

TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU

B 177
2010

VARUSTAMOBAROMETRI 2010

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 177
2010

VARUSTAMOBAROMETRI 2010

Pekka Sundberg

Turku 2010

JULKAISIJA / PUBLISHER:

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

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

Postiosoite / Postal address:
FI-20014 TURUN YLIOPISTO

Puh. / Tel. +358 (0)2 333 51
Fax +358 (0)2 281 3311
<http://mkk.utu.fi>

Painosalama
Turku 2010

ISBN 978-951-29-4390-6 (nid.)
ISBN 978-951-29-4391-3 (PDF)

ISSN 1456–1824

ESIPUHE

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

Nyt käsillä olevan barometrin tulokset julkistetaan 12. lokakuuta 2010. 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.

SPC Finlandin toiminta kattaa lähimerenkulun edistämisen lisäksi intermodaaliset lähimerenkulun ja rautatie-, maantie- tai sisävesikuljetukset yhdistävät kuljetukset. 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 Porissa sijaitsevassa yksikössä.

Porissa 12.10.2010

Pekka Sundberg

Tutkija

SPC Finland, Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus

TIIVISTELMÄ

Lähes kaikki merikuljetusten yleistä taloudellista tilannetta kuvaavat indikaattorit, joita varustamobarometrissä seurataan, ovat 12 kuukauden aikana muuttuneet positiivisiksi. Näitä ovat muun muassa merikuljetusmarkkinoiden suhdannetilanne, kuljetuskysyntä sekä vienti- ja tuontikuljetusten määrät. Suhdannekäänteestä vallitsee suuri yksimielisyys. Rahtihintojen kehityksestä on kuitenkin erilaisia näkemyksiä. Neljäkymmentä prosenttia varustamojohtajista arvioi, että rahtihinnat laskivat vielä menneen 12 kuukauden aikana, kun taas 30 prosenttia vastaajista katsoi rahtihintojen nousseen. Suhdannekäännettä kuvaa myös se, että kilpailu on kiristynyt ja kustannukset, kuten polttoöljyn hinta, ovat alkaneet nousta. Kustannusten noususta huolimatta suotuisa kehitys on heijastunut myös yksittäisiin varustamoihin. Viisikymmentäkahdeksan prosenttia vastaajista arvioi, että heidän johtamansa varustamon liikevaihto on noussut menneen 12 kuukauden aikana. Odotukset tulevalta kaudelta ovat myös positiivisia sekä merikuljetusten yleisen taloudellisen tilanteen että yksittäisten varustamojen kannalta.

Vastaajien arvioiden mukaan merenkulkupolitiikka on säilynyt viimeisen vuoden aikana ennallaan. Varustamot odottavat tonniveron toteuttamista. Kommenttien mukaan ammattiliittojen kanssa on saavutettu joitakin positiivisia tuloksia Suomen lipun kilpailukyvyyn parantamiseksi. Ennuste suomalaisten varustamojen markkinaosuuden kehityksestä on edelleen laskeva. Saldoluku on kuitenkin noussut 33 pisteellä edellisestä ennusteesta.

Varustamotoimintaa rajoittavista kasvun esteistä sai eniten mainintoja huono hintakehitys. Taloustilannetta pidettiin edelleen epävarmana. Se sai toiseksi eniten mainintoja. Toiminnan rahoitukseen liittyvien kysymysten merkitys kasvun esteenä on sen sijaan vähenemässä, vaikka useat vastaajat näkivätkin sen vielä rajoittavan merkittävästi varustamotoimintaa. Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella on palaamassa kasvun ja kehityksen esteeksi. Ympäristöasioihin liittyvien säädösvaatimusten merkitys kasvua rajoittavana tekijänä on nousussa.

Teemakysymys käsitteli ajankohtaista ympäristökysymystä. Meriliikenne ei kuulu päästökauppajärjestelmien piiriin. EU on sisällyttänyt liikennemuodoista lentoliikenteen omaan päästökauppajärjestelmäänsä. Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa käydään parhaillaan keskustelua hiilidioksidipäästöjen rajoittamisen ohjauskeinoista. Meriliikenteessä on eräitä erityispiirteitä, jotka on otettava huomioon sopivia ohjauskeinoja valittaessa. Eräs sellainen on kysymys lippuvaltioista. Varustamolla voi olla eri maiden alusrekistereihin rekisteröityjä aluksia. Teemakysymyksessä kysyttiin sitä, onko merenkulqualalla päästökauppa vai ympäristömaksu parempi ratkaisu hiilidioksidipäästöjen hillitsemiseksi ottaen huomioon merenkulqualan erityispiirteet. Kahdeksankymmentäkuusi prosenttia vastaajista piti ympäristömaksua parempana vaihtoehtona. Lähes kolmannes barometriin vastanneista ei kuitenkaan ilmaissut asiassa kantaansa.

SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE
TIIVISTELMÄ

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

LIITE: Kyselylomake

1 JOHDANTO

Kysely toteutettiin verkkokyselynä. Se kohdistettiin 27 varustamolle, joista 20 varustamo vastasi määräaikaan mennessä. Vastausprosentti oli 74 %. Kysely suunnattiin Suomen Varustamot ry:n jäsenvarustamoille sekä tärkeimmille em. yhdistykseen kuulumattomille suomalaisille varustamoille. Kriteerinä oli lisäksi se, että varustamot kuljettavat rahtitavaraa ulkomaan liikenteessä.

Miten barometriä luetaan:

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

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

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

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

Alan kehitystä ennakoitaessa jokaisella vastauksella on sama painoarvo.

C-ryhmän "Kasvun esteistä" esitetään numeraalinen yhteenveto.

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

E-ryhmässä esitetään vaihtuvan teemakysymyksen tulos

2 VARUSTAMOJEN TAUSTATIEDOT

A-ryhmän kysymyksillä kartoitettiin varustamon taustatiedot.

Yhteystiedot (A1)

Vastaajat kuuluivat ylimpään liikkeenjohtoon. Pääasiallisesti vastaajat olivat toimitusjohtajia.

Varustamon pääasiallinen liikennemuoto (A2)

Yleisin liikennemuoto oli hakurahtiliikenne. Kaikista liikennemuodoista saatiin vastauksia.

Taulukko 2.1. Varustamon liikennemuoto.

Liikennemuoto (n=20)	mainintoja kpl
Linjaliikenne	7
Hakurahtiliikenne	13
Muu	2

Varustamon pääasiallinen tavaraliikenne (A3)

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

Taulukko 2.2. Varustamon tavaraliikenteen muoto tavararyhmittäin.

Tavaraliikenne (n=19)	mainintoja kpl
Kuivabulk	9
Nestebulk	3
Kappaletavara	12

Varustamon liikevaihdon suuruusluokka (A4)

Varustamojen liikevaihto jakautui eri luokkiin taulukon 2.3. mukaisesti.

Taulukko 2.3. Varustamon liikevaihto.

Liikevaihto (n=20)	mainintoja kpl
alle 10 MEUR	8
10-50 MEUR	5
50-100 MEUR	2
yli 100 MEUR	5

Varustamon työntekijämäärän suuruusluokka (A5)

Varustamojen työntekijämäärä jakautui seuraavasti:

Taulukko 2.4. Varustamon työntekijämäärä.

Työntekijämäärä (n=20)	mainintoja kpl
alle 20	6
20-50	2
50-100	2
100-200	3
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.

