



TYÖ- JA ELINKEINOMINISTERIÖ  
ARBETS- OCH NÄRINGSMINISTERIET  
MINISTRY OF EMPLOYMENT AND THE ECONOMY

# TELAKKATEOLLISUUSTYÖRYHMÄ 2009

## MIETINTÖ

31.12.2009

## Työ- ja elinkeinoministeriölle

Työ- ja elinkeinoministeriö asetti 17.9.2009 työryhmän, jonka tehtäväksi annettiin analysoida telakkateollisuuden suhdannetilannetta ja sen perusteella valmistella telakkateollisuuden toimintaedellytysten turvaamiseksi tarvittavia toimenpiteitä. Työryhmän antoi lokakuussa 2009 väliraportin sellaisista toimenpiteistä, jotka voisivat tulla rahoitettaviksi vuoden 2010 talousarviossa.

Työryhmän puheenjohtajaksi määrättiin johtaja Risto Paaermaa työ- ja elinkeinoministeriöstä. Työryhmän jäseniksi nimettiin työ- ja elinkeinoministeriöstä työmarkkinaneuvos Teija Felt, joka toimi samalla varapuheenjohtajana, sekä hallitusneuvos Lolan Eriksson liikenne- ja viestintäministeriöstä (työryhmän työhön on Erikssonin puolesta pääasiassa osallistunut ylitarkastaja Harry Favorin liikenne- ja viestintäministeriöstä), neuvotteleva virkamies Juha Majanen valtiovarainministeriöstä, puheenjohtaja Martin Landtman Meriteollisuusyhdistys ry:stä, varapuheenjohtaja Jan Hanses Suomen Varustamot ry:stä, asiamies Markku Wuoti Suomen Yrittäjät ry:stä, toimialajohtaja Lauri Ala-Opas Tekesistä ja asiantuntija Merja Salmi-Lindgren Teknologiateollisuus ry:stä. Työryhmän sihteeriksi määrättiin erikoissuunnittelija Janne Peltola työ- ja elinkeinoministeriöstä.

Työryhmä otti nimekseen Telakkateollisuustyöryhmä 2009.

Työryhmä on kuullut asiantuntijoina seuraavia henkilöitä:

Johtava veroasiantuntija Tero Honkavaara, Elinkeinoelämän keskusliitto  
Asiantuntija Veli-Matti Kauppinen, Metallityöväen liitto ry  
Neuvotteleva virkamies, Ilkka Korhonen, Työ- ja elinkeinoministeriö, konserniohjausyksikkö  
Teollisuusneuvos Paula Nybergh, Työ- ja elinkeinoministeriö, innovaatio-osasto  
Kehittämispäällikkö Martti Rantala, Varsinais-Suomen TE-keskus  
Varatoimitusjohtaja Topi Vesteri, Finnvera Oyj  
Toimitusjohtaja Olof Widén, Suomen Varustamot ry

Lisäksi työryhmä on teettänyt selvityksen Espanjan, Iso-Britannian ja Ranskan tax lease -järjestelmistä Ernst & Young Oy:llä ja vierailut STX Finlandin telakalla ja telakan alihankkijayrityksissä Turun seudulla sekä Suomen Varustamot ry:ssä.

Työryhmä on pitänyt yksitoista (11) kokousta.

Työryhmän tuli toimeksiantonsa mukaisesti antaa raportti vuoden 2009 lopussa. Saatuaan tehtävänsä tältä osin suoritetuksi, Telakkateollisuustyöryhmä 2009 jättää mietintönsä työ- ja elinkeinoministeriölle.

Helsingissä 31.12.2009

Risto Paaermaa  
työryhmän puheenjohtaja  
johtaja  
työ- ja elinkeinoministeriö

Teija Felt  
työryhmän varapuheenjohtaja  
työmarkkinaneuvos  
työ- ja elinkeinoministeriö

Lolan Eriksson  
jäsen  
hallitusneuvos  
liikenne- ja viestintäministeriö

Juha Majanen  
jäsen  
neuvotteleva virkamies  
valtiovarainministeriö

Martin Landtman  
jäsen  
puheenjohtaja  
Meriteollisuusyhdistys ry

Jan Hanses  
jäsen  
varapuheenjohtaja  
Suomen Varustamot ry

Markku Wuoti  
jäsen  
asiamies  
Suomen Yrittäjät ry

Lauri Ala-Opas  
jäsen  
toimialajohtaja  
Tekes

Merja Salmi-Lindgren  
jäsen  
asiantuntija  
Teknologiateollisuus ry

Janne Peltola  
työryhmän sihteeri  
erikoissuunnittelija  
työ- ja elinkeinoministeriö

## Sisällysluettelo

<b>Työ- ja elinkeinoministeriölle .....</b>	<b>2</b>
<b>Sisällysluettelo .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Johdanto.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Meriteollisuuden suhdannetilanne ja kilpailijamaiden tukitoimenpiteet .....</b>	<b>6</b>
2.1. Laivanrakennusteollisuuden kansainvälinen suhdannetilanne .....	6
2.2. Kilpailijamaissa käyttöönotetut valtiontukitoimenpiteet .....	9
2.3. Meriteollisuuden suhdannetilanne Suomessa .....	10
2.4. Telakoiden työllisyystilanne Suomessa.....	12
2.5. Suomalaisten telakoiden tulevaisuuden näkymät.....	15
<b>3. Toimenpidevaihtoehdot.....</b>	<b>17</b>
3.1. Laivanrakennusteollisuuden innovaatiotuki .....	17
3.1.1. Innovaatiotuki.....	17
3.1.2. Innovaatiotuen hallinnointi.....	19
3.2. Julkisesti tuettu telakka- ja varustamotoiminnan rahoitus .....	20
3.3. Työvoimakoulutus .....	21
3.4. Tutkimus- ja kehittämistoiminta .....	24
3.5. Alihankkijaverkoston tukeminen .....	27
3.6. Ympäristöystävällisten investointien tarve ja tuki.....	28
3.7. Tax lease -verojärjestelmä .....	30
3.8. Valtion alushankinnat.....	33
3.9. Kotimaisten alushankintojen edistäminen .....	35
3.10. Turun seutukunta .....	36
3.11. Venäjä .....	37
3.12. EU-tason toimenpiteet telakkakriisin torjumiseksi.....	38
<b>4. Työryhmän esitykset .....</b>	<b>40</b>
4.1. Esitettävät toimenpiteet.....	40
4.2. Esitysten taloudelliset ja muut vaikutukset .....	43

## 1. Johdanto

Suomen ja maailman telakkateollisuus elää kaikkien aikojen pahinta kriisiä. Globaalin rahoitus- ja talouskriisin seurauksena maailman laivanrakennusmarkkinat ovat supistuneet yli 90 prosenttia kesän 2008 jälkeen eikä esimerkiksi Suomesta ole tilattu yhtään risteilijäalusta kahteen vuoteen. Suurien laivanrakennusmaiden hallitukset ovat ryhtyneet voimakkaisiin toimenpiteisiin telakkateollisuutensa tukemiseksi.

Meriteollisuus työllistää Suomessa yli 21 000 henkilöä ja se on tuotekehityksen ja jatkuvan parantamisen menetelmillä saavuttanut johtavan markkina-aseman useassa erikoislaivasegmentissä. Kriisin seurauksena Suomen telakkateollisuuden tulevaisuus on kuitenkin uhattu, sillä kilpailu harvoista markkinoilla olevista uudisrakennushankkeista on käymässä lähes mahdottomaksi muiden maiden protektionististen tukitoimien johdosta.

Työkuorma Suomen telakoilla ja verkostoyrityksissä supistuu nopeasti. Vuoden 2010 lopulla työttömien määrä nousee 14 000 henkilöön (välilliset vaikutukset huomioimatta), jos uusia tilauksia ei nopeasti saada. Teollisuuden mukaan tilanne on äärimmäisen vakava, sillä markkinatilanteen arvioidaan normalisoituvan vasta vuosina 2012–2013. Jos vajaatyöllisyyskausi venyy usean vuoden mittaiseksi, uhkana on teollisuuden näkemyksen mukaan, että alan erikoisosaaminen ja suuri osa työpaikoista katoavat pysyvästi. Jos kriisi pitkittyy ja uusia tilauksia ei saada nopeasti, Suomen meriteollisuutta uhkaa näin ollen kriittisen massan menettäminen ja sitä myöten myös kansainvälisen kilpailukyvyn menettäminen.

Suomen meriteollisuuden työpaikkojen, osaamisen ja tulevaisuuden pelastamiseksi esitetään, että valtio ryhtyy tukitoimenpiteisiin, joilla saadaan tasattua EU:n ja Aasian kilpailijamaiden tukitoimien tuomaa kilpailuetua. Myötävaikuttaminen tilausten saamiseen telakoille kriisin ajaksi tulee valtiolle halvemmaksi kuin työttömien määrän hallitsematon kasvu.

Telakkateollisuustyöryhmä 2009 tehtäväksi annettiin analysoida telakkateollisuuden suhdannetilannetta ja sen perusteella valmistella telakkateollisuuden toimintaedellytysten turvaamiseksi tarvittavia toimenpiteitä. Työryhmä antoi lokakuussa 2009 väliraportin sellaisista toimenpiteistä, jotka voisivat tulla rahoitettaviksi vuoden 2010 talousarviossa. Tässä mietinnössä työryhmä on analysoinut meriteollisuuden suhdannetilannetta kansainvälisesti ja Suomen osalta sekä esittää sellaisia toimenpiteitä, jotka voisivat pelastaa Suomen telakkateollisuuden maailmanlaajuisen talouskriisin aiheuttaman poikkeustilanteen yli ja tulla rahoitettavaksi vuoden 2010 lisätalousarvioissa ja vuoden 2011 talousarviossa.

## 2. Meriteollisuuden suhdannetilanne ja kilpailijamaiden tukitoimenpiteet

### 2.1. Laivanrakennusteollisuuden kansainvälinen suhdannetilanne

Syksystä 2008 alkaen maailman telakkateollisuus on ajautunut kriisiin hyvin nopeasti. Nykyistä telakkateollisuuden tilannetta voidaan pitää kaikkien aikojen vaikeimpana. Telakoiden tilauskanta<sup>1</sup> kasvoi vuodesta 2002 lähtien aina vuoteen 2008 asti, minkä myötä maailmalle on rakennettu runsaasti uusia telakoita. Tilastoista käy ilmi, että viime vuosien aikana kauppalaivoja on tilattu ja rakennettu huomattavasti enemmän, kuin mihin todellisen kuljetustarpeen perusteella on tarvetta. Tämä on tuonut mukanaan sekä laivojen että seurannaisvaikutuksena laivanrakennuskapasiteetin ylitarjonnan. Viime vuosien kasvu on tosin tapahtunut osin spekulatiivisin perustein, mikä onkin näkynyt runsaina tilausten lykkäyksinä ja peruutuksina, mikä edelleen lisää laivanrakennuksen tarjonnan ylikapasiteettia. Vaikean taloudellisen kriisin osuminen samaan ajankohtaan on tehnyt telakoiden vaikeasta tilanteesta vielä vaikeamman.

Tilaukanta pienentyi vuoden 2009 kolmannella neljänneksellä neljännen vuosineljänneksen peräkkäin. Merkittävintä vuoden 2009 tilauskantaluvuissa on, että Kiina (35 % tilauskannasta) on ohittanut Etelä-Korean (32 %) maailman johtavana laivanrakennusmaana. Tästäkin huolimatta Kiina edelleen vaatii kehityksille tarkoitettua erityiskohtelua myös laivanrakennuksen osalta. Vielä 1990-luvulla Euroopalla<sup>2</sup> oli noin 25 prosenttia tilauskannasta, mutta 2000-luvulla alkanut osuuden lasku oli vuoden 2009 ensimmäisellä vuosipuoliskolla johtanut tilanteeseen, että osuus oli enää vajaat seitsemän prosenttia.

Uusien alustilauksien määrä romahti ennätyksellisesti yli 90 prosenttia vuoden 2009 toisella neljänneksellä verrattuna edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan, mikä osoittaa laivanrakennusteollisuuden herkkyyden talouden sykleihin. Vuoden 2009 kolmannella neljänneksellä uusien alustilauksien määrä oli lähes 65 prosenttia pienempi kuin vuoden 2008 ja 78 prosenttia pienempi kuin vuoden 2007 vastaavana ajankohdana.

Vuoden 2009 kolmas neljännes alkoi alusmarkkinoilla lupaavasti, kun heinä- ja elokuun luvut osoittivat selvää piristymistä vuoden alkukuukausien lukuihin. Syyskuussa tehtiin kuitenkin vain 24 tilaussopimusta 0,4 miljoonan CGT:n edestä, mikä on alhaisin luku sitten maaliskuun. Kolmannella neljänneksellä tehtiin 533 uutta tilaussopimusta, 5,8 miljoonan CGT:n edestä. Tällä vauhdilla vuoden 2009 uusien alustilauksien määrä tulisi olemaan noin 10,8 miljoonaa CGT:ä, mikä merkitsisi 75 prosentin laskua vuoden 2008 luvusta. Vuoteen 2007 verrattuna laskua olisi 87 prosenttia.

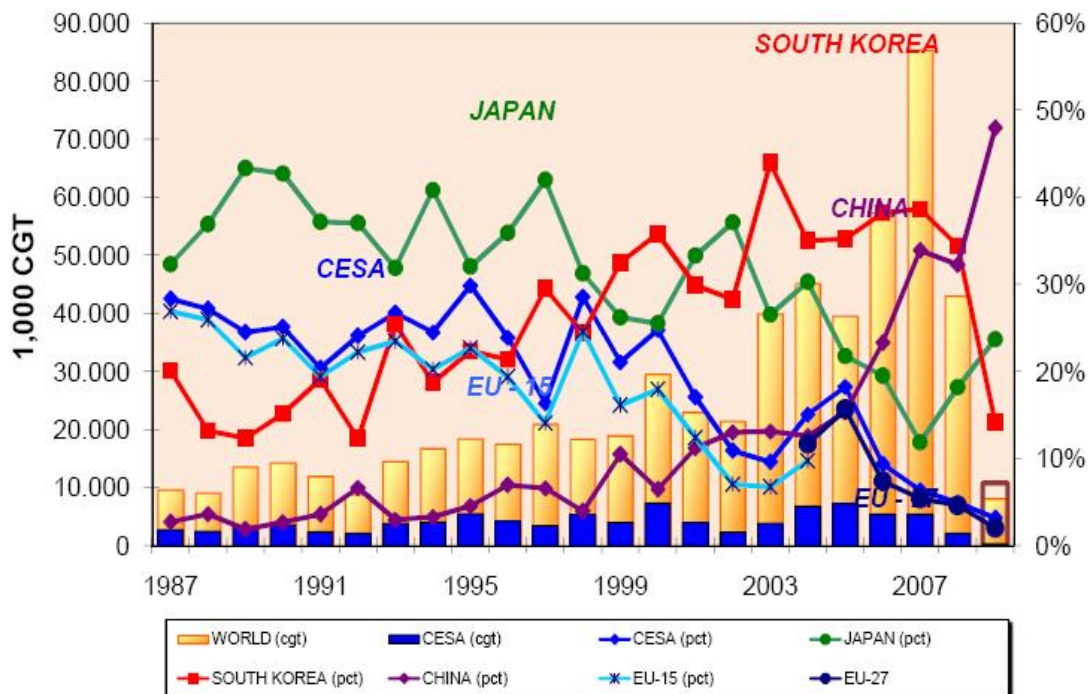
Etelä-Korean ja Kiinan julkaisemat useiden kymmenien miljardien eurojen tukiohjelmansa telakoille sekä myös japanilaisten varustamoiden kotimaisten telakoiden suosiminen näkyvät vuoden 2009 kolmannen neljänneksen luvuissa. Kiina sai kolmannen neljänneksen aikana yli 200 uutta tilaussopimusta, jotka olivat CGT-arvoltaan yli 60 prosenttia markkinoista. Sekä Etelä-Korean että Japanin osuus oli noin 15 prosenttia.

<sup>1</sup> Tässä mietinnössä markkinaosuuksien, tilauskantojen ym. pohjana käytetään kompensoitua bruttovetoisuustonnina (CGT), jollei toisin mainita.

<sup>2</sup> Euroopalla tarkoitetaan tässä Euroopan telakkateollisuusyhdistystä (CESA, Community of European Shipyards Associations), jonka jäsenmaat ovat: Alankomaat, Bulgaria (vuodesta 2009 alkaen), Espanja, Iso-Britannia, Italia, Kreikka, Kroatia (2002), Liettua (2009), Norja, Portugalia, Puola, Ranska, Romania (2000), Saksa, Suomi ja Tanska.

Euroopan osuus oli vain vajaat 2 prosenttia, joka jakautui ensisijaisesti Espanjalle (30 %), Puolalle (28 %), Alankomaille (11 %) ja Saksalle (10 %).

**Kuvio 1. Uudet alustilaukset maailmalla, 1987–2009 (v. 2009: tilaukset 1.–3. neljännes ja arvio 4. neljänneksestä). Lähde: CESA.**



Vuoden 2009 kolmannen neljänneksen uusien alustilausten määrien perusteella voisi kuvitella, että telakkateollisuuden kriisi olisi taittumassa (kuviot 2 ja 3). Lukuja selittää kuitenkin Kiinan liikenneministeriön ohjelma, jonka ministeriö käynnisti, kun kiinalaisilta telakoilta oli peruutettu yli 300 alustilaukusta talouskriisin alkamisen jälkeen. Ohjelma sallii kotimaisten varustamoiden ostavan sekä ulkomaisten että kotimaisten ostajien peruuttamia alustilauksia ja käyttää aluksia Kiinan rannikkovesillä. Kaikki Kiinan uusista alustilauksista eivät siis ole täysin uusia, vaan osa niistä on ”periytynyt” edellisiltä neljänneksiltä.

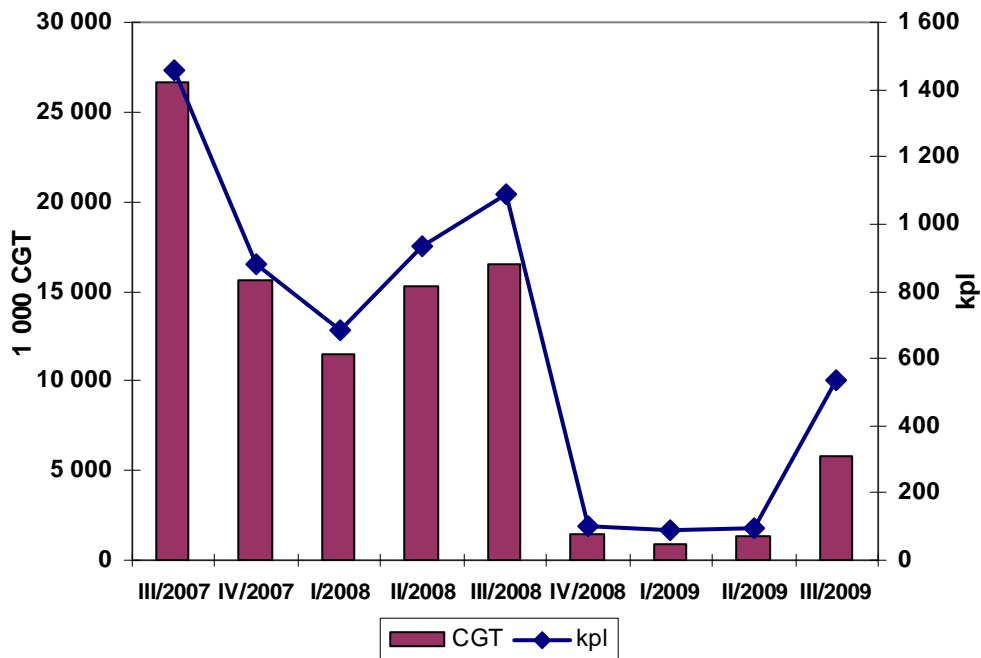
Vuoden 2009 kaikista uusista tilauksista suurin osuus on mennyt Kiinalle (48 %) ja seuraavaksi Japanille (24 %) ja Etelä-Korealle (14 %). Euroopan osuus on ollut 3,2 prosenttia, mistä suurimpana Espanja (26 %) ja seuraavina Kroatia (22 %), Norja (17 %), Puola (11 %) ja Romania (8 %).

Alustyypeittäin uudet tilaukset ovat Euroopan kannalta, joka on keskittynyt erityisesti risteilyalusten ja matkustaja-autolauttojen rakentamiseen, huolestuttavia ja osiltaan Euroopan alhaista tilausosuutta selittävää. Rahoituskriisin ja laman vaikutukset ovat näkyneet uusien risteilyalusten tilauksissa – niitä ei ollut tehty yhtään kappaletta lokaan 2009 loppuun mennessä.<sup>3</sup> Autolauttojakin tilauksista on vain 1,3 prosenttia. Suu-

<sup>3</sup> Lokakuun 2009 jälkeen maailman johtava risteilyjavarustamo Carnival Cruise Line on tilannut yhden risteilyaluksen Italian valtion omistamalta Fincantieri-telakkayhtiöltä. Alus on jatkoa aikaisemmin rakennetulle kahden samantyyppisen aluksen sarjalle. Poikkeuksellista on lähinnä se, että nyt telakka pystyy ottamaan valuuttariskin sekä tarjoamaan aluksen noin 20 prosenttia alhaisempaan hintaan verrattuna edelliseen sisarlaivaan. Lähde: Miami Herald 10.12.2009.

rin osa vuoden 2009 uusista tilauksista on kuivalastialuksia (48 %), seuraavina öljytankkereita (12 %), other non cargo- (pääasiallisesti offshore-alkut, hinaajat, ruoppaajat) (11 %) ja säiliöaluksia (11 %).

