



**PUBLICATIONS OF THE HAZARD PROJECT
27:2019**

Laivanselvityspalveluiden nykytilanne ja näkymät Suomessa

Mikko Koivumäki



 **Interreg**
Baltic Sea Region



 **HAZARD**

27:2019

Laivanselvityspalveluiden nykytilanne ja näkymät Suomessa

Mikko Koivumäki

Turku 2019

ISBN 978-951-29-7598-3

2019

PUBLISHED BY:
HAZARD Project
Turku School of Economics
University of Turku
Rehtorinpellonkatu 3, FI- 20014 University of Turku, Finland
<http://blogit.utu.fi/hazard/>

Editor-in-Chief, HAZARD Publication Series:

Professor Lauri Ojala
Turku School of Economics
University of Turku, Finland

Members of the Editorial Team, HAZARD Publication Series:

Professor Wolfgang Kersten
Institute of Business Logistics and General Management
Hamburg University of Technology, Germany

Mr. Torbjörn Lindström
Southwest Finland Emergency Service

Associate Professor Daniel Ekwall
Faculty of Textiles Engineering and Business
University of Borås, Sweden

Mr. Norbert Smietanka
HHLA AG, Hamburg, Germany

Dr. Jarmo Malmsten
Turku School of Economics
University of Turku, Finland

University Professor Joanna Soszyńska-Budny
Faculty of Navigation
Gdynia Maritime University, Poland

Editorial Officers, HAZARD Publication Series:

Mr. Mikko Harteela & Mr. Oskari Kajander
Turku School of Economics
University of Turku, Finland

All rights reserved. Whilst all reasonable care has taken to ensure the accuracy of this publication, the publishers cannot accept responsibility for any errors or omissions.

This publication has been produced with the financial assistance of the European Union. The content of this publication is the sole responsibility of the publisher and under no circumstances can be regarded as reflecting the position of the European Union.

The content of this publication reflects the authors views. The Investitionbank Schleswig-Holstein is not liable for any use that may be made of the information contained herein.

Photo credits for the cover: Mr. Esko Keski-Oja, Finland

Tiivistelmä

Merikuljetukset muodostavat Suomen ulkomaankuljetusten selkärangan. Vuonna 2017 Suomen tavaraliikenteen kokonaisviennistä 92 % ja -tuonnista 80 % tapahtui meritse. Tästä syystä satamien toimintaedellytysten sekä merikuljetusten tukitoimintojen ylläpito ja ymmärrys on tärkeää. Tässä raportissa tarkastellaan merikuljetuksiin oleellisesti liittyvää laivanselvitysala. Laivanselvittäjä työskentelee usein varustamon toimeksiannosta ja hänen keskeisenä toimenaan on alusten satamakäyntien sujuvuuden varmistaminen.

Tavoitteena on kuvata Suomen laivanselvitysalan nykytilannetta ja arvioida tulevaisuuden kehityssuuntia. Tutkimuskysymykset keskittyvät laivanselvitysalan palvelutuotteen ja -prosessin kuvaukseen sekä alan lähitulevaisuuteen. Raportissa tarkastellaan myös tutkimuskysymyksiin keskeisesti liittyviä merikuljetusmarkkinoita sekä yleistä palvelutuotteen kuvaamista ja sen laadun mittaamista.

Raportissa käytetään toiminta-analyyttistä tutkimusotetta, jossa keskeisen näkökulman muodostavat tekijän omat havainnot tutkittavalta toimialalta. Työ on laadullinen, ja siinä käytetään merikuljetuksiin liittyvää aineistomateriaalia sekä haastatteluaineistoja. Kirjoittajan omia havaintoja verrataan myös aikaisempiin laivanselvitystä käsitteleviin tutkimuksiin. Empirian tuloksia verrataan tieteelliseen aineistoon erityisesti toimialan viiden kilpailuvoiman, PESTE-mallin sekä palvelutuotteen laatu-ulottuvuuksien tarkastelun avulla.

Keskeisiä havaintoja ovat varustamojen vahva asema toimialalla, teknologian kehityksen kasvava merkitys lähitulevaisuudessa sekä laivanselvittäjän oleellinen asema merikuljetusprosesseissa etenkin tiedonkulun näkökulmasta. Merkittävää on myös laivanselvitystuotteen ja -prosessin kuvaaminen.

Laivanselvitysalan näkökulmasta on oleellista, että ala kykenee vastaamaan asiakastarpeisiin tulevaisuudessakin. Teknologinen kehitys sekä kasvava ympäristökysymysten merkitys luovat toisaalta positiivisia kehitysmahdollisuuksia, toisaalta paineita palvelutuotteen muokkaamiselle koskien sekä merikuljetusalaa että laivanselvitystä.

Esimerkkinä tästä on etäselvitysten määrän kasvu, joka rajaa laivanselvitystyötä vain välttämättömien viranomaisilmoitusten tekoon mutta samalla pienentää varustamoiden maksamia palkkioita. Laivanselvityskäynnit monimuotoistunevat jatkossa, mikä voi luoda lisäpaineita yksittäisille toimijoille. Tiukat määräajat ja uudet toimenkuvat voivat vaikuttaa negatiivisesti esimerkiksi laivanselvittäjien jaksamiseen. Alan ulkopuolisen *in-house* -toiminnan kasvu sekä alaa koskevat uudet rajoitukset ovat edelleen seurattavia asioita jatkossa.

” »Vai laiva taaskin!» pauhasi hän ja oli ihmettelevinään. »No, arvasin minä tuon jo merkeistäkin!...»”

(Volter Kilpi, Alastalon salissa)

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	6
1.1	Merikuljetusmarkkinat nyt	7
1.2	Laivanselvitys	10
1.3	Laivanselvitysalan nykytilanne Suomessa	12
1.4	Raportissa käytettävät rajaukset	13
1.5	Selvityksen rakenne	13
2	PALVELUTUOTTEEN LAATU YLEISESTI	15
2.1	Palvelun laatu	15
2.1.1	Palvelun tekninen ja toiminnallinen laatu	16
2.1.2	Laadun mittaaminen	17
2.2	Logistisen palvelun laatu	18
2.2.1	Pohjoismainen koulukunta	19
2.2.2	Amerikkalainen koulukunta	20
2.2.3	Muita näkemyksiä	21
3	TYÖN TOTEUTUS	22
3.1	Tutkimusotteen valinta	23
3.2	Toiminta-analyttinen tutkimusote	23
3.3	Käytettävän empiirisen aineiston kriteerit ja kuvaus	24
3.4	PESTE-analyysi	25
4	LAIVANSELVITYSPALVELUT TOIMIALANA	26
4.1	Viiden kilpailuvoiman malli	26
4.2	Viiden kilpailuvoiman tarkastelu laivanselvitysmarkkinoilla	28
4.2.1	Toimittajat	29
4.2.2	Asiakkaat	29
4.2.3	Substituutit	29
4.2.4	Mahdolliset alalle tulijat	30
4.2.5	Kilpailu toimialan sisällä	30
4.3	Keskeinen toimialaan vaikuttanut kehitys	31
4.3.1	Suomen EU-jäsenyys	31
4.3.2	Globalisaatio ja sähköinen tiedonvälitys	32
4.3.3	Muita huomioita	33
4.4	Laivanselvitysalan palvelutuote ja -prosessi	33
5	LAIVANSELVITYSPALVELUIDEN NÄKYMÄT	40
5.1	Alan toimintaympäristö	40

5.2	Laivanselvityspalveluiden PESTE-analyysi	41
5.2.1	Poliittinen näkökulma.....	41
5.2.2	Talouden näkökulma	41
5.2.3	Sosiaalinen näkökulma	42
5.2.4	Teknologinen näkökulma	43
5.2.5	Ympäristöön liittyvä näkökulma.....	43
5.3	Muutokset laivanselvittäjän työssä.....	44
6	JOHTOPÄÄTÖKSET	46
6.1	Havainnot toimialatason näkökulmasta.....	46
6.2	Havainnot yksittäisen toimijan näkökulmasta	47
6.3	Keskeiset tulokset.....	48
	LÄHTEET.....	50
	LIITTEET.....	59

KUVAT

Kuva 1	Ulkomaan merikuljetusten tavaraliikenne satamittain 2017, vienti ja tuonti, miljoonaa tonnia	8
Kuva 2	Ulkomaan merikuljetusten tavaraliikenne tavaralajeittain 2017, vienti ja tuonti, miljoonaa tonnia.....	9
Kuva 3	Pelkistetty esimerkki laivanselvittäjän roolista tiedonkulussa alusten satamakäynnin aikana	11
Kuva 4	Palvelun kaksi laatu-ulottuvuutta	16
Kuva 5	Koetun kokonaislaadun malli.....	20
Kuva 6	SERVQUAL-malli.....	21
Kuva 7	Toiminta-analyttinen tutkimusote	24
Kuva 8	Markkinoiden viiden kilpailuvoiman malli.....	26
Kuva 9	Palveluiden hinnoittelu	34
Kuva 10	Yksinkertaistettu kuvaus laivanselvitysprosessista	37

TAULUKOT

Taulukko 1	Laivanselvityspalveluiden viiden kilpailuvoiman mallin toimiala-analyysi.....	29
Taulukko 2	Esimerkkejä laivanselvittäjän velvollisuuksista eräiden alustyyppien osalta.....	35

Lyhenteet

Agentti	Laivanselvittäjä
AIS	AIS, Automatic Identification System, alusten seurantajärjestelmä
AREX	Tullin turvatietoilmoituspalvelu tavaraliikenteelle
ETA	Estimated Time of Arrival, aluksen arvioitu saapumisaika
ETD/ ETS	Estimated Time of Departure/ Sailing, aluksen arvioitu lähtöaika
EUROSTAT	Euroopan komission alainen Euroopan tilastokeskus
FAL	The Facilitation Committee, IMO:n meriliikennettä ohjeistava komitea
FONASBA	Federation of National Shipbrokers and Agents, kv. Laivameklariliitto
GAPs	Palveluiden laatuteoria
GCI	Global Competitive Index, World Economic Forum
IMO	International Maritime Organization, Kansainvälinen merenkulkujärjestö
IN-HOUSE	Sisäinen, ilman ulkoisia palveluntarjoajia suoritettu
KTM	Kauppätieteiden maisteri
Lumpsum	Kokonaishinta, laivanselvityksissä usein käytetty hinnoittelutapa
LPI	Logistics Performance Index, The World Bank, maiden välinen mittari
LVM	Liikenne- ja viestintäministeriö
MT	Metric Ton, merirahtien perusyksikkö, määrittää satamien tavaramaksun
NoR	Notice of Readiness, notiisi, aluksen antama ilmoitus sen valmiudesta
NT	Net Ton, keskeinen aluskoon ilmaisija, määrittää aluksen satamamaksut
PORTNET	Tullin ja Liikenneviraston alusliikenteen ilmoituspalvelu
PR	Yrityksen tiedotus- ja suhdetoiminta
Pre-arrivals	Aluksilta vaadittu ennakkodokumentaatio, esim. miehistö- ja jätelista
Proforma	Ennakkolasku, lasku etukäteen arvioituista kuluista
SERVQUAL	Palvelun oletetun ja koetun laadun mittaamisen malli
SoF	Statement of Facts, dokumentti, jossa satamakäynnin keskeiset tiedot
TEM	Työ- ja elinkeinoministeriö
TEU	Twenty-feet Equivalent Unit, meriliikenteen kontti, perusyksikkö
TRAFI	Liikenteen turvallisuusvirasto vuoteen 2018
VTS	Vessel Traffic Service, alusliikennepalvelu (meriliikennekeskus)
WOM	Word-of-Mouth, epävirallinen suullinen markkinointi, puskaradio
3P	Kolmas osapuoli, sopijaosapuolien ulkoinen palveluntuottaja

Tekijä

KTM Mikko Koivumäki valmistui Turun yliopiston kauppakorkeakoulusta vuonna 2018. Hän on työskennellyt useiden vuosien ajan laivanselvittäjänä työtehtävään useissa eri Suomen satamissa tapahtuvat aluskäynnit. Aikaisemmin hän on työskennellyt muun muassa paperiteollisuuden logistiikan sekä globaalien merikonttikuljetusten parissa.

Tämä raportti on lyhennetty ja muokattu versio Koivumäen vuonna 2018 tarkastetusta Suomen laivanselvitysalaa ja merikuljetusmarkkinoita käsittelevästä pro gradu -tutkielmasta. Pro gradu on kirjoitettu ennen vuonna 2019 voimaan tullutta liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan uudistusta, jota ei myöskään tässä raportissa käsitellä erikseen.

1 JOHDANTO

Tässä raportissa käsitellään erityisesti Suomen laivanselvitysmarkkinoiden nykytilannetta ja toimialan lähitulevaisuudennäkymiä. Raportti on lyhennetty ja muokattu versio KTM Mikko Koivumäen vuonna 2018 toimitusketjujen johtamisen oppiaineeseen tekemästä Suomen laivanselvitysalaan ja merikuljetusmarkkinoita käsittelevästä pro gradu -tutkielmasta. Pro gradu on kirjoitettu ennen vuonna 2019 voimaan tullutta liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan uudistusta, jota ei myöskään tässä raportissa käsitellä erikseen.

Merikuljetukset ovat Suomen ulkomaan liikenteen selkäranka etenkin tavaraliikenteessä. Tarkasteltaessa aikaväliä 1970–2016 voidaan todeta, että aluksilla kuljetettavan vienti- ja tuontitavaran tonnimäärä on kasvanut lähes kolminkertaiseksi ja kasvu oli jatkuvaa vuoden 2007–2008 finanssikriisiin asti (Liite 1). Liitteestä 1 käy myös ilmi, että 2008 romahduksen jälkeenkin merikuljetusten tonnimäärät ovat pysyneet hyvin korkeina.

Samalla Suomessa tapahtuneiden ulkomaisten aluskäyntien määrä on kasvanut vuodesta 1970 vuoteen 2004 asti. Tämän jälkeen Suomeen saapuvien alusten määrä on laskenut yhtäjaksoisesti ollen vuonna 2016 noin 1,25-kertainen vuoteen 1970 vertailtaessa (Liite 2). Ennätysvuonna 2004 määrä oli noin 1,7-kertainen. Samasta taulukosta käy kuitenkin ilmi, että aluskäyntien 2004 jälkeisestä kappalemäärän laskusta huolimatta käynteiden tuontilaivojen yhteisnettotonnimäärä (NT) kaikissa tuontisatamissamme on kasvanut edelleen koko ajan ja oli vuonna 2016 jopa noin 13-kertainen vuoteen 1970 verrattaessa.

Merikuljetusten alus- ja tonnimäärien kasvun myötä voidaan olettaa, että tukitoimien ja eri viranomaisvaatimusten määrä merikuljetuksiin liittyen on lisääntynyt viime vuosikymmeninä. Esimerkiksi Tulli valvoo entistä laajemmin tavarakuljetuksia sekä EU:n sisämarkkinaliikenteessä että kolmansien maiden välillä (AREX-turvatietoilmoituspalvelu). Samalla useat viranomaiset kuten Rajavartiolaitos sekä monet liikelaitokset ja yritykset seuraavat muun muassa aluskäyntien miehistölistoja, alusten jäteilmoituksia ja lastimääriä Liikenneviraston ja Tullin Portnet-järjestelmästä (Tullin määräys 02/2017).

Voidaan todeta, että merikuljetuksiin liittyy merkittäviä kansallisia sekä varustamon intressejä. Lisäksi merikuljetuksiin liittyy paljon osapuolien välistä tietoa, jonka tulee olla paikkansapitävää. Useiden muiden velvoitteiden ohella tiedonkulku on alusten satamakäynteihin liittyvien laivanselvittäjien tehtävä. Tiedonkulkuun liittyviä laivanselvittäjän velvollisuuksia ovat esimerkiksi aluksen satamakäynnin tapahtumien kirjaaminen sekä saapumisajan päivittäminen muille toimijoille etukäteen (Ulmanen 2017, 23–25). Laivanselvittäjällä on myös paljon historiallisesti määriteltyjä koko aluskäyntiin liittyviä velvoitteita (McNair & Mocatta 1955), joista monet eivät ole muuttuneet. Vaikka tämä työ käsittelee pääasiassa laivanselvityspalveluiden nykytilannetta ja lähitulevaisuudennäkymiä myös keskeiset historialliset muutokset mainitaan.

Raportin tarkoituksena on selvittää, mikä on satamakäyntien yhteydessä tapahtuvien laivanselvityspalveluiden nykytilanne Suomessa. Tässä raportissa esitetään keskeiset piirteet

laivanselvittäjän työstä liittyen hänen edustamansa aluksen koko satamakäyntiprosessiin. Raportissa pyritään myös esittämään laivanselvityspalveluiden toimialan lähitulevaisuuden näkymiä. Lisäksi arvioidaan Suomen merikuljetusten nykytilannetta, koska merikuljetuksilla on suora vaikutus laivanselvitysmarkkinoiden muodostumiseen (haastattelu 1; Kuva 10).

Suomi on liikenneyhteyksiltään heikosti saavutettavissa paitsi suhteessa suurimpaan osaan muusta Euroopasta myös tarkasteltaessa kuljetusmahdollisuuksia Suomesta maamme tärkeimpiin kauppakumppaneihin. Voidaan sanoa, että kaupankäyntimahdollisuuksien puolesta Suomi on suurimpaan osaan maailmasta nähden kuin saari, jonka selvästi merkittävän tavaraliikenteen tuonti- ja vientiväylä on meriliikenne. Esimerkiksi vuonna 2015 Suomen kokonaistuonnin ja -viennin yhteistonnimäärästä lähes 83 % kuljetettiin meritse (Ulkomaankaupan kuljetukset vuonna 2015). Merikuljetusten osuus Suomen kokonaiskuljetuksista on myös rahallisesti mitattuna merkittävä. Vuoden 2017 kaikesta viennistä 80 % ja tuonnista 86 % kulki meritse (Ojala ym. 2018). Myös siksi on tärkeää, että Suomen merikuljetuksiin sekä niihin liittyviin muihin toimintoihin kiinnitetään huomiota ja että niitä tarkastellaan mahdollisimman monialaisesti ja kattavasti.

Merikuljetusten tulevaisuutta on tutkittu paljon (mm. Suomen meriliikenteen skenaariot 2030 2013; Suomen meriliikennestrategia 2014–2022 2014). Merikuljetukset ovat lisäksi hyvin keskeinen toimiala Suomelle, ja siksi on oleellista tarkastella myös merikuljetusten tukitoimintoja sekä näiden toimintaedellytyksiä. Satamakäynnit ovat suuri kokonaisuus, jossa on osallisena useita eri toimijoita (Ojala ym. 2018). Tässä prosessissa esimerkiksi laivameklarilla, huolitsijalla ja laivanselvittäjällä on tehtäviä, joita on esittänyt muun muassa Gorton ym. (1980, 22 & 24–29). Nämä tukitoimet osaltaan vaikuttavat alusten satamakäyntien onnistumiseen ja turvallisuuteen. Laajemman kokonaisuuden lisäksi myös yksittäisten tukitoimintojen ymmärtäminen on siksi tärkeää.

Edellä mainituista syistä johtuen tämän raportin tarkastelun aihe on relevantti ja tärkeä kuvaus toiminnasta, jota ei ole aiemmin juuri tutkittu.

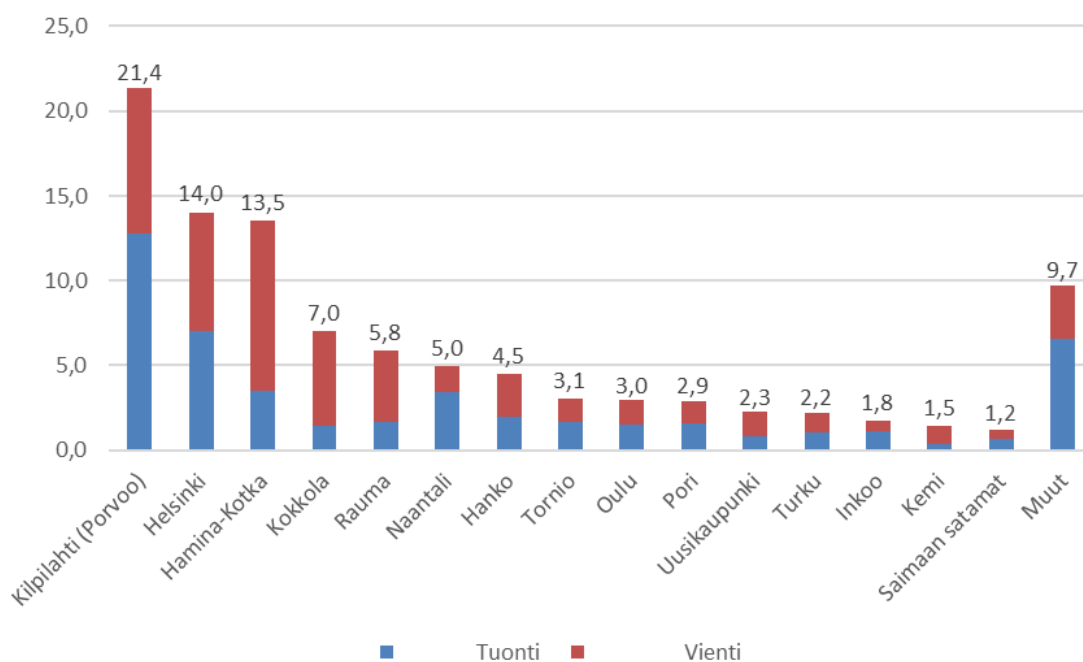
1.1 Merikuljetusmarkkinat nyt

Suomen ulkomaan merikuljetusten määrä oli vuonna 2016 yhteensä lähes 95 miljoona tonnia. Luku sisältää sekä meriviennin että -tuonnin, ja on noin 92,5 % vuoden 2007 – eli Suomen kaikkien aikojen suurimmasta – merikuljetusten ulkomaanliikenteen kokonaistonnimäärästä. Vuonna 2017 Suomen meriviennin kokonaistonnimäärä taas oli maamme siihenastisen historian suurin. (Liite 1.)

Samanaikaisesti Suomen satamiin tehtävien investointien määrän odotetaan kasvavan merkittävästi vuosina 2016–2020 vertailtaessa jaksoa vuosien 2011–2015 sekä arvioituihin että toteutuneisiin investointeihin. Liikenneviraston kyselyssä, joka osoitettiin satamanpitäjille ja yleisissä satamissa toimiville satamaoperaattoreille, saatiin selville, että nyt käynnissä olevan viisivuotiskauden aikana investointien kasvun odotetaan olevan jopa 38 %. (Karvonen 2016, 3 &

11–20.) Tämän lisäksi viime aikoina on valmistunut tai on edelleen käynnissä useita valtion vesiväylähankkeita, joiden kustannukset jakaantuvat sekä valtiollisille toimijoille että satamille ja satamat omistaville yrityksille (Karvonen 2016, 24–25). Tällaisia hankkeita ovat esimerkiksi Rauman Satama Oy:n konttisataman laajennus ja Rauman meriväylän syventäminen 12 metriä syväksi (Rauman Sataman käsikirja 2018 2018, 4).

Vuonna 2017 ulkomaan tavaraliikenteen kokonaistonnimäärä Suomen satamissa kasvoi vuodesta 2016 hieman yli 4 %. Vuonna 2017 Suomen tavaraliikenteen merivienti- ja tuontitonniin kokonaistonnimäärä oli yhteensä noin 98,8 miljoonaa tonnia (Kuva 1).

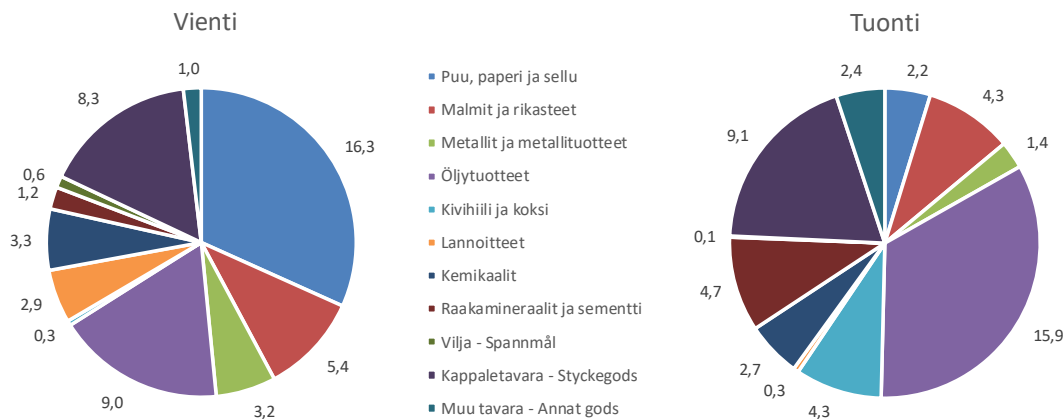


Kuva 1 Ulkomaan merikuljetusten tavaraliikenne satamittain 2017, vienti ja tuonti, miljoonaa tonnia (Liikennevirasto 2018)

Vuonna 2017 lähes puolet tonnimääräisestä ulkomaan tavaraliikenteestä kulki kolmen suurimman ja yli 80 % kymmenen suurimman sataman kautta. Suomen suurimpien satamien voidaan nähdä myös olevan toisistaan selvästi eriytyneitä toiminnoiltaan. Esimerkiksi Kilpilahti käsittelee pääasiassa erilaisia öljytuotteita, kun taas Helsinki toimii yleissatamana (Ulkomaan tavaraliikenne, Liikennevirasto). Suomen satamia vertailtaessa nähdään, että osa satamista toimii sekä vienti- että tuontisatamina, kun toisten tonnimäärästä suuri osa tai jopa lähes kaikki suuntautuu vain tuontiin (esimerkiksi Raaha ja Naantali) tai vientiin (esimerkiksi Kokkola, Rauma ja Hamina-Kotka) (Ulkomaan tavaraliikenne satamittain 2017, vienti ja tuonti, miljoonaa tonnia, Liikennevirasto 2018).

