

Merenkulun ajankohtaispäivä 17.8.2012

Tiina Haapasalo



Ketä EK edustaa?

EK edustaa kattavasti kaikkia yksityisiä toimialoja ja kaikenkokoisia yrityksiä.

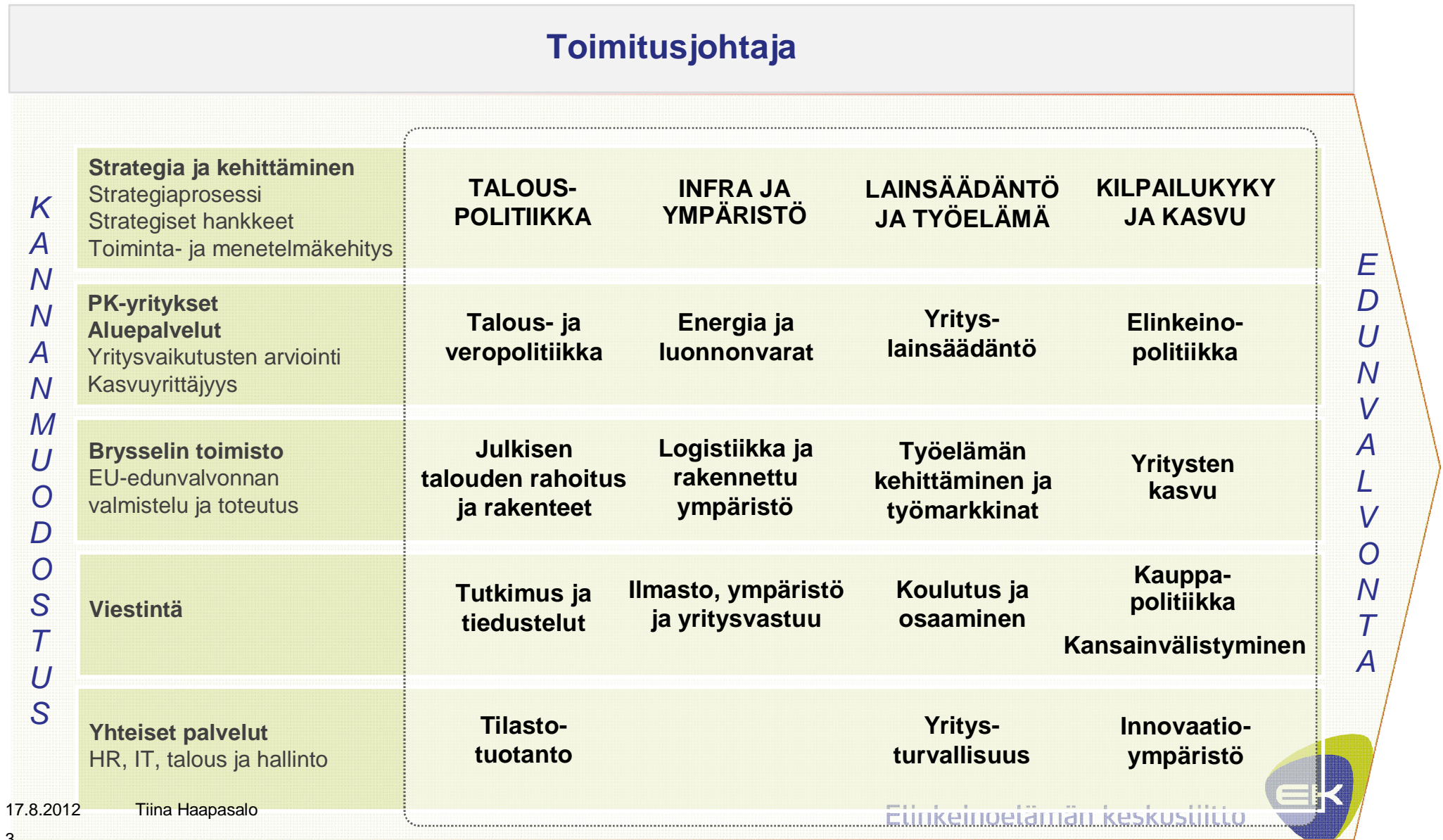
- 27 jäsenliittoa
- Noin 16 000 jäsenyritystä, joista 96 % pk-yrityksiä
- Yli 70 % Suomen bkt:stä
- Yli 95 % maamme viennistä
- Noin 950 000 työntekijää



Kun yritys liittyy oman toimialansa liittoon, se saa myös EK:n jäsenyyden.

EK:n rakenne

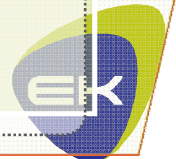
1.6.2012



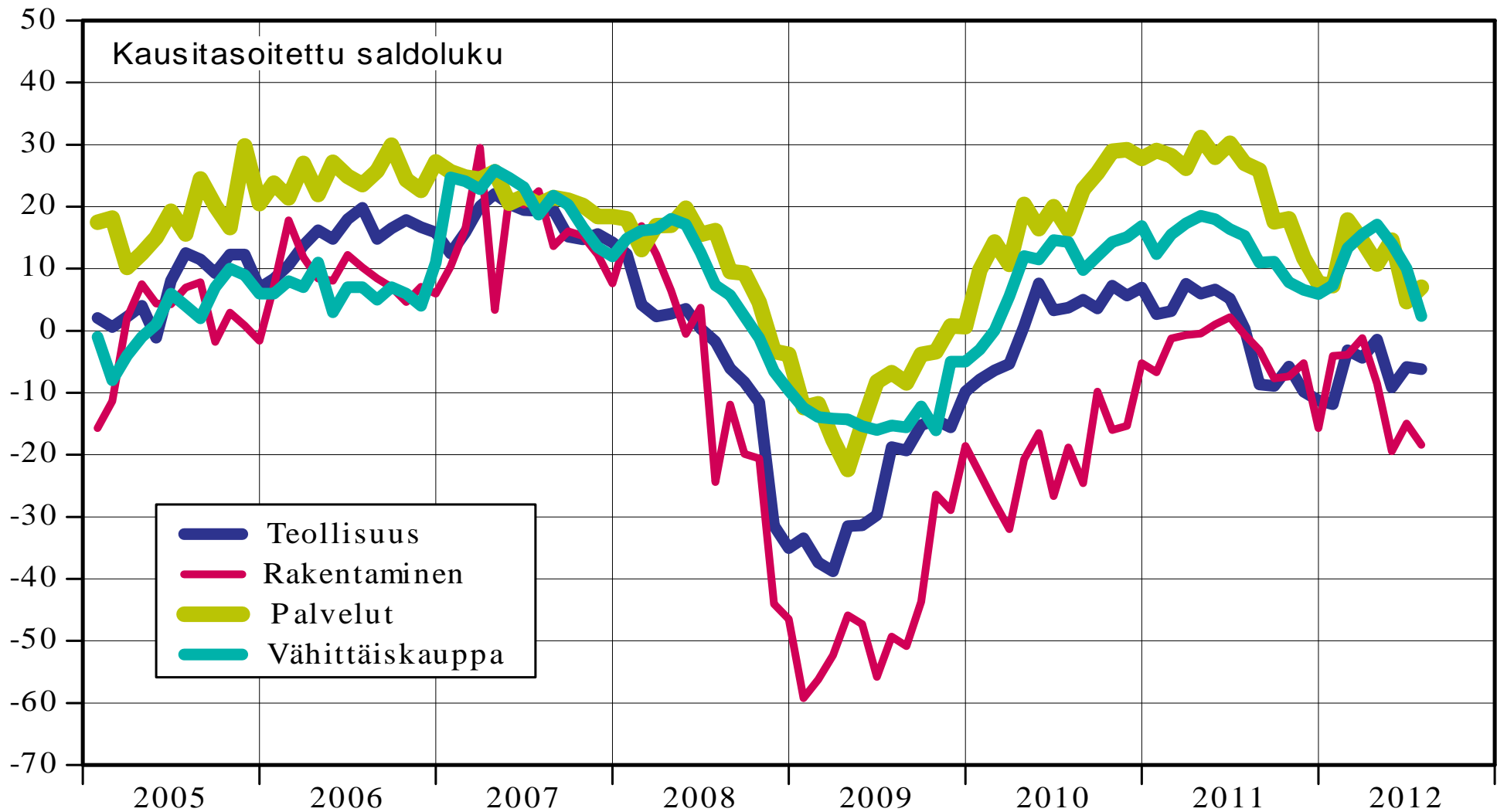
17.8.2012

Tiina Haapasalo

Elinkeinoelämän keskusliitto



Elinkeinoelämän luottamusindikaattorit



Elinkeinoelämän suhdannekuva elokuussa 2012

- Alkukesän suhdannekehitys kohtalaista

- ▶ Uusia tilauksia saatiin odotetusti ja tuotanto kasvoi loivasti
- ▶ Palveluissa myös henkilöstöä lisättiin vielä hieman
- ▶ Kannattavuus kuitenkin heikkeni kaikilla päätoimialoilla
- ▶ Tämänhetkistä tilannetta kuvataan hieman keskimääräistä heikommaksi

