- Kotisatamalla ja päästökaupalla ei ole yhteyttä. Usea Finnlinesin laiva oli rekisteröity Maarianhaminaan jo ennen päästökauppapäätöstä, Pippingsköld summaa.

Suomi on erityisen riippuvainen yhteyksistä Eurooppaan ja edelleen ympäri maailmaa. Ukrainan sota on tuonut tähän uuden piirteen, kun kaikki liikenneyhteydet Venäjän kautta ovat poikki. Näin merikuljetusten rooli on kasvanut merkittävästi. Suomen viennistä meritse kulkee 90 % ja tuonnistakin 80 %. Meriliikenteessä Finnlines on Suomen suurin toimija. Toimitusjohtaja **Tom Pippingsköld** on paljosta vastuussa, joten otetaanpa mies haastatteluun.

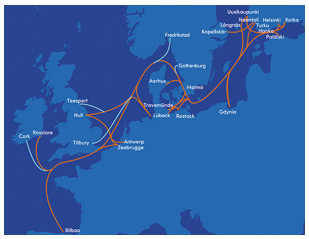
Finnlines on nykyään italialaisen Grimaldin omistuksessa. Miten tämä näkyy päivittäisessä toiminnassa?

- Grimaldi-verkoston ansiosta Finnlines pystyy tarjoamaan kuljetuksia lähes joka puolelle maailmaa, Pohjois- ja Etelä- Amerikasta Välimerelle, Länsi- Afrikkaan, Aasiaan ja jopa Australiaan. Finnlinesin oma verkosto kattaa Itämeren, Pohjanmeren ja Biskajanlahden.

- Omistus tuo joustavuutta tonnistoomme. Kun kuljetuskysyntä vähenee jollain reitillä, laiva voidaan siirtää toiselle, jossa on pulaa kalustosta. Tämä toimii myös toisinpäin, joten saamme optimoitua laivaston käytön.

- Grimaldi on uudistanut omaa ja Finnlinesin laivastoa viime vuosina,minkä myötä toimintamme on tehostunut ja pystymme vastaamaan ympäristöhaasteisiin. **Suomalaisen Finnlines Oyj:n laivasto käsittää 21 alusta. Ovatko nämä Suomen lipun alla?**

- Laivoja on itse asiassa 24 ja 25. on rakenteilla. Laivoista 2 on Finnlinesin ja Grimaldin ulkopuolisessa liikenteessä, Ruotsin lipun alla on 4 ja loput eli 18 Suomen lipun alla. Myös rakenteilla oleva alus siirretään aikanaan Suomen alusrekisteriin.



Finnlines toimii Itämerellä, Pohjanmerellä ja Biskajanlahdella. Toiminta perustuu tiheään liikenteeseen Suomen ja Ruotsin, Manner-Euroopan ja Britannian ja Irlannin välillä. Lisäksi Finnlines tarjoaa reittejä Suomen ulkopuolella Ruotsin ja Saksan, Irlannin ja Belgian välillä sekä suunnittelee Ruotsin ja Puolan välille reittiä. Lisäksi Antwerpenin kautta kulkee rahtia ympäri maailmaa.

Mikä merkitys on Suomen talviolosuhteilla? Jäävahvistus ilmeisesti estää konsernin sisällä laivaston kierrätyksen Etelä-Euroopan ja Suomen välillä?

- Kuten aiemmasta vastauksesta käy ilmi, jäävahvistus eiestä laivaston kierrätystä. Meillähän on esimerkiksi vilkas Malmö– Travemünde-linja, eikä eteläinen Itämeri jäädy.

Kun Finnlines siirtyi Grimaldin omistukseen, keskusteltiin siitä, miten omistuksen siirtyminen Suomesta pois vaikuttaa maamme huoltovarmuuteen. Miten tämä on tulkittavissa tänään?

- Finnlinesin Suomen lipun alla oleva laivasto varmistaa sujuvat yhteydet Euroopasta Suomeen sekä Suomesta Ruotsiin, Manner-Eurooppaan ja Iso-Britanniaan ja Irlantiin. Suomeen kulkevat laivat ovat Suomen lipun alla ja Grimaldin aikana on laivoja siirtynyt Finnlinesinomistukseen, kun aiemmin oli huomattava määrä rahdattua tonnistoa.

- Covid-19-pandemia on hyvä esimerkki siitä, miten tärkeä rooli Finnlinesilla on Suomen huoltovarmuuden ylläpitäjänä. Kaikki laivamme liikennöivät koko pandemian ajan normaalisti, sillä tavaran piti liikkua, vientiä ja tuontia ei voitu keskeyttää. Finnlines ei supistanut palvelujaan vaan operoi normaalisti läpi koko vuoden ja varmisti Suomen huoltovarmuuden kannalta tärkeiden lääkkeiden, tavaroiden, koneiden, komponenttien ja muiden välttämättömien hyödykkeiden kuljetukset.