**Kuvio 2. Uudet tilaussopimukset maailmalla, III/2007–III/2009. Lähde: CESA.**



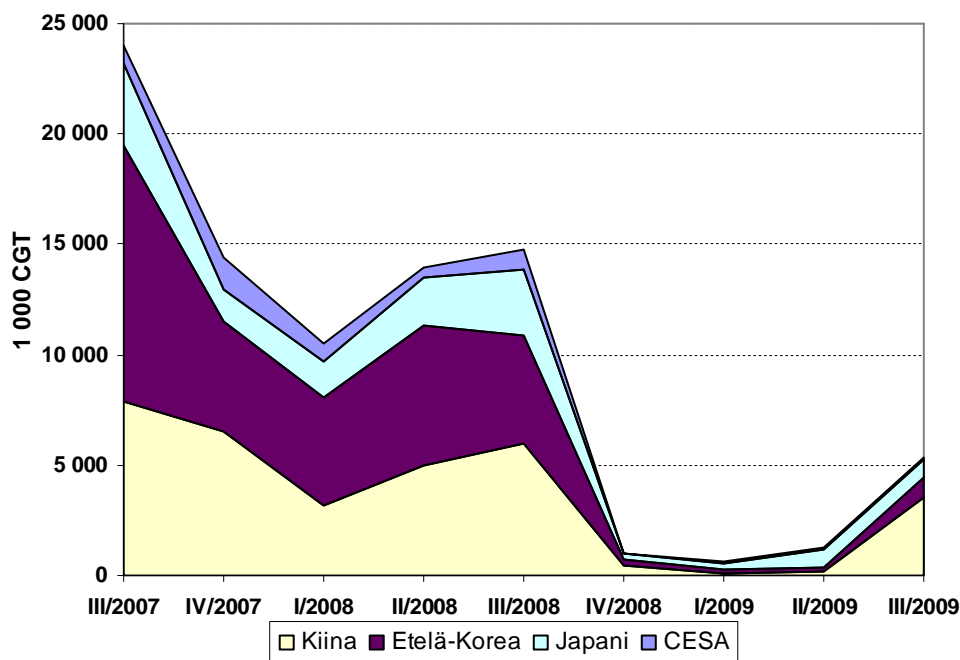
Koska alustilausten ja -toimitusten aikaväli on pitkä, niin vaikutukset telakoilla ja alihankkijayrityksissä näkyvät viiveellä. Alan pohjaa ei siis ole vielä nähty. Samasta syystä uudet tilaukset vaikuttavat viiveellä työllisyystilanteeseen.

Euroopan telakkateollisuusyhdistyksen CESA:n arvioiden mukaan Euroopan meriteollisuudessa erityisesti pk-yrityksillä ja tavanomaisia rahtilaivoja rakentavilla telakoilla on edessään vakavia haasteita – jopa yritysten lopettamiseen johtavia. Useat eurooppalaiset telakat ovat tosin keskittyneet kapeisiin markkinarakoihin, jotka vaativat korkeaa teknologista osaamista. Näiden markkinoiden uskotaankin kasvavan suhteellisen nopeasti, kunhan luottamus talouden kasvuun palautuu ja rahoitusta on taas saatavilla.

Uutena uhkana eurooppalaisille telakoille ovat tiettyjen Aasian maiden telakat, jotka pyrkivät ottamaan aikaisempaa aktiivisemmin erikoislaivojen markkinaosuuksia. Näihin erikoislaivoihin kuuluvat mm. risteilyalukset ja automatkustajalait sekä myös jäänmurtajat (erityisesti Singaporen telakat). Niiden markkinat ovat perinteisesti olleet eurooppalaisten telakoiden hallitsemia.

Tilaukirjat hupenevat nopeasti maailman telakoilla laman ja rahoituskriisin seurauksena. Eri maissa on reagoitu tilanteeseen eri tavalla, mutta pyrkimyksenä on kaikissa maissa ollut toiminnan jatkaminen ja osaamisen säilyttäminen kriisin yli. Euroopassa ensimmäiset telakat ovat jo kuitenkin menneet konkurssiin. Norjassa kolme pienempää telakkaa sekä Saksassa kaksi pienempää ja kaksi suurempaa ovat lopettaneet toimintansa.

Kuvio 3. Uudet tilaussopimukset CESA-maissa, Japanissa, Etelä-Koreassa ja Kiinassa, III/2007–III/2009. Lähde: CESA.



## 2.2. Kilpailijamaissa käyttöön otetut valtiontukitoimenpiteet<sup>4</sup>

Saksan valtion elvytyspaketti talousromahduksen torjumiseksi on kokonaisuudessaan 400 miljardia euroa, josta 20 miljardia on valtion takauksia eri teollisuudenaloille. Telakkateollisuus voi hyödyntää sekä liittovaltion takausohjelmaa (valtio kattaa jopa 95 % riskistä valtiollisen KfW-pankin kautta myönnettyä rahoituksella) että osavaltioiden antamia takauksia. Takauksia ovat saaneet muun muassa WADAN Yards yli 200 miljoonaa euroa – yritys meni myöhemmin konkurssiin – ja Hegemann-telakkaryhmä (takaukset 65 miljoonaa euroa). Saksa myöntää valtion vientitakuuta hyvin alhaiseen hintaan telakkateollisuutensa tukemiseksi ja on Meriteollisuusyhdistys ry:n tietojen mukaan ajamassa muutosta OECD:n sääntöihin, jotta julkisesti tuetulla rahoituksella voitaisiin alushankinnoissa tarjota 15 vuoden laina-aikaa.

Italiassa valtio on tehnyt 300 miljoonan euron pääomasijoituksen valtiollisen Fincantieri-telakkayhtiön tukemiseksi. Tuen vaikutus näkyy jo markkinoilla Fincantierin tarjontana edullisina kauppahintoina.

Espanjassa valtio tukee varustamo- ja telakkateollisuuttaan niin sanotulla tax lease-verojärjestelmällä, joka antaa 20–25 prosentin hyödyn kotimaisille telakoille. Lisäksi Espanjassa on myönnetty syksyllä 2009 suoraa rakennemuutostukea telakoille 46 miljoonaa euroa sekä kotimaisille varustamoille 20 miljoonaa ”rakennuskustannusten alentamiseksi”.

Ranskassa valtio on tilannut laivaston aluksia (mm. helikopterinkuljetusaluksen) maan suurimmalta kaupalliselta telakalta. Valtio myös tukee telakoiden vajaatyöllistetyn henkilöstön koulutusta kymmenillä miljoonilla euroilla. Ranskassa on Meriteollisuusyhdis-

<sup>4</sup> Tämän luvun tekstit perustuvat Meriteollisuusyhdistys ry:ltä ja CESA:lta saatuihin tietoihin.

tys ry:n tietojen mukaan myös kehitteillä poikkeuksellisia rahoituspaketteja, joilla pyritään turvaamaan tilausten saaminen ranskalaiselle telakalle.

Japani on pystynyt hyödyntämään telakkateollisuuden osalta mittavaa varustamoelinkeinoansa. Japanilaiset varustamot ovat valtaosaltaan suunnanneet tilauksensa kotimaisille telakoille, jotta nämä pysyisivät pystyssä.

Kiinassa valtio varmistaa, että telakoilla on työtä myös kriisin aikana. CESA:n tietojen mukaan Kiina on käyttänyt tai tulee käyttämään useita kymmeniä miljardeja dollareita telakkateollisuutensa tukemiseksi. Valtion omistamille kahdelle telakkakonsortiolle on tähän mennessä ilmoitettu myönnettävän 30 miljardia dollaria lainaa ja takuita. Kiina aikonee selviytyä käynnissä olevasta maailman telakoiden pudotuspelistä voittajana ja olla siten tulevaisuudessa maailman johtava laivanrakennusmaa.

Etelä-Koreassa tilanne on erityisen vaikea, koska telakkateollisuudella on keskeinen asema maan taloudessa ja maan laivanrakennus on täysin riippuvainen viennistä, joka on romahtanut kriisin seurauksena. Valtion toimenpiteet ovat toistaiseksi keskittyneet jäljellä olevan tilauskannan varmistamiseen ja peruskuorman ylläpitämiseen telakoilla. Keskeinen ongelma Etelä-Koreassa on telakoiden käyttöpääoman ehtyminen uusien tilausten puuttumisen seurauksena. Asian korjaamiseksi ja uusien tilausten mahdollistamiseksi Etelä-Korea on, CESA:n tietojen mukaan, myöntänyt noin 20 miljardin dollarin laina- ja takauspaketin maan telakkateollisuudelle ja varustamoille. Varustamotuki kohdistuu erityisesti kotimaisilla telakoilla tilauksessa oleviin laivoihin. Vaikutukset näkyvät jo markkinoilla, sillä esim. Daewoo solmi lokakuussa 2009 kaupan kreikkalaisen Blue Star -varustamon kanssa uuden automatkustajalautan rakentamisesta hintaan, joka on CESA:n tekemän selvityksen mukaan vähintään 16 prosenttia alhaisempi kuin kilpailtu maailmanmarkkinahinta ja jolla vaivoin pystytään peittämään aluksen materiaalikustannukset. Samsungin ja Daewoon telakat ovat viimekuukausien aikana tarjonneet risteilyaluksia hintaan, joka on 20–25 prosenttia alle eurooppalaisen kilpailun hintatason.

STX Finland Oy:n antamien tietojen mukaan sen eteläkorealainen emoyhtiö STX Business Group on ilmoittanut, että se ei nykyisessä vaikeassa talouskriisissä pysty taloudellisesti tukemaan STX Finland Oy:n toimintaa. Emoyhtiön omistama varustamo, joka operoi irtolastilaivoja, ei myöskään pysty tilaamaan laivoja Suomesta.

### **2.3. Meriteollisuuden suhdannetilanne Suomessa**

Suomessa meriteollisuuden tilanne on erittäin vaikea. Telakoiden tilauskanta on pienenevässä nopeasti, koska kansainvälisen kriisin seurauksena yhtään uutta risteilijä- tai auto-matkustajalauttatileausta ei ole saatu sitten kesän 2008. Marraskuussa 2009 STX Finland Oy ja Etelä-Afrikan ympäristöministeriö allekirjoittivat sopimuksen antarktisen tutkimus- ja huoltoaluksen rakentamisesta. Laivan arvo on noin 116 miljoonaa euroa, ja sen työllistävä vaikutus on noin 600 henkilötyövuotta. Alus rakennetaan Rauraman telakalla ja on määrä toimittaa keväällä 2012.

Nykyisen markkinatilanteen perusteella suomalainen telakkateollisuus arvioi, että seuraavat normaaleilla kaupallisilla perusteilla tehtävät merkittävät laivakaupat, joissa Suomenkin telakat ovat kilpailukykyisiä, tehtäisiin aikaisintaan vuodenvaihteessa 2010–2011. Maailmanlaajuisen taloudellisen kriisin vaikutukset kohdistuvat suoraan suomalaisten telakoiden erikoisosaamisalueeseen risteilyaluksiin ja automatkustajalaitoihin, koska näiden kysyntä on riippuvainen Yhdysvaltojen ja EU:n kuluttajien taloudellisesta tilanteesta.

Risteilyalussektorilla euro-dollar-suhteella on huomattava merkitys. Vahva euro vähentää ja hidastaa uudisrakennushankkeita. Vuoden 2005 lopusta vuoden 2009 loppuun euro on kallistunut dollariin verrattuna noin 30 prosenttia (2001–2009 jopa 70 %). Euron halpeneminen Yhdysvaltain dollariin verrattuna edistäisi risteilyalusten kysyntää.

Tulevaisuudessa kilpailua tullee ensisijaisesti Etelä-Koreasta, myöhemmin ehkä myös Kiinasta. Japanin telakkateollisuus tuskin pyrkii risteilyalusmarkkinoille. Etelä-Korean won on halventunut euroon nähden noin 40 prosenttia vuoden 2005 lopusta, mikä antaa merkittävän edun Korean telakkateollisuudelle. Korean uhka vähenee merkittävästi, mikäli wonin kehitys kääntyy vastakkaiseen suuntaan, mistä on jo merkkejä.

Kiinan yuanin arvo ei ole euroon verrattuna muuttunut oleellisesti vuodesta 2005 – itse asiassa yuan on revalvoitunut neljän vuoden aikana noin 10 prosenttia. Kiina ei kuitenkaan liene merkittävä tekijä risteilyalusmarkkinoilla pitkään aikaan. Auto- matkustalauttamarkkinoilla korealaiset ja kiinalaiset telakat ovat nykyään aktiivisia.

Japanin jeni on neljän viime vuoden kautena revalvoitunut euroon nähden noin 5 prosenttia. Japanilla ei otaksuta olevan merkittävää roolia tulevaisuudessa niissä tuotteissa, joissa Suomen telakkateollisuudella on merkittävä markkinaosuus maailmalla.

Keväällä 2009 toiminut Meriteollisuustyöryhmä 2009 esitti vuosille 2010–2011 julkisten alushankintojen ja -peruskorjausten aikaistamista 160 miljoonan euron edestä. Näistä esityksistä noin 95 miljoonan euron toimeksiannot hyväksyttiin ja niiden uskotaan hieman auttavan telakoiden selviytymistä vaikeiden aikojen yli (kyseiset hyväksytyt valtion alushankinnat työllistävät vuodeksi noin 5 % telakoiden ja verkostoyritysten henkilöstöstä).

Syksyllä 2009 aloittanut Telakkateollisuustyöryhmä 2009 esitti väliraportissaan, että nykyisen vaikean suhdannetilanteen vallitessa laivanrakennusteollisuuden innovaatiotuki myönnettäisiin ja maksettaisiin telakalle täysimääräisenä, että vuoden 2010 talousarvioon otetaan 10 miljoonan euron jälkirahoitusvaltuus laivanrakennuksen innovaatiotukeen ja että lisäksi varaudutaan tarvittaessa ottamaan lisävaltuus vuoden 2010 lisätalousarvioon ja vuoden 2011 talousarvioon. Telakkateollisuus on ilmoittanut, että nykytilanteessa innovatiivisissa prototyyppihankkeissa täysimääräinen innovaatiotuki on yhtenä edellytyksenä tilausten voittamiseksi.

Risteilyalusten ja matkustajalaivojen hallitseva osuus suomalaisten telakoiden tilauskannasta on aiheuttanut sen, että osa alan toimijoista on voimakkaasti erikoistunut ja yhden markkinasektorin kysyntä ohjaa liikaa toimintaa.<sup>5</sup> Toisaalta on myös yrityksiä, joiden asiakkaat ovat lähes kokonaan ulkomailla ja joiden toimitukset kotimaisille asiakkaille ovat vain muutamia prosenteja. Lisäksi on myös yrityksiä jotka toimittavat myös meriklusterin ulkopuolelle, kuten esim. rakennus- ja prosessiteollisuuteen.

<sup>5</sup> ”Toimialakohtainen selvitystyö projektoivan teollisuuden nykytilasta ja kehitystrendeistä – Meriteollisuus”, Teknologiakatsaus 221/2008, Tekes.

## 2.4. Telakoiden työllisyystilanne Suomessa

Tekesin Suomen meriklusteri 2008 -julkaisun<sup>6</sup> mukaan Suomen meriklusteriin kuuluu noin 2 900 yritystä, joihin sisältyvät myös kunnalliset satamanpitäjät. Kaikkien yritysten merisektoritoimintojen yhteenlaskettu liikevaihto vuonna 2006 oli noin 13,2 miljardia euroa. Meriklusteri työllistää suoraan merisektoriin liittyvissä toiminnoissa Suomessa yli 43 000 henkilöä (taulukko 1).

Meriteollisuus työllistää Suomessa 21 000 henkilöä, joista 5 000 on telakoiden palveluksessa (taulukko 2).<sup>7</sup> Näiden lisäksi välilliset työllisyysvaikutukset ovat paljon laajemmat. Mikäli uusia laivatilauksia ei nopeasti saada, merkitsee se jo vuoden 2010 loppussa 14 000 välittömän työpaikan menetystä. Mainitun 14 000 työpaikan poistuminen merkitsisi 150 miljoonan euron tuloverojen menetystä vuositasona, minkä lisäksi valtiolta kuluisi työttömien työnhakijoiden määrästä ja työttömyyden kestosta riippuen vähintään saman verran sekä työttömyysturvan ja muun työllisyyden hoidon menojen että menetettyjen työnantajien pakollisten sosiaalimaksujen muodossa.

Telakkateollisuus on viime vuosien korkeasuhdanteen aikana työvoimapulan seurauksena työllistänyt runsaat pari tuhatta ulkomaalaista. Suurin osa suomalaisten telakoiden ulkomaisesta työvoimasta tulee EU-maista ja on alihankkijoiden palveluksessa. Kansainvälisen rahoitus- ja talouskriisin myötä ulkomaalaisten määrä on laskenut nopeasti. Loppusyksystä 2009 Rauman ja Helsingin telakoilla oli yhteensä noin 100 ulkomaalaista ja Turun telakalla oli vajaat 1 000 henkilöä.

Suomen meriteollisuuden työllisyystilanne on heikentynyt huomattavasti tilauskirjoissa olevien laivojen vähenemisen myötä. Ensimmäisiin lomautuksiin jouduttiin turvautumaan jo vuoden 2009 alussa ja vuodenvaihteessa 2009–2010 lomautettujen määrä uudisrakennustelakoilla nousee noin 1 500 henkilöön. Työkuorman laskeminen vaikuttaa vielä rajummin verkostoyrityksissä ja vuodenvaihteessa työttömien määrä teollisuudessa nousee 5 000–6 000 henkilöön. Koska alustilausten ja -toimitusten aikaväli on pitkä, eivät uudet tilaukset enää ehdi muuttaa näitä lukuja. Vuotta myöhemmin eli loppuvuodesta 2010 työttömien määrä telakoilla nousee 3 000–4 000 henkilöön ja vastaavasti verkostoyritykset huomioiden työttömien määrä tulee olemaan 12 000–16 000 henkilöä. Näihin lukuihin pystytään vielä vaikuttamaan uusilla tilauksilla, mutta laivanrakennusprojektien pitkistä kestoista johtuen (24–36 kuukautta sopimuksesta luovutukseen) lienee jo nyt varmaa, että vuodet 2010 ja 2011 tulevat olemaan hyvin vaikeita.

Työllisyystilanne vaihtelee telakkapaikkakunnilla ja kriisi vaikuttaa eri tavalla eri telakoilla. Raumalla tilanne on paras. Siellä täysityöllisyys on turvattu vuoteen 2011 asti marraskuussa 2009 saadun alustilauksen myötä. Helsingin telakan tilauskirjassa ei tällä hetkellä ole yhtään uudisrakennuslaivaa, mutta telakka on onnistunut saamaan muutaman korjaus- ja muutostyötilauksen, mikä on vähentänyt henkilöstön lomautustarvetta. Tästä huolimatta suuri osa henkilöstöstä on jo lomautettuna ja jokaisen mahdollisen lisätilauksen myötä lomautettujen määrä voidaan vähentää.

<sup>6</sup> ”Suomen meriklusteri 2008”, Tekesin katsaus 226/2008, Tekes.

<sup>7</sup> Taulukoiden 1 ja 2 luvut ovat vuodelta 2006, mutta meriteollisuutta koskevat liikevaihto- ja henkilöstötiedot ovat FIMECC Probe -projektin vuonna 2009 toteutetun tilinpäätösanalyysin mukaan suurempia kuin taulukoissa esitetyt.

**Taulukko 1. Meriklusteriyritysten liikevaihto ja henkilöstö, 2006.**

	Yritysten lkm	Liikevaihto, MEUR	Merisektorin osuus		Henkilöstö	Merisektorin osuus	
			%*	MEUR		%*	lkm
Keskeiset yritykset	385	20 200	44	8 880	69 550	43	30 040
Muut meriklusteriyritykset	2 482	86 920	5	4 350	267 440	5	13 370
<b>Yhteensä</b>	<b>2 867</b>	<b>107 120</b>		<b>13 230</b>	<b>336 990</b>		<b>43 410</b>

Merisektorilla tarkoitetaan yrityksen merenkulkuun, meriteollisuuteen ja satamatoimintoihin liittyviä toimintoja.

Keskeiset yritykset ovat Tekesin tutkimuksen yritys­kyselyyn vastanneita, haastateltuja tai muuten huomioituja keskeisiä meriklusteriyrityksiä.

\* Prosenttiluku on keskeisten yritysten osalta yritysten ilmoittamien tai muuten tiedossa olevien merisektoritoimintojen osuuksien painotettu keskiarvo (yrityksen koko painottavana tekijänä). Muiden meriklusteriyritysten osalta prosenttiluku on arvio niiden merisektorin osuudesta.  
Lähde: "Suomen meriklusteri 2008", Tekesin katsaus 226/2008, Tekes.

