

COVID-19-pandemian vaikutukset Suomen näkökulmasta merkittävien laivavarustamoiden alusten operointiin

Niko Heino

Degree Thesis

Thesis for a Bachelor of Maritime Management (UAS) – Degree

Degree Programme in Maritime Management (Captain)

Turku 2021

OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Niko Heino

Koulutus ja paikkakunta: Degree Programme in Maritime Management, Turku

Profilointi:

Ohjaajat: Ritva Lindell

Nimike: COVID-19-pandemian vaikutukset Suomen näkökulmasta merkittävien laivavarustamoiden alusten operointiin

Päivämäärä: 25.04.2022

Sivumäärä: 41

Liitteet: 1

Tiivistelmä

Opinnäytetyön tavoitteena oli tutkia keväällä 2020, maailman pysäyttäneen COVID-19-pandemian vaikutuksia Suomen näkökulmasta merkittävien laivavarustamoiden aluksilla.

Tutkimusmenetelmänä käytettiin laadullista tutkimusta, johon aineistoa kerättiin toteuttamalla teemahaastatteluja. Työ rajattiin koskemaan merkittäviä varustamoita suomalaisessa merenkulkukentässä. Varustamoilta haastateltiin yhtä laivaston yliperämiehistä. Yliperämies vastaa aluksella useimmiten esimerkiksi hankinnoista, työvuorolistoista, rahdin ja lastauksen suunnittelusta, sekä toimii kansimiehistön esimiehenä. Haastattelulla haluttiin tutkia pandemian konkreettisia vaikutuksia itse aluksilla sekä aluksella esimiesasemassa toimivan henkilön työhön liittyviä, henkilökohtaisia kokemuksia pandemia-aikana. Haastattelut toteutettiin kirjallisina.

Tutkimuksen tulokset olivat mielenkiintoisia ja korreloivat luonnollisesti vahvasti markkinatilanteen ja matkustusrajoitusten kehityksen kanssa. Viking Linen kohtaamat vaikeudet aiheuttivat useita muutoksia aluksilla ja alusten toimintatavoissa. Vaikeuksiin ajautuminen on yksinkertaisesti selitettävissä sillä, että suurin osa varustamon liiketoiminnasta perustuu matkustajaliikenteeseen, jota on valtiotasolla rajoitettu maaliskuusta 2020 alkaen. Finnlinesin alukset eivät ole kärsineet pandemiasta vastaavalla tavalla. Tämän selittää varustamon liiketoiminnan keskittyminen rahti- ja maapalveluihin, matkustajaliikenteen osuuden jäädessä vähäisemmäksi.

Tämä opinnäytetyö on tehty tilaustyönä Merimieseläkekassalle.

Kieli: Suomi

Avainsanat: Covid-19, Pandemia, Merenkulku

BACHELOR'S THESIS

Author: Niko Heino

Degree Programme and place of study: Degree Programme in Maritime Management, Turku

Specialisation:

Supervisor: Ritva Lindell

Title: The effects of the COVID-19-pandemic onboard the ships of significant shipping companies from Finnish standpoint

Date: 25.04.2022

Number of pages: 41

Appendices: 1

Abstract

The goal of this thesis was to study the effects that the global COVID-19- pandemic has had on Finnish shipping companies' ships.

Qualitative research was used as the research method and the material was gathered by themed interviews. The research was limited to concern significant ship companies in the Finnish maritime field. The interviews were conducted in a way that one of each company's fleets chief officers got interviewed. The chief officer is usually in charge of purchasing new equipment, work schedules, cargo planning and is the supervisor of the deck crew. The interviews were meant to gather information on the tangible effects onboard the ships and the personal experiences of the supervising officers. The interviews were carried out as written interviews.

The results of this research were intriguing and heavily correlated with the developments on the market and the strict travel restrictions. The severe difficulties that Viking Line faced led to several changes on the ships and to the procedures onboard. Viking Line's difficulties can be explained by them being so heavily reliant on the passenger traffic which has been strictly restricted since March 2020. Finnlines's ships did not suffer from the pandemic in the same way, since their business is focused on cargo-, and land operations while the passenger traffic is only a small sector.

This Bachelor's thesis is done under a contract with Merimieseläkekassa, the Finnish seafarer's pension fund.

Language: Finnish

Key words: Covid-19, Pandemic, Shipping

Sisältöluettelo

1	Lista kuvista ja kaavioista	0
2	Johdanto.....	1
3	Pandemian kehitys ja rajoitustoimet.....	2
3.1	Pandemian leviäminen ja ensimmäiset matkustusrajoitukset.....	2
3.2	Rajoitusten asteittainen purku	3
3.3	Ilmaantuvuusluvun käyttö matkustusrajoituksia säädettäessä	4
3.4	Matkustaminen Ruotsista sallitaan	4
3.5	Pandemian toinen aalto	4
3.6	Testaukseen perustuva toimintamalli	5
3.7	2021 ja uudet koronavirusmuunnokset.....	5
3.8	”Koronatodistus” ja matkustaminen.....	5
4	Pandemian mitattavat vaikutukset yrityksille.....	6
4.1	Viking Line ABP.....	7
4.1.1	Taustaa	7
4.1.2	Matkustajamäärät.....	8
4.1.3	Rahti.....	10
4.1.4	Henkilöstö ja alukset.....	11
4.1.5	Liikevaihto ja tulos.....	13
4.2	Finnlines OYJ	16
4.2.1	Taustaa	17
4.2.2	Matkustajamäärät.....	17
4.2.3	Rahti.....	18
4.2.4	Henkilöstö ja alukset.....	20
4.2.5	Liikevaihto ja tulos.....	20
5	Tutkimus.....	22
5.1	Tutkimusmenetelmä.....	23
5.2	Haastattelut	23
5.2.1	Vapaa sana pandemian vaikutuksista	24
5.2.2	Pandemian vaikutukset rahtiin.....	25
5.2.3	Pandemian vaikutus matkustajamääriin.....	25
5.2.4	Pandemian vaikutus miehistöön	26
5.2.5	Pandemian vaikutukset hankintoihin aluksella	26
5.2.6	Pandemian henkilökohtaiset vaikutukset haastateltavien työssä	27
5.2.7	Tulevaisuuden näkymät.....	27
5.3	Johtopäätökset.....	27
5.3.1	Vapaa sana.....	28

5.3.2	Rahti.....	28
5.3.3	Matkustajat	28
5.3.4	Miehistö.....	29
5.3.5	Hankinnat.....	29
5.3.6	Oma työ.....	30
5.3.7	Tulevaisuus	30
5.3.8	Yhteenvedo	30
6	Pohdinta.....	31
6.1	Opinnäytteen rakentuminen.....	32
6.1.1	Haasteet.....	32
6.1.2	Luotettavuus.....	33
6.1.3	Oma kokemus.....	33
	Lähdeluettelo.....	34
	Liitteet.....	0

1 Lista kuvista ja kaavioista

Kuva 1. Viking linen reittikartta	7
Kaava 1. Viking Line ABP, Matkustajamäärät (miljoonaa matkustajaa)	9
Kaava 2. Viking Line ABP, Rahtimäärät (tuhatta yksikkökuormaa)	11
Kaava 3. Viking Line ABP, Henkilöstö keskimäärin	12
Kaava 4. Viking Line ABP, Liikevaihto (milj.€)	14
Kaava 5. Viking Line ABP, Tilikauden tulos (milj.€)	15
Kuva 2. Finnlinesin reittikartta	16
Kaava 6. Finnlines OYJ, Matkustajamäärät (tuhatta matkustajaa)	18
Kaava 7. Finnlines OYJ, Rahdin määrä (tuhatta yksikkökuormaa)	19
Kaava 8. Finnlines OYJ, Henkilöstö keskimäärin	20
Kaava 9. Finnlines OYJ, Liikevaihto (milj.€)	21
Kaava 10. Finnlines OYJ, Tilikauden tulos (milj.€)	22

2 Johdanto

Yksi COVID-19-pandemian eniten kärsineistä aloista on kiistatta matkailu. Tartuntojen alkaessa levitä maasta toiseen ja epidemian muuttuessa pandemiaksi, valtiot ympäri maailman alkoivat rajoittamaan ihmisten liikkumista. Rajoitukset koskivat, ja koskevat osittain edelleen, maiden sisäistä ja ennen kaikkea maiden välistä matkustamista. Maiden välisen matkustamisen rajoittaminen tarkoitti asiakaskatoa etenkin laiva- ja lentoliikenteessä.

2.1 Tutkimuksen tavoite

Tässä tutkimuksessa selvitetään keväällä 2020 alkaneen COVID-19- pandemian vaikutuksia kahden, Suomesta liikennöivän ja Suomen näkökulmasta merkittävän laivavarustamon, Viking Linen ja Finnlinesin aluksilla. Tutkimuksen kohteeksi valikoidut varustamot näyttelevät suurta osaa suomalaisessa merenkulkukentässä ja ne ovat tärkeitä toimijoita suomalaisen matkailun, tuonnin ja viennin kannalta. Yritykset toimivat myös suurina suomalaisen merenkulkualan työllistäjinä, liikennöidessään aluksiaan Suomen lipun alla. Valitsemisperusteena käytettiin myös liiketoiminnan luonnetta. Viking Linen liiketoiminnan pääpaino on matkustajaliikenteessä, Finnlinesin toiminnan painottuessa rahdin kuljettamiseen. Tämä eroavaisuus tarjoaa mielenkiintoisen näkökulman pandemian vaikutuksia tutkittaessa.

2.2 Taustatyö

Teoriaosuudessa käydään läpi COVID-19-pandemian kehittymisen aikajana ja siitä seuranneet rajoitustoimet Suomessa. Aikajanaa verrataan varustamoiden vuosien 2019–2021 tilinpäätöksistä ja kvartaalikatsauksista selviäviin tunnuslukuihin. Vertailun tuloksia tarkastelemalla saadaan selville COVID-19-pandemian kehittymisen eri vaiheiden, sekä sen vuoksi asetettujen matkustus- ja kokoontumisrajoitusten aiheuttamat taloudelliset vaikutukset varustamoille. Yritysten toiminta- ja vuosikertomuksista selvitetään myös henkilöstötilannetta, terveysturvallisuustoimia sekä laivaston ja reittien muutoksia pandemian aikana.

2.3 Tutkimusmenetelmä

Itse tutkimusmenetelmänä käytetään laadullista tutkimusta. Aineisto tutkimusta varten kerätään teemahaastatteluilla. Haastattelun kohdehenkilönä käytetään yhtä kummankin varustamon laivaston yliperämiehistä. Yliperämies toimii aluksella useimmiten kansimiehistön esimiehenä, sekä vastaa esimerkiksi työvuorolistoista, lastauksesta ja hankinnoista. Juuri näiden vastuualueiden vuoksi, yliperämiehen haastattelu on mielekästä poikkeusolojen vaikutuksia pohdittaessa. Se tarjoaa kokonaisvaltaisen ja käytännönläheisen näkökulman pandemian vaikutuksista ja sen aiheuttamista toimenpiteistä ja muutoksista itse aluksilla.

3 Pandemian kehitys ja rajoitustoimet

Tässä kappaleessa käydään pääpiirteittäin läpi koronaviruspandemian ja sen myötä asetettujen matkustusrajoitusten aikajana Suomen näkökulmasta. Pandemian kehittymisen ja siihen liittyvien rajoitustoimien selvittäminen on luonnollisesti oleellista, kun aletaan tarkastelemaan matkailualan yritysten menestystä ja toimia pandemian aikana. Selvitykseen sisältyy viitteitä myös Suomen naapurimaiden toimista, mutta niiden perusteellinen läpikäynti ei ole mielekästä, sillä ne ovat suurimmaksi osaksi, maasta riippumatta, kautta linjan olleet Suomen toimia kevyempiä. Tutkimuksen keskittyessä Suomen näkökulmasta merkittävimpiin varustamoihin, juuri Suomen tiukempia matkustusrajoituksia ja rajavalvontatoimia on pidettävä merkityksellisimpinä.

3.1 Pandemian leviäminen ja ensimmäiset matkustusrajoitukset

COVID-19-pandemia alkoi levitä maailmalla kevään 2020 aikana. Suomen ensimmäinen tartunta vahvistettiin tammikuun 2020 lopulla. Virus alkoi levitä Suomessa toden teolla maaliskuussa 2020. Toimenpiteet seurasivat perässä. 12. maaliskuuta 2020 ulkoministeriö kehotti matkustamisen välttämistä mihinkään, COVID-19- viruksen saamisen riskin ollessa kohonnut. Pian tämän jälkeen, 17. maaliskuuta, Suomessa otettiin kansanterveyden ja terveysturvallisuuden vuoksi käyttöön valmiuslaki, jonka ohessa aloitettiin Suomen ulkorajojen sulkemisen valmistelu. (Strömberg, 2020)

Matkustaja- ja henkilöliikenne pyrittiin keskeyttämään mahdollisimman pian. Vain suomalaisten ja Suomessa asuvien henkilöiden paluu sallittiin. Suomalaisten ja Suomessa asuvien ei tulisi matkustaa kotimaassa, eikä ulkomaille, sekä suomalaisten matkailijoiden suositeltiin palaavan Suomeen välittömästi. Pohjois- ja länsirajan ylittävä, välttämätön työssäkäynti ja muu välttämätön liikenne sallittiin. Tavara- ja rahtiliikenne sai kuitenkin jatkaa normaalisti. Näiden matkustusta koskevien ohjeiden lisäksi, ulkomailta palaavat henkilöt asetettiin kahden viikon karanteenia vastaaviin olosuhteisiin. (Strömberg, 2020)

3.2 Rajoitusten asteittainen purku

Tartuntatilanteen vähitellen helpottaessa myöhemmin keväällä, rajoituksia alettiin asteittain purkamaan. 14. toukokuuta rajaliikenteen rajoituksia purettiin siltä osin, että Schengen alueen sisärajat ylittävä, pysyvään työsuhteeseen ja toimeksiantoon perustuva työmatkaliikenne sekä muu välttämätön liikenne sallittiin. Käytännössä tämä tarkoitti Suomen ja Viron välisen työmatkaliikenteen sallimista. Karanteenimääräys pysyi edelleen voimassa. Vapaa-ajan matkustamista ulkomaille ei edelleenkään suositeltu. (Konttinen, 2020)

