

**TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA**

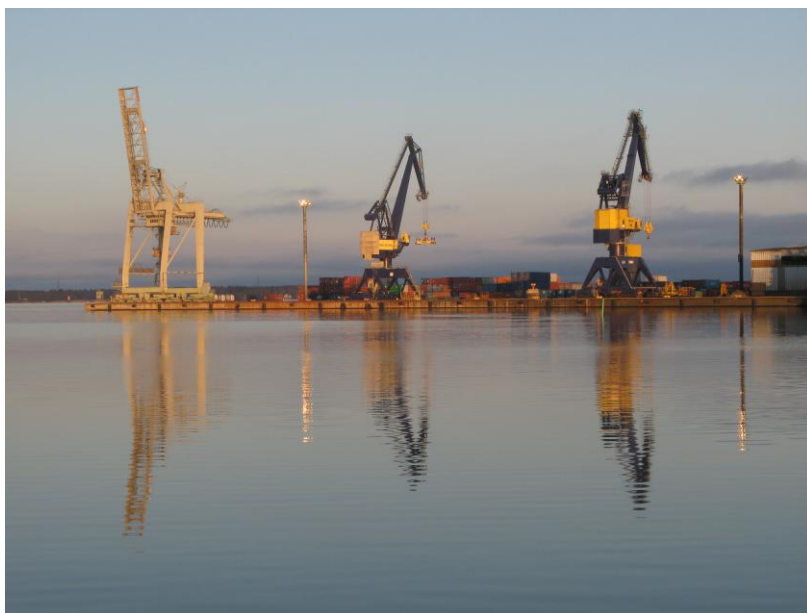
**PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU**

**B 172
2009**

VARUSTAMOBAROMETRI

Marraskuu 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 172
2009

VARUSTAMOBAROMETRI

Marraskuu 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>

Painosalama Oy
Turku 2009

ISBN 978-951-29-4125-4 (nid.)
ISBN 978-951-29-4126-1 (PDF)

ISSN 1456–1824

ESIPUHE

Shortsea Promotion Centre (SPC) Finland julkaisee järjestyksessään seitsemännen **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. Barometrin hyötyjen konkretisoimiseksi barometri toistetaan säännöllisesti puolivuosittain. Pitkät aikasarjat mahdollistavat tulosten monipuolisen analysoinnin. Seuraava kysely suoritetaan toukokuussa 2010.

Nyt käsillä olevan barometrin tulokset julkistetaan 26. marraskuuta 2009. 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.

Porissa 26.11.2009

Pekka Sundberg

Tutkija

SPC Finland, Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus

Kannen kuva: Pekka Sundberg

SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE

TIIVISTELMÄ

1	JOHDANTO.....	9
2	VARUSTAMOJEN TAUSTATIEDOT.....	10
3	MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS	12
3.1	Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset.....	12
3.1	Yksittäistä varustamoa koskevat kysymykset	19
4	VARUSTAMOJEN KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET.....	22
5	TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET	23
6	TEEMAKYSELY.....	25

LIITE: Kyselylomake

TIIVISTELMÄ

Useiden merikuljetusmarkkinoita kuvaavien indikaattorien negatiivinen kehitys on hidastunut, ja tulevalta kaudelta odotetaan positiivista kehitystä. Esimerkiksi merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet huonontuivat vielä menneellä kaudella, mutta romahdus on ohi. Suhdannekäänteen ennakoidaan tapahtuvan seuraavan puolivuotiskauden aikana. Puolet vastaajista ennakoivat suhdanteiden kääntyvän paremmiksi. Ennusteen saldoluku on +35.

Kuljetuskysynnän, vienti- ja tuontikuljetusten, rahtihintojen ja kapasiteetin käyttöasteen saldoluvun kuvaajat ovat samanmuotoisia kuin suhdannetilanteen viimeaikaisen kehityksen aikasarja. Syvin romahdus on ohi, vaikka viime kaudella kehitys olikin vielä negatiivinen. Lähtitulevaisuuden kehityksen ennakoidaan kääntyvän positiiviseksi. Esimerkiksi kuljetuskysynnän menneen kauden saldoluku oli vielä lievästi negatiivinen (-5). Saldoluku nousi kuitenkin romahduksen jälkeen 83 pisteellä. Tulevan kauden ennusteen saldoluku on +35.

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla säilyy edelleen kireänä. Merikuljetusrahtien saldoluku nousi menneellä kaudella 70 pistettä, mutta jäi vielä 30 pistettä negatiiviseksi. Yli kolmannes vastaajista totesi, että rahtihinnat laskivat edellisellä kaudella vielä huomattavasti. Rahtihintojen tulevaa kehitystä leimaa epävarmuus. Ennusteet jakautuvat melko tasaisesti rahtihintojen ennallaan pysymisen, lievän nousun ja lievän laskun välillä. Jyrkkiä muutoksia ei siten ole odotettavissa.

Kulujen osalta barometrissa seurataan kahta varustamotoiminnan kannalta oleellista kulukomponenttia: polttoöljyn hintaa ja miehistökustannuksia. Polttoöljyn suotuisa hintakehitys päättyi menneellä kaudella. Varustamoista 80 prosenttia arvioi polttoöljyn kallistuvan edelleen seuraavan puolivuotiskauden aikana. Miehistökustannukset kallistuivat edelleen erityisesti Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla, vaikka saldoluku nousikin 28 pisteellä. Tulevalla kaudella miehistökustannusten nousun odotetaan tasaantuvan. Erityisesti ulkomaisen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten uskotaan pysyvän lähes nykyisellä tasolla.

Yksittäisten varustamojen liikevaihdon kehitys on jatkanut laskuaan voimakkaasti. Saldoluku on laskenut edelliseen kauteen verrattuna ja 75 prosenttia vastaajista ilmoitti varustamon liikevaihdon laskeneen. Ennusteen saldoluvun perusteella varustamot arvioivat liikevaihtonsa kasvavan hieman tulevalla kaudella. Tulevaisuudesta on kuitenkin toisistaan poikkeavia näkemyksiä. Varustamoista 40 prosenttia arvioi liikevaihtonsa kasvavan hieman, kun taas 30 prosenttia vastaajista ennustaa liikevaihdon supistuvan.

Työmarkkinajärjestöt ovat tänä syksynä sopineet sekamiehityksen käytön mahdollisuudesta Suomen lipun alla purjehtivilla ulkomaanliikenteen aluksilla. Nykyisessä suhdannetilanteessa sopimuksella ei ole vaikutusta barometrissä esitettyihin merihenkilöstön määrää ja kuluja koskeviin ennusteisiin. Suurin osa varustamoista pyrkii pitämään miehistön määrän ennallaan niin Suomen kuin ulkomaankin lipun alla

kulkevilla aluksilla. Osa varustamoista joutuu arvionsa mukaan vähentämään miehistön määrää, joten ennusteen saldoluku säilyy edelleen negatiivisena (-25) Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla.

Varustamotoimintaa rajoittavista kasvun esteistä saivat eniten mainintoja huono hintakehitys ja talouden yleinen epävarmuus, joista kumpikin sai 16 mainintaa. Seuraavaksi eniten mainintoja saivat kysynnän riittämättömyys (12 mainintaa) sekä toiminnan rahoitus ja vakuuspula (9 mainintaa). Aikaisemmin usein kasvun esteenä mainittu osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella sai vain 3 mainintaa, mikä kuvaa hyvin laman syvyyttä.

Varustamot arvioivat, että merenkulkupolitiikka on säilynyt viimeisen vuoden aikana ennallaan. Nyt toteutettu kysely suoritettiin ennen kuin hallituksen esitys tonnistoverolain muutoksesta tuli julkisuuteen. Tonnistoverouudistus on ollut usealla kyselykerralla merkittävin yksittäinen tekijä, joka on vaikuttanut vastaajien arvioihin merikulkupolitiikasta. Esityksen vaikutusta merenkulkupolitiikkaan ei voitu vielä arvioida tällä kyselykerralla. Toteutuessaan esityksellä on todennäköisesti myös suora positiivinen vaikutus suomalaisten varustamojen markkinaosuuteen Suomen ulkomaankuljetuksista. Nyt vastaajat arvioivat, että markkinaosuus säilyy edelleen laskevana seuraavan vuoden aikana.