- Näkymien heikkenemisestä huolimatta suurta pudotusta ei ennusteta – suhdanteet synkkenevät asteittain

- Näkymät synkentyneet kaikilla päätoimialoilla

- ▶ Heikentynyt taloustilanne painaa nyt myös palvelualojen odotuksia
- ▶ Teollisuuden tuotanto lähes nollakasvussa, palveluissa myynnin kasvu hidastuu edelleen

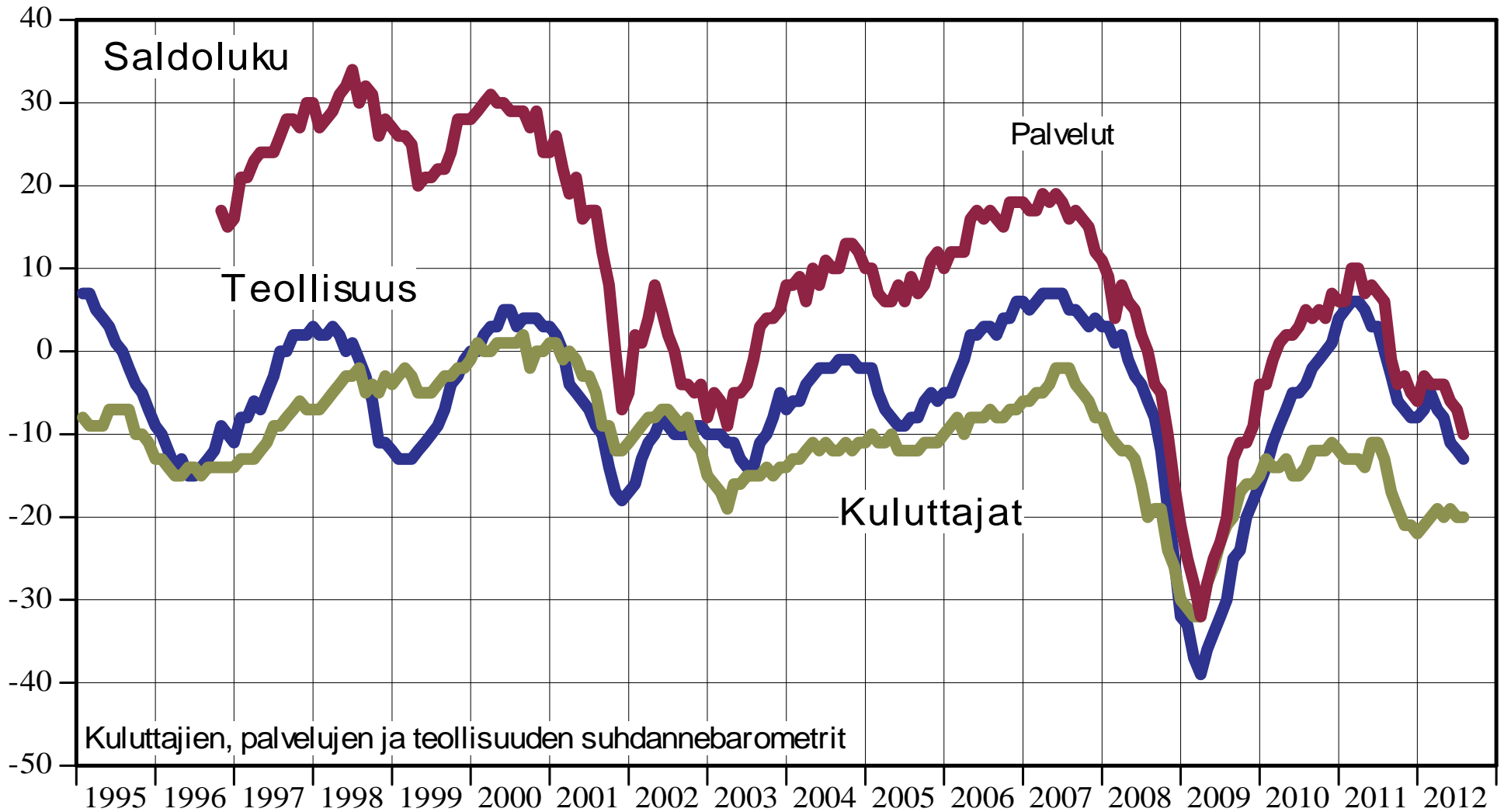
- Henkilöstöodotukset syksyille varovaiset

- ▶ Teollisuuden ja rakentamisen työvoima supistuu, palveluissa kasvu päättyy

- Epävarmasta tilanteesta kertoo suuri hajonta yritysten ja toimialojen

välillä
Tiina Haapasalo

EU:n luottamusindikaattorit



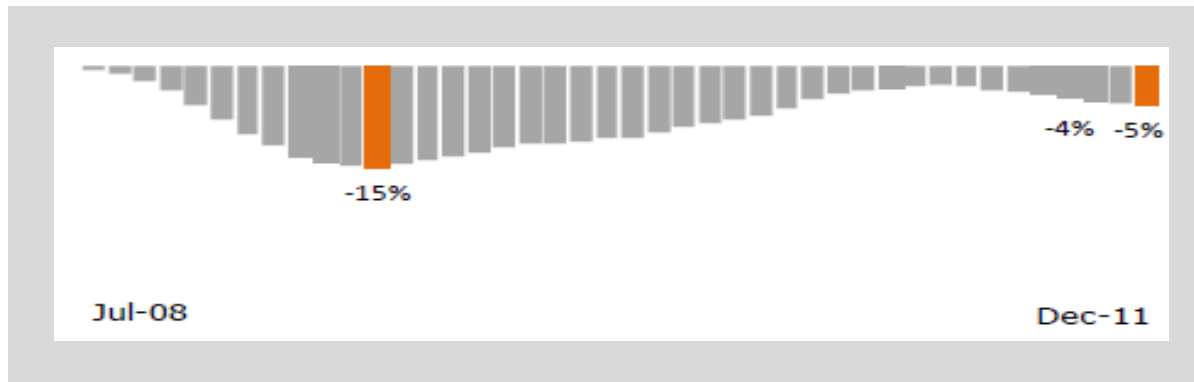
Lähde: Euroopan komissio

31.7.2012/luot2/jka/EKI Talousgraafit

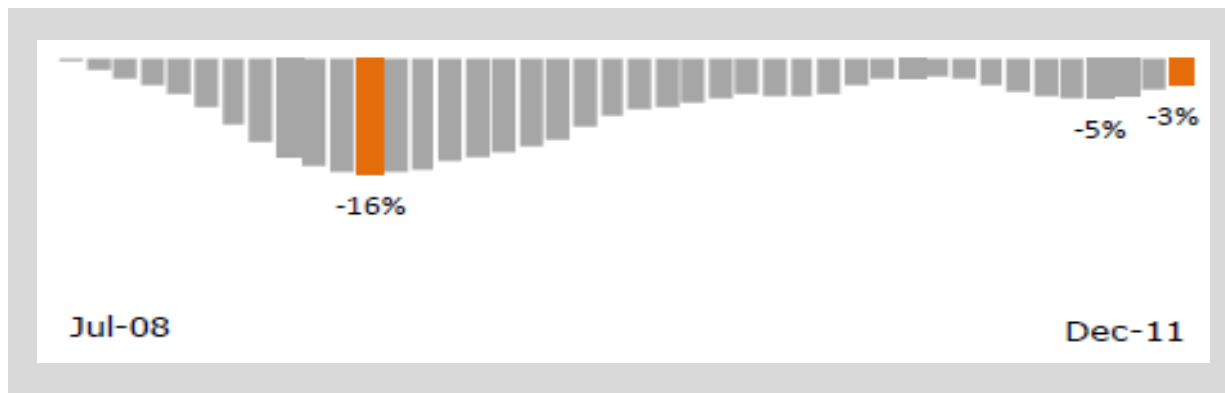
Elinkeinoelämän keskusliitto



EU27 external trade by sea, total (tonnes)

