

Suomen meripolitiikan kehittämisseminaari

13.12.2017 Turku

Avaus: Jussi Soramäki, EU-erityisasiantuntija, EU-asioiden osasto, valtioneuvoston kanslia

Valtioneuvoston kanslian EU-asioiden osaston EU-erityisasiantuntija Jussi Soramäki toivotti osallistujat tervetulleiksi meripolitiikan kehittämisseminaariin, joka käynnistää Suomen meripolitiikan kehittämisprosessin. EU-erityisasiantuntija Soramäki toimii sihteerinä Valtioneuvoston kanslian asettamassa meripolitiikan kehittämisestä vastaavassa ohjausryhmässä, jonka puheenjohtaja on valtiosihteeri Paula Lehtomäki.

Videotervehdys: Paula Lehtomäki, valtiosihteeri, Itämeri- ja meripolitiikan ohjausryhmän puheenjohtaja, valtioneuvoston kanslia

Avauspuheenvuoron jälkeen kuultiin valtiosihteeri Paula Lehtomäen videotervehdys, jossa hän esitti osaltaan lämpimät tervetuloitotukset seminaarin osallistujille sekä kiitokset turkulaisille tapahtuman järjestelyistä. Valtiosihteeri Lehtomäki viittasi marraskuussa valmistuneeseen, varsin laajapohjaisesti valmisteltuun Suomen Itämeren alueen strategiaan, jonka toimeenpano on lähtenyt käyntiin eri tahojen toimenpitein. Nyt puolestaan annetaan lähtölaukaus yleiselle meripolitiikan kehittämiselle. Valtiosihteeri Lehtomäki totesi meripolitiikan olevan tärkeää suomalaisille paitsi siksi että Suomi on ulkomaankaupan ja matkailun osalta oikeastaan saari mutta myös siksi että meillä suomalaisilla on lämmin ja läheinen suhde mereen.

Meripolitiikka pohjautuu kansainvälisiin säädöksiin ja EU:n lainsäädäntöön ja strategiseen ohjaukseen, mutta itse voimme päättää miten korkealle riman asetamme - haluammeko puhtaan meriympäristön? Haluammeko olla meriklusterin osalta maailman johtavia maita? Haluammeko kehittää ratkaisuja erilaisiin ongelmiin paitsi itsellemme myös muille? Näillä kysymyksin valtiosihteeri Lehtomäki johdatteli edelleen päivän aiheeseen. Euroopan Unionin sinisen kasvun strategian tavoitteet ovat osoittautuneet onnistuneiksi ja Suomessakin niitä on sovellettu monin tavoin. EU:n ja kansallisen rahoituksen yhdistäminen on tässä ollut selvästikin käyttökelpoinen ratkaisu. Valtiosihteeri Lehtomäki nosti esiin kaksi kansallista hanketta, jotka ollaan toteuttamassa näillä varoilla: meritietoportaalin, joka kokoaa yhteen kaiken mereen liittyvän tiedon sekä yhteisen merialuesuunnittelun, jossa koordinoidaan ja yhtenäistetään maakuntaliittojen valmistelemaa aineistoa.

Suomen meriklusterilla menee nyt hyvin. Alan toimintaympäristö on kuitenkin muuttumassa keinoälyn ja digitalisaation murroksessa, ja ripein askelin ollaan jo menossa kohti autonomisia laivoja. Valtiosihteeri Lehtomäki painotti, että suomalaiseen hyvään keskustelukulttuuriin ja myös politiikan valmisteluun kuuluu se, että puhutaan asioista yhdessä. Yhdessä valmisteltiin Itämeren strategia, ja samoin toivotaan tehtävän myös Suomen meripolitiikan suunnittelussa.

EU:n meripolitiikan tulevaisuuden näkymiä: Bernhard Friess, Director, Directorate Maritime Policy and Blue Economy, Meri- ja kalastusasioiden pääosasto, Euroopan komissio

Johtaja Bernhard Friess Euroopan komission Meri- ja kalastusasioiden pääosastolta toi komissio näkemyksiä meripolitiikan valmisteluun. Alkuun johtaja Friess painotti, että EU:n toimet meripolitiikan edistämiseksi luovat pohjaa kansallisen tason työskentelylle. Hän näki merenkulktalouden merkittävänä sektorina Suomessa ja siinä olevan kansallisesti huomattavaa potentiaalia sekä kokonsa että dynamiikkansa puolesta. Friess totesi edelleen merissä olevan valtavat voimavarat. Esimerkkeinä kasvusta hän mainitsi mm. viime vuosien aikana Euroopassa kasvaneet offshore-tuulivoimamarkkinat, jossa Suomella on huomattavaa potentiaalia, biotalouden sekä ekologisesti kestävä matkailun. Friess painotti eurooppalaista näkökulmaa merenkulkupolitiikkaan, laajaa yhteistyötä, kestävä kehityksen edistämistä sekä erityisesti markkinamuurien purkamista.

Edelleen, merten aluesuunnittelua tulisi edistää ja sitä tulisi tehdä yhdessä. Euroopan laajuista merellistä dataverkkoa tulisi rakentaa sekä julkisten tahojen ja liike-elämän yhteistyönä ja merellistä uusiutuvaa energiaa hyödyntämällä etsiä uusia, innovatiivisia ratkaisuja kuten kelluvia rakenteita. Turvallisuuskulma on myös noussut esiin Euroopan kalatalousrahaston hankkeissa. Johtaja Friess painotti kestävä tuottavuutta - merisektorin tuottavuuden parantamista kestävä kehityksen periaatteilla.

Edelleen johtaja Friess luotsasi sinisen kasvun ja meripolitiikan tulevaisuusnäkymiä. Meriympäristön hoito ja käyttö kestävä kehityksen periaatteita noudattaen on globaalin tason asia. Kestävä kehityksen strategiaa voidaan viedä eteenpäin kansainvälisellä tasolla, ja siihen tarvitaan yhteisymmärrystä. Tästä esimerkkinä tänä vuonna Maltalla järjestetty menestyksellinen Our Ocean -konferenssi, joka kokosi kansainvälisesti yhteen korkean tason poliitikkoja ja yrityselämän edustajia.

EU:n rahoituskehystä tullaan tulevaisuudessa suuntaamaan uusiin teknologioihin, liiketoimintamahdollisuuksiin, innovaatioihin ja teollisuuden sovelluksiin panostaen sinisen kasvun aloille kuten bioteknologiaan, kiertotalouteen ja energiantuotantoon. Suunnitteilla on perustaa investointialusta innovatiiviselle liiketoiminnalle ja suunnata siitä osa merenkulktalouteen. Tällä tavoitellaan myös tietoa ja ymmärrystä siitä minkä mittaluokan investointitarpeita ja markkinanäkymiä tämän kaltaisilla innovatiivisilla toiminnoilla on. Uusia lähestymistapoja on jo nähty mm. satamilta. Esimerkiksi Antwerpenin satama profiloituu innovatiivisena ja uusia teknologioita tehokkaasti hyödyntävänä PortXL-satamana. Rooman satamassa puolestaan kerätään muovijätteitä risteilyaluksilta. Globaalin kehityksen ohella tarvitaan kansallisia strategioita, johtaja Friess kiteytti, ja painotti lopuksi vuoropuhelun merkitystä oikeana tapana päämäärään pääsemiseksi.

Friess toi esille että Euroopan komissio on järjestänyt temaattisia innovaatioita tuottavia hackathloneja. Kysymykseen jäsenmaiden roolista Friess vastasi, että jäsenmaiden vastuulla ovat varsinaiset käytännön toimet, kun taas EU taustalla toimii kehityksen katalysaattorina ja tuo lisää voimavaroja kansallisten toimenpiteiden tueksi. Miten sitten Euroopan tulisi vastata Aasian maista kuten Kiinasta ja Intiasta tulevaan kilpailuun? Tässä johtaja Friess painotti yhteistyön merkitystä laajalla rintamalla Euroopan tasolla. Potentiaalia yhteistyölle löytyy runsaasti eri osa-alueilla, kuten esimerkiksi merten aluesuunnittelussa tai meritiedon jakamisessa.

