



Varustamosäätö

SUOMEN MERIKULJETUSTEN JA MERENKULUN TULEVAISUUS 2015-2030

Varustamosäätön ja PBI:n järjestämä workshop Helsingissä 23.10.2012

Jakelu: Osallistujat

Liitteet: 3 kpl

1. Christer Antson lausui tervetuliaissanat Varustamosäätön puolesta
2. Esitettiin MTV3 Huomenta Suomi ohjelma, jossa haastatellaan Containershipsin Kimmo Nordströmiä rikkidirektiivistä (ks. linkki <http://www.katsomo.fi/?proglid=146878>)
3. Kim Wikström, Åbo Akademi, piti alustuksen otsikolla ”Toimialan murros- yhdessä eteenpäin” (katso oheinen esitys)
4. Annemari Andréson (PBI) kertoi edellisen workshopin tuloksista, päivän workshopin tavoitteista ja ohjelmasta (katso oheinen esitys)
5. Osallistujat kokoontuivat kolmeen pienryhmään tehtävänä miettiä käytännön toimenpiteitä edellisen workshopin visioihin ja taustamateriaaliin pohjautuen (katso erillinen ppt esityshopin tulosten läpikäynti).

5.1. Työryhmä 1: Tulevaisuuden kuljetusratkaisut - Suomi OY:n logistinen kokonaisratkaisu

Visiona yhteisen päämäärän vahvistaminen ottamalla Suomi OY:n näkökulma, kehittää poikkileikkaava ja avoin logistinen kokonaisratkaisu ja yhteinen edunvalvonta

Puheenjohtaja: Tom Kalland, Kuusakoski

Sihteeri: Noora Jefimoff, PBI

Keskustelijat: Christer Antson, Varustamosäätö; Matti Eronen, Liikennevirasto; Kirsti Tarnanen-Sariola, Satamaliitto; Anna Näsi, Yara; Paula Ojala, Ruukki; Kimmo Iljin, Turku Stevedoring; Timo Kouri, Metsä-Group; Tapio Mattila, Steveco; David Symes, Mannlines; Kim Wikström, Åbo Akademi; Börje Lassfolk, Varustamosäätö; Kimmo Rahkamo, Proxion Train

Käsiteltiin kysymyskohtaisesti aiheita:

Mihin satamiin mitäkin kuljetuksia tulisi keskittää?

Mitä voisi hoitaa yhteiskuljetuksin?

Miten edunvalvontaa tulisi yhdistää?

Miten organisaatiosi voisi olla mukana tässä?

Mihin satamiin mitäkin kuljetuksia tulisi keskittää?

Keskustelu aloitettiin siitä, pitäisikö bulkki-, Ro-Ro- ja konttikuljetuksia miettiä erillisinä, koska toimivat hyvin eri tavoin ja eri tuotteiden ja lastien kuljetuksien tarpeet ovat erilaisia. Taustamateriaaliin liittyen pohdittiin, onko tietoa tarpeeksi käytettävissä kuljetusten kehittämiseen liittyen. Yksimielisiä oltiin siitä, ettei kapasiteettia käytetä täysin tehokkaasti tällä hetkellä. Pohdittiin myös, mikä olisi laivan optimikoko Itämeren kuljetuksissa ja Suomen olosuhteissa.

Satamien tehokkuudesta keskusteltaessa todettiin, että kilpailukyky heikkenee silloin, kun yritetään palvella kaikkia kaikissa satamissa. Toisaalta todettiin, että satamatoimintoja keskittäessä, pitäisi sisämaan infrastruktuuri rakentaa tehokkaasti palvelemaan kuljetuksia ja asiakkaita niiltä osin, joissa asiakkaat eivät sijaitse satamien läheisyydessä. Todettiin myös satamien olevan yksi osa logistiikkaa, läpivirtauspaikka, ja kun halutaan parantaa tehokkuutta, pitäisi ymmärtää koko logistista ketjua, sekä tuonnin että viennin osalta.