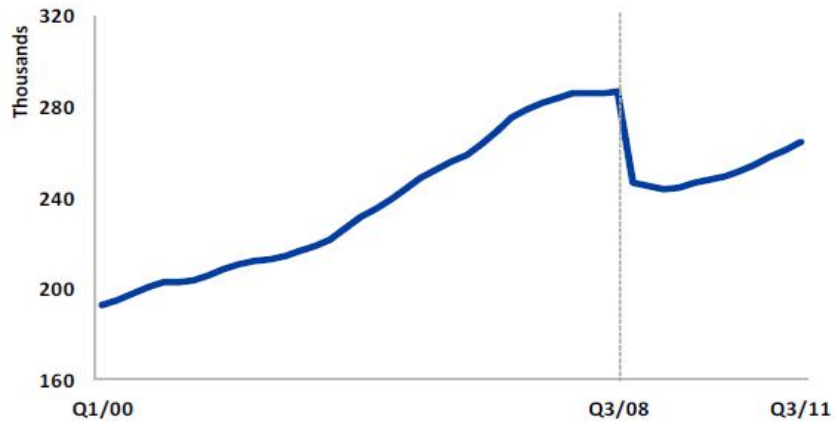


USA external trade by sea, total (tonnes)

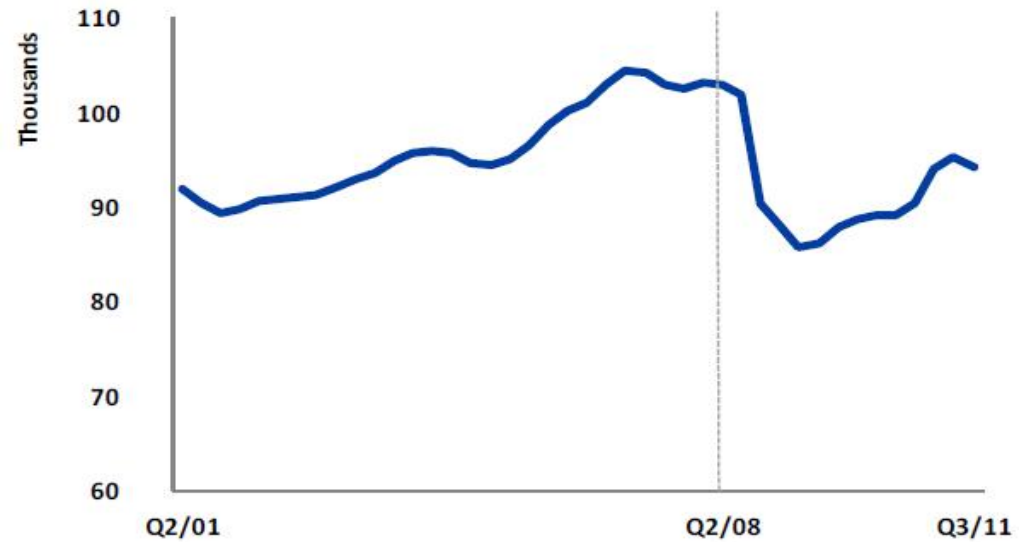


Lähde: OECD 2012

National and international freight in the EU 2000-2011



Road



Rail

Lähde: OECD 2012

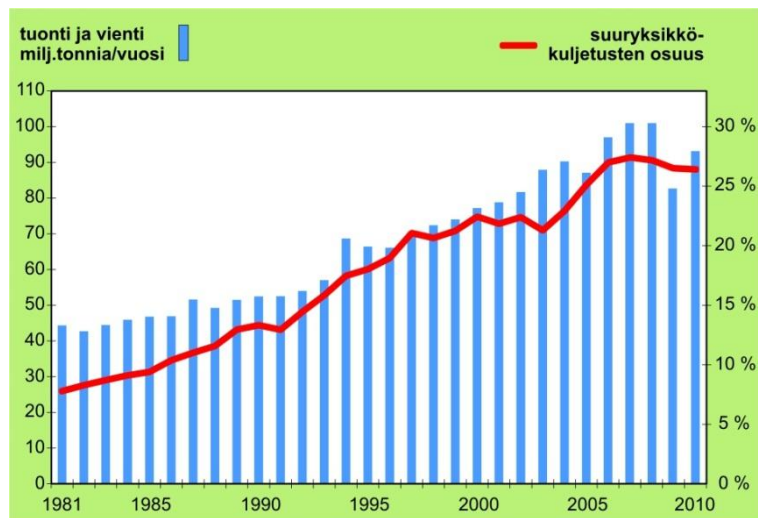
17.8.2012

Tiina Haapasalo

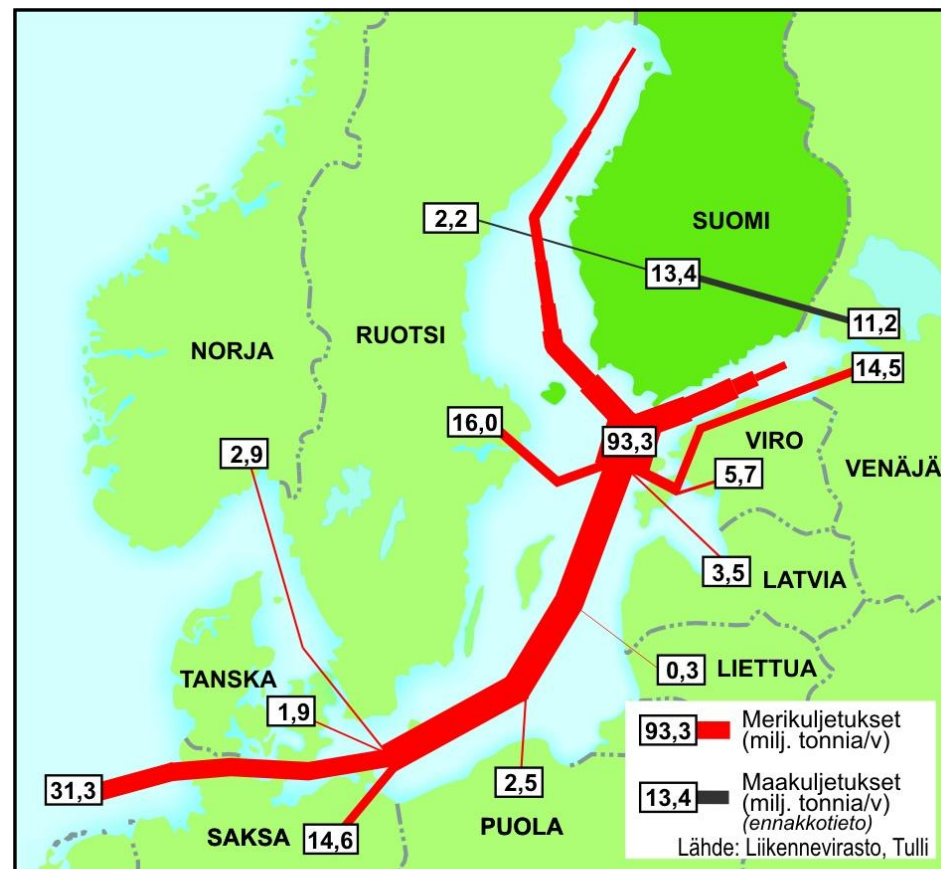
Elinkeinoelämän keskusliitto



- Viennin osuus Suomen BKT:stä noin 40 %
- Suomen ulkomaankaupasta 80% kulkee meritse
 - Viennistä 90%
 - Tuonnista 70%