**Taulukko 2. Mietinnössä huomioitujen meriteollisuusyritysten liikevaihto ja henkilöstö, 2006.**

	Yritysten lkm	Liikevaihto, MEUR	Meriteollisuuden osuus		Henkilöstö	Meriteollisuuden osuus	
			%*	MEUR		%*	lkm
Telakat	5	1 350	100	1 350	5 000	100	5 000
Muu meriteollisuus	196	10 640	28	2 970	31 900	26	8 420
Lastinkäsittelylaite- valmistajat	3	1 860	39	720	2 370	45	1 070
** Merisektorin osuus muissa meri- klusteriyrityksissä	2482	4 350	48	2 480	13 370	48	6 444
<b>Yhteensä</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7 520</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>20 934</b>

\* Prosenttiluvut ovat eri meriklusterin alaryhmien yritysten osalta painotettuja keskiarvoja, pääryhmissä merisektorin osuuden katsotaan olevan aina 100 prosenttia.

\*\* Meriteollisuuden osuus muissa meriklusteriyrityksissä laskettu meriklusterin keskeisten yritysten (taulukko 1) ja telakoiden, muun meriteollisuuden sekä lastinkäsittelyvalmistajien suhdeluvun avulla (esim. henkilöstö 14 490 / 30 040 = 0,48). Näiden 2 482 yrityksen liikevaihdosta on noin 5 % merisektoriin liittyvää.

Lähde: Meriteollisuusyhdistys ry ja "Suomen meriklusteri 2008", Tekesin katsaus 226/2008, Tekes.

Tilanne on vakavin Turun telakalla. Viime vuosina kaksi kolmasosaa meriteollisuuden liikevaihdosta on perustunut Turun telakan suureen tilauskirjaan ja tuotantovolyymiin. Nyt tämä tuotantovolyymi on tyrehtymässä ja siten myös telakan ympärille muodostuneet työpaikat ovat vaarassa kadota. Turun telakka on erikoistunut matkustaja- aluksiin, joita ei ole tilattu yhtään yli kahteen vuoteen (lukuun ottamatta edellä luvussa 2.1 mainittua Carnival Cruise Line -varustamon tilausta). Markkinaehtoisen kysynnän arvioidaan palautuvan aikaisintaan vuosien 2010–2011-vaihteessa. Telakan viimeinen tilauskirjassa oleva alus on M/S Allure of the Seas, jonka luovutus tapahtuu syksyllä 2010. Uusien alustilausten puuttuminen Turun telakalta merkitsisi telakan koko henkilöstön osalta töiden loppumista M/S Allure of the Seasin luovutuksen jälkeen. Telakan terästuotantokuorma alkoi laskea jo alkuvuodesta 2009 ja asteittain samankaltainen vajaakuormitus iskee kaikille tuotanto-osastoille ja myös verkostoyrityksiin. Jos seuraava tilaus saadaan vasta vuoden vaihteessa 2010–2011, laivan tuotanto alkaisi kesällä 2011. Tällöin telakan kaikki tuotanto-osastot ja pääosa verkostoyrityksistä tulisivat vuoronperään olemaan arviolta 2–2,5 vuotta ilman työtä.

Turun telakan omaan henkilöstöön kuuluu noin 600 toimihenkilöä ja 1 700 työntekijää. Keskimäärin telakalla työskentelee myös yhtä paljon, noin 2 500 alihankkijaverkoston työntekijää. Telakka on siis noin 5 000 eri alan huippuosaaajan työpaikka. Tämän lisäksi on komponentti- ja puolivalmistetuotannossa arviolta 4 000 henkilöä, jolloin suoraan työllistettyjen kokonaismäärä on noin 9 000 henkilöä. Ennuste Turun telakan lomautusmäärälle jo vuoden 2009 lopulle on 1 000 työntekijää. Toiminnan loppuminen telakalla on uhka myös noin 900 yrityksen alihankintaketjulle.

Koska alan teollisuus on keskittynyt Turun seudulle ja Varsinais-Suomeen, sillä on sangan suuri merkitys koko Lounais-Suomen työllisyydelle. Turun telakalla on viimeisen vuoden aikana ollut Suomessa noin 900 yhteiskumppaniyritystä. Näistä 400 sijaitsee Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella. Jos edellä mainittu pahin skenaario Turun telakan pitkästä seisokista toteutuu, työttömyys nousee Varsinais-Suomen ELY-keskuksen mukaan Turussa 16 prosenttiin ja Turun seudulla 20 prosenttiin. Samanlaisesti osaamista menetettäisiin todennäköisesti pysyvästi sekä alihankkijoiden mahdollisten konkurssien että laivanrakennusteollisuuden osaajien muille aloille siirtymisen seurauksena. Tämä johtaisi todennäköisesti siihen, että Suomen meriteollisuus supistuisi murto-osaan nykyisestä volyymistään ja näin menettäisi kriittisen alihankintaketjunsä, joka on suomalaisen telakkateollisuuden kansainvälisen kilpailukyvyyn kannalta keskeisessä asemassa. Turun telakan pitkä seisokki voi myös aiheuttaa erittäin suurvaaran koko suomalaisen laivanrakennusteollisuuden jatkumiselle.

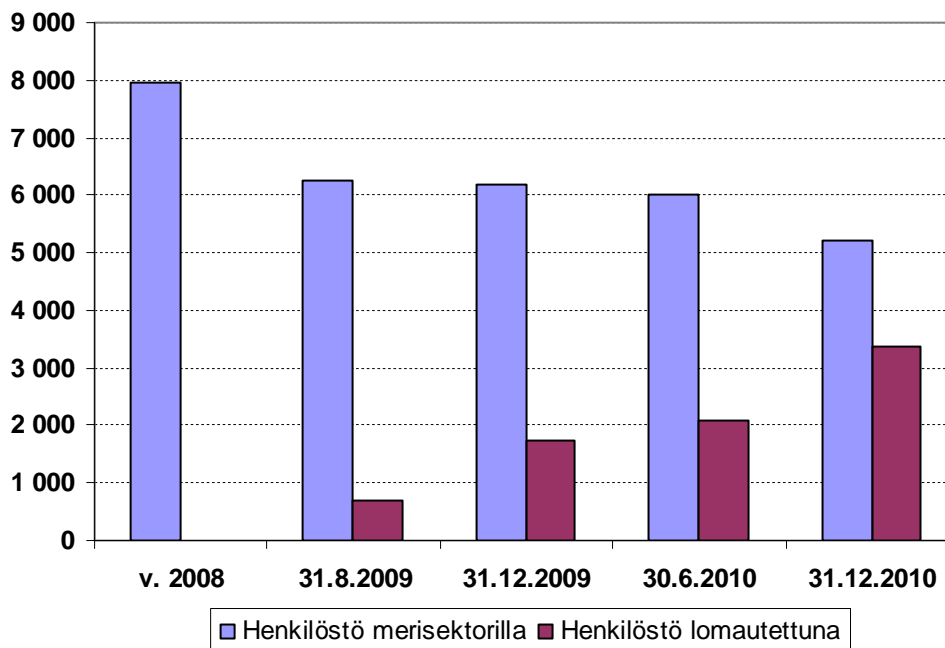
Tilanne pienemmillä telakoilla on myös vaikea. Esimerkiksi Uudenkaupungin telakalla on työn alla vain yksi alus, jonka työt jatkuvat vuoden 2010 kevääseen asti. Uusia tilauksia ei Uudenkaupungin telakallakaan ole.

Verkostoyritysten työllisyystilanne heikkenee telakoiden tilauskannan supistumisen myötä. Meriteollisuusyhdistys ry arvioi, että koko verkoston työttömien lukumäärän arvioimiseksi pitää telakoilla lomautettujen lukumäärä kertoa neljällä.

Meriteollisuusyhdistys ry lähetti 55 jäsenyritykselleen syyskuussa 2009 kyselyn yritysten arvioista merisektorin henkilöstömääränsä kehityksestä lähitulevaisuudessa (kuviokuva 4). Kyselyyn vastasi osittain 38 jäsenyritystä. Kyselyn mukaan töissä olevan merisektorin henkilöstön määrä vähentyisi vuoden 2008 lukemasta lähes 35 prosenttia vuoden 2010 loppuun mennessä ja samalla lomautettuna olisi 65 prosenttia henkilöstöstä.

Telakkateollisuuden syklisyys on ongelma myös henkilöstöressurssien osalta. Osaavan henkilöstön pitäminen töissä kysynnän ”kuopissa” on vaikeata. Ongelmia alalla aiheuttaa myös telakkatyöntekijöiden ikääntyminen. Ikäluokka 55–60v on suurin ikäluokka kaikilla telakoilla ja se alkaa tämän laman seurauksena nopeasti kadota. Tämän tietäidon säilyttäminen ja sen menetyksen korvaaminen on kova haaste.

**Kuvio 4. Meriteollisuusyhdistyksen 38 jäsenyritysten arviot henkilöstömäärän kehityksestä merisektorilla. Lähde: Meriteollisuusyhdistys ry.**



## 2.5. Suomalaisen telakoiden tulevaisuuden näkymät

Vaikka suomalaisten telakoiden tilanne onkin nyt vaikea talouskriisin ja alan syklisyyden vuoksi, niin pitkällä tähtäimellä kasvuedellytykset Suomen uudisrakennustelakoiden erikoislaivasegmenteissä voidaan arvioida hyväksi. Ongelmana on kuitenkin se, että markkinaehtoisesta kysynnän odotetaan palautuvan aikaisintaan vuosien 2010–2011-vaihteessa.

Vuosituhaten alussa suomalaiset telakat tekivät positiivista tulosta ja niiden tilauskirjat olivat täynnä. Normaalisessa suhdannetilanteessa telakkateollisuus arvioi olevansa toimiala, joka voi harjoittaa toimintaa Suomessa kannattavasti. Suomalaisella telakkateollisuudella on laivanrakennukseen vaadittavat toimintaedellytykset ja osaava henkilöstö, mutta ongelmana on, miten henkilöstö saadaan pysymään alalla vaikeiden aikojen yli.

STX Finland Oy:n mukaan yhtiöiden telakoiden liikevaihto laskee kriisin seurauksena 40 prosentilla vuonna 2010 (Turun telakan osalta yli 50 %) ja myös vuoden 2011 uskotaan olevan yhtä huono, sillä mahdolliset uudet tilaukset vaikuttavat viiveellä tuotantoon. Alan näkymien normalisoitumisen uskotaan tapahtuvan vasta vuonna 2012.

Telakkateollisuus uskoo matkustajalaivojen kysynnän vakaaseen kasvuun – tosin kasvunopeus jäänee hieman alhaisemmaksi kuin ennen kriisiä. Matkustajalaivojen kysynnän vakaa kasvu perustuu mm. vapaa-ajan lisääntymiseen kaikissa maissa (mukaan lukien Aasian maat). Automaattikustajalaivojen kysyntä erityisesti Euroopassa on vakaa, sillä laivalla kuljetettavien tavaravirtojen ja matkustajien määrä kasvaa ja laivojen uusimistarve on suuri johtuen olemassa olevan kaluston ikärakenteesta yhdistettynä uusiin turvallisuus- ja ympäristönsuojeluvaatimuksiin.

Suomen ainutlaatuiselle jää-osaamiselle sekä jäänmurtajille ja jäävahvistetuille aluksille tulee olemaan kasvava kysyntä arktisten luonnonvarojen lisääntyvän hyödyntämisen myötä. Erityisesti Venäjän tarpeet mukaan lukien koillisväylän asteittainen avaaminen kaupalliselle liikenteelle on suuri markkina, jolla Suomen meriteollisuudella on hyvät mahdollisuudet menestyä.

Telakkayhtiö STX Finland Oy:n pitkän aikavälin tavoite on yhteensä runsaan 1 500 miljoonan euron liikevaihto kolmella telakalla vuonna 2015 (vuoden 2009 rahassa). Arvion perustana on Suomen meriteollisuuden johtava teknologinen asema erikoislaivoissa, minkä turvin STX Finland Oy arvioi pystyvänsä pitämään nykyiset markkinaosuudet. Lisäksi yhtiön esittämän tavoitteen lähtöoletuksena on, että Suomessa rakennettavien erikoislaivojen kysyntä palautuu entiselle tasolle muutaman vuoden kuluessa. Myös Venäjän markkinoiden merkitys korostuu telakkayhtiön tulevaisuuden ohjelmissa. Suomesta toimitettaisiin vuosittain tämän ohjelman mukaan 1–2 suurta matkustajalaivaa (vaihtoehtoisesti kaksi suurta LNG-kaasulaivaa tai yksi suuri uiva offshore-tuotantolaiva), 2–3 automatkustajalauttaa ja 2–3 jäänmurtajaa. Lisäksi tuotantohjelmaan kuuluu laivaston aluksia ja muita erikoisaluksia lähinnä Itämeren valtioiden tarpeisiin. Tämän STX Finland Oy:n ohjelman toteutumisen edellytyksenä on, että Suomen meriteollisuus selviää meneillään olevan kansainvälisen talous- ja rahoituskriisin yli. Meriteollisuusyhdistys ry:n arvio on, että teollisuus ei säily toimintakykyisenä yli kriisin, ellei Suomessa ryhdytä vastaaviin tukitoimiin kuin keskeisissä kilpailijamaisissa. Ilman tällaisia toimenpiteitä risteilijä- ja muu erikoislaivatuotanto siirtyy muihin maihin.

### 3. Toimenpidevaihtoehdot

Suomen meriteollisuus on tottunut toimimaan menestyksekkäästi globaaleilla laivanrakennusmarkkinoilla 1970-luvulta alkaen. Tällä hetkellä on kuitenkin olemassa suuri vaara, että teollisuus ei kansainvälisen talous- ja rahoituskriisin seurauksena pysty jatkamaan toimintaansa, jollei Suomessa mahdollisimman nopeasti ryhdytä valtion tukitoimiin. Tukitoimet ovat perusteltuja erityisesti seuraavista syistä:

1. Suomen telakkateollisuuden kilpailijamaissa on ryhdytty tukemaan maiden omaa telakkateollisuutta – jopa kyseenalaisin keinoin. Esimerkiksi Etelä-Koreassa telakat pystyvät tukitoimien turvin tekemään kauppoja hinnoilla, jotka ovat lähes 20 prosenttia alle kilpailun maailmanmarkkinahinnan. Kun taas Espanjassa ja Italiassa tuetaan maan telakoita tax lease- ym. järjestelmien turvin, mikä voi tuoda telakoille jopa 20 prosentin edun hintakilpailussa. Suomen meriteollisuus ei voi kilpailla ilman vastaavia tukitoimia näin vääristyneissä kilpailuasetelmissä.
2. Jos telakkateollisuuden toiminta loppuisi Helsingissä ja Turussa, suora vaikutus työttömien määrään Suomessa jo vuoden sisällä olisi noin 14 000 henkilöä.<sup>8</sup> Vallitsevassa suhdannetilanteessa henkilöiden nopea uudelleen sijoittuminen työelämään ei välttämättä toteutuisi, millä olisi erittäin haitallisia vaikutuksia mm. työvoiman osaamisen kehittymisen ja tulevan kasvun kannalta. Mainittu 14 000 työpäivän äkillinen väheneminen aiheuttaisi lisäksi yhteiskunnalle huomattavia menoja työttömyysturvan, työllisyystoimenpiteiden sekä sosiaali- ja toimeentuloturvan kautta. Vuoden 2010 talousarviossa on varauduttu huomattavan korkeaan työttömyysasteeseen, mutta työryhmän käsityksen mukaan em. mittaluokan työpaikkavähennys todennäköisesti aiheuttaisi lisäpainetta työttömyydestä aiheutuvia menoja varten jo varattuun nähden.
3. Suomalaisen meriteollisuuden osaaminen edustaa alansa huippua ja teollisuuden tuotteiden kysyntä pidemmällä aikavälillä ei ole heikentynyt. Teollisuudessa ei ole nyt kysymys rakenteellisista ongelmista, vaan suhdannetilanteen mukanaan tuomasta väliaikaisesta kriisitilanteesta. Telakkateollisuudella on edelleen hyvät edellytykset menestyä Suomessa jatkossakin, kunhan se ensin selviytyy kriisin yli.

#### 3.1. Laivanrakennusteollisuuden innovaatiotuki

##### 3.1.1. Innovaatiotuki

Vuoden 2004 alusta alkaen Euroopan Unionissa on ollut mahdollista ottaa kansallisesti käyttöön niin sanottu laivanrakennuksen innovaatiotuki. Euroopan Yhteisön komissio hyväksyi 28.5.2008 innovaatiotukiohjelman käyttöönoton Suomessa. Hyväksymispäätöksen mukaan Suomessa voidaan myöntää innovaatiotukea vuosina 2008–2011 tila-tiluille laivoille enintään 20 miljoonaa euroa vuodessa eli yhteensä enintään 80 miljoonaa euroa. Hyväksytyyn tukiohjelmaan perustuen valtioneuvosto hyväksyi 4.9.2008 asetuksen laivanrakennuksen innovaatioihin myönnettävästä valtion avustuksesta (592/2008), joka tuli voimaan 10.9.2008 ja on voimassa 31.12.2011 asti.

Asetuksen mukaan laivanrakennuksen innovaatiotukea voidaan maksaa Suomessa rekisteröidylle laivanrakennusyriykselle, laivankorjausyriykselle ja laivankonversioyriykselle. Avustusta voidaan myöntää uuden alustyyppin kehittämiseen ja suunnitteluun, aluksen innovatiivisiin osiin, jotka voidaan erottaa aluksesta erillisinä osina sekä inno-

<sup>8</sup> Välilliset vaikutukset huomioiden vaille työtä jäisi arvioiden mukaan yli 20 000 henkilöä.

vatiivisten tuotanto-, suunnittelu- ja logistiikkamenetelmien kehittämiseen ja toteuttamiseen. Avustuksen myöntämisen edellytyksenä on, että hanke toteutetaan Suomessa. Lisäksi edellytetään, että avustuksen saajalla on edellytykset jatkuvaan kannattavaan toimintaan ja hankkeen voidaan olettaa toteutuvan vuoden 2015 loppuun mennessä. Avustus voi olla enintään 20 prosenttia asetuksessa tarkoitetuista hyväksyttävistä kustannuksista tai enintään 150 euroa laivan kompensoitua bruttovetoisuustonna kohti. Avustusta tulee hakea työ- ja elinkeinoministeriöltä ennen kuin sitova sopimus aluksen rakentamisesta on tehty tai innovatiivista menetelmää on ryhdytty toteuttamaan.

Työ- ja elinkeinoministeriö on saanut useita hakemuksia ja tiedusteluja laivanrakennuksen innovaatiotuen osalta. Tukea varten oli vuoden 2008 talousarviossa (3-vuotinen määräraha) käytössä 18 miljoonaa euroa, joka on myönnetty ja maksettu yhdelle laivanrakennusprojektille kokonaan (Oasis of the Seas -risteilyalus). Laivanrakennuksen innovaatiotukeen hallitus on esittänyt vuoden 2010 talousarvioesityksessä 10 miljoonan euron valtuuden siten, että valtuudesta saa aiheutua menoja aikaisintaan vuonna 2012. Eduskunta hyväksyi hallituksen esityksen osana valtion vuoden 2010 talousarviota.

Tällä hetkellä työ- ja elinkeinoministeriössä on käsittelyssä useita innovaatiotukihakemuksia. Näistä useimmat ovat tulleet STX Finland Oy:ltä. Käsittelyssä olevien tukihakemusten määrä on yhteensä noin 20 miljoonaa euroa. Yhtä lukuun ottamatta kaikki haetut hankkeet ovat edelleen tarjouskilpailuvaiheessa, joten niiden osalta varmuutta tilausten saamisesta ei ole. Innovaatiotukea on haettava ennen tilaussopimuksen tekemistä.

STX Finland Oy arvioi jättävänsä vuosina 2010–2011 jo sisällä olevien hakemustensa lisäksi useita uusia innovaatiotukihakemuksia, jotka käsittäisivät mm. risteilijä- ja automatkustajalainoja sekä jäävähvistettuja erikoisaluksia. Hankkeet on esitelty työryhmälle yksityiskohtaisemmin. Yhtiö arvioi hakevansa yhteensä innovaatiotukea vuosina 2009–2011 yhteensä noin 65–70 miljoonaa euroa. Uudenkaupungin Työvene Oy -telakka on ilmoittanut, että sen innovaatiotukitarve vuosille 2010–2011 on noin 2 miljoonaa euroa. Näin ollen yhteenlaskettu teollisuuden arvio vuosina 2010–2011 haettavasta innovaatiotuesta on hieman yli 70 miljoonaa euroa.

