

Verkosto, tutkimus ja poikkitieteellisyys meriteollisuuden vahvuuksina

Juha Heikinheimo

Suomen meriteollisuus elää vahvassa nousussa. Telakat ovat viime kuukausina saaneet tilauksia, jotka työllistävät laivanrakentajat vuosiksi eteenpäin. Laivatilausten merkitys on kuitenkin huomattavasti suurempi telakoiden ulkopuolella, sillä 80 prosenttia aluksista rakennetaan verkostoyrityksissä. Verkoston yritykset tekevät valtaosan aluksen suunnittelusta, toimittavat niihin tarvittavat laivalaitteet ja koodaavat tarvittavat ohjelmat.

Suomen meriteollisuuden yritysten tilauskannat ovat vahvat. Propulsiolaitteet, dieselkoneet ja turvallisuus- sekä insinööriosaaaminen käyvät kaupaksi monen muun huipputeknologian tuotteen ja palvelun ohella. Erytisen vahvoja sektoreita suomalaisille ovat ympäristöteknologia ja energiatehokkuus. Kauppoja syntyy ympäri maailmaa, Aasiassa, Amerikassa ja Euroopassa. Suomen meriteollisuuden 6 miljardin euron vuosittaisen liikevaihdon tekijöinä ovat sekä monet pk-yritykset että isot toimijat. Telakoiden osuus tuosta nousee lähivuosina miljardiin.

Myötätuuli on näkynyt myös telakoiden tilauskirjoista. Meyer Turun telakka ilmoitti uusista, suurista tilauksista lähes kerran kuukaudessa viime keväänä. Vastaavasti Arctechin Helsingin telakalla arktisille alueille suunniteltuja aluksia rakennetaan nopeassa tahdissa.

Meriklusterissa on käynnissä ennätysmäinen määrä hyviä kehitysprojekteja. Viranomaisetkin ovat vahvalla panoksella tukemassa näitä projekteja. Julkista valtaa on syytä kiittää aktiivisesta osallisuudesta telakoiden omistusjärjestelyjen kätilöinnissä sekä monista alaa edistävästä hankkeista. Työ- ja elinkeinoministeriöllä, TEMillä, on meneillään Meriteollisuuden toimintaympäristön kehittämisohjelma, TEM-Meri. Ohjelman tarkoituksena on muun muassa luoda edellytyksiä kilpailukyyn nostamiselle, rakentaa tutkimusyhteistyötä ja kehittää uusia tuotteita ja liiketoimintamalleja. Ohjelmassa on käynnissä kymmenen projektia.

Toinen merkittävä julkisesti rahoitettu kehitysohjelma on Tekesin Arktiset meret -ohjelma, josta on jo nyt kanavoitu merkittävästi varoja meriteollisuushankkeiden edistämiseksi. Mielenkiintoinen on myös FIMECC Rebus ja Tekes RECO -hankkeiden rahoituksella toteutettu Meriklusterin tilannekatsaus, raportti joka sisältää liiketoiminnallisia ja politiikkasuosituksia kaikille klusterin toimialueille.

Meriteollisuusyritysten kannattaa olla aktiivisia tällaisissa tutkimushankkeissa, sillä niiden tuomat innovaatiot pitävät Suomen meriteollisuuden osaamisen huipputasolla. LNG-käyttöinen Viking Grace -matkustaja-alus toimii hyvänä esimerkkinä: sen ympärille alettiin luoda ympäristökonsepteja. Myöhemmin on vesille laskettu LNG:llä kulkeva vartioalus ja Helsingissä on rakenteilla LNG-käyttöinen jäänmurtajakin. Nyt on tilauksessa jo suuret LNG-käyttöiset risteilijät Carnival-ryhmälle. Hieman vastaavalla tavalla syntyi tämän päivän suurmenestys Azipod, joka toteutettiin Nesteen, VTT, Wärtsilän ja ABB:n yhteistyöllä ja tinkimättömillä tutkimus- ja kehityshankkeilla.

Eräs merkittävä kilpailuetu Suomen meriteollisuudella on poikkitieteellisyys. Meriteollisuudessa on mukana maailman johtavia yrityksiä kuten hissivalmistaja Kone, nostokonevalmistaja Konecranes, meridieselvalmistaja Wärtsilä, ohjelmistovalmistaja NAPA sekä vaikkapa suunnittelutoimisto Foreship. Tällaisten huippuluokan yritysten toiminnan yhdistämisestä syntyy meriklusterin voima. Tosin nämä yritykset pärjäävät kyllä itsenäisestikin globaaleilla kilpailuilla markkinoilla.

Meriteollisuuden tulee ottaa tosissaan myös digivallankumous. Big Datan mahdollisuudet ovat mittaamattomat. Big Data yhdistää tietoja eri toimijoiden lähteistä siten, että lopputulos hyödyttää kaikkia osapuolia ja avaa ennennäkemättömiä mahdollisuuksia.

Suomella on loistavat lähtökohdat Big Datan kehittämiseen, sillä maassamme on maailmanluokan tiedonsiirron osaamista ja asiantuntemusta myös kommunikaatiossa. Poikkitieteellisyys muodostaa tässäkin ylivoimaisen osaamisen.

Meriteollisuuden menestys pohjautuu innovaatioihin, maailmanluokan osaamiseen ja kilpailukykyisempiin tuotteisiin kuin muilla mailla on. Samalla kustannukset on muistettava pitää kurissa. Ilman kustannuskilpailukykyä ja kilpailukykyistä hintaa ei kannattavia kauppoja tehdä globaaleilla markkinoilla.

Juha Heikinheimo
Puheenjohtaja, Meriteollisuus ry
Toimitusjohtaja, NAPA Oy

Aiemmin sarjassa julkaistut kirjoitukset löydät [täältä](#).