

Itämeren meriklusterit yhteistyöhön

Tapio Karvonen

Kaikissa Itämeren rantavaltioissa meriklusterilla on huomattava merkitys kunkin maan tai ainakin rannikon läheisyydessä sijaitsevien alueiden elinkeinoelämässä. Meriklusterillahan tarkoitetaan erilaisten merellisten elinkeinojen muodostamaa toiminnallista kokonaisuutta. Suomessa meriklusterin muodostavat merenkulkuun, meriteollisuuteen ja satamatoimintoihin liittyvät toimialat sidosryhmineen. Eri maissa meriklusterin painopisteet ovat erilaiset johtuen eri alojen merkityksestä maan kansantaloudessa. Maiden välillä on jonkin verran eroja myös siinä, mitkä kaikki toimialat katsotaan meriklusteriin kuuluviksi.

Suomessa meriteollisuudella on vahva osuus meriklusterissa. Toisin kuin muutamissa muissa alueen maissa, Suomessa on edelleen toiminnassa suuria uudisrakennuksia rakentavia telakoita. Lisäksi meillä on erittäin laaja ja runsaasti erikoisosaamista sisältävä verkosto toimittajayrityksiä, joilla on myös paljon kansainvälisiä asiakkaita. Suomen maantieteellisen sijainnin vuoksi merikuljetukset ovat elintärkeitä, sillä ulkomaankaupastamme kuljetetaan noin 80 prosenttia meriteitse, joten myös merenkulkuelinkeinot ovat keskeinen osa meriklusteriamme. Arktinen meriosaaminen on erityisvahvuutemme niin laivanrakennuksessa kuin merenkulussakin.

Ruotsissa on jo vuosia sitten käyty läpi telakkateollisuutta koskenut rakennemuutos, jossa suuria uudisrakennuksia tehneet telakat suljettiin ja jäljellä on vain korjaustelakoita. Tästä huolimatta maassa on säilynyt hyvin vahva joukko laivalaitevalmistajia ja alan teknisten ratkaisujen suunnittelijoita. Ruotsiin on myös syntynyt hyvin vahva huviveneeteollisuus omine verkostoineen.

Tanskassa varustamotoiminta muodostaa sikäläisen meriklusterin vahvan ytimen. Omien varustamojen lisäksi monet ruotsalaiset varustamot ovat siirtäneet aluksiaan Tanskan lipun alle suotuisan tonnistoverojärjestelmän vuoksi. Telakkateollisuus on käytännössä ajettu alas. Kasvavaa mielenkiintoa kohdistuu tuulivoimaan, mitä Tanskassa on jo pitkään hyödynnetty.

Saksassa telakkateollisuus on edelleen hyvin merkittävää, ja osa yrityksistä on myös suomalaisten telakoiden kovimpia kilpailijoita. Myös huviveneiden ja jahtien rakentamisessa saksalaiset ovat vahvoilla. Uusi ja nouseva meriklusterin osa on offshore-tuulivoimateollisuus, johon saksalaiset ovat panostaneet voimakkaasti viime vuosina. Puolassakin telakkateollisuuden rakennemuutos on johtanut siihen, että meriklusterin yhdeksi ytimeksi on noussut uusiutuvien energiamuotojen hyödyntäminen korjaustelakkatoiminnan ohella. Sisävesiliikenteen kehittäminen on myös yksi painopistealue samoin kuin kalastuselinkeinojen kehittäminen. Maan satamiin on investoitu voimakkaasti, ja Gdanskin satamasta on rakennettu merkittävä konttiliikenteen keskus.

Liettuan, Latvian ja Viron meriklustereissa laivojen korjaus- ja muutostöitä tekeville yrityksillä on keskeinen asema, samoin satamilla. Maittain vahvuuksina voi nostaa esille Liettuan huviveneeteollisuuden, Latvian logistiikka- ja kuljetusalan sisältäen satamaoperaation sekä Viron kalatalouselinkeinon. Venäjällä viime vuosien investoinnit meriklusterissa ovat kohdistuneet varsinkin maan satamien kehittämiseen ja laajentamiseen, mutta myös maan meriteollisuuden kehittämiseksi on suuria suunnitelmia. Tarpeet ovat valtavia, muun muassa maan kauppalaivastoa pitäisi uusia voimakkaasti, ja arktisten alueiden hyödyntäminen edellyttää alueen olosuhteisiin soveltuviin alusten rakentamista.

Kuten edellä olevista maakohtaisista, vaikkakin yksinkertaistetuista tiivistyksistä huomataan, Itämeren alueen maiden meriklusterit kilpailevat monilta osin keskenään, mutta toisaalta myös täydentävät hyvin toisiaan. Yhteistyötä tehdään jo paljon ja yhteisyrityksiä on perustettu, esimerkkinä vaikkapa Helsingin telakasta muodostettu Archtech, mutta jatkossa meriklusterien yhteistyötä tarvitaan runsaasti lisää. Laivanrakennusteollisuudessa pääkilpailijat tulevat nimittäin Kaukoidästä, jossa Kiina ja Etelä-Korea käyvät kisaa maailman suurimman laivanrakennusmaan asemasta ja jossa on Vietnamin ja Intian kaltaisia uusia nousevia laivanrakennusmaita. Rahtilaivoista valtaosa rakennetaan Kaukoidän telakoilla, eurooppalaiset telakat ovat kilpailukykyisiä enää lähinnä loistoristeilijöiden, korkealaatuisten matkustaja-autolauttojen ja erikoisaluksien rakentajina.

Keskinäisen kilpailun sijaan Itämeren alueella on nyt tähdittävä tuottavaan yhteistyöhön. On hyödynnettävä eri maiden meriklusterien erikoisosaamista ja kehitettävä entistä kilpailukykyisempiä tuotteita ja tuotantomenetelmiä. Tarvitaan tutkimusta ja tuotekehitystä sekä niistä syntyviä uusia innovaatioita, joiden avulla alueen meriklusterien kilpailukyky voidaan pitää yllä ja vahvistaa.

Tätä yhteistyötä pyritään käynnistämään muun muassa EU:n BSR Stars -lippulaivaohjelmaan kuuluvan, parhaillaan käynnissä olevan StarDust-hankkeen kautta. StarDust-kokonaisuuteen kuuluvan MarChain-pilottihankkeen tarkoituksena on kehittää virtuaalinen kommunikaatio- ja yhteistyöympäristö, joka tukisi tiedonvälitystä ja liiketoimintaa yhdistämällä kansalliset meriklusterit toisiinsa. Tavoitteena on, että alueen meriklusterien ja merellisten kuljetusketjujen tehokkuutta ja kilpailukykyä parannetaan ja että merisektori saa tätä kautta entistä paremmat resurssit kehittää tuotteitaan ja palveluitaan Itämeren alueella.



*Tapio Karvonen
Erikoistutkija
Turun yliopisto
tapio.karvonen @ utu.fi*

Haluatko PULLOPOSTIN sähköpostiisi?

Liity postituslistallemme: www.centrumbalticum.org/kolumni



Centrum Balticum

Vanha Suurtori 7

20500 Turku

puh. 020 775 1341

www.centrumbalticum.org

centrumbalticum@centrumbalticum.org