Suomen tärkeimmissä eurooppalaisissa kilpailijamaissa Alankomaissa, Espanjassa, Italiassa, Ranskassa ja Saksassa on käytössä toimiva innovaatiotukijärjestelmä. Saksassa järjestelmään on varattu vuosittain noin 20 miljoonaa euroa. Italiassa varattu määräraha on hieman suurempi (20–25 miljoonaa euroa, jopa 30 miljoonaa). Ranskassa innovaatiotuen määrä talousarviossa on pienempi, noin 5 miljoonaa euroa kahden vuoden ajaksi. Alankomaissa tukeen oli vuosille 2007–2009 varattu 20 miljoonaa euroa vuodessa. Tarkkaa tietoa siitä, kuinka paljon innovaatiotukia kilpailijamaissa on myönnetty, työryhmällä ei ole käytössään. Puolassa tukijärjestelmä ei ole käytössä, koska teollisuus on romahtanut ja maalle aikaisemmin maksetut tuet ovat Euroopan komission tarkastelussa (EU kieltää tukien jakamisen sellaisille yrityksille, jotka ovat aikaisemmin rikkoneet tukisääntöjä). Norjassa taas tukea ei ole otettu käyttöön. Portugalissa ja Kreikassa ei ole varsinaista alusten uudisrakennusteollisuutta.

Innovaatiotuki on tällä hetkellä ainoa EU:n hyväksymä niin sanottu suora valtiontuki-muoto, jota voidaan maksaa eurooppalaisille telakoille. Perusteena innovaatiotuen maksamiselle on Aasian maiden (erityisesti Etelä-Korean, Japanin ja Kiinan) erittäin vahva asema maailman laivarakennusteollisuudessa. Lisäksi Etelä-Koreassa ja Kiinassa on pantu käyntiin 15–20 miljardin euron valtion tukiohjelmat (tuki on enimmäkseen tarkoitettu lainamuotoiseksi). EU:n osuus maailman laivanrakennusmarkkinoista on supistunut alle 10 prosenttiin. Kuitenkin huoltovarmuussyistä ja myös puolustusteol-

lisuuden tarpeiden vuoksi on pidetty välttämättömänä, että Euroopassa säilyy laivanrakennusosaaminen. Tämän vuoksi EU:ssa on nähty, että eurooppalaisten telakoiden tulee, voidakseen jatkaa kilpailukykyisesti toimintaansa, keskittyä erikoisaluksiin ja hyödyntää innovatiivisia menetelmiä laivojen rakentamisessa. Koska EU:n hyväksymä laivanrakennuksen innovaatiotuki on käytössä Suomen kilpailijamaissa, on perusteltua, että myös Suomessa on vastaava tuki käytössä. Tuen mitoitus tulisi olla riittävä, jotta suomalaiset telakat voivat jo tarjouskilpailuvaiheessa luottaa siihen, että tukea on saatavissa ja se voidaan hinnoittelussa ottaa huomioon.

Kun otetaan huomioon, että kilpailu laivatilauksista on tällä hetkellä erittäin tiukkaa ja että Suomessa on saatu vain yksi kaupallinen tilaus kesän 2008 jälkeen, on välttämätöntä, että suomalaisilla telakoilla on käytössään mahdollisimman tasavertaiset toimintaedellytykset muiden eurooppalaisten laivanrakennusvaltioiden kanssa kilpailtaessa alustilauksista. EU:n hyväksymää laivanrakennuksen innovaatiotukea voidaan Suomessa myöntää vuosina 2009–2011 valtiontukipuitteiden mukaan enintään yhteensä 62 miljoonaa euroa ottaen huomioon EU:n notifiointipäätöksessään vahvistaman 80 miljoonan euron enimmäismäärän ja tähän asti myönnetty 18 miljoonan euron tukimäärä. Lisäksi on huomattava, että notifiointipäätöksen mukaan tukea voidaan myöntää vuositasolla kuitenkin enintään 20 miljoonaa euroa. Toisaalta teollisuus on arvioinut hakevansa vuosina 2009–2011 tukea yhteensä yli 70 miljoonaa euroa. Edellä olevan perusteella työryhmä esittää, että myös vuoden 2011 talousarvioon otetaan 10 miljoonan euron jälkirahoitusvaltuus laivanrakennusteollisuuden innovaatiotuen myöntämistä varten siten, että valtio maksaa tuen valmistumisen mukaan, aikaisintaan kuitenkin vuonna 2012. Lisäksi vuoden 2010 ja 2011 lisätalousarvioissa varaudutaan tarvittaessa lisävaltuuteen. Tarkoituksena on, että nykyisen vaikean suhdannetilanteen vallitessa innovaatiotuki myönnettäisiin ja maksettaisiin telakalle täysimääräisenä (enintään 20 prosenttia asetuksessa tarkoitetuista hyväksyttävistä kustannuksista tai enintään 150 euroa laivan kompensoitua bruttovetoisuustonna kohti).

Euroopan komissio on ilmoittanut käynnistävänsä vuoden 2010 aikana telakkateollisuuden valtiontukitiedonannon mahdollisen jatkamisen vuoden 2011 jälkeen liittyvän valmistelun. Suomen tulisi työryhmän mielestä tukea aikaisessa vaiheessa innovaatiotuen jatkamista myös vuoden 2011 jälkeen, jotta telakkateollisuuden toiminnalle saadaan pitkäjänteinen perusta.

### **3.1.2. Innovaatiotuen hallinnointi**

Laivanrakennuksen innovaatiotuen hallinnointi on tähän asti hoidettu asetuksen mukaisesti työ- ja elinkeinoministeriössä. Ministeriössä omaksuttujen periaatteiden mukaisesti suorien tukien myöntäminen ja hallinnointi on kuitenkin tarkoituksenmukaista siirtää pois ministeriöstä ministeriön alaisen yksikön tehtäväksi. Innovaatiotuen osalta tarkoituksenmukaisin menettely olisi sellainen, että innovaatiotuen hallinnointi siirtyisi työ- ja elinkeinoministeriöltä Varsinais-Suomen ELY-keskukselle Turkuun. Mallina olisi yritystukien osalta noudatettu käytäntö, jossa kaikki hakemukset menevät asianomaiseen ELY-keskukseen. ELY-keskus tekee kaikista hakemuksista yritystutkimuksen ja päätösesityksen, jotka osittain päätetään ELY-keskuksissa ja osittain tulevat ministeriön lopullisesti päätettäväksi. Innovaatiotuen osalta voitaisiin säätää, että telakan kotipaikasta riippumatta kaikki hakemukset ja tukikäsittelyt keskitettäisiin Varsinais-Suomen ELY-keskukselle.

Innovaatiotukihakemuksia on vuosittain suhteellisen vähäinen määrä, jolloin on järkevää, että tukihallinnointiin tarvittava asiantuntemus keskitetään yhteen paikkaan. Useimmissa tukihakemuksissa on lisäksi hakijana STX Finland Oy, jonka pääkonttori ja pääasiallinen telakka sijaitsevat Turussa. Varsinais-Suomen ELY-keskus valmistelisi kaikki tukihakemukset ja tekisi sellaiset tukipäätökset, joissa myönnettävän tuen mää-

rä olisi alle 5 miljoonaa euroa. Jos taas myönnettävän tuen määrä olisi yli 5 miljoonaa euroa (edellyttää valtioneuvoston raha-asiaivaliokunnan käsittelyä), päätävävalta siirtyisi työ- ja elinkeinoministeriölle. Järjestelyn yksityiskohdat (esimerkiksi maksatuskäytäntö) sovittaisiin erikseen työ- ja elinkeinoministeriön ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kesken. Innovaatiotuen esitetty uusi hallinnointitapa edellyttäisi joitakin muutoksia laivanrakennuksen innovaatioihin myönnettävästä valtionavustuksesta annettuun valtioneuvoston asetukseen. Tarvittavat asetusmuutokset valmisteltaisiin sen jälkeen, kun lopullinen päätös innovaatiotuen hallinnointitavasta on tehty.

**Esitys:** Työryhmä esittää, että nykyisen vaikean suhdannetilanteen vallitessa innovaatiotuki myönnettäisiin ja maksettaisiin täysimääräisenä. Vuoden 2011 talousarvioon otetaan 10 miljoonan euron jälkirahoitusvaltuus laivanrakennuksen innovaatiotukeen. Lisäksi varaudutaan tarvittaessa ottamaan lisävaltuus vuoden 2010 ja 2011 lisätalousarvioihin. Suomen tulisi tukea EU:ssa laivanrakennusteollisuuden innovaatiotuen jatkamista myös vuoden 2011 jälkeiseen aikaan.

*Innovaatiotuen hallinnointi ja osittainen päätöksenteko siirretään työ- ja elinkeinoministeriöstä Varsinais-Suomen ELY-keskukselle. Työ- ja elinkeinoministeriö päättäisi innovaatiotuesta, milloin myönnettävän tuen määrä olisi yli 5 miljoonaa euroa.*

### 3.2. Julkisesti tuettu telakka- ja varustamotoiminnan rahoitus

Rahoituksen ja takausten saatavuus vaikuttaa merkittävästi meriteollisuuden toimintaedellytyksiin. Finnvera Oyj on osallistunut vientitakuutuotteillaan telakoiden valmistusajankohdaksi yhteistyössä pankkien kanssa merkittävässä määrin. Lisäksi Finnvera Oyj ja Suomen Vientiluotto Oy hoitavat alustoimituksen jälkeistä rahoitusta niin sanotuilla OECD-ehtoisilla rahoitusjärjestelyillä, joita ovat vientitakuut, korontasaukset sekä finanssikriisin ajaksi vuosiksi 2009–2010 käyttöön otettu niin sanottu jällelenrahoitusmalli. Kotimaisten alushankintojen takauksia Finnvera voi myöntää alustauslain nojalla.

Vientitakuu annetaan yleensä niin sanotun ostajaluottotakuun muodossa, joka on vakuus luoton antajalle ulkomaisesta ostajasta, ostajan pankista tai ostajan maasta aiheutuvien luottoriskien varalta. Viejälle takuujärjestely merkitsee kauppahinnan saamista käteisehdoin ja luottoriskin siirtymistä luotonantajalle. Laivanrakennustoimialaa koskevan sektorisopimuksen mukaan vientitakuulla taatun luoton takaisinmaksuaika saa olla enintään 12 vuotta toimituksesta ja lisäksi edellytetään vähintään 20 prosentin käteismaksuosuutta. Takuukate on yleensä 50–80 prosenttia (poikkeuksellisesti jopa 95 %).

Suomen Vientiluotto Oy:n hallinnoimassa korontasausjärjestelmässä luottolaitos antaa asiakkaalleen, joko suomalaisten tuotteiden tai palveluiden ostajalle tai viejälle, OECD-ehtoisen luoton. Vientiluotto tekee sen jälkeen korontasausopimuksen kyseisen luottolaitoksen kanssa. Sopimusten perusteella Vientiluotto kantaa kiinteän CIRR-koron ja vaihtuvan koron välisen korkoriskin vastaanottaessaan luottolaitokselta kiinteää CIRR-korkoa ja maksaessaan sille tavallisesti kuuden kuukauden välein vaihtuvaa markkinaehtoista korkoa.

Uutena rahoitustuotteena on otettu käyttöön vuoden 2009 alusta niin sanottu jällelenrahoitusmalli. Jällelenrahoitusmallissa Suomen Vientiluotto Oy rahoittaa Valtiokonttorin joko valtion tai Finnvera Oyj:n lukuun markkinoilta hankkimilla varoilla suomalaisen tai

ulkomaisen luotto- tai rahoituslaitoksen kautta Suomessa tapahtuvan vientikaupan edellyttämää pitkäaikaista luotonantoa. Mallissa on varauduttu enintään 3,7 miljardin euron vientihankkeiden rahoittamiseen vuosina 2009–2010. Järjestelyn piiriin tulevissa vientihankkeissa edellytetään valtion vientitakuuta. Jälleenrahoitusmallin käyttöönottoon liittyen myös vientitakuulakiin sisältyvä vientitakuiden myöntämisen enimmäismäärää on nostettu 12,5 miljardiin euroon.

Nykyisessä taloustilanteessa Finnveran rahoitustuotteiden kysyntä on voimakkaasti kasvanut vuonna 2008 vuoteen 2007 verrattuna. Vientitakuiden puolella kysyntä jopa nelinkertaistui vuoden 2008 aikana. Vuonna 2009 kysyntä on jonkin verran vähentynyt viennin vaikeutumisen johdosta. Meriteollisuussektorin merkitystä Finnveran rahoitustoiminnassa osoittaa se, että Finnveran vientitakuutoiminnan kaupallisten vastuiden noin 8,3 miljardin euron kokonaismäärästä telakka- ja varustamoliiketoiminnan osuus on noin 35 prosenttia.

Kuten edellä on todettu, talouskriisiin liittyen Suomessa on otettu käyttöön Suomen Vientiluotto Oy:n hallinnoima Suomesta tapahtuvien vientitoimitusten jälleenrahoitusmalli, joka perustuu valtion nimissä otettavaan varainhankintaan. Työryhmän mielestä jälleenrahoituksen mahdollinen käyttö kotimaisten varustamojen alushankintojen rahoittamiseen tulisi selvittää. Mikäli jälleenrahoitusmalli olisi samoin ehdoin kuin vientitoimitusten osalta käytössä myös kotimaisten alushankintojen osalta, voisi tämä mahdollistaa kilpailukykyisen ja pitkäaikaisen rahoituksen järjestämisen mahdollisille kotimaisten varustamoiden alustilauksille (ks. luku 3.9.). Toisena vaihtoehtona kotimaisten alustilausten rahoituksessa voisi tulla kysymykseen Finnveran suhdannerahoituksen käyttö. Kolmantena vaihtoehtona voisi olla eduskunnan suostumuksella myönnetty laina tai takaus valtion talousarviosta. Muitakaan mahdollisia rahoitusmalleja ei tulisi sulkea pois. Rahoituskriisistä johtuen varustamoilla on edelleen vaikeuksia hankkia markkinoilta pitkäaikaista luottoa.

**Esitys:** Työryhmä esittää, että meriteollisuusalan yrityksille varmistetaan kansainvälisesti kilpailukykyiset, julkisesti tuetut viennin luotto- ja takuujärjestelyt sekä telakan rakennusaikainen rahoitus Finnvera Oyj:n ja Vientiluotto Oy:n toimenpitein myös tulevaisuudessa.

Työryhmä esittää lisäksi, että jälleenrahoituksen tai muun julkisesti tuetun rahoitusinstrumentin mahdollinen käyttö kotimaisten varustamojen alushankintojen rahoittamiseen tulisi selvittää.

### 3.3. Työvoimakoulutus

Työvoimapolitiittinen aikuiskoulutus eli työvoimakoulutus on osa julkisia työvoimapalveluja, joilla tuetaan työnhakijoiden osaamisen kehittymistä ja työllistymistä sekä turvataan osaavan työvoiman saatavuutta työmarkkinoilla. Työvoimakoulutuksena voidaan tiettyjen reunaehtojen puitteissa tarjota kaikkien alojen ja koulutustasojen ammatillista tai valmentavaa koulutusta opiskelijaryhmille tai yksittäisinä koulutuspaikkoina.

Työvoimakoulutus hankitaan valtion talousarviossa tarkoitukseen varatuin varoin, jotka työ- ja elinkeinoministeriö osoittaa vuosittain ELY-keskusten<sup>9</sup> käyttöön. Nämä voivat

<sup>9</sup> Aluehallinnon kehittämis- ja uudistamishankkeen (ALKU-hankkeen) myötä valtion aluehallinto muuttuu vuoden 2010 alusta. Uudistuksessa lakkautetaan lääninhallitukset, TE-keskukset, alueelliset ympäristökeskukset, ympäristölupavirastot, tiepiirit ja työsuojelupiirit. Näiden tehtävät organisoidaan kahteen uuteen viranomaiseen: Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen (ELY) sekä Aluehallintovirastoon (AVI).

edelleen osoittaa osan määrärahasta paikallisten TE-toimistojen käyttöön. Esimerkiksi vuonna 2009 työvoimakoulutuksen hankintaan on ollut käytettävissä kaikkiaan noin 230 miljoonaa euroa.

Työvoimakoulutusta voidaan hankkia myös työnantajan ja TE-hallinnon yhdessä rahoittamana ns. yhteishankintakoulutuksena, jolloin koulutusta voidaan räätälöidä työnantajan tarpeita vastaavasti. Työvoimakoulutuksen yhteishankinta muodostuu kolmesta eri tilanteisiin soveltuvat koulutustuotteesta. RekryKoulutus on tarkoitettu tilanteisiin, joissa työnantajalla on tarve saada uutta osaavaa työvoimaa, eikä sellaista ole entuudestaan työmarkkinoilla tarjolla tai oppilaitoksista valmistumassa, vaan tarvitaan esimerkiksi jatko- tai lisäkoulutusta. TäsmäKoulutus on tuote joka on tarkoitettu tilanteisiin, joissa työnantajan toiminnassa tapahtuu sellaisia muutoksia, jotka edellyttävät olemassa olevan henkilöstön ammatillisen osaamisen täydentämistä. Kolmas tuote MuutosKoulutus soveltuu puolestaan tilanteisiin, joissa henkilöstöä joudutaan vähentämään ja työnantaja haluaa tukea irtisanottavia tarjoamalla näille mahdollisuuden ammatillisen osaamisensa täydentämiseen.

ELY-keskukset suunnittelevat koulutushankintansa yhteistyössä alueensa TE-toimistojen, kuntien, elinkeinopalvelujen, oppilaitosten, työmarkkinaosapuolten sekä muiden yhteistyötahojen kanssa. Tavoitteena on vastata mahdollisimman kattavasti keskeisiin osaamistarpeisiin kullakin alueella, joten käytettävissä olevia resursseja voidaan osin joustavasti suunnata kulloistenkin tarpeiden mukaan uusille koulutusaloille tai yhteishankintakoulutuksiin.

Telakka- ja meriteollisuusosalalle erityisesti kohdennettua koulutusta tai ko. klusterin osaamistarpeita tukevaa muuta koulutusta on järjestetty myös työvoimakoulutuksena useiden ELY-keskusten alueella. Kaikki ELY-keskukset tarjoavat metallialan tutkintotavoitteista koulutusta esim. kone- ja metallialan perustutkintoon tai koneistajan, hitsaajan tai koneenasentajan ammattitutkintoon. Yhteishankintakoulutuksina on toteutettu useita erikoiskoulutuksia mm. runkotuotantoon ja suunnitteluun, putkihitsaukseen, sisustus-, kansi ja sähkösuunnitteluun sekä välillisesti telakka- ja meriteollisuuden tarpeita palvelevia puu-, pintakäsittely-, sähkö- ja tietotekniikka-alojen koulutuksia. Työllisyys- ja sitä kautta työvoimakoulutustarve vaihtelee eri telakkapaikkakunnilla. Raumalla on hyvä työllisyystilanne seuraavaksi vuodeksi ja tarvetta on uusien työntekijöiden rekrytointiin. Tarve on noin 200 henkilöä, joista kolmannes on toimihenkilöitä, eli työvoimakoulutusta tarvitaan tältä osin.

Turun telakalle on TE-toimisto perustanut info-pisteen, josta työnhakijat/lomautetut saavat henkilökohtaista neuvontaa. Turussa tarvitaan nousun alkaessa lomautuksesta paluu -koulutusta sadoille henkilöille (täydennys- ja uudelleenkoulutusta myös työvoimakoulutuksena) sekä myös lisäkoulutusta esim. tuotteiden vaihtumisen takia (esim. LNG-kaasulaivat ja LNG-dieselmootorit). Toimihenkilöpuolella tarvitaan koulutusta mm. suunnittelujärjestelmien muutosten takia ja tieto-taitotason ylläpitämistä. Erityisesti Turun alueen vaikea työllisyystilanne edellyttää opetushallitukselta aloituspaikkojen lisäämistä ammattikorkeakouluissa, ammattioppilaitoksissa ja telakan teollisuusoppilaitoksessa. Koulutuksen kiinnostavuus lisääntyy, jos se toteutetaan oppisopimuskoulutuksena tai jos työvoimakoulutukseen kuuluvien työssäoppimisjaksojen ajalta voidaan maksaa palkkaa. Työssäoppimiskäytäntöjä tullaan kehittämään työ- ja elinkeinoministeriössä vuoden 2010 aikana.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksessa on telakkateollisuutta tukevan työvoimankoulutuksen tavoitteeksi asetettu osaamisen kehittämis- ja koulutuspalveluilla samanaikaisesti vahvistaa koko telakkateollisuuden osaamista, varmistaa alan työvoiman kvaifiikaatioiden kehittyminen sekä työvoiman käytettävyys ja riittävyys telakkateollisuuteen myös jatkossa. Tähän asti tärkein koulutuksellinen väline on ollut työvoimakoulutuksen

yhteishankinta, joka on ollut yritysten sopeutumis- ja toiminnan kehittämistilanteisiin räätälöityä Täsmä- ja MuutosKoulutusta. Yhteishankintakoulutusten sisällöissä on painotettu: laivanrakennuksen ammatillista moniosaamista ja uusia kvalifikaatioita kaikilla ammattialoilla ja -tasoilla, liiketoiminta-, prosessi-, järjestelmä- ja työnjohto-osaamista sekä hiljaisen tiedon säilyttämiseksi tarkoitettua työhön perehdytysosaamista (ikäntyville). Muut ammatilliset työvoimakoulutustoimenpiteet on suunniteltu vuonna 2009 etupainotteisesti telakkateollisuutta tukevaan ammatilliseen työvoimakoulutukseen alalta lomautetuiksi ja työttömäksi jääneille. Suunnittelu on tehty tiiviissä yhteistyössä telakkateollisuuden ja sen sidosryhmien kanssa.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on sopinut Turun telakan ja sen teollisuusoppilaitoksen kanssa MuutosKoulutus-paketista, jossa tällä hetkellä on mukana suunnittelu, runkotuotanto ja osa varustelua. Lomautusaikana toteutettava koulutuskokonaisuus sisältää jatko-, täydennys- ja muuntokoulutusta lomautetuille ja lomautettaville runkotuotannon ja laivasuunnittelun työntekijöille ja toimihenkilöille. MuutosKoulutus-paketti on tarkoitettu Turun telakan ja myös sen alihankkijaverkoston yritysten työntekijöille. Suunnitelmat on tarkistettu Turun telakan kanssa viimeksi 3.12.2009.

