

13.11.2018

Valtioneuvoston kanslia

Viite:
Avoin lausuntopyyntönnö VNK:n internet-sivuilla 1.11.2018

Lausunto: Suomen meripolitiikan linjaukset

Valtioneuvoston kanslia on pyytänyt lausuntoa eri ministeriöitä edustavan ohjausryhmän laatimasta luonnoksesta Suomen meripolitiikan linjauksiksi (Itämeri- ja meripolitiikan ohjausryhmä 1.11.2018). Arctia Oy kiittää lausuntopyynnöstä ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Luonnos kuvaa selkeästi Suomen meripolitiikan kärkiä ja painopisteitä. Joitain Suomen merenkulun ja koko meriklusterin vahvuusalueita on nostettu esiin, mutta juuri Suomelle ominaisen vahvan talvimerenkulun osaamisen ja haastavien olosuhteiden kokonaispalveluratkaisujen kuvaus sekä toimet niiden edistämiseksi puuttuvat. Tämä on vakava puute eritoten sen vuoksi, että linjauksissa painotetaan meriklusterin globaalia kilpailukykyä ja erikoistumista. Linjausten kerrotaan ulottuvan valtamerille, jollainen on myös suomalaisten puhtaiden ja vaikeita olosuhteita kestävien merellisten ratkaisuiden keskeinen soveltamisalue Pohjoinen jäämeri.

Suomi on maailman ainoa valtio, jossa kaikki merisatamat voivat jäätyä talvisin. Talvimerenkulun palveluilla on turvattu jo yli 140 vuoden ajan niin Suomen meritse kulkeva ulkomaankauppa kuin kotimarkkinoiden vaatima tuontikin. Jäänmurto, jäissä navigointi ja haastavien olosuhteiden vaatimat ratkaisut ovat paitsi suomalaisen meriklusterin yritysten elinehto kotimarkkinoilla ja Itämerellä, myös keskeinen kilpailuetu alati kasvavilla ja kilpailluilla merellisten tuotteiden ja palveluiden markkinoilla niin Pohjoisella jäämerellä kuin muilla maailman kylmillä merialueilla.

Myös pohjoisten merireittien mahdollisuudet ja reiteillä lisääntyvän meriliikenteen haasteet tulisi tunnistaa osana muuttuvaa maantieteellistä ja kansainvälispoliittista lähiympäristöämme. Jokavuotisiin talviolosuhteisiimme perustuvan jäänmurron ja jäänavigoinnin erikoisosaamisen tulee näkyä Suomen meripolitiikan linjauksissa.

On erinomaista, että merenkulkuelinkeino on nostettu terminä esiin meripolitiikan luonnoksessa. Kuitenkin melko vähän varsinaista sisältöä tämän elinkeinon harjoittamisen mahdollisuuksista on löydettävissä luonnoksesta. Suomalaisen tonniston ja Suomeen liikennöivän tonniston jäissäkulkyky ja pyrkimys varmistaa riittävän jäissäkulkevan, kohtuuhintaisen tonniston saatavuus teollisuuden tarpeita varten tulee Suomen meripolitiikassa huomioida.

Arctia Oy ehdottaa, että ympärivuotinen meriliikenne eli myös talvimerenkulun ja jäänmurron osaaminen nostetaan selkeästi esiin Suomen meripolitiikan kärjessä II Merilogistiikka. Lisäksi ehdotetaan, että offshore- ja muiden merellisten palveluiden sekä erityisesti jäissä tapahtuvan öljyntorjunnan osaaminen mainitaan kärjen I Merten suojelu viidennessä toimesta Suomalaisen ratkaisuosaimisen paketointi ja viennin tuki. Alla esitetään taustatietoja, perusteluja ja muotoiluja ehdotusten tueksi.

13.11.2018

Valtioneuvoston kanslia

Viite:

Avoin lausuntopyyntö VNK:n internet-sivuilla 1.11.2018

Talvimerenkulku ja jäänmurron palvelut

Talvimerenkulun kokonaisuus sekä Suomen Itämeren naapurivaltioidensa kanssa sopimat kahdenväliset järjestelyt talvimerenkulussa ovat maailmanlaajuisestikin esittelykelpoisia esimerkkejä kattavan ja turvallisen kansainvälisen meriliikenteen järjestämisestä haastavissa oloissa. Suomalaisessa talviliikennejärjestelmässä kaikki toimijat mahdollistavat yhteistyöllä meriliikenteen jäissä. Rahdinantajat valitsevat jääluokitellut alukset, varustajat tarjoavat näitä ja jäänmurtajat avustavat jäissä kulkevia ja määräykset täyttäviä aluksia. Viranomaiset asettavat jääolosuhteiden mukaiset liikennerajoitukset ja luokittavat aluksia.

Jäänmurron ja jäissä navigoinnin osaaminen on Suomessa huippuluokkaa, sillä jäänmurtajilla työskentelevät päällystömme harjaantuu erilaisiin jää- ja sääolosuhteisiin joka vuosi, ei vain yksittäisillä purjehduksilla jäissä kuten monessa muussa maassa. Osaaminen perustuu paitsi olosuhteiden tarpeet täyttävään ja monipuoliseen kalustoon, myös ammattitaitoaan ylläpitävään henkilöstöön, jolla on vuosien kokemus talvimerenkulusta.