Teemakysymys käsitteli transitokuljetuksia. Kysyttiin sitä, palaavatko Suomen reitin kautta kulkevat itätransiton kuljetukset laman jälkeen vähintään lamaa edeltävälle tasolle. Kysymys on erittäin ajankohtainen, koska laman seurauksena transitokuljetusten määrät ovat pudonneet voimakkaasti. Venäjän poliittisena tavoitteena on ohjata ulkomaankaupan tavaravirrat omien satamiensa kautta. Se jatkaa omien satamiensa kehittämistä, vaikka useita investointeja onkin siirretty myöhempään ajankohtaan. Ennen lamaa useat asiantuntijat totesivat, että Venäjän ulkomaankauppa kasvaa huomattavasti nopeammin kuin sen satamien välityskyky, joten Suomen reitinkin kautta kuljetettu tavaramäärä kasvaa. Tämä ei ole enää itsestään selvää. Suomen vientiteollisuus on epäsuorasti hyötynyt transitosta, koska se on saanut vientikuljetuksiinsa edullisesti kontteja. Suomen reitin kanssa kilpailevat paitsi Venäjän omat satamat, myös useat muut Itämeren itäisen osan satamat. Suomen reitin kilpailukyvyistä huolehtiminen on jatkossa entistäkin tärkeämpää.

Ylivoimainen enemmistö eli 74 prosenttia vastaajista katsoi, että Suomen reitin transitokuljetukset eivät palaudu laman jälkeen edes lamaa edeltävälle tasolle. Perusteluna näkemykselle esitettiin pääosin Venäjän oma satamapolitiikka ja muut Venäjän kaavailemat kuljetuksia koskevat määräykset. Vain 26 prosenttia vastaajista arvioi, että kuljetusmäärät palautuvat vähintään lamaa edeltävälle tasolle.

1 JOHDANTO

Kysely toteutettiin verkkokyselynä. Se kohdistettiin 28 varustamolle, joista 20 varustamo vastasi määräaikaan mennessä. Vastausprosentti oli 71 %. 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:

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.

Liikennemuoto (n=20)	mainintoja kpl
Linjaliikenne	6
Hakurahtiliikenne	14
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=20)	mainintoja kpl
Kuivabulk	10
Nestebulk	3
Kappaletavara	11

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	7
10-50 MEUR	8
50-100 MEUR	1
yli 100 MEUR	4

Varustamon työntekijämäärän suuruusluokka (A5)

Varustamojen työntekijämäärä jakautui seuraavasti:

Taulukko 2.4. Varustamon työntekijämäärä.

Työntekijämäärä (n=20)	mainintoja kpl
alle 20	7
20-50	3
50-100	1
100-200	3
yli 200	6

Varustamon tonnisto (A6)

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

Taulukko 2.5. Varustamon tonnisto.

Tonnisto (n=20)	mainintoja kpl
Ainoastaan omaa tonnistoa	12
Sekä omaa että vuokrattua	6
Ainoastaan vuokrattua	2
Ei omaa eikä vuokrattua	0

3 MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS

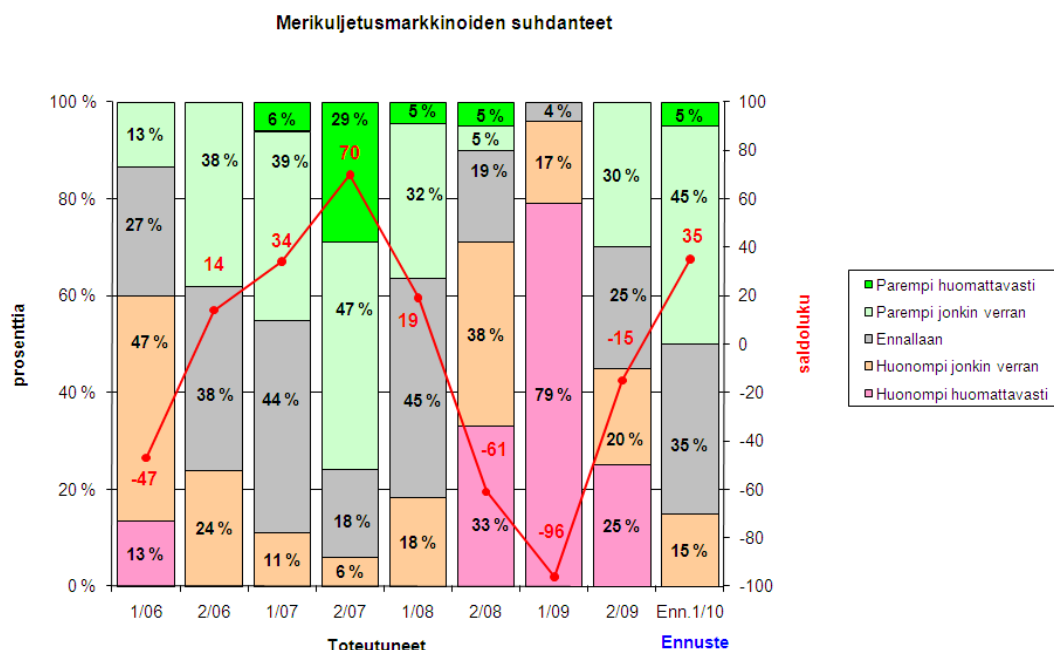
B-ryhmän kysymyksillä selvitettiin nykytilannetta ja tulevaisuutta niin, että ensin kartoitettiin varustamoalaa yleensä ja sen jälkeen yksittäistä varustamoaa koskevia kysymyksiä. Tarkastelun aikajänne muodostui tapahtuneen osalta viimeisestä kuudesta kuukaudesta ja tulevaisuuden osalta seuraavasta kuudesta 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)

Suhdannelasku jatkui, mutta selvästi hidastuneena. Saldoluku oli toteutuneella kaudella 15 pistettä negatiivinen (2/09). Näkemykset suhdannetilanteesta hajautuivat kuitenkin voimakkaasti. Lähes kolmannes vastaajista arvioi, että suhdannetilanne parantui toteutuneella puolivuotiskaudella hieman, kun taas neljännes vastaajista katsoi, että suhdannetilanne heikkeni erittäin voimakkaasti.

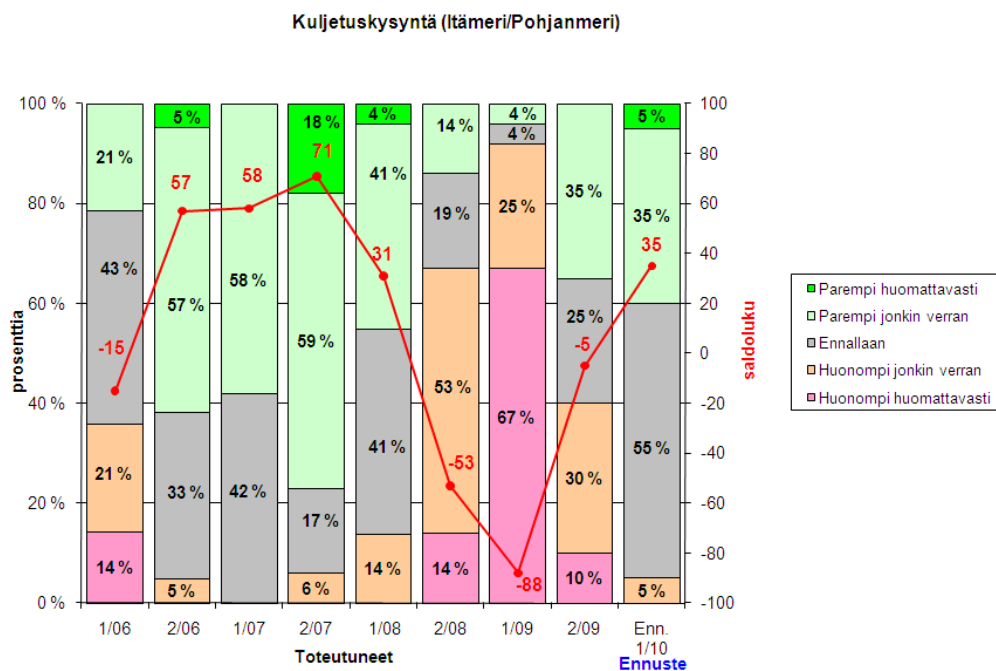
Suhdannekäänteen odotetaan tapahtuvan seuraavan puolivuotiskauden aikana (enn. 1/10). Ennusteen saldoluku on +35. Prosenttitarkastelun perusteella puolet vastaajista ennakoivat suhdanteiden kääntyvän positiivisiksi. Yli kolmannes vastaajista arvioi, että suhdanteet säilyvät nykyisellään.



Kuva 3.1. Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (tot. 2/09 n=20, ennuste 1/10 n=20).

Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (B2)

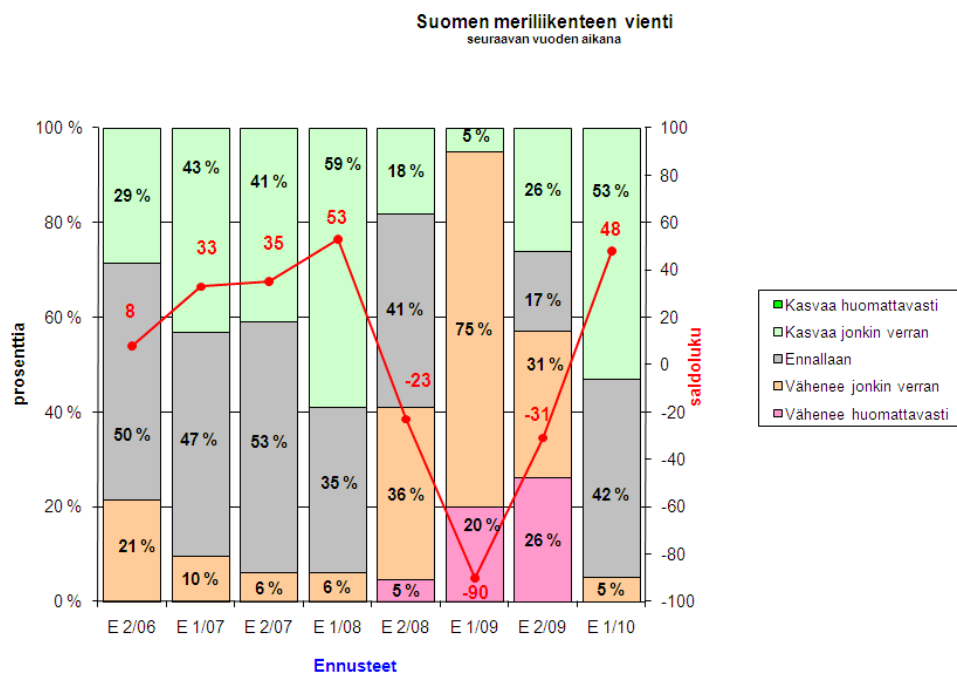
Näkemykset kuljetuskysynnän kehityksestä menneellä kaudella jakautuivat melko tasaisesti, joten kuljetuskysyntä heikentyi saldoluvin perusteella vain lievästi (2/09). Ennusteen mukaan kysyntä toipuu. Saldoluku on +35. Yli puolet vastaajista arvioi kuitenkin, että kysyntä säilyy nykyisellä tasolla.



Kuva 3.2. Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (tot.2/09 n=20, ennuste 1/10 n=20).

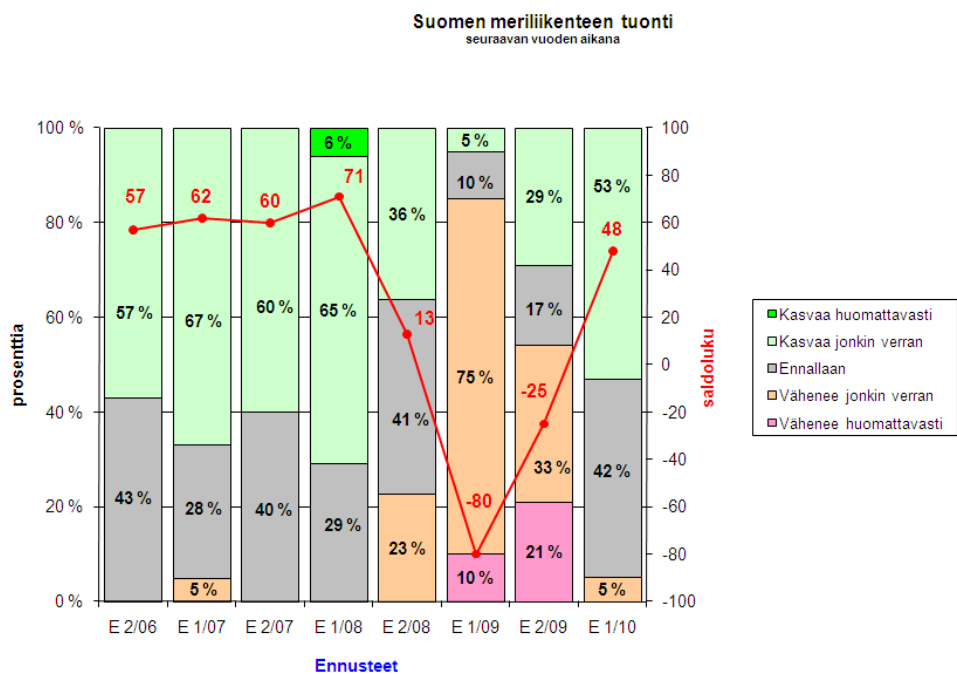
Vienti- ja tuontikuljetusten määrä (B3)

Yli puolet vastaajista (53 %) ennakoii **Suomen vientikuljetusten** kasvavan seuraavan vuoden aikana (E 1/10). Lähes kaikki muut vastaajat (42 %) arvioivat, että vienti säilyy ennallaan.



Kuva 3.3. Suomen meriliikenteen vienti (ennuste 1/10 n=19).

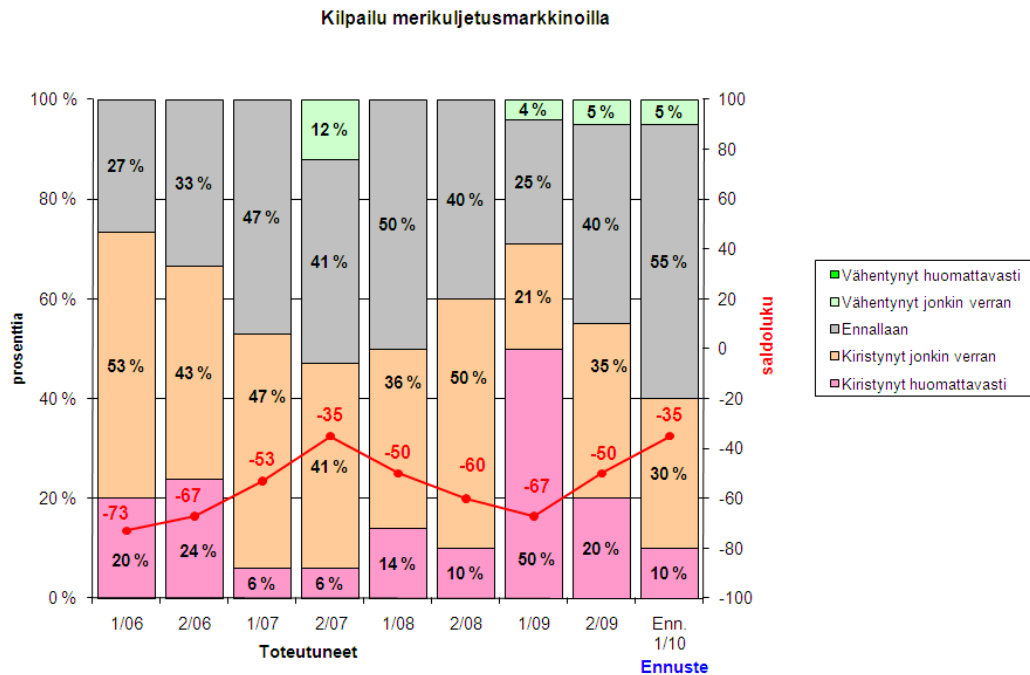
Suomen tuontikuljetusten ennuste on yhteneväinen vientikuljetusennusteen kanssa. Ennusteiden saldoluvut ja prosenttijakaumat ovat täsmälleen samat.



Kuva 3.4. Suomen meriliikenteen tuonti (ennuste 1/10 n=19).

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (B4)

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla on jatkunut kireänä. Niiden vastaajien osuus, jotka arvioivat kilpailun kiristyneen huomattavasti, on kuitenkin pudonnut puolesta viidennekseen (2/09). Kilpailu lievenee hieman, mutta jatkuu kuitenkin melko kireänä. Ennusteen saldoluku on -35 (enn. 1/10).