Varsinais-Suomessa vuodelle 2009 hankituista noin 50 000 kone- ja metallialan opiskelijatyöpäivästä noin 1/3 kohdistuu telakkateollisuuden työvoimaan. Vuodelle 2010 ELY-keskus on hankkinut yhteensä 55 000 opiskelijatyöpäivää kone- ja metallialan koulutusta perusresursseilla. Lisäksi käynnissä on mm. talonrakennus-, puu-, pintakäsittely-, talotekniikka-, sähkö- ja tietotekniikka-alaan liittyviä koulutuksia, joista osa palvelee joko suoraan tai välillisesti telakkateollisuuden tarpeita.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on varautunut telakkateollisuudesta työttömiksi jääville lisäksi Uudet urat -hankkeella. Sen alla tarjotaan alalta työttömäksi jääville ja vasta valmistuneille erityiskoulutetuille työnhakijoille KEKO-tyyppisiä kehittämiskoulutuksia yritysten kehittämishankkeissa, PROTOMO-koulutusmallin käynnistäminen Salo-Turku akselilla erityiskoulutettujen tarpeisiin sekä teknisen alan työnjohtokoulutusta. Viimeksi mainittu työnjohtokoulutus pilottihanke, joka on valmisteltu yhdessä teknologiateollisuuden ja opetushallinnon kanssa Turun seudulle. ELY-keskus varautuu laajentamaan tätä koulutusta työvoimapolitiittisena koulutuksena. Varsinais-Suomessa on myös suunniteltu teknisen alan jatkokoulutusta (insinöörien muuntokoulutusta AMK-insinööriksi) aloitettavaksi vuonna 2010 työvoimakoulutuksena, mikäli lisäresursseja saadaan. Tavoitteena on liittää nämä työvoimakoulutukset osaksi laajempia meriteollisuuden yritysten kehittämishankkeita. Kehittämistoimet ja koulutussisällöt sovitetaan pienten ja keskisuurten yritysten tarpeisiin Entistä kiinteämpi vuorovaikutus koulutuksen, tutkimuksen (mm. OSKE) ja meriteollisuuden välillä on edellytys sille, että nämä koulutukset kehittyvät.

Edellä mainittuja ja jo sovittuja telakkateollisuuden lomautusaikaista yhteisrahoitteista ja muuta ammatillista työvoimakoulutusta ja kehittämistä koskevaa kokonaisuutta jatketaan ja toteutetaan vuonna 2010 ELY-keskuksen normaalisti käytössä olevilla työvoimakoulutuksen hankintamäärärahoilla (kansallinen ja ESR) hankintasuunnitelmien mukaan. ESR-määrärahojen tehokas käyttö edellyttää sitä, että ESR:lle määriteltyjä henkilöstön kiintiöitä nostetaan vuosien 2010 ja 2011 osalta. Uusien yritys kohtaisten telakkateollisuuden koulutus- ja kehittämishankkeiden lisäresursointitarve selvitetään uudelleen vuoden 2010 alkupuolella ELY-keskuksen organisoimalla verkostonselvityksellä. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen arvio lisämäärärahoista työvoimakoulutukseen (mom. 32.30.51) on edellä esitetyn mukaan 2,3 miljoonaa euroa.

Helsingissä tarvitaan uudelleen koulutusta tuotannon uudelleen käynnistyessä eli myös eräänlaista lomautuksesta paluu -koulutusta. Kokonaisuudessaan tarvetta tulee ole-

maan useiden satojen työntekijöiden ja toimihenkilöiden koulutukseen pääasiallisesti työvoimakoulutuksena lomautusaikana.

Varsinais-Suomen ELY-keskusta lukuun ottamatta vuoden 2010 koulutustarpeisiin arvioidaan voitavan vastata talousarvioesityksessä momentille 32.30.51 osoitettujen määrärahojen puitteissa. Työvoimapolitiiseen aikuiskoulutukseen on ensi vuonna käytettävissä noin 266 miljoonaa euroa, josta maahanmuuttajien kotoutumiskoulutukseen käytetään noin 34 miljoonaa euroa. Jos alalla tapahtuu merkittäviä rakenteellisia järjestelyjä, joista aiheutuu muutosturvan toimintamallin piiriin kuuluvien henkilöiden koulutustarpeista, voidaan lisäresurssitarpeita esittää lisätalousarviossa.

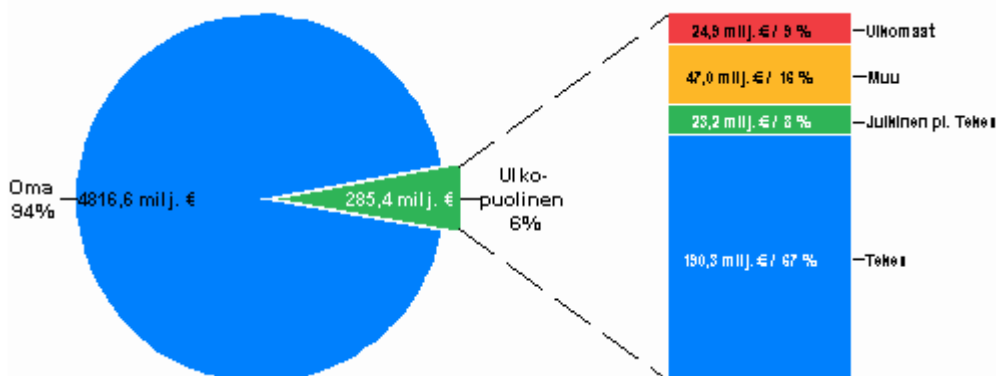
**Esitys:** Työryhmä esittää, että Varsinais-Suomen ELY-keskukselle myönnetään työ- ja elinkeinoministeriön jakamattomasta määrärahasta lisämäärärahaa työvoimakoulutukseen (mom. 32.30.51) 2,3 miljoonaa euroa. Lisäksi vuoden 2010 lisätalousarviossa varaudutaan tarvittaessa lisämäärärahaan työvoimakoulutukseen erityisesti Varsinais-Suomen alueelle.

Työryhmä esittää lisäksi, että ESR:lle määriteltyjä henkilöresurssien kiintiöitä nostetaan vuosien 2010 ja 2011 osalta, jotta ESR-määrärahoja voidaan käyttää tehokkaasti.

### 3.4. Tutkimus- ja kehittämistoiminta

Yritysten tutkimus- ja kehittämismenot olivat vuonna 2008 noin 5,1 miljardia euroa. Kehittämismenoista noin 94 prosenttia rahoittivat yritykset itse, noin 6 prosenttia rahoituksesta tuli ulkopuolelta kuvion 5 mukaisesti.

**Kuvio 5. Yritysten kehittämismenot ja niiden rahoitus 2008. Lähde: Tilastokeskus.**



Julkisen rahoituksen osuus eri toimialojen kehittämiskustannuksista vaihtelee merkittävästi ollen tyyppillisesti 8–12 prosenttia kustannuksista. Tilastokeskuksen mukaan kulkuneuvojen valmistajien kehittämismenot olivat vuonna 2007 yhteensä noin 44,5 miljoonaa euroa, josta julkisten rahoituksen osuus oli noin 37 prosenttia. Kulkuneuvojen valmistamisessa julkisen rahoituksen osuus on siten poikkeuksellisen suuri.

Laivan- ja veneenrakennukseen liittyvään tuotekehitykseen käytettiin Suomessa tilastokeskuksen mukaan vuonna 2007 yhteensä 8,3 miljoonaa euroa. Todellisuudessa

panostukset voivat olla jonkin verran suurempia (10–12 miljoonaa euroa), koska Tilastokeskuksen kysely ei kata toimialan kaikkia yrityksiä.

Edellä mainittujen osuuksien perusteella voidaan arvioida, että julkisen rahoituksen taso meriteollisuusklusterin tutkimus- ja kehittämistoiminnan rahoituksesta on Suomessa ollut aika korkea, selvästi korkeampi kuin teollisilla toimialoilla keskimäärin.

Meriteollisuuden tutkimus- ja kehitystoimintaa on jo pitkään rakennettu tiiviissä yhteistyössä alan keskeisen toimialajärjestön eli Meriteollisuusyhdistys ry:n, alan tutkimuslaitosten ja Tekesin kesken. Merkittävin tulos tästä yhteistyöstä on vuosina 2003–2007 toteutettu MERIKE-tutkimusohjelma, joka paneutui kolmeen isoon teemaan:

- meriteollisuuden ansaitsemiskyvyn ja elinkaarituen kehittämiseen
- tuotantokustannusten alentamiseen ja
- toimitusaikojen lyhentämiseen.

Tämän ohjelman kokonaiskustannukset olivat 46 miljoonaa euroa, josta Tekesin osuus oli 21 miljoonaa euroa. MERIKE-ohjelmalle oli tyypillistä, että sen toteuttamiseen osallistui erittäin laajasti myös meriteollisuudet keskeisiä verkostoyrityksiä. Merkittävä osa (yli puolet) MERIKE-ohjelmassa mukana olevista yrityksistä oli pk-yrityksiä. Näiden kehittämisprojektien tulosten implementointi on parhaillaan meneillään.

Meriteollisuus on pohtinut paljon omia kehittämistarpeitaan ja strategisia tutkimuskohhteitaan. MERIKE-ohjelman loppujulkaisussa alan keskeisimmiksi kehittämiskohteiksi todettiin:

- Innovatiiviset, kilpailukykyiset tuotteet ja niihin kytkeytyvät palvelut
- Tehokkaat prosessit kansainvälisissä kumppanuusverkostoissa
- Liiketoimintaosaaminen ja liiketoiminnan kehittäminen.

Näiden kehittämistarpeiden toteuttamiseksi käynnistyi vuoden 2009 keväällä FIMECC Oy:n (metalli- ja koneenrakennusalan strategisen huippusaamisen keskittymä) lähes MERIKE-ohjelman kokoinen FIMECC-ohjelma teemalla ”Innovatiiviset verkostot”. Tämän ohjelman toteuttamisen ytimessä ovat keskeiset telakkateollisuuden toimijat. Ohjelman volyyymi vuosille 2009–2014 on noin 43 miljoonaa euroa, josta julkisen rahoituksen osuus (Tekes ja muut julkiset toimijat) on yhteensä noin 50 prosenttia. Ohjelman tutkimuksessa keskitytään etsimään keinoja räätälöityjen ratkaisujen tekemiseen sarjavalmistuksen tehokkuudella. Ohjelman lähestymistapa on hyvin käytännönläheinen, etsitään ratkaisuja laivan uuteen rakennustapaan, hyttialueiden teollistamiseen ja suunnittelutyökalujen kehittämiseen. Julkisen rahoituksen osuutta voidaan SHOK-ohjelmien pelisääntöjen mukaan nostaa jopa 75 prosenttiin ohjelman kokonaiskustannuksista. Tämä osuus edellyttää kuitenkin ohjelman laajaa julkisuutta ja sisällöltä vahvaa tutkimuksellisuutta. Ohjelmassa on mukana yhteensä 24 yritystä (6 suurta, 18 pk-yritystä) ja 11 tutkimuslaitosta.

Tutkimus- ja kehittämistyötä voidaan Suomessa rahoittaa mm. Tekesin, Finnveran ja ELY-keskusten avulla. Tekesin rahoitus kohdistuu nykyisin hyvin laajasti yrityksen kehittämistoimintaan. Kohteena voi olla erilaiset selvitykset ja asiantuntijapalveluiden hankinta, liiketoiminta- ja palvelukonseptien kehitys, tuote- ja tuotantoteknologian kehittäminen, työelämän kehittäminen jne. Tekesin rahoitus on projektien osarahoitusta, joka myönnetään avustuksena (25–75 %) ja/tai lainana (25–70 %). Rahoitustyyppiin ja prosenttiosuuteen vaikuttavat hankkeen uutuus, haastavuus, riskit ja markkinaetäi-

syys. Yrityksiä käsitellään tasapuolisesti toimialasta ja maantieteellisestä sijainnista riippumatta. Erilaisia rahoitustasoja eri toimialoille ei ole käytössä.

Eräänä kehittämisvaihtoehtona työryhmässä tuotiin esiin, että telakkateollisuuden kannalta keskeiset julkiset toimijat (Tekes, ELY-keskukset ja Finnvera) perustaisivat yhteisen projektiryhmän auttamaan telakka-alan pk-yrityksiä kehittämään ja ylläpitämään osaamistaan, tuotteitaan ja toimintaprosessejaan yli taantumän syvimmän vaiheen (olemassa olevien rahoitusvaltuuksiensa puitteissa). Yhteistyöryhmällä voisi olla edustajat Turussa, Raumalla/Porissa ja Helsingissä. Samalla se olisi erinomainen keino saada julkisten toimijoiden yhteistyölle myös aitoa sisältöä ilman merkittäviä kustannusvaikutuksia muuhun budjettitalouteen.

EU-tasolla on tehty merkittävästi yhteistyötä ja aloitteita merisektorin aseman parantamiseksi tutkimus- ja tuotekehitystyön avulla. Yhteistyötä haittaa alan sirpaleisuus, ja sitä kautta vaikeus rakentaa yhteistä eurooppalaista meriteollisuuspolitiikkaa. Alan eurooppalaiset yritykset ovat perustaneet yhteisen foorumin, The Maritime Industries Forum (MIF), alan kehittämistoimien koordinoimiseksi. Tämän foorumin rakentamien linjausten yksi tärkeimmistä ohjelmista on LeaderSHIP 2015 -ohjelma, joka luotiin 2002–2003 tavoitteena nostaa meritekniikan asemaa, jota silloinen risteilymarkkinoiden taantuma (11.9.2001 terroristi-iskut) oli lamaannuttanut. Yksi ohjelman keskeisiä valintoja oli tehostaa merkittävästi alan tutkimusta ja yhteistyötä, välttää päällekkäisyyksiä ja lisätä yhteistä panostusta alan kehittämiseen. Tässä työssä on onnistuttu hyvin. Meritekniikan osuus EU:n rahoituksessa on kasvanut merkittävästi siirryttäessä FP6:stä FP7:ään. Myös suomalaiset meriklusterin yritykset ja tutkimuslaitokset ovat osallistuneet myös merkittäviin EU-projekteihin, ollen koordinaattorin roolissa esim. EU:n InterSHIP-projektissa (volyyymi noin 38 miljoonaa euroa).

EU:n vihreässä kirjassa yhteisestä meripolitiikasta painottuu vahvasti ympäristöasiat. Etenkin meriliikenteen päästöistä ollaan erityisen huolestuneita (esim. laivojen CO<sub>2</sub> päästöt olivat vuonna 2000 EU:n alueella yhteensä noin 157 miljoonaa tonnia, mikä on enemmän kuin lentoliikenteen CO<sub>2</sub> päästöt EU:n ilmatilassa). On siis oletettavaa että ympäristöasiat tulevat korostumaan tulevina vuosina vahvasti EU:n meritekniikan kehittämisen fokuksessa.

Euroopan komission selvityksen alaisena on CleanSHIP-aloite, jonka tarkoituksena olisi rakentaa hyvin vähäpäästöisiä tai jopa nollapäästöisiä laivoja. Niiden tutkiminen on kuitenkin vielä kesken ja tutkimuksen jatkaminen perustuisi mahdollisesti julkisen ja laivanrakennustoimialan yritysten väliseen sopimukseen (public private partnership -periaatteella). Komission tutkii erityisesti säädösten ja jäsenmaiden mahdollisten taloudellisten kannustimien vaikutuksia laivanrakennuksessa, jos vähäpäästöinnovaatiot otetaan käyttöön aikaisessa vaiheessa. Laivalaitevalmistajat ovat esittäneet omat mahdollisuutensa meriliikenteen ympäristövaikutusten pienentämiseen esittämällä omia ratkaisujaan meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi (Green Ship Technology Book, <http://emec.eu/green/>). Näitä ratkaisuja ovat kehittämässä myös suomalaiset alan yritykset.

Arktinen osaaminen oli pitkään yksi suomalaisten meriteollisuuden vahvuuksista. Eri-tyisesti Neuvostoliittoon tehdyt monet vaativat sovellukset loivat pohjaan tämän osaamisen synnyttämiselle ja kasvattamiselle. Arktista osaamista on ylläpidetty edelleenkin paitsi kotimaisin voimin, myös yhteistyössä EU:n tutkimusohjelmien kanssa. Asia on tärkeä, koska Venäjän arktisten alueiden hyödyntäminen voi tarjota tulevaisuudessa

merkittäviä mahdollisuuksia myös suomalaiselle meriteollisuudelle ja rakennusteollisuudelle.<sup>10</sup>

***Esitys:** Työryhmä esittää, että vuoden 2010 lisätalousarviossa varaudutaan tarvittaessa lisämäärärahaan Tekesin rahoittamaan tutkimus- ja kehittämistoimintaan ja säilyttämään Tekesin rahoitus vähintään nykyisellä tasolla. Myös EU-rahoituksen hyödyntämistä tulisi aktivoida.*

### 3.5. Alihankkijaverkoston tukeminen

Telakoiden tilaus- ja työllisyystilanteen voimakas heikentyminen vaikuttaa myös merkittävästi alihankintaverkoston yritysten taloudelliseen tilanteeseen. Verkostoon kuuluu jopa 900 yritystä, joista useimmat ovat pk-yrityksiä. Monet yrityksistä joutuvat nykyisen talouskriisin johdosta maksuvalmiusongelmiin. Yritykset joutuvat myös suuntaamaan toimintaansa nykyistä enemmän esimerkiksi vientiin ja toimituksiin telakkatoimialan ulkopuolelle. Jotta yritykset selviävät tämän vaikean talous- ja rakennemuutostilanteen yli, tarvitaan myös valtion toimenpiteitä tilanteen helpottamiseksi ja tarvittavien kehittämistoimenpiteiden mahdollistamiseksi.

Valtion toimenpiteinä tulevat kysymykseen lähinnä Finnvera Oyj:n suhdannelainat ja -takaukset sekä yritysten investointi- ja kehittämishankkeiden tuki. Myös pk-yritysten osaamisen kehittäminen ELY-keskusten tarjoamien palveluiden avulla on tärkeä väline.

Finnvera Oyj:n suhdannelainoja ja -takauksia voidaan myöntää sellaisille yrityksille, joiden kannattavuus tai maksuvalmius on heikentynyt vuonna 2008 alkanutta rahoituskriisiä seuranneen taloudellisen laskusuhdanteen takia ja joilla arvioidaan olevan edellytykset kannattavaan toimintaan suhdannetilanteen parannuttua. Lainatakauksia voidaan myöntää investointeihin ja käyttöpääomaksi. Laina-aika voi olla enintään 6 vuotta ja yrityskohtaisesti laina tai takaus voi olla enintään 10 miljoonaa euroa. Poikkeuksellisesti Finnveran tappiokorvaussitoumuksessa mainittujen edellytysten täyttyessä suhdannerahoitusta voidaan myöntää myös muille kuin pk-yrityksille ja myönnettävän rahoituksen määrä voi ylittää 10 miljoonan euron rajan. Lainan tai takauksen myöntämisen edellytyksenä on lisäksi, että yrityksen päärahoittaja on suostunut lainan tai takaukseen vakauttamiseen sovituksi määräajaksi (yleensä kahdeksi vuodeksi). Jotta suhdannerahoituksella voidaan vaikuttaa telakoiden alihankintaverkoston tilanteeseen helpottavasti, on tärkeätä huolehtia, että Finnvera Oyj:llä on käytettävissään riittävät valtuudet suhdannerahoituksen myöntämiseen. Tällä hetkellä suhdannerahoitusta on varauduttu myöntämään yhteensä 900 miljoonaa euroa vuosina 2009–2011 (noin 300 miljoonaa euroa vuosittain).

Yritysten investointeihin ja kehittämishankkeisiin myönnettäviä avustuksia (mom. 32.30.45) myönnetään muun muassa pk-yritysten kasvua, osaamista, verkostoitumista ja kansainvälistymistä edistäviin hankkeisiin. Äkillisen rakennemuutoksen alueilla avustuksia suunnataan erityisesti uusia työpaikkoja sekä työllistymismahdollisuuksia luoviin hankkeisiin. Kyseiselle momentille on vuoden 2010 talousarvioesityksessä esitetty 42 miljoonaa euroa, josta 12 miljoonaa euroa on esitetty käytettäväksi valtioneuvoston vahvistamilla äkillisen rakennemuutoksen alueilla. Alihankintaketjun etsiessä korvaavaa työtä ylimenokauden ajaksi on tärkeää, että yrityksillä on tarvittaessa käytössään myös yritysten investointi- ja kehittämishankkeiden tukemiseen tarkoitettuja avustuksia. Tämän vuoksi tuleekin huolehtia siitä, että erityisesti Varsinais-Suomen

<sup>10</sup> Aiheesta lisää luvussa 3.11.

alueella on käytössä riittävät valtuudet investointi- ja kehittämisavustuksien myöntämiseen.