Tonnisto (n=19)	mainintoja kpl
Ainoastaan omaa tonnistoa	13
Sekä omaa että vuokrattua	4
Ainoastaan vuokrattua	1
Ei omaa eikä vuokrattua	1

3 MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS

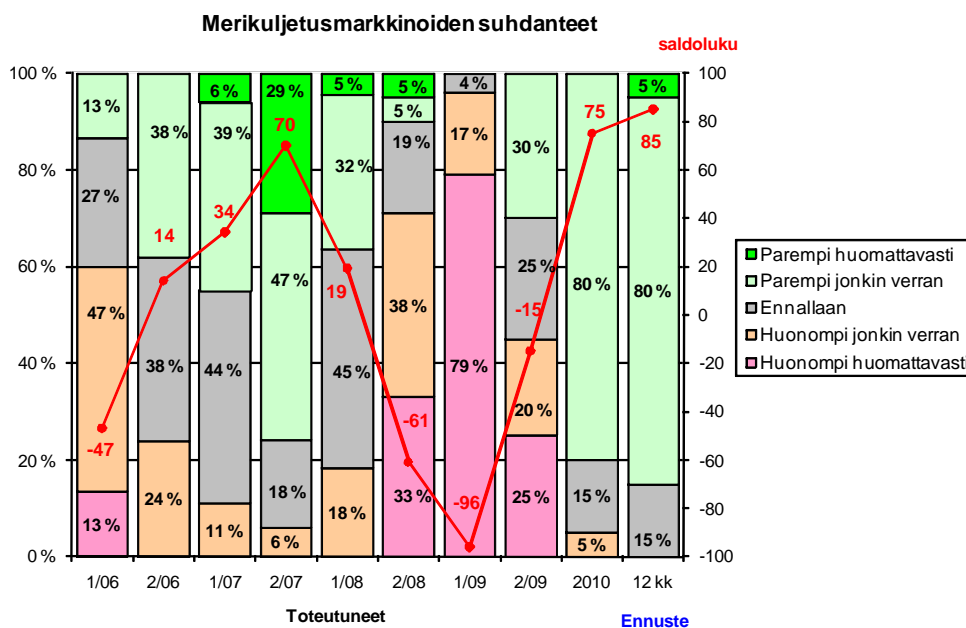
B-ryhmän kysymyksillä selvitettiin nykytilannetta ja tulevaisuutta niin, että ensin karotettiin varustamoalaa yleensä ja sen jälkeen yksittäistä varustamoaa koskevia kysymyksiä. Tarkastelun aikajänne muodostui tapahtuneen osalta viimeisestä kahdestatoista kuukaudesta ja tulevaisuuden osalta seuraavasta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

3.1 Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset

Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (B1)

Edellinen barometri (2/09) toteutettiin loka- marraskuun vaihteessa 2009, joten aikajänneen muutoksen takia vuoden 2010 barometrin toteutuneen tilanteen arvio menee osittain päällekkäin aikaisemman arvion kanssa vajaalla kahdella kuukaudella.

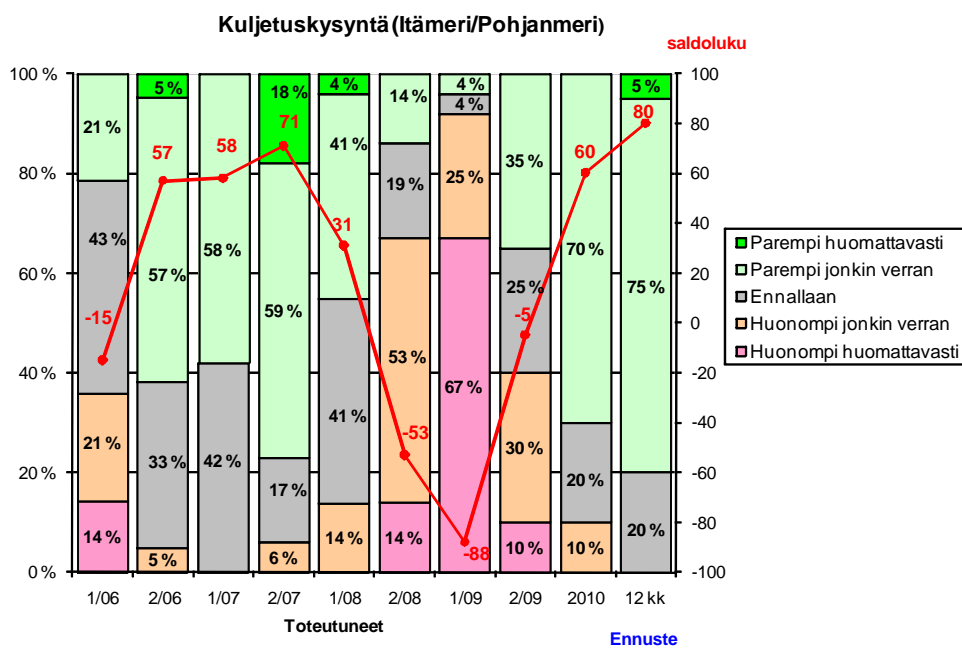
Suhdannetilanne on parantunut voimakkaasti viimeisen 12 kuukauden aikana. Prosenttitarkastelu osoittaa, että 80 prosenttia vastaajista on yksimielisiä siitä, että suhdannetilanne on parantunut jonkin verran. Saldoluku on vahvasti positiivinen +75, joka on korkein toteutuneen kehityksen saldoluku barometrin toteutusaikana. Edellisestä toteutuneen kehityksen arviosta saldoluku nousi 90 pisteellä ja muuttui positiiviseksi. Suhdannekäänne näyttäisi siten tapahtuneen ja suhdanteiden ennustetaan edelleen paranevan seuraavan 12 kuukauden aikana. Ennusteen saldoluku on 85.



Kuva 3.1. Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (tot. 2010 n=20, ennuste 12 kk n=20).

Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (B2)

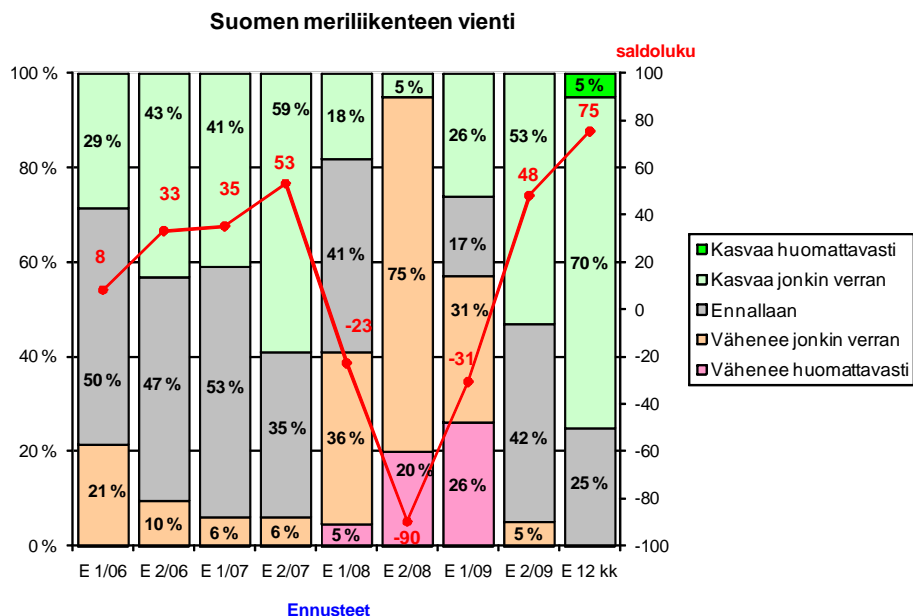
Myös kuljetuskysynnän saldoluku kääntyi positiiviseksi viimeisen toteutuneen kauden aikana. Edelliseltä toteutuneelta kaudelta saldoluku nousi 65 pisteellä 60 pisteeseen. Kysynnän odotetaan edelleen kasvavan. Kasvua ennakoi 80 prosenttia vastaajista. Kuukaan vastaajista ei usko kysynnän heikkenevän seuraavan vuoden aikana.