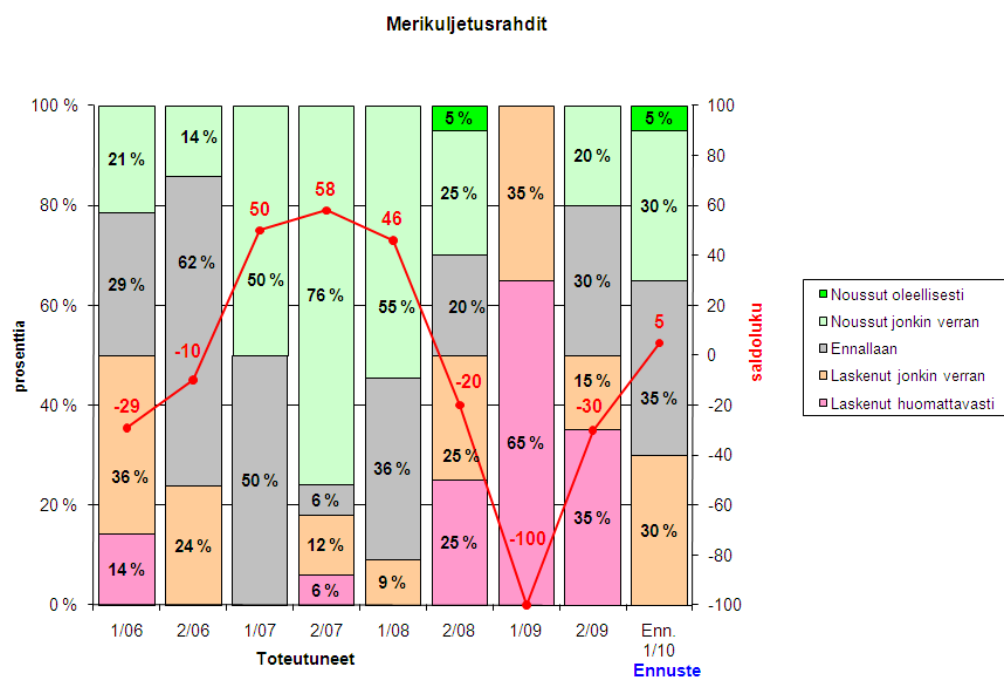


Kuva 3.5. Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (tot.2/09 n=20, ennuste 1/10 n=20).

Merikuljetusrahtien hinnat (B5)

Merikuljetusrahtien saldoluku nousi romahduksen jälkeen 70 pisteellä. Hintatason putoaminen kuitenkin jatkui saldoluvun ollessa 30 pistettä negatiivinen (2/09). Noin kolmannes vastaajista arvioi, että hinnat putosivat huomattavasti toteutuneen puolivuotiskauden aikana. Puolet vastaajista kuitenkin arvioi, että hinnat ovat pysyneet ennallaan tai jopa hieman parantuneet.

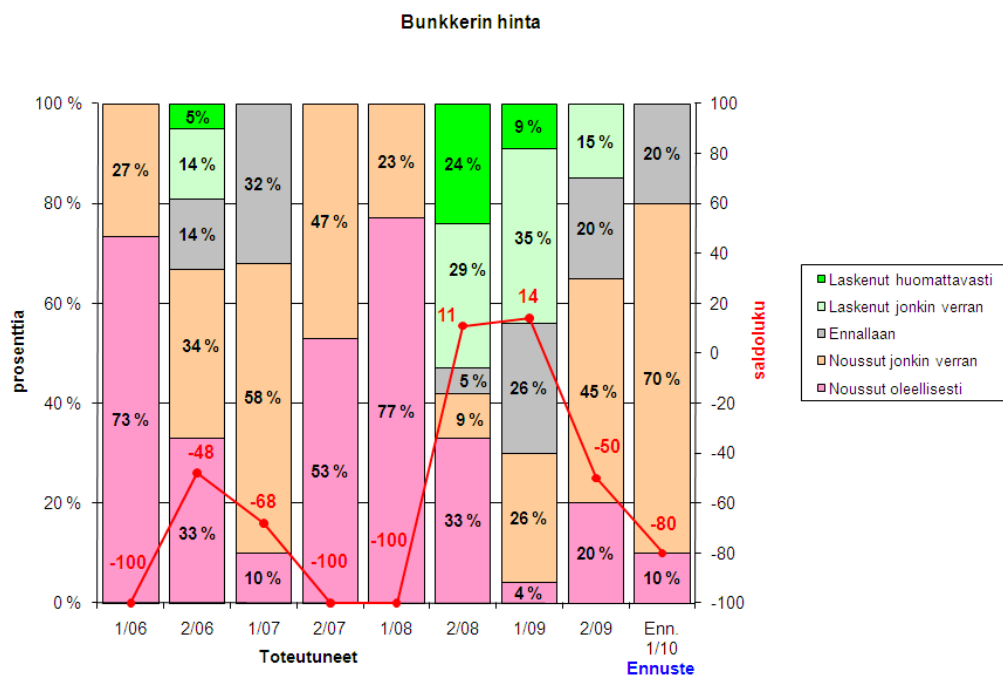
Ennusteen saldoluku on lievästi positiivinen (enn. 1/10). Prosenttitarkastelun perusteella rahtihintojen kehityksen suunta on epävarma. Ennusteet jakautuvat melko tasaisesti rahtihintojen ennallaan pysymisen, lievän nousun ja lievän laskun välillä. Jyrkkiä muutoksia ei siten ole odotettavissa.



Kuva 3.6. Merikuljetusrahtiennat (tot. 2/09 n=20, ennuste 1/10 n=20).

Bunkkerin hinta (B6)

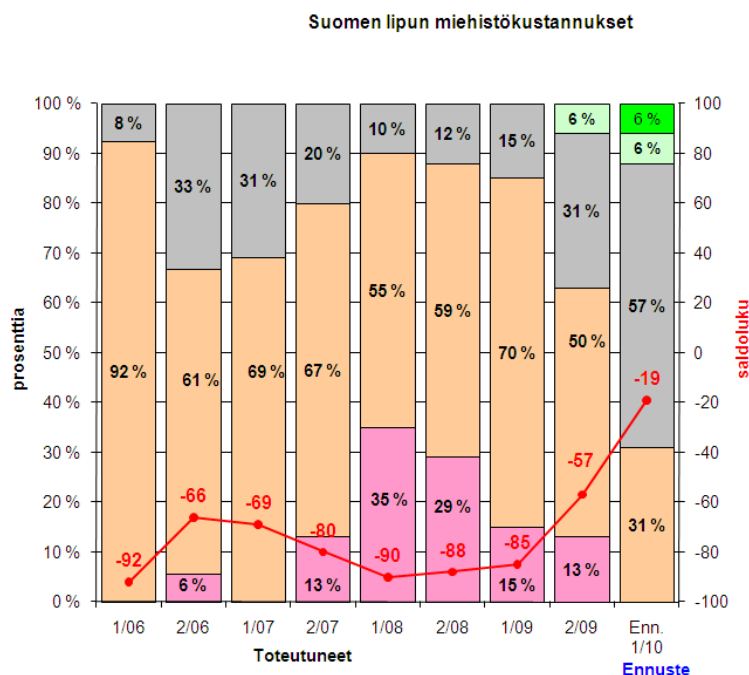
Bunkkerin eli polttoöljyn suotuisa hintakehitys päättyi viimeisen puolivuotiskauden aikana (2/09). Noin kahdella kolmanneksella vastanneista varustamoista bunkkerin hinta nousi viimeisen puolen vuoden aikana. Bunkkerin hinnan odotetaan nousevan seuraavan puolen vuoden aikana edelleen. Ennusteen saldoluku (-80) on voimakkaasti negatiivinen (enn. 1/10).



Kuva 3.7. Bunkkerin hinta (tot. 2/09 n=20, ennuste 1/10 n=20).

