Se kohdistettiin 28 varustamolle, joista 24 varustamo vastasi määräaikaan mennessä. Vastausprosentti oli **86 %**. Vastaajilla oli mahdollisuus valita joko suomen- tai ruotsinkielinen kyselylomake. Kysely suunnattiin Suomen Varustamot ry:n jäsenvarustamoille sekä tärkeimmille em. yhdistyksen kuulumattomille suomalaisille varustamoille. Kriteerinä oli lisäksi se, että varustamot kuljettavat rahtitavaraa ulkomaan liikenteessä.

### Miten barometriä luetaan:

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

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

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

Aikasarjoja on muodostettu käyttämällä nyt suoritettua kyselyn 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.

## 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.*

<b>Liikennemuoto (n=24)</b>	<b>mainintoja kpl</b>
Linjaliikenne	8
Hakurahtiliikenne	15
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.*

<b>Tavaraliikenne (n=21)</b>	<b>mainintoja kpl</b>
Kuivabulk	10
Nestebulk	4
Kappaletavara	12

### Varustamon liikevaihdon suuruusluokka (A4)

Varustamojen liikevaihto jakautui eri luokkiin.

*Taulukko 2.3. Varustamon liikevaihto.*

<b>Liikevaihto (n=24)</b>	<b>mainintoja kpl</b>
alle 10 MEUR	9
10-50 MEUR	8
50-100 MEUR	2
yli 100 MEUR	5

**Varustamon työntekijämäärän suuruusluokka (A5)**

Varustamojen työntekijämäärä jakautui seuraavasti

*Taulukko 2.4. Varustamon työntekijämäärä.*

<b>Työntekijämäärä (n=24)</b>	<b>mainintoja kpl</b>
alle 20	6
20-50	3
50-100	3
100-200	5
yli 200	7

**Varustamon tonnisto (A6)**

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

*Taulukko 2.5. Varustamon tonnisto.*

<b>Tonnisto (n=23)</b>	<b>mainintoja kpl</b>
Ainoastaan omaa tonnistoa	15
Sekä omaa että vuokrattua	4
Ainoastaan vuokrattua	3
Ei omaa eikä vuokrattua	1

### 3 MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS

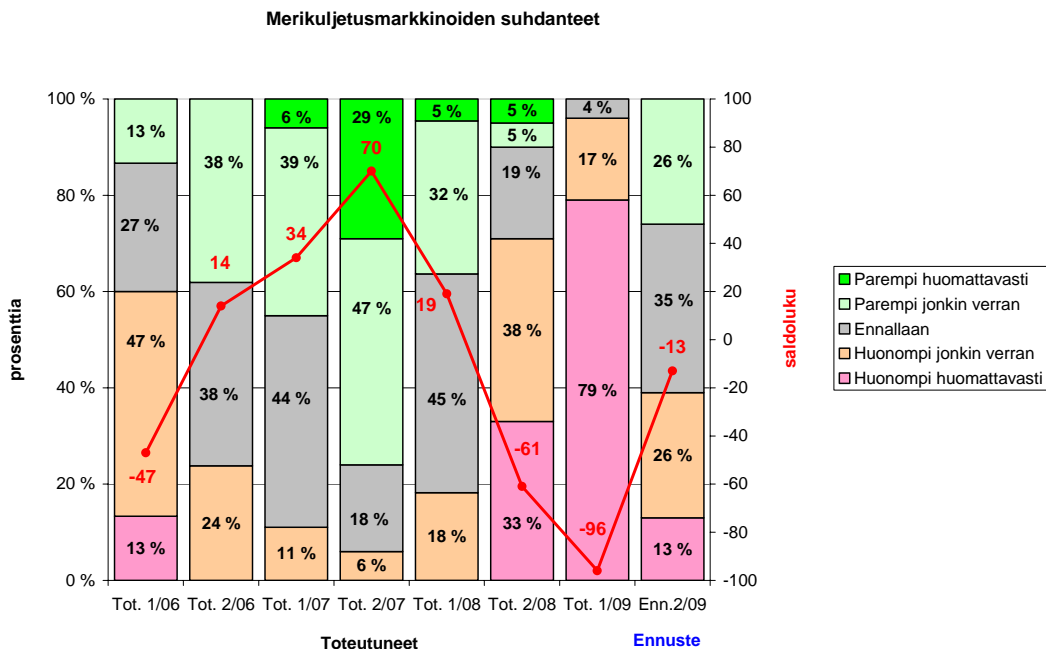
B-ryhmän kysymyksillä selvitettiin nykytilannetta ja tulevaisuutta niin, että ensin kartoitettiin varustamoalaa yleensä ja sen jälkeen yksittäistä varustamoaa koskevia kysymyksiä. Tarkastelun aikajänne muodostui tapahtuneen osalta viimeisestä kuudesta kuukaudesta ja tulevaisuuden osalta seuraavasta kuudesta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

#### 3.1 Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset

##### Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (B1)

Suhdanteet ovat laskeneet edelleen jyrkästi. 79 prosenttia vastaajista arvioi, että suhdanteet ovat heikentyneet huomattavasti viimeisen puolen vuoden aikana. Saldoluku on äärimmäisen voimakkaasti negatiivinen (tot. 1/09). Tarkastelussa ei oteta huomioon kausivaihtelua.

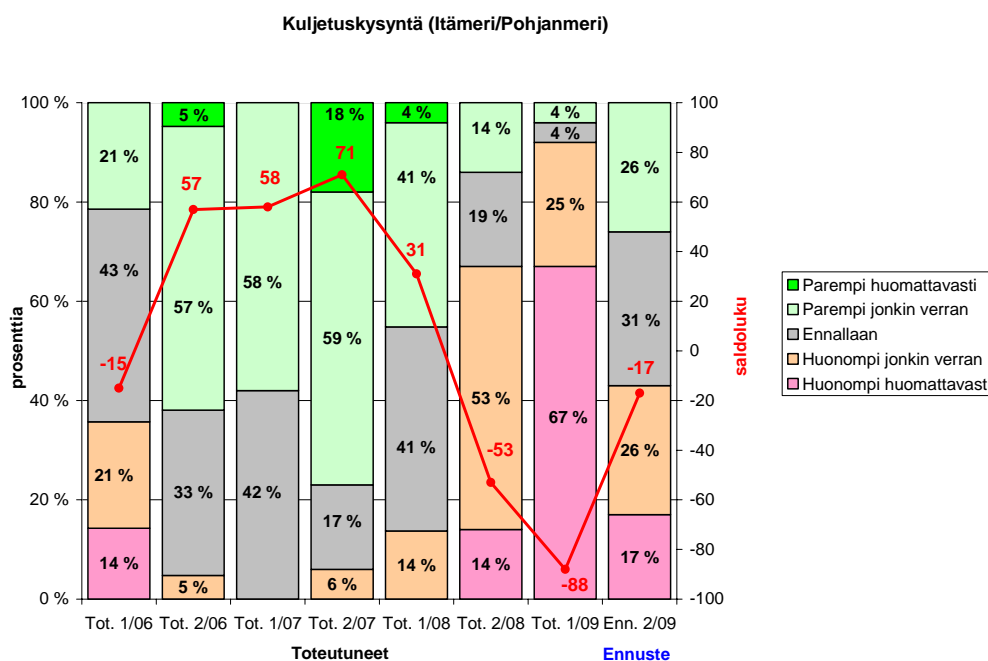
Suhdanteiden jyrkän laskun odotetaan loppuvan seuraavan puolen vuoden aikana (enn. 2/09). Neljännes vastaajista ennakoivat suhdanteiden jopa kääntyvän positiiviseksi, mutta enemmistö vastaajista (39 %) katsoo, että suhdanteet heikkenevät edelleen. Yli kolmannes vastaajista arvioi, että suhdanteet säilyvät nykyisellään.