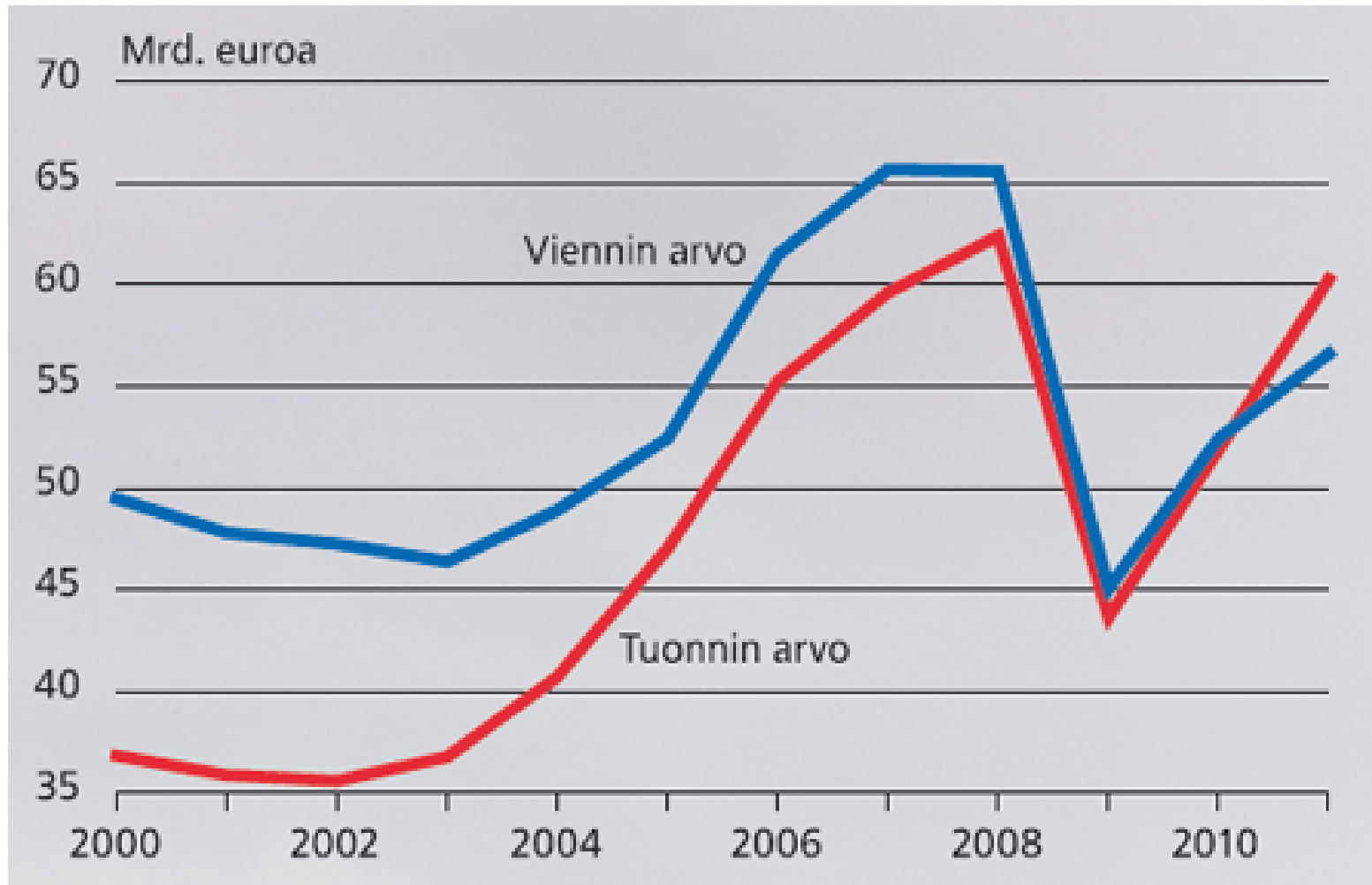


Tuonti- ja vientikuljetusten määrien ja suuryksikkökuljetusten osuuden kehitys v. 1981-2010



Suomen tuonnin, viennin ja transiton määrä ja kohdemaat vuonna 2010 (milj. tonnia). Transitoa oli 7,4 milj. tonnia.