Meripolitiikan rahoitus Suomessa 2016 - 2020: Erityisasiantuntija Timo Halonen, Luonnonvaraosasto, maa- ja metsätalousministeriö

Erityisasiantuntija Timo Halonen Maa- ja metsätalousministeriön Luonnonvaraosastolta esitteli meripolitiikan rahoituskehystä Suomessa vuosille 2016 - 2020. Meripolitiikan rahoitus on suunnattu toimenpiteisiin, jotka luovat edellytyksiä kestäväälle siniselle kasvuille. Ohjelmakaudella 2014 - 2020 uutena meripolitiikan rahoitusvälineenä otettiin käyttöön Euroopan meri- ja kalatalousrahasto.

Euroopan komission meripolitiikan rahoituksen (ohjeellinen) kokonaismäärä ohjelmakaudelle 2014 - 2020 on 291 M€. Rahoituksen keskeiset teemat ovat 1) meren ja rannikon yhdenmetyt hallinnoinnin kehittäminen ja täytäntöönpano 2) monialaisten aloitteiden kehittäminen 3) kestävä talouskasvun, työllisyyden, innovoinnin ja uusien tekniikoiden tuki ja 4) meriympäristön suojelun edistäminen. Rahoitettavat hankkeet valitaan suorahankintoina ja hakumenettelyn kautta. Komissio päättää toimenpiteet ja hakumenettelyt vuosittaisessa työsuunnitelmassaan. Avoimena olevassa, helmikuun lopussa umpeutuvassa "Sustainable Blue Economy" -hakumenettelyssä Euroopan meri- ja kalatalousrahastolla on jaossa 14,5 M€.

Suomen toimintaohjelman rahoituksessa meripolitiikan osuus on yhteensä 10,6 M€ jakaantuen EU:n 4,4 M€ ja kansalliseen 6,2 M€ osuuksiin. Meripolitiikan rahoitusta Suomessa ohjaa laajapohjainen ohjausryhmä koostuen valtioneuvoston kanslian, ympäristöministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön, ulkoasiainministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön, sisäministeriön, puolustusministeriön, valtiovarainministeriön ja maa- ja metsätalousministeriön edustajista. Rahoituksen suuntaamista on valmisteltu yhteistyössä sidosryhmien kanssa, ja valmisteluvaiheessa on järjestetty kaksi laajaa työpajaa. Valmistelun pohjalta laadittiin monivuotinen käyttösuunnitelma teemoineen, tavoitetiloineen ja rahoituskriteereineen sekä vuosittainen käyttösuunnitelma konkreettisine hankkeineen ja hakumenettelyineen. Rahoitusta suunnataan siten että se parantaa kansallisen meripolitiikan vaikuttavuutta ja luo edellytyksiä siniselle kasvuille. Lisäksi rahoituksen tavoitteena on vaikuttaa ja aktivoida muita kansallisia ja kansainvälisiä rahoituslähteitä määriteltujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Valitut kansallisen meripolitiikan rahoitusteemat ovat merialueen valvonta, merialuesuunnittelu, meritieto, meren tilan parantaminen, kansallinen meripolitiikka ja meriosaamisen ja yhteistyön kehittäminen.

Suomessa meripolitiikan rahoituksesta on rahoitettu hankkeita mm. merialueen valvontaan, merialuesuunnitteluun, meritietoportaaliin, meren tilan parantamiseen, kansalliseen meripolitiikkaan ja meriosaamisen ja yhteistyön kehittämiseen. Näistä kansallinen meritietoportaali sisältää kolme palvelukokonaisuutta: Suomen meridatavarannon, joka tarjoaa kootun pääsyn eri hallinnonalojen meritietoon ja avoimeen dataan rajapintojen kautta; tieto- ja kartta-aineistopalvelun sekä merentila-arviointi ja tutkimuspalvelut, josta löytyy tutkimuslaitosten Itämeren tilaa koskevat arvio- ja muut tutkimus- ja seurantapalvelut ja tulokset. Meritietoportaalien kokonaiskustannukset ovat 2,34 M€.

Edelleen kansallisen meripolitiikan tavoitteena on Itämeripolitiikan ja kansallisen meripolitiikan kehittäminen siten, että se tukee EU:n integroidun meripolitiikan toimeenpanoa Suomessa, ja siihen on varattu 0,15 M€. Meriosaamisen ja yhteistyön kehittämiseen puolestaan on varattu yhteensä 0,7 M€, ja sen osalta hankeneuvottelut ovat vielä osittain kesken.

Uutta rahoituskautta 2021 - 2028 koskien Euroopan komissio antaa asetusehdotukset ensi kevään tai kesän aikana. Siitä ei ole varmuutta säilyykö EMKR itsenäisenä rahastona ja mikä olisi rahaston koko. Kansallisen meripolitiikan rahoituksen hyödyllisyydestä jäsenmailla on erilaisia kokemuksia. Suomessa meripolitiikan kansallisen rahoituksen jatkumo nähdään

prioriteettina. Sen nähdään tuovan merkittävää lisäarvoa ja vaikuttavuutta sinisen kasvun tavoitteiden edistämiseen.

Suomen uuden Itämeren alueen strategian esittely: Erja Tikka, Itämeri-suurlähettiläs, ulkoasiainministeriö

Suomen Itämeri-suurlähettiläs Erja Tikka ulkoministeriöstä esitteli Suomen uuden Itämeren alueen strategian tavoitteita ja sisältöä. Strategia toimii suunnannäyttäjänä Suomen toimille Itämeren alueella. Itämeren alue ymmärretään strategiassa laajassa merkityksessä: Itämeren valuma-alueen ohella mukana ovat Norja, venäjän luoteisosat ja Valko-Venäjä. Uuden strategian lähtökohtana on vuodelta 2009 olevan Itämeripoliittisen selonteon päivittäminen. Strategian teon aloituksena oli sidosryhmätilaisuus vuonna 2016 ja strategiaan liittyviä ideoita ja ehdotuksia pyydettiin laajasti.

Itämeren alueen vahvuuksia ovat alueen maiden vakaus ja pienet hyvinvointierot, pitkä perinne yhteistyössä sekä innovatiivisuus ja ketteryys. Haasteita ovat meriympäristön tila, ilmaston lämpeneminen, lisääntyvät merikuljetukset, turvallisuustilanteen heikentyminen, väestörakenteen muutokset, nopea kaupungistuminen ja muuttotappioalueiden tilanne sekä rahoitusta koskevat muutospaineet EU:ssa mm. Brexitin takia. Mahdollisuuksia ovat sininen kasvu, bio- ja kiertotalous ja uusiutuva energia. Suomen tavoitteena on olla bio- ja kiertotalouden mallimaa vuoteen 2030 mennessä. Kiertotalous tulisi saada vallitsevaksi toimintamalliksi koko Itämeren alueella. EU:n yhteistä maatalouspolitiikkaa uudistettaessa Suomessa kokeillut uudet tavat vähentää typpi- ja fosforipäästöjä mm. kipsin avulla sekä hiilen sidonta tulisi huomioida. Ruokahävikin ja meren roskaantumisen vähentäminen, muovien korvaavien materiaalien kehittäminen sekä haitallisten aineiden mereen pääsyn vähentäminen ovat muita keskeisiä tavoitteita.

Suomi on liikenteellisesti solmukohta. Älyliikenne ja automaatio kehittyvät voimakkaasti ja Itämeri toimii niissä jo nyt testialueena. Liikenteen osalta Suomelle tärkeitä tavoitteita ovat mm. TEN-T -verkoston ulottaminen pohjoiseen ja satamien kehittäminen. Viranomaistyössä tavoitteita ovat mm. Suomessa kehitetyn kokonaisturvallisuuden toimintamallin levittäminen koko Itämeren alueelle sekä lento- ja meriturvallisuuden valvonnan kehittäminen.

Suurlähettiläs Tikka korosti, että vaikuttamisessa kumppaneita tarvitaan Itämeren alueella, EU:n sisällä ja globaalisti. Itämeren maiden tulisi tehdä nykyistä enemmän yhteistyötä EU-asioihin vaikuttamisessa sekä kansainvälisillä foorumeilla, mm. YK:n merenkulkujärjestö IMO:ssa. Rajat ylittävän yhteistyön kannalta vaikuttaminen EU:n sisällä rahoituksen jatkuvuuden turvaamiseksi on ensiarvoisen tärkeää.