29. toukokuuta kotimaanmatkailun välttämistä koskeva suositus purettiin. Kotimaassa sai matkailla, noudattaen virusturvallisuuteen liittyvää ohjeistusta. Kotimaanmatkailuksi luettiin myös niin sanotut piknik -risteilyt. Piknik -risteilyllä tarkoitetaan Turusta aamulla lähtevää päiväristeilyä, jonka puolessa välissä vaihdetaan laivaa Maarianhaminassa ja palataan illaksi takaisin lähtösatamaan. Ahvenanmaalle matkustaminen oli luonnollisesti myös sallittua. Ulkomaille suuntautuva vapaa-ajan matkailu oli edelleen pannassa. (Matti Konttinen, 2020)

15. kesäkuuta matkustusrajoituksia purettiin edelleen. Norjasta, Tanskasta, Islannista, Virosta, Latviasta ja Liettuasta Suomeen suuntautuva vapaa-ajan matkailu sallittiin. Maiden välisistä rajatarkastuksista sekä karanteenivelvoitteesta luovuttiin. Ruotsissa tartuntatilanne oli edelleen niin heikko, ettei rajoituksista voitu luopua. Ruotsista sai saapua Suomeen vain välttämättömiksi luokitelluista syistä, kuten perheasia, henkilökohtainen syy tai kiinteistö, joka vaatii huolenpitoa. Yleistä ulkomaanmatkailun välttämisen suositusta jatkettiin. (Havula, 2020)

3.3 Ilmaantuvuusluvun käyttö matkustusrajoituksia säädettäessä

Heinäkuussa hallitus siirtyi arvioimaan matkustusrajoituksia koronaviruksen ilmaantuvuusluvun mukaan. 13. heinäkuuta alkaen linjattiin, että maahantulon rajoituksista luovutaan Suomen ja sellaisten EU-maiden välillä, jossa koronaviruksen ilmaantuvuus on alle kahdeksan tapausta sataa tuhatta henkilöä kohden, edellisen neljäntoista vuorokauden aikana. Tuon hetkisen epidemiatilanteen perusteella sisärajavalvonnasta luovuttiin Alankomaiden, Belgian, Italian, Itävallan, Kreikan, Maltaan, Saksan, Slovakian, Slovenian, Unkarin, Liechtensteinin ja Sveitsin kohdalla. Lisäksi rajoitukseton liikenne sallittiin Suomen ja Kyproksen, Irlannin, Andorran, San Marinon ja Vatikaanin välillä. Työmatkaliikenne ja muu välttämätön liikenne sallittiin Suomen ja Algerian, Australian, Georgian, Japanin, Uuden-Seelannin, Ruandan, Etelä-Korean, Thaimaan, Tunisian, Uruguayn ja Kiinan välillä. (Valtioneuvosto, 2020)

3.4 Matkustaminen Ruotsista sallitaan

Hallitus päätti syyskuussa lieventää matkustusrajoituksia entisestään. Suomeen sai 19. syyskuuta alkaen matkustaa ilman karanteenia maista, joissa koronaviruksen ilmaantuvuusluku on enintään kaksikymmentäviisi. Eli kaksikymmentäviisi todettua tartuntaa sataatuhatta asukasta kohden, edellisen neljäntoista vuorokauden aikana. Näin ollen vapaa, Ruotsista Suomeen matkustaminen sallittiin ensimmäisen kerran pandemian aikana. Ruotsin lisäksi Suomeen sai tulla uuden arviointiperusteen mukaan esimerkiksi Norjasta ja Saksasta. Alueilta, joissa ilmaantuvuusluku oli korkeampi kuin kaksikymmentäviisi, matkustavilta vaadittiin todistus alle 72 tuntia sitten tehdystä negatiivisesta testituloksesta. (Rajavartiolaitos, 2020)

3.5 Pandemian toinen aalto

Syyskuun lopulla tartuntatilanne alkoi uudelleen kiihtyä. Puhuttiin pandemian toisesta aallosta. Erityisesti Ruotsin tilanne heikkeni nopeasti. Heikentyneen tartuntatilanteen vuoksi Ruotsi palautui rajoitusten piiriin 28. syyskuuta. Samoin kävi Norjalle, Islannille, Saksalle, Slovakialle ja Virolle. (Sippola, 2020) (Manninen, 2020)

Pandemian toisen aallon kehittyessä, matkustusrajoituksia eri maihin arvioitiin viikoittain valtioneuvoston toimesta. Ilmaantuvuuslukua kaksikymmentäviisi käytettiin määrittävänä tekijänä rajoitusten toimeenpanolle. (Valtioneuvosto, 2020)

3.6 Testaukseen perustuva toimintamalli

23. marraskuuta rajaliikenteessä siirryttiin pysyvästi niin sanottuun hybridistrategiaan. Uudessa, testaukseen perustuvassa mallissa terveysturvallisuustoimet korvasivat sisärajoitukset. Käytännössä tämä tarkoitti sitä, että korkeamman ilmaantuvuuden maista tulevilta matkustajilta edellytettiin todistusta alle 72 tuntia sitten suoritetusta negatiivisesta testituloksesta. (Valtioneuvosto, 2020)

3.7 2021 ja uudet koronavirusmuunnokset

Tammikuussa 2021, valtioneuvosto päätti uudelleen rajoitusten kiristämisestä. 27. tammikuuta Suomi alkoi rajoittaa maahantuloa kaikista Schengen -alueen maista. Rajoituksilla pyrittiin vähentämään uusien koronavirusvarianttien leviämistä Suomeen, Suomen tartuntatilanteen ollessa huomattavasti parempi muihin Schengen -maihin verrattuna. Schengen -alueen sisärajoilla sallittiin jälleen vain välttämätön työmatkaliikenne. (Sisäministeriö, 2021)

Tartuntatilanne jatkoi heikentymistä ja Suomeen julistettiin 1. maaliskuuta poikkeusolot. Matkustusrajoitukset pysyivät voimassa, kokoontumis- ja ravintolarajoituksia kiristettiin. (Matti Koivisto, 2021)

3.8 "Koronatodistus" ja matkustaminen

Poikkeusolot julistettiin päättyneeksi 27. huhtikuuta. Uusien virustartuntojen määrä oli kääntynyt selvään laskuun. Rajoituksia alettiin keventää vähitellen. 17. kesäkuuta ulkoministeriö teki matkustusohjeistuksiinsa muutoksia. Ohjeistuksesta, välttää kaikkea tarpeetonta matkustamista EU- ja Schengen -alueella, luovuttiin. Uuden ohjeistuksen mukaan matkustajan tulisi noudattaa erityistä varovaisuutta EU- ja Schengen -alueella matkustettaessa sekä välttämään tarpeetonta matkustamista EU- ja Schengen -alueen ulkopuolelle. (Kervinen, 2021) (Ulkoministeriö, 2021)

Rokotekattavuuden kasvaessa Euroopassa, Suomen rajavalvonnassa siirryttiin 12. heinäkuuta jälleen uuteen malliin. Suomeen sai tulla vapaa-ajan matkalle EU- ja Schengen –maista, mikäli tulijalla oli esittää todistus kuuden kuukauden sisällä sairastetusta taudista tai saadusta, täydestä rokotussarjasta. (Kallunki, 2021)

Sisäraja- ja valvonta päättyi 26. heinäkuuta. EU- ja Schengen -maista Suomeen matkustamisesta tuli sallittua rajoituksitta. Ulkorajaliikenteen rajoitukset jatkuivat edelleen, mutta Suomeen sai saapua esittämällä todistuksen saadusta, täydestä rokotussarjasta. (Rajavartiolaitos, 2021)

4 Pandemian mitattavat vaikutukset yrityksille

COVID-19-pandemia koetteli ja koettelee edelleen kumpaakin, tutkimuksen kohteena olevista varustamoista. Keväällä 2020 Pandemian saavuttaessa Suomen, varustamoilla oli edessään ennennäkemätön tilanne. Varustamoiden oli nopeasti sopeuduttava valtiotasolla säädettyjen matkustusrajoitusten aiheuttamaan matkustajakatoon. Lisäksi käyttöön oli otettava herkästi maailmalla leviävän viruksen kaitsemiseksi tarkoitetut terveysturvallisuustoimenpiteet.

Tässä kappaleessa esitellään lyhyesti tutkimuksen kohteena olevat laivavarustamot ja perehdytään niiden avainlukuihin pandemia-aikana. Avainluvut esitetään kvartaaleittain, jotta pandemiasta johtuvien rajoitustoimien vaikutuksesta saadaan selkeämpi kuva. Vertailukohdan saamiseksi, avainluvut on esitetty neljännesvuosittain myös vuodelta 2019. Yritysten tuloksesta puhuttaessa tarkoitetaan tilikauden tulosta kaikkien vähennysten jälkeen (bottom line).

Äkillisesti vähentyneet matkustajamäärät tarkoittivat myös työntekijöiden tarpeen vähenemistä aluksilla. Lomautukset ja irtisanomiset tulivat ajankohtaiseksi pian pandemian alkamisen jälkeen. Kappaleessa selvitetään täten myös varustamoiden vaihtelevaa henkilöstötilannetta pandemian aikana. Mahdolliset muutokset varustamoiden laivastoissa ja operointireiteissä tuodaan niin ikään esille.

Talouden avainlukujen ja organisaation muutosten lisäksi kappaleessa tuodaan esille varustamoiden käyttöönotettavia terveysturvallisuustoimenpiteitä. Näillä tarkoitetaan

pääasiassa hygieniaan ja turvavälien ylläpitoon liittyviä toimenpiteitä, ohjeistuksia ja suosituksia itse aluksilla.

4.1 Viking Line ABP

Viking Line on suomalainen varustamokonserni, jonka kotipaikka on Maarianhaminassa Ahvenanmaalla. Viking Line on jo vuosikymmenien ajan ollut merkittävä tekijä Suomen ja sen naapurimaiden välisessä laivaliikenteessä. Varustamon liiketoiminta perustuu risteily- ja reittimatkojen tarjoamiseen sekä rahdin kuljetukseen meriteitse. Viking Line liikennöi vuonna 2019, ennen COVID-19-pandemian alkua, seitsemällä aluksella pohjoisella Itämerellä. Kaikki alukset operoivat aikataulutetusti Suomen satamista Ruotsiin ja Viroon. Aluksista viisi liikennöi Suomen lipun alla. (Viking Line, 2021)



Kuva 1. Viking Linen reittikartta (Viking Line, 2021)

4.1.1 Taustaa

Vuosi 2019 oli Viking Linelle erinomainen. Yrityksen liikevaihto oli 496,4 miljoonaa euroa ja tilikauden tulos 10,8 miljoonaa euroa. Liikevaihdon pysytellessä vuoden 2018 tasolla, onnistui se kaksinkertaistamaan tuloksensa edellisvuodesta ja kääntämään vuonna 2016 alkaneen laskevan kehityssuunnan. Viking Linen toimitusjohtajan, Jan Hanseksen mukaan tämä saavutettiin matkustajakohtaisen katteen parantumisella ja pienentyneillä

käyttökustannuksilla. Tulos olisi tosin ollut vieläkin parempi ilman Suomen Merimies-Unionin tukitoimia Posti- ja logistiikka-alan unionin lakolle marraskuun lopulla. Tukilakon seurauksena, Suomen lipun alla seilaavat alukset jäivät 25. marraskuuta alkaen satamaan useiksi päiviksi. (Viking Line, 2021) (Suomen Merimies-Unioni, 2019)

Varustamo kuljetti seitsemällä aluksellaan vuoden 2019 aikana 6 300 480 matkustajaa, kokonaismarkkinaosuuden ollessa liikennöintialueella noin 32 prosenttia. Rahtia Viking Line kuljetti 133 940 rahtiyksikköä. Markkinaosuus rahdin osalta oli noin 18 prosenttia. Koko konserni työllisti vuoden 2019 aikana 2 632 henkilöä maissa ja merellä. (Viking Line, 2021)

Konsernin investoinnit vuoden aikana olivat yhteensä noin 30 miljoonaa euroa, josta noin 80 prosenttia koski rakenteilla olevan uuden aluksen ennakkomaksuja. Kiinan Xiamenissä rakenteilla olevan aluksen oli tarkoitus valmistua alkuvuodesta 2020 ja korvata vuonna 1988 rakennettu Amorella Turku-Tukholma reitillä. Alus tulisi kokonaisuudessaan maksamaan Viking Linelle noin 190 miljoonaa euroa. (Viking Line, 2016)

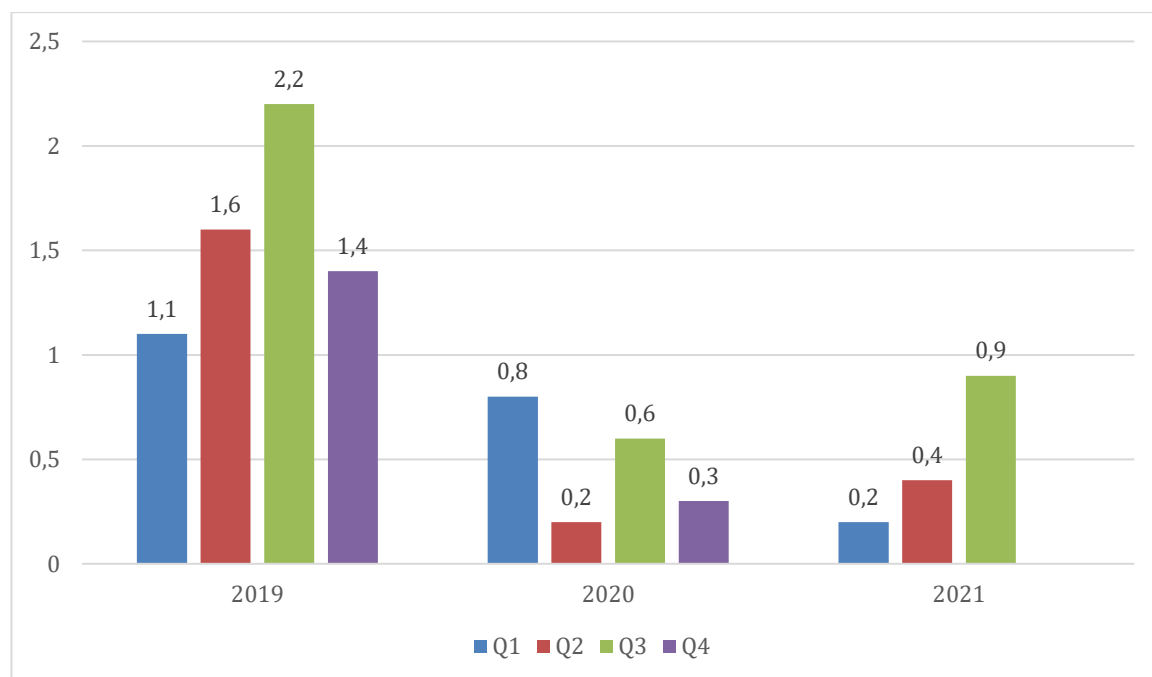
Näkymät vuodelle 2020 olivat toiveikkaita. Matkustajamäärien kehityksen odotettiin olevan vakaata ja matkustajakohtaisen myynnin olevan pienoisessa kasvussa. Tuolloin vielä paikallisen epidemian aiheuttajana tunnetun koronaviruksen pelättiin pysäyttävän myynnin kasvun vain aasialaisilla markkinoilla. (Viking Line, 2021)

4.1.2 Matkustajamäärät

Koronaviruspandemian puhkeamisella oli tuhoiset vaikutukset Viking Linelle. Varustamo, jonka liiketoiminta perustuu matkustajaliikenteeseen, kohtasi asiakaskato. Maaliskuussa 2020 voimaan astuneet, pandemian leviämisen hillitsemiseksi tarkoitetut rajoitukset, pysäyttivät matkustajaliikenteen lähes täysin. Matkustaa saivat ainoastaan ammattikuljettajat, Suomeen palaavat ja välttämättömällä työmatkalla olevat henkilöt. Vapaa-ajan matkustaminen ei ollut sallittua.

