

# Alusrahoitus selvitys

Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja  
TEM raportteja  
42/2015



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

ISSN 1797-3562

ISBN 978-952-327-010-7

KUVAILEHTI  
25.5.2015

Julkaisija  
Työ- ja elinkeinoministeriö

|                                    |   |
|------------------------------------|---|
| <b>Julkaisun nimi</b>              | Alusrahoitus selvitys                                     |
| <b>Tekijät</b>                     | Per Arvid Skult, varatuomari, Neptun Juridica Oy:n osakas |
| <b>Sarjan nimi ja numero</b>       | TEM Raportteja 42/2015                                    |
| <b>Asianumero</b>                  |   |
| <b>Luottamuksellisuus</b>          |   |
| <b>Toimielimen asettamispäivä</b>  | 5.3.2015  |
| <b>ISSN verkkojulkaisu</b>         | 1797-3562   |
| <b>ISBN verkkojulkaisu</b>         | 978-952-327-010-7   |
| <b>ISSN painettu</b>               |   |
| <b>ISBN painettu</b>               |   |
| <b>URN-tunnus</b>                  |   |
| <b>Kieli</b>                       | suomi   |
| <b>Julkaisun muut kieliversiot</b> |   |
| <b>Julkaisun laji</b>              |   |
| <b>Kokonaissivumäärä</b>           | 38  |
| <b>Julkaisun taittotaho</b>        | VNHY  |
| <b>Kustantaja</b>                  |   |
| <b>Painopaikka ja -aika</b>        |   |

**Julkaisun jakelu**

Verkkosivuilla PDF: [www.tem.fi/julkaisut](http://www.tem.fi/julkaisut)

**Yhteyshenkilön nimi**

Ylitarkastaja Janne Peltola, elinkeino- ja innovaatio-osasto

**Hinta**

**Asia- ja avainsanat**

alusrahoitus, varustamot, meriliikennestrategia, ympäristösääntely

**Tiivistelmä**

Merikuljetuksilla on merkittävä rooli Suomen logistiikassa. Suomen tuonnista noin 80 % ja viennistä noin 90 % kuljetaan meritse. Suomalaisten varustamojen osuus Suomen merikuljetuksista on viime vuosien aikana laskenut merkittävästi ollen nykyisin noin 33 prosenttia. Suomen kauppaa-alusluetteloon on merkitty 11.3.2015 yhteensä 108 alusta, joista 93 lastialuksia ja 15 matkustaja-aluksia. Aluskanta on vanhaa, keski-ikä lähes 18 vuotta.

Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) johdolla laaditussa Suomen meriliikennestrategiassa nostettiin yhdeksi meriliikenteen konkreettiseksi kehittämiskohteeksi pienvarustamojen alusinvestointien rahoituksen parantaminen.

Työ- ja elinkeinoministeriö (TEM) tilasi alusrahoituksen kehittämiseen liittyvän selvitystyön Neptun Juridica Oy:ltä. Selvitysmiehenä toimi varatuomari Per Arvid Skult. Selvitysmiehen raportissa on analysoitu Suomen varustamotointia, alusrahoituksen toimivuutta erityisesti pienvarustamojen kannalta ja avaintoimijoiden näkemyksiä rahoituksen kehittämiseksi.

Selvityksen yhteydessä varustamoilta saadun arvion perusteella varustamoilla olisi juuri nyt sekä halu että tarve uudistaa aluskantaansa joko uudisrakennuksilla ja/tai second hand -aluksilla. Pienvarustamojen osalta kysymys on 15 – 20 aluksen hankinnasta, joiden hankintahinta olisi 10 – 40 miljoonaa euroa/alus. Varustamot arvioivat, että merikuljetusten kysyntä on taas kasvamassa. Meriliikenteeseen kohdistuvat uudet ympäristönormit lisäävät myös alusten modernisointitarvetta. Käyttöikänsä loppupuolella oleviin aluksiin ei uusia ympäristösääntelyn vaatimia investointeja kannata enää tehdä. On investoitava kalustoon uusimiseen.

Ongelman muodostaa hankintojen rahoitus. Suomessa ei ole kuin muutamia pankkeja, jotka rahoittavat varustamojen alushankintoja. Varustamojen omarahoitusmahdollisuus on selvityksen mukaan aika huono, etenkin pienvarustamoilla. Tässä tilanteessa keskeiseen asemaan nousee Finnvera Oyj eri rahoitustuotteillaan.