Kuva 3.1. Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (tot. 1/09 n=24, ennuste 2/09 n=23).

## Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (B2)

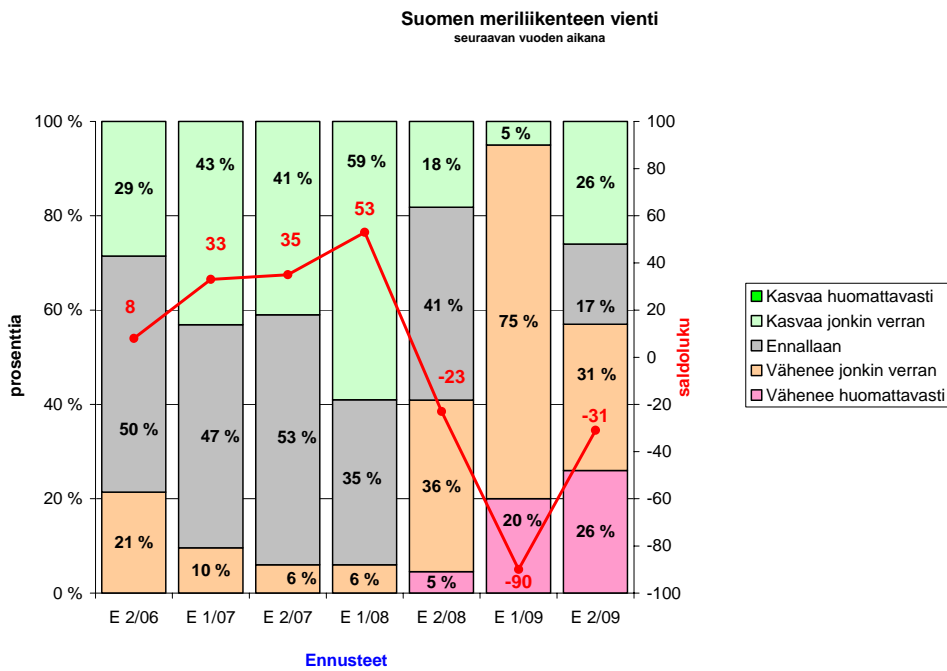
Kuljetuskysyntä on heikentynyt edelleen voimakkaasti. Saldoluku on voimakkaasti negatiivinen (tot 1/09). Ennusteen mukaan kysynnän voimakas heikkeneminen päättyy. Yli puolet vastaajista arvioi, että kysyntä säilyy nykyisellä tasolla tai heikkenee hieman.



Kuva 3.2. Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (tot.1/09 n=24, ennuste 2/09 n=23).

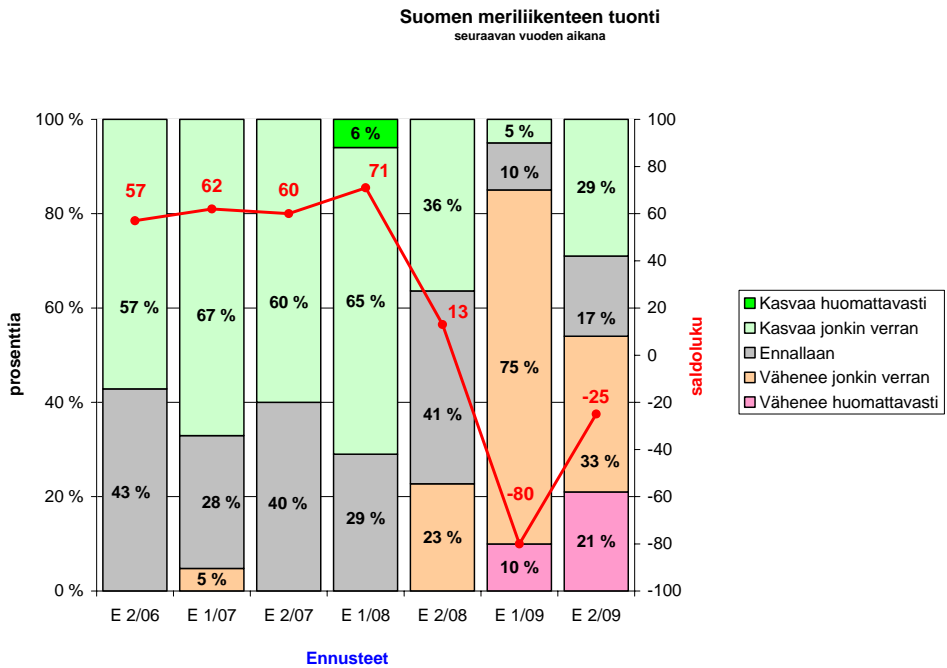
## Vienti- ja tuontikuljetusten määrä (B3)

Yli puolet vastaajista (57 %) ennakoii **Suomen vientikuljetusten** määrän vähenevän seuraavan vuoden aikana (enn. 2/09). Neljännes vastaajista ennustaa vientikuljetusten hieman kasvavan.



Kuva 3.3. Suomen meriliikenteen vienti (ennuste 2/09 n=23).

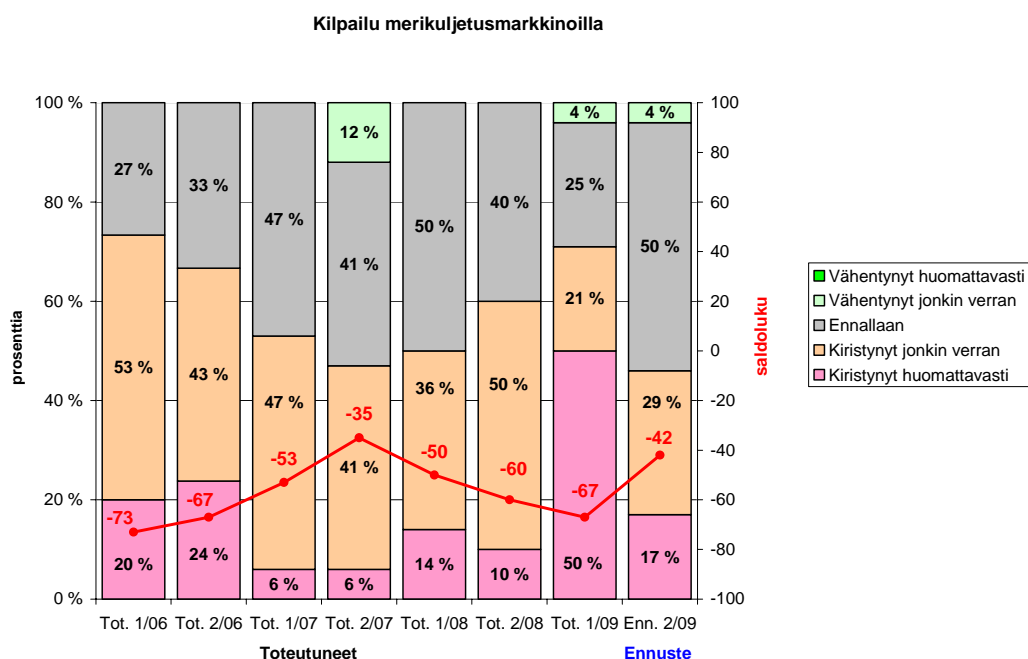
**Suomen tuontikuljetusten** kehitys on samansuuntaista kuin vientikuljetusten, mutta arviot ovat hieman positiivisempia.