Kaaviosta 1. selviää Viking Linen matkustajamäärät neljännesvuosittain vuodesta 2019, vuoden 2021 kolmannen neljänneksen loppuun asti. Kaaviosta on selkeästi havaittavissa koronapandemian puhkeaminen ja sen vuoksi asetettujen matkustusrajoitusten vaikutus matkustajamääriin. Vielä vuoden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä matkustajamäärät

olivat lähes samalla tasolla alkuvuoteen 2019 verrattuna. Vuoden 2020 toisella neljänneksellä matkustajia oli noin 1 400 000(87,5 %) vähemmän, kuin samaan aikaan edeltävänä vuonna. (Viking Line, 2021)



Kaava 1. Viking Line ABP, Matkustajamäärät (miljoonaa matkustajaa) (Viking Line, 2021)

Kolmas vuosineljännes, johon kesän lomasesonkikin kuuluu, on tavallisesti vilkkainta aikaa Viking Linen aluksilla, kuten myös kaaviosta 1. vuoden 2019 kohdalla voidaan todeta. Kesällä 2020 rajoituksia alettiin vähitellen purkaa. Kotimaan matkailun tullessa jälleen sallituksi, myös Ahvenanmaalle suuntautuva reitti- ja risteilyliikenne avautui. Ruotsiin matkustaminen oli kuitenkin edelleen rajoitettua, joten matkustajamäärät pysyivät alhaisina. Matkustusrajoituksista Suomen ja Ruotsin välillä luovuttiin kuitenkin kolmannen vuosineljänneksen lopulla. Rajoitukseton matkustaminen oli tosin mahdollista vain noin kymmenen päivän ajan ja kesäsesongin ollessa jo ohi, vaikutukset matkustajamääriin jäivät marginaalisiksi. Osaltaan laivamatkojen heikkoon kysyntään todennäköisesti vaikutti myös kuluttajien kokema epävarmuus taloudesta ja muuttuvista matkustusrajoituksista, sekä huoli laivamatkustamisen turvallisuudesta. Kolmannella neljänneksellä matkustajia oli noin 1 600 000(72,7 %) vähemmän, kuin vastaavalla jaksolla edeltävänä vuonna. (Viking Line, 2021)

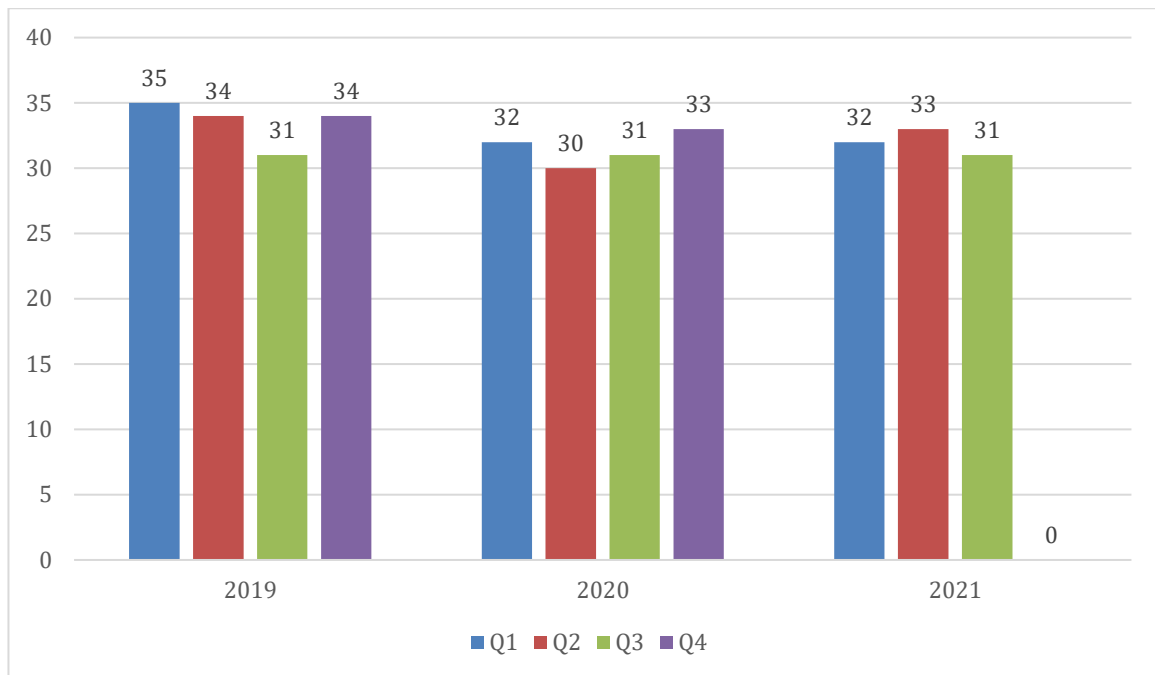
Talvella 2020–2021 matkustusrajoituksia kiristettiin jälleen pandemian toisen aallon ja uusien koronavirusmuunnosten vuoksi. Matkustajamäärät pysyivät edelleen suhteessa alhaisina. Vuoden 2020 viimeisen ja vuoden 2021 ensimmäisen neljänneksen yhteenlaskettu matkustajamäärä olin noin 22,7 prosenttia vuoden takaisesta. (Viking Line, 2021)

Vuoden 2021 edetessä, matkustajamäärät lähtivät varovaiseen kasvuun rokotuskattavuuden parantuessa. 12. heinäkuuta alkaen, rokotustodistuksella tai todistuksella sairastetusta taudista sai matkustaa Suomeen EU- ja Schengen -maista. Tämä näkyi positiivisena kehityksenä matkustajamäärissä. Vuoden 2021 kolmannen neljänneksen aikana matkustajia oli noin 50,0 prosenttia enemmän kuin edeltävänä vuonna samaan aikaan. Määrä oli kuitenkin vain noin 40,9 prosenttia vuoden 2019 vastaavan ajanjakson matkustajamäärästä. (Viking Line, 2021)

4.1.3 Rahti

Viking Linen aluksilla kuljetetaan pyörillä liikkuvaa rahtia, sekä henkilöautoja. Matkustusrajoituksista johtuva henkilöliikenteen äkillinen loppuminen tarkoitti, että laivoilla liikkui käytännössä ainoastaan rahtia. Kaaviosta 2. nähdään Viking Linellä kuljetetut rahtiyksiköt neljännesvuosittain vuodesta 2019 alkaen. Määrät kaaviossa eivät sisällä henkilöautoja.

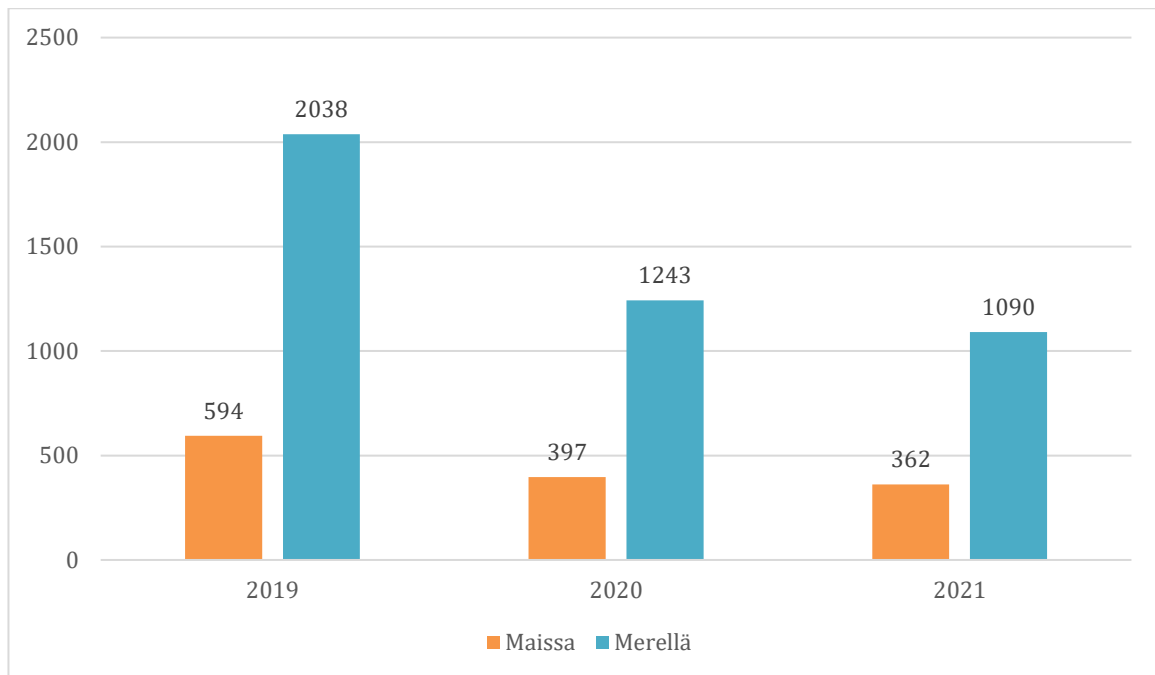
Kuten kaaviosta 2. huomataan, pandemian alkaessa rahtimäärät hieman vähenivät, mutta jo vuoden 2020 kolmannella neljänneksellä määrä oli jo palannut vuoden 2019 tasolle. Tämä voidaan selittää sillä, että Turun ja Tukholman välillä liikennöivät alukset jatkoivat operointia normaaliin tapaan. Alukset pysyivät liikkeellä, vaikka henkilöliikenteestä saatavat tulot loppuivat käytännössä kokonaan. Tämän mahdollisti Suomen valtion myöntämä tuki huoltovarmuuden takaamiseksi. Turun ja Tukholman välinen laivayhteys on erityisen tärkeä suomalaisen viennin ja tuonnin kannalta ja kriisitilanteessa sen merkitys korostui entisestään. (Viking Line, 2021)



Kaava 2. Viking Line ABP, Rahtimäärät (tuhatta yksikkökuormaa) (Viking Line, 2021)

4.1.4 Henkilöstö ja alukset

Viking Line reagoi nopeasti markkinatilanteen muutokseen keväällä 2020. Matkustajamäärien romahtaessa, Viking Line joutui lomauttamaan suuren osan henkilöstöstään. Tämä oli mahdollista toteuttaa nopeutetulla aikataululla poikkeustilanteesta johtuen. Lomautusten seurauksena yhtiön kolmen alusta joutuivat seisontaan. Helsinki – Tukholma linjalla liikennöineet Mariella ja Gabriella sekä Tukholma – Maarianhamina linjaa kulkeva Viking Cinderella pysyivät satamissa. Turun ja Tukholman, Helsingin ja Tallinnan sekä Maarianhaminan ja Kapellskärin välillä kulkevat alukset jatkoivat liikennöintiä vähennetyllä miehityksellä. Kaaviosta 3. selviää Viking Linen keskimääräiset henkilöstömäärät maissa ja merellä vuosittain, vuodesta 2019 vuoden 2021 kolmanteen vuosineljännekseen asti. (Viking Line, 2021)



Kaava 3. Viking Line ABP, Henkilöstö keskimäärin (Viking Line, 2021)

Kesällä 2020 kaikki Viking Linen alukset palasivat liikenteeseen ja osa lomautetuista kutsuttiin töihin. Mariella ja Gabriella eivät kuitenkaan jatkaneet tavallisella Helsinki – Tukholma -linjallaan, vaan tarjosivat rajoitetuin aikatauluin erikoisristeilyitä Helsingistä Ahvenanmaalle ja Tallinnaan. Kohteisiin, joiden osalta matkustusrajoituksia kevennettiin kesän kynnyksellä. (Viking Line, 2021)

Syksyllä 2020 Viking Linen aluksille sattui kaksi onnettomuutta. Turun ja Tukholman välillä liikennöivä Amorella ajoi karille Ahvenanmaan edustalla syyskuun lopulla. Onnettomuudessa ei sattunut henkilövahinkoja, mutta alus oli korjattavana ja poissa liikenteestä yli kuukauden. Marraskuun lopulla, niin ikään Turku – Tukholma reitillä liikennöivä Viking Grace sai pohjakosketuksen Maarianhaminan edustalla. Tässäkään onnettomuudessa ei sattunut henkilövahinkoja, mutta alus oli korjattavana marraskuun loppuun asti. Varioituneiden alusten ollessa korjattavana, osittain seisotettuna ollut Gabriella liikennöi Turku – Tukholma reitillä niiden tilalla, joten vaikutus tulokseen jäi pieneksi. (Viking Line, 2021)

Talvella 2020–2021 Viking Linellä palattiin vuoden 2020 keväältä tuttuun tilanteeseen. Mariella ja Gabriella seisoivat satamissa ja lomautukset jatkuivat laajamittaisina vuoden 2021 ensimmäisen neljänneksen loppuun saakka. Matalasesongin lisäksi pandemian

toinen aalto ja koronaviruksen uusien muunnosten leviämisestä aiheutunut rajoitustoimien kiristäminen vaikutti jälleen negatiivisesti palveluiden kysyntään. Alkukevällä Viking Linen maaorganisaatioissa ja Viking Cinderella aloitettiin irtisanomisia koskevat neuvottelut. (Viking Line, 2021)