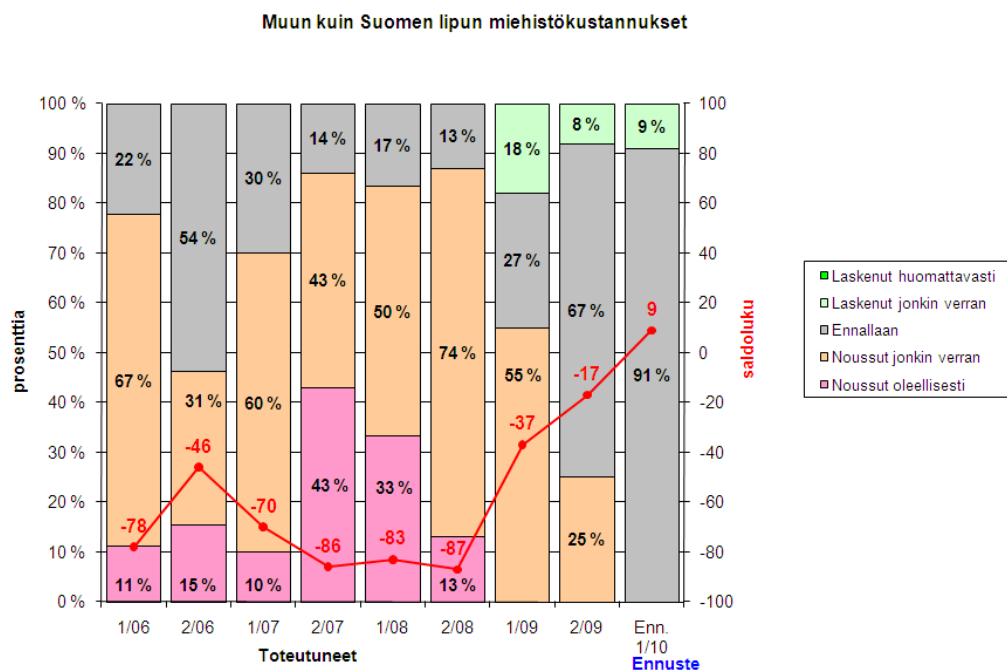
Miehistökustannukset lippuvaltioittain (B7)

Miehistökustannusten kehitys jatkui *Suomen lipun* alla purjehtivissa aluksissa nousevana (2/09). Kustannuskehityksen nousu kuitenkin hidastui selvästi useaan edelliseen kauteen verrattuna. Saldoluku nousi kauteen 1/09 verrattuna 28 pisteellä. Tulevalla kaudella vastaajat ennakoivat miehistökustannusten kehityksen tasaantuvan (enn. 1/10). Yli puolet vastaajista arvioi miehistökustannusten säilyvän ennallaan. Yksittäisissä arvioissa esitettiin, että miehistökustannukset voisivat jopa laskea.



Kuva 3.8. Suomen lipun miehistökustannukset (tot.2/09 n=16, ennuste 1/10 n=16).

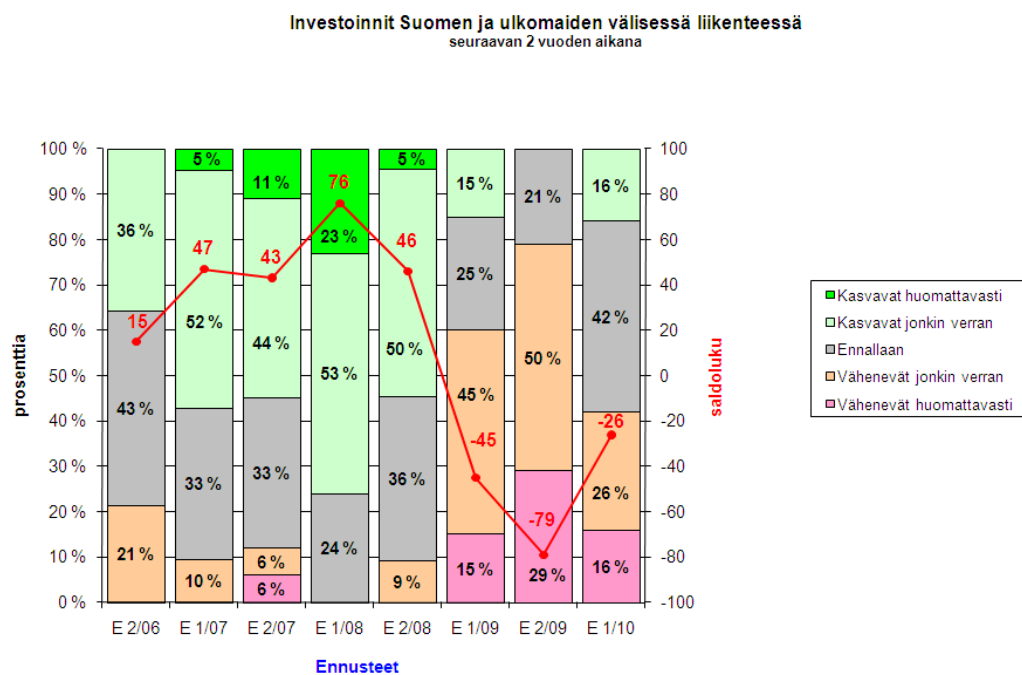
Koska yleinen hintataso on nouseva, on oleellista vertailla Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten kehitystä muiden lippujen alla purjehtivien alusten vastaavaan kehitykseen. Menneen puolivuotiskauden aikana *ulkomaisen lipun* miehistökustannusten kehitys on ollut saldoluvun perusteella vain lievästi nousevaa (2/09). Ero Suomen lipun alla purjehtiviin aluksiin oli 40 pistettä. Kaksi kolmasosaa vastaajista katsoi, että kustannukset ovat pysyneet ennallaan. Vastaajat ovat lähes yksimielisiä siitä, että tulevalla kaudella ulkomaisen lipun miehistökustannukset säilyvät ennallaan (enn. 1/10).



Kuva3.9. Muun kuin Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2/09 n=12, ennuste 1/10 n=11).

Investoinnit tonnistoon Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (B8)

Aikajänteenä arviossa käytetään *seuraavaa kahta vuotta*, joten peräkkäisten kyselyiden arviot menevät osittain päällekkäin. Kysymys sisältää uudisrakennukset ja second hand -alusten ostot. Investointien määrän ennakoidaan saldoluvun perusteella vähenevän edelleen, mutta ei yhtä voimakkaasti kuin edellisessä ennusteessa. Saldoluku on -26. Yli kaksi viidesosaa vastaajista arvioi, että investoinnin säilyvät ennallaan (enn. 1/10).

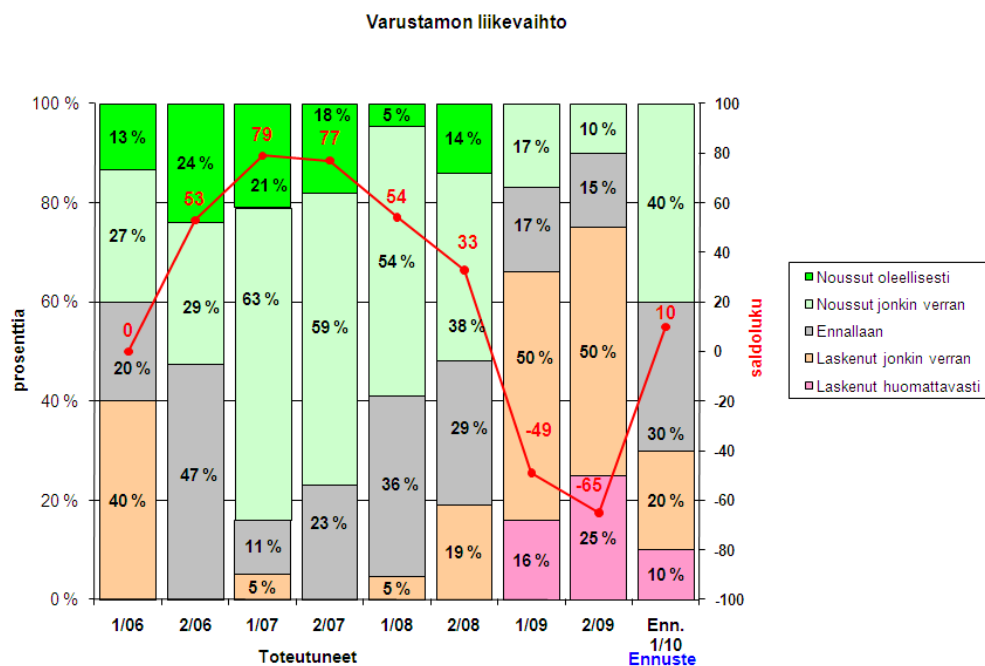


Kuva 3.10. Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (ennuste 1/10 n=19).

3.2 Yksittäistä varustamoa koskevat kysymykset

Liikevaihto (B9)

Liikevaihdon lasku voimistui menneellä kaudella. Saldoluku aleni edelliseen kauteen verrattuna 16 pisteellä. Varustamoista 75 prosenttia arvioi liikevaihtonsa laskeneen. Neljännes vastaajista arvioi laskun olleen erittäin voimakasta (2/09). Ennusteen saldoluvun perusteella varustamot arvioivat liikevaihtonsa kasvavan hieman tulevalla kaudella. Tulevaisuudesta on kuitenkin paljon toisistaan poikkeavia näkemyksiä, mikä ilmenee eri vaihtoehtojen melko tasaisesta jakaumasta (enn. 1/10).