Tavaralajeittain tarkasteltuna Suomen suurimmat vientituotteet meritse vuonna 2017 olivat puu, paperi ja sellu (16,3 miljoonaa tonnia), raakaöljy ja öljytuotteet (9,0 miljoonaa tonnia), kappaletavara (8,3 miljoonaa tonnia) sekä malmit ja rikasteet (5,4 miljoonaa tonnia). Suurimmat

tuontituotteet olivat raakaöljy ja öljytuotteet (15,9 miljoonaa tonnia), kappaletavara (9,1 miljoonaa tonnia), raakamineraalit ja sementti (4,7 miljoonaa tonnia) sekä malmit ja rikasteet (4,3 miljoonaa tonnia). (Kuva 2.)



Kuva 2 Ulkomaan merikuljetusten tavaraliikenne tavaralajeittain 2017, vienti ja tuonti, miljoonaa tonnia (Liikennevirasto 2018)

Kaikissa Suomen satamissa tehtiin vuonna 2017 yhteensä 31 218 aluskäyntiä. Aluskäyntien määrä Suomessa oli viime vuonna koko 2010-luvun suurin käyntien alusmäärällä mitattuna sekä selvästi kaikkien aikojen suurin Suomessa käynteiden alusten kokonaisnettotonnimäärällä mitattuna. 2017 noin 78,8 %:ssa Suomen aluskäynneistä alus tuli suomalaiseseen satamaan suoraan ulkomailta. (Liite 2.) Liitteestä nähdään myös, että vuonna 2017 suomalaisiin satamiin saapuneet ulkomaan tavaraliikenteessä olevat alukset olivat nettotonneilla mitattuna keskimäärin suurempia kuin aikaisemmin.

Vuonna 2017 Suomessa kävi yhteensä 1 682 eri alusta, joista noin 80 % kuului jääluokaltaan korkeimpiin 1AS- ja 1A-luokkiin. Samana vuonna kaikista Suomessa käynneistä aluksista 3 % suoritti 60 % Suomen satamien aluskäynneistä (Ojala ym. 2018).

Vienti- ja tuontitilastoja sekä satamainvestointeja tarkasteltaessa voidaan ajatella, että Suomen merikuljetusten tilanne on tällä hetkellä maassamme melko hyvä. Kansantaloudellemme tärkeä merivienti on tonnimääräisesti mitattuna ollut vuosina 2016 ja 2017 suurempaa kuin koskaan aikaisemmin. Samanaikaisesti satamat ovat investoineet jatkuvasti toimintansa kehittämiseen ja infrastruktuuriin. Tämä mahdollistaa sekä entistä tehokkaamman ja nopeamman lastinkäsittelyn satamissa että yhä suurempien alusten saapumisen suomalaisiin satamiin. Lisäksi erityisesti Suomen länsirannikon tällä hetkellä merkittävästi lisääntyvä teollisuus kasvattaa edelleen Suomen satamien volyymeja ja maamme merikuljetusmarkkinoita sekä maamme merikuljetusalan houkuttelevuutta. Hyvä esimerkki positiivisesta kehityksestä on Uudenkaupungin sataman viime vuonna tekemä sen kaikkien aikojen paras tulos merikuljetusten osalta tonnimääräisesti mitattuna sekä sataman nouseminen Turun sataman

ohi muun muassa Uudenkaupungin autotehtaan kasvun ansiosta (Uusi satamaliikenne-ennätys on 2,25 miljoonaa tonnia, Ukinyt).

1.2 Laivanselvitys

Alusten satamakäynteihin liittyy suuri joukko eri toimijoita. Näitä ovat esimerkiksi ahtaajat, varustamo, rahtausosapuolet sekä satama ja eri viranomaiset. Myös valtiolla on rooli väylien kunnossapitäjänä. (Toimivat satamat, sujuva arki 2018.) Satamakäyntien haastavuus muodostuu osin siitä, että tiedon tulee kulkea koko prosessin läpi. Tiedon tulee lisäksi olla ajantasaista ja osapuolien saatavilla, kun sitä tarvitaan. Toinen keskeinen huomioitava seikka on osapuolien joskus toisistaan poikkeavat intressit.

Laivanselvittäjä on varustamon edustaja alusten satamakäynneillä (Ulmanen 2017, 22–23). Laivanselvittäjä pyrkii edistämään toiminnallaan satamakäynnin sujuvuutta sekä valvomaan ensisijaisesti varustamon etua. Laivanselvittäjä eli agentti toimii usein myös keskeisenä informaation välittäjänä satamakäyntiprosessin aikana (Kuva 3). Laivanselvitys on usein ostopalvelu, jonka varustamo tai muu osapuoli hankkii laivanselvityspalveluita tuottavalta yritykseltä.

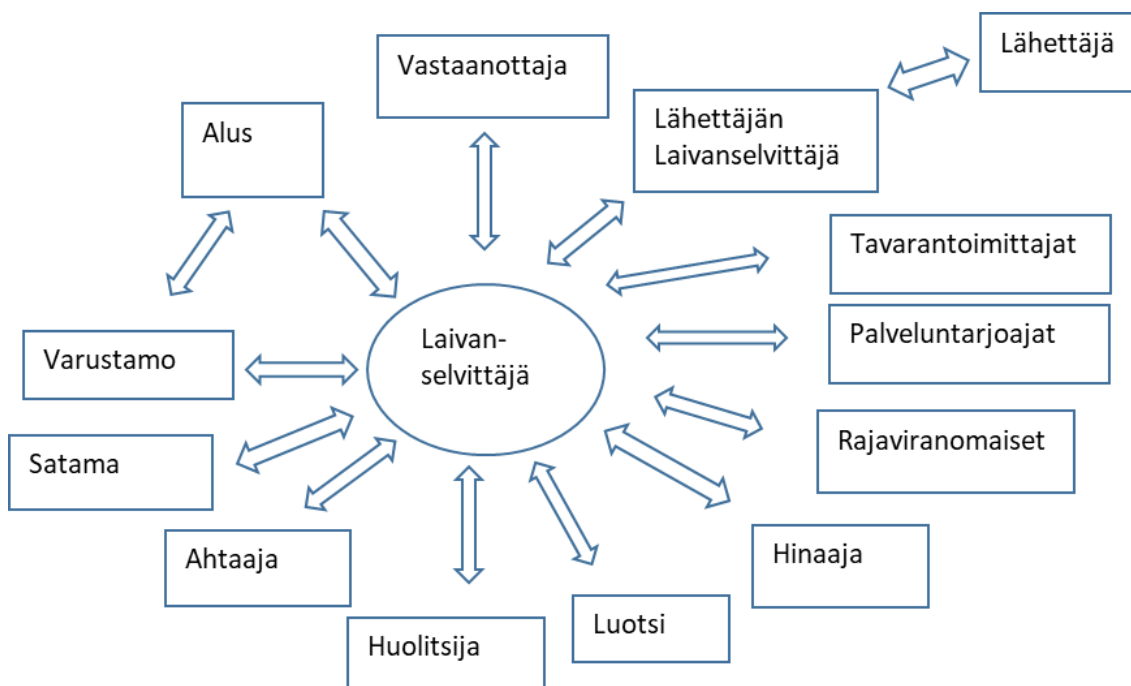
Koko satamakäyntiprosessin sujuvuuden kannalta laivanselvittäjällä on prosessissa keskeinen rooli. Laivanselvittäjä toimii aktiivisesti koko aluksen satamakäynnin ajan ja pyrkii tekemään siitä mahdollisimman sujuvan. (Gorton ym. 1980, 24–27.) Laivanselvitys ei myöskään rajoitu pelkästään rahtiliikenteeseen, vaan sen lisäksi esimerkiksi maassa vierailevat ulkomaiset valtionalukset ja kansainväliset risteilyalukset käyttävät laivanselvityspalveluita. Erilaisten satamakäyntien lisäksi laivanselvittäjien eli agenttien yksittäisissä aluksissa hoitamattomat tehtävät saattavat siksi vaihdella suuresti (Agentin työpäivä, Suomen Laivameklariliitto).

Yleensä varustamo nimittää agentin satamakäynnille. Mikäli tämän kuitenkin tekee jokin muu taho, kuten tavarantoimittaja, varustamo saattaa lisäksi nimetä oman laivanselvittäjän käyntiä varten. (Gorton ym. 1980, 132). Tämä kuvastaa erästä laivanselvittäjän keskeisimpiin kuuluvaa tehtävää, nimittäin varustamon edun varmistamista (esim. Gorton ym. 1980, 27; Ulmanen 2017, 22–23).

Laivanselvityksen asemassa suhteessa satamakäyntiin on keskeistä, että laivanselvitysyritys ei ole niinkään osapuoli vaan palveluntarjoaja. Näin (varustamon) agentilla ei ole vastuuta esimerkiksi tavarantoimittajan pilaantumisesta, öljyvuodoista satamassa tai muista agentista riippumattomasti syntyneistä kustannuksista.

Laivanselvitysyrityksellä ei myöskään pääsääntöisesti ole aluskäynnin aikana suoraa sopimusta muiden satamakäynnin osapuolten kanssa lukuun ottamatta sitä tahoa, joka laivanselvittäjän on nimittänyt. Näin laivanselvittäjällä ei usein ole määräysvaltaa esimerkiksi työssä käytettävien ahtausliikkeiden tai lastintarkastajien valinnassa. Tästä huolimatta laivanselvittäjä on usein se taho, joka aluksen ohella sen kapteenin ja agentin välillä sovitun mukaisesti on yhteydessä satamakäyntiin liittyviin muihin toimijoihin.

Tiedonkulku agentin kautta riippuu osittain siitä, minkälainen käynti on kyseessä ja aluksen ollessa rahtialus siitä, onko se purkava vai lastaava. Tämä osaltaan vaikuttaa myös siihen, mitä tehtäviä käyntiin kuuluu (Taulukko 2). Laivanselvittäjän työ alkaa usein myös jo hyvin aikaisessa vaiheessa aluskäyntiä, jolloin hän on ajan tasalla käyntiin liittyvistä asioista ja kykenee edesauttamaan aluskäynnin sujuvuutta (haastattelu 1). Lisäksi muun muassa osapuolet, se mikä satama on kyseessä sekä käytännöt vaikuttavat tiedonkulkuun. Laivanselvittäjän roolia satamakäynnin tiedonkulussa havainnollistetaan alla kuvitteellisella satamakäynnillä, jossa purkava alus käyttää useita erilaisia palveluja satamakäynnin aikana (Kuva 3).



Kuva 3 Pelkistetty esimerkki laivanselvittäjän roolista tiedonkulussa alusten satamakäynnin aikana. Muiden toimijoiden keskinäistä informaationvaihtoa ei ole pääosin esitetty kuvassa (oma havainnekuva)

Laivanselvittäjän voi nähdä olevan oleellinen linkki tiedonkulussa eri osapuolien välillä. Kuva ei silti esitä kaikkia mahdollisia tilanteita, eikä jokainen kuvan toimija aina ole mukana aluskäynneissä. Usein ei esimerkiksi käytetä hinaajia tai alus tilaa itse luotsin. Voi olla niinkin, että alus ei tarvitse yhtään ulkopuolisia palveluita, eikä tuontitavaraa tullata. Lisäksi käytännöt ovat erilaisia vaikkapa sota-alusten osalta.

Satamakäynnissä voi olla mukana myös useita Kuva 3 ulkopuolisia toimijoita kuten rahtausmeklareita, lastintarkastajia, alustarkastajia tai terveysviranomaisia, jotka kaikki asioivat pääosin laivanselvittäjän kautta. Aluskäynnistä toiseen toistuvan prosessin sijaan oleellista kuvassa on, että se asettaa laivanselvittäjän työn oikeaan kontekstiin riippumatta muiden toimijoiden määrästä ja kulloisestakin osuudesta yksittäisessä aluskäynnissä.

Hieman yksinkertaistettuna agentti pitää läpi koko prosessin ajan tasalla niitä osapuolia, joille kyseinen tieto on relevanttia. Pääsääntöisesti satamakäyntien lopuksi käynneille tehdään *Statement of Facts* eli SoF, jossa usein agentti tai joskus alus esittää kaiken tapahtuneen satamakäynnin kannalta oleellisen tiedon kirjallisessa dokumentissa (Liite 3).

Laivanselvitykseen liittyy paljon vaatimuksia ja rajoituksia (esim. Taulukko 2; Regulation issued by Finnish Customs, Suomen tullit). Työ on hyvin haastavaa ja kuuluu huolinta-alan työehtosopimuksessa huolintatehtävien vaativuusryhmittelyssä korkeimpaan luokkaan D Eriyistä ammattiosaamista vaativat tehtävät ja asiantuntijatehtävät. (Huolinta-alan toimihenkilöiden työehtosopimus 2017, 22.) Alalle ei kuitenkaan vaadita tiettyä koulutusta tai loppututkintoa.

1.3 Laivanselvitysalan nykytilanne Suomessa

Laivanselvitysalaa edustaa Suomen Laivameklariliitto r.y., joka on määritellyt ehdot jäsenyrityksilleen vuonna 1990 (Yleiset ehdot Suomen laivameklariliiton jäsenille 2003). Yhdistykseen kuuluu 20–30 laivanselvityksiä tarjoavaa yritystä Suomesta niiden kattaessa esimerkiksi 70 % tavaramerikuljetuksista tai kaikki Helsingin risteilijät vuonna 2018.

Yksinomaan laivanselvitysten kanssa työskentelevien määrää on vaikea arvioida, koska esimerkiksi Laivameklariliiton jäsenyrityksistä useat tarjoavat myös muita palveluita kuten satamaoperointia (esim. Euroports, Backman-Trummer, Herman Andersson, M Rauanheimo, Inkoo Shipping,) tai huolintaa (esim. Herman Andersson, Kemi Shipping, Victor Ek, M Rauanheimo). Vain laivanselvityksiä tekeviä yrityksiä (esim. C & C Portagency, GAC Finland) on vähän. (Jäsenyritykset, Suomen Laivameklariliitto.)

Tarkastelemalla alaa havaitaan kaksi asiaa. Ensimmäiseksi yrityksissä työskentelee alan volyyymi huomioiden vähän ihmisiä. Päätoimisesti laivanselvityksiä tekee vain noin 50 henkilöä Suomessa (Ojala ym. 2018). Toiseksi yritykset harjoittavat toimintaansa usein rajoitetusti vain yhdessä tai muutamassa satamassa (esim. Kemi Shipping: Kemi; A Jalander: Kokkola; Herman Andersson: Oulu) tai erittäin laajasti (esim. Hacklin: Pori, Hamina, Helsinki, Kotka; C & C Portagency: kaikki Suomen satamat; GAC: suurimmat kaupalliset satamat.)

Laivanselvitystä tarjoavat yritykset tekevät työtä käytännössä tarvittaessa ympäri vuorokauden ja ovat usein aina tavoitettavissa päivystyspuhelimella (laivanselvitys, Inkoo Shipping; laivanselvitys, Euroports; laivanselvitys, C & C Portagency) alan luonteesta ja viranomaisrajoituksista johtuen. Toimialan voidaan siksi nähdä olevan luonteeltaan epäsäännöllistä ja alalla voidaan vain harvoin tehdä työtä niin sanotusti varastoon.

Yhden etu on monesti yleinen etu ja esimerkiksi tietoa jaetaan usein tarvittaessa. Avoimet Portnet ja luotsilista edesauttavat alalla toimimista. Alan yritykset ja varustamot käyttävät lisäksi satunnaisesti muiden palveluita muun muassa huolinnassa ja miehistönvaihdossa. Pienen toimijajoukon ala voi mahdollistaa yhteistyön esimerkiksi joustamisessa satamien yleisestä *first in first served* -linjauksesta, jossa ensimmäisenä saapunut alus otetaan ensimmäisenä sisään

laituriin. Toimialalla harjoitetaan myös sub-agentuuria, jossa laivanselvitys ostetaan alihankintana erityisesti satamissa, jossa alkuperäisellä yrityksellä ei ole välttämättä riittäviä toimintamahdollisuuksia.

1.4 Raportissa käytettävät rajaukset

Keskeisin käytetty aiheen raja on, että raportissa tutkitaan laivanselvityspalveluita Suomessa. Vaikka raportissa esitetään osin myös globaaleja näkökulmia, ne ovat mukana ennen kaikkea riittävän yleiskuvan saamiseksi. Tämä raja on välttämätön eri maantieteellisten alueiden toisistaan poikkeavien lähtökohtien sekä työn hallittavuuden vuoksi.

Raportti keskittyy vain laivanselvityspalveluun kuuluviin toimiin. Näistä keskeisimpiä ovat esimerkiksi varustamon edusta huolehtiminen (Gorton ym. 1980, 27; Ulmanen 2017, 22–23) sekä tiedonkulku satamakäyntiprosessin aikana (Kuva 3). Tästä syystä tässä ei tarkastella pääsääntöisesti esimerkiksi huolintaa tai kuljetettavien tavaroiden varastointia, sillä ne eivät ole perinteisesti osa laivanselvitystä, vaan muiden toimijoiden suorittama osa merikuljetusprosessia (Ojala ym. 2018). Laivanselvittäjän synonyyminä käytetään termiä *agentti* alan vakiintuneen käytännön mukaisesti.

Mikäli muuta ei mainita, lähitulevaisuudella tarkoitetaan raportissa seuraavan viiden vuoden ajanjaksoa. Myös esitettävät mahdolliset tulevaisuudenskenaariot koskevat pääasiassa kyseisen pituisia ajanjaksoa. Alaan vaikuttavista historiallisista seikoista käsitellään keskeisimmät sekä ne, jotka tekijä on kokenut merkittäviksi laivanselvityspalveluiden nykytilanteen kannalta.

1.5 Selvityksen rakenne

Tämän raportin luvussa 1 esitetään johdanto sekä merikuljetusmarkkinoiden nykytilanne. Lisäksi luvussa esitellään laivanselvitys toimialana ja kuvataan kyseisen toimialan nykytilanne Suomessa. Luvussa esitetään myös raportissa käytettävät keskeisimmät rajaukset. Luvussa 1.5. kuvataan tämän raportin rakenne.

Luvussa kaksi käydään läpi palvelutuotteiden laatua eri näkökulmista. Luvussa 2.1. tarkastellaan, kuinka palvelu voidaan jakaa tarkastelussa sen tekniseen ja toiminnalliseen laatuun. Lisäksi luvussa käydään läpi laadun mittaamista. Luku 2.2. käsittelee logistisen palvelun laatua eri tarkastelunäkökulmista.

Luvussa 3 esitetään raportin toteutus. Luvussa tarkastellaan työssä keskeisesti käytettävää toiminta-analyyttistä tutkimusotetta sekä perustellaan kyseinen valittu tutkimusote. Lisäksi luvussa esitetään perustelut raportissa käytettävälle empiiriselle aineistolle. Lopuksi käydään läpi PESTE-analyysin keskeiset piirteet.

Tämän jälkeen luvussa 4 tutkitaan laivanselvitystä toimialana. Aluksi esitellään Porterin viiden kilpailuvoiman malli, jota käytetään tämän jälkeen tarkasteltaessa sen avulla

laivanselvityspalveluiden toimialaa. Lisäksi tarkastelleen lähihistorian eräitä keskeisiä laivanselvitysalaan vaikuttaneita muutoksia, kuten Suomen liittymistä Euroopan unioniin 1995 ja sähköisen tiedonvälityksen merkittävää kehitystä, jotka ovat vaikuttaneet suuresti toimialan kehittymiseen nykyiselleen joko esimerkiksi muuttamalla lainsäädäntöä (Euroopan unionin sisämarkkinat) tai mahdollistamalla täysin uusia työskentelytapoja. Luvussa määritellään lisäksi toimialan palvelutuote sekä esitetään laivanselvitysprosessi kronologisesti.

Luvussa 5 arvioidaan laivanselvityspalveluiden tulevaisuutta. Luvussa analysoidaan toimialan eräitä keskeisiä piirteitä alan tulevaisuudenkehityksen näkökulmasta. Näitä ovat esimerkiksi palveluntuottajien määrä, tulevaisuuden muutokset meriliikenteen infrastruktuurissa sekä mahdolliset muut nähtävissä olevat alaan keskeisesti tulevaisuudessa vaikuttavat muutokset, kuten miehittämättömien kauppa-alusten kehitys ja alusten etäluotsauksen käyttöönotto. Lisäksi esitetään laivanselvityspalveluiden PESTE-analyysin tulokset. Lopuksi tarkastellaan mahdollisia muutoksia laivanselvittäjien työssä tulevaisuudessa.

Luvussa 6 esitetään raportin johtopäätökset. Havainnot esitetään sekä toimialan yleisestä näkökulmasta (luku 6.1.) että tarkastellen niitä yksittäisen alan toimijan näkökulmasta (luku 6.2.). Luvussa 6.3. esitetään lisäksi lopuksi tämän raportin keskeiset tulokset.

Raportin lopuksi esitetään käytetyt lähteet ja tehdyt haastattelut. Liitteet (5 kpl) esitetään lähdeluettelon perässä.

2 PALVELUTUOTTEEN LAATU YLEISESTI

2.1 Palvelun laatu

Palvelun laatu on yksi keskeisistä ominaisuuksista, joka ohjaa kuluttajia päätöksenteossa. Laatua on tutkittu paljon ja siitä on muodostettu useita erilaisia teorioita. Laatua voidaan eri teorioista tarkastellen pitää muun muassa tuotteessa tai palvelussa olevana luontaisena piirteenä, joka on havaittavissa oleva konkreettinen ominaisuus, kuten esimerkiksi paremmuus. Laatu voidaan käsittää myös liiketoimintaa kehittävänä teknistä vaatimusten täyttämistä kuvaavana piirteenä. (Palvelut ja asiakassuhteet 2001, 82–83.)

Paitsi palvelun laatua, tieteellisesti on tarkasteltu myös palvelun asiakkaalle luoman arvon sekä asiakastyytyväisyyden merkitystä asiakkaan ostokäyttäytymiseen. Analyyseissa on havaittu, että nämä asiat vaikuttavat sekä suorasti että epäsuorasti asiakkaan tulevaisuuden päätöksentekoon. (Cronin ym. 2000, 210–211.) Palvelun laadun määrittely ja se, kuinka laatua tulisi mitata, ei ole kuitenkaan itsestään selvää. Laadulle löytyy useita erilaisia määritelmiä ja laadun mittaaminen ei ole välttämättä helppoa. (Tellis & Johnson 2007, 758.)

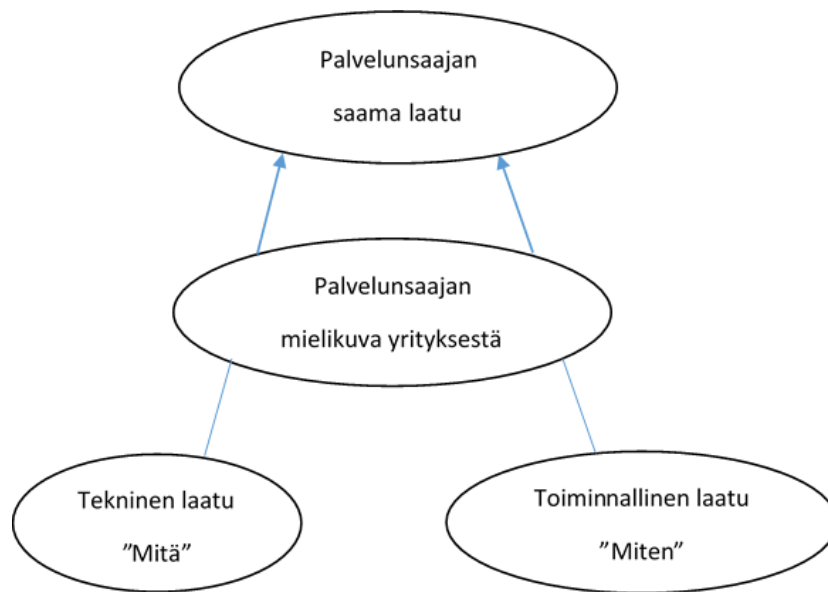
Voidaan myös ajatella, että laatu on yrityksille vain yksi keino muiden joukossa, jolla se pyrkii saavuttamaan toiminnalleen asettamia tavoitteitaan. Esimerkiksi osakeyhtiölain (624/2006) 1 luvun 5 §:n mukaan yrityksille on asetettu vain yksi lainsäädäntöön kirjattu tavoite, joka on voiton tuottaminen yrityksen osakkeenomistajille (Finlex, osakeyhtiölaki, 624/2006). Yritysten kannalta tämän voidaan ajatella tarkoittavan sitä, että yritykset arvioivat ja toisaalta asettavat esimerkiksi palvelun tavoitellun laadun sekä asiakaskokemusten merkityksen itse toiminnalleen relevantille tasolle (Cronin ym. 2000, 209). Näin voidaan edelleen ajatella, että palvelun laatu on vain yksi niistä ominaisuuksista, joita yrityksen selviytyminen kilpailuilla markkinoilla edellyttää (Klaus 2015, 2). Näin ollen palvelun laatu ei välttämättä ole tavoiteltu itseisarvo, vaikka laadun merkitys olisikin vaikutuksiltaan positiivinen.