Tässä raportissa selvitysmies tekee Finnvera Oyj:n ja TEMin harkittavaksi 6 esitystä, joiden avulla suomalaisten pienvarustamojen rahoitustilannetta voitaisiin parantaa tässä akuutissa tilanteessa, jossa aluskannan uudistaminen on lähes välttämätöntä.

Työ- ja elinkeinoministeriö selvittää yhdessä Finnveran Oyj:n kanssa voidaanko alusrahoituksen julkista rahoitusta kehittää selvitysmiehen esitysten pohjalta. Alustavan arvion mukaan kanta esityksiin saadaan alkusyksynä 2015.

|  |   |
|--|---|
| <b>Publikationens namn</b>                         | Utredning om fartygsfinansieringen                                |
| <b>Författare</b>                                  | Per Arvid Skult, vicehäradshövding, delägare i Neptun Juridica Oy |
| <b>Publikationsseriens namn och löpande nummer</b> | ANM rapporter 42/2015   |
| <b>Ärendenummer</b>                                |   |
| <b>Sekretessgrad</b>                               |   |
| <b>Datum då organet tillsattes</b>                 | 5.3.2015  |
| <b>ISSN elektronisk publikation</b>                | 1797-3562   |
| <b>ISBN elektronisk publikation</b>                | 978-952-327-010-7   |
| <b>ISSN tryckt</b>                                 |   |
| <b>ISBN tryckt</b>                                 |   |
| <b>URN</b>   |   |
| <b>Publikationens språk</b>                        | finska  |
| <b>Publikationens övriga språkversioner</b>        |   |
| <b>Typ av publikation</b>                          |   |
| <b>Sidantal</b>                                    | 38  |
| <b>Layout</b>                                      | Statsrådets förvaltningsenhet                                     |
| <b>Förläggare</b>                                  |   |
| <b>Tryckort och tryckdatum</b>                     |   |

**Distribution**

Publikationen som PDF: [www.tem.fi/julkaisut](http://www.tem.fi/julkaisut)

**Kontaktpersonens namn**

överinspektör Janne Peltola, närings- och innovationsavdelningen

**Pris****Ämnes- och nyckelord**

fartygsfinansiering, rederier, sjöfartsstrategi, miljölagstiftning

**Sammanfattning/referat**

Sjötransporterna har en viktig roll i logistiken i Finland. Cirka 80 % av importen till Finland och cirka 90 % av exporten från Finland transporteras sjövägen. Finländska rederiers andel av Finlands sjötransporter har minskat väsentligt under de senaste åren och är nuförtiden cirka 33 procent. I den finländska förteckningen över handelsfartyg hade den 11 mars 2015 antecknats sammanlagt 108 fartyg, av vilka 93 var lastfartyg och 15 passagerarfartyg. Fartygsbeståndet är gammalt, medelåldern är närmare 18 år.

I Finlands sjöfartsstrategi, som utarbetats under ledning av kommunikationsministeriet (KM), nämns finansieringen av smårederiers fartygsinvesteringar som ett av de konkreta utvecklingsobjekten inom sjöfarten.

Arbets- och näringsministeriet (ANM) beställde en utredning om utveckling av fartygsfinansieringen hos Neptun Juridica Oy. Utredningsman var vicehäradshövding Per Arvid Skult. I utredningsmannens rapport analyseras rederiverksamheten i Finland och hur fartygsfinansieringen fungerar särskilt ur smårederiernas synvinkel och framförs nyckelaktörernas synpunkter på hur finansieringen kunde utvecklas.

Av utredningen framgår det att rederierna just nu skulle ha både en vilja och ett behov att förnya sitt fartygsbestånd antingen genom nybyggen och/eller second hand-fartyg. För smårederiernas del handlar det om anskaffning av 15 – 20 fartyg, vars inköpspris skulle uppgå till 10 – 40 miljoner euro/fartyg. Rederierna uppskattar att efterfrågan på sjötransporter håller på att öka igen. Också de nya miljönormer som berör sjötrafiken ökar behovet av modernisering av fartyg. I fartyg som befinner sig i slutet av sin livslängd lönar det sig inte att göra sådana investeringar som miljölagstiftningen kräver. Man måste investera i nytt fartygsbestånd.