Finnlines tunnetaan varmasti parhaiten Saksan liikenteestä. Liikenneverkko on kuitenkin merkittävästi laajempi?

- Finnlines toimii Itämerellä, Pohjanmerellä ja Biskajanlahdella.Toiminta perustuu tiheään liikenteeseen Suomen ja Ruotsin, Manner-Euroopan ja Britannian ja Irlannin välillä. Lisäksi Finnlines tarjoaa reittejä Suomen ulkopuolella Ruotsin ja Saksan, Irlannin ja Belgian välillä sekä suunnittelee Ruotsin ja Puolan välille reittiä.

- Reittikartta vastaa parhaiten kysymykseen. Lisäksi Antwerpenin kautta kulkee rahtia ympäri maailmaa.

Finncanopus on jo laskettu vesille ja aloittaa liikennöinnin tammikuussa 2024. Uusimman laivan kotisatama on Maarianhamina. Onko tässä kyseessä EU-lainsäädännössä oleva tulkinta ”saari”? Mitä tämä käytännössä merkitsee ja tarkoittaa?

- Kotisatamalla ja päästökaupalla ei ole yhteyttä. Usea Finnlinesin laiva oli rekisteröity Maarianhaminaan jo ennen päästökauppapäätöstä.

- Hallituksen esitysluonnoksessa on ehdotettu, että Suomi soveltaisi saaripoikkeusta Manner-Suomen ja Ahvenanmaan väliseen liikennöintiin, joka koskee bruttovetoisuudeltaan 5 000 tonnin ja sitä suurempien matkustaja- autolauttojen matkat.Näiden alusten ei tarvitsisi palauttaa päästöjään vastaavaamäärää päästöoikeuksia. Saaripoikkeus vähentäisi päästökaupan haitallisia vaikutuksia Ahvenanmaan kansantalouteen ja saavutettavuuteen.

Uudet alukset Naantalin ja Kapellskärin liikenteessä ovat jatkossa aiempaa enemmän matkustajalaivan tyyppisiä ja myös autottomat matkustajat ovat tervetulleita. Onko tämä suuntaus muillakin linjoilla?

- Finnlinesin yhdeksän matkustaja-rahtilaivaa liikennöi kuuden sataman ja kolmen maan välillä: Suomi-Ahvenanmaa-Ruotsi, Suomi-Saksa ja Ruotsi-Saksa. Lisäksi suunnitteilla on uusi reitti Ruotsi-Puola, jonka liikennöinti on tarkoitus aloittaa lähiaikoina.

- Helsingin ja Travemünden väliä matkustavilla ei tarvitse olla ajoneuvoa. ”Matkustajalaivan tyyppisiä” laivoja Finnlinesilla on ollut aiemminkin. Neljä ns. Hansa-sarjan laivaa rakennettiin 1994-1995, kolmen laivan Clipper -sarja 1990-luvun lopussa, viisi Star-luokan laivaa 2006-2007.

- Finnlinesilla on pitkä yhteistyö kiinalaisen China Merchants Jinling -telakan kanssa, sillä ensimmäiset samalla telakalla rakennetut roro-alukset toimitettiin Finnlinesille vuosina 2011-2012, Pippingsköld kertoo.

Kuinka suuri työllistäjä Finnlines on? - Vuonna 2022 merenkulkijoita oli keskimäärin 959 ja maahenkilöstöä 720, yhteensä 1 679. Tänä vuonna on rekrytoitunoin uutta 200 merenkulkijaa, joten henkilöstömäärä on nousussa.

Paljonko henkilöstöstä on suomalaisia?

- Konsernin reilusta 1600 työntekijästä 70 % asuu Suomessa, 20 % Ruotsissa ja 6 % Saksassa.

Merenkulkijoista käytämme termejä EU- ja non-EU-crew (miehistö) ja Finnlinesilla heistä noin 85 % on EU-kansalaisia.

Onko henkilöstön rekrytointi helppoa? Onko päällystön ja miehistön kohdalla eroja?

- Uudet Superstar-laivat kiinnostivat kovasti. Sen sijaan alalla on ollut jo vuosikymmeniä tunnettu tosiasia, että konepäällystöä on vaikea löytää, sillä työpaikat maissa kilpailevat merityön kanssa.

Miten ympäristövaatimukset on huomioitu nykyisissä laivoissa? Ovatko kaasu tai biopolttoaineet ratkaisuna nyt tai tulevaisuudessa?