Vuoden 2010 talousarvioon sisältyy pk-yritysten osaamisen kehittämispalveluihin (mom. 32.01.02) 1,682 miljoonan euron määräraha. Määrärahaa esitetään käytettäväksi telakkateollisuuden alihankkijayritysten selviytymiseen laman yli auttamalla yrityksiä vakauttamaan ja parantamaan taloudellista tilannettaan, kehittämään omia tuotteita ja palveluja sekä suuntaamaan liiketoimintaansa uusille markkinasegmenteille. Lisäksi tavoitteena on vahvistaa yritysten kykyä vastata päähankkijoiden vaatimuksiin alihankkija-, järjestelmätoimittaja- tai muissa verkostokumppanuussuhteissa toimittaessa. Yrityksille tarjotaan nopeavaikutteisia liiketoiminnan kehittämiseen tarkoitettuja asiantuntijapalveluita ja kehittämisohjelmia, joista esimerkkeinä voidaan mainita Balanssi-, Globaali-, Kunto-, Tuote-Start- ja Myyntiteho-palvelut sekä pitempikestoista kehittämisohjelmista toimitusjohtaja-, tuotepäällikkö- ja markkinointipäällikkövalmennukset. Tätä määrärahaa esitetään korotettavaksi yhdellä miljoonalla eurolla seuraavassa lisätalousarviossa ja kohdennettavaksi Varsinais-Suomen ELY-keskukselle ensisijaisesti telakkateollisuuden tarpeisiin.

Arvioidun kahden vuoden ylimenokauden aikana tarvitaan erilaisia toimenpiteitä, joilla pyritään ehkäisemään laajan alihankintaverkoston hajoaminen. Olennaista on, että toimenpiteiden koordinointi tehdään yhteistyössä alihankkijoiden, telakan sekä valtakunnallisten että alueellisten toimijoiden kesken Varsinais-Suomen ELY-keskuksen johdolla.

**Esitys:** Työryhmä esittää, että tarvittaessa vuoden 2010 lisätalousarviossa tai muulla tavoin korotetaan pk-yritysten osaamisen kehittämispalvelujen määrärahaa yhdellä miljoonalla eurolla ja että se kohdennetaan Varsinais-Suomen ELY-keskukselle ensisijaisesti telakkateollisuuden tarpeisiin huomioiden samalla tarvittava määräaikainen lisähenkilötyövuosiresurssi. Lisäksi vuoden 2010 lisätalousarviolla ja muilla päätöksillä varaudutaan tarvittaessa huolehtimaan määrärahojen ja valtuuksien riittävydestä Finnvera Oyj:n suhdannerahoitukseen (mom. 32.30.42) ja investointi- ja kehittämishankkeiden tukemiseen (mom. 32.30.45).

Lisäksi työryhmä esittää, että alihankkijaverkoston tukemiseksi käytössä olevien toimenpiteiden koordinointi ja alihankkijayritysten neuvonta tehdään yhteistyössä eri tahojen kesken Varsinais-Suomen ELY-keskuksen johdolla.

### 3.6. Ympäristöystävällisten investointien tarve ja tuki

Myös meriliikenteelle asetettavat ympäristövaatimukset ovat viimevuosina selvästi kasvaneet. Nyt vaaditaan entistä turvallisempia, energiatehokkaita ja ympäristönsuojelun kannalta parempia aluksia, joiden päästöt ilmaan ja veteen ovat vähäisiä. Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO hyväksyi lokakuussa 2008 kokonaan uudistetun ilmansuojeluliitteen MARPOL-yleissopimukseen. Uusilla määräyksillä vähennetään laivojen rikkioksidin (SO<sub>x</sub>) ja typenoksidin (NO<sub>x</sub>) -päästöjä.

Uudet laivojen polttoaineen rikkipitoisuutta koskevat määräykset vaikuttavat ilmanlaadun kohentamiseen erityisesti rannikkoseuduilla vilkkaasti liikennöityjen laivaväylien varrella ja lisäävät meriturvallisuutta. Typenoksidipäästöjen rajoittamisella vaikutetaan erityisesti merialueiden rehevöitymisen vähentämiseen. Rikkipäästöjen osalta edellytetään rikkipitoisuuden laskevan globaalilla tasolla viimeistään vuoteen 2025 mennessä

0,5 prosenttiin. Erityisalueella, kuten Pohjanmerellä ja Itämerellä rikkipitoisuuden tulee laskea kuitenkin 0,1 prosenttiin vuoteen 2015 mennessä. Typpipäästöjen osalta IMO:n päätös edellyttää muun muassa, että uusien laivojen moottoritekniikkaa ja katalysaattoreita on kehitettävä niin, että vuoden 2016 jälkeen päästöt ovat nykytasoon verrattuna 80 prosenttia vähäisemmät silloin, kun ne purjehtivat IMO:n päätöksen mukaan perustettavilla erityisalueilla. Parhaillaan selvitetään Itämeren suojelukomission (HEL-COM) puitteissa mahdollisuutta nimetä Itämeri tällaiseksi erityisalueeksi.

Lisäksi YK:n piirissä neuvotellaan uudesta ilmastopimuksesta, joka oli tarkoitus hyväksyä Kööpenhaminassa joulukuussa 2009. Käytännössä ilmastopimuksen hyväksyminen siirtyi kuitenkin Meksikossa vuoden 2010 lopulla pidettävään kokoukseen. Uuteen ilmastopimukseen on tarkoitus sisällyttää myös kansainvälisen merenkulun CO<sub>2</sub>-päästöt siten, että varsinainen kansainvälinen sopimus valmisteltaisiin IMO:ssa. Viime vuosina on hyväksytty IMO:ssa myös muita uusia vaatimuksia laivojen ympäristösuorituksen lisäämiseksi, jotka liittyvät muun muassa energiatehokkuuden parantamiseen. Osa uusista ympäristönsuojelumääräyksistä koskee vain uusia aluksia, mutta osa koskee myös jo liikenteessä olevia aluksia (muun muassa rikkipäästöjen vähentämisvaatimus).

Uudet ympäristövaatimukset edellyttävät uuden innovatiivisen teknologian, kuten rikkipessoreiden, laivamoottorikatalysaattoreiden sekä LNG:tä (nesteytetty maakaasu) polttoaineena käyttävien laivamoottoreiden kehittämistä ja käyttämistä. Lisäksi tulee panostaa energiatehokkuutta lisäävien toimenpiteiden kehittämiseen.

Meriteollisuuden tulevaisuuden kehitystrendejä tarkasteltaessa voidaan myös pitää mielessä, että USA ja Kanada perustavat NO<sub>x</sub>- ja SO<sub>x</sub> -erityisalueet omien rannikoidensa ulkopuolella 200 merimailin päähän rannikosta. Näillä alueilla tullaan soveltamaan IMO:n uusia määräyksiä eli 0,1 %:n rikkipitoisuutta vuodesta 2015 sekä vuonna 2016 ja sen jälkeen rakennettujen alusten osalta tiukkoja NO<sub>x</sub>-päästörajoituksia.

Varustamoelinkeino ja myös teollisuus kokonaisuudessaan ovat olleet erittäin huolissaan meriliikenteelle asetettujen päästövaatimusten (erityisesti rikkipitoisuuden 0,1 prosentin päästövaatimuksen osalta) arvioitujen merkittävien kustannusvaikutusten johdosta Suomen vientiteollisuudelle ja tuontikuljetuksille. EK:n mukaan logistiikkakustannusten osuus yritysten liikevaihdosta on 14,2 prosenttia ja osuus on viime vuosina kasvanut. Liikenne- ja viestintäministeriö on vuonna 2009 teettänyt selvityksen Itämerellä vuonna 2015 vaadittavien uusien laivapolttoaineen rikkipitoisuussäännösten arvioituista kustannusvaikutuksista (LVM julkaisuja 20/2009).

EU-tasolla on myös todettu, että telakkateollisuuden elvyttämiseksi tarvitaan nykyisen ikääntyneen aluskannan uudistamista korvaamalla aluksia nykyistä ympäristöystävällisimmillä aluksilla. Esimerkiksi Euroopan telakkateollisuusyhdistys CESA on esittänyt kahden vuoden tukiohjelman, jossa erityisesti matkustaja-autolautat ja roro-alukset, jotka ovat yli 20 vuotta vanhoja, uusittaisiin tulevien ympäristönsuojelunormien mukaisesti aluksiksi 15 prosentin valtiontuella. Vaikka CESA:n esitystä on yleisesti pidetty tässä suhdannetilanteessa epärealistisena, tulisi Suomessa harkita jonkinlaista investointitukijärjestelmää nykyisen suomalaisen aluskannan uusimiseksi aikaisempaa ympäristöystävällisemmäksi. Suomessakin nykyisen aluskannan keski-ikä on noin 20 vuotta, jota voidaan pitää erittäin korkeana.

EU:ssa on tiedonannolla EU 2008 C 82/01 säädetty yhteisön suuntaviivoista valtiontuesta ympäristösuojelulle. Tiedonannossa muun muassa todetaan, että investoinnit saastuttamattomiin laivoihin oikeuttavat tiedonannon mukaisiin tukiin. Tiedonannon mukaan tuki-intensiteetti voisi olla enimmillään jopa 60 prosenttia hyväksyttävistä investoinnin kustannuksista. Tuki voidaan tiedonannon mukaan maksaa, jos ryhdytään

nykyiset normit ylittäviin toimiin, jotka parantavat ympäristönsuojelun tasoa tai ennakkoivasti ottavat huomioon tulevia normeja sekä toimiin, jotka johtavat energian säästöön.

Suomen telakkateollisuus on arvioinut, että ryhtymällä erilaisiin alusten ympäristönsuojelua ja tehokkuutta edistäviin toimiin, voidaan uuden aluksen energiakulutusta pudottaa 50 prosenttia bruttovetoisuutta kohden verrattuna nykyisin käytössä olevaan kalustoon. Tiedonannon mukaisesti ympäristöystävällisen teknologian aiheuttamista lisäkustannuksista voidaan varustamolle myöntää tukea 50–60 prosenttia. Voidaan arvioida, että varsinaisen tukiohjelman aikaansaaminen merenkulun ympäristöinvestointien tukemiseksi olisi pitkä prosessi. Vaihtoehtoisesti voisi nykyisessä kriisitilanteessa harkita tiettyjen alustilausten tapauskohtaista tukemista EU:n hyväksymän ns. ryhmäpoikkeusasetuksen pohjalta (Euroopan komission asetus 800/2008, EUVL 9.8.2008 L 214/3), jolloin ei tarvitsisi pyytää tuelle etukäteen Euroopan komission hyväksyntää. Tällöin tukiprosentti voisi olla enintään 35–45 prosenttia. Edellä mainitun 50 prosenttia paremman energiatehokkuuden ja ympäristöystävyyden lisähinta 500 miljoonan euron alusinvestointivolyymista voisi arviolta olla noin 100 miljoonaa euroa (20 %), jolloin täysimääräinen ympäristötuki varustamoille voisi ryhmäpoikkeusasetuksen perusteella olla 35–45 miljoonaa euroa.

Ympäristöystävällisten alusten tukemisessa on kysymys varustamolle (investoinnin tekijälle) maksettavasta tuesta, jolloin tukijärjestelmä tulisi valmistella liikenne- ja viestintäministeriön ja työ- ja elinkeinoministeriön yhteistyönä. Kun tuki maksettaisiin suomalaiselle varustamolle, ei ilmeisesti voida edellyttää EU-sääntelyn nojalla, että tuki kytkettäisiin suomalaiselta telakalta tapahtuvaan tilaukseen. Riskinä tällöin on, että telakkateollisuuden kannalta tuen hyöty voi mennä kilpailijamaille.

**Esitys:** *Työryhmä esittää, että työ- ja elinkeinoministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyvät kiireellisesti selvittämään mahdollisuuksia suomalaisten varustamojen ympäristöystävällisten alusinvestointien kerralluontoiseksi tukemiseksi erityisesti ottaen huomioon Turun telakan vaikean tilanteen.*

### 3.7. Tax lease -verojärjestelmä

Telakkateollisuustyöryhmä 2009 tilasi Ernst & Young Oy:ltä selvityksen Espanjan, Iso-Britannian ja Ranskan laivanrakennusteollisuuden tax lease -verojärjestelmistä. Telakkateollisuudessa usein sovelletulla tax lease -järjestelmällä tarkoitetaan yksinkertaistettuna rakennetta, jossa rahoituslaitos hankkii laivan omistukseensa (taseeseen) telakkayhtiöltä, mutta solmii pitkäaikaisen leasingisopimuksen varustamoyhtiön kanssa, joka harjoittaa operatiivista liiketoimintaa vuokratulla aluksella. Tyypillisesti rahoitusleasingissä vuokralaisena oleva taho saa vuokrakauden alussa tehdä laivasta korotetuja poistoja. Usein vuokrakauden alkuvuosina korotetuista poistoista johtuvaa tappiota pääsee verotuksessa hyödyntämään suoraan myös vuokralaisen omistaja, jos vuokralaisena olevaa taho ei pidetä erillisenä verovelvollisena. Järjestelmä vaikuttaa olennaisesti myös leasingisopimusten hinnoitteluun ja myös telakan hinnoitteluun, koska verokulua ei tarvitse vyöryttää edelleen varustamolle. Kuviossa 6 on havainnollistettu tax lease -järjestelmä yksinkertaistettuna.

Tax lease -järjestelmän ohella on yleisesti käytetty tonnistoroverojärjestelmää, jossa myöhemmin toteutuvat luovutusvoitot ovat joko kokonaan tai osittain verovapaita. Tonnistoroverojärjestelmä selvityksen kohteena olevissa valtioissa vastaa Suomen tonnistoroverojärjestelmää, eli vero määräytyy aluksen vetoisuuden perusteella määritellyn

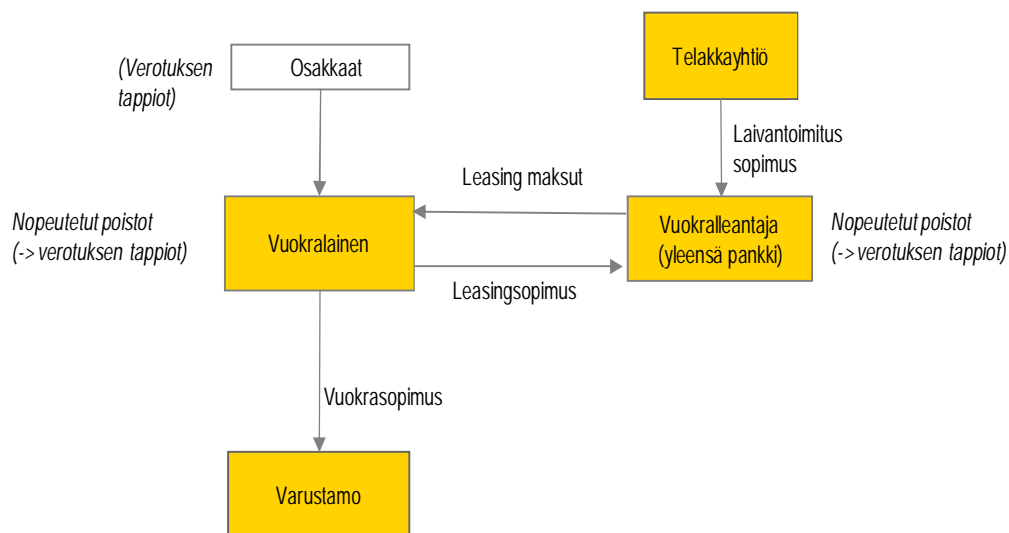
laskukaavan mukaan, eikä varustamoyhtiötä tällöin veroteta sen todellisen kirjanpidollisen tuloksen mukaan.

### Kolmen eri valtion tax lease -järjestelmä

#### Iso-Britannia

Huhtikuun alusta 2006 lukien Iso-Britanniassa on sovellettu tax lease -järjestelmää, jossa vuokralainen on oikeutettu tekemään poistot vuokraamastaan aluksesta. Tax lease -järjestelmä mahdollistaa lähtökohtaisesti 20 prosentin vuotuisten poistojen tekemisen verotuksessa. Poistojen tekeminen edellyttää kuitenkin, että leasing-sopimuksen kesto on vähintään seitsemän vuotta. Aikaisemmin laivan oikeudellinen omistaja (yleensä pankki) oli oikeutettu poistojen tekemiseen ja myös pystyi hyödyntämään leasing-sopimuksesta aiheutuneet tappiot omassa verotuksessaan.

#### Kuvio 6. Tax lease -verojärjestelmä yksinkertaistettuna.



Iso-Britanniassa aiemmin sovelletun tax lease -järjestelmän EU-oikeuden mukaisuutta ei missään vaiheessa ole testattu Euroopan komission tai tuomioistuimen toimesta, vaikka järjestelmässä nähtiinkin EY:n perustamissopimuksen sisältämien syrjäntäkielto-säännösten vastaisia elementtejä. Iso-Britannian uusi tonnistoverojärjestelmä on notifioitu Euroopan komissiolle, joka on hyväksynyt kansalliset säännökset tältä osin.

Uusien säännösten myötä rahoitusleasingjärjestelyt ovat merkittävästi vähentyneet, koska uusien säännösten mukaan vuokralainen tekee aluksen poistot sen oikeudellisen omistajan (pankki) sijaan. Tietoa siitä, kuinka laajasti Iso-Britanniassa on käytössä uusien säännösten mukaisia leasingjärjestelyjä, ei ole saatavilla.

#### Ranska

Ranskassa on ollut uusi tax lease -järjestelmä voimassa 2007 vuoden alusta lukien. Järjestelmää voidaan soveltaa henkilöyhtiöihin ja muihin vastaaviin yhteisöihin. Olen-naista järjestelmässä on, että se soveltuu yksinomaan ns. läpivirtausyksikköihin, joissa verotus toimitetaan lähtökohtaisesti osakkaan tasolla (kuten esimerkiksi suomalaisissa avoimissa tai kommandiittiyhtiöissä).

Läpivirtausyksiköllä on Ranskan säännösten mukaan oikeus tehdä nopeutetut poistot vuokraamastaan omaisuuserästä. Vuokraaja voi tehdä ensimmäisten 36 kuukauden aikana poistot, joiden määrä vastaa kolminkertaista omaisuuserän vuosivuokraa. Neljäntenä vuonna omaisuuserä voidaan poistaa loppuun. Täten, vuokralle antaja tekee tax lease -järjestelmän puitteissa todennäköisesti tappiota leasing sopimuksen alkupäässä, minkä läpivirtausyksikön osakkaat voivat vähentää omassa verotuksessaan. Tappioiden vähentäminen osakastasolla on kuitenkin rajattu 25 prosenttiin osakkaan tekemästä voitosta ensimmäisten 12 kuukauden aikana.

Ranskassa aiemmin (ennen vuotta 2007) sovellettu tax lease -järjestelmä katsottiin Euroopan komission toimesta laittomaksi valtiontueksi. Vuoden 2007 alusta voimaan tulleiden säännösten katsotaan olevan EU-oikeuden mukaisia. Selvityksen mukaan yksittäisiä leasing sopimuksia, joihin sovelletaan uutta tax lease -järjestelmää, on solmittu. Vaikean taloudellisen tilanteen vuoksi leasingjärjestelyjä ei ole tehty Ranskassa siinä laajuudessa kuin vuoden 2007 alussa oli odotettavissa.

## **Espanja**

Espanjassa käytössä oleva tax lease -järjestelmä muistuttaa olennaisilta osiltaan Ranskan vastaavaa järjestelmää. Myös Espanjan järjestelmä soveltuu nimenomaan läpivirtausyksikköihin. Läpivirtausyksiköt voivat tehdä rahoitusleasingillä hankkimistaan aluksista korotettuja poistoja. Korotettujen poistojen määrä on lähtökohtaisesti kaksinkertainen verrattuna normaaleihin poistorajoihin. Vesialusten kohdalla tämä merkitsisi maksimissaan 20 prosentin korotettua poistoa. Käytännössä poisto voi kuitenkin olla vieläkin korkeampi, koska Espanjan veroviranomaisilta haetaan usein erityistä lupaa tehdä lisäpoiston luonteisia tätä korkeampia poistoja.

Kuten Ranskassa, myös Espanjan järjestelmän olennaista on läpivirtausyksikön omistajien mahdollisuus vähentää myös omassa verotuksessaan läpivirtausyksikölle leasingjärjestelyn alkuvuosina realisoituvat tulot. Tyypillisesti Espanjassa korotettujen poistojen myötä saatava hyöty realisoituu leasingin 4–5 ensimmäisen vuoden aikana.