Keskittämisen edullisuudesta keskusteltaessa todettiin myös, että kulut ovat pienempiä silloin, kun infrastruktuuri on pieni ja sen ylläpito ei vaadi suuria kustannuksia. Infrastruktuurin kehittäminen palvelemaan optimaalisesti logistisia kokonaisketjuja on hidasta ja pitkäjänteistä työtä. Lupien hakeminen ja kaavoitusten muutokset kestävät kauan ja viranomaiset eivät välttämättä helpota asioiden edistämistä. Asiakkaiden näkökulma ja tahtotila logististen ketjujen kokonaissuunnittelussa on erittäin tärkeä. Asiakkaan sitoutuminen kuljetusratkaisuun liittyy siihen, millä markkinalla toimitaan, millaisesta kuljetusmuodosta on kyse. Teollisuuden osallistuminen ja sitoutuminen investointeihin tulee olemaan erittäin tärkeätä kehityshankkeissa. Toisaalta teollisuuden sitoutumisen ja investointihalukkuuden puutteen taustatekijöiksi tunnistettiin yleinen varovaisuus liiketoiminnassa. Teollisuus ei halua mukaan pitkäaikaisiin investointeihin, koska markkinat vaativat nopeaa liikkuvuutta liiketoiminnan pitkäjänteisyyden kustannuksella. Keskusteltiin siitä, että riskin jakaminen helpottaisi päätöksentekoa ja aktivoisi toimintaa, kun kokonaisriski ei olisi vain yhden toimijan kannettavana. Nykyisessä toimintamallin ongelmaksi todettiin tilanteet, joissa on rakennettu teollisuutta palvelevaa infrastruktuuria, esimerkiksi kiskoliikenneverkkoa, ja sitten infrastruktuurin valmistuttua, teollisuus on jo siirtänyt toimintaansa toisaalle ja infrastruktuuri investointi ei palvele ketään. Jälkikeskustelussa mainittiin sitouttamismalli, missä valtio lähtisi 50% osuudella mukaan infran rakentamiseen niin, että teollisuus maksaisi ensin 100% ja valtio maksaisi 5 vuoden kuluessa takaisin osuutensa. Todettiin että mallin pitäisi olla sama kaikille hankkeille.

Rahti- ja väylähinnoittelun vaihtoehtoista keskusteltiin. Konttirahteihin ja kulurakenteisiin vaikuttavat suhdanneheilahtelut. Teollisuuden kannalta tuotteen hinta on se, millä hinnalla tuote on loppuasiakkaalla. Suuri osa materiaaliavirrasta sidotaan pitkäaikaisiin sopimuksiin ja hinnat tarkastellaan kvartaaleittain. Kuitenkin trendien syklisyydestä johtuen hinnoittelumallit vaihtelevat monivuotisista sopimuksista spot -hinnoitteluun. Huolinnassa tehdään useammin pitkäaikaisia sopimuksia.

Keskusteltiin myös siitä, että Liikenneviraston toimesta tehdään myös Suomen merenkulun strategiaa 2012-2023, jossa tutkitaan myös logististen ketjujen kehittämistä ja sitä, miten logistiset virrat kulkevat. Tässä keskustelussa on mietitty myös sitä, otettaisiinko askeleita taaksepäin ja tehokkain tapa olisikin pienen varaston pitäminen, jolloin kuljetukset hidastuisivat ja päästöt vähenisivät. Esimerkiksi bulkille voitaisiin ajatella varastoja tai jakelukeskuksia. Nykyisessä toimintamallissa teollisuudessa toimitetaan tuotteita sitä mukaa, kun niitä tilataan ja miten tuotteet valmistuvat. Materiaaliin sidottu hintariski on suurempi kuin kuljetukseen liittyvä hintariski. Myös teollisuuden asiakkaat haluavat mahdollisimman pieniä eriä riskin pienentämiseksi.

Kuljetuksia pitäisi pystyä tarkastelemaan kokonaisuuksina, ja miettiä voiko jotakin tavaravirtoja yhdistellä ja sitten ottaa mukaan kaikki osapuolet. Ongelmana näissä suunnitelmissa ja tavaravirtojen optimoinnissa nähtiin se, että toimintamalleja liikaa muuttamalla ja yksinkertaistamalla saatetaan viedä toimintamahdollisuuksia pienemmiltä suomalaisilta varustamoilta, jotka tällä hetkellä joustavasti voivat toimia asiakkaiden tarpeiden mukaan nopeastikin. Jälkikeskustelussa mainittiin että Satamaliitolla on meneillään selvitys tavaravirroista, jossa SITO toimii kokoavana osapuolena.

Mitä voisi hoitaa yhteiskuljetuksin?