Kuva 3.2. Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (tot.2010 n=20, ennuste 12 kk n=20).

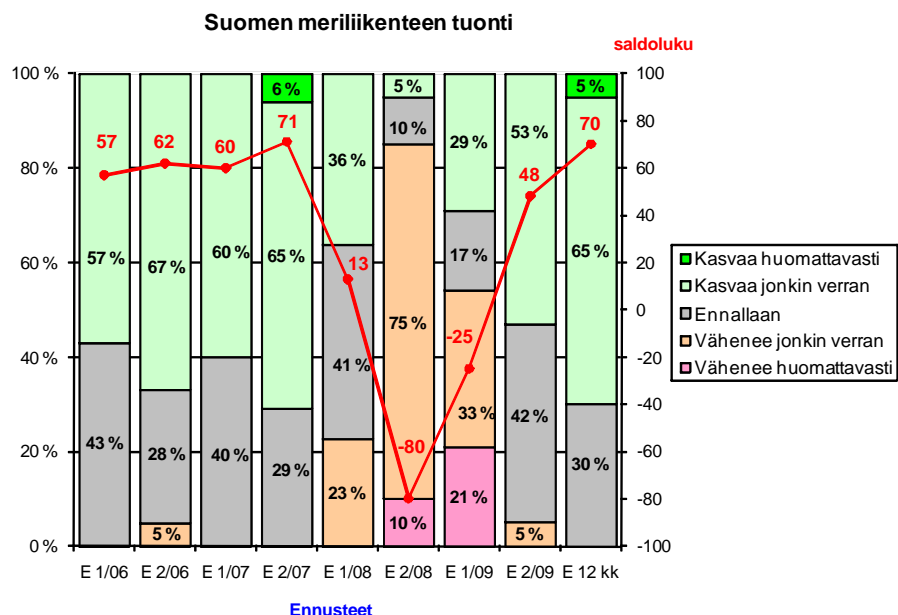
Vienti- ja tuontikuljetusten määrä (B3)

Vienti- ja tuontikuljetusten määrän ennusteissa on käytetty vuoden aikajännettä myös edellisissä barometreissä, joten aikaisemmat ennusteet ovat menneet osin päällekkäin toistensa kanssa. Jo edellisessä barometrissä (2/09) ennustettiin **Suomen vientikuljetusten** kääntyvän kasvuun. Kasvun ennustetaan edelleen voimistuvan. Yksimielisyys viennin kasvusta on myös vahvempaa kuin edellisessä barometrissä. Kahdeksankymmentä prosenttia vastaajista arvioi viennin kasvavan seuraavan vuoden aikana. Yksikään vastaaja ei arvioinut vientimäärien vähenevän.



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

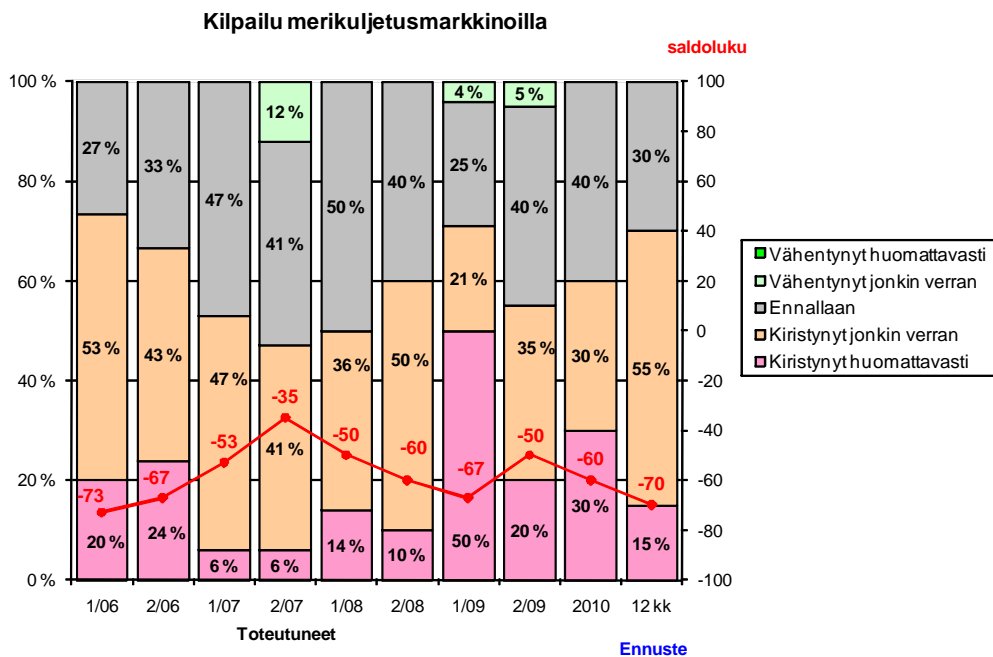
Suomen tuontikuljetusten ennuste on lähes yhteneväinen vientiennusteen kanssa. Tuontiennusteen saldoluku on viisi pistettä pienempi kuin vientiennusteen saldoluku, mutta silti voimakkaasti positiivinen.



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

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (B4)

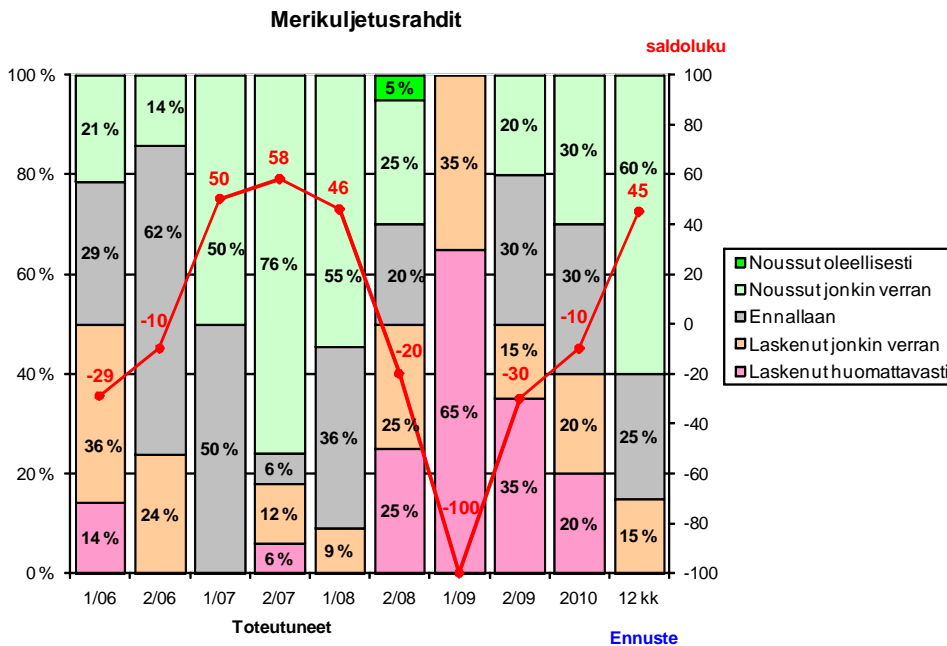
Kilpailu on hieman kiristynyt suhdannetilanteen parantumisen myötä. Kuusikymmentä prosenttia vastaajista ilmoitti, että kilpailu kiristyi jo menneen 12 kuukauden aikana. Näistä puolet arvioi, että kilpailun kiristyminen oli huomattavaa. Kilpailun ennustetaan kiristyvän edelleen, mutta ainoastaan 15 prosenttia arvioi kiristymisen olevan huomattavaa.