Finansieringen av anskaffningarna utgör ett problem. I Finland finns det endast några få banker som finansierar rederiers fartygsanskaffningar. Rederiernas möjligheter till egen finansiering är enligt utredningen relativt dåliga, särskilt i fråga om smårederier. I detta läge kommer Finnvera Abp med sina finansiella produkter att spela en central roll.

I rapporten lägger utredningsmannen fram 6 förslag för Finnvera Abp och ANM att övervägas. Förslagen handlar om möjligheter att förbättra finländska smårederiers finansiella läge i denna akuta situation där en förnyelse av fartygsbeståndet är så gott som nödvändigt.

Arbets- och näringsministeriet utreder tillsammans med Finnvera Abp huruvida den offentliga finansieringen i fråga om fartygsfinansieringen kan utvecklas utgående från utredningsmannens förslag. Enligt preliminär uppskattning kan ställningstagandet till förslagen göras i början av hösten 2015.

# SISÄLLYS

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 1     | JOHDANTO.....  | 8  |
| 1.1   | Lähtökohtana meriliikennestrategia.....  | 8  |
| 1.2   | Tiedonhankinta.....  | 8  |
| 2     | TAUSTAA.....   | 10 |
| 2.1   | Yleistä varustamoalasta.....   | 10 |
| 2.2   | Varustamobarometri.....  | 10 |
| 2.3   | Huoltovarmuus.....   | 11 |
| 3     | INVESTOINTITARPEET.....  | 12 |
| 3.1   | Yleistä.....   | 12 |
| 3.2   | Varustamoiden investointiaikeet tehdyn kyselyn perusteella.....                | 12 |
| 4     | YLEISTÄ RAHOITUSTILANTEESTA.....   | 14 |
| 5     | VARUSTAMOIDEN JA PANKKIEN NÄKEMYKSET ALUSRAHOITUKSEN NYKYTILASTA.....          | 15 |
| 5.1   | Varustamoiden kommentit.....   | 15 |
| 5.2   | Pankkien kommentit.....  | 16 |
| 6     | JULKISESTI TUETUN RAHOITUKSEN KÄYTTÄMINEN ALUSINVESTOINNEISSA.....             | 18 |
| 6.1   | Yleistä.....   | 18 |
| 6.2   | Luotot.....  | 19 |
| 6.2.1 | Finnvera-laina.....  | 19 |
| 6.2.2 | Joukkovelkakirjarahoitus.....  | 19 |
| 6.2.3 | Vienninrahoituslain mukainen alusluotto.....                                   | 20 |
| 6.3   | Takaukset / vientitakuut.....  | 20 |
| 6.3.1 | Alustakaus.....  | 20 |
| 6.3.2 | Finnvera-takaus.....   | 21 |
| 6.3.3 | Vientitakuu.....   | 22 |
| 6.4   | OECD-konsensus ja EU:n takaustiedonanto.....                                   | 22 |
| 6.4.1 | OECD:n vientiluottosopimus.....  | 22 |
| 6.4.2 | Harmonisointidirektiivi.....   | 23 |
| 6.4.3 | Takaustiedonanto.....  | 24 |
| 6.4.4 | Laivanrakennusteollisuuden valtiontukea koskevat puitteet (2001/C 364/06)..... | 25 |
| 6.5   | Ehdotuksia Finnveran tuotteiden käytön laajentamisesta.....                    | 25 |
| 6.5.1 | Alustakauksen käyttö.....  | 25 |
| 6.5.2 | Joukkovelkakirjalainan käyttäminen alusrahoituksessa.....                      | 28 |
| 6.5.3 | Takaus joukkovelkakirjalainan vakuudeksi.....                                  | 28 |
| 6.5.4 | Finnvera-laina aluskiinnityksiä vastaan.....                                   | 29 |
| 7     | EU-RAHOITUS.....   | 30 |
| 7.1   | Euroopan investointipankki (EIB).....  | 30 |
| 7.2   | EU:n rahoitusinstrumenttien ja -tukien hyödyntäminen.....                      | 30 |
| 7.3   | Zero Vision Tool (ZVT).....  | 31 |
| 8     | Pohjoismaiden investointipankki (NIB).....                                     | 33 |
| 9     | MUITA RAHOITUSLÄHTEITÄ.....  | 34 |
| 10    | TULEVAISUUDEN VISIOT.....  | 35 |
| 10.1  | Meriklusterin yhteistyöverkoston kehittäminen (TEM Meri-ohjelma).....          | 35 |
| 10.2  | Tehtyjä selvityksiä ja visioita.....   | 35 |
| 11    | YHTEENVETO.....  | 37 |