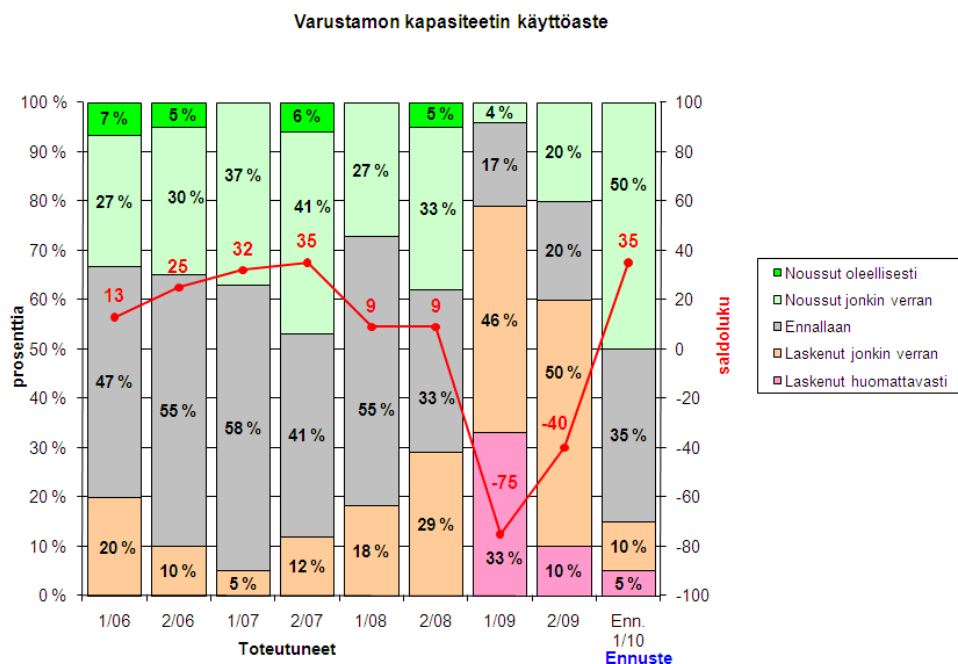


Kuva 3.11. Varustamon liikevaihto (tot. 2/09 n=20, ennuste 1/10 n=20).

Alusten kapasiteetin käyttöaste (B10)

Kapasiteetin käyttöasteen lasku jatkui edelleen. Lasku on saldoluvun perusteella edelleen merkittävää eli -40. Prosenttitarkastelun perusteella puolet vastaajista arvioi, että kapasiteetin käyttöaste on laskenut vain jonkin verran (2/09).

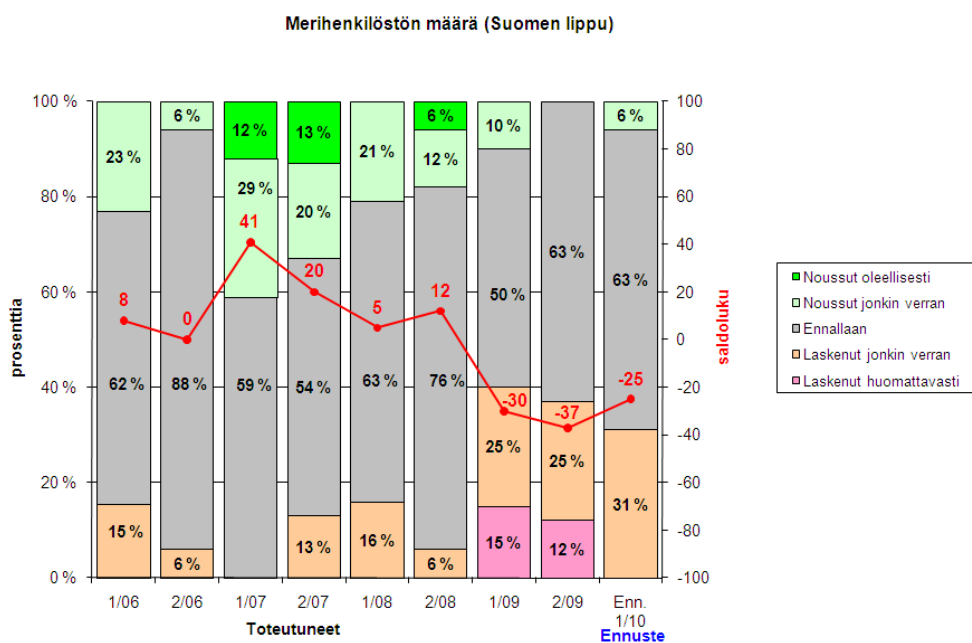
Ennusteen mukaan kapasiteetin käyttöaste kääntyy selvästi positiiviseksi. Saldoluku on +35. Puolet varustamoista arvioi kapasiteetin käyttöasteensa nousevan jonkin verran ja runsas kolmannes arvioi käyttöasteen säilyvän ennallaan tulevana kautena (1/10).



Kuva 3.12. Alusten kapasiteetin käyttöaste (tot. 2/09 n=20, ennuste 1/10 n=20).

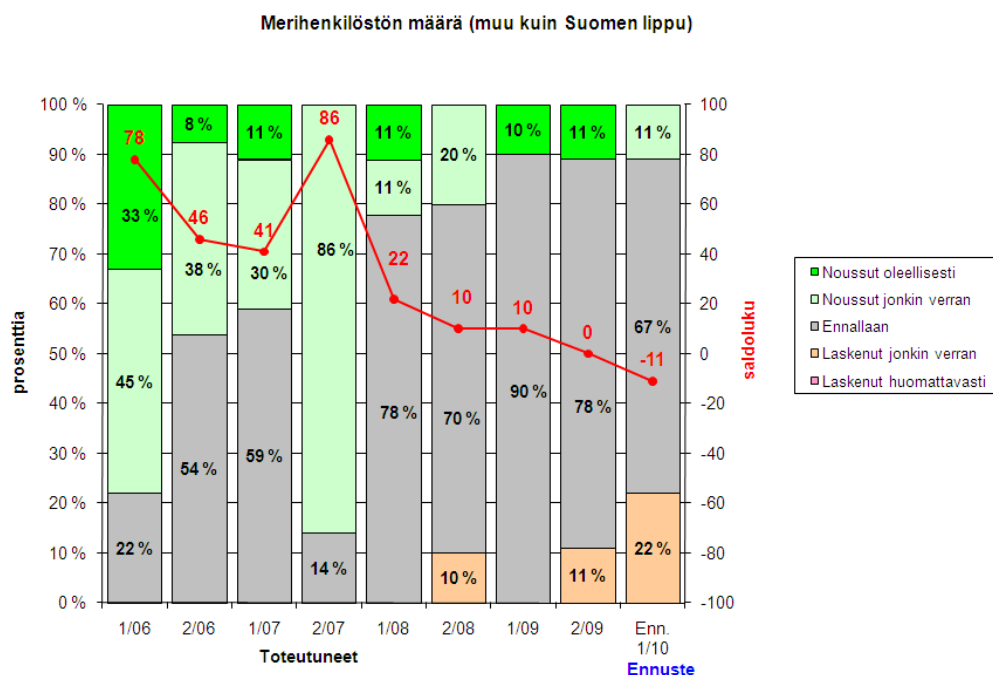
Merihenkilöstön määrän kehitys lippuvaltioittain (B11)

Merihenkilöstön määrän kehitys *Suomen lipun* alla purjehtivilla aluksilla jatkuu negatiivisena. Saldoluvun muutos edelliseen kauteen verrattuna oli pieni, vain 7 pistettä, mutta sekin oli negatiivinen. Prosenttitarkastelun perusteella tilanne on parempi. Suurimmassa osassa varustamoista henkilöstön määrä on säilynyt ennallaan (2/09). Tilanteen ennakkoidaan säilyvän suurin piirtein samanlaisena.



Kuva 3.13. Merihenkilöstön määrä *Suomen lipun* alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2/09 n=16, ennuste 1/10 n=16).

Varustamojen *ulkomaisten lippujen* alla purjehtivilla aluksilla merihenkilöstön määrä on säilynyt ennallaan sekä saldoluku- että prosenttitarkastelun perusteella. Ennusteen saldoluku on lievästi negatiivinen, mutta kaksi kolmasosaa varustamoista aikoo säilyttää merihenkilöstön määrän ennallaan.



Kuva 3.14. Merihenkilöstön määrä muiden kuin Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2/09 n=9, ennuste 1/10 n=9).