Kuva 3.5. Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (tot.2010 n=20, ennuste 12 kk n=20).

Merikuljetusrahtien hinnat (B5)

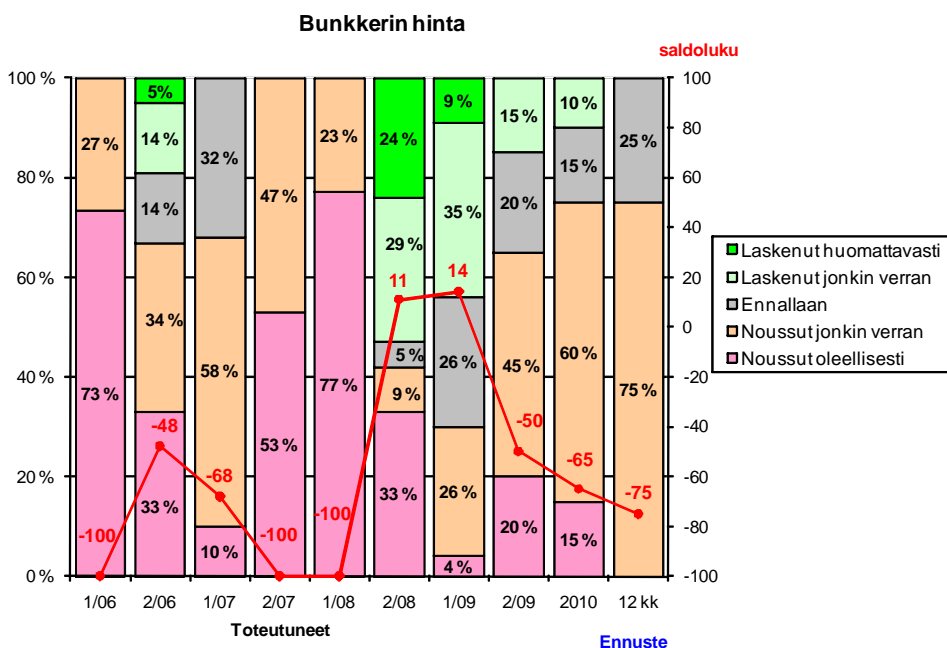
Merikuljetusrahtien hintakehitys oli saldoluvun perusteella edelleen laskevaa toteutuneen 12 kuukauden aikana. Laskeva hintakehitys kuitenkin hidastui. Edellisestä kaudesta (2/09) saldoluku nousi 20 pistettä ja jäi ainoastaan 10 pistettä miinukselle. Prosentti-tarkastelun perusteella menneestä kaudesta on toisistaan poikkeavia näkemyksiä. Kolmekymmentä prosenttia vastaajista katsoi hintojen nousseen ja neljäkymmentä prosenttia laskeneen. Hintakehityksen ennakoidaan kääntyvän varustamojen kannalta positiiviseksi tulevalle kaudelle. Ennusteen saldoluku on +45.



Kuva 3.6. Merikuljetusrahtiennustukset (tot. 2010 n=20, ennuste 12 kk n=20).

Bunkkerin hinta (B6)

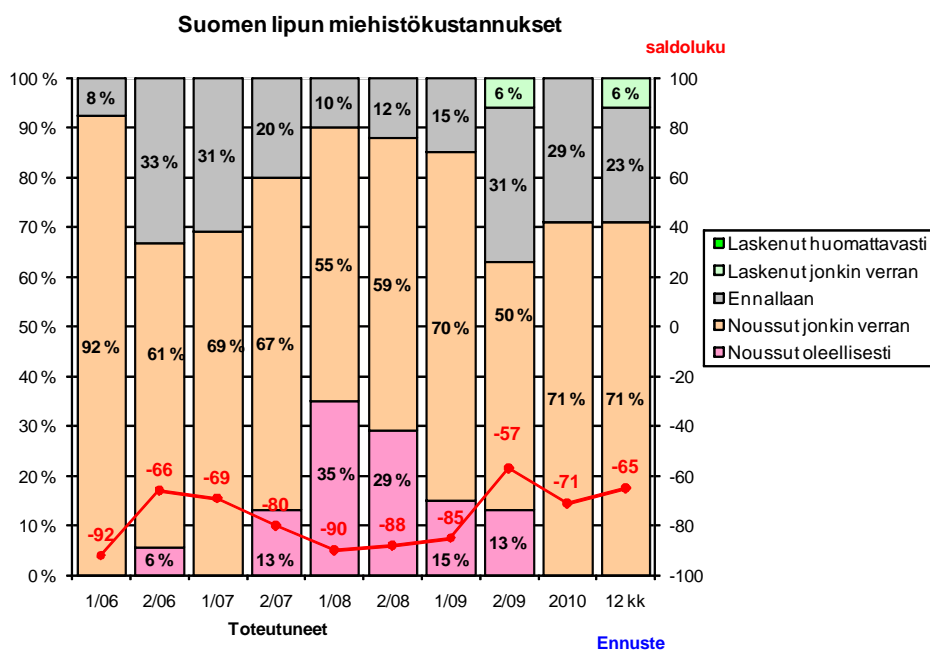
Bunkkerin eli polttoöljyn hinta jatkoi kaudella 2/09 alkanutta nousuaan. Toteutuneen kauden saldoluku oli 65 pistettä negatiivinen. Ennusteen mukaan hinta nousee hieman edelleen. Hintakehityksestä ollaan melko yksimielisiä, samoin siitä, että tulevalla kaudella hinnan nousu on maltillista. Tätä mieltä on 75 prosenttia vastaajista.



Kuva 3.7. Bunkkerin hintaennustukset (tot. 2010 n=20, ennuste 12 kk n=20).

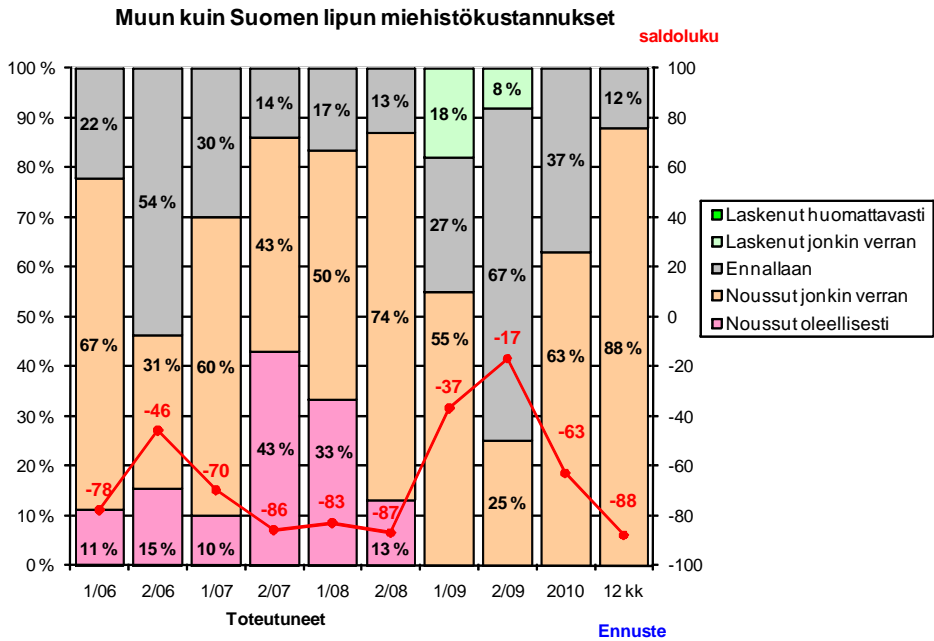
Miehistökustannukset lippuvaltioittain (B7)

Miehistökustannusten kehitys jatkui *Suomen lipun* alla purjehtivissa aluksissa nousevana. Miehistökustannusten nousu ilmeni myös saldoluvin kääntymisenä laskuun 14 pisteellä kauden 2/09 saldolukuun verrattuna. Nousu jatkuu myös seuraavan vuoden aikana lähes samansuuruisesti. Kustannusten nousu säilyy kuitenkin maltillisena.



