



- 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.

**aisen Finnlines Oyj:n
laivasto käsittää 21 alusta. Ovatko
nämä Suomen lipun alla?**

Suomal

Kuljetuksia joka puolelle maailmaa

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
08.11.2023 00:00

- 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 ei estä 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 tonnisto.

- Covid-19-pandemia on hyvä esimerkki siitä, miten tärkeä rooli Finnlinesilla on Suomen huoltovarmuuden ylläpitäjänä. Kaikki laivamme liikennöivät koko pandemian ajan normaalisti, sillä tavarantoimittajien liikkuu, 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.



**Finnscanopus 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 vastaavaa määrää päästöoikeuksia. Saaripoikkeus vähentäisi päästökaupan haitallisia vaikutuksia Ahvenanmaan kansantalouteen ja saavutettavuuteen.

**Uudet alukset Naantalın 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 konepäällystä on vaikea löytää, sillä työpaikat maissa kilpailevat merityön kanssa.

Miten ympäristövaatimukset on huomioitu nykyisissä laivoissa? Ovatko kaasut 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 maasähkösysteemi. Ympäristöasiat on huomioitu materiaalivalinnoissa, valaistuksessa, ilmastoinnissa ja lastikansien ilmanvaihdossa, itse asiassa kaikessa. Automaattinen laiturikiinnitys tehostaa satama-ajan toimintoja.

A large blue and white Finnlines ferry ship is docked at a pier. The ship has "Finnlines" written in white on its blue hull. In the background, a city with industrial buildings and mountains is visible under a cloudy sky.

**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, L NGH Tech ja Auramarine. Suomalaisen Deltamarinin 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

Kuljetuksia joka puolelle maailmaa

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
08.11.2023 00:00

myös Kiinassa.

Teksti | Matti Aarnio, kuvat | Finnlines

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS](#) | [LUE DIGILEHTI](#)