Kuva 3.4. Suomen meriliikenteen tuonti ( ennuste 1/09 n=24).

## Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (B4)

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla on edelleen kireää. Menneen puolivuotiskauden (tot. 1/09) saldoluku oli vain 7 pistettä alhaisempi kuin sitä edeltäneellä kaudella. Prosenttitarkastelun perusteella puolet vastaajista arvioi kuitenkin kilpailun kiristyneen huomattavasti menneellä kaudella. Kilpailu jatkuu nykyisellä tasolla tai hieman kiristyen (enn. 2/09).

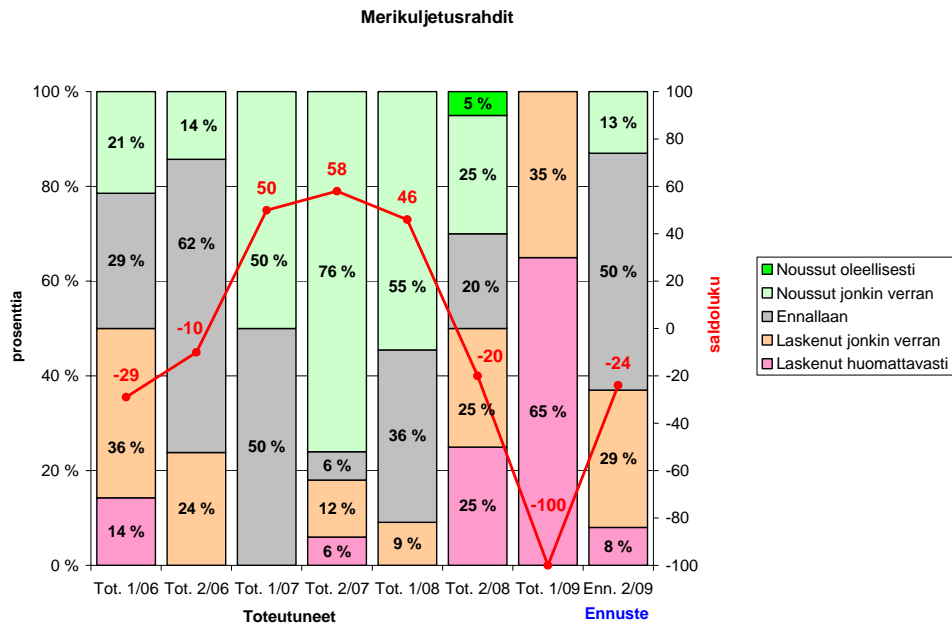


Kuva 3.5. Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (tot.1/09 n=24, ennuste 2/09 n=24).

## Merikuljetusrahtien hinnat (B5)

Rahtihinnat ovat romahtaneet. Puolet vastaajista arvioi, että rahtihinnat pysyvät nykyisellä tasolla myös seuraavalla kaudella. Yli kolmannes vastaajista (37 %) uskoi rahtihintojen vielä laskevan.

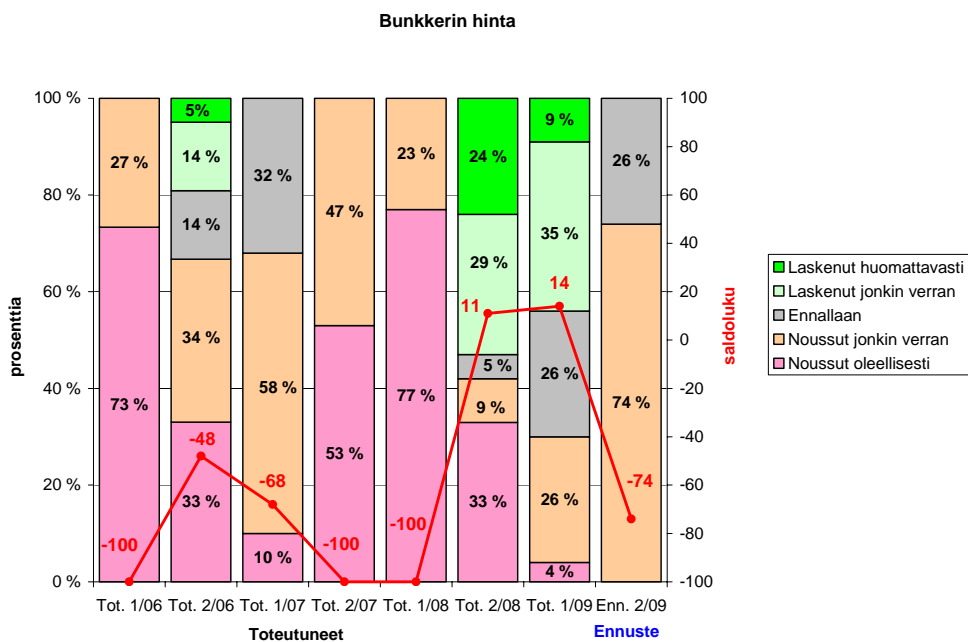




Kuva 3.6. Merikuljetusrahtiennat (tot. 1/09 n=23, ennuste 2/09 n=24).

### Bunkkerin hinta (B6)

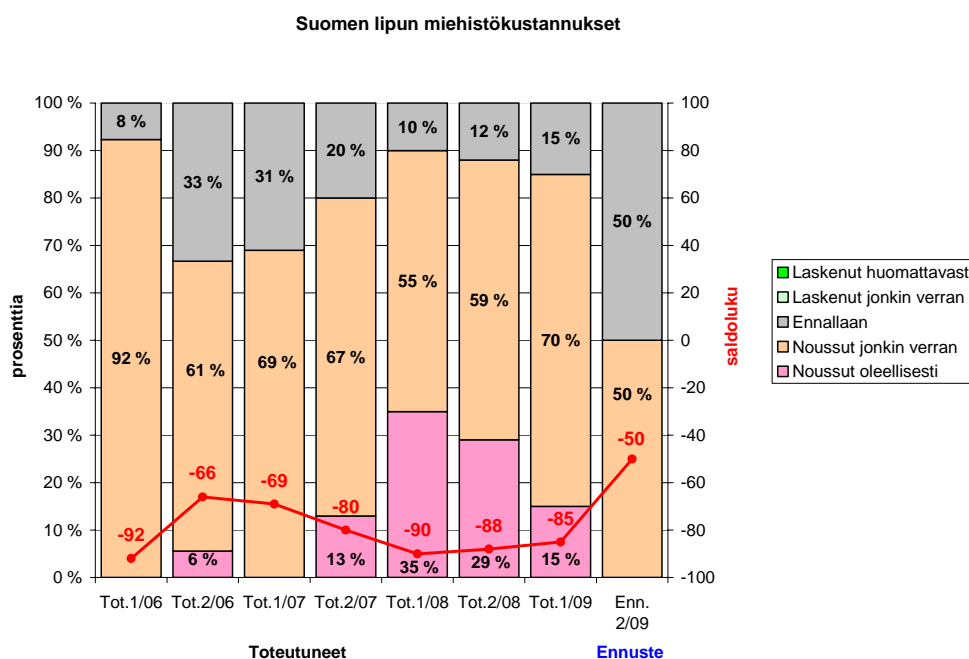
Bunkkerin eli polttoöljyn hintakehitys on ollut suotuisaa kahden viimeisen puolivuotiskauden aikana. Varustamojen välillä on kuitenkin ollut vaihtelua polttoöljyalaadusta riippuen. Lähes kolmanneksella vastaajista bunkkerin hinta nousi viimeisen puolen vuoden aikana. Bunkkerin hinnan odotetaan nousevan seuraavan puolen vuoden aikana.