4 VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET

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

Taulukko 4.1. Varustamon kasvun esteet.

Kasvun/kehityksen esteet	mainintoja kpl				
	2/07 n=17	1/08 n=22	2/08 n=21	1/09 n=24	2/09 n=20
Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella	15	13	15	8	3
Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus maapuolella	1	1	2	2	2
Työvoimakustannusten nousu	7	11	10	11	5
Bunkkerin hinnan nousu	7	16	4	5	4
Charter-kustannusten nousu	1	0	0	0	1
Pääomakustannusten nousu	3	3	9	5	3
Muiden kustannusten nousu	2	4	5	1	0
Kapasiteetin / kaluston rajallisuus	7	5	4	1	0
Kysynnän riittämättömyys	0	2	4	14	12
Kilpailun lisääntyminen	4	5	6	13	5
Huono hintakehitys	3	2	3	16	16
Talouden yleinen epävarmuus	2	12	17	21	16
Toiminnan rahoitus ja vakuuspula	3	2	5	9	9
Ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset	3	0	3	3	1
Muut säädösvaatimukset	3	1	2	1	0
Suomen lipun hinta	7	8	6	8	7
Väylämaksujen nykytaso	3	1	1	5	2
Väylämaksujen nousu	2	0	0	2	2
Luotsausmaksujen taso	0	1	0	3	1
Jokin tai jotkin muut, mikä/mitkä	1	0	0	1	0
Ei erityisiä esteitä kehittymiselle tai kasvulle	1	0	0	0	0

Kasvun esteistä saivat eniten mainintoja huono hintakehitys ja talouden yleinen epävarmuus. Kumpikin kasvun este sai 16 mainintaa. Seuraavaksi eniten mainintoja saivat kysynnän riittämättömyys (12 mainintaa) ja toiminnan rahoitus ja vakuuspula (9 mainintaa). Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella, joka on aikaisemmissa barometreissa usein ollut suurimpia kasvun ja kehityksen esteitä, sai vain 3 mainintaa. Kasvun esteitä mainittiin kyselyssä yhteensä 89 kertaa.

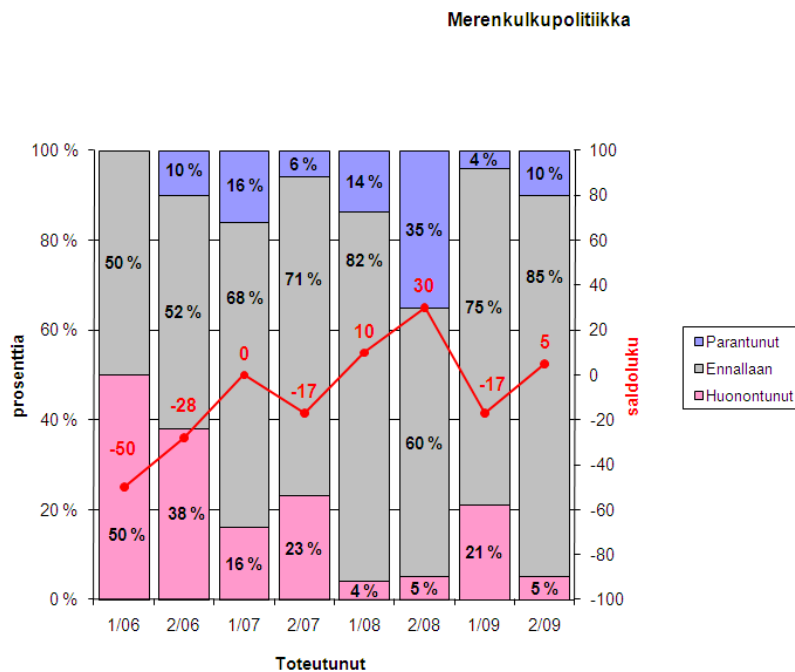
5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

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.

Ylivoinimainen enemmistö eli 85 prosenttia vastaajista katsoi, että merenkulkupolitiikka on säilynyt ennallaan. Saldoluku oli viisi pistettä positiivinen.

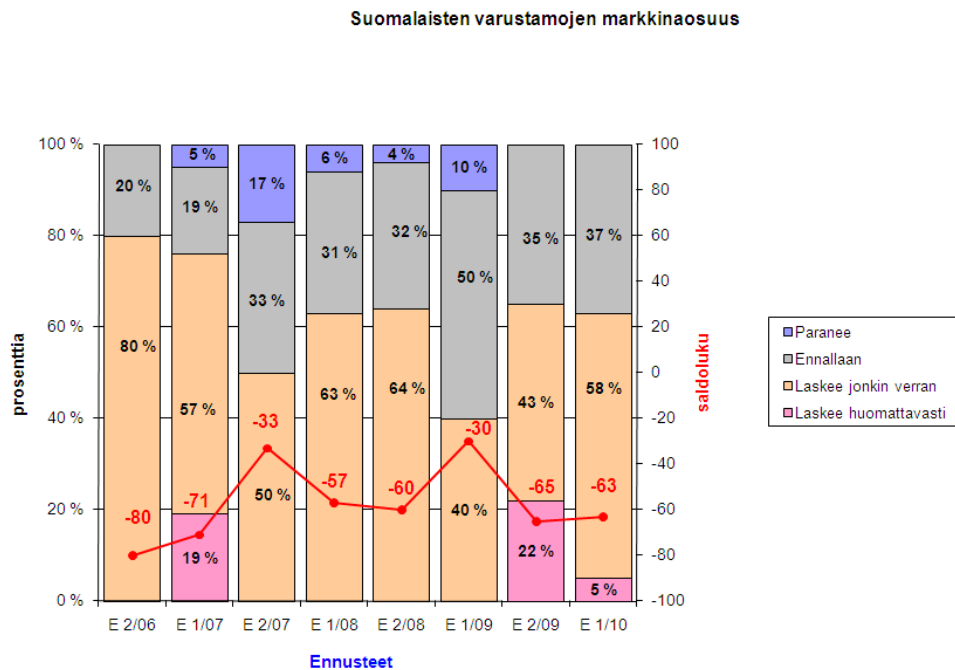


Kuva 5.1. Suomen merenkulkupolitiikka (tot. 2/09 n=20).

Tyytymättömyyttä aiheuttivat muun muassa korkeat miehistökustannukset ja tonnistoverouudistuksen hitaus. Tonnistoverouudistus on ollut merkittävin yksittäinen tekijä, joka on vaikuttanut vastaajien arvioihin merenkulkupolitiikasta. Nyt toteutettu kysely suoritettiin ennen kuin hallituksen esitys tonnistoverolain muutoksesta tuli julkisuuteen, joten esityksen vaikutusta ei voi vielä arvioida tällä kyselykerralla. Tosin yksi varustamo ilmaisi jo huolensa esityksen osingonjakoa koskevista säännöksistä.

Suomalaisten varustamojen markkinaosuus (D2)

Uusi ennuste (2/09) suomalaisten varustamojen markkinaosuuden kehityksestä seuraavan vuoden aikana osoittaa, että suomalaisten varustamojen markkinaosuuden kehitys kuljetuksista Suomeen/Suomesta on edelleen laskeva (enn. 1/10). Saldoluku on lähes sama kuin edellisessä ennusteessa. Niiden vastaajien osuus, jotka ennustavat huomattavaa laskua markkinaosuuteen on kuitenkin pienentynyt.



Kuva 5.2. Suomalaisten varustamojen markkinaosuus. (ennuste 1/10 n=19).

6 TEEMAKYSYMYYS

Barometrin teemakysymyksellä haluttiin tällä kertaa selvittää sitä, *palaavatko Suomen reitin kautta kulkevat itätransiton kuljetukset laman jälkeen vähintään lamaa edeltävälle tasolle*. Suomen transitotavaraa käsittelevissä satamissa määrät ovat pudonneet laman aikana voimakkaasti. Venäjä on jatkanut satamiensa kehittämistä. Sen poliittisena tavoitteena on ohjata ulkomaankaupan tavaravirrat omien satamiensa kautta.

Suomen reittiä käytetään itään suuntautuvassa tuontitransitossa lähinnä arvotavaran kuljetuksissa. Kuljetukset Suomen satamien kautta koostuvat pääasiassa uusien henkilöautojen kuljetuksista ja konttikuljetuksista. Suuri osa konteista puretaan Suomessa ja viedään maantiekuljetuksella itään. Vientitransito idästä Suomen kautta länteen sisältää pääosin raaka-aineita. Suurimmat tavaralajiryhmät ovat malmit ja rikasteet sekä kemikaalit. Suomen reittiä käytetään Venäjän transitoliikenteen lisäksi sen naapurimaiden, kuten Kazakstanin transitoliikenteessä. Pääosin transito on kuitenkin Venäjän tuontia ja vientiä.