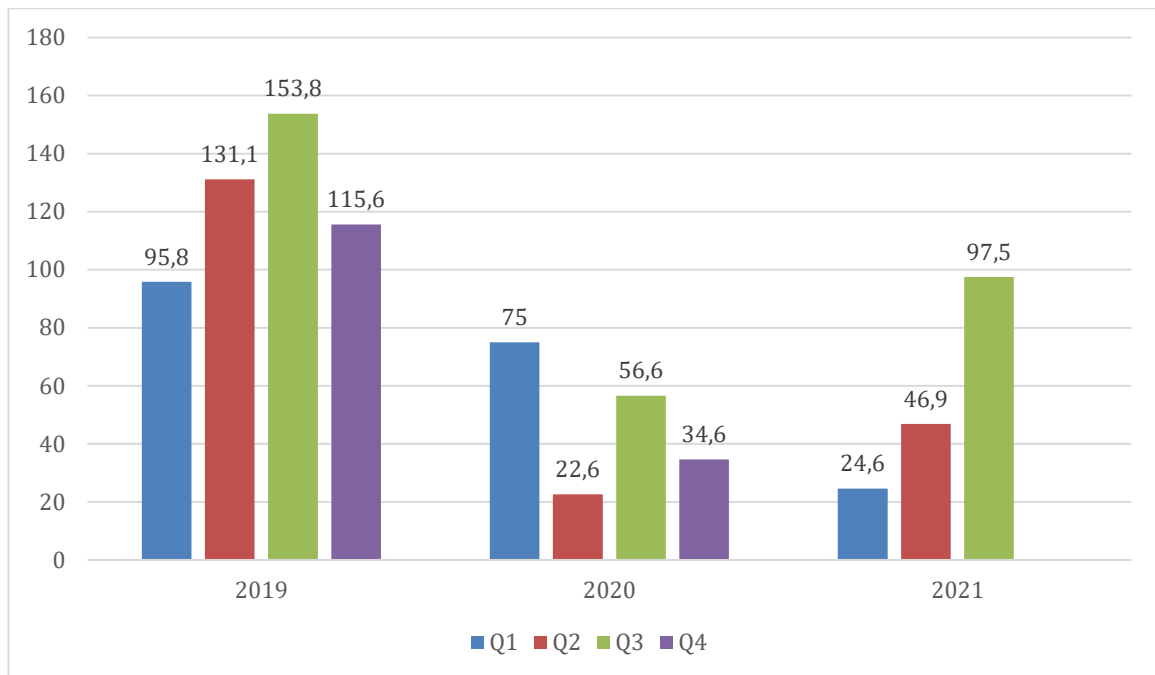
Vuoden 2021 toisen neljänneksen loppua kohden matkailun kysyntä alkoi parantua, rajoitusten keventymisestä johtuen. Gabriella ja Viking Cinderella palasivat liikenteeseen. Matkustajamäärät nousivat maltillisesti kaikilla Viking Linen aluksilla ja henkilöstön määrää nostettiin vastaamaan palvelutarvetta. Vastaava kehitys jatkui kolmannella vuosineljänneksellä. (Viking Line, 2021)

Vähitellen kasvavasta kysynnästä huolimatta Viking Line päätyi myymään pitkään satamassa seisseen Mariellan. Alus myytiin vuoden 2021 toisen vuosineljänneksen aikana Corsica Ferriesille, välimerelle. Aluksen myynnistä ei aiheutunut irtisanomisia ja myynnin tulosvaikutus oli 13,1 miljoonaa euroa. (Viking Line, 2021)

Viking Linen uudisrakennushanke Kiinan Xiamenissä ei ole säästynyt pandemian vaikutuksilta. Alus oli alun perin pitänyt toimittaa keväällä 2020, mutta se on kokenut useita koronapandemiasta johtuneita viivästyksiä. Näillä näkymin aluksen olisi tarkoitus aloittaa liikennöinti maaliskuussa 2022. (Kossila, 2021)

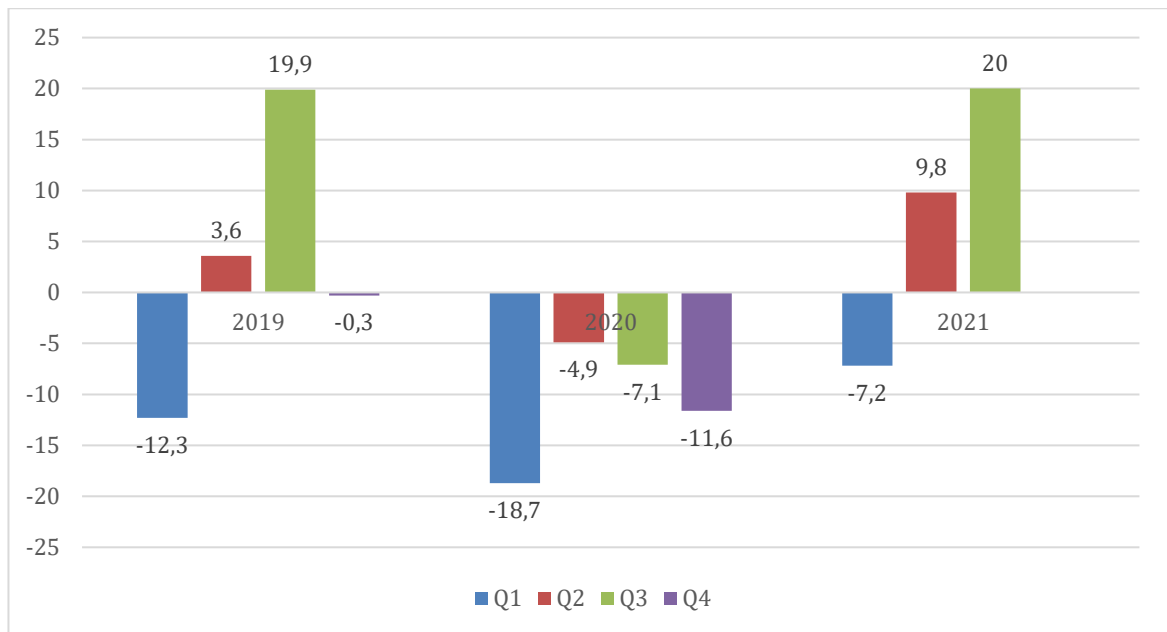
4.1.5 Liikevaihto ja tulos

Radikaalisti vähentyneet matkustajamäärät heijastuivat luonnollisesti henkilöliikenteeseen keskittyneen Viking Linen liikevaihtoon ja tulokseen. Matkalippumyynnin vähenemisen myötä myös itse aluksilla tapahtuva myynti pysähtyi. Käytännössä ainoat liiketoiminnasta saatavat tuotot tulivat rahdin kuljettamisesta. Kaaviosta 4. voi huomata miten yrityksen liikevaihdon kehittyminen vastaa kaaviosta 2. nähtävää matkustajamäärien kehitystä, vaikka rahtia kuljetettiin normaaliin tapaan. Tämä osoittaa kuinka tärkeä osa Viking Linen liiketoimintaa henkilöliikenne on. Pandemian alkaessa, vuoden 2020 toisen neljänneksen liikevaihto oli enää noin 17,2 prosenttia vuoden takaisesta. (Viking Line, 2021)



Kaava 4. Viking Line ABP, Liikevaihto (milj.€) (Viking Line, 2021)

Kaavion 5. osoittamalla tavalla, Viking Linen tulos oli vuoden 2020 jokaisella neljänneksellä negatiivinen ja vuoden 2020 koko tilikauden tulos oli -42,3 miljoonaa euroa. Lyhyen ajan sisällä Viking Line oli menettänyt suurimman osan tuotoistaan, mutta kulut pysyivät ennallaan. Varustamo pyrki paikkaamaan henkilöliikenteen menetettyjä tuottoja vähentämällä toiminnan kustannuksia. Myyntiin ja markkinointiin käytettyjä resursseja vähennettiin. Alusten seisottaminen, lomautukset ja irtisanomiset vähensivät polttoaine-, ylläpito- ja henkilöstökuluja. Lisäksi konsernin johto ja yhtiön hallitus alensi palkkioitaan. Tappioiden vähentymiseen vaikutti myös Huoltovarmuuskeskukselta saatava tuki Turku – Tukholma -linjan auki pitämiseksi ja Suomen huoltovarmuuden takaamiseksi. Saadun tuen suuruus vuonna 2020 oli 25,9 miljoonaa euroa. (Viking Line, 2021)



Kaava 5. Viking Line ABP, Tilikauden tulos (milj.€) (Viking Line, 2021)

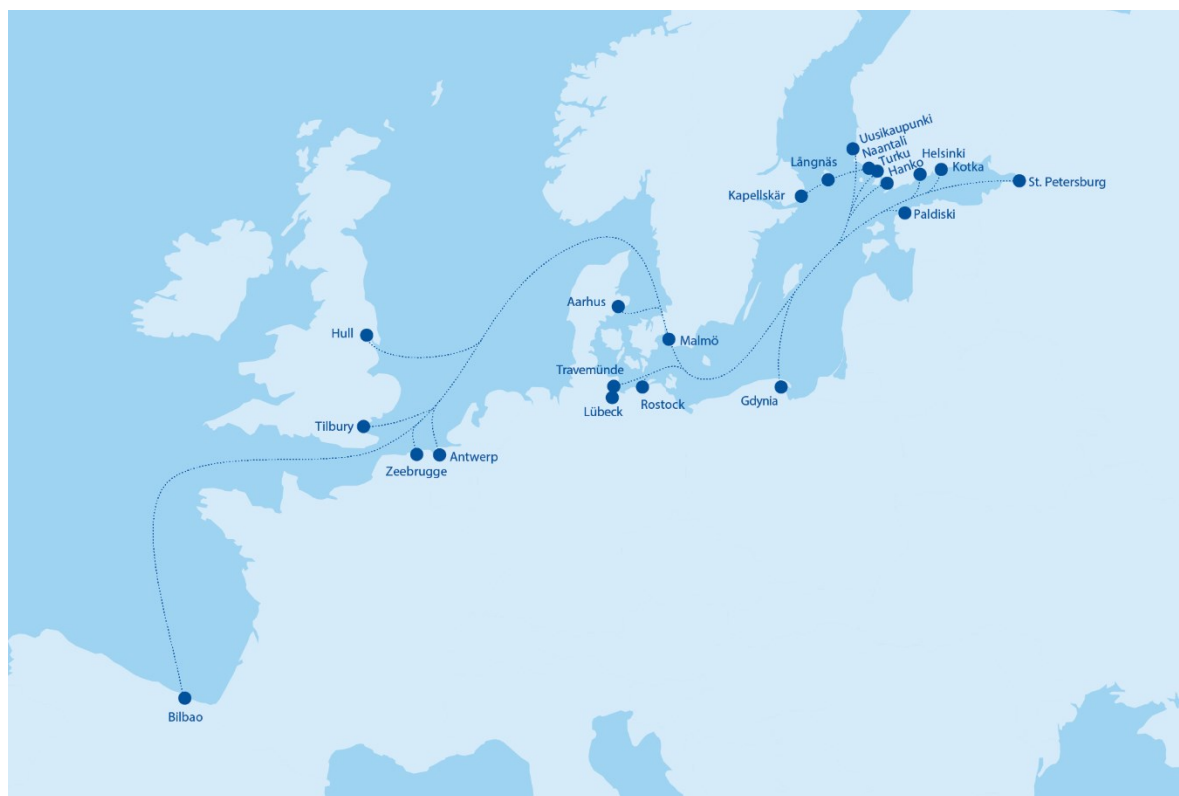
Viking Linen tulos pysyi negatiivisena vuoden 2021 ensimmäisen neljänneksen loppuun asti. Vuoden 2021 toiselta neljännekseltä raportoitiin positiivinen tulos ensimmäistä sitten 2019 kolmannen neljänneksen. Kuten kaaviosta 5. on nähtävillä, positiivinen tulos raportoitiin myös vuoden kolmannen neljänneksen osalta. Henkilöliikenteen ollessa tuona aikana edelleen maltillista, on positiiviseen tulokseen muita syitä. Viking Line sai vuonna 2021 liikennöintivelvoitteeseensa liittyviä tukia Traficomilta ja kustannustukea Valtiokonttorilta. Lisäksi ELY-keskus sekä TE- toimintojen kehittämis- ja hallintokeskus tuki yrityksen uudelleentyöllistämistä. Tukien määrä vuoden 2021 kolmannen neljänneksen loppuun mennessä oli yhteensä 15,9 miljoonaa euroa. (Viking Line, 2021)

Tukien lisäksi positiivinen vaikutus toisen ja kolmannen vuosineljänneksen tuloksiin oli myyntivoitoilla. Mariellan myynnin vaikutus toisen vuosineljänneksen oli 13,1 miljoonaa euroa. Kolmannen neljänneksen aikana Turun kaupunki lunasti itselleen Viking Linen omistaman terminaalirakennuksen Turun satamassa. Myyntivoitoksi tästä kirjattiin 10,7 miljoonaa euroa. Viking Linen vuoden 2021 kolmannen neljänneksen loppuun yltävä tilikauden tulos oli lopulta 22,6 miljoonaa euroa. (Viking Line, 2021)

4.2 Finnlines OYJ

Finnlines OYJ on suomalainen merenkulku- ja kuljetusalan yritys, jonka kotipaikka on Helsingissä. Finnlines on kokonaisuudessaan italialaisen Grimaldi Group -varustamon omistuksessa ja toimii sen tytäryhtiönä. Finnlines on jo vuosikymmenien ajan toiminut merisiltana rahdille ja matkustajille Suomesta Eurooppaan ja on tällä hetkellä yksi alansa johtavista yrityksistä markkina-alueellaan. Finnlinesin liiketoimintaan merellä kuuluu rahdin ja reittimatkustajien kuljetus. Finnlinesiin kuuluvat myös Finnsteve -yhtiöt, jotka tarjoavat satamapalveluita linjaliikenteessä oleville rahtialuksille Helsingin, Turun ja Naantalın satamissa. (Finnlines, 2021)

Vuonna 2019, ennen COVID-19-pandemian alkua Finnlines liikennöi keskimäärin kahdellakymmenellä aluksella Itämerellä, Pohjanmerellä ja Biskajanlahdella. Aluksista kahdeksan kuljetti rahdin lisäksi matkustajia Suomesta Ruotsiin ja Saksaan, sekä Ruotsista Saksaan. Loput aluksista kuljettivat pääosin pyörillä kulkevaa (RORO) rahtia Suomesta Keski- ja Etelä-Eurooppaan. Finnlinesin kaikki alukset, lukuun ottamatta kolmea, Ruotsista Saksaan liikennöivää alusta, liikennöivät Suomen lipun alla. (Finnlines, 2021)