Puhuttiin siitä, että kontti- ja Ro-Ro kuljetuksissa toisten lasteja voitaisiin hoitaa paluukuljetuksina, tarkoittaen teollisuuden aloja, jotka eivät kilpaile keskenään. Yhteislaivaukset nähtiin myös mahdollisina silloin, kun markkina-alueet ovat samoja ja silloin saataisiin myös yksikkökustannuksia pienemmäksi. Tämä voitaisiin toteuttaa siten, että varustamo hankkii vastaanottavasta päästä lastin esimerkiksi Perämeren kaivoshankkeista, jos kulkevat Suomen kautta.

Kappaletavarakuljetuksissa tullaan menemään ”vie mennessäs tuo tullessas”- toimintamalliin. Todettiin myös, että markkinat osittain ohjautuvat tähän suuntaan ilman aktiivista ohjausta yhteiskunnan puolesta. Yritykset ja organisaatiot alkavat etsiä ja etsivät jo yhteistyökumppaneita tehokkaamman toimintamallin luomiseksi. Tämä toimintatapa tuo lisää työtä pientonnistolle, joka ajaa dieselillä. Elinkeinoelämä itse hakee tavat toimia ja valtiovallan tehtävänä olisi tukea, ei ohjata. Ajatuksena oli se, että ”Rikkipesureita aletaan tehdä, kun niille on kysyntää”.

Suurilla teollisuusorganisaatioilla on kapasiteettia hoitaa kuljetukset siten kuin haluavat ja kehittää yhteiskuljetuksia tiettyihin satamiin, jos haluavat. Pienteollisuudella ei ole samalla tavoin mahdollisuutta ja kapasiteettia eikä välttämättä edes halukkuutta. Pienet teollisuuslaitokset nähtiin niche-markkinana, jota suomalaiset pienemmät varustamot voivat palvella joustavasti ja ajaa satamiin, joihin muut eivät aja. Tällöin voidaan tarjota asiakkaille sitä, mitä he haluavat. Konepajateollisuudessa on jo yhteistoimintaa, jossa komponentit tulevat maailmalta pienissä konteissa ja logistisen ketjun synergiaetuna nähtiin tehtaan läheisyys satamasta.

Yhteistyön muotoja mietittäessä otettiin esiin myös Finnpap, paperiteollisuuden yhteinen myyntiorganisaatio muutamia vuosikymmeniä sitten, ja todettiin, ettei kilpailulainsäädäntö puuttuisi vastaavalla logiikalla toimivaan logistiikkayhtiöön. Keskusteltiin myös siitä, että tuleva satamayhtiöittäminen auttaa kapasiteettiongelmaan ja tehostaa toimintaa sataman liiketoimintamallien kehittämisen kautta.

Edunvalvonta:

Yhdistetään edunvalvontaa Suomen Varustamojen, vienti/tuonti teollisuuden ja EK:n välillä. Pienen ja keskisuuren teollisuuden edustus voisi olla laajempaa ja jäsenistöä tulisi tarkistaa. EK nähtiin metsäteollisuuden äänenä, jossa Suomen Varustamot eivät ole mukana. Edunvalvonnan ongelmana on se, ettei asiakkaita voida palvella hyvin, kun työsopimukset eivät ole tarpeeksi joustavia. Paikallista sopimista suositellaan, mutta toisaalta sopiminen paikallisesti on vaikeata.

Kuljetukset muodostavat merkittävät osan hinnasta. Suomi Oy:n näkökulmasta kriittisiä asioita ajetaan eri yhteyksissä (IMO, TEM etc). Pitäisi miettiä, mikä on ympäristön ja liikennealan kannalta tärkeää. Viranomaisten tulisi olla tiiviimmin mukana edunvalvontajärjestelmissä. Uusien edunvalvontafoorumien luomista ei pidetty lisäarvoa tuottavana. TEM/EK teollisuuden strategiset asiat – ollaanko logistiikan näkökulmasta mukana? Jälkikeskustelussa todettiin jälleen että merenkulun tulisi olla TEM:in alla eikä LVM:n.

Miten organisaatiosi voisi olla mukana tässä?

Keskustelu kävi vilkkaana merilogistiikan kehittämisestä. Tilaisuuteen ja keskusteluihin osallistuivat kaikki tasapuolisesti ja suurimmaksi osaksi halukkuutta kansallisen merenkulun kehittämiseen löytyi riippumatta siitä, mikä organisaatio on kyseessä. Kaikkia osapuolia voidaan käyttää oman alueensa asiantuntijoina jatkokeskusteluissa ja mahdollisiin jatkoprojekteihin löytyi osallistujia myös.