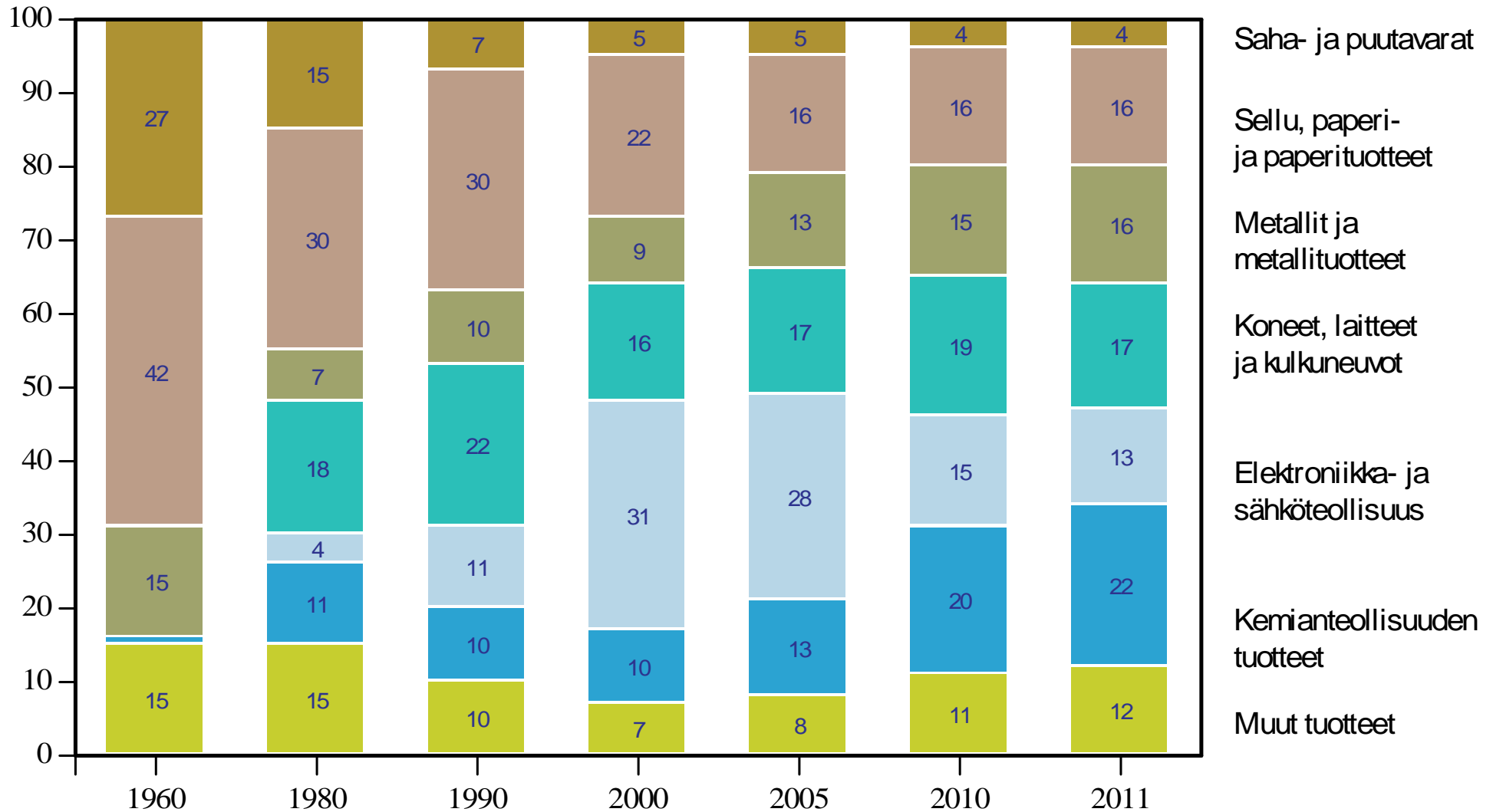
Tavaraviennin ja -tuonnin arvo



Lähde: Tilastokeskus

Suomen tavaravienti toimialoittain

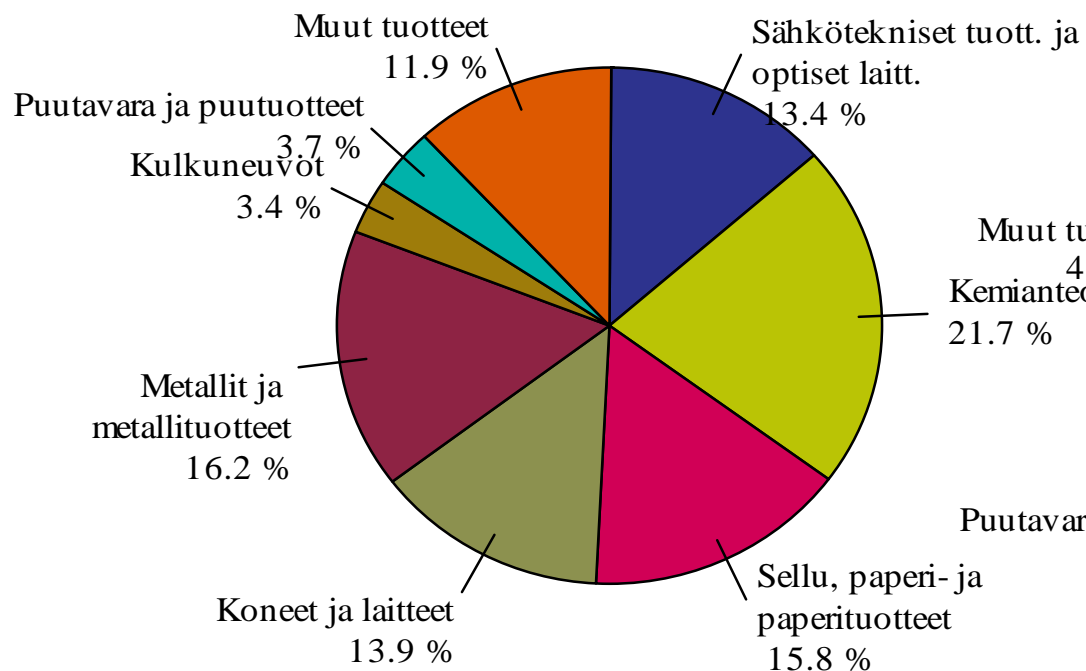
Osuus tavaraviennistä, %



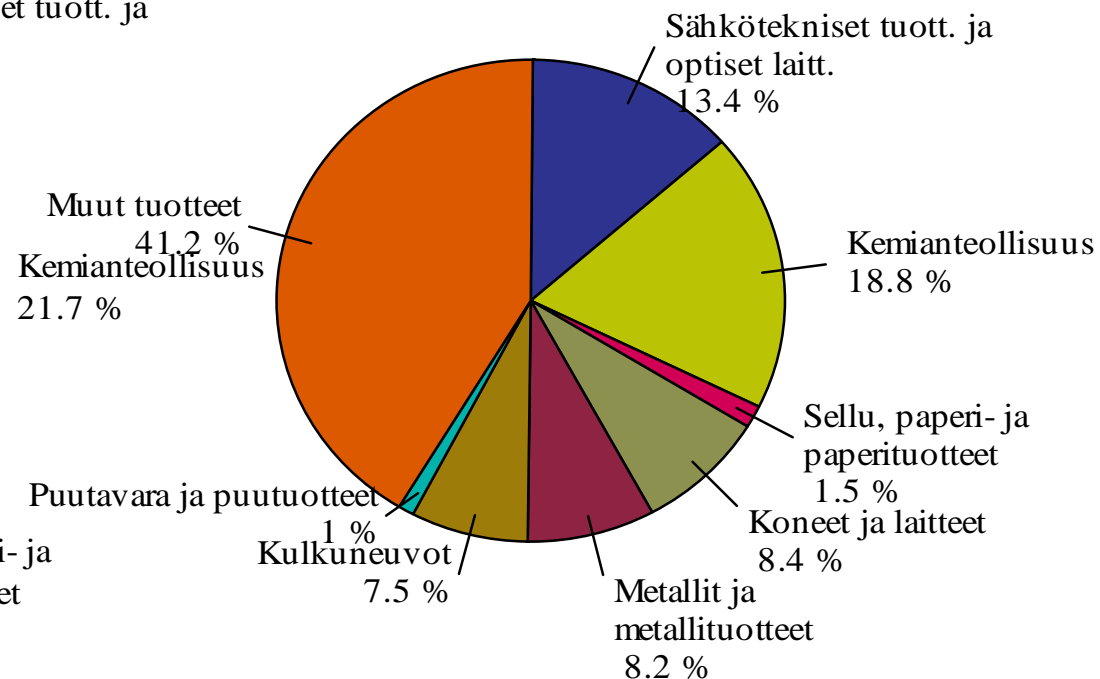
Vuonna 1960 metallit ja metallituotteet sisältää myös koneet ym. ja elektroniikan