Kuva 2. Finnlinesin reittikartta (Finnlines, 2021)

4.2.1 Taustaa

Finnlines on vuosina ennen koronapandemian puhkeamista kasvattanut tasaisesti toimintaansa ja parantanut tulostaan. Vuosi 2019 oli tuloksellisesti ennätysellinen. Yrityksen liikevaihto vuonna 2019 oli 574,8 miljoonaa euroa ja tilikauden tulos 98,3 miljoonaa euroa. Historiallinen tulos saavutettiin, vaikka Suomen Merimies- unionin viikon kestävä tukilakko, teollisuusalojen kolmipäiväinen lakko sekä mekaanisen metsäteollisuuden kuuden päivän työsulku vaikuttivat negatiivisesti Suomesta liikennöivien alusten tuottoon. (Finnlines, 2021)

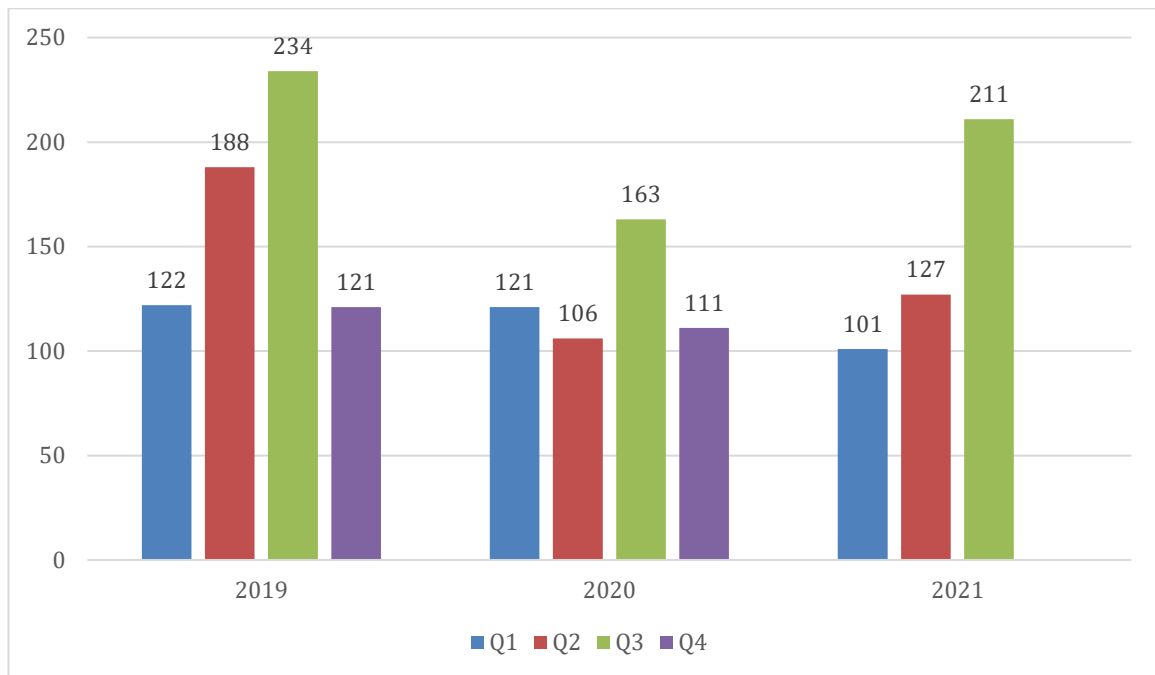
Varustamo kuljetti vuonna 2019 aluksillaan 738 000 lastiyksikköä, 1113 tuhatta tonnia määrittelemätöntä rahtia sekä noin 665 000 henkilömatkustajaa. Konserni työllisti vuonna 2019 keskimäärin 1576 henkilöä, joista merellä 869 ja maissa 707. (Finnlines, 2021)

Finnlinesin tavoitteena on kasvattaa toimintaansa tulevaisuudessa entisestään. Yrityksellä käynnistyi vuoden 2019 aikana 500 miljoonan euron arvoinen uudisrakennusohjelma, jonka myötä laivastoon liittyisi tulevien vuosien aikana viisi uutta alusta. Alukset tulevat käyttämään viimeisintä tekniikkaa päästöjen vähentämiseksi ja ne tulevat valmistuessaan olemaan ekologisuuden edelläkävijöitä uusien energiatehokkuutta parantavien järjestelmien myötä. (Finnlines, 2021)

4.2.2 Matkustajamäärät

Finnlinesin keskimäärin kahdestakymmenestä käytössä olevasta aluksesta kahdeksalla kuljetetaan henkilömatkustajia. Aluksilla liikkuu rahtia kuljettavien ammattikuljettajien lisäksi myös yksityisiä vapaa-ajan matkustajia, autolla ja ilman.

Kaaviosta 6. selviää Finnlinesin matkustajamäärät vuosineljänneksittäin vuodesta 2019 aina vuoden 2021 kolmannen neljänneksen loppuun. Kaaviosta on selvästi nähtävillä pandemian ja rajoitustoimien aiheuttama pudotus. Vuoden 2020 toisella neljänneksellä matkustajia oli noin 82 000(43.6 %) vähemmän kuin samalla ajanjaksolla vuotta aikaisemmin. Vuoden 2020 kolmannella neljänneksellä matkustajia oli noin 71 000 (30,3 %) vähemmän kuin vuotta aiemmin. Vuoden 2020 viimeisellä neljänneksellä luku oli enää noin 10 000 (8,3 %) vähemmän kuin edeltävänä vuonna. (Finnlines, 2021)



Kaava 6. Finnlines OYJ, Matkustajamäärät (tuhatta matkustajaa) (Finnlines, 2021)

Vuoden 2021 matkustajamäärät jäivät jokaisella vuosineljänneksellä vuoden 2019 luvuista, mutta kehitystä vuoteen 2020 verrattuna oli havaittavissa. Vuoden 2021 toisella neljänneksellä matkustajia oli noin 21 000 (19,8 %) enemmän kuin vuoden 2020 toisella neljänneksellä. Vuoden 2021 kolmannella neljänneksellä matkustajamäärät lähentelivät jo vuoden 2019 määriä ja olivat jo noin 48 000 (29,4 %) suuremmat vuoteen 2020 verrattuna. (Finnlines, 2021)

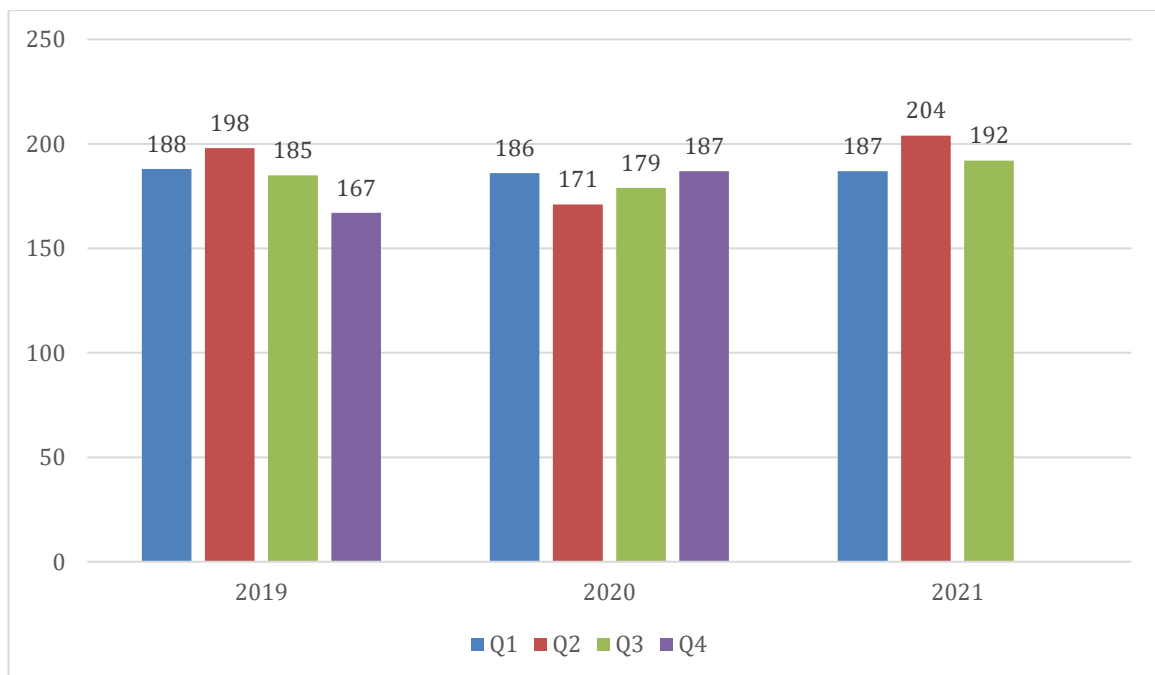
Ammattikuljettajien osuus alusten henkilömatkustajista on merkittävä. Tämä on pääteltävissä siitä, että vaikka vapaa-ajan matkustus oli ankarasti rajoitettua, Finnlinesin matkustajamäärissä ei ollut nähtävissä niin katastrofaalista matkustajakatoa kuin esimerkiksi Viking Linellä oli.

4.2.3 Rahti

Finnlinesin liiketoiminnan ydin perustuu rahdin kuljettamiseen. Finnlinesin aluksilla kuljetetaan pyörillä liikkuvaa rahtia, henkilöautoja, sekä merikuljetuskontteja. Kaaviosta 7. nähdään Finnlinesin kuljettamien rahtiyksikköjen määrä vuosineljänneksittäin vuoden 2019 alusta vuoden 2021 kolmanteen neljännekseen saakka. Luvut eivät sisällä

määrittelemätöntä rahtia, mutta sen määrän voidaan olettaa korreloivan yksikkökuormien kehityksen kanssa.

Kaaviosta 7. on mielenkiintoista huomata pandemian vaikutus kuljetetun rahdin määrään. Vuoden 2020 toisen vuosineljänneksen aikana kuljetettiin noin 27 000 (13,6 %) yksikkökuormaa vähemmän kuin vuonna 2019. Rahtimäärät kuitenkin kasvoivat vuoden 2020 kolmannella neljänneksellä ja vuoden viimeisellä neljänneksellä kuljetetun rahdin määrä oli jo noin 20 000 (12,0 %) yksikkökuormaa suurempi kuin vuoden 2019 viimeisellä neljänneksellä. Rahtimäärät olivat siis suuremmat kuin ennen pandemiaa. Mahdollinen selitys kyseiselle ilmiölle on ihmisten muuttunut kulutuskäyttäytyminen pandemian aikana. Matkustamisen ja palveluiden ollessa rajoitettuja, kotitalouksien kulutus on suuntautunut aineellisten hyödykkeiden hankintaan. (Finnlines, 2021)

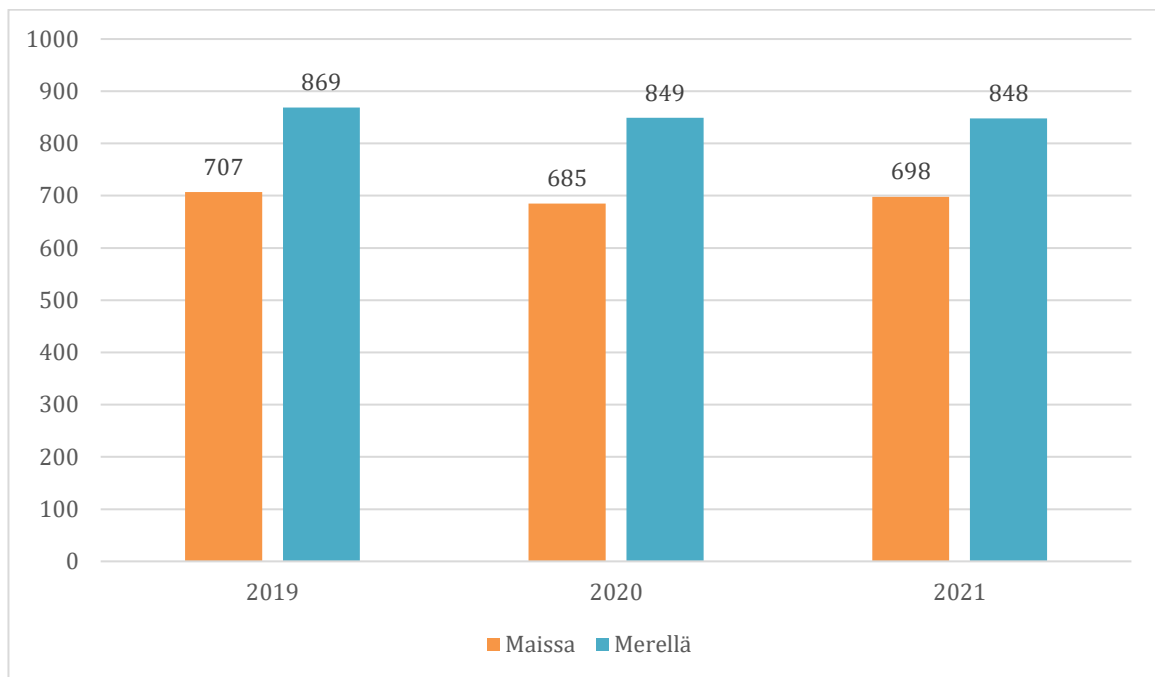


Kaava 7. Finnlines OYJ, Rahdin määrä (tuhatta yksikkökuormaa) (Finnlines, 2021)

Vuonna 2021 rahtimäärien kehitys vastasi vuoden 2020 kehitystä. Vuoden 2021 ensimmäistä vuosineljännestä lukuun ottamatta, rahtimäärät olivat vuonna 2021 suurempia kuin vuoden 2019 vastaavilla ajanjaksoilla.