5.2. Työryhmä 2: Maritime transportation pool - kansallinen yhteistyö varustamoiden kesken

Visiona ”maritime transportation pool”, jonka avulla voitaisiin saada yhteistyötä mm. Ruotsin metsäteollisuuden kanssa ja mahdollisesti helpottaa rahoituksen saantia uudisrakennuksiin.

Puheenjohtaja: Kari Airaksinen, Airaksinen Consulting

Sihteeri: Annemari Andrézen, PBI Research Institute

Keskustelijat: Matti-Mikael Koskinen, Meriaura; Rauli Hulkkonen, Tekes; Joakim Håkans, Alfons Håkans; Martti Kaurinkoski, Wega Advisors; Hans Langh, Langh Ship; Ulrika Larpes, Varustamosäätiö; Vidar Tollander, Vidar Shipping; Jari Grönlund, Kemira; Ari Viitanen, Cargotec; Olof Widén, Varustamoyhdistys; Tapio Kivilehto, Northern Tanker Company; Pasi Kurkinen, Metso Minerals

Ennakkokysymykset:

Mitä varustamotoimintoja voisi yhdistää?

Mille alustyypeille ja mihin materiaalivirtoihin tällainen ratkaisu tulisi luoda?

Millä toimenpiteillä luodaan yhteinen pooli ja miten ko. pooli organisoitaisiin?

Mikä olisi asiakkaille tarjottava ratkaisu (value proposition)?

Millä toimenpiteillä tuetaan uudisrakennustoimintaa?

Miten organisaatiosi voisi olla mukana tässä?

Ryhmä ei käynyt yksittäin läpi ennakkoon annettuja kysymyksiä vaan keskustelu keskittyi paljolti poolaus-ajatukseen. Todettiin ettei tämä ole uusi asia vaan esim. hollantilaiset ovat harrastaneet tätä jo 25 vuotta.

Saksasta mainittiin Peter Döhle, mutta sieltä löytyy paljon muitakin. Myös Suomessa on esimerkkejä samankaltaisesta toiminnasta, kuten Transfennica joka oli osuuskunta eikä omistanut aluksia, mutta hoiti 27 paperitehtaan kuljetukset jotka verotussyistä omistivat aluksia. Myös Finnlines, Nielsen ja Viking Line mainittiin esimerkkinä; jälkimmäisessä alukset olivat alun perin Sliten ja Sallyn omistuksessa ja Viking Line oli pelkkä myynti- ja markkinointiyritys. Keskusteltiin että nykyisin on paljon pieniä, velkaisia toimijoita, joilla ei ole varaa uudistaa tonnistoaan ja joiden nykyinen kalusto ei ole paljonkaan arvoinen. Käytössä on erilaisia sopimusrakenteita ja liiketoimintamalleja; osalla on osittain muualta aika-rahdattuja laivoja, osittain omassa omistuksessa olevia, joka tuo joustavuutta toimintaan. Meriaura katsoi toimivansa osittain jo poolin tavoin rahtaamalla laivoja muilta varustamoilta ja kantamalla riskin heidän puolestaan.

Poolauksessa katsottiin olevan hyviä ja huonoja puolia. Hyviä puolia ovat luonnollisesti skaalaedut ja kilpailukyvyn paraneminen. Poolaus on keino päästä teollisuuden kanssa eteenpäin, 75% kuljetuksista on jo sopimuskuljetusta mikä olisi mahdotonta ilman poolausta. Toinen hyöty on rahoituksen saannin helpottuminen rahtaus sopimusta vastaan, jota voidaan käyttää vakuutena.

Poolausmuotoja on erilaisia, mutta yleensä kyseessä on samankaltaiset laivat jotka ovat eri omistajien omistamia, joiden tuotto menee yhteiseen kassaan josta se jaetaan poolin jäsenille tietyin laskentaperustein (ks. Haralambides artikkeli). Todettiin että juridisista pooleista on hyvin vähän kokemuksia Suomessa. Norjalaisten vastaava kaatui Jebesenin mennessä konkurssiin. Ryhmässä pelättiin ettei ajatus toimisi Suomessa, koska poolissa pitäisi olla samankokoisia varustamoja (muuten isommat määräävät pelisäännöt), joilla samankaltaiset alukset, jotka käyttävät samaa polttoainetta, mutta eivät kilpaile keskenään. Vaikkakin synergioita löytyy etenkin kuivalasti ja roro-puolella sekä managementin, miehityksen, rahtaus sopimusten että bunkkerihankinnan tiimoilta, todettiin että yhteinen tuotekehitys ja uudisrakennustoiminta olisivat mielenkiintoisimmat ja realistisimmat yhteistyöalueet. Olof Widén painotti että Saksassa ja Hollannissa on kehitetty tuotekehitysklusteri, missä vaihdetaan kokemuksia eri ratkaisuista. Tulevan poolin pitää perustua vapaaehtoisuuteen ja samaan polttoaineratkaisuun. Todettiin että suurin osaa tulee 2015 siirtymään kaasuöljyyn, Suomen varustamot RY on tehnyt studyn siitä mihin laatuun siirrytään. Esitettiin myös ajatus että hankitaan poolina alus joka tuo LNG:tä.