Christian Grönroos nostaa esille mielenkiintoisen näkemyksen liittyen laadun olemukseen palvelutuotemarkkinoilla. Grönroosin mukaan palvelu on subjektiivinen kokemus, jossa tuotanto ja kulutus tapahtuvat samanaikaisesti. (Grönroos 2015, 95.) Tämä palvelumarkkinoiden ominaispiirre vaikuttaa oleellisesti siihen, kuinka yrityksen tulisi kohdata palvelun käyttäjä vuorovaikutustilanteessa positiivisen laatumielikuvan synnyttämiseksi.

Keskeinen ongelma, jonka Grönroos tuo esiin, liittyy jo aikaisemmin mainittuun palvelun laadun määrittelyyn. Hänen mukaansa (2015, 94–95) ennen kuin tarjotun palvelun laatua voidaan parantaa, tulee määritellä se, mitä laadulla tarkoitetaan ja ymmärtää, kuinka asiakas laadun tosiasiallisesti kokee. Grönroosin mukaan olisikin tärkeää, että laatu määriteltäisiin samalla tavalla, kuin asiakas sen määrittelee. Lisäksi tulisi muistaa, että keskeisintä on käsittää laatuna se, mitä palvelun kuluttaja lopulta saa.

2.1.1 Palvelun tekninen ja toiminnallinen laatu

Grönroos on esittänyt, että laatu näkökulmasta tarkastellen palvelu voidaan jakaa kahteen osaan. Tällöin palvelun laatu ei voida yksiselitteisesti nähdä vain sitä, mitä asiakkaalle syntyy palveluhetkellä. Oleellista on Grönroosin mukaan tarkastella myös muun muassa sitä, miten palvelu asiakkaalle tarjotaan ja kuinka hän sen kokee. (Grönroos 2007, 73–75; 2015, 95–96.) Siksi Grönroos jakaa laadun jo 1980-luvulta alkaen kehittelemässä mallissaan palvelun tekniseen (mitä) sekä toiminnalliseen (miten) laatuun (Kuva 4).



Kuva 4 Palvelun kaksi laatu-ulottuvuutta (Grönroos 2007, 74; 2015, 96)

Kuvatussa mallissa on kaksi laatu-ulottuvuutta, joiden molempien koettu laatu suodattuu asiakkaan yritysmielikuvan kautta palvelunsaajan saamaksi laaduksi. Mallissa tekninen laatu voidaan nähdä lopputuotteen laatuksi eli kuluttajan lopulta kokemana palveluna. Toiminnallista laatua ovat esimerkiksi palveluntarjoajan toimintojen tai palveluprosessin aikana koettujen asiakaskohtaamisten laatu. Mallin toiminnallista laatua voidaan siksi kuvata myös palveluprosessin toiminnalliseksi laaduksi.

Kuva 2 mallissa palvelulle on annettu kaksi laadullista ulottuvuutta, tekninen ja toiminnallinen. Mallissaan Grönroos esittää, että muut mahdolliset laatuominaisuudet, joita voidaan esittää, kuuluisivat näiden kahden alatasen käsitteen alle.

Kahden laadullisen ulottuvuuden mallia on myös kritisoitu, ja sille on esitetty erilaisia vaihtoehtoja. Brady ja Cronin (2001) ovat useita palvelun laatumalleja tarkastellessaan esittäneet, että Grönroosin kuvaama kahden laatuominaisuuden malli ei ole riittävän kattava. He näkevät, että laadun kuvaamiseen tarvittaisiin kahden edellä mainitun ulottuvuuden lisäksi kolmas ominaisuus, joka kuvaisi palvelutilanteen ympäristöä laadullisesti. Bradyn ja Croninin

mallissa nämä listatut kolme ominaisuutta jakaantuvat lisäksi edelleen useisiin alakategorioihin, jotka yhdessä mainittujen kolmen perusominaisuuden kanssa muodostavat asiakkaan kokeman palvelun laadun. (Brady & Cronin 2001.) Muita kolmen laatutekijän mallia kehittäneitä tutkijoita ovat esimerkiksi Rust ja Oliver 1990-luvulla. Myös heidän mallissaan laadun kolmas ulottuvuus on palvelun ympäristön laatu. (esim. Brady & Cronin 2001; Grönroos 2007, 75; Ilmoniemi 2016, 29.)

Rosen ja Karwan esittävät kaksi ongelmaa palvelun laadun määrittelyyn liittyen (1994). Ensimmäinen palvelujen laatumalleja koskeva haaste on, että mallit ovat aina yksinkertaistuksia ja hyvin todennäköisesti eivät huomioi tosielämän kompleksisuutta riittävästi. Toinen, ehkä vielä keskeisempi, havainto liittyy eri palvelujen erilaisiin ominaispiirteisiin. Siksi kaikki mallit eivät sovi kaikkiin tilanteisiin ja malleissa tarvitaan erilaisia painotuksia esimerkiksi eri palvelusektorien välillä. (Rosen & Karwan 1994.)

On keskeistä huomata kaksi asiaa liittyen Grönroosin malliin (Kuva 4). Ensimmäinen havainto on, että vaikka koko palveluprosessi ja sen lopputuote voidaan sijoittaa kahden laatuaspektin alle, malli ei ota kantaa näiden keskinäiseen painotukseen eikä laadun vaatimustasoon. Malli ei siis vastaa, mikä on riittävä laadun määrä prosessissa. Grönroos näkee, että riittävä laatutaso on riippuvaista yrityksen strategiasta sekä asiakkaiden vaatimuksista (Grönroos 2007, 112). Huomion eri toimialojen keskenään eroavista laatuvaatimuksista ovat esittäneet mm. Rosen ja Karwan (1994) sekä Olorunniwo ym. (2006, 61).

Toinen huomionarvoisa asia on mielikuvien merkitys laadun kokemisessa. Grönroosin mukaan koettu lopullinen laatu ei näin ole vain palvelun laatuominaisuuksien summa vaan kuluttaja suodattaa sen oman yritysmielikuvansa läpi. Tämä mielikuva saattaa vaikuttaa keskeisesti esimerkiksi siihen, kuinka palvelu koetaan tai kuinka helposti puutteet palvelussa annetaan anteeksi. (Grönroos 2015, 96.) Samanlaisia päätelmiä on esittänyt Thai (2013, 119). Palvelunsaajan yritysmielikuvien merkityksen on esitetty ulottuvan myös koettua palvelun laatutasoa laajemmalle. On argumentoitu, että tämä yritysmielikuva, joka saattaa pohjautua esimerkiksi yrityksen kokoon tai aiempiin käyttäjäkokemuksiin, vaikuttaa jopa yrityksen markkina-arvoon. (esim. Tellis & Johnson 2007, 761.)

Palvelujen laatua on tutkittu paljon ja laadun kuvaamiseksi on olemassa Grönroosin mallin lisäksi useita erilaisia malleja. Kahden laatu-ulottuvuuden malli on keskeinen alan tutkimuksessa, mutta sen ei voida ajatella olevan absoluuttinen totuus laadusta. Tämä korostuu erityisesti siksi, että kokemus laadusta on hyvin subjektiivinen. Grönroosin mallin voidaan kuitenkin kattavuutensa ja ymmärrettävyytensä vuoksi nähdä useissa tapauksissa olevan käyttökelpoinen laadun kuvaamiseksi.

2.1.2 Laadun mittaaminen

Hyvän laatutason saavuttamiseksi täytyy olla käsitys siitä, mitä laadulla tarkoitetaan. Jo aiemmin kuvastettiin laadun kuvaamiseen on olemassa useita malleja, joista tulee valita

käyttötarkoituksenmukainen ja soveltuva laadun määrittelemiseksi. Tämä itsessään ei silti riitä, vaan toinen vaatimus laadun parantamiseksi on kyky mitata palvelun laatutasoa.

Työssä ei tehdä kattavaa selvitystä laadun mittaamisesta sinänsä, vaan pyritään kuvaamaan, millaisilla työkaluilla laatua voidaan palvelutuotannossa mitata.

Parasuraman ym. (1985) luettelevat kymmenen asiakkaan kokemaa palveluprosessin osaa- aluetta, joiden avulla asiakkaan kokema palvelun laatu voidaan määritellä (Grönroos 2015, 102–103). Keskeisiä ajatuksia on, että laatu muodostuu sekä odotuksista että koetusta laadusta. Koettuun laatuun liittyvät myös aikaisemmat palveluprosessit, ei vain lopputuote. (Parasuraman ym. 1985, 42–43.) Mallissa odotukset ja saatu palvelu esitetään samoin kymmenellä mittarilla. Mittareita verrataan odotetun ja koetun laadun välillä, mikä mahdollistaa koetun laadun selvittämisen (Parasuraman ym. 1985, 47–48).

Ajatus laadusta oletusarvon ja saadun kokemuksen yhteistuloksena ei esiinny edellä mainitussa julkaisussa ensimmäistä kertaa. Aihetta käsittelevät aikaisemmin esimerkiksi Grönroos vuonna 1982 sekä Lewis ja Booms vuonna 1983 (Parasuraman ym. 1985, 42).

Usein käytetty laadun mittaamisen malli on vuonna 1988 kehitetty SERVQUAL. Mallin kehittivät Parasuraman ym. aikaisempien teorioidensa pohjalta. SERVQUAL:ssa palvelua mitataan viidellä ominaisuudella (*Tangibles, reliability, responsiveness, assurance, empathy*). Näihin ominaisuuksiin liittyen asiakkaalta kysytään 22 eri yksittäistä asiaa, joita he arvioivat sekä odotusarvon että toteutuneen palvelun osalta. Näiden arvojen erotuksena saadaan koettu laatu. (esim. Grönroos 2015, 102 & 104; Gulc 2017, 258–260.)

SERVQUAL mallia on kuitenkin kritisoitu esimerkiksi siitä, että viiden yhteismitallisen ominaisuuden soveltuminen kaikille aloille on hyvin epätodennäköistä (Rosen & Karwan 1994, 41). Osittain siksi mallia on mukautettu eri toimialoja varten (Gulc 2017, 259). On myös esitetty, että SERVQUAL-mallia tulisi arvioida aina ennen käyttöä ja tarvittaessa asettaa uudet kriteerit ja mitta-asteikko kyseisille kriteereille (Grönroos 2015, 104).

Grönroos on kehittänyt (2015, 107) oman seitsemän kriteerin listansa palvelun laadun mittaamiseksi. Nämä kriteerit pohjaavat aikaisempaan tutkimukseen aiheesta sekä case-tapauksiin. Myös tällä listalla voidaan nähdä olevan samat ongelmat kuin muilla malleilla. Asioiden keskinäisen painoarvon voidaan ajatella vaihtelevan kontekstista riippuen. Joissain tilanteissa saatetaan myös tarvita uusia kriteerejä laadulle. Malli (Grönroos 2015, 107) linkittyy vahvasti teoriaan kahdesta laatu-ulottuvuudesta (Kuva 4), johon nämä seitsemän kriteeriä ovat yhdistettävissä. Lisäksi Grönroos nostaa keskusteluun hinnan osittain epäselvän merkityksen laadun kontekstissa.

2.2 Logistisen palvelun laatu

Useiden eri toimijoiden välinen laivanselvittäjän operoima laaja laivanselvitysprosessi (Kuva 10) muodostaa asiakastarvelähtöisen palvelutuotteen (Palvelut ja asiakassuhteet 2001, 46).

Laivanselvitys on myös osa alusten satamakäynteihin liittyvää logistista palvelutuotantoa, ja laajemmin osa koko merikuljetusprosessia. Siksi koko palveluprosessin logistisen laadun ymmärtämisen on oleellista laivanselvitysprosessin näkökulmasta.

On esitetty, että logistiikan laatu on eräs keskeisimmistä logistiikka-alan yritysten toimintojen perustoista. Kyseinen tekijä vaikuttaa asiakastyytyvyyteen sekä synnyttää palveluntuottajille kilpailuedun muihin saman alan toimijoihin nähden. (Thai 2013, 114.) Samaa on esittänyt väitöskirjassaan Laari (2016, 40). Laarin mukaan asiakastyytyvyys on keskeistä kaikilla toimialoilla kilpailuedun luomisessa ja siksi yritysten on oleellista määrittää niiden asiakaspalvelun laatu. Laari (2016, 40) näkee yrityksen heikossa palvelulaadussa jopa riskin sille, että asiakas vaihtaa palveluntarjoajaa, jos toimitusketjun laatu ei ole riittävä. Voidaankin perustellusti ajatella, että logistiikkatoimijoiden tulisi pyrkiä määrittelemään toivottu palveluiden laadun taso ja tavoitella tätä aktiivisesti.

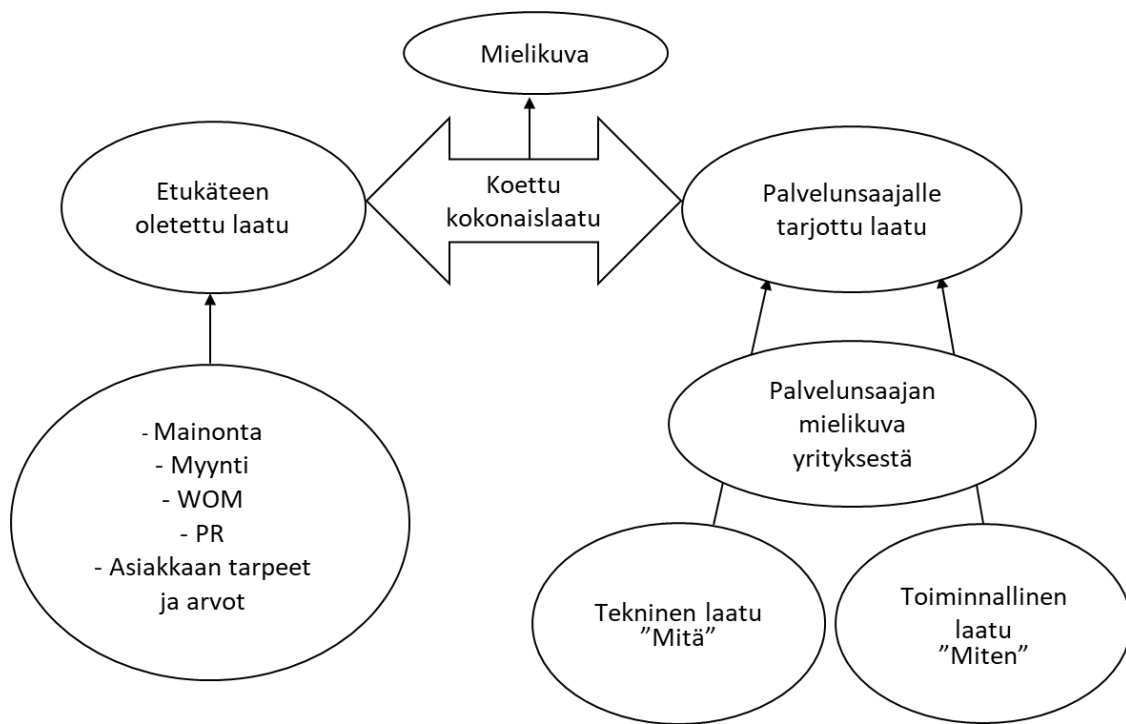
Riippumatta tarkasteltavan yrityksen toimialasta tai sen tuotannon olemuksesta logistiikka on lähes poikkeuksetta yrityksille tärkeää. Myös logistiikan kustannukset ovat siksi usein suuret, vaikka yritys ei varsinaisesti edes toimisi logistiikan alalla. Yhdistettäessä edellä mainittu ajatukseen logistiikan laadun keskeisestä roolista asiakastyytyvyyden luomisessa voidaan todeta logistiikan laadun keskeinen merkitys liiketoiminnalle.

2.2.1 Pohjoismainen koulukunta

Christian Grönroosin malli koetusta kokonaislaadusta (total perceived quality) on eräs keskeisistä tavoista tarkastella koetun laadun muodostumista. Malli on laatua käsittelevässä tutkimuksessa usein siteerattu (esim. Brady & Cronin 2001, 35; Woo & Ennew 2005, 1178–1180; Gulc 2017, 257), ja se tunnetaan myös pohjoismaisena koulukuntana.

Mallissa Grönroos esittää, kuinka lopullinen kokonaislaatu ei ole vain aikaisemman prosessin lopputulos (Kuva 4), vaan siihen vaikuttaa myös prosessia edeltävä laadun oletusarvo. (Kuva 5). Grönroosin mukaan palvelun kokonaislaadun selvittämiseksi ei riitä se, että vain tarjottua laatua tarkastellaan kahden laatu-ulottuvuuden kautta. Hänen mukaansa oleellista on pyrkiä selvittämään oletetun ja tarjotun laadun välinen ero.

On keskeistä huomata, että koettuun kokonaislaatuun vaikuttavat mielikuvan ja oletetun laadun kautta myös yksittäisen tuotteen tai palvelun ulkopuoliset prosessit kuten mainonta ja yrityksen myyntitoiminta (Kuva 5; Grönroos 2007, 76–78).



Kuva 5 Koetun kokonaislaadun malli (Grönroos 2007, 77)

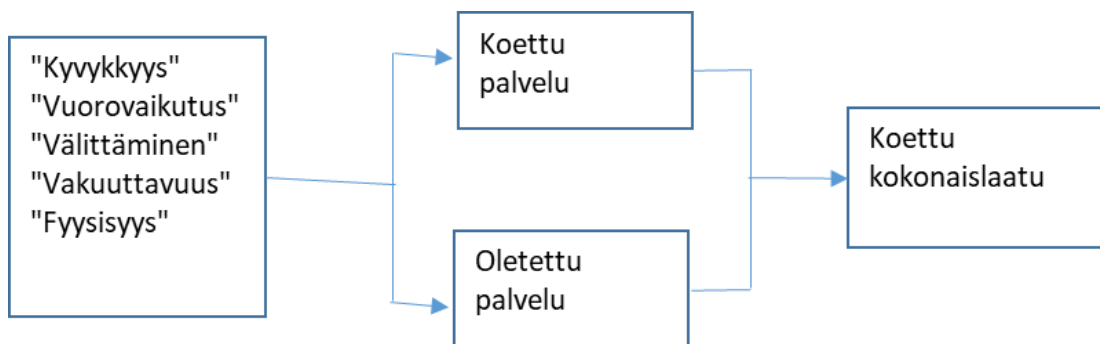
Kuluttajat muodostavat koetusta kokonaislaadusta edelleen mielikuvia ja käsityksiä, jotka vaikuttavat tulevaisuudessa asiakkaiden palveluihin kohdistamaan odotusarvoon. Tämä taas vaikuttaa jatkossa kokemaamme palvelun kokonaislaatuun (Kuva 5).

Koetun kokonaislaadun muodostumisen kannalta olisi Grönroosin mukaan keskeistä, että yrityksissä huomioitaisiin koko organisaation merkitys laadun muodostumisessa. Tuotteen tekninen laatu, toisin sanoen se mitä asiakas saa, ei ole yksin riittävää asiakkaan kokeman laadun ymmärtämiseksi, vaan oleellista pohjoismaisen koulukunnan ajattelussa on huomioida asiakas koko palveluprosessin ajan.

2.2.2 Amerikkalainen koulukunta

Amerikkalainen koulukunta perustuu palvelulaadun mekaaniselle määrittämiselle ja palvelun monistettavan konseptin luomiselle. Perustana voidaan osittain pitää Parasuramanin ym. vuoden 1985 teoriaa laadun määrittämisestä (Parasuraman ym. 1985, 42–43).

GAPs-ajattelu (Parasuraman ym. 1985, 44–44) ja samaan ajatukseen palveluiden oletusarvon ja lopputuotteen laadun eroista perustuva viiden ulottuvuuden SERVQUAL-malli (Kuva 6) ovat keskeisessä roolissa amerikkalaisessa koulukunnassa.



Kuva 6 SERVQUAL-malli (Brady & Cronin 2001, 35)

Viiden ulottuvuuden alkuperäinen määrittely on SERVQUAL:ssa keskeistä (Kuva 6). Ulottuvuuksien avulla voidaan laskea koetun ja oletetun palvelun ero (gaps) ja saada selville kullekin alalle soveltuvan palvelun kokonaislaatu (Parasuraman ym. 1988, 24 & 28).

Edellä mainittua teoriaa on myös kritisoitu siitä, että tällaisen kaikille toimialoille soveltuvan mallin muodostaminen ei olisi mahdollista. Siksi mallin viidelle perusominaisuudelle tulisi asettaa valitut painoarvot kulloisenkin kontekstin mukaan, jotta kyetään muodostamaan lopullinen koetun laadun määritelmä. (Rosen & Karwan 1994, 40–41.)

2.2.3 Muita näkemyksiä

On esitetty, että sekä pohjoismainen että amerikkalainen koulukunta soveltuvat pääosin kuluttajamarkkinoille eräiden niiden keskeisten ominaispiirteiden vuoksi. Mallit eivät esimerkiksi huomioi ammatillista laatua ja erilaisia transaktioita tai yhteistyötä kokonaislaadun muodostajina. Lisäksi malleissa voidaan nähdä olevan paljon keskinäisiä päällekkäisyyksiä, kuten laatulementtien määrittely ja palvelun kokonaislaadun olemus oletetun ja koetun laadun erona kuluttajan näkökulmasta. (Woo & Ennew 2005, 1179–1181.)

Toisaalta edellä esitellyt mallit eivät ota huomioon ammattitaitoa keskeisenä koetun laadun elementtinä. Yritysmarkkinoilla arvostetaan osin eri piirteitä kuin kuluttajamarkkinoilla, ja siksi myös tällaiset piirteet tulisi huomioida paremmin tarkasteltaessa palvelumarkkinoita yritysten välillä. (Woo & Ennew 2005, 1182.)

Viittä useampaa laatu-ulottuvuutta ovat esittäneet muun muassa Brady ja Cronin. He korostavat myös palvelun ulkoisten elementtien kuten erilaisten sosiaalisten tekijöiden ja ammattitaidon merkitystä osana palvelun laadun muodostumista. (Brady & Cronin, 2001, 37–38.)

3 TYÖN TOTEUTUS

Raportissa tarkastellaan varustamopalveluja ja merikuljetusten nykytilannetta tilastojen ja historiallisen kehityksen pohjalta. Samalla pyritään luomaan tulevaisuudenskenaario varustamopalveluiden lähitulevaisuudennäkymistä. Laivanselvitystyön erittäin suuri spesifisyys aiheuttaa oletetusti hyvin merkittäviä rajoitteita esimerkiksi olemassa olevan tieteellisen tutkimusaineiston suhteen.

Tämän raportin tärkeintä tutkimuskohdetta, laivanselvitystyötä, on tutkittu pääasiassa ainoastaan erilaisten historiikkien kautta ja etujärjestöjen toimesta (esim. Järvi 2012). Tämä seikka on erittäin huomionarvoisa työtä kirjoitettaessa ja sitä luettaessa. Muu laivanselvitystyötä kuvaava tutkimus keskittyy ensisijaisesti muuhun, kuten Ulmanen 2017, joka keskittyy pääasiassa toimialan uusien työntekijöiden perehdytystyöhön laivanselvitysprosessin kuvaamisen ollessa työssä toissijaista.

Merikuljetuksien tarkastelun osalta kehityksen kuvaaminen on merkittävästi laivanselvitystyötä helpompaa. Eri merikuljetusten osa-alueita kuten tavaramääriä ja eri reittivaihtoehtojen taloudellista kannattavuutta on tutkittu melko paljon (esim. Ulkomaan tavaraliikenne, Liikennevirasto; Review of Maritime Transport 2018). Lisäksi useat tahot kuten Tulli sekä EU julkaisevat merikuljetuksiin liittyen kattavaa ja ajantasaista tilastointia.

Klassisen tiedon näkökulmasta tämä raportti on joiltain osin kaksijakoinen. Toisaalta se perustuu vahvaan olemassa olemaan tilastoaineistoon ja selvästi todennettavissa oleviin muutoksiin kehityksessä erityisesti tarkasteltaessa merikuljetusmarkkinoita. Tietyiltä osin raportti taas pohjaa vahvasti kirjoittajan omaan ammattiosaamiseen ja yksittäisiin laivanselvitysmarkkinoilla työskentelevien ihmisten kanssa käytyihin toimialaa koskeviin keskusteluihin.

Työssä käytetään lähteenä myös 08.10.2018 pidettyjä kahta haastattelua. Haastattelut pidettiin nauhoittamattomina, mutta niistä molemmista kirjattiin muistiinpanot. Haastateltavat työskentelevät molemmat samassa yrityksessä laivanselvitystehtävissä. Toinen haastateltavista on toimihenkilötason, toinen esimiestason työntekijä. Molemmilla on pitkä työkokemus merikuljetuksiin liittyvistä erilaisista tehtävistä. Haastateltavien suppeaa määrää voidaan perustella työssä käytetyllä toiminta-analyttisellä tutkimusotteella, jossa keskeistä on ennen kaikkea alan syvä ymmärrys sekä mahdollisesti vain harvojen mutta tarkasti valittujen haastateltavien käyttö (Neilimo & Näsi 1980, 35). Lisäksi potentiaalisten haastateltavien pieni joukko ja näiden suuri alueellinen jakautuvuus maanlaajuisesti (Jäsenyritykset, Suomen Laivameklariliitto) vaikuttivat haastateltavien valintaan. Päätökseen vaikutti myös se, että osa alan ydintehtävistä on osittain tarkasti säädeltyjä, jolloin työtoimenkuva on kaikilla laivanselvitystä tekeillä pitkälti hyvin samanlainen (Taulukko 2). Näin esimerkiksi yksittäisen henkilön mahdollisuus vaikuttaa työn keskeiseen sisältöön olisi haastateltavien lukumäärästä riippumatta melko samanlainen.