Suomen ulkomaankauppa toimialoittain 2011, %-osuudet

Tavaravienti
56,6 mrd euroa

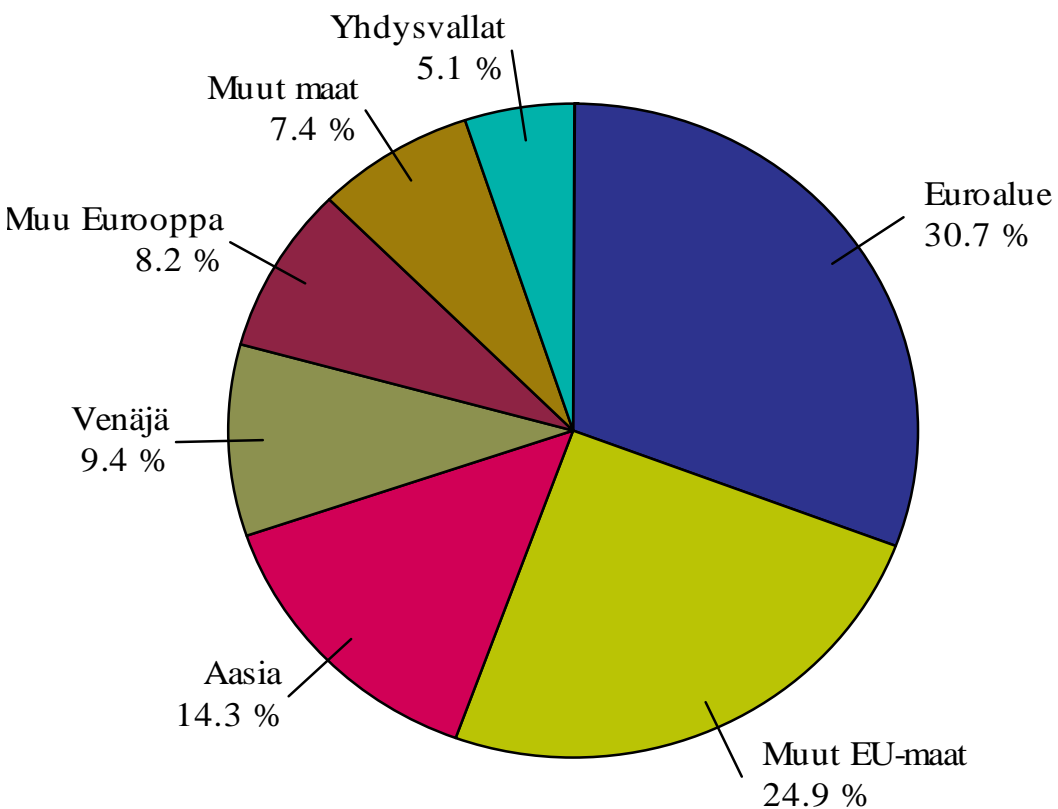


Tavaratuonti
60,3 mrd euroa

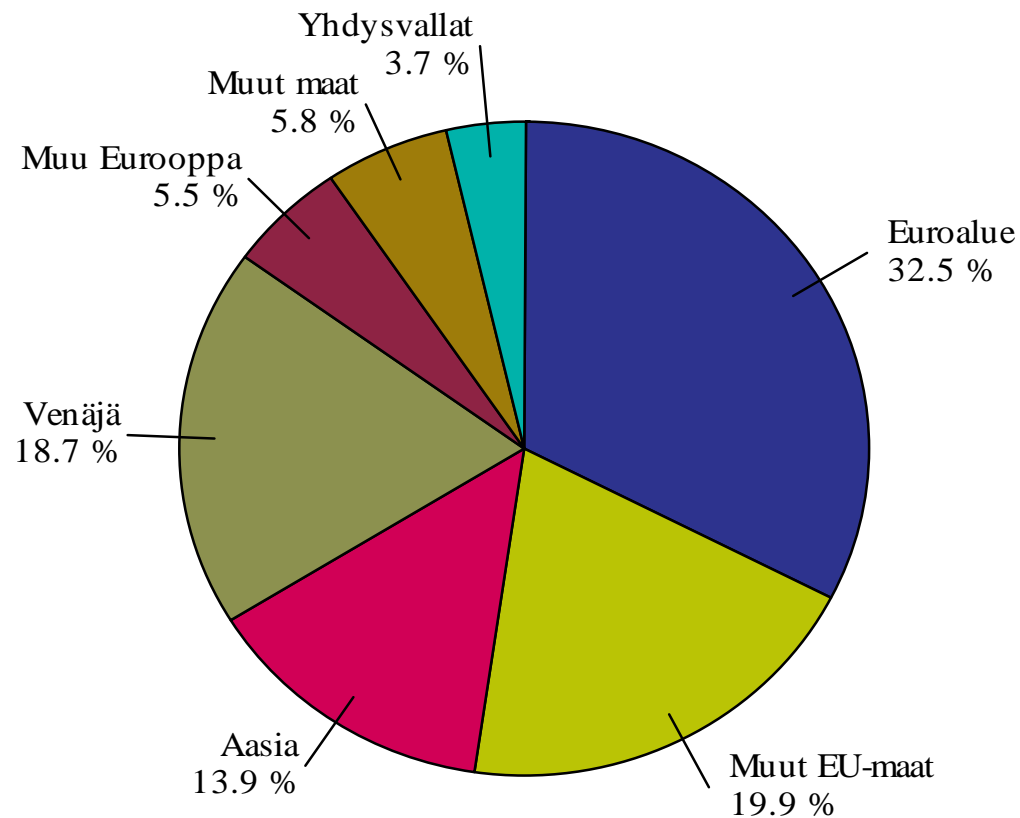


Suomen ulkomaankauppa alueittain 2011, %-osuudet

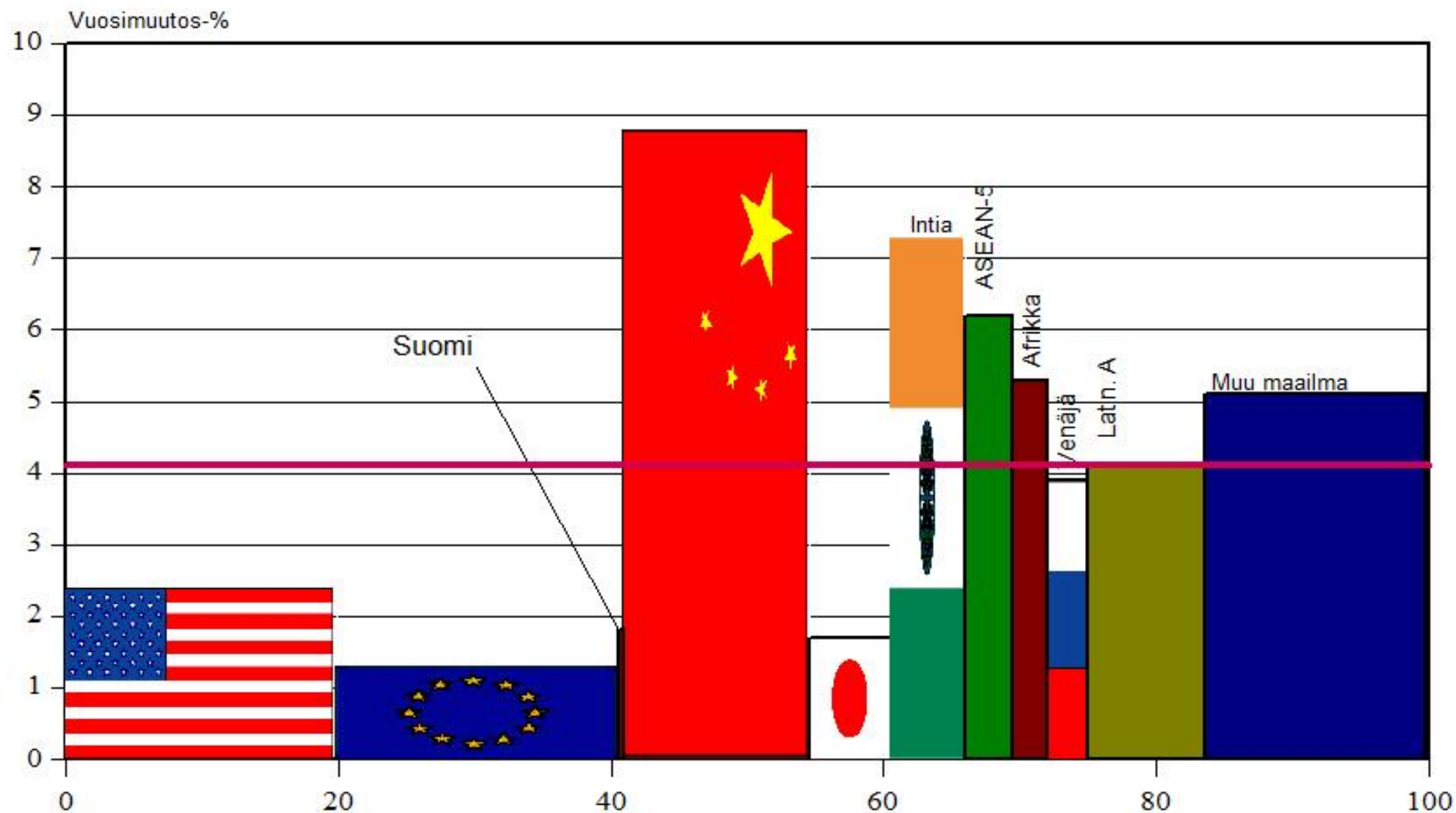
Tavaravienti, 56,6 mrd euroa



Tavaratuonti, 60,3 mrd euroa



Maailmantalouden kasvun lähteet 2013



Pylvään leveys kuvaa osuutta (ostovoimapariteetilla korjatusta) kokonaistuotannosta vuonna 2010

Lähteet: IMF (17.4.2012)

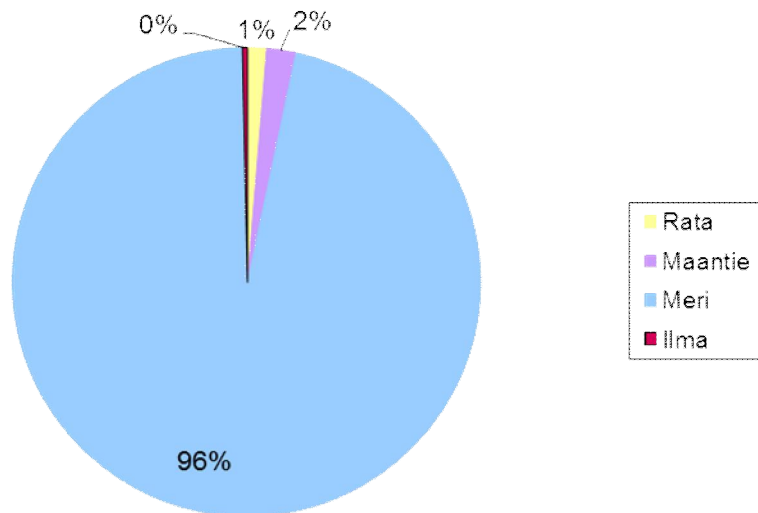
18.4.2012/kokn7/jka/EKI Talousgraafit

Elinkeinoelämän keskusliitto



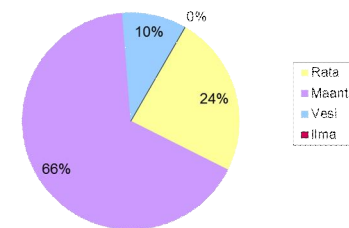
Ulkomaankaupassa Suomi on täysin riippuvainen meriliikenteestä

Ulkomaankaupan kuljetukset



216 mrd tkm

Kuljetukset kotimaassa



40 mrd tkm

Laivakuljetukset ylivoimaisesti ekotehokkain kuljetusmuoto suurille volyymeille



- Metsäteollisuuden merikuljetukset 14–15 Mt vuodessa (yli 40 000 tonnia päivässä)
- Vastaavan tavaramäärän kuljettaminen 60 t kuorma-autoyhdistelmällä Ruotsiin ja sieltä tiekuljetuksina tai junalla Eurooppaan:
 - = 1 200 ajoneuvoyhdistelmää tai 50 tavarajunaa lisää päivittäin Ruotsin rautateille
 - = 20 suurta rahtilauttaa Lounais-Suomen satamista Ruotsiin
- ***Kuljettaminen rekoilla Ruotsin läpi nostaisi Ruotsin tiekuljetusten CO₂-päästöjä 11 %***
- Rajoitteena myös rautatie- ja satamainfran kapasiteetin riittävyys