Kuva 3.8. Suomen lipun miehistökustannukset (tot.2010 n=17, ennuste 12 kk n=17).

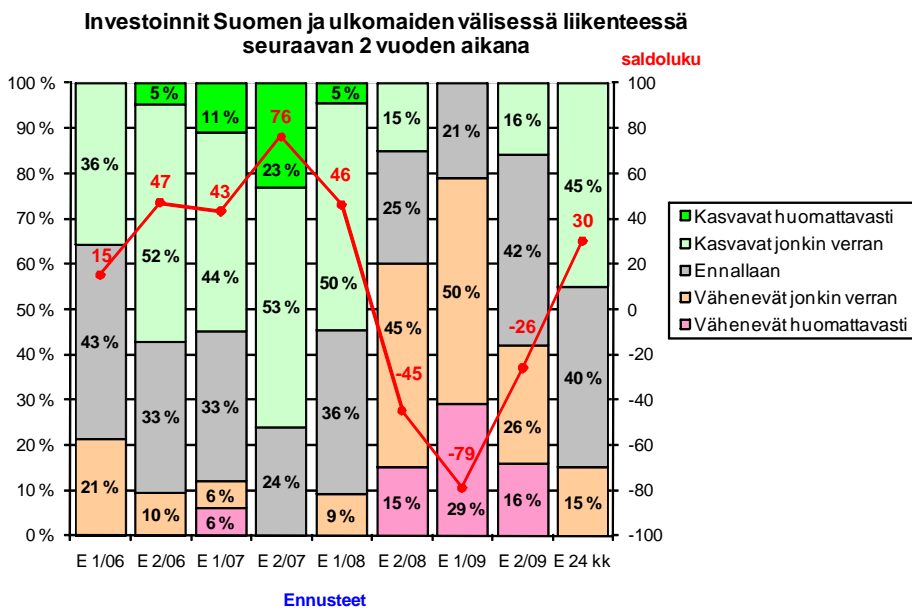
Koska yleinen hintataso on nouseva, on oleellista vertailla Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten kehitystä muiden lippujen alla purjehtivien alusten vastaavaan kehitykseen. Menneen 12 kuukauden aikana *ulkomaisen lipun* miehistökustannusten kehitys on ollut suhteellisesti saman suuntaista kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten kehitys. Suomen ja ulkomaan lipun menneen kauden saldoluvin poikkeavat vain 8 pisteellä toisistaan. Ulkomaanlipulle on ollut ominaista Suomen lippua suuremmat vaihtelut. Toteutunutta kehitystä kuvaava ulkomaan lipun saldoluku laski 46 pistettä kaudesta 2/09. Ennuste on 23 pistettä alempi kuin ennakoitu miehistökustannusten kehitys Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla.



Kuva3.9. Muun kuin Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2010 n=8, ennuste 12 kk n=8).

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. Ennuste on kääntynyt positiiviseksi. Lähes puolet vastaajista arvioi investointien kasvavan jonkin verran seuraavalla kaudella. Vain 15 prosenttia vastaajista arvioi investointien jatkavan laskuaan. Ennusteen saldoluku on 30.

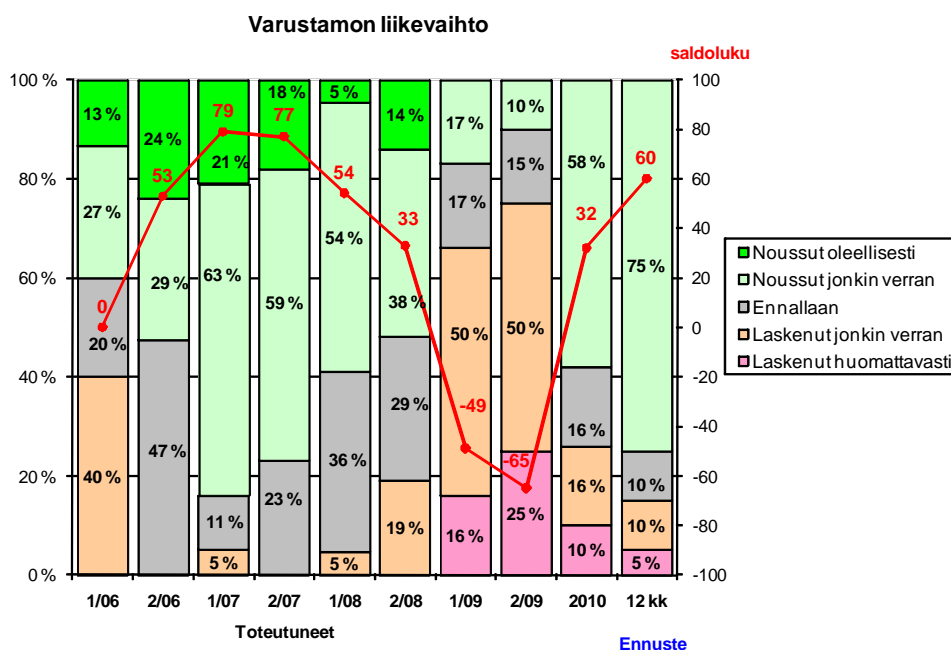


Kuva 3.10. Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (ennuste 24 kk n=20).

3.2 Yksittäistä varustamoa koskevat kysymykset

Liikevaihto (B9)

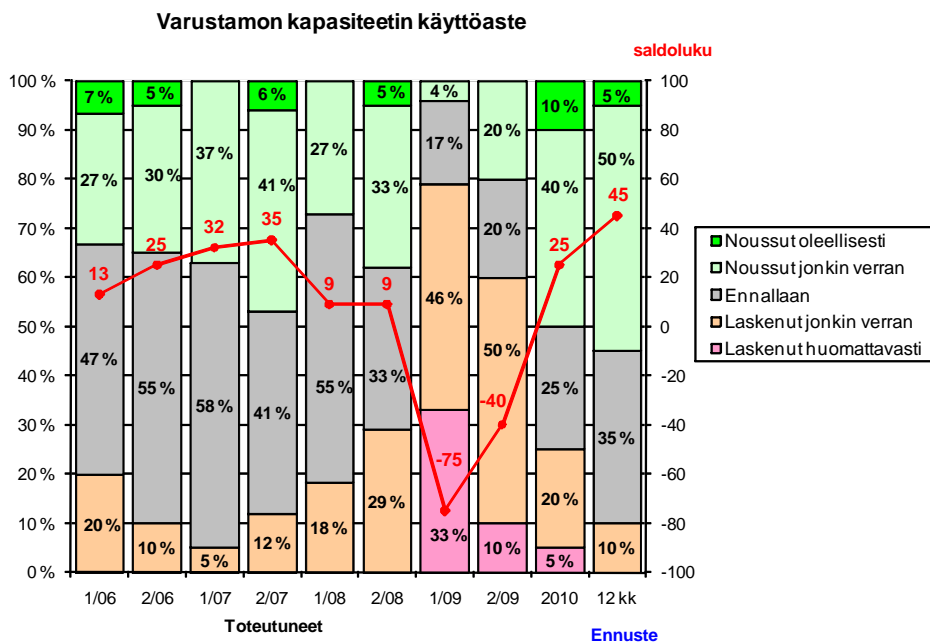
Liikevaihto on alkanut kasvaa menneellä kaudella. Yli puolet vastaajista arvioi, että varustamon liikevaihto on noussut. Saldoluku on muuttunut positiiviseksi ja kiivennyt ylöspäin kaudesta 2/09 97 pisteellä. Seitsemänkymmentäviisi prosenttia vastaajista arvioi suotuisan kehityksen jatkuvan seuraavankin 12 kuukauden aikana.