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Lähtökohtana meriliikennestrategia

Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) johdolla laaditussa Suomen meriliikennestrategiassa vuosille 2014–2022<sup>1</sup> on yhtenä tavoitteena mainittu alusinvestointien rahoitusmahdollisuuksien parantaminen riittävän Suomen lipun alla purjehtivan aluskannan uudistamiseksi. Siinä tunnistettiin tarve selvittää suomalaisen alusrahoituksen tämänhetkinen tilanne ja kehittämistarpeet erityisesti pienvarustamoiden näkökulmasta.

Työ- ja elinkeinoministeriö (TEM) asetti selvitysmiehen tekemään mainittua selvitystyötä sekä selvitystyölle ohjausryhmän, johon kuului edustajia Finnvera Oyj:stä, Suomen Varustamot ry:stä, LVM:stä ja TEM:stä. Ohjausryhmän tehtävänä oli keskustella varustamoiden ja pankkien antamasta palautteesta sekä selvitysmiehen tekemistä kehittämissuhteista.

Tässä raportissa keskitytään nykytilanteen selvittämiseen ja esitetään ajatuksia lähinnä siitä, miten Finnvera Oyj:n nykyisiä rahoitusinstrumentteja voidaan kehittää ja näin luoda paremmat edellytykset pienvarustamoille rahoittaa alusinvestointiaan. Kyse on akuutista ongelmasta, johon on pikaisesti löydettävä ratkaisu.

Jatkuvasti lisääntyvä ympäristösääntely edellyttää lisäinvestointeja LNG- ja muihin ympäristöystävällisiin ratkaisuihin. Uuden aluksen hankintahinta saattaa tästä johtuen olla 20-30 % kalliimpi kuin perinteinen alus. Rahoitusta näihin ympäristöinvestointeihin on mahdollista saada myös EU:n rahoitusinstrumenteista, kunhan ensin luodaan työkalut, joiden avulla varustamot pystyvät näitä hyödyntämään. Tulevaisuuden logistiset ratkaisut ja liiketoimintamallit tuovat todennäköisesti mukanaan täysin uusia rahoituskeinoja ja malleja aluskannan uudistamiseksi. Näitä odotellessa on kuitenkin varmistettava, että alusinvestointeja tehdään ja niihin löytyy rahoitusta.

## 1.2 Tiedonhankinta

Tietoja on kerätty suoraan varustamoilta mm. sen selvittämiseksi, mitä ongelmia tai haasteita varustamoilla on ollut rahoituksen saamisessa ja mitä investointitarpeita heillä on tällä hetkellä ja tulevaisuudessa. Lisäksi on pyydetty kommentteja alusrahoituksen parissa toimivilta pankeilta.

Varustamoilta kysyttiin mm.

- miten ja milloin nykyinen aluskanta on rahoitettu (rahoittaja, lainaosuus, laina-aika, vakuudet, Finnveran rooli, muut erityisiä ehtoja jne.)
- milloin viimeksi on haettu rahoitusta, mistä (pankit, pääomasijoittajat ym.), millä menestyksellä, mitä kokemuksia tai ongelmia? Mitkä telakat ovat olleet mukana?
- onko investointiaikeita (milloin, millainen ja mitä polttoainetta käyttävä alus, uudisrakennus vai second hand-alus, perusparannukset)?
- jos on investointiaikeita, niin mitä suunnitelmia on rahoituksen suhteen? Pankkilaina vai jotain muuta (esim. joukkovelkakirjalaina)? Keneltä pyydetään tarjouksia? Suomesta vai ulkomailta?

<sup>1</sup> <http://www.lvm.fi/julkaisu/4391604/suomen-meriliikennestrategia-2014-2022>



- mielipiteitä tämän hetken tilanteesta rahoituksen saatavuuden ja rahoituksen ehtojen osalta. Tärkeimmät rahoituskanavat? Ongelmakohtat?
- onko riittävästi tietoa mahdollisista rahoittajista, tukimuodoista, Finnveran tuotteista?

