



Varustamosäätiö

# SUOMEN MERIKULJETUSTEN JA MERENKULUN TULEVAISUUS 2015-2030

**Varustamosäätiön ja PBI:n järjestämä workshop Turussa 28.8.2012**

**Jakelu: Osallistujat**

1. Christer Antson lausui tervetuliaissanat Varustamosäätiön puolesta
2. Annemari Andrésen (PBI) kertoi workshopin tavoitteista ja ohjelmasta. Nykytila-analyysin perusteella on todettu että yhteistyötä alalla tulisi tiivistää ja keskittyä tunnistamaan haasteiden lisäksi myös mahdollisuuksia (katso oheinen esitys)
3. Hannu Hernesniemi (Huoltovarmuuskeskus) kertoi merenkulun tutkimustuloksista (ETLA) ja bioöljyn sekä LNG:n mahdollisuuksista tulevaisuuden laivapolttoaineena (katso oheinen esitys)
4. Olof Widén (Varustamoyhdistys) kertoi varustamoiden uusien ympäristömääräysten mukanaan tuomista haasteista ja mahdollisuuksista (katso oheinen esitys)
5. Tom Kalland (Kuusakoski) kertoi teollisuusnäkökulmasta logistiikan haasteista, kuten vaihtelevista raaka-aine hinnoista johtuvat alhaiset varastotasot ja pienet eräkoot, remburssikaupat ja hitaat konttikuljetukset (katso oheinen esitys)
6. Osallistujat kokoontuivat kolmeen pienryhmään tehtävänä luoda tulevaisuuden visio vuosille 2015-2030 eri teemoihin perustuen (katso erillinen ppt esitys- workshop tulosten läpikäynti).

## **6.1. Työryhmä 1. Tulevaisuuden toimintamallit - kansallinen yhteistyö ja vaihtoehtoiset sopimusmallit**

Keskustelussa todettiin että moni kansainvälisesti toimiva yritys on keskittänyt logistiikkaostonsa Suomen ulkopuolelle. Yhteistyö tavarankuljetuksissa on hävinnyt ja yritykset kilpailevat logistiikkakustannuksilla, kun pitäisi ennemmin kilpailla tuotteilla (verrattuna Ruotsiin, jossa tähdätään enemmän yhteiseen tuotteiden vientiin). Kvartaalitalous ohjaa ajattelua ja johtaa lyhyen tähtäimen suunnitteluun ja kilpailuttamiseen strategisen ajattelun kustannuksella. Merenkulussa ollaan liian arkoja yhdistämään eri yhtiöiden toimijoita. Pitäisi ymmärtää ja nähdä yhteiset viholliset ja yhteistyön mahdollisuudet. Tarvitaan

uusia toimintamalleja, esim. yhteistyöverkko toimijoille ja tiedot potentiaalisista virroista joka vaatisi pääsyä yhteistyökumppaneiden dataan. Internet markkinapaikat toimivat hyvin noususuhdanteen aikana mutta eivät enää nykyisessä tilanteessa kun aluksista on ylikapasiteettiä. Tänä päivänä toimijoilla on omat logistiset tietojärjestelmänsä, joihin ei päästä eikä haluta kertoa missä laivat menevät. Tämä tiedonjaon sulkeutuneisuus käy viime kädessä teollisuudelle todella kalliiksi. Mitä pidemmälle voidaan ennustaa, sitä parempia kuljetusratkaisuja voidaan kehittää. Tiiviimpi yhteistyö asiakkaan kanssa on kehittymisen edellytys kuten myös asiakassuhteen hoitaminen pitkäjänteisesti, partnership tyyppisesti luomalla molempia osapuolia kannattavat tavoitteet. Yhtenä yhteistyön puutteen syynä nähtiin shipping osaamisen häviäminen asiakkailta.

Tarvittaisiin uudenlaisia yhteistyösopimuksia, esim. rahtaus- ja purkuaikeihin perustuvia bonusmalleja ja yleensäkin pitäisi luoda kannustimia sanktioiden sijaan. BIMCO katsottiin hankalaksi viitekehykseksi johon tosin voi Suomen olla vaikea vaikuttaa. Riittävän pitkät rahtaus sopimukset auttaisivat saamaan rahoitusta uudisrakennuksiin. Ylipäänsä rahoituksen saanti on vaikeutunut. Euroopan investointipankki on yksi mahdollinen rahoittajataho, mutta se vaatii Euroopan intressissä olemisen, eli paikallisen työvoiman ja materiaalien käytön. Lisäksi vaaditaan takaukset (Finnvera) ja pitkä rahtaus sopimus. Myös investointivarauksilla voitaisiin rahoittaa uudisrakentamista. Nyt olisi hyvä aika investoida telakoiden vapaasta kapasiteetista johtuen.