Meriteollisuuden tulevaisuuden näkymät: Elina Vähäheikkilä, toimitusjohtaja, Meriteollisuus ry

Meriteollisuus ry:n toimitusjohtaja Elina Vähäheikkilä esitteli meriteollisuuden rakennetta ja näkymiä Suomessa. Meriteollisuudessa on ollut kasvua jo vuosia, ja kasvu kiihtyy edelleen. Meriteollisuuden liikevaihto vuonna 2015 oli noin 8 MRD € ja se työllisti noin 30.000 työntekijää. Meriteollisuus on yksi merkittävimmistä vientitoimialoista Suomesta. Viennin osuus meriteollisuuden liikevaihdosta vuonna 2015 oli 90 %. Liikevaihdon nähdään seuraavan viiden vuoden sisällä voivan nousta aina 10 miljardiin euroon.

Meriklusterin rakenteessa huomattavaa on, että se kattaa koko Suomen, vaikka ensisijaiset vaikutusalueet ovatkin Varsinais-Suomi, Satakunta ja Uusimaa. Meriklusterin haluttaisiin myös laajemmin nähtävän kansantaloudellisesti merkittävänä toimialana. Merikuljetukset ovat tärkeä osa myös Suomen huoltovarmuutta. Meriteollisuus ja meriklusteri tulisi saada nostettua myös EU:n seuraavaan puiteohjelmaan.

Suomen meriteollisuudelle tunnusomaista on kansainvälisyys ja korkea teknologia. Suomalainen meriteollisuus tunnetaan ainutlaatuisesta verkostostaan, luotettavuudesta ja aikataulussa pysymisestä sekä kyvykkyydestä ratkaista monimutkaisia tarpeita. Digitalisaatiossa Suomi tunnistetaan edelläkävijänä, tästä esimerkkinä älyväylät. Meriteollisuuden näkymät Suomessa ovat hyvät. Tilauskanta jatkuu pitkälle ja alalla tehdään merkittäviä investointeja. Markkinasegmenteittään toki tilanteet vaihtelevat ja kaikilla se ei ole yhtä vahva. Osaajista on tulossa kova kilpailu koko verkostossa. Kokeneesta työvoimasta on tulevaisuudessa pulaa, ja tässä koulutus on avainasemassa. Meriteollisuuden visio on että, Suomessa on maailman johtava meriteollisuusverkosto. Verkosto kasvaa hallitusti ja tuottaa älykkäitä, puhtaita ja vastuullisia ratkaisuja kaikille meriteollisuuden sektoreille.

Meriteollisuuden viesti meripolitiikan kehittämiseen on, että Suomen kokonaiskustannuskilpailukyky on tärkeä perusta myös meriteollisuudelle. Suomessa on potentiaalia maailman johtavaksi meriklusteriksi. Alan ennennäkemättömään noususuhdanteeseen on pystyttävä vastaamaan ja kotimarkkinoilta saatava tukea jotta alan kansainvälinen potentiaali pystytään hyödyntämään. Kansainvälisen kilpailun kiristyessä tarvitaan erityispanostusta koulutukseen, tutkimukseen ja kehitykseen, reiluun kilpailuun sekä ennakoitavaan, kunnianhimoiseen ja tasapuoliseen sääntelyyn. Suomen meriklusterilla on mahdollisuus maailman johtavaksi meriklusteriksi ja siihen tarvitaan kaikkia osapuolia.

Mediatilaisuus: Turun telakan ja verkoston aluetaloudelliset vaikutukset, Meyer Turku Oy:n ja Turun kaupungin tilaaman tutkimuksen tulosten julkistaminen

Turun kaupunginhallituksen puheenjohtaja Lauri Kattelus avasi mediatilaisuuden ja Turun kaupungin kaupunkikehitysjohtaja Pekka Sundman jatkoi tutkimuksen taustoittamista kaupungin lähtökohdista. Kaupunkikehitysjohtaja Sundman korosti meriteollisuuden merkitystä paitsi alueellisesti niin myös valtakunnan tasolla. Suomessa tulisi ymmärtää, ettei kyse ole pelkästään Turun, Varsinais-Suomen tai Lounais-Suomen asiasta, vaan ala on merkittävä koko Suomen mittakaavassa. Selvitysmies Esko Ahon laatiman selvityksen mukaan meriteollisuuden tilauskanta on 18 miljardia euroa ja syntymässä on noin 30.000 uutta työpaikkaa. Tätä taustaa vasten tulee turvata saavutettavuus ja osaava työvoima, mukaan lukien riittävä määrä insinöörejä ja diplomi-insinöörejä. Osaamisen kautta kilpailussa pysyminen vahvistuu.

Kaupungin rooli meriteollisuuden osaamisen ja kasvun vahvistamiseksi on toimia aktivaattorina ja sparraajana, saada kaupunki kasvuun aidosti ja kunnianhimon tasoa nostamalla saavuttaa huipputasosta uusi normaalitila.

Varatoimitusjohtaja Tapani Pulli Meyer Turku Oy:stä taustoitti edelleen telakan toimintaympäristöä. Markkinat kasvavat tasaisesti ja kasvua on kaikilla markkina-alueilla. Kaikki varustamot investoivat tasaiseen tahtiin ja vuosittainen kasvuvauhtia on 5 - 7 %.

Meyer Turku Oy:n selkeä painopiste on risteilylaivoissa. Erikoisosaamista, vahvaa verkostoa ja koulutusta vaativana laivanrakennuksen lajina se on ainoa mikä edelleen Euroopassa kannattaa. Kiinan valtio on jo lähtenyt mukaan risteilylaivanrakennukseen ja tähtää ensimmäisen risteilyaluksen toimittamiseen Kiinasta vuonna 2025. Euroopassa on tärkeää keskittyä omiin vahvuuksiin ja mennä askel kilpailijoita edellä.

Meyer Turku Oy:n tilauskanta on reilut 7 MRD euroa ja rakennettavana on yhteensä kahdeksan risteilijää vuoteen 2024 mennessä. Trendeinä näkyy laivojen koon kasvaminen ja ympäristöystävällisyys. Kun viimeisin telakalta valmistunut risteilijä on pituudeltaan 311 metriä ja leveydeltään 46 metriä niin seuraavat tulevat olemaan vetoisuudeltaan kaksinkertaisia. LNG tulee käyttöön kaikkiin kahta ensimmäistä lukuun ottamatta, ja

viimeisimmässä taas käytössä on polttokennotekniikkaa. Telakkayhtiö tekee merkittäviä investointeja Turun telakkaan, mm. tuotantovälineisiin ja suunnittelujärjestelmiin. Näkyvimpänä maamerkinä on uusi nosturi, joka otetaan käyttöön ensi kevään aikana.

Kysymykseen matkustaja- ja risteilylaivojen markkinanäkymistä varatoimitusjohtaja Pulli vastasi, että kasvu tulee jatkumaan nykyisellään. Risteilevien matkustajien määrään suhteutettuna kasvua on odotettavissa eikä ole mitään syytä ennustaa etteikö kasvu edelleen jatkuisi.

Erikoistutkija Tapio Karvonen ja tutkimuspäällikkö Mikko Grönlund Turun yliopiston Brahea-keskuksesta esittelivät Turun kaupungin ja Meyer Turku Oy:n Turun yliopiston Brahea-keskukselta tilaaman Turun telakan aluetaloudelliset vaikutukset -tutkimuksen tuloksia. Tutkimuksen mukaan Meyer Turku Oy ja sen verkostoyritykset työllistävät parhaimmillaan noin 7.000 työntekijää. Tulokset osoittavat telakan olevan erittäin merkittävä paikallinen toimija Turun talousalueella ja Varsinais-Suomessa. Sen vaikutukset ulottuvat edelleen koko maahan sekä liiketoiminnan globaalisuudesta johtuen myös ympäri maailmaa, ja alan kasvupotentiaali on valtava. Telakan alihankintaverkosto on vahvasti kotimainen. Yli kolme neljäsosaa toimittajista on suomalaisyrityksiä. Vaikutukset ovat kaikilla mittareilla mitattuina suurimmat Varsinais-Suomessa. Toimitusten arvosta Varsinais-Suomi kattaa noin puolet ja Uusimaa vajaan kolmanneksen. Vaikutukset ulottuvat myös Pohjanmaalle, Pirkanmaalle ja Satakuntaan sekä muualle Suomeen.