Arctian tavoitteena on tuottaa yhä parempia jäänmurtopalveluja, jotka minimoivat kuljetusviiveet ja takaavat turvallisuuden vaikeissakin olosuhteissa. Toteutamme kaikki jäänmurtopalvelut ympäristöä säästävästi, turvallisesti, tehokkaasti ja taloudellisesti. Näemme nämä tavoitteet myös suomalaisen talvimerenkulun ja kansainvälisille markkinoille tarjottavien jäänhallintapalveluiden tavoitteina yleisemminkin.

Ehdotukset:

Lisätään johdantoon, esimerkiksi "Suomi on riippuvainen merikuljetuksista" -alkavan kappaleen jälkeen kappale talvimerenkulusta, esimerkiksi näin:

Suomalainen merenkulku on aikojen saatossa pystynyt sopeutumaan ja yhä paremmin vastaamaan haastaviin sää- ja jääolosuhteisiin. Talvimerenkulku luo tulevaisuudessakin reunaehdoja, haasteita ja mahdollisuuksia Suomelle. Talvimerenkulun osaamisesta sekä tarpeisiimme sopivasta jäänmurtajakalustosta on huolehdittava. Itämeren jäätalvet muuttuvat ilmastonmuutoksen myötä yhä vaihtelevammiksi ja vaikeammiksi ennustaa. Muutos tulee vaatimaan uusia sopeutumisstrategioita ja kehittämään suomalaista talvimerenkulkua edelleen.

Täydennetään kärjen II Merilogistiikka prioriteettia "Huoltovarmuus" näin:

- Huoltovarmuus ja luotettava toimitusketju ympärivuotisesti talvimerenkulun kehitystarpeet huomioiden

13.11.2018

Valtioneuvoston kanslia

Viite:
Avoin lausuntopyyntönnö VNK:n internet-sivuilla 1.11.2018

Lisätään kärjen II Merilogistiikka ensimmäiseen toimeen (Huipputehokkaan logistiikan edellytysten edistäminen globaalisti) osio:

- Varmistetaan kustannustehokkaan talvimerenkulun vaatima monipuolinen jäänmurtajalaivasto sekä jäänmurtajien miehistöjen ammattiosaaminen

Offshore- ja muut merelliset palvelut

Perinteisten Itämeren jäänmurtajien keskimääräinen käyttöaste on noin 30 prosenttia. Monitoimimurtajien ja avovesiolosuhteisiin sopiviksi muunnettujen jäänmurtajien käyttöaste puolestaan voi kansainvälisten tehtävien myötä nousta yli 80 prosentin. Näiden monipuolisten murtajien huippuosaamisen hyödyntäminen maailmalla tukee jäänmurtajat omistavan ja niitä operoivan varustamon taloudellisesti tehokasta toimintaa huomattavasti ja mahdollistaa jäänmurtajien investointi- ja peruskorjausohjelman läpiviennin. Suomen jäänmurtajalaivaston on jatkossakin oltava monipuolinen, erilaisiin tehtäviin ja olosuhteisiin sopiva.

Tehokkuus ja resurssiviisaus korostuvat jäänmurtajien kaltaisissa huomattavissa investoinneissa. Nykyisen mallin mukaisten modernien jäänmurtajien korkea käyttöaste helpottaa osaltaan talvimerenkulun kustannuspainetta infrastruktuurin ylläpitäjille. Murtajien rahtaus on suomalaista palveluvientiä aidoimmillaan, ja luo työtä merialalle. Lisäksi suomalaisten jäänmurtajien näkyvyys maailmalla tukee koko suomalaisen meriklusterin tunnettuutta ja sitä kautta markkinoinnin ja myynnin onnistumista.

Suomalaisia jäänmurtajia tulee voida käyttää nykyistä monipuolisemmin energia-alan hankkeiden lisäksi esimerkiksi kansainväliseen merentutkimukseen kylmillä merillä niin kesä-, kuin talviaikaan. Erityisesti EU-rahoitusta saaviin arktisen alueen tutkimus- ja logistiikkahankkeisiin Suomen merialan yritysten ja tutkimusorganisaatioiden tulisi osallistua nykyistä aktiivisemmin paitsi osaamisemme, myös näkyvyytemme vuoksi.

Noin kaksi kolmasosaa kaikista maailman jäänmurtajista on suunniteltu ja rakennettu Suomessa, ja meillä on niin eurooppalaisittain kuin maailmanlaajuisesti korkeatasoista osaamista jäänmurtajien operoinnista maailman haastavimmilla merialueilla. Jäänmurron arvoketjun kärkivaltiona Suomen tuleekin nostaa profiiliaan polaarialueiden merellisessä tutkimuksessa – erityisesti jos maamme tavoitteena on "[m]erentutkimusinfrastruktuurin kehittäminen ja tutkimuksen valmiuksien kehittäminen globaaliin suuntaan", kuten meripolitiikan luonnoksen kärjen I toimesta neljä nyt lukee.