- Olemme tehneet mittavia investointeja sekä vanhempiin että uusiin laivoihin, jotta täytämme kiristyvät vaatimukset ja saamme energiatehokkuutta parannettua. Kolmessa uusimmassa rahtilaivassamme on aurinkopaneelit, 5 MWh:n ladattavat akkuyksiköt, ilmavoitelujärjestelmä ja pakokaasujen käsittelyjärjestelmä. Rahti-matkustajalaivamme (ropax- laivamme) ovat siirtymässä maasähkön käyttöön. Myös kahdessa uusimmassa ropax-laivassa on akkuyksiköt, ilmavoitelujärjestelmä, pakokaasujen käsittelyjärjestelmä ja maasähköyhteys. Ympäristöasiat on huomioitu materiaalivalinnoissa, valaistuksessa, ilmastoinnissa ja lastikansien ilmanvaihdossa, itse asiassa kaikessa. Automaattinen laituriinkiinnitys tehostaa satama- ajan toimintoja.

- LNG:tä on yleisesti pidetty väliaikaisena ratkaisuna. Biopolttoaineita ei ole vielä riittävässä määrin tarjolla. Ammoniakista saattaa hyvinkin tulla varteenotettava vaihtoehto. Grimaldi-konserni rakentaa jo ns. ammonia- ready-laivoja.

Yhdistetty rahti- ja matkustaja- alus Finnsirius luovutettiin Finnlinesille 18.7.2023.

Lentoliikenne on kovien haasteiden edessä ympäristökysymyksissä. Voiko tässä olla kilpailuvaltti lai valiikenteeseen, vaikka matkustusajassa laivaliikenne jääkin selvästi toiseksi?

- ”Pintaa pitkin” matkustaminen ja lähimatkustus on jo kasvattanut suosiota. Muita laivaliikenteen kilpailuvaltteja: Laivaliikenteessä ei ole rajoituksia matkatavaroiden määrälle ja painolle. Myös lemmikit ovat tervetulleita. Pidemmän matka-ajan voi hyödyntää esimerkiksi saunomalla ja ruokailemalla hyvin. Etätöiden tekokin onnistuu.

Hangosta liikennöi aikanaan nopea Superfast Ferries Saksaan, jonka Tallink osti. Liikenne loppui kuitenkin jo 2011. Voisiko aika olla nyt kypsempi tällaisille nopeammille aluksille, jotka pystyisivät liikennöimään Suomen ja Saksan välillä alle vuorokaudessa?

- Emme ole nähneet tarvetta nykyistä nopeammille laivoille. Nykyisillä aluksilla matkustusaika Helsingistä Travemündeen on noin 30 tuntia ja Hangosta Rostockiin on noin 28 tuntia (tosin tämä on rahtilaiva ja ei ota matkustajia kyytiin).

Finnlinesin uusimmat laivat on valmistettu Kiinassa. Onko eurooppalainen laivan rakennus jäänyt selvästi kilpailussa toiseksi hinnan suhteen, vai onko kyseessä joku muu seikka, esimerkiksi toimitusnopeus?

- Finnlinesilla on pitkä yhteistyö kiinalaisen China Merchants Jinling-telakan kanssa, sillä ensimmäiset samalla telakalla rakennetut roro- alukset toimitettiin Finnlinesille vuosina 2011-2012. Molempien telakoiden kokemus roro- ja ropax-alusten rakentamisesta vaikutti yhteistyön aloittamiseen. Myös tekninen taso, toimitusvarmuus ja laatu olivat tärkeitä kriteereitä telakan valinnassa. Kiinassa rakennetut laivat ovat myös valmistuneet aikataulun mukaisesti.

Mikä on Kiinassa rakennetuissa aluksissa suomalaisuuden rooli? Ovatko moottorit, suunnittelu tms. suomalaista?

- Jälleen on palattava nykyiseen Eurooppa-aikaan ja merenkulun kansainväliseen luonteeseen. Uusimmissa laivoissa eurooppalaisten laitetoimittajien osuus on yli 40 %. Suomalaisista kone- ja laitetoimittajista mainittakoon Wärtsilä, Kone, Langh Tech ja Auramarine. Suomalaisen Deltamarinen laivainsinööreillä ja sisustusarkkitehtitoimistolla dSign Vertti Kivellä oli tärkeä rooli Superstar-laivojen suunnittelussa.

Kiinalaisiin tuotteisiin liittyy helposti kysymys vastuullisuudesta. Miten Finnlines varmistaa, että asiat ovat tältäkin osin kunnossa?

- Finnlinesin uudisrakennustiimi varmistaa työn ja tuotteen laadun. Meillä on uudisrakennuksilla aina omat valvojat, näin oli aikanaan Puolassa, Espanjassa ja Italiassa, nyt

myös Kiinassa.

Teksti | Matti Aarnio, kuvat | Finnlines

TILAA AUTO, TEKNIIKKA JA KULJETUS | LUE DIGILEHTI