Tutkimuksen mukaan Turun telakan vaikuttavuus koulutuksessa näkyy mm. kone- ja metallialan vetovoiman kasvuna. Osaamisalueissa digiosaamisen ja projektiosaamisen tarve korostuu. Talouden, työllisyyden ja koulutuksen ohella muita alueellisia vaikutuksia kohdistuu mm. liikenteeseen, asumiseen ja matkailuun, ml. vaikutus Turun alueen asuntojen kysyntään ja hintatasoon. Matkailupotentiaalin hyödyntäminen telakan toimintaa häiritsemättä esimerkiksi vierailukeskus perustamalla olisi tutkijoiden mielestä harkitsemisen arvoista. Turun kaupungin taholta tähän edelleen kommentoitiin, että Turussa ja alueella oleva maailmanluokan huippuosaaminen olisikin hyödynnettävissä paremmin alueen markkinoinnissa. Laivan valmistuessa voisi esimerkiksi koota Financial Timesin kaltaiseen merkittävään mediaan materiaalia, jossa laiva lippulaivana markkinoitaisiin osaamistamme.

Työpajat

1) Meriosaaminen ja koulutus

Työpajan vetäjä erityisasiantuntija Nina Brander, VNK, hallituksen strategiasihteeristö
Alustus vararehtori Eero Eloranta, Aalto-yliopisto

2) Meripolitiikan koordinaatio

Alustus ja työpajan vetäjä Jussi Soramäki, VNK, EU-asioiden osasto

3) Meriklusterin yhteistyön kehittäminen

Työpajan vetäjä erityisasiantuntija Timo Halonen, MMM, Luonnonvaraosasto
Alustukset Elina Vähäheikkilä, Meriteollisuus ry ja Olof Widen, Suomen Varustamot

1) Työpaja - Meriosaaminen ja koulutus

Vetäjä: Nina Brander, valtioneuvoston kanslia

Alustus: Eero Eloranta, Aalto-yliopisto

Raportoiija: Vuokko Ranki, ulkoasiainministeriö

Työpajaan osallistui yhteensä 15 henkilöä etupäässä turkulaisista oppilaitoksista, yrityksistä, järjestöistä sekä valtiolta.

Elorannan alustus *Lounais-Suomen teollisuuden kasvun tarvitsemien huippuosaajien koulutus yliopistojen yhteistyönä*: selvitetty diplomi-insinöörien koulutustilannetta, osaajaryhmiä ja osaajapulan ongelmakohtia. Päällimmäisinä kohtina tilanteessa:

- hakijoiden heikohko matemaattis-luonnontieteellinen osaaminen
- digitalisaatio ei ratkaise kaikkea: tulevaisuus ei ole realistisesti vain sitä että opiskelijat suorittaisivat kursseja etänä omissa kammioissaan, vaan työn merkityksellisyys on tärkeässä roolissa
- merkityksellisten harjoittelu- ja diplomityöpaikkojen tarve osaajien kytkemiseksi saman tien paikkakunnalle
- university-as-a-service -toimintamalli: yliopistot yhteistyössä oppilaitosten kanssa (esim. Haukilahden lukion ja Aalto-yliopiston yhteistyö, joka nostanut em. lukion houkuttelevuutta) sekä työelämän ja yliopistojen rajojen ylittäminen
- ulkomaalaisten opiskelijoiden vaikeudet saada töitä kielen takia tai koska kelpaisivat vain "yliopistetuina"; tällä ryhmällä olisi kuitenkin pienin kynnys liikkuvuuteen, paljon lahjakkuutta sekä lisäksi motivaatiota jäädä Suomeen
- Lounais-Suomessa valmistuneiden sekä muualla Suomessa olevien muutokoulutettavien houkuttelu alueelle
- ennen kaikkea yhteisöllisyyttä edistävät tapahtumat ja toiminnot, jotta saadaan osaajat jäämään paikkakunnalle.

Alustuksen jälkeen työpajassa jakauduttiin neljään pienryhmään, joissa valittiin kussakin kolme ongelmakohtaa meriosaamisen saralla. Näistä yhteensä 12 ongelmasta äänestettiin 5 tärkeintä:

1. Opintosysteemien jäykkyys
2. Teknologia-alojen vähäinen kiinnostavuus (johtaa osaajapulaan)
3. Laaja-alaisen ja toisaalta hyvin spesifin osaamisen tarve
4. Koulutustarjonnan hyödyntäminen
5. Automaation ja digitalisaation haasteet: mistä löydetään osaajia?

Näiden viiden ongelmakohdan suhteen keskusteltiin pienryhmissä ratkaisuideoista sekä ketkä ovat vastuutahot kunkin ongelman kohdalla. Yhteisenä keskusteluna johtopäätökset seuraavasti:

1. Opintosysteemien jäykkyys

- Kandidaatin tutkinto tulisi olla painotetumpi perustutkintona pitkän maisteriputken sijaan: kandin kautta siirtyminen harjoitteluihin ja siten fokusoidummin jatkamaan opintoja käytännön tarpeen mukaan

- Harjoittelupaikkojen kautta kirkastuu mitä haluaa tehdä tulevaisuudessa ja mihin on markkinoilla tarvetta; tärkeää myös riittävä harjoittelupaikkojen tarjonta (kuten Elorannan alustuksessa mainittu)
- Joustavuus alan vaihtamiseen ja valintojen suhteen, siltaopinnot tärkeitä
- Nuorten ei tarvitse tehdä täydellisiä valintoja heti alussa; maisteriputki antaa harhakuvan tarpeesta tehdä täydellisiä valintoja viiden vuoden tähtäimellä, vaikka alanvaihto on nykymaailmassa normaalia todellisuutta
- Ketterä siirtyminen toiseen koulutukseen mahdolliseksi
- Ensihakijoiden suosiminen liiallista, jolloin nuoret ylioptimoivat hakuajankohtaa mikä johtaa entistä enemmän välivuosiin ja opintojen aloituksen viivästymiseen (vrt. em. täydelliset valinnat)
- Suhdanteiden vaihtelut vaikea ottaa huomioon, viiden vuoden opinnot voivat olla valmistumisen aikaan jo vanhentuneita; myös tämän takia joustava alanvaihto mahdollistettava.

Vastuutahot: oppilaitokset sekä valtioneuvostotasolla rahoituspäätökset.

2. Teknologia-alojen vähäinen kiinnostavuus

- Ilmiö-oppiminen perinteisen "tylsän" pänttäämisen sijaan: Teknologiateollisuus ry:n My Tech -ohjelma tästä hyvä esimerkki
- Yritysvierailut: oppilaitokset valitsevat itselleen sopivan päivän, oppilaat näkevät mitä osaamista käytännössä tarvitaan
- Merteollisuus ry:n kampanjat
- Positiivinen ja nykyaikainen näkyvyys
- Ylipäättään synkronoitava kiinnostavuus nykyaikaan
- Perustaidot laskeneet; tähän kiinnitettävä huomiota.

Vastuutahot: yritykset, opetus- ja kulttuuriministeriö sekä muut koulutustahot.

3. Laaja-alaisen ja toisaalta hyvin spesifin osaamisen tarve:

- Miten päästäisiin kartalle mitä kaikkea osaamista Suomessa on esim. sinisestä kasvusta, vesiosaamisesta? -> Teetetään selvitys, ml. tutkimus ja kaikki osaaminen.

Vastuutaho: tämä jäi keskustelussa auki.

4. Koulutustarjonnan hyödyntäminen:

- Yhdistetään voimavarat: kaikkien oppilaitosten ei tarvitse tarjota kaikkea pienistä resursseistaan
- Voidaan hyödyntää myös kansainvälisiä verkostoja; yhteiskoulutusohjelmat esim. Pohjoismaissa (merioikeudellinen osaaminen)
- Helpotetaan tiedon saatavuutta.

Vastuutahot: opiskelija itse, parannetaan viestintää eri koulutusmahdollisuuksista.