Lähde: Metsäteollisuus ry

Logistiikkaselvitys 2012

- Teollisuus, rakentaminen, kauppa ja operaattorit
- Yritysten logiikkakustannukset 12 % liikevaihdosta
- Yritysten logiikkakustannukset 33 mrd. €

Logistiikan osuus kilpailukyvystä

- Suurilla kaupan yrityksillä 43 %
- Suurilla teollisuusyrityksillä 35 %

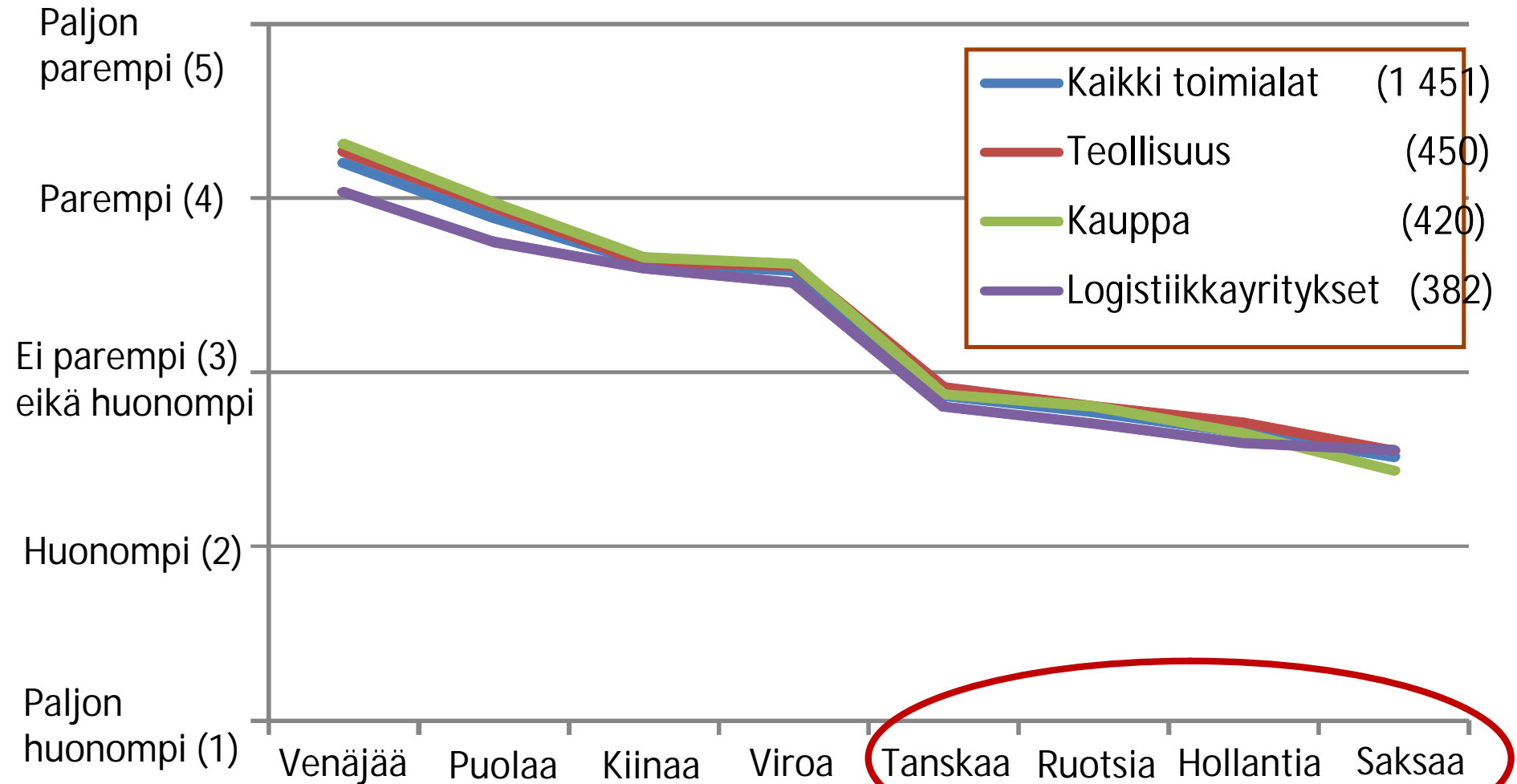


Maailmanpankin logistiikkaselvitys 2012

Laadussa Suomi 3. sijalla maailmassa (arviossa 155 maata)

- Suomessa saatavana maailmanluokan huolinta- ja logistiikkapalveluja
- Maakohtaisesti indeksillä
 - Logistiikkapalveluiden kilpailukykyisyys ja laatu: 1
 - Track and trace –toiminnan käytön mahdollisuus: 1
 - Tullin ja rajakontrollin toimivuus ja tehokkuus: 2
 - Mahdollisuus järjestää hintakilpailukykyisiä kuljetuksia (laajasti): 4
 - Kaupankäynti- ja kuljetusinfrastruktuurin laatu: 6
 - Kuljetusaikataulujen ennustettavuuden ja pitävyyden ”haarukka”: 15
- Arvioinnissa ei mukana asiakkaiden näkemyksiä tai kustannustasoja
- Ei kerro maiden välisestä kilpailukykyvystä

Suomen logistinen kilpailukyky suhteessa seuraaviin on...



Logistiikkaselvitys 2012

LVM – Selvitysmiesryhmä Paavola – Vehviläinen – Ojala Loppuraportointi 29.2.2012
 17.8.2012 Tiina Haapasalo

Elinkeinoelämän keskusliitto



Miten kilpailukykyä parannetaan?

Vastataanko päätöksillä liikennepalvelujen kysyntään?

Halutaanko huolehtia toimintavarmuudesta?

Mihin suuntaan liikenneväylien rahoitusta kehitetään?

Käytetäänkö ympäristöohjauksessa porkkanaa vai keppiä?

Ollaanko aktiivinen vaikuttaja EU:n päätöksenteossa?



Kilpailukyvyn elementtejä

- Kansalliset verot ja maksut
 - EU minimi, kansainväliset vertailut
 - Ei väärinä kilpailua liikennemuotojen kesken
 - Ulkoisille kustannuksille samanlaiset periaatteet
- Kansainväliset velvoitteet ovat tasaveroiset
- Porkkanat kohdalleen
 - Kannusteet T&K&I
- Tehokkaat julkiset palvelut
 - Liikennejärjestelmä, satamat, ohjaus, jäänmurto
- Toimivat markkinat



Kansalliset verot ja maksut/ väylämaksu

Maksua kerätään noin 80 M€/v

- Vesiväylien ylläpitokustannukset
- Jäänmurron osuus vajaa puolet

Maksun perusteet

- Verkostoperiaate eli sama maksuperuste satamasta riippumatta
- Aluskoko, alustyyppi ja käyntikerrat

Maksun perusteiden muuttaminen?

- Käyttäjän maksaa -periaate?
- Ilmasto- ja ympäristökriteerit?

Maksun perimisestä luopuminen osana rikkidirektiivin kompensationsa
Liikenteen verot ja maksut tarkasteluun kokonaisuutena



Kansainvälisesti tasaveroiset ilmasto- ja ympäristövelvoitteet ...