Mikä olisi asiakkaille tarjottava ratkaisu (value proposition)?

Miten kehittää toimintamalli jolla olisi ylivoima vastaamaan suomalaisen teollisuuden tarpeisiin ja joka ei tapa kilpailua teollisuuden kannalta? Rikkipesurit valtion tuella olisi kilpailuetu, esim. saksalaiset eivät saa rahaa rikkipesurin asentamiseen ja telakoilla on toistaiseksi tilaa asentaa. Toisaalta Kimmo Nordströmin esiintuomat pesuveden ongelmat todistavat ettei ratkaisu ole valmis. Palvelun tason pitäisi olla sellainen että teollisuus näkee hyödyn, mikä edellyttää tiiviin yhteistyön asiakkaan kanssa ja asiakkaiden tarpeiden ymmärtämisen. Eero Hemmingin mukaan kaivos hankkeissa valitaan satama jonka kanssa tehdään pitkäaikais sopimus, esim. 10 vuotta. Jos varustamo takaa että hoitaa rikkidirektiivin haasteet niin todennäköisyys kasvaa että saa teollisuudelta pitkän sopimuksen, esim. 5 vuotta. Ongelmana on minkälaiseen rahtitasoon varustamo uskaltaa sitoutua.

Millä toimenpiteillä tuetaan uudisrakennustoimintaa?

Yleensäkin todettiin että nyt on hyvä tilaisuus uudistaa tonnistoa, tarve on selkeä, korot alhaalla, hinnat telakoilla matalalla vapaasta kapasiteetista johtuen. Rahoitusratkaisuja tulisi monipuolistaa, mm. Meriauran projektissa on eläkevakuutusyhtiö mukana. Aikanaan merimiesliikennekassa rahoitti myös

pientonnistoprojekteja. Pohdittiin myös onko Huoltovarmuuskeskuksella rahoitusinstrumentteja? Mikäli teollisuus on mukana rahoittamassa uudisrakennuksia, he myös sitoutuvat käyttämään niitä. Pohdittiin myös voisiko valtion kaavaileman 30 miljoonan määrärahan rikkipesureiden asentamiseen sen sijaan käyttää takauspottina uudisrakennuksille? Olof Widén lupasi ottaa asian puheeksi TEM:in Virtasen kanssa sovituissa tapaamisissa. Rahaston mahdollisuutta väläytettiin jälleen. Norjan NOX fundiin kuuluvat saa 80% tukea, kerätty vapaaehtoisesti kaikilta jotka liikennöi Norjaan.

Uudisrakennuksista todettiin että tarvittaisiin uusia peruskonsepteja kokonaistaloudellisesti ylivoimaisista aluksista, joita voisi hieman räätälöidä eri varustamoiden tarpeisiin. Niissä voisi olla enemmän vakiokomponentteja (esim. komentosilta, automaatio). Polttoaineen kulutusta tulee vähentää ja laivakokoa suurentaa (15-20 000 tonnia), etenkin jos pohjoisen kaivoshankkeet toteutuvat. Keskusteltiin mahdollisuudesta rakentaa alukset Suomessa, mutta todettiin että hintataso on liian korkea. Miten löytää mekanismi että Tekes ja Finnvera voisivat tukea suunnittelua, vaikka joudetaan rakentamaan muualla? Tosin suunnittelu ja komponentit voivat olla pitkälti kotimaisia. Tekesillä on mahdollisuus rahoittaa myös sellaista, joka rakennetaan muualla, kunhan se hyödyttää suomalaista teollisuutta ja liiketoimintaa. Esimerkiksi toimintamallin rakentamisen rahoittamisessa Tekes voi hyvin olla mukana.