5. *Automaation ja digitalisaation haasteet:*

- Pitäisi tuoda uutta hyvin perinteiselle teknologiapohjaiselle teollisuuden alalle
- Kouluttamisen pitää kohdistua kaikkiin koska tekoäly, digitalisaatio ja automaatio koskevat kaikkia; esim. logistinen osaaminen automatisoituu
- Muistettava että myös perinteistä osaamista tarvitaan
- Uudet koulutusohjelmat, e-koulutusmoduulit tärkeitä toteutuksessa.

Vastuutahot: oppilaitokset.

ONGELMA	RATKAISUAIHIOT	VASTUUTAHOT
Opintosysteemien jäykkyys	- Kandidaatin tutkinto perustutkintona maisteriputken sijaan: kandin kautta harjoitteluihin ja fokusoidummin jatkamaan opintoja - Harjoittelupaikkojen kautta kirkastuu mitä haluaa tehdä tulevaisuudessa ja mihin on markkinoilla tarvetta - Joustavuus alan vaihtamiseen ja valintojen suhteen, siltaopinnot - Nuorten ei tarvitse tehdä täydellisiä valintoja heti alussa; maisteriputki antaa harhakuvan tarpeesta tehdä täydellisiä valintoja viideksi vuodeksi, vaikka alanvaihto on nykymaailmassa normaalia todellisuutta - Ketterä siirtyminen toiseen koulutukseen mahdolliseksi - Ensihakijoiden suosiminen liiallista -> nuoret ylioptimoivat hakuajankohtaa, mikä johtaa entistä enemmän välivuosiin ja opintojen aloituksen viivästymiseen (em. täydelliset valinnat) - Suhdanteiden vaihtelut vaikea ottaa huomioon, 5 vuoden opinnot voivat olla valmistuessa jo vanhentuneita -> myös tämän takia joustava alanvaihto mahdollistettava	Oppilaitokset Valtioneuvostotasoiset rahoituspäätökset
Teknologia-alojen kiinnostavuus liian vähäistä (-> osaajapulaa)	- Ilmiö-oppiminen perinteisen "tylsän" pänttäämisen sijaan: Teknoliateollisuus ry:n My Tech -ohjelma tästä hyvä esimerkki - Yritysvierailut, oppilaitokset valitsevat itselleen sopivan päivän - Meriteollisuus ry:n kampanjat - Positiivinen ja nykyaikainen näkyvyys - Ylipäätään synkronoitava kiinnostavuus nykyaikaan - Perustaidot laskeneet, tähän kiinnitettävä huomiota	Yritykset OKM, muut koulutustahot
Tarvitaan toisaalta laaja-alaista ja toisaalta hyvin spesifiä osaamista	Miten päästäisiin kartalle, mitä kaikkea osaamista Suomessa on esim. sinisestä kasvusta, vesiosaamisesta? -> Teetetään selvitys, ml. tutkimus ja kaikki osaaminen	
Koulutustarjonnan hyödyntäminen	- Yhdistetään voimavarat: kaikkien oppilaitosten ei tarvitse tarjota kaikkea - Voidaan hyödyntää myös kansainvälisiä verkostoja; yhteiskoulutusohjelmat esim. Pohjoismaissa - Helpotetaan tiedon saatavuutta	Opiskelijat itse Parempi viestintä
Automaation ja digitalisaation haasteet - mistä löydetään osaajia?	- Pitäisi tuoda uutta hyvin perinteiselle teknologiapohjaiselle teollisuuden alalle - Kouluttamisen pitää kohdistua kaikkiin koska tekoäly, digitalisaatio ja automaatio koskevat kaikkia; esim. logistinen osaaminen automatisoituu - Muistettava että myös perinteistä osaamista tarvitaan - Uudet koulutusohjelmat, e-koulutusmoduulit tärkeitä toteutuksessa	Oppilaitokset

2) Työpaja - Meripolitiikan koordinaatio

Vetäjä: Jussi Soramäki, VNK, EU-asioiden osasto

Raportoija: Johanna Yliskylä-Peuralahti, Turun yliopiston Brahea-keskus, Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus

Työpajan aluksi Jussi Soramäki piti alustuksen. Meripolitiikan koordinaatiossa on parantamisen varaa Suomessa. Sektori on iso, joten haasteita riittää. Meriklusterissa kehitys on tällä hetkellä erittäin nopeaa ja lainsäädännön on pysyttävä perässä. On tärkeää miettiä miten päätöksentekoa ja lainsäädännön laatua voidaan parantaa.

Toimijoita on paljon niin kansallisesti kuin EU-tasolla. Kukin ministeriö vastaa omista asioistaan ja osa asioista ei ole minkään ministeriön vastuulla. Miten voidaan koordinoita horisontaaliset asiat? Vahvaa kansallista meripolitiikkaa tarvitaan. Lisäksi tarvitaan hyvää koordinaatiota kansainvälisen tason tavoitteiden saamiseksi. Vastuita on tarpeen selkeyttää päätöksenteossa ja toimeenpanossa.

Meripolitiikan keihäänkärjistä ja koordinaation kehittamisestä on tarkoitus päättää vuoden 2018 aikana. Vaihtoehtoja koordinoinnin järjestämiseksi ovat:

- Meriministeriö
- Meriministeri
- Meripolitiikkajaoston kehittäminen säännöllisesti kokoontuvaksi politiikkaelimeksi - mikä olisi vastuuministeriö?
- Meriasioita hoitava ministeriö koordinoi ja koordinaatioryhmä asetetaan hallituskaudeksi
- Jokin muu tapa?

1. Meripolitiikan sisältö ja koordinaation järjestäminen:

Osallistujat olivat laaja-alaisen meripolitiikan määritelmän kannalla. Selkeä koordinaatio tulisi järjestää lisäämällä VNK:n meripolitiikkaresursseja. Myös VNK:n vetämän meripolitiikkajaoston toimintaa tulisi kehittää. Koordinaatioon sisältyy olennaisena osana asioiden valmistelu laajemmalla osallistujajoukolla. Eri sidosryhmien tulisi olla laajasti mukana meripolitiikan strategian ja tavoitteiden luomisessa. Pysyvämpi meripolitiikan koordinaatorakenne takaa pitkäjänteisyyden.

Jatkossa pohdittavaksi jäi pitääkö Suomen meripolitiikalla olla omia numeerisia tavoitteita, tai riittääkö viittaus spesifeihin tavoitteisiin, jotka asetettu muissa yhteyksissä ja joihin vain viitataan?

Päivi Liuska-Kankaanpää Satakuntaliitosta huomautti, että maat, joille meripolitiikka on tärkeä yleensä omaavat meriministeriön tai selkeän koordinaatiotahon. Johtajuus varmistaa prioriteettien säilymisen korkealla tasolla.

Tiina Perho MTK:sta totesi, että monissa maissa meripolitiikka on yhtä kuin kalastus. Prioriteetit ovat eri maissa erilaiset.

Jussi Soramäki totesi, että Suomen ja EU:n komission tavoitteet meripolitiikassa ovat pitkälti yhteneväiset. Osa jäsenvaltioista todennäköisesti ei tule ottamaan EU:n meripolitiikkaan

tarjoamia mahdollisuuksia täysimääräisesti käyttöön. EU:ssa meripolitiikka ei ole vain kalastuspolitiikan jatketta.

Heikki Lehtinen MMM:sta kommentoi, että jos meripolitiikkaa halutaan kehittää, yhteinen näkemys politiikan sisällöstä tulisi saada. Vasta sen jälkeen voidaan kehittää koordinaatiota ja miettiä resursointia.

Anita Mäkinen Trafista painotti meripolitiikan määrittelyn tärkeyttä. Meriliikenne ja merialuesuunnittelu ovat tärkeitä. Meripolitiikan määrittelyn kautta vastuuministeri voisi löytyä.

Matti Eronen Liikennevirastosta totesi, että meripolitiikkaa on katsottu vahvasti meriliikenteen kannalta. Laivanrakennus ja meriklusteri on yleensä katsottu elinkeinopolitiikaksi. Koordinaatiovastuu voi olla myös jaettu, jos vastuut on selkeästi jaettu. Meriministeriö sinänsä olisi hieno juttu!

Kaisa Saario Keskuskauppakamarista on laaja-alaisen meripolitiikkamääritelmän kannalla. Lentoliikenteessä on laaja-alainen ryhmä. On tärkeää, että eri näkemykset ovat edustettuina ja ne huomioidaan.