Kuva 3.11. Varustamon liikevaihto (tot. 2010 n=19, ennuste 12 kk n=20).

Alusten kapasiteetin käyttöaste (B10)

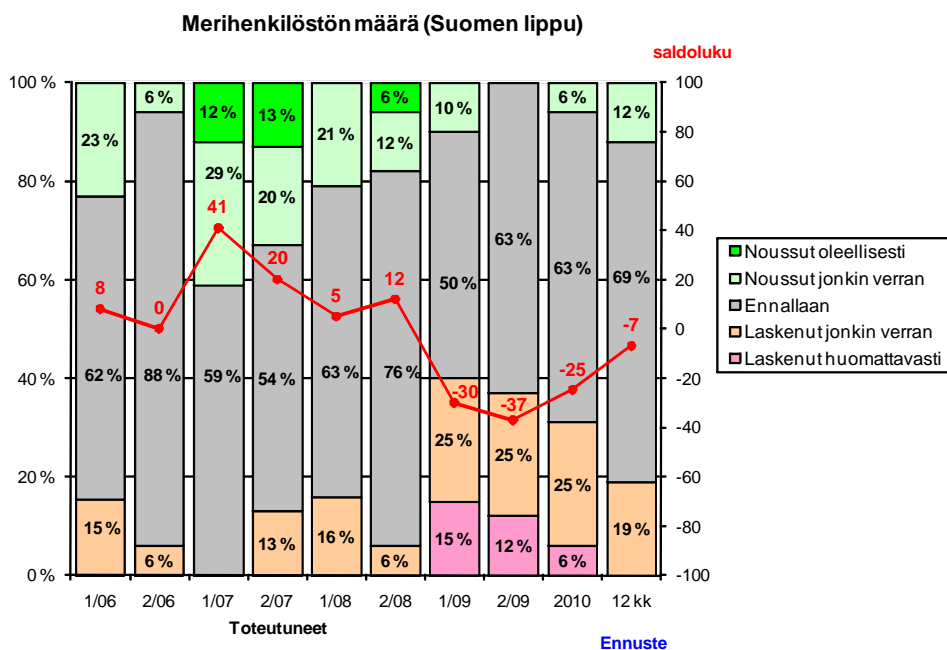
Kapasiteetin käyttöaste on noussut 65 pisteellä kaudesta 2/09. Toteutuneen kauden 2010 saldoluku on 25 pistettä. Prosenttitarkastelun mukaan puolella vastaajista käyttöaste on noussut, mutta neljänneksellä laskenut edelleen. Ennusteen mukaan kapasiteetin käyttöaste nousee edelleen. Vain 10 prosenttia vastaajista katsoo, että käyttöaste supistuu seuraavan 12 kuukauden aikana.



Kuva 3.12. Alusten kapasiteetin käyttöaste (tot. 2010 $n=20$, ennuste 12 kk $n=20$).

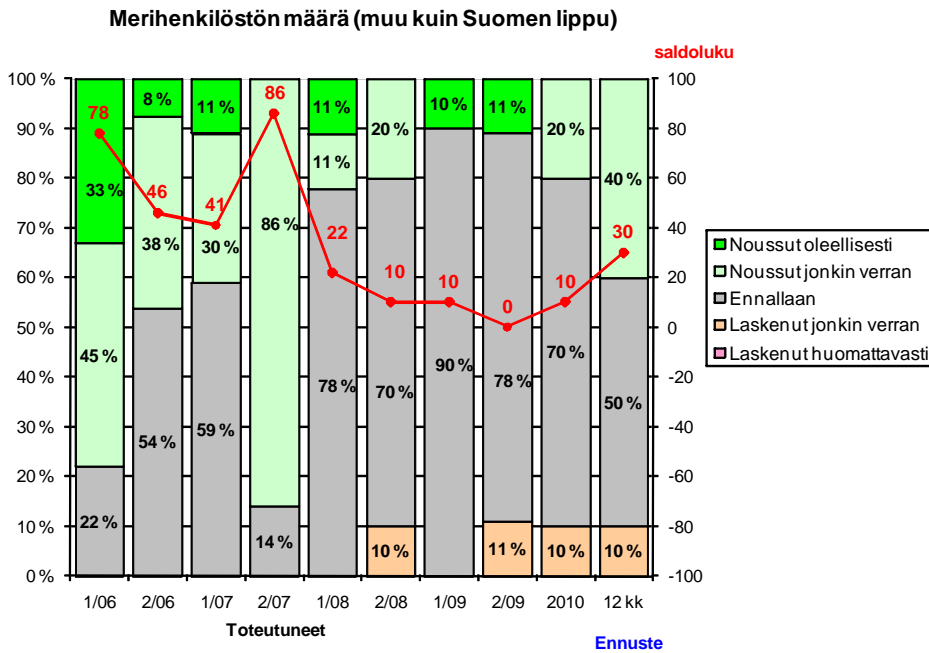
Merihenkilöstön määrän kehitys lippuvaltioittain (B11)

Merihenkilöstön määrän kehitys *Suomen lipun* alla purjehtivilla aluksilla jatkui negatiivisena, mutta saldoluku nousi kuitenkin 12 pisteellä. Prosenttitarkastelun perusteella tilanne on parempi. Suurimmassa osassa varustamoista henkilöstön määrä on säilynyt ennallaan. Tilanteen ennakoidaan säilyvän suurin piirtein ennallaan. Ennusteen saldoluku säilyi vielä negatiivisena, mutta vain seitsemällä pisteellä.



Kuva 3.13. Merihenkilöstön määrä *Suomen lipun* alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2010 $n=16$, ennuste 12 kk $n=16$).

Varustamojen *ulkomaisten lippujen* alla purjehtivilla aluksilla merihenkilöstön määrä on säilynyt lähes ennallaan. Toteutuneen kauden saldoluku on lievästi positiivinen, joka johtuu siitä, että viidennes varustamoista on lisännyt merihenkilöstön määrää. Positiivisen kehityksen uskotaan jatkuvan. Noin 40 prosenttia varustamoista lisää merihenkilöstön määrää tulevalla kaudella. Puolella varustamoista merihenkilöstön määrä säilyy nykyisellään ulkomaisten lippujen alla.



Kuva 3.14. Merihenkilöstön määrä muiden kuin Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot 2010 n=10, ennuste 12 kk n=10).

4 VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET

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

Taulukko 4.1. Varustamon kasvun esteet.