Metodologisesti tarkastellen voidaan sanoa, että raportissa käytetyille metodeille ja aineistolle on kestävä perustelut. Tämän raportin kohde ei koko laajuudeltaan mahdollista

yksityiskohtaisen aineiston tai aikaisemman tieteellisen tutkimuksen käyttöä, koska tällaista aineistoa ei koko työn kattavasti ole olemassa. Tässä työssä tehtävät aineistoon perustumattomat päätelmät pyritään kuitenkin perustelemaan mahdollisimman kattavasti. Näistä syistä työn lähtökohtia voidaan pitää paitsi haastavina myös hedelmällisinä analyttisen pohdinnan sekä kriittisen tarkastelun kestävien tulosten aikaansaamiseksi.

3.1 Tutkimusotteen valinta

Raportin tutkimusote on kvalitatiivinen. Työssä tarkastellaan valittuja ilmiöitä lähtökohdista, jotka on perinteisesti liitetty tällaiseen tutkimukseen (mm. Eskola & Suoranta 1998, 10–25). Aineistona käytetään kvantitatiiviseen tutkimukseen verrattuna suppeasti tilastoja ja haastatteluja. Kirjoittajan osallistuvuus, joka on keskeistä kvalitatiiviselle tutkimukselle, on myös läsnä (Eskola & Suoranta 1998). Raportissa huomioidaan lisäksi keskeisesti lähteiden olemus arvioitaessa eri lähteiden merkitystä (Alasuutari 2011, luku 2). Myös käsitys tiedon subjektiivisuudesta ja laadulliselle tutkimukselle ominaisesta tutkijan ja aiheen vuorovaikutuksesta on tiedostettu. (Puusa & Juuti (toim) 2001, 47–48)

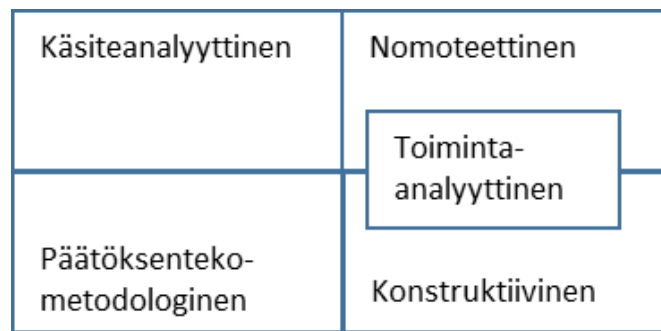
Keskeinen perustelu raporttiin valituille tutkimusmetodeille ja tutkimusotteelle on tarkasteltava aihe. Tarkasteltavat toimialat ovat jossain määrin spesifejä ja osin hyvin vähän tutkittuja. Lisäksi käytettävää haastattelumateriaalia ei voitaisi kerätä kvantitatiivisin keinoin kattavasti toimialan erityispiirteiden vuoksi.

Kirjoittajan oma kokemus tarkasteltavalla toimialalla on oleellinen peruste sekä työn aiheen että metodologian valinnassa.

3.2 Toiminta-analyttinen tutkimusote

Raportti perustuu käytännön ilmiöihin ja empiriaan, ja tapaustutkimuksena se kokoaa yhteen toimialan käytäntöä pohjaten tosielämään. Lukka (2001) on esittänyt, että tapaus- tai case-tutkimusta ei tulisi käsittää vain yhtenä tutkimustyyppinä, vaan case-yläkäsitteen alla on useita toisistaan poikkeavia metodisia käytäntöjä.

Kasanen ym. (1993) kuvaavat erilaisia tutkimusnäkökulmia mallissaan, jossa niitä on sijoitettu nelikenttään valittujen tutkimuksen lähestymiskriteerien mukaan (Kuva 7).



Kuva 7 Toiminta-analyttinen tutkimusote (Lukka 2001)

Kasanen ym. esittävät, että konstruktivisen tutkimusotteen, joka on sekä empiirinen että normatiivinen tarkastelutapa, lisäksi voidaan esittää ominaisuuksiltaan hyvin paljon tätä muistuttava toiminta-analyttinen tutkimusote (Kasanen ym. 1993, 256–257).

Toiminta-analyttisen tutkimusotteen keskeisiä piirteitä ovat Lukan mukaan tutkimuksen vahva yhteys empiriaan, empirian tarkka kuvaaminen sekä toimintaympäristön ymmärtäminen pyrkimättä välttämättä ongelmanratkaisuun (Lukka 2001). Neilimo ja Näsi ovat esittäneet samanlaisia käsityksiä toiminta-analyttisestä tutkimusotteesta. Heidän mukaansa sen oleellisia piirteitä ovat esimerkiksi tutkittavan asian ymmärtäminen, ilmiön perusteellinen selittäminen sekä usein melko valikoidun empirian käyttö tutkimuksissa. (Neilimo & Näsi 1980, 34–35 & 67.) Myös ongelmanraiskujen esittäminen on kuitenkin mahdollista esimerkiksi toimintatutkimuksissa. Muun muassa Susman ja Evered ovat esittäneet tällaisia piirteitä toimintatutkimuksille (1978, 600).

oiminta-analyttinen tutkimusote kuvaa tämän raportin lähtökohtia ja tarkoitusta hyvin. Tämä raportti pohjaa vahvasti empiriaan, ja siinä pyritään tapausten ja kokemusten avulla muodostamaan selkeä kuva tarkasteltavasta toimialasta.

3.3 Käytettävän empiirisen aineiston kriteerit ja kuvaus

Raportissa käytetään tilastollista aineistoa merikuljetuksista sekä laivanselvitykseen ja merikuljetusmarkkinoihin liittyvää haastatteluaineistoa. Tilastollinen data liittyy ensisijaisesti merikuljetusmarkkinoiden nykytilanteen tarkasteluun sekä alan muutosten selittämiseen. Tällaista tietoa ovat esimerkiksi Suomen satamien ulkomaanmerikuljetusten tonnimäärät (Liite 1) ja maailman merikuljetusten tilanne (mm. UNCTAD 2017).

Oleellista raportissa käytettävälle aineistolle on ajallinen kattavuus. Nykyhetken tarkastelussa on tärkeää huomioida mennyt, ja siksi keskeisessä asemassa ovat lähteet, jotka tuottavat pitkän ajan tutkimustietoa. Toinen tärkeä kriteeri lähteille on luotettavuus. Siksi oleellisia lähteitä ovat muun muassa Euroopan komission alainen tilastokeskus Eurostat, (esim. Maritime transport of goods - quarterly data, Eurostat) sekä Tilastokeskus. Muita keskeisiä lähteitä ovat merenkulkuun vaikuttavat instituutiot kuten IMO.

Laivanselvityksen nykytilannetta tarkasteltaessa keskeinen lähde on aineiston lisäksi kyseistä työtä tekevien haastattelu. Työtä varten on keskusteltu laivanselvitystä pitkään tehneiden henkilöiden kanssa liittyen alan kehitykseen ja lähitulevaisuuteen (haastattelu 1; haastattelu 2). Haastateltavat työskentelevät globaalilla työnantajalla tehtävänänsä Suomessa tapahtuvat laivanselvitykset. Molemmat haastateltavat työskentelevät samassa yrityksessä. Haastateltavien kanssa keskusteltiin myös liitteen kysymyksiä laajemmin esimerkiksi laivanselvitystyön nykytilanteesta ja sen haasteista. Painoarvoa on annettu lisäksi kirjoittajan kokemukselle alasta. Raportissa hyödynnetään myös työtehtävien aikana käytyjä keskusteluja satamakäyntiprosessiin osallistuvien henkilöiden kanssa.

Varustamopalveluiden aineiston osalta on tehty rajaus maantieteellisen alueen suhteen. Arvioitaessa toimialan nykytilannetta huomioidaan empiiristä aineistoa vain liittyen Suomessa tapahtuviin aluskäynteihin. Kyseiselle rajaukselle perusteluna toimivat olemassa olevat lähteet. Lisäksi valittu rajaus on relevantti eri maiden lainsäädännöllisten ja terminologisten erojen vuoksi sekä raportin hallittavuuden mahdollistamiseksi.

3.4 PESTE-analyysi

Luvussa 5.2. käytetään PESTE-mallia tarkasteltaessa tulevaisuuden laivanselvityspalveluita Suomessa. Mallilla tutkitaan eri yhteiskunnallisten osa-alueiden vaikutusta tarkastelun kohteeseen. Raportissa pyritään myös tuottamaan vaihtoehtoisia malleja toimialan kehityksestä PESTE:n avulla (Lappalainen 2013, 44–46). PESTE:ssä käytetään viittä eri tarkastelunäkökulmaa (*Political, Economical, Social, Technological ja Environmental* eli poliittinen, ekonominen, sosiaalinen, teknologinen ja ympäristöön liittyvä näkökulma). Näiden ominaisuuksien tarkastelu etenee näkökulma kerrallaan, ja jokainen luku sisältää tämänhetkisen näkökulman mukaan keskeiset lähivuosina odotettavissa olevat muutokset. Näin esimerkiksi taloudellisessa tarkastelussa esitetään valtion tukipolitiikan ja investointien lähivuosien mahdollisia muutoksia ja teknologisessa tarkastelussa esimerkiksi sähköisen tiedonvälityksen kehityksen mahdollisia vaikutuksia laivanselvitystyöhön.

PESTE-analyysi antaa mahdollisuuden painottaa eri tekijöitä yksi kerrallaan tarkasteltaessa tutkittavaa toimialaa. Näin voimme tarkastella tutkimuskohdetta *Ceteris Paribus*, eli olettaen muiden aspektien pysyvän samana vain tutkittavan olosuhteen muuttuessa. PESTE-mallia käytetään myös hieman muunneltuna ja laajennettuna, kuten usein käytetty PESTEL-malli (esim. Kiiski 2017, 70–83), jolloin tarkasteltavana on myös *Legal*-näkökulma. Tässä raportissa mallia käytetään kuitenkin yllä mainitusti viisikohtaisena ja mahdollinen laillisuusnäkökohtien tarkastelu sisällytetään muihin PESTE-mallin kohtiin.

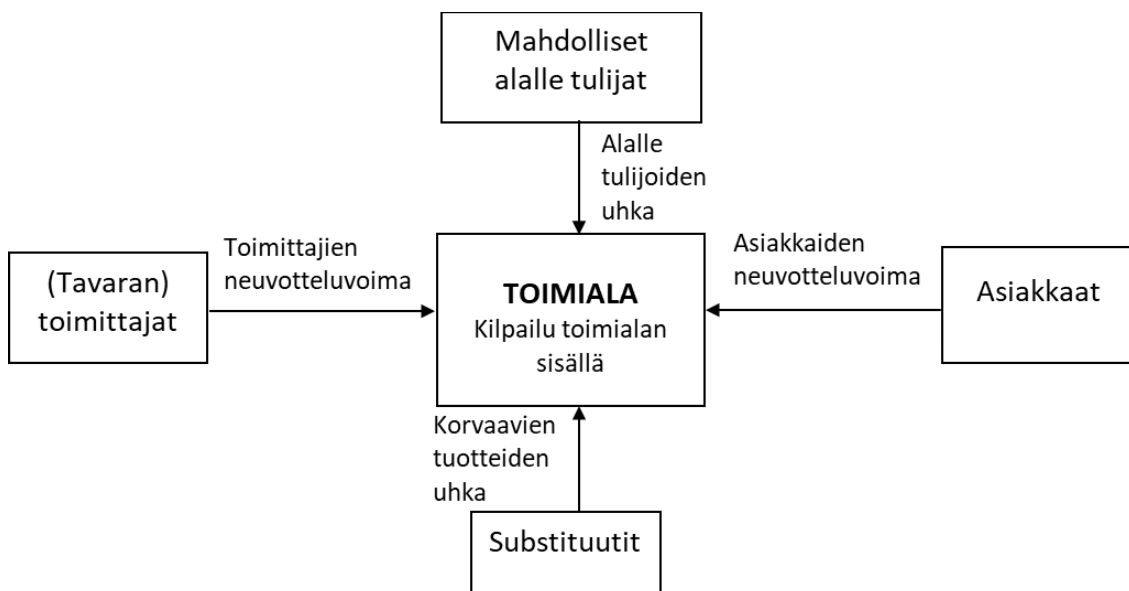
4 LAIVANSELVITYSPALVELUT TOIMIALANA

4.1 Viiden kilpailuvoiman malli

Laivanselvitysalan ymmärtämiseksi on tärkeää tiedostaa mahdollisimman moni tekijä, jolla on vaikutusta tähän toimialaan. Tätä tarkoitusta varten pyritään esittämään laivanselvitysalan ne alan sisäisesti ja ulkoisesti vaikuttavat muutosvoimat, jotka ovat alan tarkastelun kannalta keskeisimmät.

Eräs tunnetuimmista markkinoinnin teorioista on Porterin (1980) viiden kilpailuvoiman malli (the Five Forces Model). Porterin malli on erittäin tunnettu ja paljon käytetty (Tikkanen 2005, 56–57). Mallia on käytetty hyvin erilaisilla toimialoilla sekä tieteellisessä tutkimuksessa että kaupallisessa analyysissä. Mallin avulla on tutkittu esimerkiksi sairaalapalveluiden, energiantuotannon sekä teollisuuden alaa, pienyrityksiä sekä merialueiden turvallisuusympäristöjen muutoksia (esim. Pines 2006; Yetkin 2013; Zhao ym. 2016). Yksinkertaistettuna malli kuvaa tarkasteltavan toimialan houkuttelevuutta. Se on soveltuva ja helposti käytettävä, ja siksi useisiin tilanteisiin sopiva

Harvard Business Schoolin professorina toimiessaan Porter julkaisi ajatuksen markkinoiden viiden kilpailuvoiman mallista (Kuva 8) ensimmäisen kerran jo vuonna 1979.



Kuva 8 Markkinoiden viiden kilpailuvoiman malli (Porter 1980, 31)

Porter esittää, että asemoidakseen itsensä markkinoilla yrityksen tulee tunnistaa toimintaympäristö viiden siihen vaikuttavan tekijän avulla. Nämä viisi kilpailuvoimaa ovat 1) toimialan sisäinen kilpailu, 2) asiakkaiden neuvotteluvoima, 3) toimittajien neuvotteluvoima, 4) korvaavien tuotteiden uhka sekä 5) alalle tulijoiden uhka. Porter toteaa, että näillä viidellä

tekijällä yritys pystyy asemoimaan itsensä markkinoille ja valitsemaan soveltuvimman toimintastrategian liiketoiminnalleen omien vahvuuksiensa mukaan. Viiden kilpailuvoiman avulla voi Porterin mukaan myös arvioida mahdollisia tuotto-odotuksia tarkasteltavalle toimialalle sijoitetulle pääomalle. (Porter 1980, 30–31.)

Viiden kilpailuvoiman keskinäinen järjestys on vaihdellut eri tutkimuksissa ja on esitetty, että minkään niistä ei voida nähdä olevan absoluuttisesti muita keskeisempi. Myös Porter on esittänyt ne vaihtelevassa järjestyksessä eri teoksissaan. (Dobbs 2012, 24).

Toimittajilla tarkoitetaan yrityksen käyttämien erilaisten fyysisten tuotteiden tai palvelujen toimittajien neuvotteluasemaa markkinoilla. Oleellista on nähdä, mikä on niiden asema tarkastellulla toimialalla. Esimerkiksi tilanteessa, jossa markkinoilla on paljon kysyntää mutta yksi tai muutamia suuria toimittajia, toimittajien neuvotteluvoiman voidaan nähdä olevan suuri.

Asiakkaiden merkitykseen vaikuttaa muun muassa niiden koko tai määrä. Asiakkaiden neuvotteluvoima voi olla suuri esimerkiksi tilanteissa, joissa ostajia on vähän. Sama koskee tilanteita, joissa asiakkaat ovat niin suuria, että ne kykenevät määräämään toimitusehdoista tai vaikuttamaan muiden ostomahdollisuuksiin omalla ostokäyttäytymisellään.

Substituutit tarkoittavat vaihtoehtoisia tuotteita tai palveluja. Jos tietty tuote on helppo korvata tai se ei esimerkiksi ole kuluttajien näkökulmasta keskeinen, voidaan korvaavien tuotteiden uhan nähdä olevan suuri toimialalla.

Mahdolliset alalle tulijat kuvaavat alalle tulijoiden uhkaa. Tähän vaikuttavat esimerkiksi alalle tulon kustannukset, alalla olevien yritysten mahdollisuudet rajoittaa toimintaa sekä alan sääntely. Uudet alalle tulijat muodostavat pienen uhkan esimerkiksi korkean sääntelyn aloilla tai aloilla, joille tuleminen on hyvin kallista edellytettyjen investointien vuoksi. Tällöin uusien kilpailijoiden markkinoille tuleminen kynnys on korkea.

Kilpailu toimialan sisällä kuvaa olemassa olevaa toimialan sisäistä kilpailua. Edellä mainittujen kilpailuvoimien lisäksi yritykset joutuvat huomioimaan jo olemassa olevan kilpailun omassa toiminnassaan. Muiden toimijoiden tekemät muutokset voivat vaikuttaa omiin valintoihin, ja tämä vaikutus voi olla suurta esimerkiksi uusilla markkinoilla tai sellaisessa tilanteessa, jossa tarkasteltava toimiala muuttuu nopeasti.

Arviossaan Porterin samana vuonna ilmestyneestä mallia jatkokehittävästä teoksesta Balderston kirjoittaa, että malli ei selitä, miksi juuri näitä viittä asiaa mitataan ja kuinka se tehdään. Porter ei Balderstonin mukaan myöskään kykene yhdistämään mallia taloudellisen hyödyn kanssa yrityksen tavoitteiden asettamiseksi. (Balderston 1985, 180 & 182–183.)

Dobbsin mukaan Porterin malli on keskeinen, mutta sitä ei ole aina ymmärretty täysin oikein, vaan sitä käytetään usein pintapuolisesti. Mallia tulisi yhä kehittää ja esimerkiksi kilpailuvoimien välisen merkityksen ymmärtäminen olisi tärkeää (2012, 22–23 & 26.)

Grundy esittää, että Porterin teorian edelleen kehittäminen olisi tarpeen. Hänen mukaansa malli on keskeinen ja ansiokas, mutta siinä on yhä paljon käyttämätöntä potentiaalia. Lisäksi vaikka mallia on laajennettu, sen parantamiseksi on toistaiseksi tehty vähän. Porterin mallia voitaisiin käyttää entistä tehokkaammin esimerkiksi yhdessä PESTE-mallin kanssa kilpailutilanneympäristön hahmottamiseksi. (Grundy 2006, 214–217.)

Keskeinen huomio viiden kilpailuvoiman mallista on, että se keskittyy usein makrotason tarkasteluun (Strong 2014, 133). Myös Dobbs on todennut (2012, 34), että malli sopii paremmin eri toimialojen tarkasteluun, ei yksittäisen yrityksen tarkasteluun toimialalla.

Porter on kehittänyt malliaan vuoden 1980 julkaisusta, esimerkiksi vuonna 1985. Vuoden 2008 julkaisu pyrki laajentamaan teoriaa ja siirtämään viiden kilpailuvoiman mallin entistä paremmin teoriasta käytäntöön. (Porter 2008, abstrakti).

Tässä raportissa pyritään esittämään kattavasti laivanselvitysalan viisi kilpailuvoimaa Porterin mallin mukaisesti kuvattuna. Lisäksi havainnollistetaan, kuinka oleellimmat näistä alan kilpailuvoimista sijoittuvat suhteessa laivanselvitysprosessiin, ja siksi mallin kuvaaminen tässä yhteydessä on perusteltua.

4.2 Viiden kilpailuvoiman tarkastelu laivanselvitysmarkkinoilla

Toimialan tuotteen ja palveluprosessin ymmärtämiseksi tarkastellaan ensin laivanselvityspalveluiden syntyyn vaikuttavia tekijöitä. Tekijöiden luetteloinnissa sekä niiden vaikuttavuuden arvioinnissa käytetään viiden kilpailuvoiman mallia (Kuva 8).

Laivanselvitysyrityksillä ei ole kovin suurta tarvetta tavarantoimittajille omaa toimintaansa ajatellen, vaikka laivanselvityksessä välitetäänkin useita eri tavaroita asiakkaiden tarpeisiin. Sen sijaan laivanselvitysyritykset tarvitsevat useita tavanomaisia liiketoimintapalveluja kuten rahoitus-, tilitoimisto-, lakiasia- y.m. palveluja. Taulukko kuvaa ensisijaisesti yleisluontoisesti toimialan eri ilmiöitä (esim. Strong 2014, 133; Dobbs 2012, 34). Kuvaaja (Taulukko 1) ei ole myöskään jokaiseen tilanteeseen soveltuva, sillä eri alustyyppien toimintaympäristö poikkeaa toisistaan. Laivanselvityspalveluissa on myös usein paljon muuttujia ja osapuolia.

Taulukosta 1 nähdään, että varustamojen merkitys alalle on suuri. Sama esitetään myös kuvassa 10, jossa varustamoiden voidaan nähdä olevan koko selvitysprosessin liikkeelle saava tekijä. Muut kilpailuvoimat ovat jossain määrin selvästi varustamoja vähemmän merkityksellisiä alalle. Keskeistä on myös huomata, että alalle tulon riski on pieni mutta kilpailu alan sisällä on suurta. Tätä väitettä tukevat esimerkiksi etäselvitysmahdollisuuksien lisääntyminen teknologian kehityksen myötä (haastattelu 1) sekä toimialan luonne, jossa käytännössä kaikki alan toimijat kykenevät tekemään ainakin pakottavien säästöjen osalta kaikkien alustyyppien laivanselvityksiä tarvittaessa (Taulukko 2).

Taulukko 1 Laivanselvityspalveluiden viiden kilpailuvoiman mallin toimiala-analyysi

Kilpailuvoima	Toimija	Ilmiö	Vaikutus toimialalle
Toimittajat	Satamat, fasiliteettien tarjoajat Lähetäjät/ vastaanottajat	Satamien palvelutaso ja muiden alan yritysten klusterit	Yleisesti melko pieni Läh./ vo. mahd. suuri
Asiakkaat	Varustamot, rahtaajat	Laivausten NT, laivojen koko ja palveluiden kilpailutus	Erittäin suuri
Substituutit	In house -toiminta Muut kuljetustavat kuin meri-	Yritykset suorittavat itse Maa-, lento- ja rautatiekulj.	Potentiaalinen riski Pieni Suomessa
Mahdolliset alalle tulijat	Uudet toimijat laivanselvityksessä	Täysin uusia yrityksiä, jotka suorittavat laivanselvityksiä.	Pieni
Kilpailu toimialan sisällä	Yksittäiset laivanselvitys- yritykset, muu huolinta-ala	Non-attending, uusi palvelutaso, mahdolliset uudet tuotteet	Alan sisällä suuri, koko alalle pienempi

4.2.1 Toimittajat

Viiden kilpailuvoiman mallia laivanselvityksiin sovellettaessa *toimittajina* käsitetään tässä yhteydessä toimijat, jotka luovat toimintaedellytykset palvelulle. Näitä voivat olla muun muassa satamat, tavaran kuljetukseen liittyvät tahot, kuten lähettäjät, vastaanottajat tai varastonpitäjät, sekä erilaiset tukitoimialat.

Taulukossa esitetään, että tavarantoimittajien vaikutus laivanselvityspalveluille on melko pieni. Muun muassa satamien palvelutaso tai lähellä sijaitsevat tukipalvelut kuten hinausliikkeitä tai Tulli eivät luo kysyntää. Poikkeuksena esitetään lähettäjä ja vastaanottaja tai edustaja, jotka työssä nähdään mahdollisesti markkinoiden muodostumiseen vaikuttavina tekijöinä. Perusteluksi esitetään, että esimerkiksi sataman viereen perustettava tehdas tai varasto voi vaikuttaa laivanselvitysalaan. Myös tehtaiden yksityissatamat voivat usein vaikuttaa laivanselvittäjän valintaan.

4.2.2 Asiakkaat

Asiakkaat ovat pääosin varustamoita tai rahtaajia. Näiden olemus ja toiminta vaikuttavat keskeisesti myös laivanselvityksiin. Voidaan jopa todeta, että ilman näitä toimijoita ei olisi laivanselvitystä, sillä ne luovat perustan kaikelle merikuljetukselle.

Asiakkaiden toiminta kuten tonniston muutokset, aluskokojen kasvattaminen tai muutokset palvelutasovaatimuksissa vaikuttavat suoraan toimialaan. Vaikutus näkyy sekä laivanselvitysten hinnassa että niiden määrässä. Asiakkaiden neuvotteluvoima toimialalla kuitenkin vaihtelee erittäin suuresti esimerkiksi alus- tai tavaratyyppistä riippuen.

4.2.3 Substituutit

Oleellinen *substituutti* laivanselvitysyriyksille on ennen kaikkea varustamoiden *in-house* -toiminta. *In-house* tarkoittaa kyseisen palvelun tuottamista itse ilman ulkoisia palveluntuottajia.

Jos rahtausosapuolet tai esimerkiksi varustamo päättäisivät alkaa tehdä itse laivanselvityksensä, tällä olisi suuri vaikutus laivanselvityspalveluihin useilla eri tavoilla.

Vaikka substituuteilla potentiaalisesti voisi olla suuri merkitys toimialalle, tämä on ainakin toistaiseksi enemmän hypoteettinen tilanne kuin oikea riski. Laivanselvitysten tekeminen on aikaa vievää, ala edellyttää melko suuria pääomia ja nykyisillä toimijoilla on pääsääntöisesti korkea ammattiosaamisen taso. Nämä kaikki puoltavat ulkoisten toimijoiden käyttämistä myös jatkossa. Lisäksi laivanselvityspalvelut eivät usein muodosta satamakäyntien kokonaiskustannuksista niin suurta osaa, että vaiva kattaisi säästöt.