Pankeilta kysyttiin mm.

- mikä on ollut alusrahoituksen kysyntä suomalaisten varustamoiden taholta viime vuosina ja mikä on tilanne tällä hetkellä? Millaisiin kohteisiin on lainoja haettu / myönnetty (uudisrakennuksiin, second-hand aluksiin<sup>2</sup>, muihin investointeihin, käyttöpääomaan yms.)?
- mitkä ovat pankin näkökulmasta alusrahoitukseen liittyvät suurimmat ongelmat ja riskit (lainan vakuudet, toimialaan liittyvät riskit, varustamoon liittyvät riskit yms.)?
- mitkä ovat pankin kriteerit ja ehdot lainarahoituksen myöntämiselle alusinvestointeihin (varustamon oma rahoitusosuus, vakuudet aluksen lisäksi, kovenantit, Finnveran rooli yms.)?
- mielipiteitä, kehittämistarpeita alusrahoituksen, rahoitusehtojen, vakuuksien, Finnveran tai muun julkisen tuen yms. suhteen erityisesti pienvarustamoiden tilannetta ajatellen?

Kyselykaavake lähetettiin 17 suomalaiselle varustamolle ja vastauksia saatiin 11 sekä kirjallisesti että haastatteluiden kautta. Pankkien osalta vastaavat luvut olivat 11 ja 6.

---

<sup>2</sup> Englanninkielinen termi "Second hand"- alus on alalla vakiintuneesti käytetty termi, jota ymmärretään paremmin kuin käännös "käytetty alus".

## 2 TAUSTAA

### 2.1 Yleistä varustamoalasta

Suomen Varustamot ry:n jäsenvarustamoiden lukumäärä oli 22 vuoden 2014 lopulla. Näillä varustamoilla oli omistuksessaan tai rahdattuna yhteensä 96 alusta. Alusten keski-ikä oli 17,6 vuotta, mikä pidetään korkeana vertailtaessa sekä EU- että koko maailman tonniston<sup>3</sup>. Kauppa-alusluetteloon oli merkitty 11.3.2015 päivitetyn tiedon mukaan 108 alusta, joista 93 on lastialuksia ja 15 matkustaja-aluksia. Osa varustamoista omistaa vain yhden tai muutaman aluksen, osa taas useita.

Suomen tuonnista noin 80 prosenttia ja viennistä lähes 90 prosenttia tapahtuu meritse. Suomalaisen tonniston osuus ulkomaan meriliikenteen kuljetuksista oli vuonna 2014 enää 33 prosenttia. Tämä osuus oli vielä 1970-luvulla noin 50 prosenttia eli trendi on ollut laskeva.

Merkittävä osa Suomessa toimivista varustamoista on luokiteltava pk-yrityksiksi (pienet ja keskisuuret yritykset). Pk-yrityksiksi määritellään yritykset, joiden palveluksessa on vähemmän kuin 250 työntekijää ja joiden vuosiliikevaihto on enintään 50 miljoonaa euroa tai taseen loppusumma on enintään 43 miljoonaa euroa. Pienten varustamoiden kannattavuus on viime vuosina ollut heikkoa mm. markkinoiden ylikapasiteetista ja alhaisista rahtihinnoista johtuen<sup>4</sup>. Uusiin aluksiin ei ole voitu investoida. Tähän on syynä mm. aikaisemmat verotusratkaisut, mutta myös rahoitusmarkkinat, yleinen taloustilanne ja varustamotoiminta, joka rahoittajien mielestä koetaan vaihtelualttiiksi ja riskialttiiksi toimialaksi.

Pienvarustamoiden keskuudessa rahoituksen järjestäminen alushankinnalle koetaan suureksi haasteeksi. Erityisesti vuoden 2008 alkaneen finanssikriisin jälkeen rahoitusmarkkinat ovat kiristyneet. Tästä huolimatta Suomen kauppalaivasto on kehittynyt positiiviseen suuntaan viime vuosina. Tonnistoverotuksen käyttöönottamisen ja sekamiehityksen mahdollistavien työehtosopimusten ansiosta on Suomen lipun alle tuotu useita aluksia; sekä uudisrakennuksia että second hand-aluksia. Tonnistoverotuksen piirissä oli vuoden 2014 lopussa 90 % Suomen lipun alla olevasta rahtialus-tonnistosta<sup>5</sup>.