Kasvun/kehityksen esteet	mainintoja kpl				
	1/08 n=22	2/08 n=21	1/09 n=24	2/09 n=20	2010 n=20
Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella	13	15	8	3	6
Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus maapuolella	1	2	2	2	3
Työvoimakustannusten nousu	11	10	11	5	4
Bunkkerin hinnan nousu	16	4	5	4	5
Charter-kustannusten nousu	0	0	0	1	1
Pääomakustannusten nousu	3	9	5	3	5
Muiden kustannusten nousu	4	5	1	0	3
Kapasiteetin / kaluston rajallisuus	5	4	1	0	0
Kysynnän riittämättömyys	2	4	14	12	8
Kilpailun lisääntyminen	5	6	13	5	8
Huono hintakehitys	2	3	16	16	15
Talouden yleinen epävarmuus	12	17	21	16	11
Toiminnan rahoitus ja vakuuspula	2	5	9	9	5
Ympäristöasioihin liittyvät sää- dösvaatimukset	0	3	3	1	6
Muut säädösvaatimukset	1	2	1	0	1
Suomen lipun hinta	8	6	8	7	6
Väylämaksujen nykytaso	1	1	5	2	2
Väylämaksujen nousu	0	0	2	2	2
Luotsausmaksujen taso	1	0	3	1	5
Jokin tai jotkin muut, mikä/mitkä	0	0	1	0	1
Ei erityisiä esteitä kehittymiselle tai kasvulle	0	0	0	0	1

Kasvun esteistä sai eniten mainintoja huono hintakehitys, joka mainittiin 15 kertaa. Talouden yleinen epävarmuus sai 11 mainintaa. Edellisellä kerralla (2/09) sitä pidettiin yhtä suurena kasvun esteenä kuin huonoa hintakehitystä. Seuraavaksi eniten mainintoja saivat kysynnän riittämättömyys ja kilpailun lisääntyminen (kumpikin 8 mainintaa). Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella on palaamassa keskusteluun. Se sai 6 mainintaa samoin kuin ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset. Toiminnan rahoitukseen liittyvien kysymysten merkitys kasvun esteenä on sen sijaan vähenemässä. Kasvun esteitä mainittiin kyselyssä yhteensä 99 kertaa.

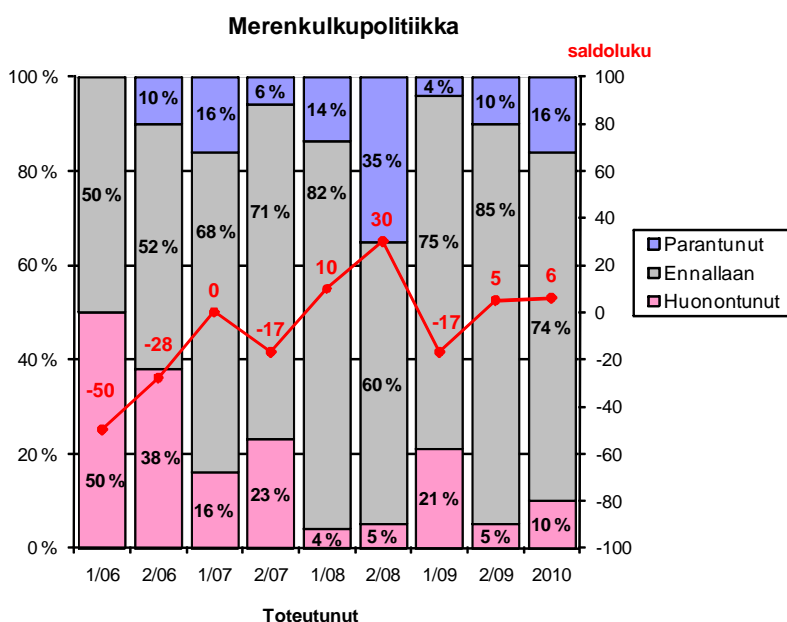
5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

D-ryhmässä käsiteltiin toimintaympäristön muutoksia.

Suomen merenkulkupolitiikka (D1)

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

Ylivoimainen enemmistö eli 74 prosenttia vastaajista katsoi, että merenkulkupolitiikka on säilynyt ennallaan. Saldoluku oli kuusi pistettä positiivinen.

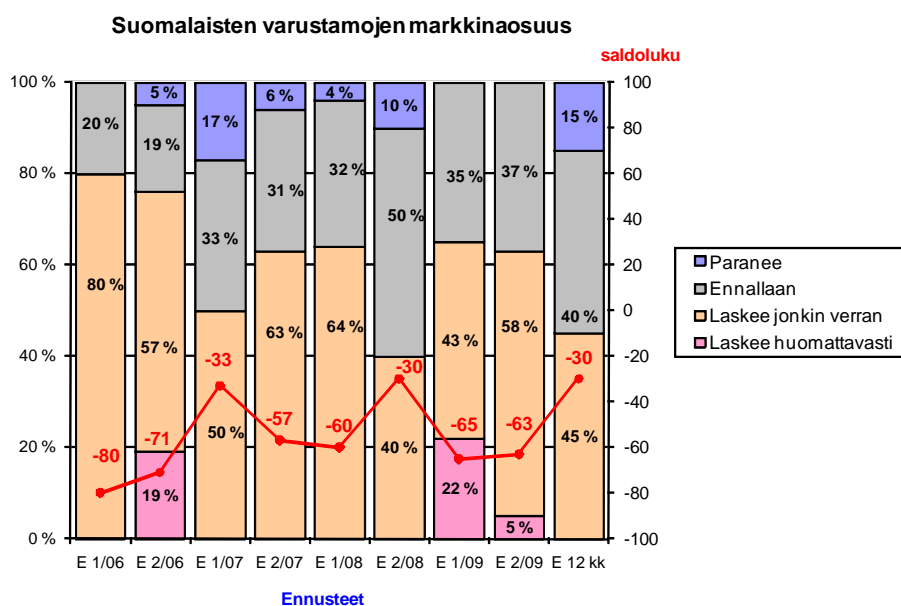


Kuva 5.1. Suomen merenkulkupolitiikka (tot. 2010 n=19).

Tonnistoveron toteuttamista odotetaan, mutta suuria odotuksia ei ole niillä vastaajilla, jotka käyttivät mahdollisuutta kommentoida kysymystä tarkemmin. Ammattiliittojen kanssa on saavutettu positiivisia tuloksia Suomen lipun kilpailukyvyn parantamiseksi. Tässä yhteydessä mainittiin sekamiehitystä koskevat kysymykset.

Suomalaisten varustamojen markkinaosuus (D2)

Ennuste suomalaisten varustamojen markkinaosuuden kehityksestä seuraavan vuoden aikana osoittaa, että suomalaisten varustamojen markkinaosuuden kehitys kuljetuksista Suomeen/Suomesta on edelleen laskeva. Saldoluku on kuitenkin noussut edellisestä ennusteesta 33 pisteellä. Neljäkymmentä prosenttia vastaajista arvioi, että markkinaosuus säilyy ennallaan seuraavan 12 kuukauden aikana.