Todettiin että globaalit toimijat tulevat hakemaan liiketoiminnan kasvua jostain muualta kuin Itämereltä vaikeutuvista olosuhteista johtuen. Suomessa voidaan myös tulevaisuudessa tuottaa, mikäli tuotteiden hinnat nousevat ja tuottaminen muualla kallistuu, vaikkakin viimeaikainen trendi on ollut tehtaiden alasajo.

**Visiona "maritime transportation pool", jonka avulla voitaisiin saada yhteistyötä mm. Ruotsin metsäteollisuuden kanssa ja mahdollisesti helpottaa rahoituksen saantia uudisrakennuksiin.** EU:n uudet meriliikenteen ohjeet mahdollistavat poolin muodostamisen, mikä aiemmin nähtiin kilpailua hajottavana tekijänä.

## **6.2. Työryhmä 2: Tulevaisuuden kuljetusratkaisut ja tarjoama**

Todettiin että markkina on tänä päivänä liian pirstaleinen, on liikaa toimijoita ja liian vähän yhteistyötä. Lopputuloksena kilpaillaan keskenään, ollaan kateellisia toisille ja tehdään keskimäärin huonompaa tulosta. Konsolidoinnin ja ketjujen optimoinnin tarve on ilmeinen. Asiakkaat optimoivat kuljetusratkaisuja tahollaan joka johtaa siihen, ettei toimijoilla ole tilaa kehittää ketjua ja rakentaa lisäarvoa. Asiakkaiden intressissä on kuitenkin että joku taho rakentaisi kokonaiskuvion heille. Todettiin että avainasemassa tässä ovat huolintaliikkeet ja satamat, jotka voisivat yhteistyössä rakentaa logistisia kokonaisratkaisuja. Satamien yhteyteen tulisi rakentaa enemmän palveluja, esimerkiksi sinne voisi sijoittaa polttoainevalmistusta, autojen maahan tuontia ja rakentaa logistiikkakeskuksia.

Satamaliitto on yrittänyt työntää eteenpäin yhteisiä älyliikennesuunnitelmia luomalla satamille avoimet informaatiokeskukset, mutta sen sijaan että järjestelmä olisi kaikille avoin, tietyt tahot ovat lähteneet yhdessä kehittämään ajatellen lähinnä omaa hyötyään. Satamaliitolla on myös meneillään keskusteluja operaattoreiden ja liikenne- ja viestintävaliokunnan kanssa, koska yksittäisenä toimijana on vaikea yrittää aikaansaada muutoksia. Tähän mahtuisi isompikin ryhmä vielä mukaan. Todettiin että tarvitaan enemmän yhteistä edunvalvontaa jatkossa, Satamaliitto, Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ja Varustamoyhdistys tarvitaan saman pöydän ääreen vastavoimaksi AKT:lle ja Merimiesunionille. Ahtaajista koituu paljon ongelmia joustavuuden puutteesta johtuen, syövät yritysten kilpailukykyä saavutetuilla eduillaan joista ei

tingitä. Myös VR:n hinnoittelupolitiikan katsottiin haittaavan kokonaislogistiikkaa. Pitäisikin päästä 24/7 palvelutasoon ja mahdollisimman lyhyisiin satama-aikoihin. Jos satama-aikoja saataisiin leikattua, ehkä vauhtia voisi hiljentää jolloin säästyisi polttoainetta. Tosin linjaliikenteessä hankala toteuttaa. Raportti ja laskelmat polttoainesäästöistä jonkun konsultin toimesta olisivatkin paikallaan. Satamissa voitaisiin myös miettiä eri hinnoittelua eri aikoihin. Satamia on tällä hetkellä liikaa Suomessa, ja niistä muodostuu etenkin talvella paljon kuluja. Poliittinen kysymys joka tulisi ratkaista, mutta viime kädessä asiakkaiden tulisi päättää montako ja mitkä satamat tarvitaan vastaisuudessa.

Teollisuuden edustaja huomautti että heillä logistiikkakustannus on suurempi kuin tuotteen kustannus. Järkevien kokonaisratkaisujen rakentamista hankaloittaa se että sopimuskaudet päättyvät eri toimijoilla eri aikaan.