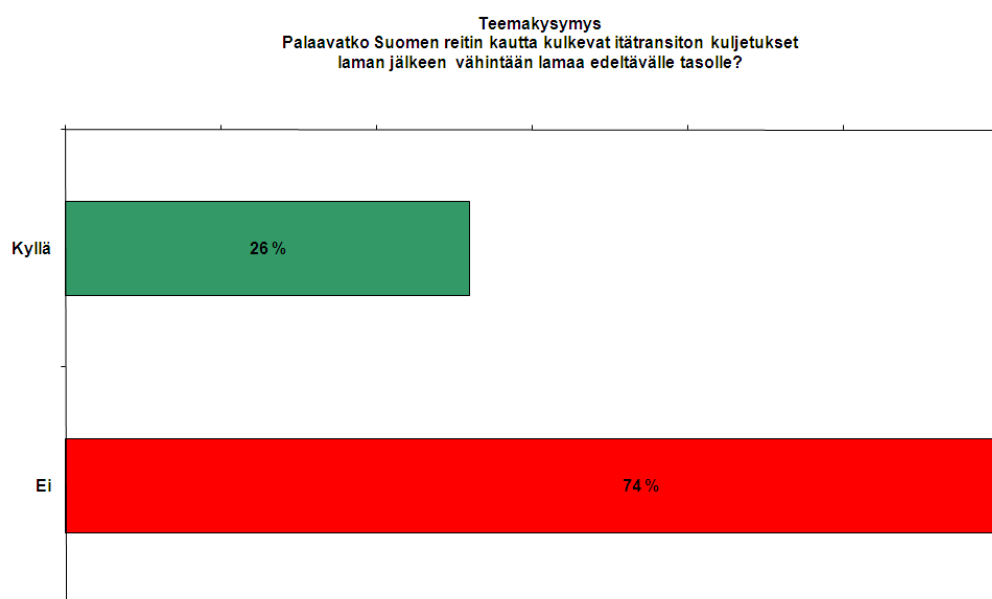
Suomen reitin kanssa kilpailevat Venäjän Itämeren satamat sekä Baltian ja Puolan satamat. Kilpailijoita ovat myös Venäjän Mustanmeren ja Jäämeren satamat, joiden maantieteellinen sijainti on kuitenkin Suomea huonompi Venäjän päämarkkinoiden eli Moskovan ja Pietarin suhteen. Suomen reitin kilpailukyvyyn kannalta oleellista on, että se pystyy tarjoamaan edullisesti sellaisia etuja, joita muut reitit eivät pysty tarjoamaan. Tällaisia ovat erilaiset lisäarvopalvelut ja hyvä infrastruktuuri. Jos Suomen reitin transito vähenee pysyvästi, voivat Suomen teollisuuden logistiikkakustannukset nousta. Nyt vientiteollisuus on saanut transitoliikenteen tyhjiä kontteja edullisesti käyttöönsä.

Ensimmäiset merkit transiton kasvun taantumisesta nähtiin marraskuussa 2008, jolloin kauttakulkuliikenteen tavaramäärät jäivät pienemmiksi kuin vuoden 2007 marraskuussa. Kokonaisuudessaan vuoden 2008 transiton tavaramäärät olivat kuitenkin ennätykselliset 8,4 miljoonaa tonnia. Vuoden 2009 aikana transito on romahtanut. Erityisesti tuontitransiton, eli Suomen kautta itään menevän kauttakulkuliikenteen tonnimäärät ovat laskeneet voimakkaasti. Merenkululaitoksen tilaston mukaan ajanjaksolla vuoden 2009 alusta elokuun loppuun transiton kokonaismäärä oli 37 % pienempi kuin vastaavana ajanjaksona vuonna 2008. Tuontitransito jäi noin 60 % pienemmäksi, mutta vientitransito vain 16 % pienemmäksi kuin vastaavana ajanjaksona vuotta aikaisemmin. Syynä määrien putoamiseen on yleismaailmallinen lama, jota Venäjä on torjunut muun muassa protektionistisin toimenpitein. Se on suojatoimenpiteenä määrännyt tuontiautoille määräaikaaisesti korotetun tuontitullin.

Venäjä jatkaa omien satamiensa kehittämistä, vaikka lama onkin siirtänyt myöhemmäksi useita terminaali- ja satamainvestointeja. Venäjän poliittisena tavoitteena on ohjata ulkomaankaupan tavaravirrat omien satamiensa kautta. Julkisessa keskustelussa on usein esitetty, että Venäjän kuljetusmäärät kasvavat huomattavasti nopeammin kuin sen satamien välityskyky. Lama on nyt muodostanut tähän epäjatkuvuuskohdan. Venäjän toipuminen lamasta saattaa kestää useita vuosia. Lama on romahduttanut erityisesti investointi- ja kestokulutustavaroiden tuonnin Venäjälle. Suomen Pankki on kuitenkin arvioinut, että jo vuosina 2010-2011 tuonnin kasvu olisi

BKT:n kasvua nopeampaa. Tuontia ei pystytä korvaamaan merkittävästi kotimaisella tuotannolla protektionistisista toimista huolimatta. Ulkomaan kaupan reitit saattavat kuitenkin muuttua. Venäjän lähihistoria osoittaa, että satamainvestointeja voidaan toteuttaa hyvinkin nopeasti.

Teemakysymykseen vastasi 19 vastaajaa. Ylivoimainen enemmistö eli 74 prosenttia vastaajista katsoi, että Suomen reitin transitokuljetukset eivät palaudu laman jälkeen edes lamaa edeltävälle tasolle. Perusteluna näkemykselle esitettiin pääosin Venäjän oma satamapolitiikka ja muut Venäjän kaavailemat kuljetuksia koskevat määräykset. Vain 26 prosenttia vastaajista arvioi, että kuljetusmäärät palautuvat vähintään lamaa edeltävälle tasolle.



Kuva 6.1. Teemakysymyksen vastausten jakauma (n=19).

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. Odotatanko 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. Odotatanko 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. Odotatanko 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. Odotatanko merikuljetusrahtien hintojen seuraavan 6 kuukauden aikana, kun kausivaihtelua ei oteta huomioon

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

Kustannukset

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

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

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

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

B7a. Ovatko miehistökustannukset varustamoalalla lippuvaltioittain viimeisen 6 kuukauden aikana

	Suomen lippu	Muu lippu
Nousseet oleellisesti	☐	☐
Nousseet jonkin verran	☐	☐
Pysyneet ennallaan	☐	☐
Laskeneet jonkin verran	☐	☐
Laskeneet huomattavasti	☐	☐

B7b. Odotatteko miehistökustannusten varustamoalalla lippuvaltioittain seuraavan 6 kuukauden aikana

	Suomen lippu	Muu lippu
Nousevan oleellisesti	☐	☐
Nousevan jonkin verran	☐	☐
Pysyvän ennallaan	☐	☐
Laskevan jonkin verran	☐	☐
Laskevan huomattavasti	☐	☐

Investoinnit

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

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

Varustamoa koskevat kysymykset

Liikevaihto

B9a. Onko varustamonne liikevaihto viimeisen 6 kuukauden aikana mennessä

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

B9b. Odotatteko 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. Odotatteko 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	☐	☐
Noussut jonkin verran	☐	☐
Pysynyt ennallaan	☐	☐
Laskenut jonkin verran	☐	☐
Laskenut huomattavasti	☐	☐

B11b. Odotatteko varustamonne merihenkilöstön määrän lippuvaltioittain seuraavan 6 kuukauden aikana

	Suomen lippu	Muu lippu
Nousevan oleellisesti	☐	☐
Nousevan jonkin verran	☐	☐
Pysyvän ennallaan	☐	☐
Laskevan jonkin verran	☐	☐
Laskevan huomattavasti	☐	☐

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: Suomen transitotavaraa käsittelevissä satamissa määrät ovat pudonneet laman aikana voimakkaasti. Venäjä on jatkanut satamiensa kehittämistä. Sen poliittisena tavoitteena on ohjata ulkomaankaupan tavaravirrat omien satamiensa kautta.

KYSYMYKSET: Palaavatko Suomen reitin kautta kulkevat itätransiton kuljetukset laman jälkeen vähintään lamaa edeltävälle tasolle?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei



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

<http://mkk.utu.fi>



TURUN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF TURKU