Jatkotutkimus

Todettiin että jatkotutkimuksena tälle projektille voisi toimia logistiikan optimoiminen kehittämällä yhteistyössä varustamoiden ja teollisuuden kanssa paras malli Suomen vientiä varten. Samalla luotaisiin suomalaisen shipping poolin malli. Tutkimus voitaisiin toteuttaa Tekes projektina tai SHOK yhteistyönä.

5.3.Ympäristöhaasteisiin vastaaminen uusien polttoaineiden ja kilpailukykyisen aluskannan avulla

Visiona kilpailukykyinen aluskanta joka täyttää tulevatkin ympäristömääräykset, kehittyneen suunnittelun ja monipuolisten polttoaineratkaisujen ansiosta sekä yhteinen infrastruktuuri uusille polttoaineille.

Puheenjohtaja: Vesa Marttinen

Sihteeri: Jenni Junnelius, PBI Research Institute

Keskustelijat: Thomas Franck, Bore; Hannu Hernesniemi, Huoltovarmuuskeskus; Esa Jokioinen, Deltamarin; Markus Karjalainen, ESL Shipping; Jussi Mälkiä, Meriaura; Niko Ristikankare, Wega Advisors; Ilkka Rytkölä, Wärtsilä; Timo Suistio, STX Europe; Tom Sommardal, Northern Tanker Company; Kimmo Nordström, Containerships; Keijo Mehtonen, Varustamosäätiö

Ennakkokysymykset:

Miten varmistetaan LNG:n tuleva volyyymi ja edulliset toimitukset? Kenen tulisi osallistua asian eteenpäin viemiseen ja kehittämiseen?

Millä muilla toimenpiteillä kuin polttoaineratkaisuilla varmistetaan tonniston kilpailukyky?

Mitä uudisrakennushanke toimintamalleja tulisi edistää? Kuinka tämä hoidetaan käytännössä?

Mitä konversio toimintamalleja tulisi edistää yhdessä sidosryhmien kanssa? Kuinka asia hoidetaan käytännössä?

Mihin laivojen suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota?

Miten organisaatiosi voisi olla mukana tässä?

Keskustelu alkoi kartoittamalla mitä aiheita tulisi käsitellä. Ryhmän jäsenten mielestä olemassa olevan tonniston nopeat vaihtoehdot 2015 säädöksiä ajatellen oli tärkeä puheenaihe; eli pitäisi kehittää sekä lyhyen ja pitkän tähtäimen strategioita. Molempiin liittyen pitäisi miettiä mitä tekniikoita on jo olemassa, joita voisi hyödyntää ja mitä teknillisiä ratkaisuja merenkulku mahdollisesti tarvitsisi tulevaisuudessa. Myös uudisrakennukset katsottiin tärkeäksi teemaksi. Uuteen kalustoon kannattaisi sijoittaa, jotta saavutettaisiin lisätehoja ja pystyttäisiin vastaamaan tuleviin ympäristömääräyksiin. Samalla nostettaisiin alusten jälleenmyyntiarvoa.

Miten kehitetään Suomen merenkulkua ympäristöä suojellen nostamatta kustannuksia liikaa?

Keskusteltiin suomalaisesta ja pohjoiseurooppalaisesta laivastosta verrattuna laivastoihin globaalisti. Todettiin että pohjoisessa ollaan yhteiskunnallisia aspekteja ajatellen edelläkävijöitä maailmalla (hyvinvointiyhteiskunta, ympäristöpolitiikka). Jos onnistumme leikkaamaan energiankulutusta puolella, olemme edelläkävijöitä globaalisti. Tämä on kuitenkin haastavaa saavuttaa käytännössä sillä harva on valmis maksamaan vihreistä arvoista. Varustamoilla on jo nyt haasteita olemassa olevien kustannusten takia. Pitäisikö varustamoiden kustannusrakennetta tarkastella ja sen seurauksena miettiä uusia kokonaisratkaisuja? Maantiekuljetuksista saattaa tulla merenkulun kilpailija, mikäli merikuljetusten kustannukset nousevat suhteessa enemmän. Todettiin että tätä on vaikea ennustaa, koska se riippuu täysin siitä miten polttoaineiden hinnat kehittyvät ja mitä polttoainetta kukakin käyttää. LNG:n etuna nähtiin että sitä voi ostaa tietyn ajan kiinteään hintaan.