Raija Viljanen Huoltovarmuuskeskuksesta korosti, että meripolitiikka on osa logistiikkaa ja huoltovarmuutta. Satamat ja merenkulku kuuluvat olennaisesti mukaan. Myös hän kannatti laaja-alaista koordinaatioyhteistyötä.

Pekka Pokela Gaia Consultingista painotti, että meripolitiikalla tulisi olla selkeät ja konkreettiset tulostavoitteet eri politiikkalohkoilla, esim. uusiutuvan energian lisääminen, vientitulojen kasvattaminen. Tämän jälkeen seuraa käytännön toiminta tulostavoitteen varmistamiseksi. Miten Pohjanmerellä on asetettu tavoitteet?

Pertti Normia sisäasiainministeriöstä toi esiin, että Ranskassa on merisihteeri, joka toimii pääministerin alaisuudessa. Merisihteeri koordinoi 17 eri ministeriön toimintaa. Säännöllisyys, aikataulu ja nopea reagointi ovat meripolitiikka-asioissa tärkeitä.

Sara Viljanen ympäristöministeriöstä korosti, että Suomen meripolitiikalle tarvitaan selkeät tavoitteet ja visio. Tällä hetkellä molemmat ovat epäselvät. Pystyykö meripolitiikan koordinaatioryhmä ottamaan vastuulleen myös globaalit meriasiat? Koordinaatioryhmälle tulisi antaa nykyistä enemmän resursseja.

Markus Karjalainen Liikennevirastosta totesi, että meripolitiikan sisällön kannalta elinkeino-, ympäristö-, luotettavuus- ja turvallisuusasiat ovat keskeisiä. Ilman koordinaatiota eri intressit lähtevät eri suuntiin. VNK:lla tulisi olla keskeinen, koordinoiva rooli.

Timo Juvonen Varsinais-Suomen liitosta toi esiin, että meripolitiikka on uusi asia. Hän painotti monialaisuuden tärkeyttä. Merialuesuunnittelu on hyvässä vauhdissa ja prosessilta odotetaan paljon. Rinnalle kaivataan meripolitiikkaa ja vahvoja kansallisia suuntaviivoja. Kansalliset strategiset tavoitteet tulisi määritellä.

Tiina Tihlman ympäristöministeriöstä oli samoin laaja-alaisuuden kannalla. Kalastus-, liikenne-, ympäristö ja energia-asiat tulisivat olla vahvasti esillä, samoin matkailu. Painotuksia voi silti olla.

Anita Mäkinen täydensi, että meripolitiikkajaosto ollut olemassa useita vuosia, mutta se ei kokoonnu usein. VNK:lla on vahva rooli siinä. Fokus on tärkeää löytää.

Virpi Laukkanen ulkoasianministeriöstä korosti, että YK:n merioikeusasioiden näkökulmasta kansainvälisen yhteistyön rooli on tärkeä. Mitkä ovat globaalit nousevat haasteet, joihin

Suomi haluaa vaikuttaa? Valtameret ovat tällä hetkellä näkyvästi esillä YK-politiikassa. Suomalaista osaamista voidaan esitellä kv-foorumeilla.

EU-politiikassa on tärkeää vahvistaa kansallista koordinaatiota. VNK:lla siinä keskeinen rooli.

Laura Sarlin LVM:sta kannatti VNK:n koordinoivaa roolia lisäresursseilla. Yhdistelmä jaostoa ja ministeriöiden edustusta/vakiintuneita ryhmiä olisi ideaali. Ryhmä voisi vuoden 2018 aikana tarkentaa tavoitteita.

2. Meripolitiikan tavoitteet ja visio:

Hyvä meripolitiikka takaa merien hyvän tilan globaalisti, merellisten elinkeinojen menestyksen ja kilpailukykyisen merilogistiikan, tasapuolisen ja ennakoitavan toimintaympäristön yrityksille sekä merellisen osaamisen ja tiedon varmistamisen.

Viiden vuoden päästä tavoitteena on merien hyvän tilan saavuttaminen globaalisti ja hyvinvoivat elinkeinot, jotka saavat merestä paljon irti. Hyvällä meren tilalla globaalisti on iso merkitys suomalaisille yrityksille. Poliitiikan tuloksena olemme tunnettu osaaja maailmalla.

Osallistujat korostivat, että meripolitiikka on kehikko, jossa yritykset toimivat. Poliitiikka voi olla mahdollistaja tai rajoittaja. Jos huomioidaan elinkeinoelämän kasvu ja toimintaedellytykset, tulisi varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset yrityksille. Merenkulun kannalta alan tunnettuuden ja osaamisen vahvistaminen sekä ennakoitavuus ovat tärkeitä. Osaaminen on myös innovaatioita ja tutkimusta sekä isomman kokonaisuuden haltuunottoa, tuotteistamista ja myyntiä. Nykyinen koulutus ei välttämättä vastaa osaamistarpeita.

Laivanrakennus ja telakkateollisuus ovat Euroopan mittakaavassa auringonlaskun aloja, mutta risteilyalusten rakentamisessa eurooppalaiset yritykset (Fincantieri ja Meyer) ovat johtavassa asemassa globaalisti. Komissio ei kuitenkaan tunnista tätä erikoisalusten ja laivanrakennusyritysten verkoston merkitystä. Verkoston kilpailukykyyn esilletuominen olisi siksi tärkeää. Merenkulun ohella merellinen matkailu ja elämysteollisuus on tärkeä huomioida meripolitiikan sisällössä.

Matti Eronen Liikennevirastosta painotti, että merellisen ympäristön suojeleminen tulisi olla meripolitiikan päätavoite. Merikuljetukset ovat Suomelle elintärkeitä, mutta merenkulun osaaminen ministeriötasolla on vähäistä.

Pekka Pokela Gaia Consultingista täydensi, että hyvällä meripolitiikalla voidaan yhdistää meren suojeleminen ja elinkeinopolitiikka. Mitä meille ei tule, jos politiikka epäonnistuu? Entä mitä saadaan tulokseksi, jos politiikkasatsaukset onnistuvat?

Virpi Laukkanen ulkoasianministeriöstä lisäsi, että osa meripolitiikan sidosryhmistä ja prioriteeteista ovat alueellisia. Toimijoita ja eri tasoja on todella paljon. Komissiolla on selvä tahto viedä meripolitiikkaa uuteen suuntaan.

Janne Tamminen Uudenmaan liitosta korosti, että Itämeristrategiassa on selkeä visio ja Suomen Itämeren alueen strategian tulisi olla linjassa meripolitiikan kanssa. Konkreettiset tavoitteet tulevat sektoreilta itseltään.

Lotta Ruokanen Helsingin kaupungin Itämerihaasteesta toi esiin, että paikallistoimijan näkökulmasta meripolitiikkaan liittyvä keskustelu on ollut hyvin valtio- ja ministeriökeskeistä. Paikalliset ja alueelliset toimijat haluavat olla mukana myös. Helsingin kaupunki on valmistelemassa omaa meristrategiaa. Ranta-alueiden kaavoituksen rooli meripolitiikassa? Ottamalla kunnat mukaan meripolitiikan valmisteluun mm.

Jukka Hasu Pohjois-Karjalan liitosta toi esiin, että myös sisävesiliikenne kuuluu osaksi meripolitiikkaa.

3. Kenelle meripolitiikkaa tehdään?

Osallistujat korostivat, että meripolitiikkaa tehdään EU-tasolle ja kansallisen elinkeinokehittämisen tarpeisiin. Myös paikallistaso tulisi huomioida.

Janne Tamminen Uudenmaan liitosta painotti, että meripolitiikan tulisi tuottaa lisää osaamista Suomeen. Maakunnissa meripolitiikka kytkeytyy mm. elinvoimapolitiikkaan ja merialuesuunnitteluun. Maakuntaudistus tuo uusia tehtäviä. Yhteistyö ja parempi koordinaatio ovat avuksi elinvoimapolitiikassa.

Timo Juvonen Varsinais-Suomen liitosta tähdensi, että tulisi olla selkeämpi työnjako ohjaamassa kansallista ja alueellista toimintaa. Yhteistyön eteenpäin vieminen on tärkeää.