4.2.4 Mahdolliset alalle tulijat

Mahdollisten alalle tulijoiden uhka on pieni riski Suomen laivanselvitysmarkkinoilla. Alalle tulon kynnys on melko suuri esimerkiksi pääoman tarpeen sekä henkilöstön ammattitaitovaatimusten vuoksi. Lisäksi nykyisten toimijoiden mahdollisuus etäselvitysten tekemiseen mahdollistaa niiden toimimisen eri puolilla Suomea olevissa satamissa, jolloin uusille toimijoille ei ole itsestään selvää markkinarakoa.

Useat laivanselvityksiä tekevät yritykset ovat myös globaaleja konserneja. Näin niillä voi olla mahdollisuus toimia myös muissa maissa, joka vahvistaa voimassa olevia asiakassuhteita. Varustamot ja rahtaaajat voivat edellyttää lisäksi tunnettua ja tunnustettua laivanselvitysyrittäjästä, joka edelleen hankaloittaa uusien yritysten alalle tuloa.

4.2.5 Kilpailu toimialan sisällä

Kilpailu toimialan sisällä vaikuttaa ennen kaikkea alaan sisäisesti, ei ulkoisesti. Hinta ja esimerkiksi erilaiset uudet palvelumuodot voivat vaikuttaa siihen, mikä yritys valitaan laivanselvitystyöhön. Ne eivät kuitenkaan pääsääntöisesti luo markkinoita, vaan muut tekijät synnyttävät markkinat.

Oleellista laivanselvityksessä on, että siihen kuuluu erilaisia veloitteita. Esimerkiksi kaikista aluskäynneistä tehdään Portnet-ilmoitus, jolle on useita määrämuotoisia vaatimuksia. Koska alusten laivanselvittäjä täyttää nämä vaatimukset, voidaan ajatella, että alan sisäisen kilpailun muutokset jakavat markkinat uudelleen mutta eivät vaikuta alaan muuten. Toimiala pikemminkin vain vastaa tarpeisiin eikä luo uusia sellaisia.

Laivanselvitysmarkkinoiden voidaan ajatella olevan tukitoiminnollinen palvelu. Ala ei ole palvelu, jota tarvitaan itseisarvollisesti, vaan sille täytyy olla edellytykset. Toimialan kasvun voidaan siksi nähdä edellyttävän esimerkiksi merikuljetusmarkkinoiden olemassaoloa, ennen kuin ala voi kasvaa.

Taulukko 1 kuvaa viittä kilpailuvoimaa laivanselvitysmarkkinoihin liittyen. Kaikki nämä tekijät vaikuttavat laivanselvityksiin. Näiden viiden elementin lisäksi on kuitenkin myös muita alalle kriittisiä tekijöitä kuten merikuljetusmarkkinoiden olemassaolo.

Edelleen tarkasteltaessa ylempää tasoa nähdään, että esimerkiksi kunnilla ja valtiolla on suuri rooli toimialaan liittyen. Alan säätely ja esimerkiksi valtion väylämaksulainsäädäntö vaikuttavat oleellisesti sekä merikuljetusmarkkinoihin että laivanselvityspalveluihin.

Edellä käsitellyt viisi kilpailuvoimaa eivät yksin synnytä laivanselvitysmarkkinoita. Niiden merkitys on kuitenkin selvästi nähtävissä, ja ne luovat keskeisen viitekehysten, jotta laivanselvityspalveluita on mahdollista ymmärtää paremmin.

4.3 Keskeinen toimialaan vaikuttanut kehitys

4.3.1 Suomen EU-jäsenyys

Suomen liittymisellä Euroopan unionin jäseneksi vuonna 1995 oli merkittävä vaikutus yhteiskuntajärjestelmäämme. Euroopan unioni rakentuu neljän vapauden ympärille: ihmiset, tavarat, palvelut ja valuutta voivat siirtyä vapaasti jäsenvaltiosta toiseen (EU lyhyesti, Eurooppatiedotus). Näin ollen elämme alueella, jossa vallitsevat yhdet sisämarkkinat ja vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen seurauksena suuri osa EU-maiden välisen kaupan esteistä on poistunut (Vastavuoroisen tunnustamisen periaate, Euroopan komissio).

Toinen Euroopan markkinoita lähentävä tekijä on vuonna 1995 voimaan tullut Schengen-sopimuksen soveltamisesta tehty yleissopimus, joka vuonna 1997 mukautettiin koko Euroopan unioniin ja johon Suomi liittyi 2001 (Schengen, Eurooppatiedotus). Tämä on edelleen helpottanut henkilöliikennettä rajatarkastusten keskittyessä markkina-alueemme ulkorajoille.

Tavaraliikenteen osalta EU-jäsenyys on tarkoittanut sitä, että tullimaksut sisäisessä liikenteessä ovat poistuneet ja esimerkiksi suuri joukko erilaisia direktiivejä ja standardeja on saatettu voimaan sisämarkkina-alueen kaupan tosiasialliseksi mahdollistamiseksi. EU:n sisämarkkinoiden toteutumista myös valvotaan aktiivisesti (Kaupanesteet, TEM).

Meriliikennettä ajatellen Schengen- ja EU-jäsenyys ovat vaikuttaneet sekä henkilö- että matkustajaliikenteeseen. Esimerkkinä voidaan mainita Rajavartiolaitoksen rajoitukset ja ilmoitusvelvollisuudet, jotka ovat erilaisia sisämarkkina- ja ulkomarkkinaliikenteessä oleville aluksille (Liikenteenharjoittajan ilmoitus- ja valvontavelvollisuus, Rajavartiolaitos).

Käytännössä Suomen EU-jäsenyyden voidaan nähdä vaikuttaneen meriliikenteeseen siten, että alukset voivat hankkia esimerkiksi provisio- tai polttoainetoimituksia tai palveluita Suomeen mistä tahansa EU-alueelta ilman rajoituksia tai tullivelvoitteita tavaralle. Näin EU:n vapaan kilpailun seurauksena alus voi tankata esimerkiksi Virosta tuotua polttoainetta tai lastintarkastaja voi tulla Saksasta Suomeen ilman ylimääräistä byrokratiaa.

EU-jäsenyyden vaikutuksen voi nähdä myös Suomessa vaihtuvien merimiesten dokumentaatiovaatimuksissa. Lähtevä tai saapuva EU-valtion merimies ei lähtökohtaisesti vaadi viranomaistoimintaa, kun taas EU- tai Schengen-alueen ulkopuolisesta valtiosta kotoisin oleva merimies aikaansaa viranomaisten tarkastustoimia. Viranomaiset myös valvovat Suomessa tapahtuvaa meriliikennettä ja esimerkiksi kaikki miehistön kansallisuutta ja liikkumista koskevat tiedot kuten passi- ja viisuminumero löytyvät Tullin miehistölistasta (liite 4), jonka agentti toimittaa alukselle ja tallettaa täytettynä Portnet-järjestelmään.

Tavaraliikenteessä agentin tulee esittää tullistatusdokumentit viranomaisille. Lisäksi hän on esimerkiksi risteilyalusten henkilötarkastuksiin liittyen yhteydessä rajaviranomaisten kanssa. Tällöin muodollisuudet riippuvat suuresti siitä, onko alus EU:n sisäliikenteenteessä, tulossa Schengen-alueen ulkopuolelta vai jostain toisesta Schengen-satamasta.

4.3.2 Globalisaatio ja sähköinen tiedonvälitys

Sähköinen tiedonvälitys on mahdollistunut maailmanlaajuisen reaaliaikaisuuden alusliikenteessä. Tietoa voidaan lähettää ja vastaanottaa entistä nopeammin. Lisäksi laivausprosessin kaikki osapuolet ovat lähtökohtaisesti jatkuvasti tavoitettavissa. Myös liikenteen seurattavuus on sähköisten palvelujen ansiosta kattavaa ja helposti saavutettavaa.

Osittain täysin vapaasti käytettävällä MarineTraffic-sivustolla voidaan seurata globaalia alusliikennettä reaaliaikaisesti (MarineTraffic). Sivustolla voidaan seurata esimerkiksi maailman satamia tai erilaisien hakutoimintojen avulla jopa yksittäisiä aluksia. Nähtävissä on esimerkiksi alusten reitti, alustiedot, seuraava satama sekä matkanopeus ja kuvia aluksista ja satamista. Sivuston seuranta perustuu alusten AIS-järjestelmään.

Myös satamat keräävät tietoa internetsivuilleen ja useimmilla Suomen satamilla on sivuillaan reaaliaikainen aluslista, joka ei vaadi kirjautumistietoja (esim. Oulun sataman laivalista; Turun Sataman laivalista). Näistä satamien listoista on usein nähtävissä sekä saapuvat, satamassa olevat että lähteneet alukset sekä alusten ETA, ETS ja alusten laivanselvittäjä satamakäynnille.

Agentti toimittaa nykyisin lähes kaiken aluskäynnin dokumentaation viranomaisille sähköisesti. Suurin osa tästä viranomaisasioinnista tapahtuu vuonna 2000 nykymuotoisena käyttöön otetun Portnetin kautta (Alusliikenteen ilmoituspalvelu (Portnet)). Myös saapuvan tavarantullistatusdokumentit toimitetaan aluksen agentin tekemien sähköisten ilmoitusten jälkeen sähköpostitse tullille, eikä prosessi ole vaatinut alkuperäisiä paperisia dokumentteja 01.04.2017 jälkeen (Saapuvan tavarantulliaseman osoittaminen, Tulli).

Sähköisen tiedonkulun kehittyminen on ohjannut lähes koko laivanselvitysprosessin aluskäyntien ohella työskentelyksi tietokoneella sekä sähköpostin pääasialliseksi yhteydenpitovälineeksi. Laivanselvittäjän tulee olla aina tavoitettavissa työn luonteen vuoksi ja tiedon tulee liikkua tarvittaessa 24 tuntia vuorokaudessa. Voikin todeta, että sähköinen tiedonvälitys viime vuosina on mahdollistanut tämän muutoksen kokonaisvaltaisesti.

4.3.3 Muita huomioita

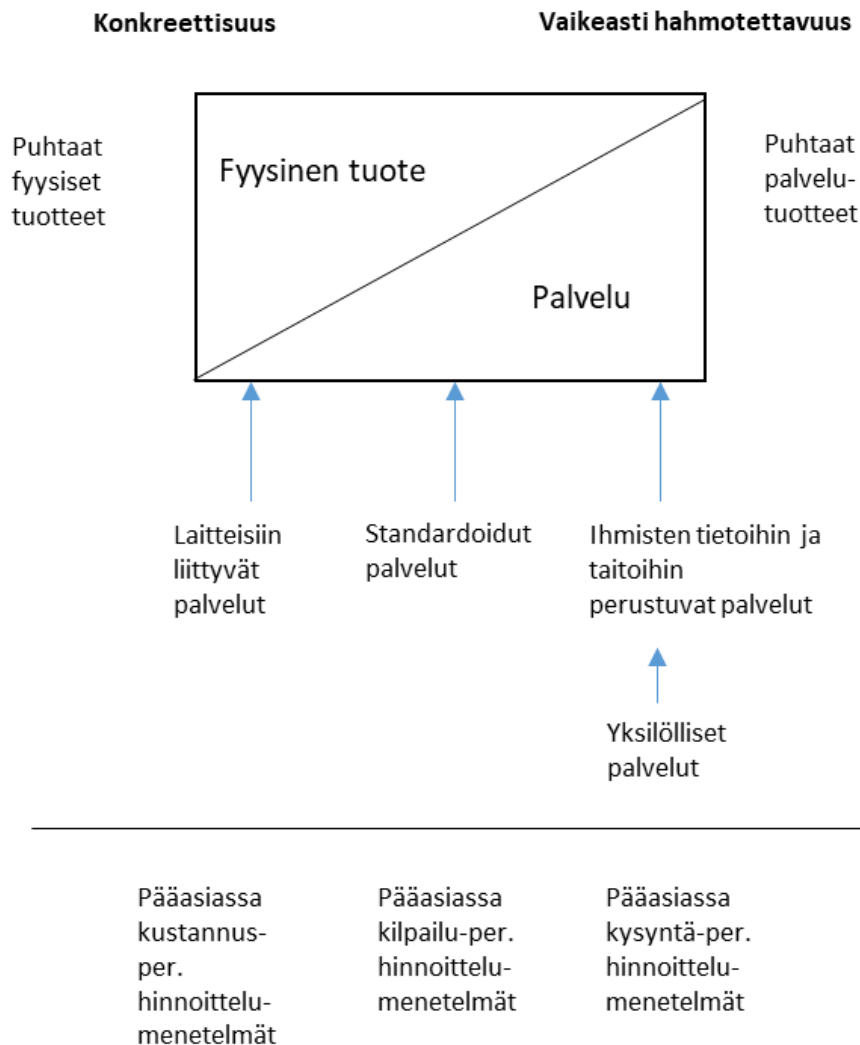
Merenkulkuala on globaali ja suuri ilmastopäästöjen aiheuttaja. Tästä syystä erilaisilla ympäristövaikutuksellisilla kysymyksillä on alalle suuri merkitys. Viime vuosien näkyvin esimerkki tällaisista on vuonna 2015 voimaan tullut IMO:n ja EU:n päätösten mukainen uusi rikkidirektiivi (Rikkidirektiivi voimaan 2015 alussa, LVM). Myös julkishallinnon erilaisilla tukitoimilla kuten viime vuosina voimassaolleella ja esityksen mukaan 2019–2020 edelleen jatkettavalla (Hallituksen esitys 123/2018 vp) rikkidirektiivistä johtuvalla väylämaksualennuksella on ollut rooli Suomen meriliikenteessä.

LNG-teknologia on myös osaltaan kasvattanut laivanselvitysmarkkinoita. Tämä kehitys on avannut uusia mahdollisuuksia sekä Suomessa tapahtuville aluskäynneille että merenkuljetus- ja teknologiateollisuudelle. Käytännössä LNG-polttoaineteknologia on esimerkiksi lisännyt Suomen telakoiden tilaukstanta ja kasvattanut aluskäyntien määrää alusten tullessa myös vain bunkraamaan eli tankkaamaan polttoainetta. Valtio on tukenut uusien LNG-terminaalien kehitystä taloudellisesti lähes 100 miljoonalla eurolla (LNG-terminaalien investointituki, TEM). Eri toimijoiden LNG-terminaaleja on Suomessa vielä vähän, mutta verkon laajentamista on suunniteltu ja esimerkiksi korkein hallinto-oikeus on ottanut päätöksessään kantaa Turun Pansion LGN-terminaalien rakentamiseen (KHO, Muu päätös 155/2015).

4.4 Laivanselvitysalan palvelutuote ja -prosessi

Palvelutuotetta ajateltaessa keskeistä on siitä maksettava hinta. Näin palvelutuotteiden perustana voidaan suurelta osin pitää arvoa, jonka asiakkaat palvelulle näkevät (Palvelut ja asiakassuhteet 2001, 42–43). Tämä on tärkeää silloin, kun palveluyritys muodostaa markkinointistrategiaansa. Markkinointistrategia muodostuu suurelta osin yrityksen omasta arviosta asiakkaille luomastaan arvosta. Palveluita tarjottaessa haasteeksi saattaa muodostua se, kuinka yritys kykenee hinnoittelemaan tuotteensa oikein. Oleellista on, että luodusta lisäarvosta saadaan korvaus välttämällä samalla tuotteen väärinhinnoittelua. (Tikkanen ym. 2007, 60–61.)

Tuotteen hinnoittelu voi olla helppoa, mikäli tarkastelemme laitteisiin liittyvää tai edes jossain määrin standardoitua palvelua (Kuva 9). Laivanselvitys taas voidaan useimmissa tapauksissa nähdä yksilöllisenä ja usein vaikeasti hahmotettavana palveluna, joka muodostuu aluskäyntikohtaisista erilaisista osakokonaisuuksista (Ulmanen 2017, 20–21).



Kuva 9 Palveluiden hinnoittelu (Palvelut ja asiakassuhteet 2001, 46)

Riippumatta markkinointistrategiasta ja hinnoittelun muodostumisesta (Kuva 9) yrityksen tulee kyetä myymään (Tikkanen 2005, 172–173). Myös Näsi ja Neilimo ovat esittäneet, että asiakas on aina yritykselle elinehto. Heidän mukaansa liiketoimintaosaamiseen sisältyvät sekä teknologia-että kaupankäyntiosaaminen. Hyvä palvelutuote ei yksin siis riitä, vaan tarvitaan myös kykyä käydä kauppaa (Näsi & Neilimo 2006, 73–77).

Myös Grönroos on esittänyt samaa (Kuva 4). Tuote ei yksin riitä, vaan tärkeää on myös se, miten palveluprosessi etenee (Grönroos 2017, 96). Tämän lisäksi palvelun hinta vaikuttaa osaltaan asiakkaan kokemaan kokonaislaatuun (Grönroos 2017, 99).

Laivanselvityspalvelut voidaan yksinkertaistaen jakaa välttämättömiin palveluihin ja lisäpalveluihin. Tarkasteltaessa pelkästään välttämättömiä palveluita laivanselvitys voitaisiin

palveluna mahdollisesti ajatella standardoiduksi palveluksi (Kuva 9), jossa palvelutuote pysyy samanlaisena jokaiselle yksittäiselle tietyntyyppiselle aluskäynnille ja on hyvin konkreettista.

Palvelutaso alalla poikkeaa kuitenkin usein edellä mainitusta ja on lähes aina ainakin osittain vaikeammin hahmotettavaa (Kuva 9). Kansainvälinen laivameklariliitto FONASBA on myös esittänyt, että agentin tulee täyttää useita pakottavan säädännön ylittäviä vaatimuksia työssään. Lisäksi järjestön mukaan laivanselvittäjän työssä on keskeistä aina vastata kulloisenkin päämiehen palvelu- ja laatuvaatimuksiin. (The Role of the Ship Agent 2018.) Myös välttämättömien palveluiden sisältö poikkeaa aluskäynnistä riippuen toisistaan ja siksi laivanselvitys on yksilöllistä palveluntuottamista.

Palvelutuote laivanselvityksessä on aluskäynnin tyypistä riippumatta keskeisiltä velvoitteiltaan melko määrämuotoinen (Taulukko 2). Tämä selittyy erityisesti yhteiskunnan ja viranomaisten vaatimuksilla, jotka ovat aluskäynnistä riippumatta joustamattomia.

Useimmille alustyypeille on esimerkiksi keskenään samat aikarajoitukset alusilmoitusten jättämiselle ja nämä ilmoitukset ovat hyvin määrämuotoisia (Regulation issued by Finnish Customs, Suomen tullit). Myös laivanselvittäjän työn osalta prosessi etenee usein alustyyppistä riippumatta etenkin ennen aluksen saapumista hyvin samalla tavalla (haastattelu 1; haastattelu 2).

Taulukko 2 Esimerkkejä laivanselvittäjän velvollisuuksista eräiden alustyyppien osalta

	Pre-arrivals	Tavarailmoitus	Arex-ilmoitus	Saap./ lähtöaika	Satamamaksut	Väylämaksut	Aluksella käynti	Tiedonvälitys	Agentin Sof
Kuivarahtialus, purkava	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Kuivarahtialus, lastaava	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Tankkeri, purkava	X	X	X	X	X	X	X	X	Mahdollisesti
Tankkeri, lastaava	X	X	X	X	X	X	X	X	Mahdollisesti
Ulkomainen valtionalus	-	-	-	-	X	-	X	Osittain	-
Risteilyalus	X	-	-	X	X	X	X	X	-
Projektilaivaus	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Etäselvitys	X	X	X	X	X	X	-	Osittain	-

X = tehtävä aina, - = ei koske alustyyppiä. Taulukosta 2 voidaan nähdä, että esimerkiksi laivanselvitysyrityksen asiakkailtaan keräämät satamamaksut koskevat kaikkia alustyyppiä, myös

ulkomaisia valtionaluksia esimerkiksi aluksen kiinnitys- ja irrotusmaksujen muodossa. Lisäksi keskeiset Portnet- sekä AREX-ilmoitukset koskevat lähes kaikkia erilaisia aluskäyntejä.

Eri aluskäyntien vaatimukset yksittäisten velvollisuuksien sisällölle ovat kuitenkin osin toisistaan poikkeavia. Esimerkiksi *pre-arrivals*-dokumentit kuten aluksen jäte- ja miehistöilmoitus vaaditaan kaikista aluskäynneistä (pl. ulkomaiset valtionalukset). Taulukosta ei kuitenkaan nähdä, mitä dokumentteja tarkalleen vaaditaan. Lisäksi väylämaksu, jonka agentti kerää, vaihtelee aluksen tyypistä, nettotonneista ja jääluokasta sekä satamakäynnin luonteesta riippuen. Toisaalta esimerkiksi satamakäynnin aikana vain bunkraavat eli polttoainetta hakevat alukset tai riittävän pienet alukset on vapautettu tästä maksuvelvollisuudesta (Finlex, väylämaksulaki, 1122/2005).

Jaettaessa laivanselvityksen palvelutuotetta eri osa-alueisiin voidaan ajatella, että tuotteeseen kuuluu velvoitteita liittyen alukseen ja lastiin sekä tiedonannollisia tehtäviä. Selvästi alukseen liittyviä velvoitteita ovat esimerkiksi saapumis- ja poistumisaikojen kirjaaminen Portnet-järjestelmään (Finlex, laki alusturvallisuuden valvonnasta, 370/1995) sekä *pre-arrivals*-dokumenttien ja muiden vaadittujen alusta koskevien tietojen tallentaminen määräajassa kyseiseen järjestelmään (Regulation issued by Finnish Customs, Suomen tullit). Myös esimerkiksi väylämaksu perustuu nimenomaan aluksen tietoihin.

Tavaraan liittyviä tehtäviä ovat erilaiset lasti-ilmoitukset sekä tavaramaksuvelvollisen tietojen välittäminen. Tavara-ilmoituksen antajana agentti on velvollinen selvittämään lastien tullioikeudellisen aseman esimerkiksi rahtausdokumenteilla ja Portnet-ilmoituksen tullistatus-tiedoilla (Alusmanifesti-ilmoitukset). Tavaramaksu ei kulje laivanselvitysyhtiön kautta, mutta yhtiö toimittaa maksuvelvollisen tiedot eteenpäin. Maksu perustuu ensisijaisesti laivattuun tavaramäärään (MT), ja sen suuruus vaihtelee eri satamien välillä. Tavaramaksu vahvistetaan pääsääntöisesti kalenterivuositain.

Tiedonannolliset tehtävät sisältävät vaihtelevan määrän toimia, jotka riippuvat ensisijaisesti aluskäynnin tyypistä sekä varustamon haluamasta palvelutasosta. Tavaraliikenteessä jonkinasteinen ero agentin velvollisuuksissa voidaan nähdä kuivarahti- ja tankkeriliikenteen välillä tai toisaalta lastaavan ja purkavan liikenteen välillä. Nämä erot palvelutuotteessa voivat liittyä esimerkiksi agentin alusvierailujen määrään tai osapuolten sopimukseen käynnin dokumenttien laatijasta. Lisäksi muut tekijät kuten tavaran rahtaaajaosapuolet sekä satama, jossa selvitys tapahtuu, voivat vaikuttaa mainittuun eroon.

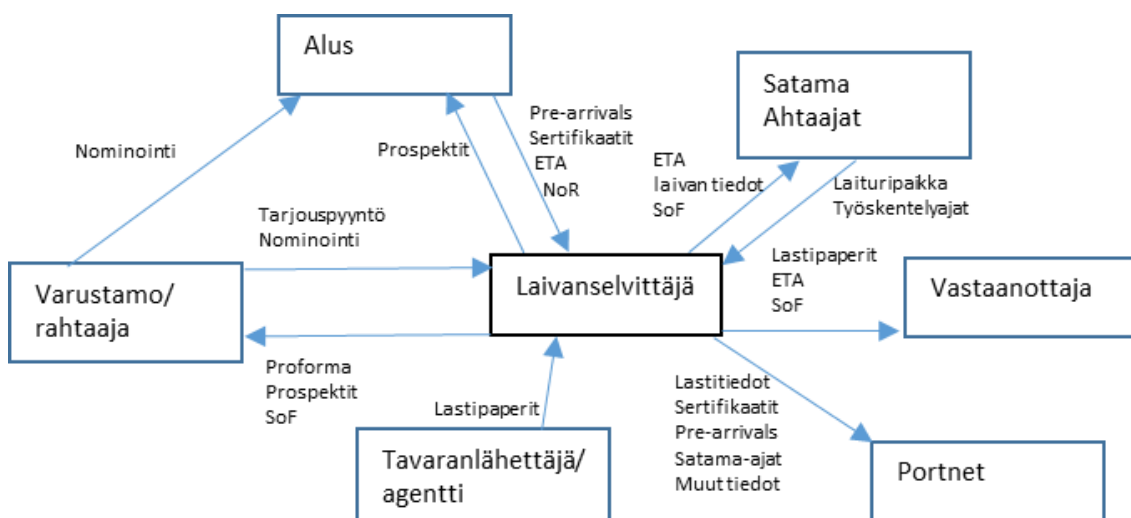
Mainittujen toistuvien prosessien lisäksi laivanselvityksen palvelutuotteeseen voivat kuulua erilaiset lisäpalvelut. Niihin voi sisältyä lähes mitä vain aina autojen vuokraamisesta hinaaja- ja luotsipalveluiden tilaamiseen, kuriiripostin toimittamiseen sekä jätevedenkeräyskaluston paikalle järjestämiseen käynnin ajaksi – jopa joulukuusten toimittamiseen alukselle. Toimialan lisäpalveluiden täsmällinen taulukoiminen aluskäyntikohtaisesti ei ole siksi mahdollista.