Kuva 3.7. Bunkkerin hinta (tot. 1/09 n=23, ennuste 1/09 n=23).

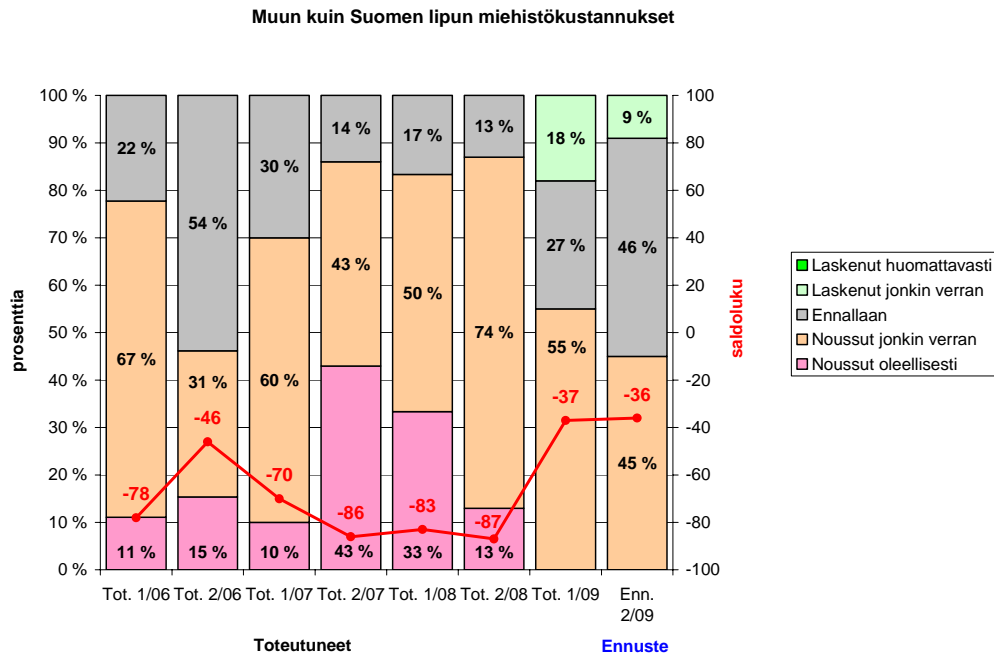
## Miestökustannukset lippuvaltioittain (B7)

Palkkakehitys jatkui *Suomen lipun* alla purjehtivissa aluksissa saldolutarkastelun perusteella voimakkaasti nousevana. Tulevalla kaudella vastaajat ennakoivat miehistökustannusten tason säilyvän ennallaan tai nousevan hieman. (enn. 2/09).



Kuva 3.8. Suomen lipun miehistökustannukset (tot.1/09 n=20, ennuste 2/09 n=20).

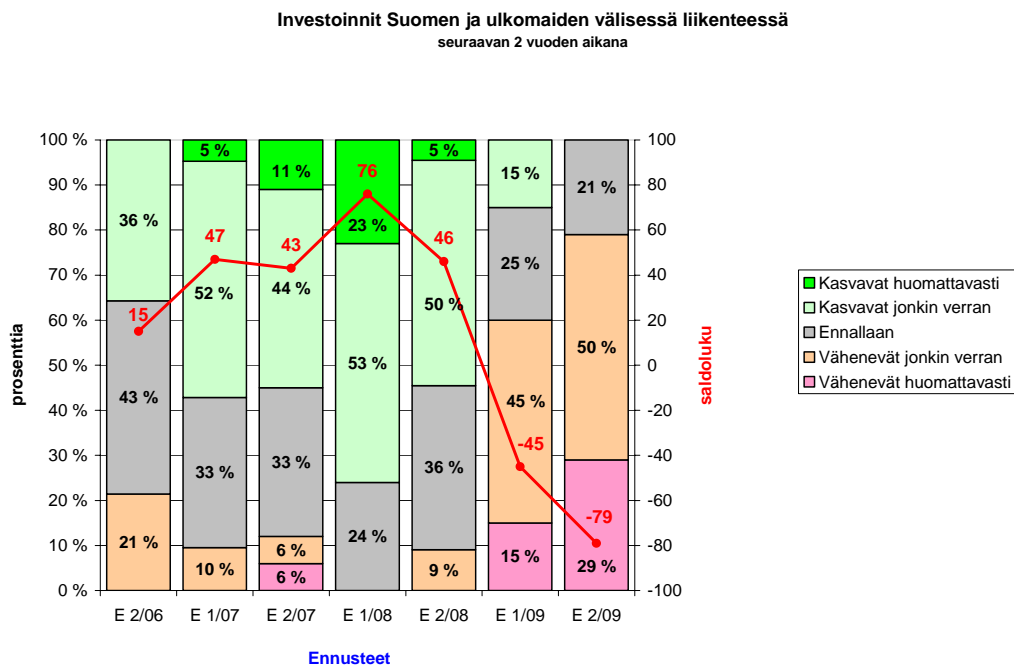
Koska yleinen hintataso on nouseva, oleellista on vertailla Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten kehitystä muiden lippujen alla purjehtivien alusten vastaavaan kehitykseen. Miehistökustannusten kehitys on ollut pitkään samansuuntaista ulkomaisen lipun ja Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla. Menneen puolivuotiskauden aikana *ulkomaisen lipun* miehistökustannusten nouseva kehitys ei ole ollut yhtä voimakasta kuin Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla. Ulkomaisen lipun miehistökustannusten saldoluku (-37) oli 48 pistettä korkeampi kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten vastaava luku (-85). Ennusteen mukaan ulkomaisten lipun alla miehistökustannusten kehitys on samansuuntaista kuin toteutuneella kaudella.



Kuva3.9. Muun kuin Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 1/09 n=11, ennuste 2/09 n=11).

### 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. Investointien määrän ennakoidaan vähenevän edelleen voimakkaasti. Saldoluku on -79.