Suomella on laaja-alaista osaamista, joka mahdollistaa nousun yhdeksi maailman johtavista merellisten kokonaispalveluratkaisujen toimittajista. Esimerkiksi modernia älyteknologiaa hyödyntävä navigointipohjajärjestelmä otettiin käyttöön lokakuussa 2018 Suomenlahdella, ensimmäistä kertaa maailmassa avomerellä. Järjestelmä välittää satelliitin kautta ajantasaista tietoa Itämeren öljypitoisuuksista ja muista veden laatuun vaikuttavista tekijöistä. Tällaisten järjestelmien liittäminen osaksi laajempaa

13.11.2018

Valtioneuvoston kanslia

Viite:

Avoin lausuntopyyntö VNK:n internet-sivuilla 1.11.2018

palvelukokonaisuutta, ja niiden vienti maailmalle yksittäisten tuotteiden sijaan voi luoda valtavasti kasvua koko Suomen meriklusterille.

Ehdotukset:

Lisätään kärjen I Merten suojele viidenteen toimeen (Suomalaisen ratkaisuosamisen paketointi ja viennin tuki) osiot:

- Suomalaisen jäänmurron ja talvimerenkulun osaamisen hyödyntäminen viemällä korkealaatuisia ja kestäviä palveluja maailmalle
- Merellisten kokonaispalveluratkaisujen kehittäminen ja vienti maailmalle

Öljyntorjunta erityisesti jääolosuhteissa

Öljyntorjuntaan liittyviä palveluita tarjotaan, kehitetään ja laitteita valmistetaan Suomessa useamman suomalaisen yhtiön voimin. Öljyntorjunta on merkittävä suomalainen osaamisalue, jonka tulisi näkyä myös meripolitiikassamme. Erityisesti jäissä tapahtuvassa öljyntorjunnassa suomalaisilla yrityksillä ja julkishallinnon toimijoilla on monesti enemmän osaamista ja kehityskokemusta kuin vastaavilla tahoilla muualla maailmalla. Pohjoisten merireittien liikenteen lisääntyessä riskit öljyonnettomuuksiin jääolosuhteissa lisääntyvät, ja varautumisosaamisellemme on kysyntää maailmalla.

Maaliskuussa 2017 Arctia ja Lamor esittelivät yhteisen TEKES-rahoitusta saaneen IMOR-öljyntorjuntahankkeensa (Ice Management & Oil Recovery) tuloksia. Selvitystyön lopputuloksena oli joukko operatiivisia keinoja aluksen ajamiseen jäissä öljyntorjuntatilanteessa. Vastaavia hankkeita ei ole maailmalla montaa, ja Suomella on hyvät mahdollisuudet nousta jäissä tapahtuvan öljyntorjunnan kärkiosaajaksi.

Suomen uusiin jäänmurtajia Polaris on paitsi maailman ensimmäinen LNG-jäänmurtaja, myös ensimmäinen murtaja, jossa on sisäänrakennettu öljyntorjuntajärjestelmä. Järjestelmää testattiin ensimmäisen kerran syyskuussa 2018 merellä Helsingin edustalla.

LNG-jäänmurtaja Polariksen kaksi ensimmäistä jäänmurtokautta ovat osoittaneet, että öljyntorjuntavalmius ja LNG-käyttö sopivat hyvin yhteen. LNG käyttövoimana tukee hitaita nopeuksia, jotka ovat olennaisia öljyntorjunnan onnistumiseksi avovedessä. Myös LNG:n edellyttämät tekniset ratkaisut tukevat ympärivuotista aluksen käyttöä ja öljyntorjuntavalmiutta.

Niin Polariksen kuin muidenkin jäänmurtajien valmius öljyntorjuntaan olisi järkevää Suomenlahden ja koko pohjoisen Itämeren öljyntorjuntavalmiuden riittävän tason turvaamiseksi. Talvella jäänmurtajat toimivat kauppa-alusliikenteen solmukohdissa ja niiden varustaminen öljyntorjuntaan parantaisi nykyistä Itämeren torjuntavalmiutta

13.11.2018

Valtioneuvoston kanslia

Viite:

Avoin lausuntopyyntö VNK:n internet-sivuilla 1.11.2018

huomattavasti. Lisäksi jäänmurtajalaituri Helsingin Katajanokalla on lähellä Itämeren merkittävimpiä öljynkuljetusreittejä.

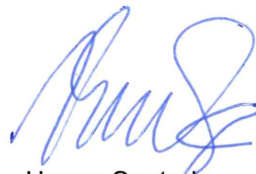
Ehdotus:

Lisätään kärjen I Merten suojele viidenteen toimeen (Suomalaisen ratkaisusaamisen paketointi ja viennin tuki) osio:

- Tuetaan suomalaisten toimijoiden edellytyksiä kehittää edelleen ja esitellä maailmalla erityisesti jäissä tapahtuvan öljyntorjunnan kehitystyötä

Helsingissä 13.11.2018,

Kehitys- ja ympäristöpäällikkö



Hanna Suutarla
FM

Viestintäpäällikkö



Eero Hokkanen
VTM