## **Tilanne Suomessa**

Suomen telakkateollisuuden mukaan Espanjan tax lease -malli antaa espanjalaisille telakoille 20–25 prosentin hintaedun ja sen soveltaminen on syrjivää. Ernst & Young Oy:n selvityksen mukaan mitään virallista tutkimusta ei ole Euroopan komission toimesta tehty siitä, voisiko Espanjan järjestelmässä olla kyse laittomasta valtiontuesta. Työ- ja elinkeinoministeriön tietojen mukaan ainakin Alankomaat ja Norja ovat pyrkineet saamaan Espanjan tax lease -järjestelmän ja sen mahdollisen syrjivyyden Euroopan komission käsiteltäväksi, mutta toistaiseksi tuloksetta.

Tax lease -järjestelmää on käytetty laajasti Espanjassa viime vuosien aikana. Tarkoista määräistä ei ole tietoa, mutta veroviranomaiset ovat antaneet tällaisista tilanteista useita sitovia hyväksyviä päätöksiä. Päätöksissä on hyväksytty myös tonnistoverojärjestelmän yhdistäminen leasingjärjestelmään, mikä tekee rakenteesta entistä tehokkaamman veronäkökulmasta.

Tax lease -verojärjestelmän käyttöönottoa Suomessa telakkateollisuuden tukemiseksi työryhmä ei vaadittavien lisäselvitysten takia pidä ainakaan nopealla aikavälillä mahdollisena keinona. Mikäli järjestelmää sovelletaan EU:n hyväksymänä merenkulun tutkimuotona vain kotimaisten varustamojen tekemiin alushankintoihin, sen käytöstä ei synny suomalaiselle telakkateollisuudelle merkittävää kilpailuetua (kylläkin varustamoelinkeinolle), koska kotimaisten alustilausten merkitys suomalaiselle laivanrakennusteollisuudelle on matkustaja- ja erikoisaluksia lukuun ottamatta suhteellisen vähäi-

nen. Jos taas tax lease -verojärjestelmän tarjoamat veroedut laajennettaisiin koskemaan myös ulkomaisten varustamojen tekemiä alushankintoja Suomesta, järjestelmä olisi telakkateollisuuden kansainvälisen kilpailun kannalta syrjivä (vertaa Espanjaa kohtaan esitetty kritiikki). Toisaalta tax lease -verojärjestelmän käyttöönotto Suomessa asettaisi suomalaisen varustamo- ja telakkateollisuuden samalle viivalle kilpailijamaiden kanssa.

Lisäksi on otettava huomioon, että tax lease -järjestelmä on suhteellisen monimutkainen ja sopii huonosti Suomen voimassa olevaan yritysverotusjärjestelmään. Vaikka järjestelmään siirtyminen saisi taakseen poliittisen tuen, vaatisi sovellettavan lainsäädännön aikaansaaminen pitkähkön valmisteluajan. Näin ollen järjestelmällä ei olisi todennäköisesti vaikutuksia nykyisen kriisin hoitamiseen. Koska tax lease -verojärjestelmässä on kysymys merenkulun tukijärjestelmästä, voidaan myös arvioida, että jo tällä hetkellä eduskunnassa oleva tonnistoverolainsäädäntöesitys katsotaan riittäväksi verotoimenpiteeksi merenkulun tilanteen parantamiseksi. Myös merenkulun tukijärjestelmien kumulaatiotarkastelu johtanee siihen, että tax lease -verojärjestelmän käyttöönotto Suomessa ei saisi Euroopan komission hyväksyntää.

Työryhmä katsoo, että mikäli jonkin EU-maan merenkulun tukemiseksi hyväksytyä tax lease -järjestelmää sovelletaan siten, että verotusetu myönnetään kansainvälisessä kilpailutilanteessa myös ulkomaisen tilaajavarustamon hyödyksi (veroedun avulla alennetun hinnan muodossa), järjestelmä on telakkateollisuuden kilpailutilanteen kannalta syrjivä ja siten EY:n perustamissopimuksen periaatteiden vastainen. Tämän vuoksi työryhmä pitää perusteltuna, että Suomi pyytää Euroopan komissiota selvittämään eri EU-maiden tax lease -järjestelmät, myös niiden soveltamiskäytännön, ja tarvittaessa puuttumaan asiaan.

Meriteollisuusyhdistys ry korostaa, että niin kauan kuin keskeisessä kilpailijamaassa (Espanjassa) on käytössä tax lease -järjestelmä, joka antaa sikäläisille telakoille 20–25 prosentin hintaedun, tulisi Suomen valtion toimesta varmistaa, että suomalainen telakkateollisuus on tasavertaisessa kilpailuasemassa näiden tuettujen telakoiden kanssa. Ellei tämä ole mahdollista ottamalla vastaava tax lease -järjestelmä käyttöön Suomessa ja ellei Espanjan syrjivää järjestelmää saada nopeasti poistettua, tulisi Suomessa ryhtyä muihin toimenpiteisiin, joilla taataan tasavertaiset kilpailuasetelmat espanjalaisen telakkateollisuuden kanssa.

**Esitys:** Työryhmä esittää, että Suomi pyytää Euroopan komissiota selvittämään eri EU-maiden tax lease -järjestelmät, myös niiden mahdollisesti syrjivän soveltamiskäytännön, ja tarvittaessa puuttumaan asiaan. Tarvittaessa tulee erikseen arvioida, käynnistetäänkö Suomessa selvitykset mahdollisen kotimaisen tax lease -järjestelmän käyttöönotosta.

### 3.8. Valtion alushankinnat

Mietintönsä 15.5.2009 jättänyt Meriteollisuusyöryhmä 2009 esitti raportissaan kymmentä julkista alushanketta aikaistettavaksi meriteollisuuden tilaus- ja työllisyystilanteen helpottamiseksi. Joukossa oli myös uusia alustilauksia: neljä ympäristöystävällistä yhteys- ja öljyntorjunta-alusta, kaksi ulkovartiolaivaa, kaksi maantielauttaa, neljä partiovenettä ja yksi kaapelivene. Hankintojen kokonaisbudjettivaikutus oli noin 160 miljoonaa euroa.

Valtion alushankintojen aikaistamisesta tehtiin päätöksiä elokuun 2009 budjettiriihessä seuraavasti:

- a) kahden uuden maantielautan hankinta vuosina 2009–2010 (hinta noin 15 miljoonaa euroa),
- b) yhden öljyntorjuntakelpoisen ulkovartiolaivan hankinta vuosina 2009–2013 (hinta noin 70 miljoonaa euroa) ja
- c) neljän Rauma-luokan ohjusveneen laivatekninen peruskorjaus vuosina 2010–2011 (hinta noin 10 miljoonaa euroa).

Hankintojen yhteismäärä on noin 95 miljoonaa euroa.

Telakkateollisuustyöryhmä 2009:n mielestä keväällä 2009 toimineen meriteollisuustyöryhmä 2009:n toteuttamattomista hanke-esityksistä erityisesti neljän yhteys- ja öljyntorjunta-aluksen (yhden aluksen hinta on noin 8 miljoonaa euroa) hankinta on perusteltua muun muassa vanhan kaluston korkean keski-ikä ja uusien alusten ympäristöystävällisyyden vuoksi. Jotta uudet yhteysalukset olisivat ympäristöystävällisempiä, pitäisi niiden olla nesteytetyllä maakaasulla (LNG) toimivia. Meriteollisuus ry:n mukaan alusten uusiminen tulisi aloittaa suurista ja ympäristöä kuormittavista saariston aluksista, sillä näiden työllistävä vaikutus olisi suurempi ja uuden innovatiivisen ja ympäristöystävällisen teknologian soveltaminen olisi mahdollista. Meriteollisuustyöryhmä 2009:n mietinnön mukaan näiden neljän yhteysaluksen hinta-arvio on yhteensä 32 miljoonaa euroa (4 x 8 miljoonaa euroa). Yhteysalushankinnan edellyttämä lisärahoitus valtion talousarvioesitykseen olisi kaksi miljoonaa euroa vuosittain liikenne- ja viestintäministeriön ja Arctia Shipping Oy:n (entinen Finstaship) palvelusopimuskauden ajan. Uuden yhteysaluskonseptin käyttöönottoaminen parantaisi Saaristomeren ja Saimaan öljyntorjuntavalmiutta.

Työryhmä on myös pohtinut Pohjois-Suomen kaivosteollisuuden laajenemisen mukanaan tuomia lisääntyviä kuljetustarpeita ja mahdollista lisääntyvää talvimerenkulkua Perämerellä. Muun muassa tämän vuoksi jäänmurtokapasiteettia voidaan joutua lisäämään, minkä seurauksena uuden jäänmurtajan hankinta voi tulla valtiolle tarpeelliseksi.

Valtion alushankinnat ovat pieniä tilauksia verrattuna isoihin risteily- tai matkustaja-autolautta-aluksiin, eivätkä sinänsä toisi lopullista helpotusta nykyiseen telakkakriisiin. Valtion tilaukset olisivat kuitenkin tärkeitä pienemmille telakoille ja telakoiden verkostoyrityksille ja toisivat näille töitä vaikeiden aikojen ajaksi. Kaasukäyttöiset yhteysalukset toimisivat myös kotimaisen telakkateollisuuden hyvänä referenssinä kansainvälisillä markkinoilla.

**Esitys:** Työryhmä esittää, että ne Meriteollisuustyöryhmä 2009:n esittämät valtion alushankinnat, joita ei päätetty ottaa vuoden 2009 lisätalousarvioon tai vuoden 2010 talousarvioon, otetaan huomioon valmistellessa vuoden 2010 lisätalousarviota. Erityisen tärkeänä työryhmä pitää neljän uuden ympäristöystävällisen yhteys- ja öljyntorjunta-aluksen hankintaa.

Työryhmä esittää myös, että liikenne- ja viestintäministeriö selvittää Pohjois-Suomen kaivosteollisuuden logistiikkastrategiaa ja mahdollista jäänmurtajatarvetta.

### 3.9. Kotimaisten alushankintojen edistäminen

Ennen Suomen EU-jäsenyyttä suomalaisten varustamoiden alushankintoja voitiin tukea mm. korkotukilainoilla, pientonniston korkoavustuksilla ja verotuksella (esim. jäämaksuluokkavähennys ja tilauspoisto). Useissa tapauksissa tuki oli kytketty siihen, että alus tilataan Suomesta. Komission kanta tällaisiin investointitukiin on pääsääntöisesti kielteinen, eikä tällaisia tukitoimenpiteitä ole viime vuosina enää ollut käytössä.

Varustamoille myönnettävän tuen ehdot on määritelty vuonna 2004 hyväksytyssä komission tiedonannossa C(2004) 43 – Yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle. Yleensä tukea voidaan myöntää vain jäsenvaltioiden rekistereihin merkityille aluksille. Keskeiset tukitoimenpiteet liittyvät aluksen käyttökustannuksiin eli verotuksen ja välillisten työvoimakustannusten alentamiseen. Lisäksi tukea voidaan myöntää mm. laivojen miehistöjen vaihdosta syntyviin kustannuksiin, alan koulutukseen, rakenneuudistuksiin sekä julkisen palvelun velvoitteiden ja sopimusten toteuttamiseen. Lisäksi lyhyen matkan merenkululle (short sea shipping) on omia tukitoimenpiteitä, joiden perustarkoitus on saada siirrettyä maantieliikenteen kuljetuksia vesiteille.

Meriliikenteen valtiontukea ei ole sidottu millään tavoin rakentajatelakkaan, vaan tukea myönnetään riippumatta siitä, tilataanko laiva Suomesta, muualta EU:sta vai EU:n ulkopuolelta. Miehistökustannustuki maksetaan luonnollisesti vain Suomen lipun alla oleville aluksille. Tonnistoverojärjestelmässä tonnistoveron piiriin voidaan hyväksyä myös ulkomailta rahdattuja aluksia, jotka eivät ole Suomen lipun alla.

Investointituen osalta suuntaviivoissa todetaan (luku 5), että ”koska tuet voivat vääristää kilpailua, komissio on ollut haluton hyväksymään tällaisia järjestelyjä ja hyväksynyt niitä ainoastaan, jos ne ovat osa laivaston kokonaiskapasiteetin vähentämiseen johtavaa rakenneuudistusta”. Toisaalta samassa kappaleessa myös todetaan, että määrättyissä olosuhteissa voidaan myöntää muuta investointitukea turvallisten ja vähemmän saastuttavien alusten käytön edistämiseksi. Voidaan hyväksyä tuki, jolla kannustetaan yhteisössä rekisteröityjen alusten kohentaminen siten, että ne ylittävät kansainvälisten sopimusten mukaiset pakolliset turvallisuus- ja ympäristönormit. Tällaisen tuen on oltava sovellettavien laivanrakennusta koskevien yhteisön sääntöjen mukaista.

Kotimaisten varustamoiden tilausten edistäminen on myös suomalaisen telakkateollisuuden kannalta olennaista. Erityisesti uusien matkustaja-alusten tilaukset ovat suuren työllistämisaikutuksensa vuoksi tärkeitä. Suomen varustamoilla on investointitarpeita yleisesti, sillä alusten keski-ikä on Suomessa lähes 20 vuotta. Myös erilaiset ympäristön suojeluun liittyvät kansainväliset velvoitteet edellyttävät joko uusien alusten hankkimista tai nykyisten alusten konvertoimista ympäristövaatimukset täyttäviksi. Suomalaisen varustamoelinkeinon pitkän aikavälin kasvuedellytykset eivät ole heikentyneet, sillä esimerkiksi matkustaja- ja risteilyalusten matkustajamäärät eivät ole edes lama-aikana merkittävästi vähentyneet.

Erityisesti STX Finland Oy:n Turun telakan tilanne on muodostumassa kriittiseksi vientitilausten täydellisen tyrehtymisen myötä. Turun telakan suuren kapasiteetin takia viireillä olevat ja esitetyt julkishallinnon alustilaukset eivät tuo helpotusta sen tilanteeseen. Työryhmä on arvioinut, että Turun telakalle voisi olla mahdollista saada osin valtion myötävaikutuksella nopeasti kaupallisiin tilauksiin perustuvaa tilauskantaa vuoden 2010 aikana noin 500 miljoonan euron edestä. Tämä varmistaisi yhdessä muiden mahdollisten täytetöiden kanssa vuodeksi noin 50 prosentin kuorman telakalle. Tämän turvin telakka ja verkostoyritykset, tosin alennetulla toiminta-asteella, voisivat ylläpitää toimintaansa, kunnes kysynnän odotetaan palautuvan vuosina 2011–2012. Valtion toimenpiteinä tulisi kysymykseen yksi tai useampi tapaukseen soveltuva tässä muistiossa mainittu toimenpide. Esitetyt 500 miljoonan euron tilaukset Turun telakalle anta-

vat suoraan työtä vuodeksi yli 5 000 telakoiden ja verkostoyritysten työntekijöille, ensisijaisesti Turun talousalueella.

STX Finland Oy:n tietojen mukaan usealla suomalaisella varustamolla on aikeita tilata uutta tonnistoa. Telakkayhtiön käsityksen mukaan varustamot ovat valmiita sijoittamaan tilauksensa Suomeen sillä edellytyksellä, että ehdot vastaavat kilpailijamaiden tarjoamia ehtoja.

***Esitys:** Työryhmä esittää, että erilaisin valtiovallan toimenpitein pyritään luomaan edellytykset sille, että erityisesti Turun telakalle saadaan kevään 2010 aikana kotimaisiin alushankintoihin perustuvaa tilauskantaa, joka mahdollistaa telakalle ja verkostoyrityksille vuodeksi noin 50 prosentin työkuorman.*

### 3.10. Turun seutukunta

Kuten mietinnön aiemmista kappaleista käy ilmi on Turun seutukunnan talous hyvin pitkälle riippuvainen meriteollisuuden toiminnasta. Mikäli uusia tilauksia Turun telakalle ei saada, uhkaa työttömyys Turun seutukunnassa nousta 20 prosenttiin. Mikäli em. kehityskulku jatkuu, jouduttaneen Turun seutukunta nimeämään äkillisen rakennemuutoksen alueeksi. Työ- ja elinkeinoministeriön asettama Rakennemuutokseen reagointi-työryhmä on tietoinen Turun seutukunnan tilanteesta ja seuraa sen kehittymistä.

Äkillisen rakennemuutoksen alueen keskeisimpinä nimeämiskriteereinä ovat mm. menetettävien työpaikkojen kokonaismäärä, menetettävien työpaikkojen suhteellinen osuus seutukunnan kokonaistyövoimasta (oltava vähintään 1,5 %), työttömyysaste ja alueen taloudellinen ja työmarkkinoiden tilanne. Jos pahin skenaario toteutuu, Turun seutukunta täyttäisi selvästi nämä kriteerit.

Äkilliseen rakennemuutoksen reagoitimallisissa rakennemuutosten hoitamistoimet käynnistetään välittömästi isojen irtisanomisilmoitusten antamisen jälkeen sekä työ- ja elinkeinoministeriössä että ELY-keskusten johdolla aluetasolla. ELY-keskukset tekevät yhteistyössä maakunnan liiton, alueen kuntien, seudullisen elinkeinoyhtiön, työntajien ja työntekijöiden kanssa kriisin hoitamiseen tähtäävän suunnitelman. Suunnitelmaan kirjataan mm. korvaavia työpaikkoja luovat työ- ja elinkeinopoliittiset erityistoimenpiteet sekä muut tilannetta korjaavat toimet eri hallinnonaloilla. Henkilöstön muutosturvatoimenpiteet käynnistetään välittömästi.

Äkilliseen rakennemuutokseen reagoitintalli on kuitenkin kehitetty lähinnä suuria, yksittäisiä tehtaita tai pienemmistä yksiköistä koostuvia paikallisia toimialaklustereita kohtaaviin shokkeihin. Telakkateollisuuden tilanne poikkeaa muista tapauksista siten, että suurin uhka kohdistuu alihankkijaverkostoon ja sen katoamiseen.

Jos uusia tilauksia Turun telakalle ei saada, Turun seutukunta täyttää äkillisen rakennemuutosalueen nimeämiskriteerit. Se ei kuitenkaan tuo ratkaisua perusongelmaan eli kysyntäshokkiin, ja merkittäväkään yritystukivarojen kohdentaminen alueelle esim. lisäbudjettipäätöksellä ei toisi suurempaa helpotusta yrityksille, koska kysymyksessä olisi mittaluokaltaan aivan toisenlainen kriisi kuin aikaisemmin Suomessa millään toimialalla. Lisäksi rajoituksia tukien hyödyntämiselle aiheuttaa se, että Turun seutukunta on kansallisten tukialueiden ulkopuolella, jolloin enimmäistuki pienille yrityksille on 20 ja keskisuurille 10 prosenttia. Henkilöstöä koskevat muutosturvatoimenpiteet voidaan toteuttaa joka tapauksessa ilman äkillisen rakennemuutosalueen statusta, ja kaikki TE-toimistojen palvelut ovat käytettävissä.

Turun seudun telakkateollisuuden kriisin hoitamisessa tarvittaisiinkin aivan uutta, räätälöityä menettelytapaa. Tällaista ennakoivaa rakennemuutokseen reagointitapaa on menestyksekkäästi toteutettu metsäteollisuudessa, jossa on useissa hankkeissa hyödynnetty ulkopuoliseen korkean tason liiketoimintaosaamiseen perustuvaa konkreettista yritystasoisista valmistelua uusien liiketoimintamahdollisuuksien löytämiseksi.

Alihankkijaverkoston osaamista täytyy pystyä kehittämään. Avainasemassa ovat yritysten verkostoituminen, uusien asiakkaiden löytäminen ja omien tuotteiden kehittäminen. Tämä on myös STX Finland Oy:n etu, koska vain sitä kautta tarvittava osaaminen pystytään säilyttämään Suomessa. Valtion tuen ehtona tällaiseen hankkeeseen on se, että yrityksenkin on oltava mukana korvaavan tuotannon etsimisessä alihankkijaverkostolle ja panostettava siihen myös rahallisesti. Aikaisempien kokemusten perusteella avainasemassa on myös seudullisen elinkeino-yhtiön aktiivinen toiminta, ja sille on taattava riittävät toimintaresurssit.

Työryhmän mielestä on edellä esitetyn johdosta perusteltua, että Turun seutukunnan osalta toimittaisiin ennakoivasti ryhtymällä toimenpiteisiin, joilla voitaisiin välttää Turun seutukunnan joutuminen äkillisen rakennemuutoksen alueeksi. Keskeisimpiä ja nopeimpia keinoja tämän varmistamiseksi on riittävän työkuorman järjestäminen Turun telakalle ja verkostoyrityksille.

**Esitys:** Työryhmä esittää, että valtio varautuu siihen, että Turun seutukunta joudutaan nimeämään äkillisen rakennemuutoksen alueeksi. Valtion tulisi ryhtyä välittömästi ennakoiviin toimiin, joilla voitaisiin estää Turun seutukunnan tilanteen vakava heikentyminen.

### 3.11. Venäjä

Venäjän ja koillisväylän asteittainen avaaminen kaupalliselle liikenteelle on suuri markkina, jolla Suomen meriteollisuudella on hyvät mahdollisuudet menestyä. Suomen meriteknisen teollisuuden mahdollisuudet ovat Venäjän oman, poliittisesti tuetun ja kasvavan telakkateollisuuden kehittämisessä ja erityisesti sen venäläisten asiakkaiden - varustamoiden ja offshore-teollisuuden - projekteissa. Suomalaisilla on perusosaamista ja perinteitä venäläisten kanssa toimimiseen, jota voidaan nyt elvyttää yhteistyössä Venäjän meriteknologia-alan toimijoiden kanssa.