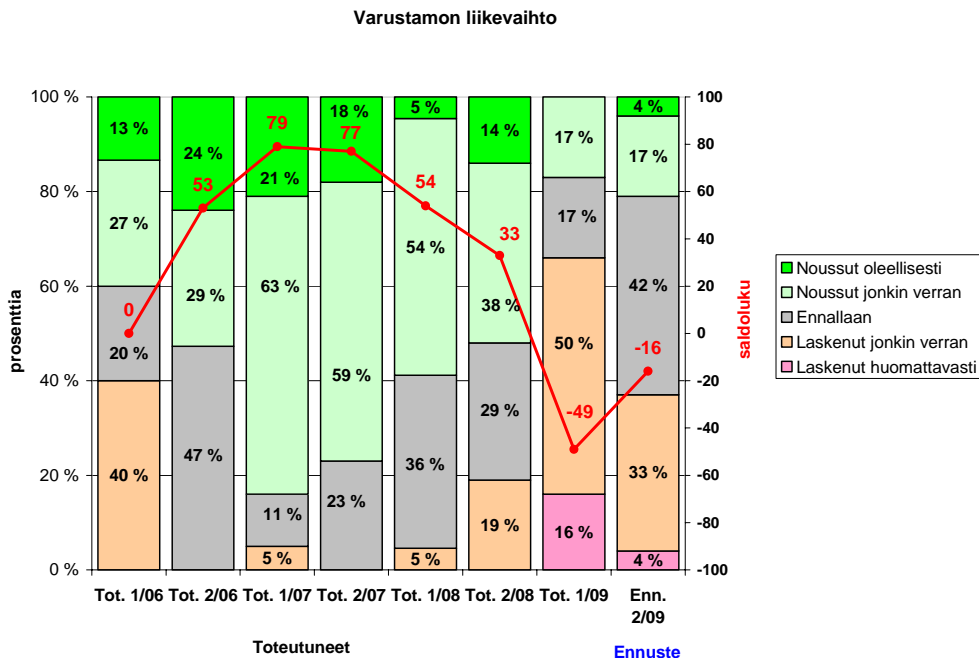
Kuva 3.10. Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (ennuste 2/09 n=24).

### 3.2 Yksittäistä varustamoita koskevat kysymykset

#### Liikevaihto (B9)

Toteutuneen menneen kauden arvioissa on liikevaihdon saldoluku ensimmäistä kertaa kääntynyt negatiiviseksi. Noin kolmannes varustamoista on kuitenkin pystynyt säilyttämään liikevaihtonsa tai jopa hieman kasvattamaan sitä. Puolella varustamoista liikevaihto on laskenut hieman.

Liikevaihdon ennakoitaan säilyvän pääosin ennallaan. Saldoluku on lievästi negatiivinen (Enn. 2/09).

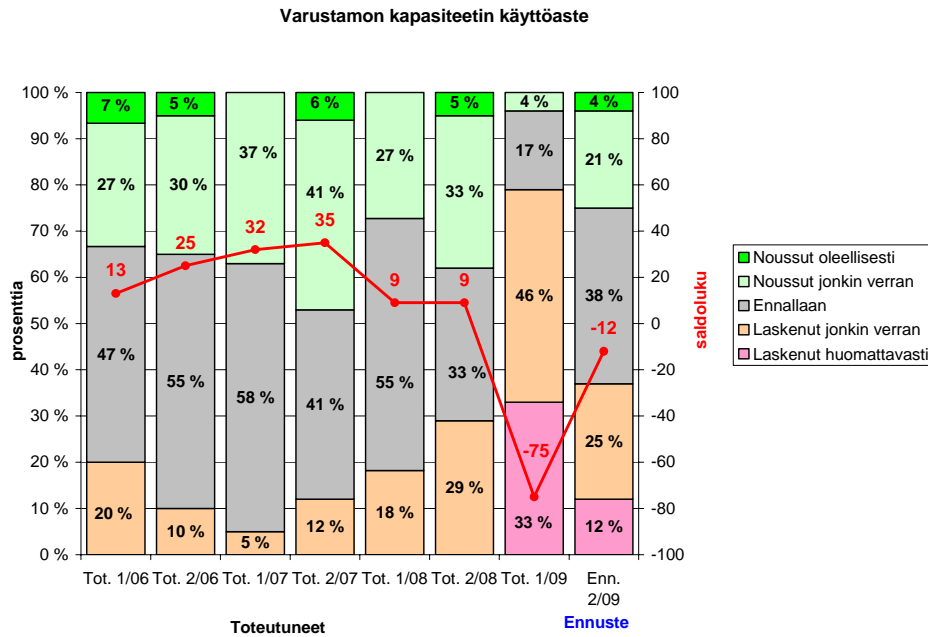


Kuva 3.11. Varustamon liikevaihto (tot. 1/09 n=24, ennuste 2/09 n=24).

#### Alusten kapasiteetin käyttöaste (B10)

Kapasiteetin käyttöaste on romahtanut viimeisen puolen vuoden aikana. Laskua edellisen toteutuneeseen kauteen on ollut saldoluvun perusteella 84 pistettä.

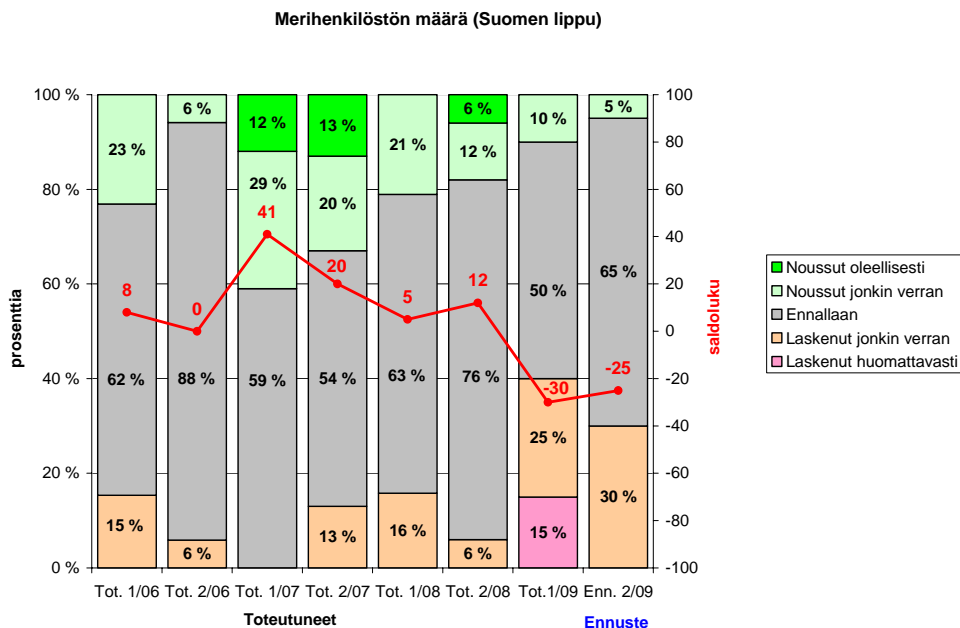
Ennusteen negatiivinen saldoluku osoittaa, että kapasiteetin käyttöaste laskee vielä hieman seuraavan puolen vuoden aikana. Varustamokohtaiset erot ovat kuitenkin suuret. Neljännnes varustamoista arvioi käyttöasteensa nousevan.



Kuva 3.12. Alusten kapasiteetin käyttöaste (tot. 1/09 n=24, ennuste 2/09 n=24).