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

6 TEEMAKYSYMYS

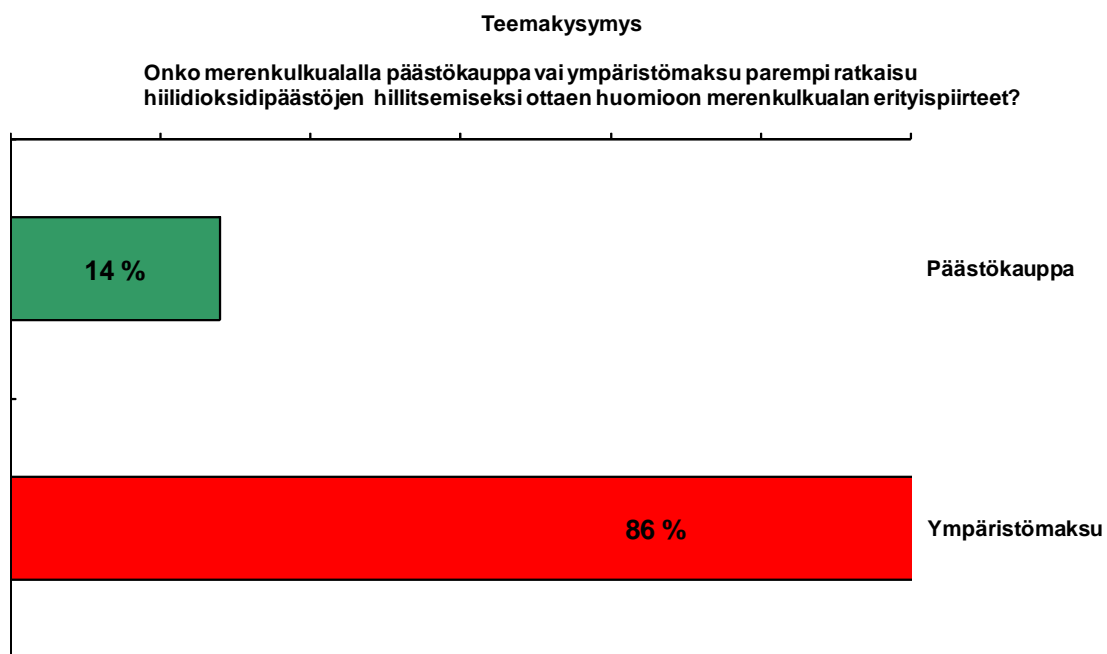
Teemakysymys käsitteli ajankohtaista ympäristökysymystä. Meriliikenne ei kuulu päästökauppajärjestelmien piiriin. EU on sisällyttänyt liikennemuodoista lentoliikenteen omaan päästökauppajärjestelmäänsä. Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa käydään parhaillaan keskustelua hiilidioksidipäästöjen rajoittamisen ohjauskeinoista. Meriliikenteessä on eräitä erityispiirteitä, jotka on otettava huomioon sopivia ohjauskeinoja valittaessa. Eräs sellainen on kysymys lippuvaltiosta. Varustamalla voi olla eri maiden alusrekistereihin rekisteröityjä aluksia. Päästökauppajärjestelmä ei siten voi perustua maakohtaisiin kiintiöihin. Kysymys siitä, kenellä on oikeus viime kädessä käydä kauppaa päästöoikeuksilla, ei sekään ole helppo. Laivan ja laivatilan käytöstä on olemassa monenlaisia sopimuksia.

Teemakysymyksessä kysyttiin sitä, onko merenkulkualalla päästökauppa vai ympäristömaksu parempi ratkaisu hiilidioksidipäästöjen hillitsemiseksi ottaen huomioon merenkulkualan erityispiirteet. Kahdeksankymmentäkuusi prosenttia vastaajista piti ympäristömaksua parempana vaihtoehtona. Vain neljättoista prosenttia vastaajista piti päästökauppajärjestelmää parempana vaihtoehtona. Lähes kolmannes barometriin vastanneista ei kuitenkaan ilmaissut asiassa kantaansa.

Vain viisi vastaajaa taustoitti näkemystään. Yksi vastaaja katsoi, että kumpikaan järjestelmä ei ole hyvä. Konkreettisia toimenpiteitä, joilla parannetaan aluksen ympäristöystävällisyyttä, voitaisiin vastaajan mukaan tukea alennettujen väylämaksujen avulla.

Päästökauppaa perusteltiin sillä, että se ohjaa ympäristöinvestointeja sinne, missä niistä on eniten hyötyä. Eräs vastaaja peräänkuulutti tarkempaa tietoa maksutasoista ja maksun kertymismekanismeista. Tärkeintä hänen mielestään on kulutuksen vähentäminen ja energiatehokkuuden lisääminen, ei se minkälaisilla taloudellisilla ohjauskeinoilla tavoitteet saavutetaan. Päästökaupan sopimusmekanismeihin kiinnitettiin myös huomiota: kuka käy kauppaa ja miten ostot ja myynnit toteutettaisiin.

Lisäksi muistutettiin siitä, että vaikka ympäristömaksu saattaisi olla pitkällä tähtäimellä parempi vaihtoehto kuin päästökauppa, ei kuljetuksille saa aiheuttaa sellaisia kustannuksia, jotka siirtäisivät ne pois mereltä. Esimerkkinä mainittiin, että jääolosuhteiden vuoksi Suomessa joudutaan käyttämään suuritehoisia koneita.



Kuva 6.1. Teemäkysymyksen vastausten jakauma (n=14).

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

Varustamon / tytärvastamon nimi
 Vastaajan nimi
 Asema

A2. Varustamonne pääasiallinen liikennemuoto

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

A3. Varustamonne pääasiallinen tavaraliikenne

- Kuivabulk
 Nestebulk
 Kappaletavara

A4. Mitä suuruusluokkaa varustamonne* liikevaihto on?

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

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

A5. Mitä suuruusluokkaa varustamonne työntekijämäärä on?

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

A6. Varustamon tonnisto

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

A7. Varustamon lippuvaltiot

Varustamonne operoimien alusten määrä lippuvaltioittain:

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

B. Nykytilanne ja tulevaisuus

Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset

Suhdanteet

B1a. Ovatko merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet viimeisen vuoden aikana

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

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

B1b. Odotatteko merikuljetusmarkkinoiden suhdanteiden seuraavan vuoden aikana

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

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

Tuotanto/Kysyntä

B2a. Onko kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla viimeisen vuoden aikana

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

B2b. Odotatteko kuljetuskysynnän Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla seuraavan vuoden aikana

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

B3a. Odotatteko vientikuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä

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

B3b. Odotatteko tuontikuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä

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

Kilpailu

B4a. Onko kilpailu merikuljetusmarkkinoilla viimeisen vuoden aikana

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

B4b. Odotatteko kilpailun merikuljetusmarkkinoilla seuraavan vuoden aikana

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

Hinnat

B5a. Ovatko merikuljetusrahtien hinnat viimeisen vuoden aikana

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

B5b. Odotatteko merikuljetusrahtien hintojen seuraavan vuoden aikana

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

Kustannukset

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

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

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

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

B7a. Ovatko miehistökustannukset varustamoalalla lippuvaltioittain viimeisen vuoden aikana

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

B7b. Odotatteko miehistökustannusten varustamoalalla lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

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

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

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

Varustamoa koskevat kysymykset**Liikevaihto****B9a. Onko varustamonne liikevaihto viimeisen vuoden aikana**

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

B9b. Odotatteko varustamonne liikevaihdon seuraavan vuoden aikana

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

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

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

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

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

Henkilöstö**B11a. Onko varustamonne merihenkilöstön määrä lippuvaltioittain viimeisen vuoden aikana**

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

B11b. Odotatko varustamonne merihenkilöstön määrän lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

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

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

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

D. Toimintaympäristön muutokset

D1 Suomen merenkulkupolitiikka on varustamotoiminnan edellytysten kannalta viimeisen vuoden aikana

- Parantunut
- Säilynyt ennallaan
- Huonontunut

Perustelu:

D2 Odotatko suomalaisten varustamojen markkina-osuuden kuljetuksista Suomeen/Suomesta seuraavan vuoden aikana

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

D. Teemakysymys

TAUSTAA: Meriliikenne ei kuulu päästökauppajärjestelmien piiriin. EU on sisällyttänyt lentoliikenteen omaan päästökauppajärjestelmäänsä. IMO:ssa käydään parhaillaan keskustelua hiilidioksidipäästöjen rajoittamisen ohjauskeinoista.

KYSYMYS: Onko merenkulkualalla päästökauppa vai ympäristömaksu parempi ratkaisu hiilidioksidipäästöjen hillitsemiseksi ottaen huomioon merenkulkualan erityispiirteet?

- Päästökauppa parempi
- Ympäristömaksu parempi

Perustelu:



Turun yliopisto
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS

FI-20014 TURUN YLIOPISTO

<http://mkk.utu.fi>



Turun yliopisto
University of Turku