Ideoita kustannussästöihin liittyen oli esimerkiksi automatisoitu laiva ilman miehistöä. Tämä voisi olla mahdollinen tulevaisuudessa (esimerkiksi Helsinki-Tallinna välillä), sillä teknologinen kehitys menee kohti automatisointia. Toinen ajatus oli siirtää osa kustannuksista asiakkaille, sillä jonkun on kuitenkin pakko maksaa ne, joko varustamojen tai asiakkaiden.

Mitä yhteistyötä ja toimintamalleja tulisi edistää ja kuinka asia hoidetaan käytännössä?

Seuraava puheenaihe liittyi koko merenkulun logistiikkaketjuun. Esitettiin että meriklusterin sijaan tulisi puhua logistiikkaklusterista. Ennen kun valitetaan muiden toimijoiden toimintatavoista ja pyydetään valtiolta tukea, tulisi kaikkien toimijoiden ryhmiensä sisällä tehdä enemmän yhteistyötä ja edistää omaa tehokkuuttaan kehittääkseen koko logistiikkaketjun toimintaa ja parantaakseen Suomi Oy:n kilpailukykyä. Esimerkiksi satamissa on ongelmia joita pitäisi myös ratkaista, niissä vallitsee nyt "ahtauksen mafia" ja tavarat seisovat turhaan paikallaan. Lisäämällä tehoa satamiin voidaan tehdä merenkulusta kilpailukykyisempi, sillä säästetty aika satamissa on säästetty aika koko kuljetusketjussa ja kuluttajat haluavat nopeita kuljetuksia.

Varustamot voisivat omalta osaltaan esimerkiksi tehdä yhteislupauksen siitä että tulevien EEDI ja SEEMP direktiivien saavuttamiseksi tehdään töitä. Suomen varustamotoiminta on niin pientä että täällä ei ole kehitetty yhteislogistiikkaa, Saksassa sen sijaan on yhdessä mietitty asiaa, mikä on tuottanut tulosta. Pitääkö kaikilla Suomen varustamoilla olla omat toimintamallit? Digitalisoiminen oli yksi konkreettinen toimenpide jota esitettiin ja jota pitäisi hyödyntää paremmin, eli digitaalisia apuvälineitä pitäisi kehittää edistääkseen logistiikkaklusterin eri toimijoiden kommunikaatiota ja yhteistyötä.

Joidenkin mielestä ei kannata erottaa lyhyen tähtäimen ja pitkän tähtäimen suunnitelmia, vaan kokonaisuutta kannattaa katsoa jo nyt ja ajatella miten laivastoa ja merikuljetuksia kehitetään pitkällä tähtäimellä. Tähän liittyen on aikaansaattava isoja muutoksia, jotka lähtevät asennemuutoksesta kaikilla tasoilla, lähtien päättäjistä, poliitikoista ja myös ammattiliitoista. Klusteria pitäisi ajatella kokonaisuutena mutta käytännön työssä se pitäisi erotella eri osiin, sillä tähän kuuluu kaikki päättäjistä ja AKT:sta satamiin, maalogistiikkaan, laivanrakentajiin ja varustamoihin. Ruotsissa on toimiva toimintamalli joka ehkä voisi toimia myös Suomessa. Heillä on käytössä muun muassa investointituki, joka kuitenkin joidenkin mielestä helposti valuu väärin käsiin eikä aja alkuperäistä tarkoitustaan. Väylämaksu on Ruotsissa sidottu tavaraan, Suomessa helpotuksia voisi antaa esimerkiksi niille jotka seuraavat säädöksiä ja toimivat niitä tavoittaen. Myös alennettu satamamaksu olisi toivottu etu. Tärkeätä kokonaisuuden kannalta olisi olla mahdollisimman valmistautunut tuleviin säädöksiin jotta olisimme jopa niitä edellä.

Suomen merenkulun edistämiseksi kokonaisuutena ehdotettiin yhtenä konkreettisena toimenpiteenä ympäristörahaston perustamista, joka rakentuisi eri toimijoiden yhteispanoksesta (varustamot, yhteiskunta, elinkeinoelämä ja investoijat mukaan lukien). Ajatusta ei kehitetty käytännön tasolle, mutta ideana olisi merenkulun kehityksen tukeminen rahaston eikä rahoituksen kautta. Päättäjille voisi esittää työllistymisnumeroita liittyen eri hankkeisiin ja investointeihin, joita rahaston avulla voisi rakentaa ja tämän kautta myös toivottavasti saada siihen valtion tukea. Tämän suhteen voisi benchmarkata Norjaan ja Saksaan. Toinen konkreettinen ehdotus oli miettiä yhdessä logistiikkaklusterin eri toimijoiden kanssa miten tietyn tavaran kuljetus parhaiten hoituisi, ottaen huomioon kuljetusketjun kokonaisuutena sekä eri osapuolten omat intressit. Miten tavara siirtyisi konkreettisesti parhaiten, eli kustannustehokkaimmin, lähtösijainnista määränpäähän ottaen huomioon matkan kaikki vaiheet ja toimijat jotka siihen vaaditaan?