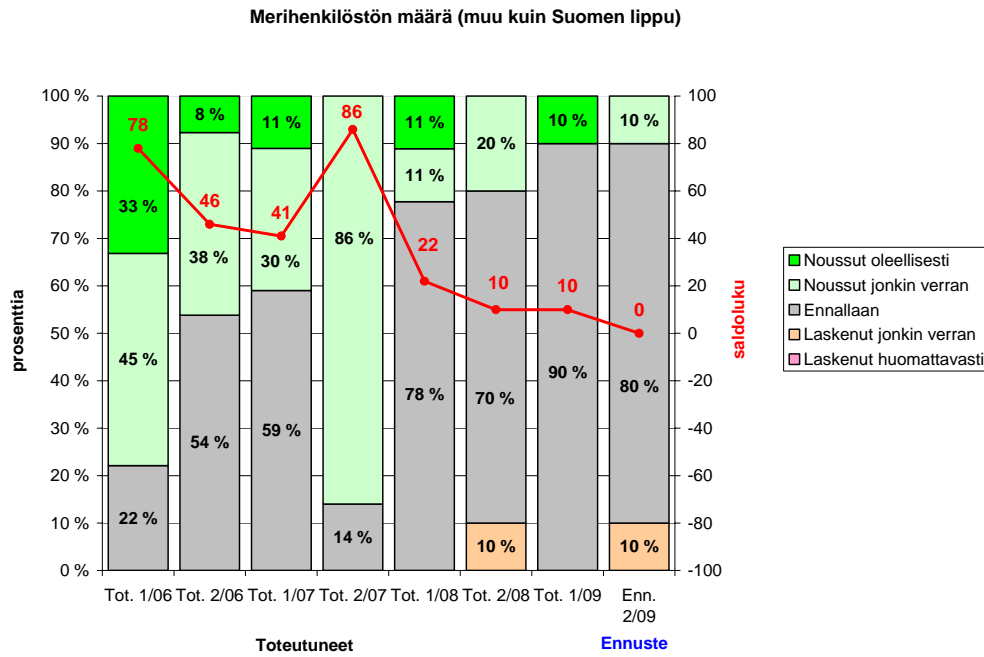
### Merihenkilöstön määrän kehitys lippuvaltioittain (B11)

Merihenkilöstön määrän kehitystä *Suomen lipun* alla purjehtivilla aluksilla kuvaava saldoluku on kääntynyt negatiiviseksi viimeisen kuuden kuukauden aikana. Puolet varustamoista on kuitenkin säilyttänyt merihenkilöstön määrän ennallaan. Samankaltainen kehityskulku jatkuu seuraavallakin kaudella, jolloin lähes kaksi kolmasosaa varustamoista ennakoii merihenkilöstön määrän säilyvän ennallaan.



Kuva 3.13. Merihenkilöstön määrä *Suomen lipun* alla purjehtivilla aluksilla (tot. 1/09 n=20, ennuste 2/09 n=20).

Varustamojen *ulkomaisten lippujen* alla purjehtivilla aluksilla merihenkilöstön määrä on säilynyt ennallaan. Saldoluku on sama kuin edelliselläkin toteutuneella kaudella. Ennusteen mukaan henkilöstömäärässä ei ole odotettavissa suuria muutoksia. Ennusteen saldoluku on 10 pistettä alhaisempi kuin toteutuneen kehityksen saldoluku.



Kuva 3.14. Merihenkilöstön määrä muiden kuin Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 1/09 n=10, ennuste 2/09 n=10).

#### 4 VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET

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

Taulukko 4.1. Varustamon kasvun esteet.

Kasvun/kehityksen esteet	mainintoja kpl				
	1/07 n=19	2/07 n=17	1/08 n=22	2/08 n=21	1/09 n=24
Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella	14	15	13	15	8
Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus maapuolella	5	1	1	2	2
Työvoimakustannusten nousu	5	7	11	10	11
Bunkkerin hinnan nousu	10	7	16	4	5
Charter-kustannusten nousu	2	1	0	0	0
Pääomakustannusten nousu	3	3	3	9	5
Muiden kustannusten nousu	2	2	4	5	1
Kapasiteetin / kaluston rajallisuus	6	7	5	4	1
Kysynnän riittämättömyys	2	0	2	4	14
Kilpailun lisääntyminen	6	4	5	6	13
Huono hintakehitys	4	3	2	3	16
Talouden yleinen epävarmuus	0	2	12	17	21
Toiminnan rahoitus ja vakuuspula	2	3	2	5	9
Ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset	1	3	0	3	3
Muut säädösvaatimukset	2	3	1	2	1
Suomen lipun hinta	6	7	8	6	8
Väylämaksujen nykytaso	4	3	1	1	5
Väylämaksujen nousu	2	2	0	0	2
Luotsausmaksujen taso	4	0	1	0	3
Jokin tai jotkin muut, mikä/mitkä	1	1	0	0	1
Ei erityisiä esteitä kehittymiselle tai kasvulle	0	1	0	0	0

Kasvun esteistä sai eniten mainintoja talouden yleinen epävarmuus (21 mainintaa). Seuraavaksi eniten mainintoja saivat huono hintakehitys (16 mainintaa), kysynnän riittämättömyys (14 mainintaa) ja kilpailun lisääntyminen (13 mainintaa). Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella, joka on aikaisemmissa barometreissa ollut suurimpia kasvun ja kehityksen esteitä, sai tällä kertaa 8 mainintaa. Kasvun esteitä mainittiin kyselyssä yhteensä 131 kertaa. Annettujen vaihtoehtojen lisäksi kasvun esteiksi nimettiin satamatoimintojen hinta ja työehtosopimukset.

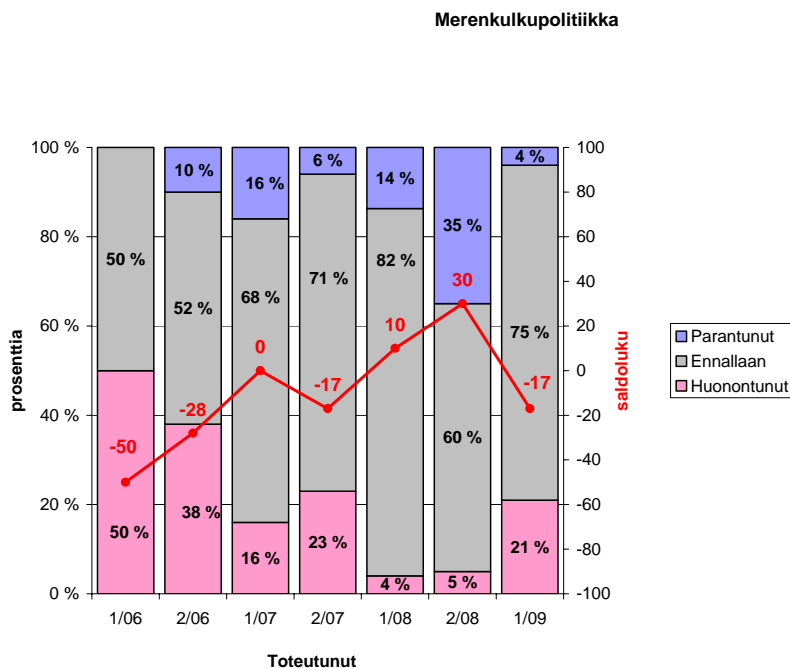
## 5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

D-ryhmässä käsiteltiin toimintaympäristön muutoksia.

### Suomen merenkulkupolitiikka (D1)

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

Merenkulkupolitiikka on huonontunut. Suotuisa kehitys on kääntynyt saldoluulla mitattuna negatiiviseksi. Kuitenkin vielä 75 prosenttia vastaajista arvioi, että merenkulkupolitiikka on säilynyt ennallaan.