Meriliikenteen rikkipäästöjen vähentäminen

- Itämeren, Pohjanmeren, Englannin kanaalin muodostama erityisalue

Meriliikenteen typpipäästöjen vähentäminen

- Itämeren maiden hakemus vireillä erityisalueeksi

Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen

- EU:n laajuinen päästökauppa valmistelussa

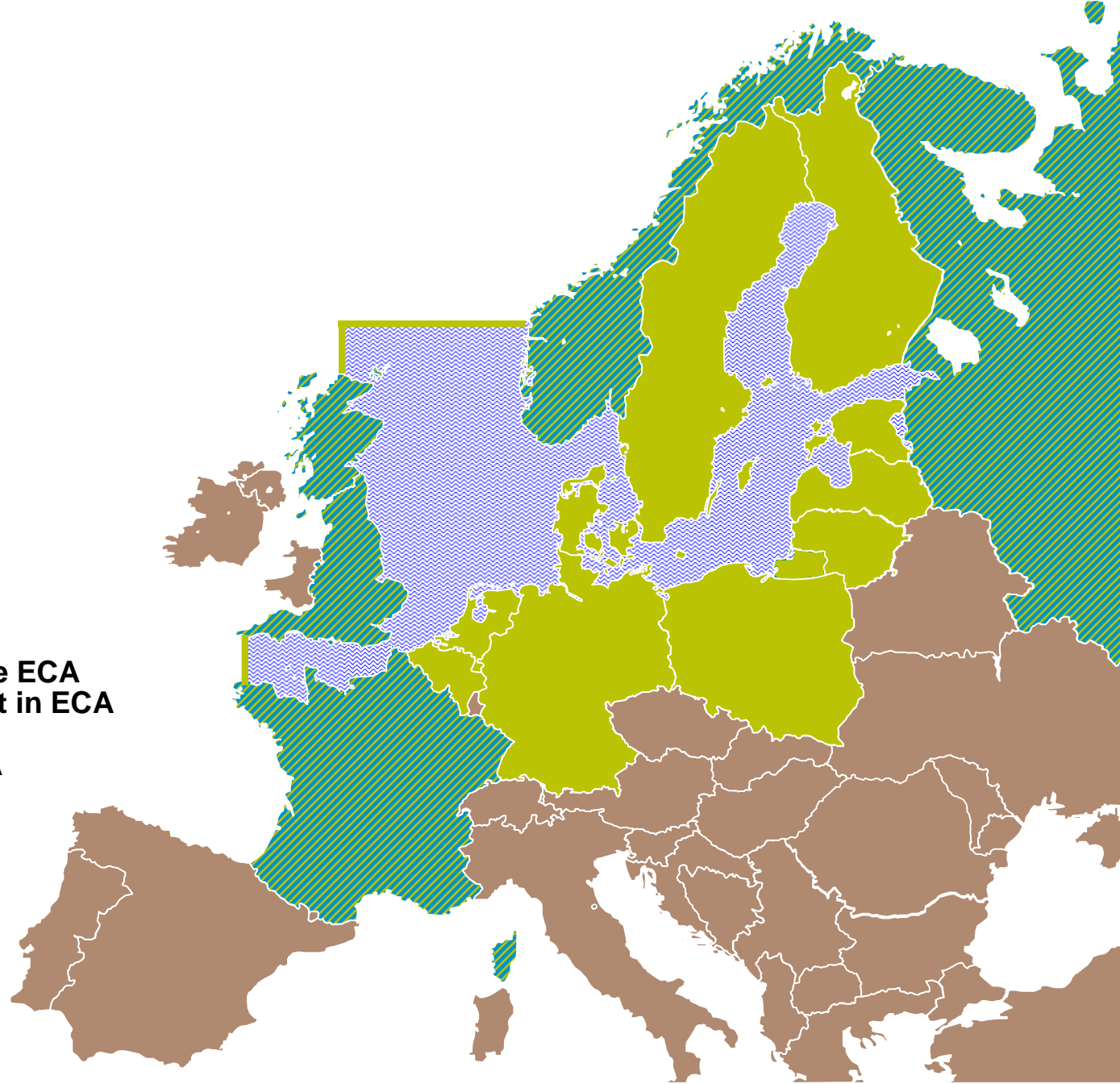
Lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen

- EU:n laajuinen päästökauppa



Ei näin....

-  Countries with water only in the ECA
-  Countries with part of the coast in ECA
-  The Emission Control Area
-  Countries without coast in ECA



Rikkidirektiivin vaikutukset Suomessa

Tuonti- ja vientikuljetuksiin 400-600 milj. euron lisäkustannus vuodesta 2015 alkaen

- Lisäkustannus voi olla jopa yli miljardi euroa vuosittain

Lisäkustannukset

- Lisäkulut tulevat liiketoimintaan ja sitä kautta kannattavuuteen
- Vastaa noin 10.000 – 20.000 työpaikan palkkasummaa
- Vientiteollisuus, joka on globaalissa kilpailussa, ei pysty siirtämään lisäkustannuksia tuotteiden hintoihin. Kilpailukyvyyn menetys Suomessa johtaa muutoksiin mm. investointien kohdentamisessa ja tuotannon sijoittamisessa
- Tuontitavaroiden hinnat nousevat, joka heikentää ostovoimaa ja lisää inflaatiota

Kilpailun vääristymä

- Kilpailu vääristyy joka vuosi kunnes kansainväliset vaatimukset tasoittavat tilannetta vuonna 2020...2025

Muutokset logistissa ratkaisuisa voivat olla mittavat jo lyhemmällä aikavälillä



Tehokas liikennejärjestelmä/ Jäänmurto

- Kun jäätilanne on vaikea, ei nykyinen jäänmurtajakapasiteetti (8-9) riitä
- Kahtena edellisenä talvena viikkokausien vakavia häiriöitä Perämerellä
- Palveluntuottajat: Arctia Shipping, Alfons Håkans, ruotsalaiset murtajat
- Jäänmurron kustannukset nousseet viimeisen viiden vuoden aikana 40 %

Uuden jäänmurtajan hankinta

- Jäänmurtajakapasiteetin mitoitus ankaran talven mukaan
- Uudesta murtajasta todellista lisäkapasiteettia
- Jäänmurtopalveluiden tuottaminen mahd. edullisesti
 - Kustannustehokkuus palvelun tuottamisessa
 - Pääoma- ja operointikustannukset
 - Kilpailun lisääminen niiltä osin kuin mahdollista

Tehokas liikennejärjestelmä/ Satamakysymys

Satamia ja kapasiteettia on Suomessa paljon suhteessa yritysten tarpeisiin. Ylikapasiteetista seuraa kustannustehottomuutta ja logistiikkakustannusten nousua. Miten rakennemuutos satamissa etenee?

- Kilpailu lisääntyy, tavaravirrat keskittyvät markkinaehtoisesti
- Satamaparit etenevät omaehtoisesti
- Alueellinen tai valtakunnallinen poliittinen ohjaus
- Yhteydet satamiin ratkaisevia (vesiväylät ja jäänmurtopalvelut, tie- ja ratayhteydet)
- Hallintomalli muuttuu (kuntien satamien yhtiöittäminen => läpinäkyvyys, investoinnit, etc.)
- Satamien omistajuus muuttuu (kuntien yhtiöt, teollisuussatamat, yleiset yksityiset satamat)
- Sääntely muuttuu (satamalakien kumoaminen, ympäristövaatimukset lisääntyvät, security)
- Verot ja maksut muuttuvat (väylämaksu)



Toimivat markkinat

Itämerellä käyvä aluskanta

- Itämerellä ~10.000 alusta
- Suomessa käy ~1.500
- Suomen lipun alla ~100

Merirahtien hinnat nousevat 2015 alkaen

+30-50 % kun siirrytään diesel-tyyppiseen polttoaineeseen

+kun kannasta poistuu alukset joihin ei sovellu diesel tai pesuri-investoinnit

+kun Euroopan ulkopuolisessa tuonnissa ja viennissä tarvitaan uusi välilastaus Keski-Euroopan satamissa

+Kun meriliikenteen typpi- ja hiilidioksidipäästöjä vähennetään

+Painolastivedet, käymäläjätevedet, lastiruumien pesuvedet etc.



Arvioita tehdyistä päätöksistä

Valtioneuvoston kehyspääätös vuosille 2013-2016

- Uudet liikennehankkeet noin 1,3 mrd. euroa pääosin logistisesti erittäin merkittäviä hankkeita
- Perusväylänpidon ostovoima laskee jatkuvasti, erityisesti alemman tieverkon kunto heikkenee

Liikennepoliittinen selonteko

- Yritysten kilpailukyvyn kannalta olennaiset asiat eivät nouse esille
- Keskiset asiat siirretty jatkotöiksi: Merenkulun strategia, liikenteen hinnoittelu
- Ulkomaankaupan logistinen kilpailukyky analysoitu: toimet puuttuvat
- Liikennejärjestelmän suunnitteluperiaatteet paranevat
- Kymmenvuotiskaudella priorisoidaan pääväyliä ja kaupunkiseutuja
- Toimintavarmuuden turvaaminen: toimet puuttuvat



Elinkeinoelämän odotuksia syksyille 2012

Hallituksen budjettiriihi 8/2012

- Rikkidirektiivi vaatii kompensatiota

Merenkulun strategia

- Elinkeinoelämän kilpailukyky ykköstavoitteeksi
- Päälinjojen ja asioiden kirkastaminen nopeasti
- Aktiivinen vuoropuhelu elinkeinoelämän kanssa

Toimintavarmuuden turvaaminen

- Jäänmurto kovina talvina: riittävästi murtajia ja tehoja



Menestyvä yritystoiminta on suomalaisen hyvinvoinnin perusta