Eveliina Klemola Wegasta painotti, että yritysten toimintaedellytysten osalta ennakoitavuus ja omien suunnitelmien pitkäjänteisen kehittämisen mahdollistaminen ovat tärkeitä. Kansainvälisellä tasolla päätöksenteko- ja politiikkaprosessit ovat pitkiä. Hyvä strategia voi tasoittaa tätä vaihtelua.

Päivi Pohjolainen Turun kaupungilta toi esille, että rannikkomatkailu ja laajemmin mereen liittyvä elämysteollisuus on tärkeää huomioida meripolitiikassa. Elämysteollisuus sisältää risteilylaivat sekä kaikki merelliset elämyspalvelut. Saavutettavuus ja logististen ketjujen toiminta ovat matkailun kannalta välttämättömiä.

Tove Holm Saaristomeren suojelurahastosta korosti paikallisten asukkaiden tärkeää roolia meripolitiikassa. Ihmiset haluavat asua rannikolla ja haluavat, että rannikkoalueita kehitetään monipuolisesti meriympäristö huomioiden - ei pelkästään työpaikkoja silmällä pitäen.

Marko Kajosaari Arctech Helsingin telakalta korosti, että meri on kulkuväylä ja työpaikka. Risteilyaluksessa on 10.000 henkeä. Koulutuksen merkitys turvallisuuden takaajana on iso. On tilanteita, joissa on pakko toimia nopeasti meriturvallisuuden parantamiseksi, koska ymmärrystä ennakointiin ei ole ollut.

Anita Mäkinen Trafista toi esiin, että digitalisaatio ja automatisaatio ovat vahvasti tulossa merenkulkuun. Siksi tarvitaan osaajia, jotka osaavat itseohjautuvia aluksia käyttää.

Meripolitiikan koordinaatio**Yhteenvetoa****Mitä tuloksia hyvä meripolitiikka tuottaa?**

- Merellisten elinkeinojen menestys ja kilpailukykyinen merilogistiikka
- Merien hyvä tila globaalisti
- Tasapuolinen toimintaympäristö yrityksille
- Riittävästi osaamista ja tietoa
- Lisää ennakoitavuutta
- Olemme maailmalla tunnettu osaaja

Meripolitiikan määritelmä

- Laaja määritelmä
- Eri sidosryhmät mukana
- Konkreettiset tavoitteet ja visio
- Koordinatio järjestetty

3) Työpaja - Meriklusterin yhteistyön kehittäminen

Vetäjä: Timo Halonen, MMM, Luonnonvaraosasto

Alustus: Elina Vähäheikkilä ja Olof Widén, Meriteollisuus

Raportoija: Sari Nyroos, Turun yliopiston Brahea-keskus, Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus

Työpajan aluksi kuultiin alustukset Elina Vähäheikkilältä ja Olof Widéniltä, jonka jälkeen jatkettiin learning cafe -työskentelyllä neljällä erikseen valitulla kysymyksellä.

Elina Vähäheikkilä esitteli Meriteollisuus ry:n, Suomen Varustamojen, Suomen Satamaliiton ja Satamaoperaattoreiden Meriklusterihanketta, jonka tavoitteina on meriklusterin yhteistyön ja vaikuttavuuden kehittäminen ja meriklusterin saaminen hallitusohjelman yhdeksi kärkiohjelmaksi. Hankkeen taustalla on ajatus, että Suomella on mahdollisuus tulla maailman johtavaksi meriklusteriksi. Globaalit markkinat ovat merkittävät lähivuosikymmeninä ja digitalisaatio, automatisaatio sekä ympäristöteknologiat mahdollistavat uusia ratkaisuja ja uutta liiketoimintaa, joten nyt on oikea aika panostaa kasvuun. Suomessa on yksi maailman laajimmista ja kattavimmista verkostoista sekä teknologista edelläkävijyyttä kuten merenkulkuosaamista vaativissa oloissa, kyvykkyyttä ratkaista monimutkaisia tarpeita, osaamista digitalisaatiossa ja automaatiassa, ympäristöteknologiaosaamista ja innovatiivista laivasuunnittelua. Alan painoarvoa halutaan kasvattaa ja yhtenäisellä näkyvyydellä levittää viestiä laajemmin. Millä edellytyksin menestys sitten varmistetaan? Sitä varten on taattava kansainvälisesti kilpailukykyinen toimintaympäristö, ml. joustava sääntely ja uudet innovaatiot mahdollistava hallinto; tutkimusta ja koulutusta on kohdennettava vastaamaan kasvun tarpeisiin; uutta yritystoimintaa tulee tukea ja helpottaa, ja lisäksi tarvitaan yhtenäistä meripolitiikkaa.

Olof Widén esitteli Zero Vision Toolia (ZVT), jonka käyttöä yhteisesti myös jatketaan osana meriklusterin yhteistyön kehittämistä. ZTV (www.zerovisiontool.com) on kansainvälinen yhteistyökalu ja projektityökalu, jolla meriklusterin toimijat, tutkijat ja viranomaiset jakavat tietoa ja etsivät yhdessä uusia tapoja mukautua tiukempiin ympäristö-, ilmasto- ja turvallisuusmääräyksiin. Sen puitteissa testataan uusia teknologioita Itämeren alueella ja etsitään rahoitus-instrumentteja ympäristöinvestointeihin. Suomen Meriklusteri on allekirjoittanut yhteistyösopimuksen ZVT:n kanssa viime kesänä. Tavoitteena on meripolitiikkarahoituksella saada ZVT vakiinnutettua ja virallistettua yhteisenä työkaluna sekä löytää hyviä käytäntöjä ja sitä kautta luoda uutta liiketoimintaa ja perustaa startupeja.

Alustusten jälkeen käytiin vilkasta keskustelua, jossa pohdittiin mm. käsitteiden *meriklusteri* ja *meriteollisuus* määrittelyä: ydinmeriklusteri vai merelliset toiminnot, miten rajataan? Ketkä toimijat ovat? Meneillään on paljon eri hankkeita eri toimijoiden vetäminä. Esiin tuotiin huoli meriklusterin/meriteollisuuden toimenpiteiden hajautuneisuudesta sekä toimenpiteiden riittävästä laajuudesta ja saadaanko niillä tuloksia aikaan. Myös meripolitiikan koordinaatioon hallinnossa kaivattaisiin yhtenäisyyttä.

Learning cafe -kysymyksiksi valikoituivat seuraavat:

- I. Ketkä ovat merellisten liiketoiminta-alojen kannalta tärkeimmät "perinteiset" ydintoimijat (voisi olla useita ytimiä)? Ketkä ovat uusia kiinnostavimpia yhteistyökumppaneita?
- II. Miten koulutusta ja tutkimusta tulee kehittää parantamaan meriklusterin yhteistyötä?
- III. Mitä ovat yksityisen ja julkisen sektorin väliset parhaat yhteistyön toimintamallit nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä?
- IV. Mitä aiheita viedään hallitusohjelmaan?

I. Ketkä ovat merellisten liiketoiminta-alojen kannalta tärkeimmät ”perinteiset” ydintoimijat (voisi olla useita ytimiä)? Ketkä ovat uusia kiinnostavimpia yhteistyökumppaneita?

- Puheenjohtajana Mari Saario, Gaia Consulting

Työpajassa keskityttiin ennen kaikkea uusiin ja merkitykseltään kasvaviin toimintoihin ydintoimijoiden kuten järjestelmä- ja ratkaisutoimittajien ympärillä. Keskeisinä kasvavina teemoina nostettiin esiin mm. digitalisaatio, kommunikaatio laivoilla, ohjelmistoteknologia, cleantech, hyperturvallisuus, avaruustutkimus, keinoäly, kieliteknologia, rajoja rikkova osaaminen ja inhimillinen tekijä. Data lienee tulevaisuuden valuutta myös merialalalla, ja sen hallinta nähtiin keskeisenä. Suomi voi toimia globaalina testialustana uusille innovaatioille tarjoten turvallisen, nopean ja laadukkaan testiympäristön.

Rajapinnat rikkova osaaminen nostettiin esiin ja painotettiin, että merialalla pitää voida tulla sekä käymään että olemaan. Uudet toimijat voivat tulla paitsi jäädäkseen, myös vaikka hakemaan vain yhtäkin kiinnostavaa kumppanuutta ja referenssiä. Kumppanuudet löytyvät meriteollisuuden verkottajien kuten kehittäjäorganisaatioiden kautta. Huomionarvoista on myös, että hyviä kumppaneita voivat olla näkyvyyden kannalta kiinnostavat kumppanit, jolloin saadaan vaikuttavuutta.