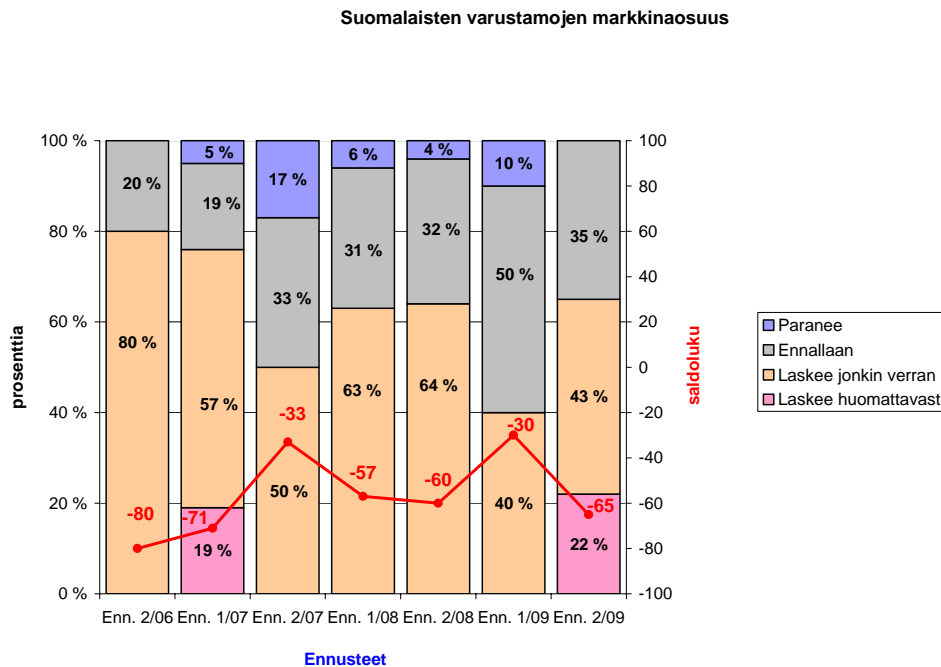
Kuva 5.1. Suomen merenkulkupolitiikka (tot. 1/09 n=24).

Edellisessä barometrissa (2/08) todettiin merenkulkupolitiikan parantuneen. Positiivisen arvon taustalla oli olettamus siitä, että tonniverouudistus saadaan toteutettua jokseenkin suunnitellussa muodossa. Tällä kerralla vastauksissa ilmeni tyytymättömyys siitä, että tonniveroa ei ole saatu toteutetuksi.



### Suomalaisten varustamojen markkinaosuus (D2)

Uusi ennuste (2/09) osoittaa, että suomalaisten varustamojen markkinaosuuden kehitys kuljetuksista Suomeen/Suomesta on edelleen laskeva. Saldoluku on 35 pistettä alhaisempi kuin edellisessä ennusteessa. Yli viidennes vastaajista arvioi, että markkinaosuus laskee huomattavasti.



Kuva 5.2. Suomalaisten varustamojen markkinaosuus. (ennuste 2/09 n=23).

## 6 TEEMAKYSYMYS

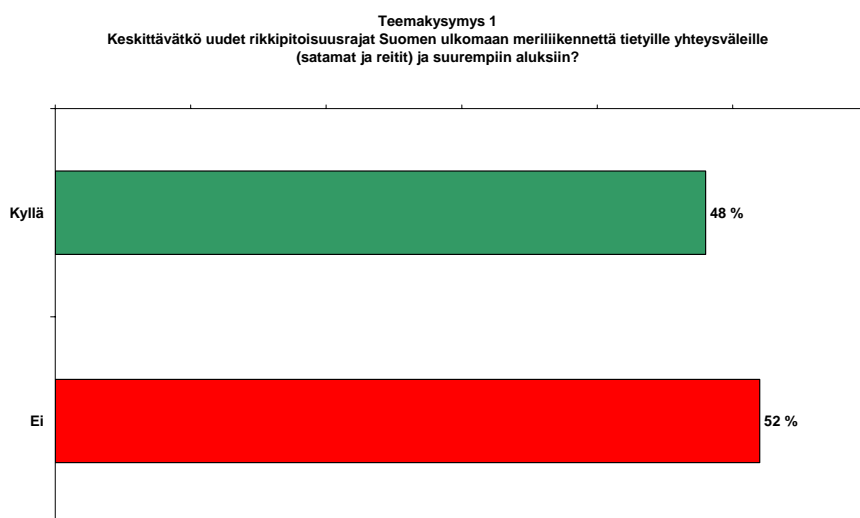
Barometrin teemakysymys on vaihtuva kysymys, jolla kartoitetaan vastaajien mielipidettä ajankohtaiseen aiheeseen. Tällä kertaa esitettiin kaksi teemakysymystä.

Ensimmäinen teemakysymys kuului: ”*Keskittävätkö uudet rikkipitoisuusrajat Suomen ulkomaan meriliikennettä tietyille yhteysväleille (satamat ja reitit) ja suurempiin aluksiin?*”

Kysymyksellä haluttiin selvittää uusien IMO:n määräysten vaikutusta kuljetusten tehostamiseen. Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n määräysten mukaan Itämerellä, Pohjanmerellä ja Englannin kanaalissa (ns. SECA-alue) polttoaineen rikkipitoisuutta on vähennettävä voimakkaasti. Vuoden 2015 alusta rikkipitoisuuden yläraja on 0,1 %. Tämä nostaa polttoaineen hintoja voimakkaasti. Hinnan nousu siirtyy oletettavasti rahtihintoihin.

Suomen kaupan ja teollisuuden logistiset kustannukset ovat jo nyt kilpailijoita suuremmat, joten logistisia kustannuksia on alennettava. Usean asiantuntijan mielestä Suomessa on liikaa satamia. Toisaalta Suomi on laaja maa, joten satamiakin tarvitaan koko rannikon pituudelta, ja valtaosa liikenteestä hoidetaan jo nyt kymmenen suurimman sataman kautta. Kuljetusvirrat jäävät kuitenkin ohuiksi satamaparien eli koti- ja ulkomaisten satamien välillä. Keskittämällä liikennettä harvempiin satamiin kuljetusvirrat vahvistuisivat, jolloin voitaisiin käyttää nykyistä suurempia aluskokoja. Tästä aiheutuisi todennäköisesti kuljetustaloudellisia säästöjä, jotka osittain voisivat kompensoida polttoainekustannusten nousua.

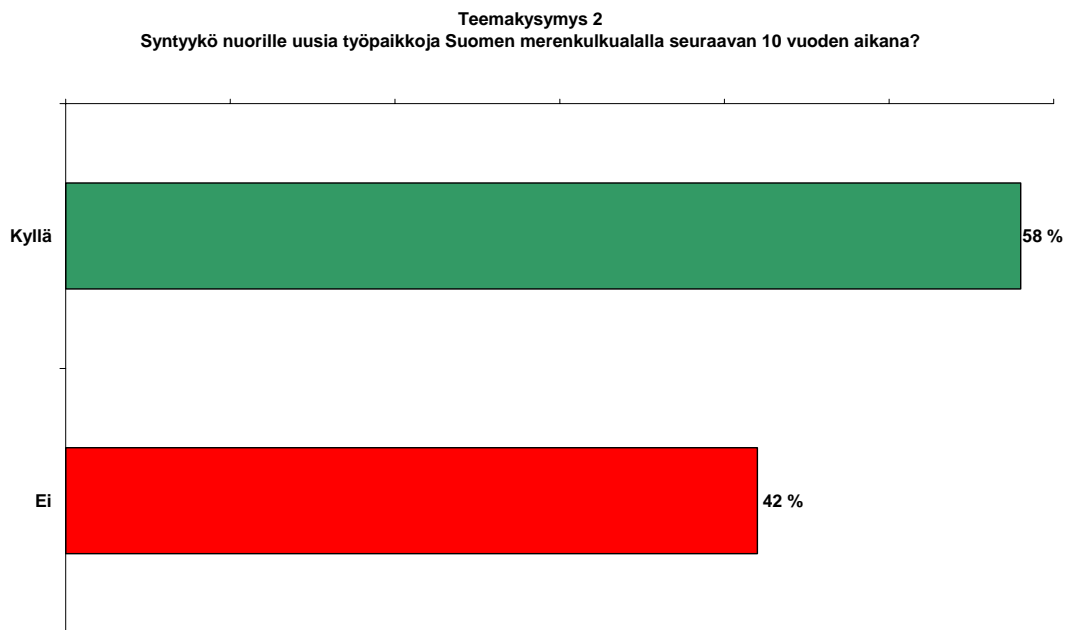
Teemakysymykseen vastasi **21 vastaajaa**. Kolme kyselyyn osallistunutta ei vastannut teemakysymykseen. Vastaukset jakaantuivat lähes tasan kyllä- ja ei-vaihtoehtojen välillä. 48 % vastaajista katsoi, että keskittymistä tulee tapahtumaan ja 52 prosenttia vastaajista arvioi, että keskittymistä ei tapahdu.