Toimialan ominaispiirteistä johtuen voidaan nähdä, että laivanselvityspalvelun yksiselitteinen kuvaus on haasteellista. Voidaan esittää, että laivanselvitysala perustuu yksilölliseen ja

tapauskohtaiseen palveluun, ja on jossain määrin vaikeasti hahmotettavaa (Kuva 9). Kattavimmillaan voidaan todeta, että palvelutuote muodostuu yksittäiseltä satamakäynniltä vaadittavista palveluista (Taulukko 2), eräistä muista pakottavista velvoitteista sekä mahdollisista käytetyistä agentin järjestämistä lisäpalveluista.

Kustannus laivanselvitysyritysten asiakkaille perustuu sopimukseen ja usein kilpailutukseen. Toimialalla käytetään yleisesti kokonaishintaa (*lumpsum*) (Ulmanen 2017, 20), jossa kaikki selvittäjän työ sisältyy agenttipalkkioon. Osittain voidaan ajatella, että tämä on ennen kaikkea asiakkaan etu. Näin asiakas nimittäin tietää pääpiirteittäin käynnin kustannukset, ja asiakas voi edellyttää laivanselvittäjältä yhä parempaa palvelutasoa prosessin aikana ilman että asiakkaan tulee maksaa palvelusta enempää. Laivanselvitysyrityksen tarkoituksena on kyetä neuvottelemaan riittävä palkkio ja minimoimaan käynnin aikana aiheutuva lisätyö, josta se ei välttämättä kykene lisäveloittamaan. Koko aluksen käyntiä ajatellen laivanselvityspalvelun kustannus asiakkaalle ei usein ole kustannuksista keskeisin, vaan esimerkiksi väylämaksu ja luotsauskulut ovat tätä suurempia tarkasteltaessa kokonaiskustannuksia.

Laivanselvityspalvelun käynnistymisen keskiössä on varustamo tai rahtaaja, joka käynnistää prosessin nimeämällä agentin aluskäynnille (Kuva 10). Vasta tämän jälkeen laivanselvittäjä aloittaa varsinaisen toimintansa. Ainakaan pääsääntöisesti ennen tätä varustamolle ei synny kuluja laivanselvittäjän siihen mennessä tekemistä toimista.



Kuva 10 Yksinkertaistettu kuvaus laivanselvitysprosessista (oma havainnekuva)

Kaikki palvelut eivät ole välttämättömiä ja ne voidaan suorittaa myös eri järjestyksessä. Seuraavassa kuvataan satamakäynti kronologisessa järjestyksessä. Esimerkissä purkava kuivarahtialus saapuu satamaan. Käyntiin liittyy myös lisäpalveluita, joita ei ole esitetty kuvassa mutta jotka ilmaistaan kuvauksessa. Satamakäyntiprosessia ovat aikaisemmin kuvanneet esim. Mönkkönen (2010, 28–30) ja Ulmanen (2017, 23–25).

Ensin varustamo ilmoittaa agentille mahdollisesta lastista ja pyytää tarjousta. Laivanselvittäjä vastaa lähettämällä ns. proforma- eli ennakkolaskun arvioiduista kuluista sekä prospektit. Näitä

ovat esimerkiksi odotettavissa oleva ruuhka satamassa, rajoitukset käynnille, työskentelyajat ja purkuoperaation teho. Laivanselvittäjä esittää samalla myös mahdolliset veloitteet ennakkomaksuille.

Varustamo nimeää agentin ja lähettää toimeksiannon myös alukselle. Tämän jälkeen alus lähettää agentin pyynnöstä käynnin kannalta oleelliset dokumentit. Tällaisia ovat esimerkiksi 24 tuntia ennen saapumista tarvittavat *pre-arrivals*-dokumentit (Regulation issued by Finnish Customs, Suomen tullit) sekä IMO:n vaatimat ensimmäisellä satamakäynnillä lisättävät sekä tarvittaessa uusittavat sertifikaatit (FAL Forms and Certificates, IMO). Alus tai varustamo antaa agentille myös ETA-arvion. Tätä arviota päivitetään jatkuvasti. Samalla laivanselvittäjä avaa Portnet-järjestelmään kyseisen aluskäynnin ja syöttää sinne käynnille vaadittavat tiedot aikarajojen sisällä tai kun hänellä on kyseiset tiedot saatavilla.

Ennen aluksen saapumista laivanselvittäjä informoi satamaa, ahtaajia sekä tavarantoimittajaa. Satama ja ahtaajat ohjeistavat agenttia mahdollisissa satamapaikkaan liittyvissä kysymyksissä, jotka saattavat perustua esimerkiksi aluksen kokoon, sen vaatimiin satamapalveluihin kuten vesi- tai jätevesiliitännöihin sekä ahtaajien muuhun alusliikenteeseen. Agentti myös neuvottelee ahtaajien kanssa tarvittaessa mahdollisesta ylityöstä.

Lähetäjäpään agentti tai lähettäjä toimittaa vastaanottopään agentille lastipaperit. Agentin työn kannalta keskeisimpiä ovat merikuljetusasiakirja eli konossementti (Konossementti, Tieteen termipankki) sekä tavarantoimittajien ilmoittamat dokumentit (Alusmanifesti-ilmoitukset) kuten T2L tai EaD. Kuljetettavasta tavarasta ja lastausvaltiosta riippuen laivanselvittäjä tekee tavarantoimittajien ilmoittamat viranomaisilmoitukset kuten Portnetin vaarallisen aineen VA-ilmoitus, manifesti-ilmoitus ja mahdolliset AREX-ilmoitukset (Turvatietoilmoituspalvelu (AREX)). Agentti myös toimittaa lastipaperit edelleen vastaanottajalle, vastaanottajan tarkastajalle sekä muille osapuolille, jotka niitä tarvitsevat.

Saapumisen lähestyessä laivanselvittäjä informoi vaaditusti myös muita käyntiin liittyviä osapuolia, joita ovat esimerkiksi luotsi (Finlex, luotsauslaki, 940/2003) sekä hinaajat. Samalla agentti neuvottelee luotsin, luotsinvälityksen ja kapteenin kanssa hinaajien tarpeesta sekä mahdollisista sää- ja pimeärajoituksista saapumiselle. Agentti tai alus antaa luotseille vaaditut ennakkoilmoitukset aluksesta, ja useimmiten alus tekee agentin ohjeiden mukaisesti itse lopullisen luotsitilauksen kolme tuntia ennen tarvetta (Finnpilot, luotsin tilaaminen).

Kun alus on saapunut tai saapumassa, se antaa notiisin (*Notice of Readiness*) valmiudestaan. Notiisin antohetki vaihtelee ja voi riippua esimerkiksi käytännöistä ja kapteenista sekä aluksen valmiudesta aloittaa purku notiisin antohetkellä. Alus voi myös antaa useita notiiseja. Notiisin antaminen on kuitenkin määritelty tapauskohtaisesti etukäteen, ja siihen liittyy erilaisia juridisia ja sopimuksellisia veloitteita. (Laajarinne 2014, 12–21.)

Aluksen ollessa kiinnittynyt laituriin laivanselvittäjä vierailee usein aluksella heti tai riittävän pian purkuoperaation käynnistymisen jälkeen. Laivanselvittäjä kerää tarvittavat tiedot saapumissähköpostia varten ja vahvistaa saapumisen Portnet-järjestelmään kahden tunnin

sisällä saapumisesta. (Ulmanen 2017, 25.) Hän saattaa myös toimittaa alukselle dokumentteja, esittää kapteenille varustamon toiveita tai vastata aluksen matkalla esittämiin pyyntöihin. Hän myös keskustelee esimerkiksi purkajien esimiehen, lastintarkastajan ja kapteenin kanssa satamakäynnin hoitamiseen liittyvistä käytännön asioista.

Satamakäynnin aikana laivanselvittäjä toimii varustamon edustajana ja huolehtii sen eduista (Gorton ym. 1980, 27). Hän pyrkii mahdollisuuksien mukaan myös edesauttamaan kapteenin esittämien toiveiden täyttämistä esimerkiksi eri palveluihin tai aluksen lähtöön liittyen.

Agentti seuraa purun edistymistä ja pitää ajan tasalla aluksen satamakäynnin keskeiset tiedot sisältävää *Statement of Facts* -dokumenttia (SoF, liite 3) sekä osapuolia koko satamakäynnin ajan. Lähdössä agentti usein tilaa luotsin ja muut palvelut sekä esittää ennen lähtöä eri osapuolille dokumentaation satamakäynnin kulusta. Lähdössä *Statement of Facts* allekirjoitetaan ja agentti toimittaa sen ja purkusataman muun dokumentaation kaikille osapuolille. Laivanselvittäjän tulee vahvistaa aluksen lähtö saapumisen tavoin kahden tunnin sisällä sen tapahtumisesta. Kaikki satamakäynnin laskut tulevat aikanaan laivanselvitysyritykselle, joka veloittaa ne lopulta oikeilta osapuolilta aluskäynnin matkaohjeiden mukaisesti.

5 LAIVANSELVITYSPALVELUIDEN NÄKYMÄT

5.1 Alan toimintaympäristö

Merikuljetusten infrastruktuuri on muutosten edessä. Lähivuosina suuri merkitys on sillä, miten valtio toteuttaa esittämiään muutostöitä lainsäädännössä. Uudistusten toteutuessa VTS-järjestelmän yhtiöittäminen ja merenkulun tiedonkulun parantaminen ovat eräitä keskeisimpiä merenkulkualaa koskevia lähivuosien muutoksia (Hallituksen esitys 34/2018 vp, 11–14 & 16–17). Nämä muutokset astuivat suurelta osin voimaan 01.01.2019 liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan uudistuksessa. Mikäli alan tiedonkuluvaatimukset tai sähköinen toimintaympäristö muuttuvat tulevaisuudessa, vaikuttaa se oleellisesti laivanselvitykseen. Tätä toimintaympäristön muutosta voidaan osittain havaita jo tapahtuneen esimerkiksi Portnet-järjestelmän viime vuosina muuttuneiden vaatimusten muodossa (haastattelu 1).

Suomen on esitetty olevan jossain määrin muita Itämeren valtioita alttiimpi sekä idästä että lännestä kohdistuville muutoksille. Näin Suomen meri-infrastruktuurin tilaan tulevat lähivuosina vaikuttamaan sekä mahdollinen Brexit-ero että häiriöt merikuljetuksissa Venäjän kanssa. (The economic state of the Baltic Sea region 2017, 127–128.) Tämä tulee näkymään esimerkiksi Rolls Roycen automaattilaivojen kehitystyössä Turussa, Suomen meriviennissä ja -tuonnissa sekä merialan tutkimustoiminnassa (Brexitin vaikutukset).

Myös rahalliset lisäpanostukset infrastruktuuriin vaikuttavat laivanselvityksiin lähitulevaisuudessa. Lähivuosien kasvavat investoinnit satamiin (Karvonen 2016, 22) edistävät laivanselvitystyötä esimerkiksi alusten satamassa olon seurannan kehittämisenä, lastioperoinnin ennakoitavuuden parantamisena sekä lisäpalveluiden kasvuna satamissa.

Varustamojen keskeinen neuvotteluasema (Taulukko 1) laivanselvitysalalla on oleellinen näkökulma, joka vaikuttaa toimialaan tulevaisuudessa. Myös varustamojen lisääntyvä vaatimustaso agenteille esimerkiksi raportoinnin tiheydessä ja laajuudessa tulee olemaan merkittävä haaste alalla jaksamisen kannalta (haastattelu 1; haastattelu 2).

Laivanselvitysyriyksille haaste tulee olemaan selvityspalkkioiden hinnanmuodostuksen perusteleminen. Toimialan palvelua on hankala määritellä joka kerta yksityiskohtaisesti, mikä vaikeuttaa sen hinnoittelua (Palvelut ja asiakassuhteet 2001, 46). Tämän lisäksi alan yleinen hinnoittelukäytäntö (Ulmanen 2017, 20) sekä varustamojen vaatimukset yhä alemmista selvityspalkkioista (haastattelu 1) luovat haasteen toimialalle.

Kasvavana haasteena tulevaisuudessa voidaan nähdä yksittäisen asiakkaan ymmärtäminen. Laivanselvittäjän tulee kyetä käsittämään yhä paremmin yksittäinen asiakaskohtaaminen asiakkaan tarpeiden täyttämiseksi. Lopputuotteen lisäksi myös palveluprosessin suuri merkitys on syytä tiedostaa (Grönroos 2015, 94–96). Uudet entisestä poikkeavat tilanteet, nopea toimialakehitys ja yhä parempi kyky ongelmanratkaisuun ovat muita keskeisiä haasteita laivanselvitysalalla lähitulevaisuudessa (Ulmanen 2017, 21–22).

5.2 Laivanselvityspalveluiden PESTE-analyysi

Itämeren merikuljetusten tulevaisuuden täsmällinen ennustaminen on erittäin hankalaa. Tulevaisuuteen varautumisen kannalta on tärkeää, että ennusteissa huomioidaan useita erilaisia mahdollisia skenaarioita alaa koskien (esim. Lappalainen 2013, 47–48).

Laivanselvityspalveluiden näkökulmasta toimialan tulevaisuuden analysoiminen on haastavaa alan luonteesta johtuen. Vaikka toimialan perustuote on osin rutiininomainen (haastattelu 1), laivanselvitysprosessi on silti usein selvittäjän tai selvitysyhtiön osaamiseen perustuva yksilöllinen palvelutuote (Kuva 9).

Seuraavassa käydään läpi PESTE-analyysin tulokset laivanselvitysalalla. Näin voidaan käsittää, mitkä eri näkökohdat vaikuttavat laivanselvitysalaan lähitulevaisuudessa. PESTEä käyttämällä kykenemme myös tarkastelemaan näitä vaikuttavia elementtejä yksi kerrallaan olettaen, että kaikki muu laivanselvitysalalla pysyy muuttumattomana.

5.2.1 Poliittinen näkökulma

Poliittinen päätöksenteko ohjaa laajasti koko yhteiskuntaa. Tämä koskee myös merikuljetuksia ja laivanselvityspalveluita. Keskeisiä kysymyksiä lähivuosina ovat esimerkiksi kuntapolitiikka, väylämaksualennuksen jatkaminen ja merenkulun tuet.

Tällä hetkellä näyttää siltä, että merenkulun toimintaedellytykset eivät ole heikkenemässä poliittisten muutosten seurauksena lähivuosina. Esimerkiksi valtion talousarvioesityksessä vuodelle 2019 esitetään, että väylämaksualennus pidetään voimassa myös lähivuosina ja että alusten parannustöitä tuetaan myös jatkossa rahallisesti.

Euroopan sisämarkkinoiniin kuuluminen mahdollistaa tietynlaisen poliittisen jatkuvuuden Suomessa myös lähivuosina. Vaikka Suomi on jossain määrin altis sekä Brexitin että Venäjän kanssa käydyn kaupan rajoitteiden vaikutuksille (The economic state of the Baltic Sea region 2017, 127–128), ne eivät vaikuta ratkaisevasti esimerkiksi kasvun positiiviseen kehitykseen satamissamme (mm. Taloudellinen katsaus 2018, 27).

Laivanselvitysten ollessa pääasiassa merenkulusta riippuva tukipalvelu (haastattelu 1; Kuva 10), poliittiset muutokset vaikuttavat alaan pääasiassa toissijaisesti. Alalle onkin tärkeää, että merikuljetusten toimintaedellytykset näyttävät hyviltä lähivuosina.

5.2.2 Talouden näkökulma

Taloudelliset tekijät vaikuttavat laivanselvitysalalla sekä yksittäisiin yrityksiin että koko toimialaan lähivuosina. Alan kilpailuvoimista varustamoilla on keskeinen rooli lähivuosien kehityksessä toimialalla (Taulukko 1). Oleellista on huomata, että varustamot osaltaan vaikuttavat sekä alan hinnanmuodostukseen että luovat laivanselvitysmarkkinat.

Laivanselvitysalan suuri haaste tulee olemaan selvityspalkkioiden pitäminen riittävinä (haastattelu 1). Kilpailu alalla ja esimerkiksi etäselvitykset johtavat alhaisempiin palkkioihin, ja tämä on keskeinen taloudellinen kysymys laivanselvitysalalla lähivuosina.

Satamainfrastruktuurin näkökulmasta lähivuosien kehitys tulee olemaan positiivista. Taloudellisten investointien määrä tulee kasvamaan seuraavina vuosina (Karvonen 2016, 22). Tämä satamien kehitys tulee palvelemaan osaltaan myös laivanselvitysalaa. Myös viime vuosien julkinen tuki esimerkiksi LNG-markkinoihin liittyen tulee kasvattamaan laivanselvitystarpeita lähivuosina (LNG-terminaalien investointituki, TEM).

Kaluston riittävyys ja yleiset rahtikustannukset tulevat vaikuttamaan lähivuosina myös Suomen merikuljetuksiin. Esimerkiksi jäämerenkulun kustannukset ovat oleellisia meriliikenteellemme myös jatkossa (Talvimerenkulku, Liikennevirasto). Taloudellisia näkökulmia lähivuosina voivat olla esimerkiksi mahdolliset muutokset aluksen jääluokan osuudessa väylämaksun muodostumiseen tai valtion investoinnit jäänmurtokalustoon.

5.2.3 Sosiaalinen näkökulma

Sosiaaliset näkökulmat merikuljetuksissa voidaan tiukkaa määritelmää käyttäen nähdä vain asioiksi, jotka liittyvät suoraan joko alusten tai satamaoperaatioiden henkilöstöön (Kiiski 2017, 75). Laajennetusti voidaan ajatella, että niihin kuuluvat myös esimerkiksi satamakäynnin mahdollistava yhteistyö prosessissa sekä tiedonkulku.

Sosiaalinen yhteistyö merikuljetuksissa lisääntyy selvästi lähivuosina yleisellä tasolla. Laivanselvitysalan intresseissä on pyrkiä edistämään tiedonkulkua toimialalla sekä alan sidosryhmien välillä (Call the Agent -seminaari, Navigator Magazine). Myös esimerkiksi Portnet-lomakkeiden viime vuosien muutoksissa eräs keskeinen tavoite on ollut eri EU-valtioiden alusliikenteen ilmoitusjärjestelmien keskinäinen integroiminen.

Laajemmassa mittakaavassa sosiaalisia kysymyksiä voivat olla esimerkiksi kansainväliset sopimukset ja alusten lippuvaltio. Globalisaatio tulee vaikuttamaan esimerkiksi kolmansien valtioiden elintasoon, joka saattaa merkitä korkeampia palkkoja merimiehille tai ammattiliittojen saartotoimia sääntöjä rikkovia aluksia ja varustamoja kohtaan. Kyseiset muutokset tapahtuvat kuitenkin mahdollisesti pitemmän ajan kuluessa ja edellyttävät nykyistä laajemman konsensuksen vallitsemista esimerkiksi eri valtioiden välillä. Myös IMO:n rooli tulee olemaan keskeinen tässä mahdollisessa muutoksessa.

Laivanselvitystyössä agentin rooli tulee korostumaan yhä edelleen sosiaalisten kysymysten merkityksen lisääntyessä lähivuosina. Agentilla on keskeisiä pakottavia tehtäviä selvityksissä kaikissa eri alustyypeissä (Taulukko 2), ja hänen rooliaan ei siksi voida sivuuttaa muutosten jälkeenkään. Laivanselvittäjän työ sisältää jatkossa kuitenkin nykyistä vähemmän henkilökohtaisia kohtaamisia ja aluksilla käyntejä esimerkiksi etäselvitysten ja sähköisen dokumentaation yhä lisääntyessä (haastattelu 1; haastattelu 2).

5.2.4 Teknologinen näkökulma

Teknologian kehityksen kasvava merkitys laivanselvitystyölle on nähtävissä oleva trendi, mutta muutoksen tarkka vaikutus on vielä hankalasti arvioitavissa. Teknologia tulee joka tapauksessa vaikuttamaan laivanselvittäjän työhön suuresti (haastattelu 1; haastattelu 2).

Keskeisen teknologisen tavoitteen ollessa tiedonkulun parantaminen voidaan tulevien muutosten selvästi nähdä vaikuttavan laivanselvittäjän työhön (Kuva 3). Laivanselvitysprosessissa tiedonkulusta päävastuullisena oleva agentti on keskeinen linkki teknologisten muutosten käyttöönotossa.

Lähivuosien muut teknologiset innovaatiot kuten etäluotsaus tulevat vaikuttamaan koko merenkulkualaansa tulevaisuudessa. Etäselvitykset lisääntyvät lähitulevaisuudessa sekä teknologian kehityksen että niiden asiakkaalle halvempien hintojen vuoksi (haastattelu 1). Lisäksi mahdollisesti uudenlaiset laivanselvityspalvelun muodot sekä alan sisäinen kilpailu voivat lisätä etäselvityksiä jatkossa esimerkiksi kustannussäästöjen aikaansaamiseksi. Teknologinen kehitys saattaa myös uudistaa laivanselvityksen palvelutuotetta (Taulukko 1). Esimerkiksi etäselvitysten lisääntyessä laivanselvitys saattaa kahden laatu-ulottuvuuden huomioimisen sijasta tulevaisuudessa tarkoittaa vain sitä, mitä asiakkaalle tarjotaan, ei miten se tarjotaan (Kuva 4; Grönroos 2015, 96).

5.2.5 Ympäristöön liittyvä näkökulma

Ympäristökysymykset sekä niihin viime vuosina liittynyt päätöksenteko ja uusi sääntely tulevat vaikuttamaan merikuljetusalaan jatkossakin. Kaikki alan toimijat joutuvat lähitulevaisuudessa implementoimaan kiristyvän vaatimustason omaan toimintaansa ja mukautumaan siihen (mm. Lappalainen 2013, 45–46).

Ympäristönäkökulmien huomioiminen merikuljetuksissa on suuri projekti, joka aiheuttaa sekä kustannuksia että suuria muutoksia. Merikuljetuksissa jätehuolto koskee prosessin aikana useita toimijoita, mikä saattaa hankaloittaa konkreettista suorittamista (mm. Satamien vastaanottolaitteita koskevan direktiivin... 2014, 10–12). Ympäristökysymysten ratkaisemista varten on kuitenkin useita kansainvälisiä sopimuksia ja hankkeiden rahoitusmahdollisuuksia (Ship Emissions Toolkit 2018, 2–7 & 23), jotka voivat tulevaisuudessa luoda yhä parempia toimintaedellytyksiä ympäristökysymysten huomioon ottamiselle.

On myös esitetty, että asiakkaiden vaatimukset yrityksille saavat nämä kiinnittämään entistä enemmän huomiota oman toimintansa ympäristöystävällisyyteen (Laari 2016, 90–91). Kun samalla huomioidaan asiakkaan etukäteen oletettaman laadun vaikutus koettuun palvelun kokonaislaatuun (Kuva 5), ympäristökysymykset saavat mahdollisesti yhä suuremman painoarvon palveluntarjoajan valinnassa lähitulevaisuudessa. Myös tulevaisuuden ympäristösääntely ja esimerkiksi mahdolliset positiiviset kannustimet yrityksille voivat lisätä ympäristöön liittyvien näkökulmien merkitystä lähitulevaisuudessa.

Satamakäynnin näkökulmasta muuttuva vaatimustaso ja uudistuvat käytännöt ympäristökysymyksissä tulevat vaikuttamaan laivanselvittäjän työhön. Agentti on keskeinen linkki aluksen ja paikallisviranomaisen välillä (Kuva 10), ja säädösten muutokset sekä aluksen dokumentaatio satamakäynnille kulkevat pääasiassa hänen kauttaan.

5.3 Muutokset laivanselvittäjän työssä

Jäte- ja ympäristökysymykset korostuvat merikuljetuksissa tulevaisuudessa. Alaa kehitetään yhä ympäristöystävällisemmäksi, ja varustamojen tulee huomioida se toiminnassaan. Esimerkki kehityksestä on 2017 voimaan tullut vuoden 2004 painolastivesiyleissopimus (Guidance on contingency measures... 2017). Ympäristöasioiden huomioiminen on kasvanut myös satamissa vuosina 2013–2018 (ESPO Environmental Report 2018, 7–10).

Aluksilla on jo nykyisin laajoja veloitteita toimittaa tarkka dokumentaatio jätehuollosta sekä jätemääristä (Satamien vastaanottolaitteita koskevan direktiivin... 2014, 7–9). Laivanselvitysalan näkökulmasta on selvää, että myös lisääntyvät veloitteet suhteessa paikallisviranomasiin täyttää laivanselvittäjä kapteenin toimittamien tietojen mukaisesti.

Ympäristökysymysten on nähty lisäävän yritysten taloudellista suorituskykyä. Tämän voidaan nähdä toteutuvan erityisesti toimittaessa yhteistyössä asiakkaiden kanssa (Laari 2016, 94–95). Optimitalanteessa voidaan ajatella, että laivanselvitysala kykenee luomaan taloudellista lisäarvoa ylittämällä sääntelyn vaatimustason. Laivanselvitysyritysten tulee silti sopeutua alan kasvaviin vaatimuksiin ympäristökysymyksissä lähitulevaisuudessa.

Erilaisen yhteistyön määrä kasvaa tulevaisuudessa. Laivanselvitysosalalla tämä tarkoittaa yhteistyöverkostojen kasvua sekä etujärjestöjen yhteiskuntavaikuttamisen lisääntymistä. Esimerkiksi Laivameklariliitto on vuonna 2018 antanut enemmän lausuntoja lainsäädäntötyöhön kuin vuonna 2017 (Liiton antamat lausunnot, Suomen Laivameklariliitto).

