

Asia: VN/28194/2025

Suomen meriteollisuusstrategia - Kestävä ja kilpailukykyinen meriteollisuus 2035

Strategian keskeiset tavoitteet

Ovatko strategian keskeiset tavoitteet asetettu oikein? Saavutetaanko niiden toteutumisella kestävä ja kilpailukykyinen meriteollisuus Suomessa vuoteen 2035 mennessä? Tulisiko strategian keskeisiä tavoitteita täydentää joiltain osin?

Strategian keskeiset tavoitteet ovat pääosin oikeansuuntaiset. Strategia tunnistaa hyvin puhtaan siirtymän, geopoliittisen toimintaympäristön muutoksen, digitalisaation sekä huoltovarmuuden merkityksen.

Strategiaa tulisi kuitenkin vahvistaa siten, että se ei pelkästään kuvaa käynnissä olevaa muutosta vaan määrittelee Suomen tavoitteen johtaa sitä. Erityisesti merenkulun sähköistyminen tulisi nähdä seuraavana teollisena murroksena, joka muuttaa samanaikaisesti laivojen suunnittelua, rakentamista, operointia, energiainfrastruktuuria sekä liiketoimintamalleja.

Strategiassa olisi perusteltua asettaa tavoitteeksi, että Suomi toimii eurooppalaisena suunnannäyttäjänä sähköisen merenkulun ja siihen liittyvän digitaalisen meriteollisuuden kehittämisessä.

Innovaatiot ja teknologinen edelläkävijyys

Ovatko innovaatioita ja teknologista edelläkävijyyttä koskevat alatavoitteet määritelty oikein? Tulisiko tavoitteita täydentää joiltain osin?

Innovaatiotavoitteita tulisi täydentää järjestelmätason näkökulmalla. Strategiassa käsitellään useita yksittäisiä teknologioita, mutta vähemmän sitä, kuinka niiden yhdistäminen synnyttää uutta kilpailuetua.

Sähköinen merenkulku ei ole pelkästään uusi käyttövoima vaan kokonainen uusi teollinen järjestelmä, jossa yhdistyvät sähköiset alukset, satamien energiainfrastruktuuri, ohjelmistot, datan hallinta, kyberturvallisuus ja uudet liiketoimintamallit. Samalla sähkölaivat mahdollistavat uudenlaiset tuotantomenetelmät, kuten modulaarisen suunnittelun, tuotannon teollistamisen, laajemman standardoinnin ja lyhyemmät toimitusajat, mikä voi parantaa eurooppalaisen laivanrakennuksen tuottavuutta merkittävästi.

Sähköistyminen ei ainoastaan vähennä päästöjä, vaan mahdollistaa ohjelmistovetoiset alukset, modulaarisen suunnittelun, standardoidut ratkaisut ja teollistetut tuotantomenetelmät. Tämä voi parantaa eurooppalaisen laivanrakennuksen tuottavuutta merkittävästi ja muodostaa uuden kilpailuedun Suomelle.

Strategiassa tulisi tunnistaa ohjelmistot, data ja digitaalinen suvereniteetti meriteollisuuden keskeisiksi kilpailutekijöiksi. Tulevaisuuden kilpailukyky ratkaistaan yhä enemmän siinä, kuka hallitsee alusten ohjelmistot, datan, kyberturvallisuuden ja jatkuvan digitaalisen kehittämisen. Suomella on poikkeuksellisen vahva yhdistelmä meriteollisuuden, ohjelmistojen, automaation ja energiajärjestelmien osaamista, mikä tarjoaa mahdollisuuden nousta sähköisen merenkulun kansainväliseksi edelläkävijäksi.

Osaaminen ja työvoiman saatavuus

Ovatko osaamista ja työvoiman saatavuutta koskevat alatavoitteet määritelty oikein? Tulisiko tavoitteita täydentää joiltain osin?

-

Vienti ja uudet markkinat

Ovatko vientiä ja uusia markkinoita koskevat alatavoitteet määritelty oikein? Tulisiko tavoitteita täydentää joiltain osin?

Viennin kehittämisessä olisi perusteltua korostaa kokonaisratkaisujen vientiä yksittäisten tuotteiden sijasta.

Merenkulun sähköistyminen luo mahdollisuuden tarjota vientimarkkinoille kokonaisia sähköisen merenkulun ratkaisuja, jotka yhdistävät alukset, satamat, energiajärjestelmät, ohjelmistot ja elinkaari palvelut.

Eryteisesti Itämeri tarjoaa luontevan ensimmäisen markkinan, jonka kokemuksia voidaan hyödyntää laajemmin Euroopassa. Suomen tulisi aktiivisesti edistää eurooppalaisten sähköisten merikäytävien (Electric Maritime Corridors) kehittämistä yhdessä EU:n ja Itämeren maiden kanssa.

Viranomaisalukset, hankinnat ja huoltovarmuus

Ovatko viranomaisaluksia, hankintoja ja huoltovarmuutta koskevat alatavoitteet määritelty oikein? Tulisiko tavoitteita täydentää joiltain osin?