Millä toimenpiteillä varmistetaan tonniston kilpailukyky?

Polttoainevaihtoehtoista keskusteltiin, muttei päästy konkreettiseen lopputulokseen mikä olisi oikea ratkaisu. LNG:stä puhutaan paljon mutta toistaiseksi LNG infrastruktuuri on Suomessa puutteellinen ja se myös tarvitsee oman tankkiteknologian. Lisäksi LNG:llä häviää tehoissa ja sen kannattavuus perustuu isoihin määriin, mikä ei vielä ole mahdollista Suomessa. Ruotsissa kuulemma metanolia tutkitaan vaihtoehtoisena polttoaineena mutta siitä ei vielä ole paljon tietoa. Rikkipesurin asentaminen nähtiin näin lyhyellä aikajänteellä ainoana mahdollisuutena vastata 2015 voimaan tuleviin direktiiveihin ja sen katsottiin maksavan itsensä takaisin. Biopolttoaineet ovat myös tulossa, niitä tutkitaan ja niistä keskustellaan mutta ne eivät vaikuta olevan ajankohtainen ratkaisu vielä tällä hetkellä.

Laivanrakennuksessa tapahtuu kehitystä jatkuvasti ja kahdessa vuodessa ehtisi saada merkittäviä muutoksia aikaan keskittymällä yhteistyöhön suunnittelijoiden, rakentajien ja varustamoiden välillä. Telakkateollisuuteen pitäisi myös saada uusi ajattelutapa, platform ja modularisointi-ajattelu olisi tuotantoteknisesti järkevää ja hyväksi merenkulkualalle. Yksikkökustannuksia voisi alentaa jos päästäisiin eroon tavasta rakentaa joka kerta uniikkeja laivoja. Ehdotettiin että runko rakennettaisiin muualla ja loppuvarustelu tehtäisiin Suomessa. Myös kauppahuoneajattelua telakan ja varustamon väliin tuotiin esiin. Loppukeskustelussa tosin todettiin että Suomen hinnat rahtialuksille ovat yli 30 % kalliimmat kuin Keski-Euroopan, jotka vuorostaan ovat noin 30% kalliimmat kuin Aasiassa.

Yhteenvetona todettiin että ihanne olisi jos Suomi onnistuisi saavuttamaan 5 vuoden etumatkan muihin maihin kehittämällä yhteistoimintamallia, joka takaisi meille kilpailuedun kansainvälisesti. Suomeen rakennettaisiin ympäristöystävällinen logistiikkaklusteri, joka perustuisi tehokkaaseen toimintamalliin missä

kulut jaettaisiin. Ryhmä esitti uuden vision: *Tehokas ja ympäristöystävällinen merilogistinen toimintatapa. Missio- Säilytetään loppukäyttäjän logistiset kulut yhdessä.* Suomessa ei ehkä voida rakentaa halvalla verrattuna muihin maihin mutta meillä on know how:ta ja teknologista osaamista jota pitäisi enemmän hyödyntää. Luomaamme mallia voisi tulevaisuudessa mahdollisesti viedä ulkomaille.

6. Keskusteluiden yhteenveto- puheenjohtajat esittelivät tulokset (katso oheinen esitys). Todettiin että keskustelu oli jälleen hyvää, mutta konkreettisiin toimenpiteisiin on vaikea päästä ja löytää oikeat tahot asioiden eteenpäinviemiseksi. Yhteistyöhaluja ilmaistaan kyllä keskusteluissa, mutta avoimuutta tulisi edelleen lisätä etenkin varustamoiden mutta myös teollisuuden välillä.
7. Workshopin lopetus. Todettiin että tutkimustyötä aiheen parissa tulisi jatkaa mahdollisesti SHOK ohjelmien parissa ehdotetuin tavoin, joista ensimmäisenä askeleena valmistellaan esitys FIMECC:in 2.11.2012 kokousta varten.