Kuva 6.1. Teemakysymyksen vastausten jakauma (n=21).

Toisessa teemakysymyksessä tiedusteltiin: ”Syntykö nuorille uusia työpaikkoja Suomen merenkulkualalla seuraavan 10 vuoden aikana?”

Kysymykseen vastasi kaikki kyselyyn osallistuneet. 58 prosenttia vastaajista katsoi, että uusia työpaikkoja syntyy seuraavan kymmenen vuoden aikana, kun taas 42 prosenttia vastaajista arvioi, että uusia työpaikkoja ei synny. Merenkulkua on yleismaailmallisesti ollut kasvua. Useat maat Itämerenkin piirissä ovat lisänneet kauppalaivastonsa määrää. Vaikka tulos on positiivinen, ei-vastanneiden määrä on korkea. Barometrissä ilmenee, että osaavan merihenkilöstön saannin vaikeus on koko kyselyn historian ajan ollut varustamojen kasvun este, vaikka tilanne on huonon taloudellisen tilanteen myötä hieman helpottunut. Osasyynä ei-vastausten määrään saattaa olla lama, mutta myös se kyselyssä ilmennyt seikka, että merenkulkupolitiikassa ei ole tapahtunut konkreettista, positiivista edistystä. Painotettakoon vielä sitä, että kysymys koski nimenomaan kokonaan uusia työpaikkoja, ei korvaavia työpaikkoja, joita syntyy esimerkiksi eläköitymisen tai alan vaihtojen myötä.



Kuva 6.2. Teemakysymyksen vastausten jakauma (n=24).

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

Varustamon / tytärvarustamon nimi  
Vastaajan nimi  
Asema

**A2. Varustamonne pääasiallinen liikennemuoto**

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

**A3. Varustamonne pääasiallinen tavaraliikenne**

- Kuivabulk  
 Nestebulk  
 Kappaletavara

**A4. Mitä suuruusluokkaa varustamonne\* liikevaihto on?**

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

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

**A5. Mitä suuruusluokkaa varustamonne työntekijämäärä on?**

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

**A6. Varustamon tonnisto**

- Varustamolla on ainoastaan omaa tonnistoa  
 Varustamolla on sekä omaa että vuokrattua tonnistoa  
 Varustamolla on ainoastaan vuokrattua tonnistoa  
 Varustamolla ei ole omaa eikä vuokrattua tonnistoa

**A7. Varustamon lippuvaltiot**

Varustamonne operoimien alusten määrä lippuvaltioittain:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Kilpailu**

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

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

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

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

**Hinnat**

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

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

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

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

**Kustannukset**

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

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

**B6b. Odotatteko käyttämäne polttoöljylaadun (= ”bunkkerin”) hinnan seuraavan 6 kuukauden aikana, kun kausivaihtelua ei oteta huomioon**

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

**B7a. Ovatko miehistökustannukset varustamoalalla lippuvaltioittain viimeisen 6 kuukauden aikana**

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

**B7b. Odotatteko miehistökustannusten varustamoalalla lippuvaltioittain seuraavan 6 kuukauden aikana**

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

**Investoinnit**

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

- Kasvavat huomattavasti
- Kasvavat jonkin verran
- Pysyvät ennallaan
- Vähentyvät jonkin verran
- Vähentyvät huomattavasti

**Varustamo koskevat kysymykset****Liikevaihto**

**B9a. Onko varustamonne liikevaihto viimeisen 6 kuukauden aikana mennessä**

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

**B9b. Odotatkeko varustamonne liikevaihdon seuraavan 6 kuukauden aikana**

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

**Kapasiteetti**

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

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

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

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

**Henkilöstö**

**B11a. Onko varustamonne merihenkilöstön määrä lippuvaltioittain viimeisen 6 kuukauden aikana**

Suomen lippu      Muu lippu

- |                        |                          |                          |
|------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Noussut oleellisesti   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Noussut jonkin verran  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Pysynyt ennallaan      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Laskenut jonkin verran | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Laskenut huomattavasti | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**B11b. Odotatkeko varustamonne merihenkilöstön määrän lippuvaltioittain seuraavan 6 kuukauden aikana**

Suomen lippu      Muu lippu

- |                        |                          |                          |
|------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Nousevan oleellisesti  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nousevan jonkin verran | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Pysyvän ennallaan      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Laskevan jonkin verran | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Laskevan huomattavasti | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



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

- Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella
- Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus maapuolella
- Työvoimakustannusten nousu
- Bunkkerin hinnan nousu
- Charter-kustannusten nousu
- Pääomakustannusten nousu
- Muiden kustannusten nousu
- Kapasiteetin / kaluston rajallisuus
- Kysynnän riittämättömyys
- Kilpailun lisääntyminen
- Huono hintakehitys
- Talouden yleinen epävarmuus
- Toiminnan rahoitus ja vakuuspula
- Ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset
- Muut säädösvaatimukset, mitkä
- Suomen lipun hinta
- Väylämaksujen nykytaso
- Väylämaksujen nousu
- Luotsausmaksujen taso
- Jokin tai jotkin muut, mikä/mitkä
- Ei erityisiä esteitä kehittymiselle tai kasvulle

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

- Parantunut
- Säilynyt ennallaan
- Huonontunut

Perustelu:

**D2 Odotatteko suomalaisten varustamojen (yhdistysten jäsenvarustamojen) markkina-osuuden kuljetuksista Suomeen/Suomesta seuraavan vuoden aikana**

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

**D. Teemakysymys**

TAUSTAA: IMO:n määräysten mukaan SECA-alueella polttoaineen rikkihaittoisuutta on vähennettävä voimakkaasti. Vuoden 2015 alusta rikkihaittoisuuden yläraja on 0,1%. Tämä nostaa polttoaineiden hintoja voimakkaasti.

**KYSYMYS 1: Keskittävätkö uudet rikkihaittoisuusrajat Suomen ulkomaan meriliikennettä tietyille yhteysväleille (satamat ja reitit) ja suurempiin aluksiin?**

- Kyllä
- Ei

**KYSYMYS 2: Syntyykö nuorille uusia työpaikkoja Suomen merenkulkualalla seuraavan 10 vuoden aikana?**

- Kyllä
- Ei







Turun yliopisto  
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS  
Veistämönaukio 1-3  
FI-20100 TURKU

<http://mkk.utu.fi>



TURUN YLIOPISTO  
UNIVERSITY OF TURKU