Huoltovarmuutta käsittelevää osiota olisi hyödyllistä laajentaa energia- ja digitaalisen huoltovarmuuden näkökulmasta. Sähköinen merenkulku vähentää riippuvuutta tuontipolttoaineista hyödyntämällä kotimaista ja eurooppalaista uusiutuvaa sähköä. Samalla eurooppalaisiin ohjelmistoihin, kyberturvallisuuteen ja datan hallintaan perustuvat ratkaisut vahvistavat digitaalista suvereniteettia ja merenkulun toimintavarmuutta.

Huoltovarmuus ei tulevaisuudessa muodostu pelkästään fyysisestä tuotantokyvystä, vaan myös energiajärjestelmien, ohjelmistojen ja datan hallinnan resilienssistä. Suomella on mahdollisuus rakentaa kilpailuetua yhdistämällä nämä osaamisalueet osaksi meriteollisuuden kehittämistä.

Investoinnit, rahoitus ja omistajuus

Ovatko investointeja, rahoitusta ja omistajuutta koskevat alatavoitteet määritelty oikein? Tulisiko tavoitteita täydentää joiltain osin?

Investointeja ja rahoitusta käsittelevässä osiossa olisi hyödyllistä korostaa myös uusien teknologioiden käyttöönoton riskien hallintaa. Merenkulun sähköistyminen edellyttää ensimmäisiä kaupallisia investointeja uusiin aluksiin, satamien latausinfrastruktuuriin ja energiajärjestelmiin. Näiden hankkeiden suurin haaste ei ole teknologian kypsyys vaan investointien riskiprofiili ja pääoman korkea kustannus.

Suomen tulisi aktiivisesti hyödyntää EU:n rahoitusvälineitä sekä vaikuttaa niiden kehittämiseen siten, että ne tukevat ensimmäisten kaupallisten hankkeiden toteutumista. Kansallisen politiikan roolina tulisi olla erityisesti investointiriskien pienentäminen ja yksityisen pääoman mobilisointi, ei pelkästään suoran julkisen rahoituksen lisääminen.

Julkisen vallan tehtävänä ei ole pysyvästi rahoittaa uusia teknologioita, vaan mahdollistaa niiden markkinaehtoinen käyttöönotto vähentämällä ensimmäisten hankkeiden riskiä. Kun teknologia saavuttaa kilpailukyvyyn, julkisen tuen tarve vähenee luonnollisesti.

Strategiset linjaukset

Ovatko strategiset linjaukset oikein määritelty? Tulisiko niitä täydentää joiltain osin?

Strategiset linjaukset ovat pääosin oikeita. Niitä tulisi kuitenkin täydentää kunnianhimoisemmalla tavoitteella, jossa Suomi pyrkii aktiivisesti vaikuttamaan EU:n meriteollisuuspolitiikkaan ja merenkulun sähköistymisen eurooppalaisiin ohjelmiin eikä pelkästään sopeudu niiden kehitykseen.

Strategian suositukset ja toimenpide-ehdotukset

Ohjaavatko suositukset 1-8 ja niihin liittyvät vuoden 2035 tavoitetilaa koskevat kirjaukset Suomen meriteollisuutta ja meriteollisuusstrategian toimeenpanoa oikeaan suuntaan? Ovatko ehdotetut toimenpiteet (1.1-8.3) oikeita? Tarvitaanko muita toimenpiteitä?

Toimenpiteet ovat perusteltuja, mutta niiden rinnalle tulisi lisätä yksi strateginen aloite: kansallinen ohjelma sähköisen merenkulun ja eurooppalaisten sähköisten merikäytävien edistämiseksi. Ohjelman tulisi yhdistää tutkimus, teollisuus, satamat, energiasektori ja julkinen hallinto sekä tukea pilottihankkeita, osaamisen kehittämistä ja EU-vaikuttamista.

Muu palaute strategialuonnoksesta

Mitä muuta haluaisitte tuoda esille strategialuonnoksesta?

Strategian vahvuutena on, että se tunnistaa meriteollisuuden toimintaympäristön keskeiset muutokset. Seuraava kehitysaskel olisi kuitenkin vahvistaa strategian kokonaisvisiota. Suomen kilpailukyky rakentuu tulevaisuudessa yhä enemmän kyvystä yhdistää puhdas energia, digitaalinen teknologia ja teollinen osaaminen vientikelpoisiksi kokonaisratkaisuuksi. Merenkulun sähköistyminen ei ole pelkästään uusi käyttövoima vaan koko meriteollisuuden seuraava teollinen murros, joka muuttaa samanaikaisesti laivojen suunnittelua, rakentamista, tuotantomenetelmiä, operointia ja liiketoimintamalleja. Strategian tulisi kuvata nykyistä selkeämmin, miten Suomi pyrkii tämän murroksen kansainväliseksi edelläkävijäksi ja aktiiviseksi aloitteentekijäksi erityisesti EU:ssa. Samalla strategian tulisi tunnistaa, että kehittämällä ja ottamalla käyttöön uusia ratkaisuja Suomi voi vaikuttaa myös kansainvälisen sääntelyn kehitykseen. Käytännössä osoitetut ratkaisut antavat Suomelle ja Euroopalle vahvemman aseman vaikuttaa IMO:n tuleviin turvallisuus-, ympäristö- ja digitalisaatiota koskeviin säädöksiin sekä vahvistavat eurooppalaisen meriteollisuuden kilpailukykyä maailmanmarkkinoilla.

Gustafsson Magnus
Åbo Akademi