Merenkulku on merkittävä työllistäjä Suomessa. Koko meriklusteri työllistää n. 43 500 henkilöä ja merimiesammateissa työskenteli 9 469 henkilöä vuonna 2012<sup>6</sup>.

### 2.2 Varustamobarometri

SPC Finlandin<sup>7</sup> varustamobarometrin 2014<sup>8</sup> julkaisussa mainitaan, että vastanneiden varustamoiden (yhteensä 16 kpl) mielestä merkittävin yksittäinen este varustamon kasvulle ja kehittymiselle oli talouden yleinen epävarmuus. Seuraavaksi mainittiin

<sup>3</sup> Suomen Varustamot ry:n toimintakertomus 2014

<sup>4</sup> Talouselämä 39/2014, varustamoanalyysi

<sup>5</sup> Suomen Varustamot ry:n toimintakertomus 2014

<sup>6</sup> Suomen meriliikennestrategia 2014-2022

<sup>7</sup> Shortsea Promotion Centre (SPC) Finland on valtakunnallinen keskus, joka edistää lähimerenkulkua ja intermodaalikuljetuksia.

<sup>8</sup> [http://www.utu.fi/fi/yksikot/mkk/spc/Documents/B200\\_Varustamobarometri\\_2014.pdf](http://www.utu.fi/fi/yksikot/mkk/spc/Documents/B200_Varustamobarometri_2014.pdf)

huono hintakehitys ja Suomen lipun hinta. Myös toiminnan rahoitus ja vakuuspula koettiin olevan varustamon kehittymisen ja kasvun esteenä.

Varustamobarometrin vastauksissa ennustetaan menestystä niille varustamoille, joilla on kykyä investoida ja joiden asiakkaat näkevät pitkien sopimusten hyödyllisyyden. Toisaalta SECA-alueella (ns. erityisvalvonta-alue, Sulphur Emission Control Area) asetetut rajoitukset koetaan erittäin haasteellisina ja tulosta heikentävinä, mikä seurauksena investoinnit uuteen kalustoon tulevat viivästyneeseen.

## 2.3 Huoltovarmuus

Meriliikennestrategiassa korostetaan, että yhteiskunnan huoltovarmuuden ylläpitäminen edellyttää erityistoimenpiteitä, jotta käytössämme olisi riittävän suuri Suomen lipun alla purjehtiva jäävahvistettu tonnisto, joka voi turvata yhteiskunnan ja teollisuuden tärkeät kuljetukset kaikissa olosuhteissa. Kannanotossaan 19.12.2013 Huoltovarmuuskeskus<sup>9</sup> totesi mm., että varustamoiden todella huono taloudellinen tilanne on johtanut tilanteeseen, jossa ne eivät saa rahoitusta investointeihin pankkisektorilta. Huoltovarmuuskeskus piti tärkeänä, että laivarahoitusta kehitettäisiin niin, että kotimaiset varustamot saisivat investointeihinsa lainarahoitusta.

Tätä raporttia kirjoitettaessa Huoltovarmuuskeskus antoi tämän lisäksi seuraavan lausunnon<sup>10</sup> alusrahoitustilanteesta:

*”Huoltovarmuuskeskus toteaa, että merikuljetusten toimivuus on Suomen huoltovarmuuden edellytys ja kotimaisen aluskaluston rooli on meriklusterin kannalta tärkeä. Laivakaluston ikä, tekninen kunto, automaation aste ja henkilötarve vaikuttavat ratkaisevasti kotimaisten alusten kilpailukykyyn suhteessa tärkeimpiin kilpailijamaihin. Kuten jo vuonna 2013 esitetyssä kannanotossa todetaan, Huoltovarmuuskeskus pitää tärkeänä, että laivarahojärjestelyjä kehitettäisiin niin, että kotimaiset varustamot saisivat laivainvestointeihinsa rahoitusta. Suomen meriliikennestrategiassa 2014-2022 on käsitelty alusinvestointien rahoitusmahdollisuuksien parantamista. Niiden toteutus on saatava käytäntöön.”*

