

28.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi

Valtionvarainministeriö
leo.parkkonen@vm.fi

PARLAMENTAARINEN LIIKENNEVERKON RAHOITUSTA ARVIOIVA TYÖRYHMÄ

Dnro LVM/421/05/2017

Päiväys 27.6.2017

Viite: Sidosryhmäkuuleminen liikenteen automaatiosta ja digitaalisista palveluista

Meriteollisuus ry kiittää mahdollisuudesta antaa näkemyksiä liikenteen automaatiota ja digitaalisia palveluita koskien.

Suomen tavoitteena on olla liikenteen automaation kärjessä ja varmistaa toiminnan kehitykselle paras mahdollinen säädös- ja toimintaympäristö. Meriliikenne ja meriteollisuuden ratkaisut muodostavat merkittävän osan liikenteen automaation koko potentiaalista.

1. Millaisia uudenlaisia tarpeita liikennevälineiden teknologinen kehitys aiheuttaa liikenneverkolle?

Älykkäät meriväylät ja niihin liittyvät investoinnit (digitaaliseen) infrastruktuuriin (muun muassa tiedonsiirtoverkot/laajakaista, digitaalisen tiedonsiirron data- ja palvelualustat, tilannetieto, ENSIn käyttöönotto) ovat tarpeellisia meriliikenteen automatisoituessa.

Myös meriliikenteen sähköistyminen; energian varastointi ja akkujen käyttö laivoissa on megatrendi, jota tulisi mahdollistaa ja kannustaa yleistymään.

2. Millaisia ja kuinka mittavia kehittämisspanostuksia nykyiseen liikenneverkkoon on tehtävä, jotta infrastruktuurin laatu kyetään turvaamaan?

Panostukset älykkäisiin meriväyliin ja datan avoimuuteen ovat askelia oikeaan suuntaan. Jotta esimerkiksi autonominen meriliikenne ja koko kuljetusketjun optimointi maalta merelle voidaan mahdollistaa, tarvitaan merkittäviä lisäpanostuksia.

Kyse on tarkastelun aikajänteestä ja kulujen kattotavasta. Tiettyjä kuljetuspalveluita voidaan autonomisoida nopeastikin, jolloin digitaaliseen infraan tehdyt investoinnit voidaan saada maksettua takaisin hyvinkin nopeasti (esimerkiksi yksi vaijerilossi edellyttää 4,5 hengen kokonaismiehistystä, jonka kulut voivat olla n. 300,000 €/vuosi.) Infraan liittyvät investoinnit, esimerkiksi tietoliikenneyhteydet, majakat ja tilannetieto saadaan todennäköisesti katettua alle vuoden takaisinmaksuajalla.

Pitkällä aikavälillä nykyisen fyysisen infran (majakat, väylämerkit, ym.) korvaaminen virtuaalisella infralla tulee mahdollistamaan mittavia kustannussäästöjä. Kustannukset syntyvät ylimenoaikana, jolloin joudutaan ylläpitämään sekä fyysistä että virtuaalista infraa.

3. Aiheuttavatko liikenteen uudet palvelut liikenneverkolle erityisiä vaatimuksia lähitulevaisuudessa ja jos aiheuttavat, niin mitä nämä vaatimukset ovat? Mitä valtion toimia tarvitaan?

Luotettavan ja kyberturvallisen laajakaistayhteyden järjestäminen Suomen rannikkovesille ja tilannekuvan tuottaminen palveluna ovat edellytyksiä automatisaation kehittämiselle. Etäohjauskeskusten perustaminen tulee olemaan myös tärkeä askel automatisoinnin toteuttamiseksi. Aluksi tarvitaan operointiin liittyvät testauksia Suomen vesialueilla autonomiatasojen testaamiseksi (back-up miehistö kuitenkin aluksessa).

Valtion alushankintojen hyödyntäminen uuden teknologian kokeilualustana (vertaa Norjan nollapäästöinen lauttaliikenne) on myös tärkeää, jotta saadaan elintärkeitä referenssejä uuden liiketoiminnan mahdollistamiseksi.

EU:n, IMO:n sekä kansallisen tason lainsäädäntöä ja normistoa tulee purkaa ja data vapauttaa niin, että nyt olemassa olevaa tietoa voidaan jakaa ja hyödyntää digitaalisessa muodossa.

4. Millaisena näette tiedon ja avoimien rajapintojen roolin automaation ja liikenteen uusien palveluiden edistämisessä?

Merkittävänä, ilman laajaa julkisten ja yksityisten tahojen tiedon avaamista ja yhdistämistä kehitysajatuksia ei voida toteuttaa. Avoin tieto edistää tiedon hyväksikäyttöön liittyvien palveluiden kehittämistä. Osittain rajattu tieto (esim. vain rajattu konsortio) voi olla yksi lähestymistapa, jotta avoimuutta saadaan testattua ennen kuin kaikilla osapuolilla on valmius jakaa tietoa keskenään.

Satamaliikenteen Portnet-tieto tulee avata mahdollisimman laajasti ja saattaa saataville, vapaasti ja/tai maksullisesti digitaalisessa muodossa sekä selvittää, millaista lisätietoa voitaisiin kerätä uusien liiketoimintamahdollisuuksien luomiseksi mm. energiatehokkuuden, logistiikan, meriturvallisuuden ja ympäristösuojelun alueilla.

Suomeen saapuvien alusten tulisi myös lähettää lippuvaltioiden heille määräämät lokikirjatietonsa elektronisesti viranomaisten ylläpitämään pilvitiedostoon. Sieltä tietoa voitaisiin jakaa sopimusten mukaan tarvitsijoille.

Navigointiin liittyvä avoin tieto saattaa olla edellytyksenä myös autonomisen liikenteen turvallisessa käyttöönotossa (laivat jakavat reittisuunnitelmansa muille aluksille).

Tiekartassa mainitut meriliikenteeseen kohdistuvat, jo käynnistetytkin toimenpiteet katsotaan erittäin tärkeiksi ja puollettaviksi.

Kunnioitavasti

Meriteollisuus ry

Elina Vähäheikkilä