4.2.4 Henkilöstö ja alukset

Poikkeuksellisesta tilanteesta huolimatta Finnlinesin alukset jatkoivat liikennöintiään tavalliseen tapaan. Kaavio 9. näyttää Finnlinesin keskimääräisen henkilöstömäärän maissa ja merellä vuosilta 2019, 2020 ja 2021. Finnlinesin palveluksessa olevien henkilöiden määrä pienentyi vuonna 2020 vain marginaalisesti. Finnlinesin poikkeusajan kustannussäästösuunnitelmaan kuului tilapäisiä lomautuksia, mitkä merihenkilöstön kohdalla voidaan olettaa koskeneen alusten hotelli- ja ravintolahenkilöstöä palveluntarpeen vähenemisestä johtuen. (Finnlines, 2021)

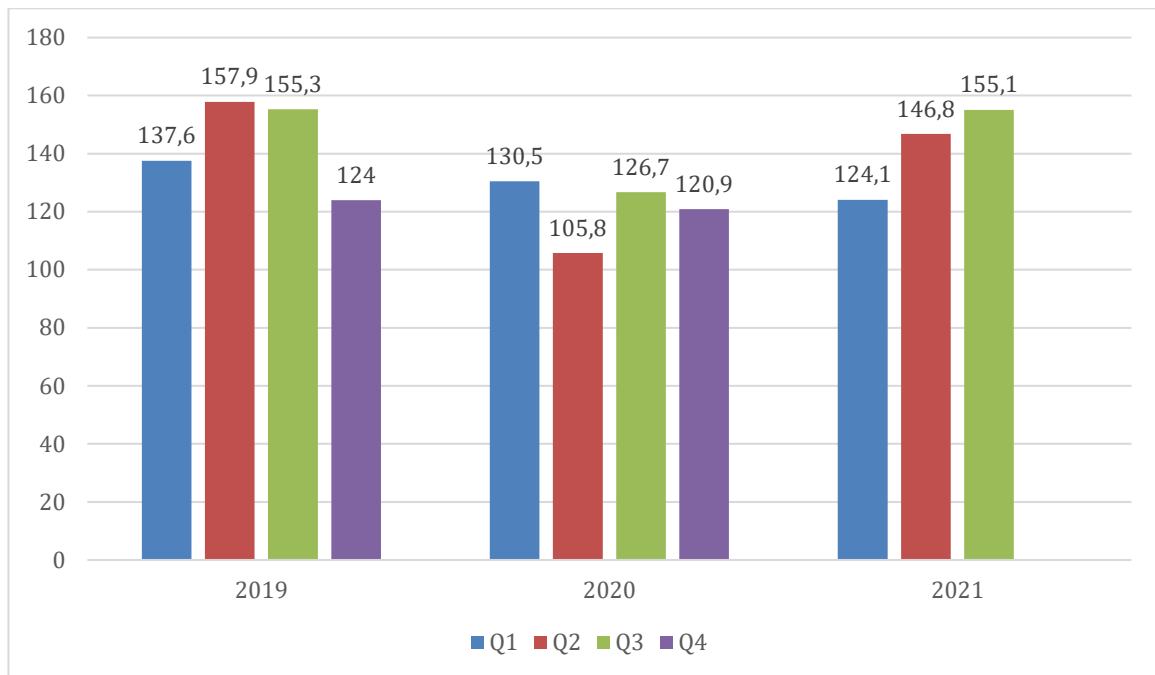


Kaava 8. Finnlines OYJ, Henkilöstö keskimäärin (Finnlines, 2021)

4.2.5 Liikevaihto ja tulos

Pandemia on luonnollisesti vaikuttanut myös Finnlinesin liikevaihtoon ja tulokseen. Kaavio 8. esittää yrityksen liikevaihdon vuosineljänneksittäin vuodesta 2019 alkaen. Henkilömatkustamisesta syntyvä liikevaihto pysähtyi pandemian alkaessa vuoden 2020 toisella neljänneksellä. Vuoden 2020 toisen neljänneksen liikevaihto oli noin 33 prosenttia pienempi kuin vuonna 2019. (Finnlines, 2021)

Vuoden 2021 kolmannen neljänneksen loppuun mennessä yrityksen liikevaihto palautui jo pandemiaa edeltävälle tasolle. Vähitellen tapahtunut rajoitusten purku sekä kasvaneet rahtimäärät ovat mitä todennäköisimmin liikevaihdon kasvun taustalla. (Finnlines, 2021)

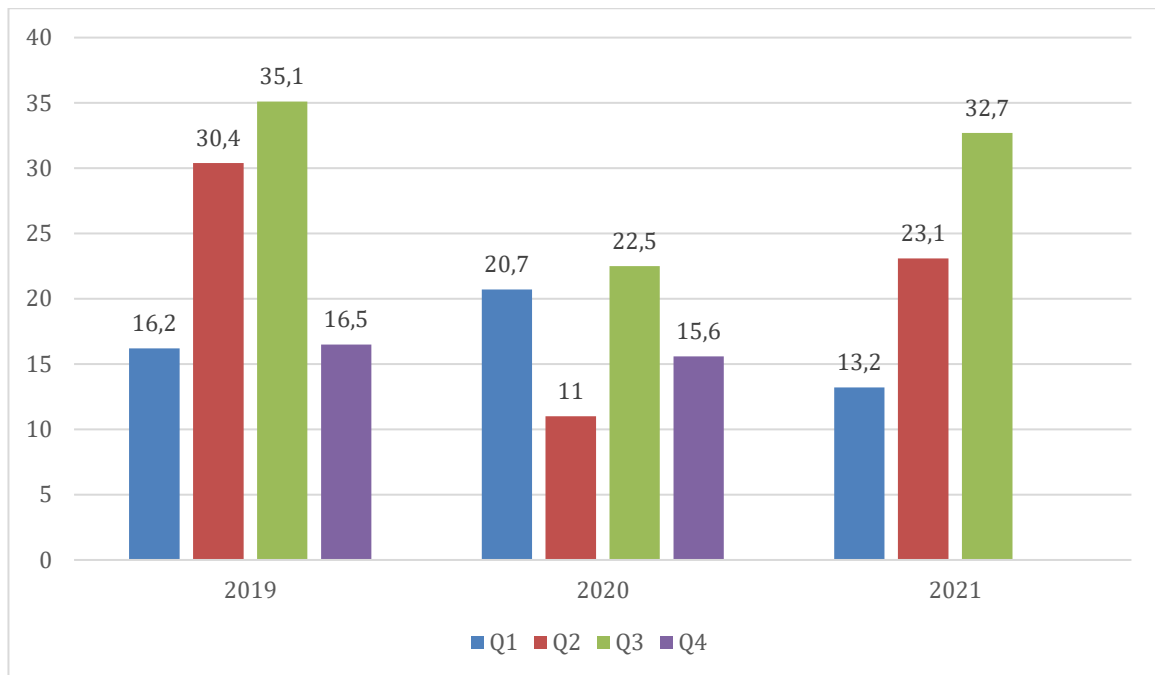


Kaava 9. Finnlines OYJ, Liikevaihto (milj.€) (Finnlines, 2021)

Vuosina ennen pandemiaa Finnlines on kasvattanut tasaisesti tulostaan. Ensimmäisenä pandemiavuonna se ei kuitenkaan siihen pystynyt. Yrityksen vuoden 2020 tilikauden tulos oli 69,7 miljoonaa euroa. Tulos oli 28,6 miljoonaa euroa (29,1 %) vähemmän kuin vuoden 2019 historiallisen korkea tulos, 98,3 miljoonaa euroa. (Finnlines, 2021)

Kaavion 9. esittämällä tavalla, vuoden 2021 kolmannelta neljännekseltä raportoitu tulos vastaa jo lähes aikaa ennen pandemiaa. Matkustaja- ja rahtimäärien kasvun vaikutus liikevaihtoon on siis heijastunut myös yrityksen tulokseen. (Finnlines, 2021)

Huomionarvoista Finnlinesin talouslukuja tarkastellessa, on se, ettei sille myönnetty vuoden 2020 aikana mitään tukea, poikkeusoloissa Suomen huoltovarmuuden ylläpitämiseksi. Finnlines liikennöi kuitenkin kriisiaikana tavalliseen tapaan ja turvasi osaltaan rahdin liikkumisen. (Finnlines, 2021)



Kaava 10. Finnlines OYJ, Tilikauden tulos (milj.€) (Finnlines, 2021)

5 Tutkimus

Yritykset julkaisevat talouslukujaan perinteisesti neljännesvuosittain. Raportit ovat julkisia ja kenen tahansa vapaasti katseltavissa. Niistä kirjoitetaan uutisia, erityisesti mikäli niissä ilmenee jotain poikkeuksellista tai merkittäviä muutoksia edeltävään julkaisuun. Raportit eivät kuitenkaan kerro kaikkea yrityksistä. Niistä ei välttämättä esimerkiksi selviä käytännön toimenpiteitä työpaikoilla, eikä yrityksen henkilökunnan työhön liittyviä kokemuksia tilikauden ajalta.

Tämän tutkimuksen tarkoituksena olikin juuri selvittää yritysten laivastoissa työskentelevien henkilöiden omia kokemuksia COVID-19-pandemia -ajasta. Tavoitteena oli tuoda esiin pandemian vaikutukset henkilöiden omaan työhön ja työympäristöön aluksella. Aineistoa kerättiin haastattelun keinoin vastuullisessa esimies -asemassa toimivilta henkilöitä, jotta tuloksia voitaisiin peilata yritysten pandemia-ajan taloudellista menestystä vasten.

5.1 Tutkimusmenetelmä

Tutkimusmenetelmänä käytettiin kvalitatiivista, eli laadullista tutkimusta, johon kerättiin aineistoa puoli-strukturoidun haastattelun, eli teemahaastattelun keinoin. Tämä oli oiva tapa kerätä tietoa tutkittavasta ilmiöstä ja pyrkiä ymmärtämään sitä.

Teemahaastattelut olivat omiaan tuottamaan kokonaisvaltaisen käsityksen tutkittavasta ilmiöstä, antamalla tilaa haastateltavien omille henkilökohtaisille kokemuksille ja näkökulmille. Saatua aineistoa arvioitiin taustateoriaa vasten, jonka jälkeen muodostettiin johtopäätökset.

5.2 Haastattelut

Haastatteluiden tarkoitus oli kerätä aineistoa tutkittavasta ilmiöstä: COVID-19-pandemian vaikutuksista Suomen näkökulmasta merkittävimpien laivavarustamoiden aluksilla. Haastateltaviksi haluttiin valita henkilöitä, joilla on laaja vastuualue työssään ja jotka osallistuvat myös hallinnollisiin toimiin aluksellaan.

Täydellinen valinta haastateltavaksi oli aluksen yliperämies. Useimmiten yliperämies vastaa kansimiehistön esimiehenä työvuorosunnittelusta aluksella, rahtioperaatioista, kansiosaston huolto- ja kunnossapitotöistä sekä kansiosaston hankinnoista. Juuri näiden vastuualueiden vuoksi yliperämiehen haastattelu on erityisen hedelmällistä. Se tarjoaa laajan kokonaiskuvan aluksen operoinnista pandemian aikana.

Haastattelut toteutettiin aikataulujen yhteensopivuusongelmien vuoksi kirjallisina teemahaastatteluina. Haastateltaville toimitettiin yhdenmukainen kirjallinen haastattelu, jossa kysymykset oli järjestetty teemoittain. Aluksi haastateltaville annettiin vapaa sana kuvailla COVID-19-pandemian aiheuttamia muutoksia aluksella ja omassa työssä. Seuraavaksi tiedusteltiin pandemian vaikutuksia rahtiin, matkustajiin, miehitykseen ja aluksen liikennöintiin, sekä hankintoihin ja investointeihin aluksella. Tämän jälkeen haastateltavia pyydettiin kuvailemaan henkilökohtaisia kokemuksia työskentelystä pandemia-aikana. Viimeiseksi kysyttiin tulevaisuuden näkymistä.

Viking Linelta haastateltiin toisen, Turku – Tukholma -reitillä kulkevan aluksen yliperämiestä. Kyseisellä reitillä toimivan aluksen yliperämies valittiin, koska haastateltavan työpaikkana toimiva alus on Suomen huoltovarmuuden takaamiseksi liikennöinyt reitillään pandemia-aikana lähes katkotta.

Finnlinesilta haastateltiin yhden kolmesta, Helsinki – Travemunde -linjaa kulkevan aluksen yliperämiestä. Kyseisen aluksen yliperämies valittiin niin ikään siksi, koska alus on liikennöinyt tavalliseen tapaan reitillään poikkeusoloista huolimatta. Aluksen valintaan vaikutti myös se, että alus on yksi Finnlinesin, rahdin lisäksi, matkustajia kuljettavista aluksista.

Haastateltavat henkilöt tavoitettiin henkilökohtaisten työelämään liittyvien kontaktien kautta. Haastateltavat eivät halunneet nimeään esitettävän tutkimuksessa, joten heihin viitataan Viking Linen ja Finnlinesin yliperämiehinä. Haastateltavien henkilötiedoista saatava lisäarvo tutkimukselle olisi joka tapauksessa olematon. Merkitsevää on vain aluksen käyttötarkoitus, haastateltavan asema aluksella sekä aluksen kulkema reitti.

5.2.1 Vapaa sana pandemian vaikutuksista

Ensimmäisenä haastateltavia pyydettiin kertomaan omin sanoin pandemian vaikutuksista aluksella ja omassa työssä. Tämän kaltaisella avauksella pyrittiin tuomaan esiin haastateltavien päälimmäisenä mielessä olevat, mahdollisesti myös merkittävimmät, kokemukset ja tuntemukset pandemia -ajasta.

Viking Linen yliperämies kertoi asiasta seuraavasti: ”Korona pandemian vaikutukset olivat ja ovat maailmanlaajuisesti ennennäkemättömät. Keväällä 2020 muu maailma pysähtyi, mutta merenkulku ja merenkulkijat pitelivät maailmantalouden liikkeessä poikkeustilasta huolimatta. Suomi on käytännössä saari ja täysin riippuvainen merikuljetuksista, joten huoltovarmuus oli taattava. Meidän varustamomme huolehtii isosta osasta Suomen huoltovarmuudesta, joten saimme valtiolta tukea. Jouduimme tuesta huolimatta sulkemaan reittejä ja seisottamaan osaa laivueestamme. Turku-Tukholma reitillämme kuitenkin operoimme 2 aluksen voimin. Korona tilanteen alettua kuljetimme ainoastaan rahtia Suomen ja Ruotsin välillä. Liikkuminen Suomen sisällä oli vielä mahdollista, joten muutimme normaalia kulkureittiämme (TKU-MAR-STO-LÅN-TKU) -> TKU-LÅN-STO-TKU, Maarianhaminan satama oli suljettuna ja pysähdyimme

Långnäsin satamaan, myös päivisin. Pääautokansi oli koko ajan täynnä rahdista, mutta henkilöautoliikenne- ja matkustajaliikennemäärät olivat romahtaneet.”