Vuonna 2018 aloitettu vuosittainen Call the Agent -seminaari pyrkii tulevaisuudessa yhdistämään toimialan tekijöitä ja sidosryhmiä sekä edistämään ajankohtaisista kehityshankkeista tiedottamista toimialalla (Call the Agent -seminaari, Navigator Magazine). Laivanselvitykseen tulevat osaltaan vaikuttamaan myös kehitysprojektit liittyen luotsauksen uudistamiseen sekä One Sea -hanke. Näiden yksityiskohtaiset vaikutukset laivanselvittäjien työhön ovat kuitenkin nähtävissä vasta hankkeiden edistyessä.

Etätyö lisääntyy laivanselvityksissä edelleen lähitulevaisuudessa (haastattelu 1; haastattelu 2). Laivanselvittäjän käytännön toiminnassa tämä tarkoittaa tulevaisuudessa mahdollisesti yhä useampia eri satamia sekä *non-attending* aluskäyntien määrän kasvua.

Laivanselvittäjiltä odotetaan tulevaisuudessa myös yhä erilaisempien aluskäyntien hallintaa (haastattelu 2). Tämä tarkoittaa jopa erittäin laajojen uusien asiakokonaisuuksien omaksumista: yksi ja sama agentti voi hoitaa esimerkiksi risteilyaluksia, ulkomaisia valtionaluksia, kaupallisia rahtialuksia ja jopa purjeveneitä. Tämä muutos heijastuisi työhön laajasti vaikuttaen aina

poikkeavista alusilmoitusmenettelyistä yhä useampien erityyppisten tavarantoimittajien kontrollointiin sekä erittäin vaihteleviin työskentelyaikoihin.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

6.1 Havainnot toimialatason näkökulmasta

Laivanselvitysprosessi on palvelutuote, joka edistää alusten satamakäyntien sujuvuutta (Gorton ym. 1980, 24–27). Toimialan työ sisältää merikuljetusten näkökulmasta keskeisiä velvoitteita ja työn voidaan nähdä olevan erityistä ammattisaamista vaativaa (Huolinta-alan toimihenkilöiden työehtosopimus 2017, 22).

Keskeinen tehtävä laivanselvittäjän työssä liittyy informaation kulkemiseen satamakäyntiprosessin aikana. Aluksen agentti on tämän informaationkulun keskiössä (Kuva 3), ja merkittävä osa dokumentaatiosta sekä ilmoituksista kulkee hänen kauttaan (Kuva 10). Satamakäyntiprosessin voidaan jopa nähdä päättyvän usein agentin antamaan *Statement of Facts* -dokumenttiin (liite 3), jossa esitetään satamakäynnin kannalta oleellinen tieto.

Laivanselvityspalvelut ovat keskeinen merikuljetuksiin liittyvä tukitoimiala. Lähes kaikki erilaiset alustyyppit suorittavat satamakäyntiensä aikana laivanselvitysyritysten toimenkuvaan kuuluvia erilaisia aluksilta veloitettuja toimia (Taulukko 2). Nämä veloitteet ovat monesti viranomaisten asettamia (esim. Regulation issued by Finnish Customs, Suomen tullit; Saapuvan tavarann unioniaseman osoittaminen, Tulli), ja alusten tulee täyttää ne joko laivanselvitysyrityksiä käyttämällä tai *in-house* -toiminnalla.

Pakottavien säädösten ulkopuolinen palvelutuote laivanselvitysalalla on usein tapauskohtainen ja siksi osittain vaikeasti hahmotettava. Tämä vaikeuttaa lisäksi alan palveluiden hinnanmuodostamista (Palvelut ja asiakassuhteet 2001, 46), sillä hahmotettavuuden vaikeuden seurauksena kulloisenkin satamakäynnin alustyyppi ja käynnin tarkoitus vaikuttavat suuresti käynnin laivanselvityspalveluun. Toimialan tuote perustuu myös oleellisesti laivanselvittäjien osaamistasoon sekä pitkiin asiakassuhteisiin välttämättömien työtehtävien ollessa jossain määrin mekaanisia (haastattelu 1).

Alan kilpailuvoimia analysoitaessa havaitaan varustamojen erittäin vahva neuvotteluvoima (Taulukko 1). Varustamojen voidaan pääasiallisesti käsittää jopa luovan alan markkinat. Tästä syystä on keskeistä, että laivanselvityspalveluiden alalla nähdään sekä yksilöllisen palvelukohtaamisen että koko palveluprosessin, ei vain lopputuotteen, merkitys asiakkaan kokemalle laadulle (Grönroos 2015, 94–96; Kuva 5).

Laivanselvitysalan olemassaololle keskeistä on myös merikuljetusmarkkinoiden tilanne. Suomen ulkomaankaupan ja merikuljetusmarkkinoiden lähivuosien positiivisen kasvun voidaan nähdä vaikuttavan edistävästi myös laivanselvitysalaa. Myös viime vuosien positiivinen kehitys Suomen ulkomaankaupan logistisessa toimintaympäristössä (Arvis ym. 2018, 11) vaikuttaa edistävästi sekä merikuljetusmarkkinoiden toimintaolosuhteisiin Suomessa että laivanselvitysmarkkinoihin toissijaisesti.

Laivanselvityspalveluiden laatu voidaan nähdä kahden osa-alueen kautta. Palvelussa on erotettavissa tekninen sekä toiminnallinen laatu, jotka molemmat vaikuttavat asiakkaan kokemaan lopulliseen laatuun (Grönroos 2007, 74; 2015, 96). Voidaan siis ajatella, että pakottava ja mekaaninen osa laivanselvitystä on Grönroosin mallin teknistä laatua, jossa suoritetaan tietty toiminto. Laivanselvitysprosessi kokonaisuutena ja se, kuinka käynnin laivanselvitys suoritetaan, on Grönroosin mallin toiminnallista laatua.

Koko laivanselvitysprosessi on siksi mukautettavissa oleva kulloinkin halutun vaatimustason täyttämiseksi, prosessin pakottavien suoritteiden ollessa pääasiallisesti vain teknisen laadun ominaisuuksia. Tällainen kehitys on havaittavissa esimerkiksi etäselvitysten yhä lisääntyessä toimialalla.

6.2 Havainnot yksittäisen toimijan näkökulmasta

Yksittäiset laivanselvitysalan toimijat ovat Suomessa usein melko pieniä. Alueellisesti ja toimialallisesti tarkasteltaessa havaitaan myös, että ne toimivat usein vain yhdessä tai muutamassa satamassa ja tarjoavat pääsääntöisesti laivanselvityspalvelujen lisäksi muitakin merikuljetuksiin liittyviä lisäpalveluja.

Alan kilpailutilannetta arvioitaessa toimialan asiakkailta on vahva neuvotteluvoima (Taulukko 1) laivanselvitysalaan. Asiakastytyväisyyden muodostaessa merkittävän osan yritysten kilpailuedusta (Laari 2016, 40) yksittäisten laivanselvitysalan yritysten on oleellista huomioida asiakkaidensa tarpeet omassa toiminnassaan. Myös esimerkiksi Grönroos on esittänyt, että yritysten tulee ymmärtää asiakkaidensa laatu näkemys ja tehdä omat toimenpiteet tämä näkökulma huomioiden (Grönroos 2015, 94–95).

Laivanselvitysalan yritysten henkilöstön näkökulmasta laivanselvityspalvelut ovat laaja toimintaympäristö. Alan palveluprosessi on erittäin monen toimijan yhteistyötä, jossa laiva-agentilla on keskeinen rooli (Kuva 10).

Tämän lisäksi mahdollisten toisistaan poikkeavien tilanteiden määrä on suuri hyvin erilaisten alusten tehdessä laivanselvitystä vaativia toimenpiteitä aluskäynneillään (Taulukko 2). Samat laivanselvittäjät selvittävät usein myös kaikkia alustyyppisiä alan henkilömäärän pienuudesta johtuen. Tämä voi vaikuttaa oleellisesti sekä toimijoiden laivanselvitystyön osaamistasoon että heidän työssäjaksamiseen alalla tulevaisuudessa.

Toimialan erityispiirteet vaikuttavat merkittävästi erityisesti alan yksittäisiin toimijoihin. Esimerkiksi Portnetin 24 tunnin ja 2 tunnin veloitteet voivat ohjata laivanselvittäjän vuorokausirytmiiä myös työn ulkopuolella. Huomionarvoisaa on myös, että laivanselvitysala toimii käytännössä 24 tuntia vuorokaudessa vuoden kaikkina päivinä toimialan luonteesta johtuen.

6.3 Keskeiset tulokset

Merikuljetukset ovat Suomen ulkomaankuljetusten selkäranka. Kaikesta Suomen ulkomaantavaraliikenteestä viedään meritse määrällisesti 92 % ja arvollisesti 80 %. Tuonnista merikuljetusten osuus on kokonaistonnimäärästä 80 % ja kokonaisarvosta 86 %. Vain 3 % aluksista suorittaa 60 % yhteisosuuden vuotuisesta kaikkien aluskäyntien määrästä Suomen satamissa, ja ulkomaanliikenteen kokonaistonnimäärästä jopa lähes puolet kulkee kolmen suurimman sataman kautta (Ojala ym. 2018; Kuva 1).

Eräs keskeinen toimija merikuljetusten mahdollistamiseksi on laivanselvittäjä. Laivanselvittäjä on erityistä ammattiosaamista omaava henkilö (Huolinta-alan toimihenkilöiden työehtosopimus 2017, 22), joka toimii jo aiemmin esitetyllä tavalla yksilöllisen palvelun palvelumarkkinoilla (Kuva 9). Päätoimisten laivanselvittäjien määrä Suomessa on pieni, ja alueellisesti he ovat sijoittuneet kattamaan käytännössä koko Suomen (Jäsenyritykset, Suomen Laivameklariliitto). Laivanselvitysala on selvä tukitoimiala merikuljetusmarkkinoille, jotka samalla myös käytännössä mahdollistavat laivanselvitysalan olemassaolon. Tässä raportissa on toiminta-analyttiseen tutkimusotteeseen (Neilimo & Näsi 1980, 34–35 & 67; luku 3.2.) ja sen mukaisten valintojen kautta pyritty tarkastelemaan laivanselvitystyötä valittujen haastattelujen ja kirjoittajan oman kokemuksen kautta esimerkiksi kilpailuvoima-analyysin (Taulukko 1) sekä alan pakottavien toimintojen kuvaamisella (Taulukko 2).

Viiden kilpailuvoiman mallin analyysistä näemme, että asiakkaat ovat keskeisin laivanselvitysalaan vaikuttava kilpailuvoima (Taulukko 1). Toimialalla asiakkaat tarkoittavat pääsääntöisesti varustamoja, jotka siis vaikuttavat keskeisesti laivanselvitysalaan. Laivanselvitysosalalla varustamon kilpailuvoima koetaan erittäin vahvaksi, mikä näkyy esimerkiksi laivanselvitysalan palveluiden hinnoittelussa sekä laivanselvittäjien kilpailuttamisessa (haastattelu 1; Ulmanen 2017, 20). Erityisen oleellista laivanselvittäjien työssä on pyrkiä täyttämään asiakkaiden tarpeet, sillä sekä asiakkaan kokema että hänen etukäteen oletama palvelun laatu vaikuttavat molemmat luvussa 2.2.1. esitetysti koettuun kokonaislaatuun ja edelleen asiakkaan yritysmielikuviin (Kuva 5; Grönroos 2007, 77). Siksi laivanselvittäjien on keskeistä ymmärtää selvästi asiakkaan tarpeet ja kyetä vastaamaan niihin (Grönroos 2015, 94–95).

Myös substituuttien ja alan sisäisen kilpailun kilpailuvoima laivanselvitysosalalla on oleellinen (Taulukko 1). Keskeinen näihin kahteen kilpailuvoimaan vaikuttava tekijä on teknologinen kehitys. Näiden substituuttien melko suuri merkitys voisi esimerkiksi uusien palvelutuotteiden luomisen myötä käytännön tasolla jakaa laivanselvitysmarkkinat uudella tavalla alalla olevien yritysten kesken. Teknologinen kehitys voi mahdollistaa lähivuosina myös esimerkiksi etäselvitykset (haastattelu 2) sekä esimerkiksi One Sea -hankkeen kehittämät miehittämättömät alukset, jotka voivat vaikuttaa ratkaisevasti laivanselvitysalaan (One Sea, Autonomous Maritime Ecosystem). Tätä mahdollista tulevaisuuden muutosta voidaan suoraan tarkastella Grönroosin kahden laatu-ulottuvuuden mallin avulla. Siinä palvelun laatuun vaikuttavat sekä palvelun tekninen että toiminnallinen laatu. Mikäli laivanselvityspalvelu tulevaisuudessa tarkoittaisi vain palvelun välttämättömien velvollisuuksien suorittamista (Taulukko 2), koko palvelutuote

muodostuisi tulevaisuudessa Grönroosin mallin mukaan vain palvelun teknisestä laadusta (Grönroos 2015, 96; Kuva 4). Tämä voisi olla suuri haaste laivanselvitysalalle esimerkiksi merkittävästi alenevien selvityspalkkioiden kautta. Laivanselvityspalveluiden ydin, eli Grönroosin mallin tekninen laatu, on alan pakottava säädäntö ja rajoitukset. Niistä ei voida joustaa, joten toimialan lähitulevaisuuden muutos tulee siksi tapahtumaan ennen kaikkea alan toiminnallisten ominaisuuksien kautta.

Toimialan PESTE-analyysin tuloksissa luvussa 5.2. esiin nousevat erityisesti tulevaisuuden tekniset muutokset. Näiden oletettavaa hyvin suurta tulevaisuuden merkitystä esittävät myös molemmat haastateltavat, jotka kokevat teknologian kehityksen yhtenä oleellisimmista muutoksista lähivuosina (haastattelu 1; haastattelu 2). PESTE-analyysissä nousee jossain määrin esille myös ympäristöön liittyvä näkökulma, jonka merkitys kasvaa PESTE-analyysin luvun 5.2.5. tulosten mukaisesti tulevaisuudessa. Samaa on esittänyt myös esimerkiksi Laari (2016) ja tähän viittanevat myös useat viime vuosina tapahtuneet ympäristökysymysten säätelyyn liittyneet merkittävät päätökset (esim. Rikkidirektiivi voimaan 2015 alussa, LVM; Ship Emissions Toolkit 2018).

aivanselvitystyön kannalta tärkeää tulevaisuudessa on, että alaa tarkasteltaisiin mahdollisimman monesta näkökulmasta juuri esimerkiksi PESTE-analyysien tai muiden vastaavien työkalujen avulla. Lisääntyvä yhteistyö (mm. Call the Agent –seminaari) luo mahdollisuuden jakaa kokemuksia ja ymmärtää asiakasta paremmin, mikä on jo aiemmin mainitusti jopa kriittistä toimialalla (Grönroos 2015, 94–95). On myös oleellista, että alalla seurataan toimialaan liittyvää päätöksentekoa. Esimerkiksi valtion tulevat päätökset ja talousarvioesitykset (Hallituksen esitys 123/2018 vp) vaikuttavat toimialaan ja on tärkeää, että etujärjestöt ja samaa lopputulosta toivovat muut tahot ovat päätöksistä tietoisia ja osallistuvat aktiivisesti yhteiskunnalliseen toimintaan esimerkiksi lausuntojen antamisen muodossa lähitulevaisuudessa.

Laivanselvittäjän työ ei voi hävitä täysin alan pakottavien tehtävien vuoksi (Taulukko 2). Ala kuitenkin tulee jossain määrin muuttumaan yhteiskunnan kehityksen ja asiakkaiden tarpeiden muutosten vuoksi lähitulevaisuudessa. Siksi on tärkeää, että asiakkaan tarpeet tunnistetaan ja niihin kyetään vastaamaan jatkossakin (Grönroos 2015, 94–95), jotta esimerkiksi *in-house* -toiminta tai ulkomaille ulkoistetut palveluntarjoajat eivät muodostu liian vahvaksi laivanselvitysalan kilpailuvoimaksi jatkossakaan (Taulukko 1).

LÄHTEET

- Agentin työpäivä, Suomen Laivameklariliitto <<https://shipbrokers.fi/shipbrokers-in-finland/agentin-normipaiva/>>, haettu 15.08.2018
- Alasuutari, Pertti (2011). Laadullinen tutkimus 2.0. *Vastapaino*, 4. uudistettu painos.
- Alusliikenteen ilmoituspalvelu (Portnet), Suomen tullit <<https://tulli.fi/sahkoiset-palvelut/palvelut/alusliikenteen-ilmoituspalvelu>>, haettu 21.10.2018
- Alusmanifesti-ilmoitukset, Logistiikan maailma <<http://www.logistiikanmaailma.fi/kauppautta/manifesti-ilmoitukset/>>, haettu 15.10.2018
- AREX-turvatietoilmoituspalvelu, Suomen tullit <https://asiointi.tulli.fi/arex_anon/frontpage.html>, haettu 14.01.2018
- Arvis, J-F. & Ojala, L. & Wiederer, C. & Shepherd, B. & Raj, A., Dairabayeva, K. & Kiiski, T. (2018) Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy, World Bank, <https://ipi.worldbank.org/>
- Balderston, Frederick E. (1985). Book Review: Competitive Advantage. *California Management Review*, Volume XXVIII, Number 1, Fall 1985, The Regents of the University of California, pp. 179–184.
- Brady, Michael K. & Cronin, J. Joseph Jr. (2001). Some New Thoughts on Conceptualizing Perceived Service Quality: A Hierarchical Approach. *Journal of Marketing*, Jul2001, Vol. 65 Issue 3, pp. 34–49.
- Brexitin vaikutukset, Suomen Yrittäjät <<https://www.yrittajat.fi/statement/593550-tilannekatsaus-brexitin-vaikutuksista-suomalaisiin-yrityksiin>>, haettu 29.10.2018
- Call the Agent -seminaari, Navigator Magazine <<https://navigatorimagazine.fi/uutiset/ensimmainen-call-the-agent-tapahtumakokosi-agentit-yhteen/>>, haettu 29.10.2018
- Cronin, J. Joseph Jr. & Brady, Michael K. & Hult, G. Tomas M. (2000). Customer Satisfaction on Consumer Behavioral Intentions in Service Environments. *Journal of Retailing*, Volume 76(2), pp. 193–218.
- Dobbs, Michael E. (2012). Porter`'s Five Forces in Practise: Templates for Firm and Case Analyses. *Competition Forum*, Indiana, Vol. 10, Iss. 1, (2012), pp. 22–33.
- Eskola, Jari & Suoranta, Juha (1998). Johdatus laadulliseen tutkimukseen. *Vastapaino*, 1. painos.
- ESPO Environmental Report 2018 (2018). *European Sea Ports Organization*, EcoPortsInSights 2018.

- EU lyhyesti, Eurooppatiedotus, Suomen ulkoministeriö
<<https://eurooppatiedotus.fi/perustietoa-eusta/eu-lyhyesti/>>, haettu 19.10.2018
- Euroopan unionin sisämarkkinat, Euroopan unioni <https://europa.eu/european-union/topics/single-market_fi>, haettu 17.04.2018
- FAL Forms and Certificates, IMO, International Maritime Organization
<<http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/FormsCertificates/Pages/Default.aspx>>, haettu 15.10.2018.
- Finlex, laki alusturvallisuuden valvonnasta, Suomen oikeusministeriö
<<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1995/19950370>>, haettu 27.09.2018
- Finlex, luotsauslaki, Suomen oikeusministeriö
<<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2003/20030940#P5>>, haettu 15.10.2018
- Finlex, osakeyhtiölaki, Suomen oikeusministeriö
<<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2006/20060624#L1P5><https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2006/20060624#L1P5>>, haettu 22.09.2018.
- Finlex, väylämaksulaki, Suomen oikeusministeriö
<<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20051122?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=v%C3%A4yl%C3%A4maksulaki#L1P4>>, haettu 27.09.2018
- Finnpilot, luotsin tilaaminen, Finnpiilot Pilotage Oy <<https://www.finnpilot.fi/tilaa-luotsaus/ennakkotietojen-antaminen-ja-tilauksen-tekeminen>>, haettu 15.10.2018
- Guidance on contingency measures under the BWM Convention (2017). *IMO*, International Convention for the Control and Management of Ship`s Ballast Water and Sediments 2004.
- Gulc, Aleksandra (2017). Models and Methods of Measuring the Quality of Logistics Service. *7th International Conference on Engineering, Project, and Production Management*, Procedia Engineering 182 (2017), pp. 255–264.
- Gorton, Lars & Ihre, Rolf & Sandevärn, Arne (1980). Befraktning. *LiberTryck Stockholm 1980*, Upplaga 2:1.
- Grundy, Tony (2006). Rethinking and reinventing Michael Porter`s five forces model. *John Wiley & Sons Ltd.*, Strategic Change 15, pp. 213–229, Published online in Wiley InterScience.
- Grönroos, Christian (2007). Service Management and Marketing: Customer Management in Service Competition. *John Wiley & Sons Ltd.*, Third edition.
- Grönroos, Christian (2015). Service Management and Marketing: Managing the Service Profit Logic. *John Wiley & Sons Ltd.*, Fourth edition.

- Hallituksen esitys LVM:n budjetiksi, LVM, Suomen liikenne- ja viestintäministeriö
<<https://www.lvm.fi/-/hallituksen-esitys-lvm-n-budjetiksi-2-9-mrd.-euroa-982853>>, haettu 24.10.2018
- Hallituksen esitys 34/2018 vp (2018). *Suomen hallitus*, Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.
- Hallituksen esitys 123/2018 vp (2018). *Suomen hallitus*, Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2019.
- Hiltunen, Leena (2009). Validiteetti ja Reliabiliteetti. *Jyväskylän yliopisto*, Graduryhmä 18.2.2009.
- Hotti, Seppo (2016). Oikealle alalle? Logistiikka-alan ammattikoulutuksen ja työelämän osaamisen todellisuuksien kohtaaminen. *Jyväskylän yliopisto*, Väitöskirja.
- Huolinta-alan toimihenkilöiden työehtosopimus 26.1.2017 - 31.3.2021 (2017).
Toimihenkilöliitto Erto.
- Ilmoniemi, Timo (2016). Customer perceptions of service quality and image in pulp and paper and power generation industry. *Helsingin yliopisto*, pro gradu -tutkielma.
- Karvonen, Tapio (2016) Investoinnit Suomen satamiin 2011–2020. *Liikennevirasto*, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 9/2016.
- Järvi, Emilia (2012). 85-vuotishistoriikki: Turun Huolinta- ja Laivanselvitysliikkeiden Yhdistys r.y. Åbo Speditör- och Skeppsmäklarförning r.f. *Turun Huolinta- ja laivanselvitysliikkeiden Yhdistys*.
- Jäsenyritykset, Suomen Laivameklariliitto <<https://shipbrokers.fi/jasenyrytykset/>>, haettu 23.10.2018
- Kasanen, Eero & Lukka, Kari & Siitonen, Arto (1993). The Constructive Approach in Management Accounting Research. *Journal of Management Accounting Research*, Volume Five, Fall 1993, pp. 243–264.
- Kaupanesteet, TEM, Suomen työ- ja elinkeinoministeriö <<https://tem.fi/kaupanesteet/>>, haettu 19.10.2018
- KHO, Muu päätös 155/2015 (2015). *Korkein hallinto-oikeus*, 23.01.2015.
- Kiiski, Tuomas (2017). Feasibility of commercial cargo shipping along the Northern Sea Route. *Turun yliopiston kauppakorkeakoulu*, Väitöskirja.
- Klaus, Phil (2015). Measuring Customer Experience. *Palgrave Macmillan*, Softcover reprint of the hardcover First edition 2015.

- Konossementti, Tieteen termipankki
<[http://tieteentermipankki.fi/wiki/Oikeustiede:konossementti_\(esineoikeus\)](http://tieteentermipankki.fi/wiki/Oikeustiede:konossementti_(esineoikeus))>,
haettu 15.10.2018
- Laajarinne, Mikko Tapio (2014). Notice of readiness ja tankkerisertepartiat. *Utbildning I sjöfart, Turku*, Opinnäytetyö.
- Laari, Sini (2016). Green Supply Chain Management Practices and Firm Performance: Evidence from Finland. *Turun yliopiston kauppakorkeakoulu*, Väitöskirja.
- Laiva 2025 Development and Change Factors of Finnish Maritime Dry Cargo Transport (2013). *Turun yliopisto*, Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus.
- Laivanselvitys, C & C Portagency <<http://www.portagency.fi/>>, haettu 23.10.2018
- Laivanselvitys, Euroports <http://www.euroports.fi/services.php?udpview=varustamopalvelut>>,
haettu 23.10.2018
- Laivanselvitys, Inkoo Shipping <<http://www.inkooshipping.fi/yhteystiedot>>, haettu 23.10.2018
- Laivanselvitys, Suomen Laivameklariliitto <<https://www.shipbrokers.fi/20>>, haettu 14.01.2018
- Lappalainen, Anssi (2013). Scenario-Based Traffic Forecasts for Routes Between the Penta Ports in 2020. *Turun yliopisto*, Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja.
- Liikenteenharjoittajan ilmoitus- ja valvontavelvollisuus, Rajavartiolaitos
<https://www.raja.fi/ohjeita/liikenteenharjoittajan_ilmoitus_ ja_valvontavelvollisuus>, haettu 19.10.2018
- Liiton antamat lausunnot, Suomen Laivameklariliitto
<<https://shipbrokers.fi/vaikuttaminen/lausunnot/>>, haettu 29.10.2018
- LNG-terminaalien investointituki, TEM, Suomen työ- ja elinkeinoministeriö <<https://tem.fi/lng-terminaalien-investointituki>>, haettu 22.10.2018
- Luotsauksen tulevaisuus ja eLuotsaus, Finnipilot Pilotage Oy (2018). *Finnipilot Pilotage Oy*, Kari Kosonen 20.03.2018.
- Lukka, Kari (2001). Konstruktiivinen tutkimusote. *Menetelmäartikkelit*.
- MarineTraffic <<https://www.marinetraffic.com/>>, haettu 21.10.2018
- Maritime transport of goods - quarterly data, Eurostat
<http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_transport_of_goods_-_quarterly_data>, haettu 20.04.2018
- McNair, Sir William Lennox & Mocatta, Alan A. (1955). Charterparties and Bills of Lading. *Sweet & Maxwell Limited*, Sixteenth edition.