Meriteollisuusyhdistys ry:llä on Venäjän yhdistyneen laivanrakennuskorporaation OSK:n kanssa yhteistyösopimus, jota koordinoi Offshore Technology Center Oy. Tätä yhteistyötä tulisi edelleen pyrkiä laajentamaan. Meriteollisuusyhdistys ry:n mukaan Suomen tulisi suunnata T&K-tukea siten, että se edesauttaa suomalaisten ja venäläisten telakkayhtiöiden yhteistuotantoa sekä suomalaisten meriteknisen tuotteiden ja palveluiden käyttöä Venäjällä rakennettavissa aluksissa ja offshore-rakenteissa. Erityisesti tukea tulisi suunnata suunnitteluyhteistyöhön, koska projektin alkuvaiheessa päätetään rakennustavasta ja valtaosasta materiaali- ja laitehankintoja. Tukena tarvitaan joko Tekesin T&K-tukea tai tuotekohtaista ulkoasiainministeriön lähialuetukea. Tuettavat hankkeet määriteltäisiin yhteistyössä venäläisten partnereiden kanssa. Tuen tavoitteena olisi yhteistyökanavien mahdollistaminen nykyisessä matalasuhdanteessa.

Erityisesti suomalaisilta telakoilta ja laitevalmistajilta edellytetään etabloitumista Venäjälle tuotantoyhteistyön, yhteisyrityksen ja lisenssivalmistuksen kautta. Näihin haasteisiin vastaaminen on tuonut rahoituskysymykset kokonaan uudenlaiseen valoon. Tästä syystä tulisi pyrkiä aikaansaamaan julkisesti tuetut rahoitusinstrumentit (Finnvera),

joissa venäläiseen tuotantoyritykseen liittyvät riskit voidaan yhdessä loppuasiakkaan kanssa saada järkevästi hallituiksi.

Koillisväylän käyttömahdollisuuksia tutkitaan ja kehitetään Venäjällä jatkuvasti. Yksittäiset projektit toteutuvat siinä tahdissa kuin teknisiä ja taloudellisia ratkaisuja saadaan luotua. Ensisijaisina kehityskohteina ovat malmien, öljyn ja kaasukondensaatin kuljetukset sekä öljyn ja kaasun etsintään liittyvä infrastruktuuri (tutkimuslaivat, etsintäporausta tukitoimintoinen jne.) Koillisväylän länsiosassa. Potentiaalia kaupallisten kuljetusten aloittamiseen Länsi-Siperian alueelta Tyynellemerelle näyttäisi jo löytyvän. Meriteollisuusyhdistys ry:n mukaan Suomeen pitäisi luoda (TEM ja Tekes) arktisen teknologian puiteohjelma, jonka puitteissa yritysten olisi mahdollista luoda aluskonsepteja ja laitteita, joita tällaisen uuden vaikeiden olosuhteiden laivareitin käyttöönnotolta odotetaan.

***Esitys:** Työryhmä esittää, että selvitetään mahdollisuudet käynnistää kansallinen kehittämisohjelma Suomen ja Venäjän välisen telakka- ja offshore-yhteistyön ja siihen liittyvän rakentamistoiminnan vauhdittamiseksi.*

### 3.12. EU-tason toimenpiteet telakkakriisin torjumiseksi

Euroopan komissio on käynnistänyt telakkateollisuuden LeaderSHIP 2015 -ohjelman, joka pyrkii löytämään EU-tason ratkaisumahdollisuuksia telakoiden nykyisen vaikean taloudellisen tilanteen helpottamiseksi. Ohjelman puitteissa Bremerhavenissa Saksassa pidettiin syyskuussa 2009 korkean tason kokous, jonka perusteella komissio on laatinut toimenpidemuistion. Komission tarkoituksena on viedä tarkistettu muistio uuden komission käsittelyyn tammikuun lopussa tai helmikuun alkupuolella 2010. Vielä ei ole kuitenkaan päätetty, viekö uusi puheenjohtajamaa Espanja telakkateollisuuden tilanteen käsiteltäväksi vuoden 2010 kevään aikana EU:n kilpailukykyneuvoston asialistalle.

EU:n piirissä eurooppalaisten telakoiden tilanne nähdään erittäin vaikeana. Jo tällä hetkellä noin 20 prosenttia eurooppalaisten telakoiden työntekijöistä on työttöminä. Puolen vuoden kuluttua työttömyysluvun arvioidaan nousevan jopa 50 prosenttiin. Tämän vuoksi EU-tasolla tulisi reagoida mahdollisimman pikaisesti telakkakriisiin, jotta tarvittaviin toimenpiteisiin voitaisiin ryhtyä ajoissa. On myös pidettävä tärkeänä, että telakkateollisuuden tilanne tulisi kilpailukykyneuvoston asialistalle, jotta poliittinen tietoisuus telakkakriisistä nousisi ja poliittinen tahto telakkakriisin ratkaisemiseksi EU:ssa löytyisi.

Eräänä keinona telakkateollisuuden kysynnän elvyttämiseksi on EU-tasolla nähty se, että nykyisen iäkkään tonniston tilalle saataisiin ympäristöystävällisempiä ja turvallisempia aluksia. CESA on esittänyt niin sanottua romutusmallia, jossa yli 20 vuoden ikäiset matkustaja-alukset uusittaisiin kahden vuoden ohjelman puitteissa nykyistä ympäristöystävällisemmiksi varustamoille maksettavan tuen avulla, joka olisi 15 prosenttia uuden aluksen hankintahinnasta. Jäsenvaltioiden edustajat ovat kuitenkin pitäneet tätä mallia epärealistisena, koska nykyisessä taloudellisessa tilanteessa valtiot eivät ole halukkaita ja kykeneviä maksamaan näin mittavia tukia varustamoiden alushankintojen tekemiseksi. Aluskannan uudistamista nykyistä ympäristöystävällisemmäksi pidetään kuitenkin EU:ssa keskeisenä toimintalinjana, koska monet Maailman merenkulkujärjestön IMO:n piirissä hyväksytyt uudet säännökset ja myös YK:n ilmastoneuvotteluihin perustuvat toimenpiteet edellyttävät ympäristökysymyksiin tarttumista. Euroopan investointipankin (EIB) roolia pidetään keskeisenä aluskannan uudistamisen

osalta. Tähän asti Euroopan investointipankki on ollut hyvin haluton rahoittamaan telakkateollisuutta.

Tutkimus- ja tuotekehitystyön merkitystä telakkateollisuuden kilpailukyvyyn parantamisessa pidetään EU-tasolla keskeisenä. Komissiolla on käynnissä useita ohjelmia, joilla pyritään tukemaan ympäristöystävällisempää alustuotantoa (muun muassa niin sanottu CleanSHIP initiative). Myös telakkateollisuuden innovaatiotuen merkitys on tässä suhteessa tärkeä (ks. kohta 3.1.).

EU:n rooli kansainvälisen telakkateollisuuden kilpailuedellytysten saamisessa tasavertaisiksi (niin sanottu level playing field) on keskeinen. Kiinassa ja Koreassa on otettu käyttöön laajoja valtion tukitoimenpiteitä, jotka edellyttävät EU:n puolelta vastatoimia. Jäsenvaltiot odottavatkin, että Euroopan komissio ottaisi käyttöön täysimääräisesti kaikki mahdolliset keinot taistella epäreilua kilpailua vastaan. EU:ssa on muun muassa hyväksytty epäreilun hinnoitteluun puuttumisen mahdollistava säännöstö, mutta sen soveltaminen on kytketty OECD-tasolla neuvoteltavaan maailmanlaajuiseen telakkasopimukseen. Kun tällaista sopimusta ei yrityksistä huolimatta ole saatu toistaiseksi aikaan, EU:ssa on oltu voimattomia puuttumaan esimerkiksi Korean ja Kiinan epäterveeseen hinnoitteluun. Komission taholta on luvattu selvittää mahdollisuuksia puuttua hinnoittelukysymykseen EU-tason toimenpiteellä.

Osaavan työvoiman turvaaminen on nähty myös EU-tasolla suurena ongelmana telakkakriisin aiheuttamien lomautusten ja irtisanomisten seurauksena. Komissio on kiinnittänyt huomiota erityisesti Euroopan sosiaalirahaston ja Euroopan globalisaatorahaston mahdollisuuksiin rahoittaa työttömyydestä aiheutuneita ongelmia. Komission tavoitteena on jakaa tietoa erimaissa käyttöön otetuista niin sanotuista parhaista käytännöistä (best practices). Osaavan työvoiman turvaamisessa tarvitaan pitkántähtäimen strategiaa sekä kansallisella että EU-tasolla.

Toistaiseksi ei ole päätöstä siitä, että telakkakriisiä käsiteltäisiin EU:n kilpailukykyneuvostossa. Suomen kannalta olisi erittäin tärkeätä, että myös EU:n piirissä kriisitietoisuus telakkateollisuuden tilanteesta lisääntyisi ja sen seurauksena komissiossa ryhdyttäisiin nopeasti konkreettisiin toimiin eurooppalaisen telakkateollisuuden pelastamiseksi. Esimerkiksi Ranskan pääministeri on painokkaasti kiirehtinyt puolustusmekanismien aikaansaamista Euroopan telakoille Aasian kilpailua vastaan.

**Esitys:** Työryhmä esittää, että Suomi vaikuttaisi siihen, että EU ottaisi nykyistä aktiivisemmän roolin telakkateollisuuden toimintaedellytysten turvaamiseksi. Tässä tarkoituksessa Suomen tulisi tukea sitä, että telakkakriisin edellyttämät EU-tason toimenpiteet otettaisiin kilpailukykyneuvoston käsittelyyn mahdollisimman pian kevään 2010 aikana.

## 4. Työryhmän esitykset

Työkuorma telakoilla ja verkostoyrityksissä supistuu nopeasti ja vuoden 2010 lopulla työttömien määrä voi nousta 14 000 henkilöön (välilliset vaikutukset huomioimatta), jos kriisi pitkittyy ja uusia tilauksia ei saada nopeasti. Vaarana on, että alan erikoisosaminen ja suuri osa työpaikoista katoaa pysyvästi, jolloin Suomen meriteollisuutta uhkaa kriittisen massan menettäminen ja sitä myöten myös kansainvälisen kilpailukyvyyn menettäminen. Suomen meriteollisuuden työpaikkojen, osaamisen ja tulevaisuuden turvaamiseksi esitetään, että valtio ryhtyy tukitoimenpiteisiin, joilla saadaan tasattua EU:n ja Aasian kilpailijamaiden tukitoimien tuomaa kilpailuetua. Myötävaikuttaminen tilausten saamiseen telakoille kriisin ajaksi tulee valtiolle halvemmaksi kuin työttömien määrän hallitsematon kasvu.

Suomen telakoiden ja verkostoyritysten tulevaisuuden turvaamiseksi sekä Turun seutukunnan työllisyyden parantamiseksi keskeisessä asemassa on riittävän tilauskannan saaminen STX Finland Oy:n Turun telakalle vielä kevään 2010 aikana. Koska ulkomaisia risteilijä- tai matkustaja-alustilauksia ei odoteta saatavan ennen kuin aikaisintaan vuosien 2010–2011 vaihteessa, tulisi pyrkiä löytämään nopeasti keinot saada kotimaisia alustilauksia Turkuun mahdollisimman nopeasti. Yhteistyössä kysymykseen tulevien kotimaisten varustamojen ja STX Finland Oy:n kanssa tulisi pyrkiä aikaansaamaan toimenpidepaketti, joka mahdollistaisi myös verkostoyrityksiä työllistävien kotimaisten tilausten saamisen Turun telakalle. Mahdolliseen toimenpidepakettiin voisi kuulua täysimääräisen innovaatiotuen ohella tapauskohtainen ympäristöystävällisten investointien tuki sekä toimituksen jälkeinen rahoitusjärjestely. Toimenpiteiden tulisi olla yhteensopivia EU:n telakoita ja merenkulkua koskevien valtioneuvoston linjausten kanssa.

### 4.1. Esitettävät toimenpiteet

#### Laivanrakennusteollisuuden innovaatiotuki

**Esitys:** Työryhmä esittää, että nykyisen vaikean suhdannetilanteen vallitessa innovaatiotuki myönnettäisiin ja maksettaisiin täysimääräisenä. Vuoden 2011 talousarvioon otetaan 10 miljoonan euron jälkirahoitusvaltuus laivanrakennuksen innovaatiotukeen. Lisäksi varaudutaan tarvittaessa ottamaan lisävaltuus vuoden 2010 ja 2011 lisätalousarvioihin. Suomen tulisi tukea EU:ssa laivanrakennusteollisuuden innovaatiotuen jatkamista myös vuoden 2011 jälkeiseen aikaan.

Innovaatiotuen hallinnointi ja osittainen päätöksenteko siirretään työ- ja elinkeinoministeriöstä Varsinais-Suomen ELY-keskukselle. Työ- ja elinkeinoministeriö päättäisi innovaatiotuesta, milloin myönnettävän tuen määrä olisi yli 5 miljoonaa euroa.

## **Julkisesti tuettu telakka- ja varustamotoiminnan rahoitus**

**Esitys:** Työryhmä esittää, että meriteollisuusalan yrityksille varmistetaan kansainvälisesti kilpailukykyiset, julkisesti tuetut viennin luotto- ja takuujärjestelyt sekä telakan rakennusaikainen rahoitus Finnvera Oyj:n ja Vientiluotto Oy:n toimenpitein myös tulevaisuudessa.

Työryhmä esittää lisäksi, että jälleenrahoituksen tai muun julkisesti tuetun rahoitusinstrumentin mahdollinen käyttö kotimaisten varustamojen alushankintojen rahoittamiseen tulisi selvittää.

## **Työvoimakoulutus**

**Esitys:** Työryhmä esittää, että Varsinais-Suomen ELY-keskukselle myönnetään työ- ja elinkeinoministeriön jakamattomasta määrärahasta lisämäärärahaa työvoimakoulutukseen (mom. 32.30.51) 2,3 miljoonaa euroa. Lisäksi vuoden 2010 lisätalousarviossa varaudutaan tarvittaessa lisämäärärahaan työvoimakoulutukseen erityisesti Varsinais-Suomen alueelle.

Työryhmä esittää lisäksi, että ESR:lle määriteltyjä henkilöresurssien kiintiöitä nostetaan vuosien 2010 ja 2011 osalta, jotta ESR-määrärahoja voidaan käyttää tehokkaasti.

## **Tutkimus- ja kehittämistoiminta**

**Esitys:** Työryhmä esittää, että vuoden 2010 lisätalousarviossa varaudutaan tarvittaessa lisämäärärahaan Tekesin rahoittamaan tutkimus- ja kehittämistoimintaan ja säilyttämään Tekesin rahoitus vähintään nykyisellä tasolla. Myös EU-rahoituksen hyödyntämistä tulisi aktivoida.

## **Alihankkijaverkoston tukeminen**

**Esitys:** Työryhmä esittää, että tarvittaessa vuoden 2010 lisätalousarviossa tai muulla tavoin korotetaan pk-yritysten osaamisen kehittämispalvelujen määrärahaa yhdellä miljoonalla eurolla ja että se kohdennetaan Varsinais-Suomen ELY-keskukselle ensisijaisesti telakkateollisuuden tarpeisiin huomioiden samalla tarvittava määräaikainen lisähenkilötyövuosiresurssi. Lisäksi vuoden 2010 lisätalousarviolla ja muilla päätöksillä varaudutaan tarvittaessa huolehtimaan määrärahojen ja valtuuksien riittävydestä Finnvera Oyj:n suhdannerahoitukseen (mom. 32.30.42) ja investointi- ja kehittämishankkeiden tukemiseen (mom. 32.30.45).

Lisäksi työryhmä esittää, että alihankkijaverkoston tukemiseksi käytössä olevien toimenpiteiden koordinointi ja alihankkijayritysten neuvonta tehdään yhteistyössä eri tahojen kesken Varsinais-Suomen ELY-keskuksen johdolla.

## Ympäristöystävällisten investointien tarve ja tuki

**Esitys:** Työryhmä esittää, että työ- ja elinkeinoministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyvät kiireellisesti selvittämään mahdollisuuksia suomalaisten varustamojen ympäristöystävällisten alusinvestointien kertauntoiseksi tukemiseksi erityisesti ottaen huomioon Turun telakan vaikean tilanteen.

## Tax lease -verojärjestelmä

**Esitys:** Työryhmä esittää, että Suomi pyytää Euroopan komissiota selvittämään eri EU-maiden tax lease -järjestelmät, myös niiden mahdollisesti syrjivän soveltamiskäytännön, ja tarvittaessa puuttumaan asiaan. Tarvittaessa tulee erikseen arvioida, käynnistetäänkö Suomessa selvitykset mahdollisen kotimaisen tax lease -järjestelmän käyttöönnotosta.

## Valtion alushankinnat

**Esitys:** Työryhmä esittää, että ne Meriteollisuustyöryhmä 2009:n esittämät valtion alushankinnat, joita ei päätetty ottaa vuoden 2009 lisätalousarvioon tai vuoden 2010 talousarvioon, otetaan huomioon valmistellessa vuoden 2010 lisätalousarviota. Erityisen tärkeänä työryhmä pitää neljän uuden ympäristöystävällisen yhteys- ja öljyntorjunta-alueen hankintaa.

Työryhmä esittää myös, että liikenne- ja viestintäministeriö selvittää Pohjois-Suomen kaivosteollisuuden logistiikkastrategiaa ja mahdollista jäänmurtajatarvetta.

## Kotimaisten alushankintojen edistäminen

**Esitys:** Työryhmä esittää, että erilaisin valtiovallan toimenpitein pyritään luomaan edellytykset sille, että erityisesti Turun telakalle saadaan kevään 2010 aikana kotimaisiin alushankintoihin perustuvaa tilauskantaa, joka mahdollistaa telakalle ja verkostoyrityksille vuodeksi noin 50 prosentin työkuorman.

## Turun seutukunta

**Esitys:** Työryhmä esittää, että valtio varautuu siihen, että Turun seutukunta joudutaan nimeämään äkillisen rakennemuutoksen alueeksi. Valtion tulisi ryhtyä välittömästi ennakoiviin toimiin, joilla voitaisiin estää Turun seutukunnan tilanteen vakava heikentyminen.

## Venäjä

**Esitys:** Työryhmä esittää, että selvitetään mahdollisuudet käynnistää kansallinen kehittämisohjelma Suomen ja Venäjän välisen telakka- ja offshore-yhteistyön ja siihen liittyvän rakentamistoiminnan vauhdittamiseksi.

## EU-tason toimenpiteet telakkakriisin torjumiseksi

***Esitys:** Työryhmä esittää, että Suomi vaikuttaisi siihen, että EU ottaisi nykyistä aktiivisemmän roolin telakkateollisuuden toimintaedellytysten turvaamiseksi. Tässä tarkoituksessa Suomen tulisi tukea sitä, että telakkakriisin edellyttämät EU-tason toimenpiteet otettaisiin kilpailukykyneuvoston käsittelyyn mahdollisimman pian kevään 2010 aikana.*

### 4.2. Esitysten taloudelliset ja muut vaikutukset

Työryhmä esittää kotimaisen telakkateollisuuden tukemiseksi toimenpidepakettia, joka mahdollistaisi telakoiden ja niiden verkostoyritysten selviytymisen meneillään olevan kriisin yli. Pakettiin sisältyvillä tuki- ja rahoitustoimenpiteillä olisi tarkoitus saada Turun telakalle vuodeksi noin 50 prosentin työkuorma, jonka turvin telakka ja verkostoyritykset, tosin alennetulla toiminta-asteella, voisivat ylläpitää toimintaansa, kunnes markkinaehtoisen kysynnän odotetaan palautuvan vuosina 2011–2012. Toimenpidepakettiin sisältyvillä valtion alustilauksilla olisi tarkoitus työllistää pienempiä telakoita ja siten auttaa niitä kriisin yli.

Vallitsevassa taloustilanteessa telakkateollisuudesta työttömäksi joutuvat eivät helposti löydä uusia työpaikkoja. Työttömyyden valtiolle aiheuttamat välittömät kustannukset koostuvat ensisijaisesti työttömyysturvakustannuksista sekä menetetyistä tuloveroista ja työnantajien pakollisista sosiaaliturvamaksuista. Jos meriteollisuudesta joutuu työttömäksi 14 000 henkilöä vuoden 2010 lopulla, tämä aiheuttaa yhteiskunnalle satojen miljoonien eurojen menot vuodessa.<sup>11</sup> Väliillisesti työttömyydestä aiheutuu muitakin kustannuksia esimerkiksi vähentyvän kulutuskysynnän kautta.

Esitysten valtiontaloudelliset vaikutukset riippuvat valittavista toimenpiteistä, jotka täsmentyvät vasta myöhemmin. Toimenpide-esitysten toteuttamiseen tarvittavat valtion tukitoimet olisivat kuitenkin määrältään merkittäviä.

---

<sup>11</sup> Arviossa on huomioitu sekä työnantajien että -tekijöiden pakolliset maksut (mm. työeläke-, työttömyysvakuutus- ja sairausvakuutusmaksut) ja työttömyyspäivärahamenot.