Finnlinesin yliperämies kertoi puolestaan näin: ”Koronapandemia muutti työskentelymalleja sidosryhmien ja etenkin varustamon konttorin kanssa, siirryttiin entistäkin enemmän kommunikoimaan puhelimitse ja s-postitse. Varustamo antoi toimintaohjeet erilaisiin tilanteisiin, joita päivitettiin viranomaisohjeistuksen sekä tarpeen mukaan. Ohjeiden ja toimintamallien sisäistäminen sekä niiden noudattamisen valvonta (miehistö, matkustajat, sidosryhmät jne.) ottivat hetken aikaa adaptoitua, mutta mielestäni varsin pian saimme aikaiseksi ns. uudet normaalit toimintatavat, joista osa on edelleen käytössä laivalla.”

5.2.2 Pandemian vaikutukset rahtiin

Vapaan sanan jälkeen haastateltavilta kysyttiin pandemian vaikutuksista tiettyihin aluksen operoinnin kannalta oleellisiin asioihin. Ensimmäiseksi kysyttiin muutoksista rahdin määrässä. Viking Linen yliperämies kertoi pandemian alkaessa aluksen pääkannen olleen jatkuvasti täynnä rekkoja ja trailereita. Henkilöautoliikenne oli todella vähäistä, koska ainoastaan Suomen sisäinen liikenne ja työmatkaliikenne olivat sallittua. Suomen huoltovarmuudesta oli huolehdittava, Turku – Tukholma -reitti oli pidettävä avoinna.

Finnlinesin yliperämies kertoi, että rahdin määrä tuntui kasvavan aluksella. Syyksi tälle hän arvioi liikkumis- ja matkustusrajoitusten myötä kasvaneen verkkokaupan, sekä päivittäistavaratuotteiden lisääntyneen kulutuksen.

5.2.3 Pandemian vaikutus matkustajamääriin

Matkustusrajoitukset vaikuttivat merkittävästi suomalaiseen matkailuun. Haastateltavilta tiedusteltiin pandemian vaikutuksesta matkustajamääriin. Viking Linen yliperämiehen mukaan pandemian alkaessa matkustajia ei ollut käytännössä ollenkaan. Maksimissaan 50 rekkakuskia ja satunnaisia työmatkailijoita. Kesällä 2021 matkustajamäärät hieman nousivat.

Finnlinesin yliperämies kertoi, että matkustusrajoitusten myötä matkustajamäärät romahtivat. Vain huoltovarmuuden takaavat rekkakuskit saivat matkustaa laivassa.

5.2.4 Pandemian vaikutus miehistöön

Haastateltavilta kysyttiin seuraavaksi pandemian vaikutusta alusten miehitykseen. Viking Linen yliperämies kertoi, että pandemian puhjetessa, risteilyalus muokattiin vastaamaan rahtialusta, jolla Suomen huoltovarmuus turvattaisiin. Isoja alueita aluksesta ei ollut käytössä. Isoja alueita aluksesta suljettiin. Aluksen turvallinen kulku haluttiin tietenkin varmistaa ja asioita pohdittiin kunnolla viranomaisten ja luokituslaitosten kanssa. Henkilökunta selvisi turvallisuus- ja työtehtävistä erinomaisesti, kaikki osastot tekivät hyvin yhteistyötä. Aluksella suoritettiin todella paljon turvallisuusharjoituksia. Irtisanomisilta vältyttiin, mutta valitettavasti lomautuksilta ei. Kesällä 2021 aluksen osastoja avattiin matkustajamäärien kasvaessa ja osa henkilökunnan lomautuksista peruttiin.

Finnlinesin yliperämies kertoi, ettei heidän kansi- ja koneosastollansa ollut lomautus-, siirto- tai irtisanomisuuhkaa missään vaiheessa, koska kyseessä oli huoltovarmuudelle elintärkeä linja. Edellä mainitusta syystä aluksella ei ollut myöskään ollut seisonnan uhkaa. Sen sijaan aluksen catering -osastolta henkilöstöä lomautettiin tai siirrettiin varustamon muille aluksille. Syinä tähän olivat laskeneet matkustajamäärät ja palveluiden tarpeen väheneminen sen myötä. Samalla aluksen kokonaishenkilömäärää rajoitettiin evakuointikapasiteetin mukaisesti.

5.2.5 Pandemian vaikutukset hankintoihin aluksella

Teeman viimeinen kysymys koski pandemian vaikutuksia aluksilla tehtäviin hankintoihin. Viking Linen yliperämies kertoi, että poikkeusaikana hankinnat ja investoinnit laitettiin minimiin. Aluksen huolloista, kuluista osista ja katsastuksista tietenkin huolehdittiin kuten normaaliaikoinakin, aluksen kulun ja turvallisuuden takaamiseksi. Viking Linen yliperämies mainitsee investointien yhteydessä lisäksi Viking Linen olevan ainoa varustamo Suomessa, jolla on luokituslaitoksen (DNVGL) MyCare -sertifikaatti. Tämän mukaan Viking Line sitoutuu pitämään aluksensa hygieenisinä. Esimerkkeinä toimenpiteistä ovat se, että käsidesiä on tarjolla auto- ja henkilömatkustajille sekä, että kasvomaskeista, käsidesistä ja turvaväleistä tehdään kuulutuksia säännöllisin väliajoin.

Finnlinesin yliperämiehen mukaan pandemian aluksi joitain hankintoja rajoitettiin, mutta muutaman kuukauden kuluttua palattiin koko lailla normaalille tasolle.

5.2.6 Pandemian henkilökohtaiset vaikutukset haastateltavien työssä

Toisen teeman tarkoituksena oli selvittää, että miten pandemia-aika on näkynyt haastateltavien omassa työssä. Viking Linen yliperämies kertoi hänellä olleen normaaliin tapaan töitä. Hän on toiminut muutamaan otteeseen myös perämiehenä ja safety - perämiehenä, mutta pääsääntöisesti yliperämiehenä. Haastattelun aikaan hän toimi normaalisti yliperämiehenä.

Finnlinesin yliperämiehen mukaan, hänen oma työmääränsä kasvoi hieman lisääntyneiden ohjeistusten ja muuttuvien tilanteiden vuoksi. Matalan kynnyksen suhtautumisesta mahdollisiin tartuntoihin johtuen, sijaisia oli aluksella aiempaa enemmän. Sijaisten perehdyttäminen ja opastaminen luonnollisesti työllistää hieman. Hänellä itsellään ei ole ollut lomautuksen uhkaa, eikä myöskään työvuorojen lisääntymistä tai vähenemistä.

5.2.7 Tulevaisuuden näkymät

Viimeiseksi tarkoitus oli tiedustella tulevaisuuden näkymiä aluksilla. Viking Linen yliperämies kertoo rokotekattavuuden parantuessa uskovansa vakaasti, että risteilymatkustaminen ja matkustaminen yleensä lisääntyy ja jopa kasvaa entiseen verrattuna, mikäli pandemiatilanne rauhoittuu. Hän mainitsee lisäksi tässä yhteydessä varustamon uuden aluksen, jonka on tarkoitus aloittaa liikennöinti keväällä 2022.

Finnlinesin yliperämies kertoo tulevaisuuden ennustamisen olevan hankalaa. Hän uskoo kuitenkin, että matkustajamäärät palaavat normaalille tasolle viimeistään vuoden 2022 aikana. Hänen mukaansa ihmisillä lienee olevan kova halu ja tarve matkustaa heti kun tilanne alkaa normalisoitua. Rahdin suhteen hän odottaa käänteen tapahtuvan toiseen suuntaan. Päinvastainen tilanne kuin pandemian alussa. Ihmiset kuluttavat enemmän rahaa matkustamiseen kuin ostoksiin. Rahtimäärät saattavat hänen mukaansa hieman supistua vuoden 2022 aikana.

5.3 Johtopäätökset

Tutkimusaineiston suppeudesta ja samankaltaisuudesta, sekä odotuksia vastanneista vastauksista johtuen, aineiston luokitteluun teemoihin tai kategorioihin ei ole mielekästä. Sen sijaan, tässä kappaleessa käydään lyhyesti tutkimusaineisto lineaarisesti

kysymys kerrallaan läpi, peilataan sitä teoriaosuudesta löytyviin tilastoihin, sekä pohditaan syitä haastateltavien samankaltaisille, odotuksia vastanneille vastauksille.

5.3.1 Vapaa sana

Ensimmäinen kysymys, eli vapaa sana pandemian vaikutuksista omalla aluksella tuotti erilaiset vastaukset. Viking Linen yliperämies kertoi laajemmasta kuvasta, Suomen huoltovarmuudesta ja varustamon alusten uudelleenreitityksistä, palaten lopuksi kertomaan täydestä rahtikapasiteetista ja romahtaneista matkustajamääristä. Kommentti vastasi yleisesti pandemia-ajalta kerättyjä tietoja ja tilastoja.

Finnlinesin yliperämies puolestaan kertoi mielenkiintoisen yksityiskohdan käytännön työskentely- ja kommunikointitapojen muutoksesta sidosryhmien ja erityisesti aluksen ja varustamon konttorin välillä. Kysymyksen muotoilun jättäminen tällä tavoin avoimeksi, tuotti halutunlaisen lopputuloksen. Vastaajat kertoivat omin sanoin päällimmäisiä mielteitään pandemian vaikutuksista, mikä on omiaan tuomaan esiin myös asioita, joita ei voi kvantifioida.

5.3.2 Rahti

Kysyttäessä pandemian vaikutusta rahtiin, matkustajiin, miehistöön ja hankintoihin, olivat vastaukset lähes identtisiä alusten välillä. Rahdin määrä oli pysynyt korkealla tasolla ja pandemian edetessä, jopa hieman kasvanut. Tämä näkyy myös teoriaosuudessa esitetyistä tilastoista. Huomionarvoista on se, että Viking Linen rahtimäärät ovat tilastojen valossa pysytelleet lähes samana niin ennen pandemiaa, kuin pandemian kehittyessä, vaikka varustamo ei operoinutkaan enää täydellä aluskapasiteetilla.

5.3.3 Matkustajat

Molemmat vastaajat kertoivat henkilömatkustajamäärien romahtaneen pandemian alkaessa. Aluksilla matkustivat käytännössä vain kuorma-autojen kuljettajat. Kommentit vastaavat tilastoja täydellisesti. Viking Linelle romahdus oli haasteellisempi, sillä varustamon alukset ovat pääasiassa matkustaja-aluksia ja suuri osa yrityksen kassavirrasta tulee lipputulosta ja matkustajakohtaisesta myynnistä aluksilla. Finnlinesilla kuorma-auto-rahdin määrän pysytellessä korkealla, myös aluksilla matkaavien kuljettajien määrä pysyi

muuttumattomana. Alusten rahtipainotteisuuden vuoksi, kokonaismatkustajamäärissä ei ollut suhteessa järin suurta eroa aikaan ennen pandemiaa.

5.3.4 Miehistö

Pandemian aikaisesta miehityksestä kysyttäessä, vastaukset olivat yhtenäisiä siltä osin, että lomautuksilta ei kummallakaan aluksella vältytty. Finnlinesillä lomautukset kohdistuivat ainoastaan catering -osastolle matkustajapuutteen aiheuttaman palveluntarpeen vähenemisen vuoksi.

Viking Linen yliperämies kertoi, että alus muutettiin vastaamaan rahtialusta. Osastoja suljettiin, mutta aluksen turvallisesta kulusta ja huoltovarmuuden turvaamisesta haluttiin varmistua. Tämä kertoo siitä, että hotelli- ja ravintolahenkilökunnan määrä minimoitiin ja aluksella palveli vain välttämätön turvallisuusorganisaatio, sekä laivan turvalliseen operointiin vaadittava miehistö.

Yksi samankaltaisia vastauksia alusten välillä selittävä seikka löytyy tästä. Teoriassa kyse on kahden eri varustamon, erityyppisestä, eri reittiä seilaavasta aluksesta. Toinen on matkustaja-autolautta reitillä Turusta Tukholmaan ja toinen on RORO-rahtialus Helsingistä Travemundeen Saksaan. Viking Linen yliperämiehen kertoessa, että laiva muutettiin vastaamaan rahtialusta huoltovarmuuden turvaamiseksi, asiat voidaan nähdä toisella tavalla. Nyt kyseessä onkin kaksi RORO-rahtia kuljettavaa alusta, takaamassa Suomen huoltovarmuutta reiteillä Suomesta ulkomaille. Finnlinesin alus vain suuremmalla kapasiteetilla.

Miehistömäärien vähentyminen näkyy selkeästi myös teoriaosuuden tilastoista. Viking Linellä henkilöstön määrä väheni dramaattisemmin alusten suuresta hotelli- ja ravintolaosastoista johtuen.

5.3.5 Hankinnat

Molemmat yliperämiehet kertoivat, että pandemian aluksi hankintoja aluksilla rajoitettiin, mutta normaaliin palattiin muutaman kuukauden kuluessa. Luonnollisesti huollot ja kuluvien osien vaihto on välttämätöntä turvallisen operoinnin varmistamiseksi, joten niistä oli tietenkin huolehdittava.

5.3.6 Oma työ

Vaikutukset haastateltavien omaan työhön olivat molemmilla vähäisiä. Molempien työtehtävät ja työvuorot ovat pysyneet lähes muuttumattomina, pois lukien satunnaisia asemanvaihdoksia Viking Linellä ja sijaisten kouluttamisesta aiheutunutta lisääntyntä työkuormaa Finnlinesilla.

Alusten kulkiessa päivittäin normaaliin tapaan, vaikkakin pienemmällä miehistöllä, on yliperämiehen työpanos aluksella välttämätön. Toisin sanoen yliperämiehen tehtävästä ei ole mahdollista lomauttaa tai irtisanoa työntekijää. Tästä syystä haastateltavien työvuorot ovat pysyneet lähes muuttumattomina, eikä lomautuksen, tai irtisanomisen uhkaa ole ollut.

5.3.7 Tulevaisuus

Kumpikin haastateltavista näki tulevaisuuden valoisana. Rokotekattavuuden lisääntyessä ja tilanteen normalisoituessa matkustamisinnon odotettiin lisääntyvän tai jopa kasvavan verrattuna aikaan ennen pandemiaa.

Ihmiset ovat ympäri maailman pysytelleet kotonaan jo toista vuotta. Matkoja on peruttu tai lykätty tulevaisuuteen. Rajoitusten poistuessa ja pandemian taantuessa kausittaiseksi ja vaarattommaksi, ihmiset lähtevät mitä todennäköisimmin jälleen liikkeelle. Positiivinen näkemys tulevaisuudesta on tärkeää alalla kuin alalla, kuin myös yksilötasolla.