II. Miten koulutusta ja tutkimusta tulee kehittää parantamaan meriklusterin yhteistyötä?

- Puheenjohtajana Elina Vähäheikkilä, Meriteollisuus ry

Työpajassa todettiin, että kuva meriklusterista tulisi saada kirkastettua oppilaitoksille ja sitä kautta nuorille. Tähän nähtiin keinoina esimerkiksi vierailut puolin ja toisin, oppilaat työpaikoilla ja elinkeinoelämän edustajat oppilaitoksissa. Lisäksi viestintää tulisi tehdä nuorten omissa kanavissa. Etenkin ohjelmisto-osaajista pula on erittäin suuri, eikä nuoria välttämättä enää pystytä riittävästi houkuttelemaan perinteisin keinoin.

Siiloutuminen nähtiin ongelmana ja siitä tulisi päästä eroon sekä tutkimuksessa että koulutuksessa. Tässä pohdittiin myös voisiko hallinto edellyttää toimijoilta enemmän yhteistyötä? Meriasiat tulisi saada jo varhaisessa vaiheessa mukaan koulutukseen. Työharjoittelut ja opinnäytetyöt nähtiin erinomaisena väylänä saada nuoria alalle. Luonnontieteiden osaamista tulisi lisätä ja luoda lisää mahdollisuuksia nuorille.

Resursseja ja osaamista tulisi suunnata sellaisiin teknologioihin, joita Suomessa voidaan tuottaa paremmin kuin muut ja sitä kautta olla uusien tuotteiden palvelussa ja kärjessä mukana. Tätä on mahdollista tukea hallinnollisin toimenpitein. Nyt tulisi luoda tulevaisuuden pohjaa ja eri keinoin fokusoida resurssit oikein, jotta voidaan yhteistyöllä varmistaa osaamisen pysyminen ja ylläpitäminen.

III. Mitä ovat yksityisen ja julkisen sektorin väliset parhaat yhteistyön toimintamallit nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä?

- Puheenjohtajana Olof Widén, Suomen Varustamot

Kun visiomme on, että Suomen meriklusterista tulee maailman paras merellisten asioiden asiantuntijayhteisö, niin tällöin sen jokaisen osa-alueen pitää kehittyä vastaamaan maailman huippuluokkaa.

Työryhmä nro 3 tunnisti kolme tasoa, joita lähdimme tarkemmin analysoimaan yllämainitun päämäärän saavuttamiseksi: alueellinen taso, kansallinen taso ja EU-taso.

Alueellisella tasolla tarkoitamme kaupunkeja, kuntia ja maakuntia. Tämä taso on erityisen tärkeä pienille yrityksille, sekä olemassa oleville että startup-yrityksille toiminnan mahdollistamiseksi.

Kansallisella tasolla tarkoitamme Oy Suomi-Finland Ab:ta. Tällä tasolla merellisten asioiden rahoitus ja toimintaedellytykseen liittyvät asiat ovat pirstaloituneet usealle eri ministeriölle. Ministeriöistä tunnistimme nopeasti LVM:n, TEM:n, YM:n, OKM:n, UM:n, MMM:n ja PM:n sekä VNK:n sellaisina, joiden hallinnonalalla harjoitetaan meripolitiikka. Käytännössä pirstaloituneisuus johtaa siihen, että yleiskattavat linjaukset jäävät puuttumaan ja yksittäiset alat joutuvat ajamaan omia etujaan kansainvälisessä kilpailussa pärjätäkseen. Tämä on peli missä vahvat hakevat tukensa ja heikot jäävät ilman.

EU-tasolla tarkoitamme yhteyksiä Euroopan komissioon ja mahdollisuuksia edesauttaa suomalaisten hankkeiden mahdollisuuksia hyödyntää EU-rahoituskanavia. Myös tällä tasolla totesimme asioiden hoidon olevan pirstaloitunutta. Tunnistimme seuraavat direktoraatit vastuullisina toimijoina merellisissä rahoitus-asioissa: DG Move, DG Comp, DG Envi, DG Clima, DG Mare ja DG Regio. Totesimme, että EU-byrokratia on varsinkin P&K-yrityksille osoittautunut olevan varsinaista salakieltä. EU:ssa on myös aloitettu puhumaan yhtenäisestä meripolitiikasta. EU aikoo Meri- ja kalatalousrahastonsa kautta tukea jäsenvaltioitaan 432 miljona eurolla. Jotta Suomi voisi täysimääräisesti osallistua tähän, tarvitsemme selkeän yhdenmukaisen meripolitiikan.

Totesimme lisäksi, että onnistuneet haut, joissa suomalainen yhteisö on ollut mukana tähän mennessä, ovat ylikansallisia projekteja, joissa ponnahduslautana on ollut jokin kyseisen alan yhteistyöalusta.

Ratkaisuesityksenä varsinkin kansalliselle tasolle ehdotetaan:

- Temaattisen (merelliset asiat) alustan perustaminen yli ministeriörajojen. Tämä voisi poikia painokkaita kirjauksia hallitusohjelmaan, jotka nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä toimisivat eräänlaisena jatkuvuuden tiekarttana yli hallituskausien.
- Toinen vaihtoehto olisi nimetä meriministeri (brittiläiseen tapaan) perustettavaan meriministeriöön. Tällä ratkaisulla pyrimme horisontaalisesti järjestettyyn ja selkeästi johdettuun meripolitiikkaan, joka palvelisi kansallista kokonaisuutta.
- Kolmas vaihtoehto merisihteeristön perustaminen suoraan pääministerin esikuntaan (Ranskan malli). Tämä parantaisi reagointikykyä tärkeissä meripolitiikkaa koskevissa asioissa.

IV. Mitä aiheita viedään hallitusohjelmaan?

- Puheenjohtajana Milla Harju, Turun yliopisto

Tiivistelmä neljän ryhmän ajatuksista:

Hallitusohjelmaan vietävä meriklusterin **kansallinen kilpailukykystrategia**: käynnistetään tulevaisuuden turvaamiseksi meriklusteri-spesifit kilpailukyky-, tutkimus- ja kehittämisohjelmat:

- Kansallinen strategia ulotettava yli hallitusohjelman elinajan
- Hallituksen tuettava kasvavaa sektoria kaikin tavoin strategian avulla ja mahdollistettava Suomen meriklusterin nousu johtavaksi meriklusteriksi
- Viennin kasvatus: meriteollisuudelle pitää luoda metsäteollisuuteen verrattavissa oleva vientiohjelma
 - o Suomalaista osaamista korostettava
 - o Kestävä kehitys keskiössä
- Näkyvyyttä suomalaisten merellisten liiketoiminta-alueiden osaamiselle mm. markkinoinnin keinoin
- PK-yritysten valmiuksia kansainvälistyä ja aloittaa vientitoimintaa tuettava
- kansallisen infrastruktuurin (esim. tieverkoston) kehitys.

Koulutuksen rakennetta pitää uudistaa niin että vältetään yliopistoissa ja korkeakouluissa siiloutuminen ja mahdollistetaan laajalla skaalalla monitieteellistä oppimista, jotta turvataan laaja-alainen osaaminen. Koulutusta pitää panostaa niille maantieteellisille alueille missä sille on tarvetta.

Yhteisten viestien viemiselle pitää luoda ”ydinjoukko” - elinkeinoelämä, yritysten edustajat + meriklusterin edunvalvontajärjestöt tukenaan alueelliset järjestöt + työntekijäjärjestöt. Tarvitsemme selkeän rakenteen meripolitiikan ohjaukseen: mikä ministeriö määrää? kuka koordinoi meren asioita?

Meripolitiikkaseminaarin päätös

Tilaisuuden lopuksi, työpajayhteenvetojen päätteeksi EU-erityisasiantuntija Soramäki kiitti kaikkia läsnäolijoita ja totesi seuraavienkin askelten meripolitiikan kehittämisessä tapahtuvan eri tahojen yhteistyössä. Päivän tuloksia tullaan meripolitiikan kehittämisen ohjausryhmässä käsittelemään tammikuun lopulla.