Keskusteltiin mahdollisesta shipping rahastosta jotta saataisiin aluskantaa uudistettua. Esimerkkinä mainittiin Norjan NoX fund ([http://ec.europa.eu/transport/maritime/events/doc/2011\\_06\\_01\\_stakeholder-event/item14\\_norway\\_business\\_sector\\_nox\\_fund.pdf](http://ec.europa.eu/transport/maritime/events/doc/2011_06_01_stakeholder-event/item14_norway_business_sector_nox_fund.pdf)). Norjassa ei makseta väylämaksua vaan maksetaan rahastoon. Ruotsissa väylämaksu on ympäristöperusteinen. Voitaisiko Suomen väylämaksukäytäntöä muuttaa?

Lisäksi kysymys nostettiin esiin, miksi Baltia on onnistunut kasvattamaan transito liikennettä Venäjälle samalla kuin Suomi on hävinnyt tässä ja millä toimenpiteillä (esim. mitä palveluja tarjoamalla) tämä suunta voitaisiin muuttaa?

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

### **6.3. Työryhmä 3: Merenkulun ympäristöhaasteet 2015 ja siitä eteenpäin**

Puheenjohtaja Thomas Franck alusti ryhmätyön (katso oheinen esitys). Tuleva EEDI indeksi pitää huomioida kaikissa aluksissa tulevaisuudessa, ja kilpailukykyä voisi parantaa valmistautumalla tähän jo hyvissä ajoin ennen voimaantuloa. Talvimerenkulku muuttuu haasteelliseksi sillä uudet määräykset aiheuttavat sen että aluksia ei voida rakentaa yhtä sopiviksi talvimerenkulkuun kun tällä hetkellä. Tämä asettaa haasteita laivan suunniteluun, koska se aiheuttaa muutoksia rungon muotoon ja konerakentamiseen. Yleisesti todettiin että satamien määrää tulisi myös vähentää ja sitä kautta jäämurtopalvelujen tarvetta, sekä satamainfrastruktuuria kehittää (mm. musta/harmaavesi vastaanotto).

Aluskannan uusimisessa haasteena on raha ja ajoitus; missä vaiheessa tulisi sijoittaa ja mihin. Rikkidirektiivi aiheuttaa päänaivaa mutta tuo myös mahdollisuuksia niille varustamoille joilla on tähän ratkaisu. Irtolastilaitoille tämä tulee olemaan hetkellinen shokki. Mahdollinen siirtyminen maanteille rikkidirektiivin seurauksena nähdään kuitenkin ohimenevänä ongelmana koska trendi on että shipping kasvaa. Short sea shippingiin on odotettavissa se muutos, että Irlanti tulee toimimaan välisatamana.

2013 ollaan tekemässä polttoaineen saatavuusanalyysiä. Tulevaisuudessa monia eri polttoaineita tulee olemaan samanaikaisesti käytössä sekä markkinatasolla että myös mahdollisesti laivatasolla, joka tulee vaatimaan lisää osaamista ja tekee laivasta monimutkaisemman. Keskusteltiin siitä miksi on 2 eri dieseliä (laiva- ja maantie), ja todettiin että ero on leimahduspisteessä. Kysymys esitettiin voitaisiinko siirtyä vain yhteen laatuun ja voisiko tässä asiassa mahdollisesti tehdä yhteistyötä Tekesin ja esim. USA:n ja Kanadan kanssa, sillä nämä maat tuottavat polttoainetta ja heillä luulisi olevan kiinnostusta polttoaineen

kehittämiseen liittyviin projekteihin. LNG nähdään kuitenkin selkeänä prioriteettialueena, vaikkakin kaasun hinnan kehitys on kysymysmerkki. Suomeen tarvitaan keskisuuri kaasuterminaali, josta saa myös muita polttoaineita. Pitäisi selvittää ketkä kaikki siitä voisivat hyötyä (esim. teollisuus/laivasto) ja ketkä olisivat halukkaita investoimaan. EU tukee myös ko. investointihankkeita. Biodiesel tarvitsee vielä valtion tukea ja on huomattavasti kalliimpaa mutta tulee yleistymään.

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

7. Keskusteluiden yhteenveto- puheenjohtajat esittelivät tulokset (ppt esitys). Todettiin että on kaksi vuotta aikaa valmistautua rikkidirektiiviin, oikeita päätöksiä tulee tehdä nyt ja poliittinen taho on valjastettava mukaan.
8. Workshopin lopetus. Todettiin että seuraava tilaisuus 23.10.2012 tulee pitää Helsingissä, tavoitteena saada myös poliitikkoja osallistumaan. Hanasaari on varattu kyseistä iltapäivää varten ja kutsut lähetetään syyskuun aikana.