5.3.8 Yhteenveto

Haastatteluista käy selkeästi ilmi, miten pandemia on vaikuttanut kyseessä olevien alusten operointiin. Viking Linelle pandemia aiheutti huomattavia vaikeuksia. Matkustajaliikenteen lähes täydellinen pysähtyminen muutti matkustaja-aluksen toimintaa perustavanlaatuisesti. Matkustaja- ja henkilöautoliikenteen äkillinen romahtaminen muutti kyseenomaisen aluksen vastaamaan rahtilaivaa. Aluksen osastoja suljettiin ja henkilöstöä lomautettiin. Alus kuljetti käytännössä ainoastaan rahtia turvallisuusorganisaation vaatimalla minimimiehistöllä.

Finnlinesilla tilanne oli aluksen käyttötarkoituksesta johtuen hieman toisenlainen. Kyseessä oleva alus kuljettaa pääasiassa rahtia. Vaikka aluksella on lisäksi usean sadan ihmisen matkustajakapasiteetti, täyttää ammattikuljettajat normaalitilanteessakin tästä

jo suuren osan. Vapaa-ajan matkustajien puuttuessa, alus jatkoi operointia lähes tavalliseen tapaan catering -osaston lomautuksia lukuun ottamatta. Merkittävimpänä vaikutuksena tuli ilmi käytännön toimintatapojen muutokset aluksella, sekä yrityksen hallinnon ja sidosryhmien välillä.

Lopuksi on todettava, että haastateltavien vastaukset vastasivat suurelta osin toisiaan kuin myös odotuksiakin. Haastattelun kysymykset olivat tosin omiaan tuomaan odotettavissa olevia vastauksia. Vastaukset rahdin tai matkustajien määrästä oli helposti selvitettävissä yritysten vuosikertomuksista, kuten tämän tutkimuksen teoriaosuudesta käy ilmi. Haastatteluissa kysymykset olivat kuitenkin tärkeitä ja merkittäviä tutkittavan aiheen kannalta, yksityiskohtaisemman ja henkilökohtaisemman näkökulman saamiseksi. Vastauksista olikin saatavilla yksityiskohtaisempaaakin tarttumapintaa pandemia-ajan haasteisiin aluksilla. Olihan joukossa kuitenkin kysymyksiä, joihin vuosikertomuksistaan ei luonnollisesti olisi löytynyt vastauksia.

6 Pohdinta

Koronapandemia pysäytti maailman alkaessaan levitä kansainvälisesti kevään 2020 aikana. Pandemialla on ja tulee olemaan kauaskantoisia vaikutuksia maailmantalouteen, kulttuureihin ja ihmisiin. Talouden näkökulmasta yksi suurimmista kärsijöistä on kiistatta ollut matkailuala. Matkustusrajoitukset, pandemian leviämisen estäminen ja esimerkiksi matkustuspelko, ovat merkittävästi vähentäneet yksityismatkailua ympäri maailman. Kirjoitushetkellä pandemia-aikaa on eletty lähes kaksi vuotta. Positiivista kehitystä on kuitenkin nähtävissä. Pandemia osoittaa laantumisen merkkejä ainakin kehittyneissä, rokotetuissa yhteiskunnissa. Matkustusrajoituksista näiden välillä, ollaan vähitellen luopumassa.

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää, miten COVID-19-pandemia on vaikuttanut Suomen näkökulmasta merkittävien laivanvarustamoiden alusten operointiin. Tilinpäätöksistä ja vuosikertomuksista kerätyt avainluvut kertovat tarkasti pandemian mitattavista vaikutuksista yrityksille. Itse tutkimusta varten teetetyillä haastatteluilla haluttiin tuoda esiin, millaisena ahdinkona pandemia on näyttäytynyt itse aluksilla, laivapäällystön näkökulmasta. Ahdinkona se todellakin näyttäytyi, etenkin Viking Linen osalta.

6.1 Opinnäytetyön rakentuminen

Opinnäytetyön aiheen valitseminen oli kohdallani helppoa. Pandemian levitessä maailmalla, aloin huomata kuinka merkittävästi se vaikutti matkustukseen. Ajankohtainen aihe, joka liittyy omaan alaani. Valinta oli päivänselvä.

Työn rakenne oli niin ikään alusta asti selvillä. Teoriaosuudessa halusin verrata pandemian ja matkustusrajoitusten kehittymisen aikajanaa tosiasiallisiin vaikutuksiin yritysten vuosi- ja vuosineljänneskertomuksissa. Haastattelut tutkimusta varten halusin toteuttaa itse aluksilta, päällystön näkökulmasta. Olenhan valmistumassa kyseiseen ammattiin. Haastattelukysymykset olivat sellaisia, joita oli mahdollista katsoa vuosikertomuksia vasten.

6.1.1 Haasteet

Suurin haaste opinnäytetyössäni olivat tutkimukseen liittyvät haastattelut. Haastateltavien määrä oli haluttua vähäisempi. Tutkimuksessa haastateltavat henkilöt löytyivät henkilökohtaisten kontaktieni kautta. Useat muut potentiaaliset haastateltavat, joiden yhteystiedot sain yrityksiltä itseltään tai muuta kautta, kieltäytyivät haastattelusta. Kyseiset henkilöt vetosivat ajan puutteeseen tai eivät vain halunneet ottaa osaa tämän kaltaiseen tutkimukseen syystä tai toisesta. Tästä johtuen tutkimuksen aineisto on haluttua suppeampi.

Toisena haasteena oli haastattelujen toteutustapa. Haastattelut jouduttiin toteuttamaan kirjallisena aikataulujen yhteensopivuusongelmien vuoksi. Tämä esti haastattelun ohjaamisen, vastausten tarkentamisen kysymys kerrallaan, sekä lisäkysymysten esittämisen. Verbaalinen haastattelu olisi nämä keinot mahdollistanut sekä mitä todennäköisemmin tuottanut syvempiä vastauksia ja sitä kautta hedelmällisempää aineistoa tutkimusta varten. Toisaalta kysymykset olivat kirjallisena haastateltaville täsmälleen samat, joten vastaukset pysyivät niiltä osin kehyksissään. Avauskysymystä tietenkään lukuun ottamatta.

Merkittävimmäksi haasteeksi voidaan rivien välistä tulkita siis olevan ajan puute. Tämä ei varsinaisesti yllätä. Tutkimukseen valittujen yritysten alukset ajavat kutakuinkin minuuttiaikataululla tiettyä reittiään. Laivapäällystön työajat on monesti mitoitettu täsmälleen näiden aikataulujen mukaan, välillä liiankin tiukasti. Pienikin poikkeama

aikataulusta tarkoittaa ylitöitä ja tuo poikkeama jopa kertautuu mahdollisesti seuraavassa satamassa. Tämän kaltaiseen tutkimukseen osallistuminen on siis todennäköisesti tehtävä vapaa-ajalla, mikä usein laivatyössä vahdissa oltaessa tarkoittaa yöunien uhraamista.

6.1.2 Luotettavuus

Näen tutkimuksen aineiston olevan luotettavaa. Haastateltavien vastaukset ovat mielestäni erittäin luotettavia. Siitä kertoo vastauksien samankaltaisuus, sekä vastaavuus teoriaosuuden tilastojen kanssa. Lisäksi, haastateltavat ovat aluksellaan vastuullisessa asemassa ja saaneet vastata kysymyksiin anonyymisti.

Tutkimuksen luotettavuutta pohdittaessa on otettava huomioon, että tilanne on tämänhetkinen. Haastattelut on toteutettu loppusyksyllä 2021, joten alati muuttuvassa pandemiatilanteessa tutkimusta on pidettävä aikansa tuotoksena. Kokonaisuutta ajatellen, mikäli tämänhetkiset merkit pitävät paikkaansa ja pandemia alkaa laantua, kuvaa tutkimus erittäin hyvin pandemia-aikaa ja aikaikkunaa, jolloin pandemian vaikutukset olivat merkittävimpiä.

6.1.3 Oma kokemus

Olen itse ollut Turku – Tukholma -reittiä liikennöivillä aluksilla töissä pandemia-aikana ja olen nähnyt myös omin silmin, miten elämää pursuava risteilyalus on muuttunut käytännössä aavelaivaksi. Pandemian ollessa vielä uusi tuttavuus ja matkustusrajoitusten ollessa tiukimmillaan, tilanne oli juuri Viking Linen yliperämiehen kuvaaman kaltainen: matkustaja-alus oli muutettu rahtilaivaksi. Miehistöä vähän, matkustajia ei juuri ollenkaan. Henkilökunta käytti kasvomaskeja julkisissa tiloissa ja ruokalassa käytettiin lisäksi käsineitä. Pienimmistäänkin flunssaoireista oli velvoitettu ilmoittamaan välittömästi, jotta estettäisiin taudin leviäminen aluksen miehistön kesken.

Työskentely aluksella tämän kaltaisessa tilanteessa, osaltaan syytti minussa halun tutkia pandemian vaikutuksia pintaa syvemältä. Koen siinä myös onnistuneeni. Lisäksi haluan työlläni tuoda näkyvyyttä pandemian aiheuttamalle ahdingolle merenkulun viitekehityksessä.

Lähdeluettelo

Finnlines, 2021. *Finnlines*. [Online]
Available at: <https://www.finnlines.com/fi/yritys/taloustieto/tuloskatsaukset>
[Haettu 2 December 2021].

Finnlines, 2021. *Finnlines*. [Online]
Available at: <https://www.finnlines.com/fi/yritys/uudet-laivat>
[Haettu 3 December 2021].

Finnlines, 2021. *Finnlines*. [Online]
Available at: <https://www.finnlines.com/freight/our-services/traffic-areas>
[Haettu 10 December 2021].

Havula, P., 2020. *Ilta-Sanomat*. [Online]
Available at: <https://www.is.fi/politiikka/art-2000006537229.html>
[Haettu 20 November 2021].

Kallunki, E., 2021. *Yle Uutiset*. [Online]
Available at: <https://yle.fi/uutiset/3-12017150>
[Haettu 20 November 2021].

Kervinen, E., 2021. *Helsingin Sanomat*. [Online]
Available at: <https://www.hs.fi/politiikka/art-2000007944025.html>
[Haettu 20 November 2021].

Konttinen, M., 2020. *Yle Uutiset*. [Online]
Available at: <https://yle.fi/uutiset/3-11334594>
[Haettu 20 November 2021].

Kossila, E., 2021. *Yle Uutiset*. [Online]
Available at: <https://yle.fi/uutiset/3-12161296>
[Haettu 3 December 2021].

Manninen, T., 2020. *MTV Uutiset*. [Online]
Available at: <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/hallitus-antoi-uudet-matkustusrajoitukset-ensi-tiistaina-matkustusta-kiristetaan-jalleen-ruotsiin-ja-viroon/7934802#gs.hjkh38>
[Haettu 20 November 2021].

Matti Koivisto, J. V., 2021. *Yle Uutiset*. [Online]
Available at: <https://yle.fi/uutiset/3-11814808>
[Haettu 20 November 2021].

Matti Konttinen, A. K., 2020. *Yle Uutiset*. [Online]
Available at: <https://yle.fi/uutiset/3-11375881>
[Haettu 20 November 2021].

Rajavartiolaitos, 2020. *Rajavartiolaitos*. [Online]
Available at: <https://raja.fi/-/rajaliikenteen-rajoitukset-muuttuvat-19.9.-uusi-toimintamalli-kayttoon-marraskuussa>
[Haettu 20 November 2021].

Rajavartiolaitos, 2021. *Rajavartiolaitos*. [Online]

Available at: <https://raja.fi/korona-info>

[Haettu 20 November 2021].

Sippola, J., 2020. *Helsingin Sanomat*. [Online]

Available at: <https://www.hs.fi/ulkomaat/art-2000006704204.html>

[Haettu 20 November 2021].

Sisäministeriö, 2021. *Sisäministeriö*. [Online]

Available at: <https://intermin.fi/-/maahantulon-rajoituksia-kiristetaan-27.1>

[Haettu 20 November 2021].

Strömberg, J., 2020. *Yle Uutiset*. [Online]

Available at: <https://yle.fi/uutiset/3-11260395>

[Haettu 20 November 2021].

Suomen Merimies-Unioni, 2019. *Suomen Merimies-Unioni*. [Online]

Available at: <https://www.smu.fi/uutiset/merimies-unionin-tukitoimenpiteet-postilakon-johdosta/>

[Haettu 3 December 2021].

Teemu Luukka, A. K.-H., 2020. *Helsingin Sanomat*. [Online]

Available at: <https://www.hs.fi/politiikka/art-2000006630887.html>

[Haettu 20 November 2021].

Ulkoministeriö, 2021. *Ulkoministeriö*. [Online]

Available at: https://um.fi/ajankohtaista/-/asset_publisher/gc654PySnjTX/content/matkustussuosituksiin-muutoksia-noudata-erityist%25C3%25A4-varovaisuutta-matkustettaessa-eu-ja-schengen-alueelle

[Haettu 20 November 2021].

Valtioneuvosto, 2020. *Valtioneuvosto*. [Online]

Available at: <https://valtioneuvosto.fi/-/10616/hallitus-linjasi-neuvottelussaansisarajavalvonnasta-ja-matkustusrajoituksista>

[Haettu 20 November 2021].

Valtioneuvosto, 2020. *Valtioneuvosto*. [Online]

Available at: <https://valtioneuvosto.fi/-/10616/hallitus-teki-periaatepaatoksen-hybridistrategian-toteuttamisesta-rajaliikenteessa-ja-matkustamisessa>

[Haettu 20 November 2021].

Viking Line, 2016. *Viking Line*. [Online]

Available at: <https://news.cision.com/fi/viking-line-abp/r/aiesopimus,c2128912>

[Haettu 3 December 2021].

Viking Line, 2021. *Viking Line*. [Online]

Available at: <https://www.vikingline.com/fi/sijoittajat/taloudelliset-raportit/>

[Haettu 2 December 2021].

Viking Line, 2021. *Viking Line*. [Online]

Available at: <https://www.vikingline.com/fi/konserni/yritysinfo/liikenne/>

[Haettu 8 December 2021].

Liitteet

Haastattelukysymykset

1. Kuvaile omin sanoin, mitä muutoksia pandemia on aiheuttanut työssäsi tai aluksellasi.
2. Miten pandemia on vaikuttanut rahdin määrään aluksella?
3. Miten pandemia on vaikuttanut matkustajamääriin aluksella?
4. Miten pandemia on vaikuttanut aluksen miehitykseen?
5. Miten pandemia on vaikuttanut hankintoihin aluksella?
6. Millä tapaa pandemia on vaikuttanut omaan työhösi aluksella?
7. Miten näet tulevaisuuden?