- Meriliikenteen trendikatsaus (2013). *Liikennevirasto*, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 2/2013.
- Mönkkönen, Antti (2010). Laivanselvitys osana merikuljetusprosessia. *Saimaan ammattikorkeakoulu*, Opinnäytetyö.
- Neilimo, Kari & Näsi, Juha (1980). Nomoteettinen tutkimusote ja suomalainen yrityksen taloustiede. *Tampereen yliopisto*, Yrityksen taloustieteen ja yksityisoikeuden laitoksen julkaisuja, Sarja A2: Tutkielmia ja raportteja 12.
- Näsi, Juha & Neilimo, Kari (2006). Mitä on liiketoimintaosaaminen. *WS Bookwell Oy*, WSOYpro.
- Ojala, Lauri & Solakivi, Tomi & Kiiski Tuomas & Laari Sini & Österlund Bo (2018). Merenkulun huoltovarmuus ja Suomen elinkeinoelämä – toimintaympäristön tarkastelu vuoteen 2030, Huoltovarmuusorganisaation julkaisuja
- Olorunniwo, Festus & Hsu, Maxwell K. & Udo, Godwin J. (2006). Service quality, customer satisfaction, and behavioral intentions in the service industry. *The Journal of Service Marketing*, Vol. 20, Iss. 1, (2006): 59–72.
- One Sea, Autonomous Maritime Ecosystem <<https://www.oneseaecosystem.net/about/>>, haettu 24.10.2018
- Oulun sataman laivalista <<https://ouluport.com/live/laivalista/>>, haettu 21.10.2018
- Palvelut ja asiakassuhteet: Markkinoinnin polttopisteessä (2001). *Kauppakaari Oyj.*, Toim. Raija Järvinen & Christian Grönroos.
- Parasuraman, A. & Zeithaml, Valarie A. & Berry, Leonard L. (1985). A Conceptual Model of Service Quality and Its Implications for Future Research. *Journal of Marketing*, Vol. 49 (Fall 1985), pp. 41–50.
- Parasuraman, A. & Zeithaml, Valarie A. & Berry, Leonard L. (1988). SERVQUAL: A Multiple-Item Scale for Measuring Consumer Perceptions of Service Quality. *Journal of Retailing*, Spring 1988, 64, 1, pp. 12–30.
- Pines, Jesse M. (2006). The economic role of the emergency department in the health care continuum: Applying Michael Porter's five forces model to emergency medicine. *The Journal of Emergency Medicine*, Volume 30, Issue 4, May 2006, pp. 447–453.
- Porter, Michael E. (1980). Industry Structure and Competitive Strategy: Keys to Profitability. *Financial Analyst Journal*, July-August 1980, pp. 30–41.
- Porter, Michael E. (2008). The Five Competitive Forces that Shape Strategy. *Harvard Business Review*, Jan2008, Vol. 86, Issue 1, pp. 78–93.

- Puusa, Anu & Juuti, Pauli (toim.) (2011). Menetelmä-viidakon raivaajat: Perusteita laadullisen tutkimuslähestymistavan valintaan. *Johtamistaidon Opisto*, Hansaprint.
- Rauman Sataman käsikirja 2018 (2018). *Rauman Nuorkauppakamari*.
- Regulation issued by Finnish Customs, Suomen tullit, Tullin määräyskokoelma 3/2016
<https://tulli.fi/en/artikkeli/-/asset_publisher/tullin-maarays-suomen-satamiin-saapuvia-ja-suomen-satamista-lahtevia-aluksia-koskevasta-ilmoitusmenettelysta>, haettu 27.09.2018
- Reliabiliteetti, Yhteiskuntatieteellinen tietoaarkisto
<http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L3_3_2.html>, haettu 29.04.2018
- Rikkidirektiivi voimaan 2015 alussa, LVM. *Suomen liikenne- ja viestintäministeriö*, tiedote 12.06.2014.
- Rosen, L. Drew & Karwan, Kirk R. (1994). Prioritizing the Dimensions of Service Quality: An Empirical Investigation and Strategic Assessment. *International Journal of Service Industry Management*, Vol. 5 Issue: 4, pp. 39–52.
- Saapuvan tavaran unioniaseman osoittaminen, Tulli, Suomen tullit
<<https://tulli.fi/yritysasiakkaat/saapuminen-ja-poistuminen/unioniaseman-selvitys/saapuva-tavara>>, haettu 21.10.2018
- Satamien vastaanottolaitteita koskevan direktiivin kansallinen soveltaminen ja direktiivin muutosprosessiin valmistautuminen (2014). *Sito Oy*, Trafim tutkimuksia 11/2014.
- Schengen, Eurooppatiedotus, Suomen ulkoministeriö
<<https://eurooppatiedotus.fi/perustietoa-eusta/schengen/>>, haettu 19.10.2018
- Ship Emissions Toolkit (2018). *IMO*, Guide No.1: Rapid assessment of ship emissions in the national context.
- Solakivi, Tomi & Kiiski, Tuomas & Ojala, Lauri (2017). On the cost of ice: estimating the premium of Ice Class container vessels. *Maritime Economics and Logistics*, 3 May 2017, pp. 1–16.
- Strong, Helen (2014). Marketing and Management Models: A Guide to Understanding and Using Business Models. *Business Expert Press*, First edition.
- Suomen meriliikennestrategia 2014–2022, (2014). *Suomen liikenne- ja viestintäministeriö*, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 09/2014.
- Suomen meriliikenteen skenaariot 2030 (2013). *Trafim*, Trafim julkaisu 3/2013.
- Suomen satamat, Turun yliopisto
<<https://www.utu.fi/fi/yksikot/mkk/spc/lahimerenkulku/Sivut/Suomen-satamat.aspx>>, haettu 02.06.2018

- Susman, Gerald I. & Evered, Roger D. (1978). An Assessment of the Scientific Merits of Action Research. *Administrative Science Quarterly*, December 1978, volume 23, pp. 582–603.
- Taloudellinen katsaus (2018). *Suomen valtiovarainministeriö*, Valtiovarainministeriön julkaisu – 24a/2018.
- Talvimerenkulku, Liikennevirasto
<<https://www.liikennevirasto.fi/ammattimerenkulku/talvimerenkulku#.W9DDt39RdPY>>, haettu 24.10.2018
- Tekniikka & Talous 20.4.2018. *Alma Talent Oy*.
- Tellis, Gerard J. & Johnson, Joseph (2007). The Value of Quality. *Marketing Science*, Vol. 26, No. 6, November-December, pp. 758–773.
- Thai, Vinh V. (2013). Logistics service quality: conceptual model and empirical evidence. *International Journal of Logistics Research and Applications*, Vol. 16, No. 2, pp. 114–131.
- The economic state of the Baltic Sea region (2017). *BSR Policy Briefing series*, 3/2017, Toim. Kari Liuhto,
- The Role of The Ship Agent (2018). The Role, Responsibilities and Obligations of the Ship Agent in the International Transport Chain. *FONASBA*, Federation of National Shipbrokers and Agents.
- Tikkanen, Henriikki (2005). Markkinoinnin johtamisen perusteet. *Talentum Media Oy*, Enterprise Adviser -kirjasarjan nro 32.
- Tikkanen, Henriikki & Aspara, Jaakko & Parvinen, Petri (2007). Strategisen markkinoinnin perusteet. *Talentum Media Oy*, Economica-kirjasarjan nro 41.
- Toimivat satamat, sujuva arki. *Suomen Satamaliitto*, 2018.
- Tullin määräys 02/2017 (2017). *Suomen tullit*, Tullin määräys 02/2017 Suomen satamiin saapuvia ja Suomen satamista lähteviä aluksia koskevasta ilmoitusmenettelystä
- Turun Sataman laivalista <<https://www.portofturku.fi/rahtiliikenne/laivat/laivalista/>>, haettu 21.10.2018
- Turvatietoilmoituspalvelu (AREX), Suomen tullit <<https://tulli.fi/sahkoiset-palvelut/palvelut/turvatietoilmoituspalvelu-arex->>, haettu 15.10.2018
- Tutkimuksen validiteetti, Virtuaalinen Ammattikorkeakoulu
<<http://www2.amk.fi/digma.fi/www.amk.fi/opintojaksot/0709019/1193463890749/1193464185783/1194413809750/1194415367669.html>>, haettu 29.04.2018

- Ulkomaankaupan kuljetukset vuonna 2015, Suomen tulli
<http://tulli.fi/tilastot/tilastojulkaisu/-/asset_publisher/ulkomaankaupan-kuljetukset-vuonna-2015>, haettu 14.01.2018
- Ulkomaan tavaraliikenne, Liikennevirasto
<<https://www.liikennevirasto.fi/liikennejarjestelma/tavaraliikenne#.WxWOVH8h1PY>>, haettu 02.06.2018
- Ulkomaan tavaraliikenne satamittain 2017, vienti ja tuonti, miljoonaa tonnia, Liikennevirasto 2018, Liikennevirasto, Tavaraliikennekarttakuva 2017.
- Ulmanen, Johnny (2017). Perehdytyskäytäntö laivanselvitystyössä. *Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu*, Opinnäytetyö.
- UNCTAD (2017). Review of Maritime Transport 2017, *United Nations Conference on Trade and Development*, United Nations Publication.
- UNCTAD (2018) Review of Maritime Transport 2018. *United Nations Conference on Trade and Development*, United Nations Publication.
- Uusi satamaliikenne-ennätys on 2,25 miljoonaa tonnia, Ukinyt.fi, asiaa Uudestakaupungista
<<http://ukinyt.fi/wordpress/arkistot/5701>>, haettu 05.06.2018
- Validiteetti, Tilastokeskus <<https://www.stat.fi/meta/kas/validiteetti.html>>, haettu 29.04.2018.
- Vastavuoroisen tunnustamisen periaate, Euroopan komissio
<http://ec.europa.eu/growth/single-market/goods/free-movement-sectors/mutual-recognition_fi>, haettu 19.10.2018
- Yetkin, Ugur (2013). Revealing the Change in the Maritime Security Environment through Porter's Five Forces Analysis. *Defence Studies*, Vol. 13, No. 4, pp. 458–484.
- Yleiset ehdot Suomen laivameklariliiton jäsenille (2003), *Suomen Laivameklariliitto*, 13.02.2003.
- Zhao, Zhen-Yu & Zuo, Jian & Wu, Pan-Hao & Yan, Hong & Zillante, George (2016). Competitiveness assessment of the biomass power generation industry in China: A five forces model study. *Renewable Energy*, Volume 89, April 2016, pp. 144–153.

Haastattelut

Haastattelu 1. Esimiestasoisien laivanselvitystyötä tekevän henkilön nauhoittamaton haastattelu. *Turku, 08.10.2018.*

Haastattelu 2. Toimihenkilötasoisien laivanselvitystyötä tekevän henkilön nauhoittamaton haastattelu. *Turku, 08.10.2018.*

LIITTEET

Liite 1 Ulkomaanmerikuljetukset 1970-2017 (t), Liikennevirasto

Taulu 1. Ulkomaan merikuljetukset, 1970-2017¹Tabell 1. Utrikes sjötransporter, 1970-2017¹

Vuosi År	Tuonti - Import		Vienti - Export		Yhteensä - Summa	
	Suomalaisilla aluksilla		Suomalaisilla aluksilla		Suomalaisilla aluksilla	
	På finska fartyg		På finska fartyg		På finska fartyg	
	tonnia - ton	%	tonnia - ton	%	tonnia - ton	%
1970	20 179 806	52,7	12 359 692	42,1	32 539 498	48,6
1971	20 505 729	49,7	11 247 482	41,9	31 753 211	47,0
1972	21 647 007	51,7	11 883 405	43,3	33 530 412	48,7
1973	24 400 050	52,6	12 791 947	47,8	37 191 997	51,0
1974	25 305 879	53,3	11 440 457	50,0	36 746 336	52,3
1975	23 175 298	57,2	8 216 782	52,0	31 392 080	55,9
1976	23 315 627	51,5	11 997 152	44,0	35 312 779	48,9
1977	25 629 621	46,2	14 086 764	40,2	39 716 385	44,1
1978	25 723 429	50,9	15 638 566	45,4	41 361 995	48,8
1979	30 638 664	52,1	17 187 594	42,0	47 826 258	48,5
1980	31 470 022	45,8	17 900 110	37,1	49 370 132	42,7
1981	30 177 916	51,2	18 419 447	46,9	48 597 363	49,6
1982	30 259 848	51,3	16 039 886	48,1	46 299 734	50,2
1983	30 914 693	48,4	17 844 858	46,5	48 759 551	47,7
1984	29 417 598	50,6	20 729 314	46,7	50 146 912	49,0
1985	31 647 531	46,0	20 307 126	41,8	51 954 657	44,4
1986	29 946 090	49,7	20 245 956	37,8	50 192 046	44,9
1987	31 284 557	50,4	22 436 947	35,7	53 721 504	44,3
1988	31 873 844	51,5	23 353 075	32,7	55 226 919	43,6
1989	33 631 729	50,8	22 425 426	29,8	56 057 155	42,4
1990	34 824 700	37,6	24 046 721	30,2	58 871 421	34,6
1991	32 277 120	37,6	26 617 840	30,1	58 894 960	34,2
1992	32 090 079	39,5	27 758 450	29,9	59 848 529	35,0
1993	32 560 115	48,9	31 875 849	29,3	64 435 964	39,2
1994	38 637 495	46,9	35 605 998	30,2	74 243 493	38,9
1995	37 036 219	48,8	34 121 954	31,7	71 158 173	40,6
1996	36 944 564	50,6	33 344 847	32,8	70 289 411	42,2
1997	39 018 094	51,7	36 164 057	33,3	75 182 151	42,8
1998	39 069 406	50,1	37 524 151	35,5	76 593 557	42,9
1999	38 196 371	52,1	39 306 729	35,4	77 503 100	43,7
2000	41 092 776	47,2	39 502 576	32,8	80 595 352	40,1
2001	44 903 642	44,7	39 637 782	29,1	84 541 424	37,4
2002	45 468 246	40,9	41 477 737	27,0	86 945 983	34,2
2003	51 836 562	45,4	41 562 613	22,9	93 399 175	35,4
2004	53 169 635	43,2	42 740 381	19,7	95 910 016	32,7
2005	49 769 882	38,8	39 870 132	18,8	89 640 014	29,9
2006	54 544 807	36,4	44 606 888	16,9	99 151 695	27,7
2007	57 896 992	38,0	44 654 603	17,5	102 551 595	29,0
2008	58 112 545	39,1	44 292 682	20,3	102 405 227	31,0
2009	45 052 042	44,1	37 517 936	20,4	82 569 978	33,3
2010	51 487 514	41,1	41 786 412	17,9	93 273 926	30,7
2011	54 226 497	38,0	44 282 012	17,6	98 508 509	28,8
2012	48 707 561	41,0	44 520 328	19,1	93 227 889	30,5
2013	49 308 033	45,3	47 049 102	21,7	96 357 135	33,8
2014	47 956 412	43,5	48 191 664	22,5	96 148 076	33,0
2015	44 492 479	40,9	44 676 348	20,5	89 168 827	30,7
2016	46 805 424	44,7	48 387 602	20,9	94 885 654	32,6
2017	47 294 813	46,6	51 482 940	22,2	98 777 753	33,9

Liite 2 Tuonnin laivakäynnit 1970–2017 (kpl), Liikennevirasto

Taulu 15. Ulkomaan liikenteessä Suomen satamiin saapuneet alukset, 1970–2017

Tabell 15. Fartyg i utrikesfart som anlöpt finska hamnar, 1970–2017

Vuosi År	Saapuneet alukset - Ankonna fartyg				josta suoraan ulkomailta - varav direkt från utlandet ¹			
	Yhteensä		josta suomalaisia aluksia		Yhteensä		josta suomalaisia aluksia	
	Summa		varav finska fartyg		Summa		varav finska fartyg	
	Luku Antal	Nettovetoisuus Nettodräktighet	Luku Antal	Nettovetoisuus Nettodräktighet	Luku Antal	Nettovetoisuus Nettodräktighet	Luku Antal	Nettovetoisuus Nettodräktighet
		1 000	1 000			1 000	1 000	
1970	24 455	26 690	12 312	15 655	18 052	20 809	8 861	11 850
1971	25 887	29 750	13 750	18 342	18 970	23 014	9 609	13 266
1972	27 045	35 429	14 741	21 591	20 940	28 948	11 148	16 991
1973	27 961	41 956	15 663	26 172	21 286	33 677	11 785	20 553
1974	25 371	39 993	14 305	25 686	19 093	31 913	10 610	19 852
1975	22 814	40 879	13 037	25 898	17 383	32 486	9 860	20 265
1976	21 083	40 601	11 206	24 571	16 378	32 930	8 482	19 266
1977	20 692	42 023	10 517	23 926	16 123	34 423	8 173	19 374
1978	22 607	46 690	11 611	27 900	17 165	37 353	8 532	21 712
1979	23 133	52 702	11 915	31 626	17 428	41 061	8 704	24 130
1980	22 594	58 303	10 408	33 231	17 048	44 068	7 693	24 444
1981	22 783	69 993	11 464	45 064	16 266	49 452	7 744	30 562
1982	21 704	70 919	10 870	44 969	15 486	49 750	7 365	30 664
1983	22 039	74 575	10 241	45 591	15 695	51 108	7 093	31 309
1984	22 148	74 319	10 476	46 041	15 823	50 722	7 313	31 771
1985	21 143	81 097	9 749	45 952	15 063	55 740	6 798	32 349
1986	21 509	95 841	9 569	55 538	15 350	65 098	6 630	37 805
1987	22 114	99 916	9 657	54 230	15 774	68 203	6 640	36 285
1988	24 159	102 359	10 442	56 188	17 549	70 420	7 547	38 270
1989	25 882	123 078	11 046	70 681	18 938	85 265	7 927	46 953
1990	26 571	140 864	10 702	70 282	19 905	102 500	8 004	51 977
1991	25 734	149 816	10 013	74 664	19 503	112 418	7 766	58 339
1992	27 352	149 555	9 755	73 366	21 122	119 238	7 602	60 429
1993	28 180	156 405	10 509	83 588	21 456	117 003	7 542	63 608
1994	28 849	148 104	11 039	89 607	22 432	111 934	8 443	69 327
1995	30 129	166 161	12 124	106 069	23 699	127 711	9 436	83 258
1996	28 559	167 378	12 023	108 878	22 891	131 338	9 646	86 826
1997	30 650	172 098	12 710	108 039	25 203	144 923	10 914	94 421
1998	31 646	177 788	13 051	112 669	26 255	148 690	11 188	96 061
1999	33 868	206 047	13 683	134 831	27 705	153 149	11 361	98 544
2000	36 370	226 377	13 762	140 044	29 041	155 556	10 923	93 313
2001	36 637	229 295	13 241	140 298	29 246	157 730	10 445	92 619
2002	37 838	238 889	13 133	138 766	30 065	166 143	10 189	91 432
2003	37 592	249 676	12 037	135 270	30 038	175 237	9 288	87 664
2004	40 877	272 074	11 695	127 574	33 181	195 107	8 983	79 645
2005	40 207	277 778	11 738	130 820	32 877	200 403	9 162	82 256
2006	39 614	284 232	11 210	127 538	32 371	207 934	8 816	81 101
2007	38 741	300 409	11 249	133 246	31 750	223 118	8 898	85 483
2008	36 515	315 155	11 191	130 911	30 126	239 129	8 722	83 572
2009	30 238	306 178	8 800	115 348	24 810	230 048	6 577	68 953
2010	30 855	310 401	7 967	110 998	25 373	235 558	5 839	65 624
2011	31 179	315 366	8 378	114 577	25 670	239 787	6 124	68 067
2012	30 863	316 899	8 616	115 621	25 200	240 075	6 298	68 363
2013	29 707	333 934	9 152	137 373	24 143	254 239	6 782	86 594
2014	29 733	335 192	10 325	147 251	23 859	251 202	7 414	90 627
2015	30 270	334 747	10 167	140 778	23 865	246 862	7 397	85 844
2016	30 481	348 216	10 193	147 846	23 895	256 391	7 107	89 231
2017	31 218	359 047	10 602	151 089	24 607	266 125	7 597	92 492

¹ alukset, jotka saapuvat ensimmäiseen suomalaiseseen satamaan - fartyg som anlöper sin första finska hamn under resan

Liite 5 Liikennehallinnon uudistus 2019, muokkaamaton lainaus Suomen merenkulun huoltovarmuusraportista (Ojala ym. 2018)

”Tietoruutu 3. Liikennehallinnon laaja uudistus vuodesta 2019

LVM on valmistellut erittäin laajan hallinnonalan uudistuksen, jonka pohjalta hallitus antoi asiaa koskevan esityksen eduskunnalle 3.5.2018 (HE 61/2018), jonka eduskunta hyväksyi pienin muutoksin 24.10.2018. Tasavallan presidentin vahvistettua uudistuksen se astuu voimaan 1.1.2019. Tähän kokonaisuuteen liittyen tasavallan presidentti vahvisti kesäkuussa 2018 lain Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 34/2018).

Uudistuksessa Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Viestintävirasto sekä Liikenneviraston (LiVi) tietyt toiminnot yhdistetään uudeksi Liikenne- ja viestintävirastoksi (Traficom), joka kattaa mm. merikartoituksen ja nykyisen Kyberturvallisuuskeskuksen toiminnot. Sinne siirtyy myös nykyisin LiVin tehtävänä oleva kauppamerenkulun tukien hoito.

Pääosa nykyisestä LiVi:stä jatkaa Väylävirastona, jolle asetetaan normaaliolojen häiriötilanteita ja poikkeusoloja koskeva varautumisvelvollisuus. Väyläviraston tulee valmiussuunnitelmin ja normaaliolojen häiriötilanteissa tai poikkeusoloissa (ks. määrittelyt luku 2.5) tapahtuvan toiminnan etukäteisvalmisteluun sekä muilla toimenpiteillä huolehtia siitä, että sen oma toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi normaaliolojen häiriötilanteissa sekä poikkeusoloissa. Näin yhteiskunnan toimivuus, huoltovarmuus ja maanpuolustus pyritään mahdollistamaan henkilö- ja tavaraliikenteessä.

Samalla synnytetään valtionyhtiöitä, jolle siirtyy eräitä palvelutyyppejä tehtäviä. Näistä esimerkiksi merenkulun VTS-palveluja eli meriliikennekeskuksen palveluja tarjoava yhtiö määrittellään huoltovarmuuskriittiseksi yritykseksi, jolla on myös varautumisvelvoite. Se tarkoittaa, että alusliikennepalvelun tarjoajan toiminta jatkuu myös normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Varautumisvelvoite käsittää kaikissa olosuhteissa tapahtuvan oman toiminnan jatkuvuuden turvaamisen lisäksi osallistumisen yleiseen valmiussuunnitteluun ja poikkeusoloissa tapahtuvan toiminnan valmisteluun.

Vuoden 2019 alussa voimaan astuva koko liikennehallintoa koskeva muutos on poikkeuksellisen merkittävä myös logistiikkatoimintojen huoltovarmuuden kannalta. Näin ison ja erittäin nopeasti voimaan astuvan muutoksen riski on, että keskeiset tahot ja vastuhenkilöt eivät tarkkaan tiedä omia tai toistensa toimivaltuuksia ja toimijoiden rooleja vielä pitkään aikaan. Tässä uudessa tilanteessa onkin äärimmäisen tärkeä varmistaa, että viranomaisten sisäiset ja näiden väliset vastuu- ja johtosuhteet ovat mahdollisimman selkeät paitsi normaalioloissa myös häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Onnistunut siirtyminen uuteen organisaatorakenteeseen edellyttää, että muutos on valmisteltu erityisen huolellisesti myös huoltovarmuuden osalta. Jotta LVM pystyy jatkossa kantamaan vastuunsa huoltovarmuuden turvaamisessa hallinnonalallaan, tulee sen varmistaa, että alan

keskeiset toimijat perehdytetään ja harjoitetaan tehtäviinsä perusteellisesti kaikilla hallinnon tasoilla.

Ks. Lakiesitys HE 61/2018:

<https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f805ad57b>

HAZARD project has 15 full Partners and a total budget of 4.3 million euros. It is executed from spring 2016 till spring 2019, and is part-funded by EU's Baltic Sea Region Interreg programme.

HAZARD aims at mitigating the effects of major accidents and emergencies in major multimodal seaports in the Baltic Sea Region, all handling large volumes of cargo and/or passengers.

Port facilities are often located close to residential areas, thus potentially exposing a large number of people to the consequences of accidents. The HAZARD project deals with these concerns by bringing together Rescue Services, other authorities, logistics operators and established knowledge partners.

HAZARD enables better preparedness, coordination and communication, more efficient actions to reduce damages and loss of life in emergencies, and handling of post-emergency situations by making a number of improvements.

These include harmonization and implementation of safety and security standards and regulations, communication between key actors, the use of risk analysis methods and adoption of new technologies.

See more at: <http://blogit.utu.fi/hazard/>