Kysymykseen huoltovarmuuskeskuksen mahdollisesta isommasta roolista vastattiin seuraavasti:

*”Huoltovarmuuskeskus ei ole suunnitellut laajentavansa toimintaansa kauppalusten omistajuuteen tai vuokralle antajana toimimiseen. Öljytankkereiden malli oli kertaluonteinen ratkaisu. Huoltovarmuuskeskuksella ei myöskään ole mahdollisuutta osallistua varustamoiden rahoitusjärjestelyihin.”*

<sup>9</sup> <http://www.huoltovarmuus.fi/ajankohtaista/uutisarkisto/Kannanotto--Laivarahoitus-uhka-huoltovarmuudelle-30365.a>

<sup>10</sup> Huoltovarmuuskeskuksen sähköpostiviesti 28.4.2015.

## 3 INVESTOINTITARPEET

### 3.1 Yleistä

Meriliikennestrategiassa nostetaan esille erityisesti lisääntyvä ympäristösääntely, joka merkitsee varustamoille tarvetta investoida uusin energiatehokkaampiin ja vähäpäästöisempiin aluksiin. Siinä todetaan mm., että ”investointimahdollisuuksia vaikeuttaa kansainvälisen finanssikriisin myötä vahvasti heikennyt rahoituksen saataavuus, rahtimarkkinoiden kireä kilpailutilanne sekä varustamoiden heikko taloudellinen tilanne. Lainansaanti kaupallisilta pankeilta on viime vuosina ollut erittäin vaikeaa, johtuen mm. laivojen ylitarjonnasta ja siihen liittyvistä riskeistä.”

Maailmalla rahtialuksista on tällä hetkellä ylitarjontaa. Ennen vuoden 2008 rahoituskriisiä oli noususuhdanne, jolloin markkinoille tuli paljon uusia aluksia. Osittain alusten ylitarjonnasta johtuen rahtien hinnat ovat nyt poikkeuksellisen alhaisella tasolla. Baltic Dry Index (BDI), joka on yleisin käytetty kuivalastialusten rahtitasoa mittava indeksi, laski helmikuussa 2015 alle 600:n, mikä on sen alin taso yli 30 vuoteen<sup>11</sup>. ODIN Marinen rahastokatsauksessa (helmikuu 2015) todetaan, että kehnon markkinatilanteen johdosta uusien alusten tilaukset ovat loppuneet täysin ja vanhojen alusten romuttaminen on lisääntynyt huomattavasti.

Varustamot arvioivat, että nyt on oikea aika investoida alusten ollessa edullisia. Nyt tarjolla olevat second hand-alukset eivät kuitenkaan aina välttämättä vastaa niitä ympäristö- ja jääluokkavaatimuksia, joita edellytetään liikennöitäessä Itämerellä. Uudisrakentamista tulisi siis kannustaa. Suomen telakat ovat erikoistuneet risteily- ja erikoisaluksiin, eivätkä ole kilpailukykyisiä rahtialuksissa. Rahtialuksia tilaankin eniten aasialaisilta telakoilta, mutta myös Hollannista, Kroatiaasta ja Turkista. Jokainen Suomen lipun alle tuotu alus on kuitenkin merkittävä työllistäjä moneksi vuodeksi. Myös huoltovarmuuden kannalta on tärkeää, että Suomella on omaa aluskantaa mahdollisten kriisien varalle.

Varustamobarometri 2014 -raportista käy ilmi, että varustamoiden odotukset alusinvestointien määrästä kasvoivat vuonna 2013. Seuraavan kahden vuoden ennuste oli negatiivinen. SECA-aluetta koskevista määräyksistä huolimatta investointien ennakointiin vähenevän.

### 3.2 Varustamoiden investointiaikeet tehdyn kyselyn perusteella

Paremmän tilannekuvan saamiseksi kerättiin tietoja suoraan varustamoilta sen selvittämiseksi, mitä ongelmia tai haasteita heillä on ollut rahoituksen saamisessa ja mitä investointitarpeita tai -aikeita heillä on tällä hetkellä ja tulevaisuudessa. Investointisuunnitelmien osalta kaikki vastanneet ilmoittivat ainakin harkitsevansa tai selvittävänsä mahdollisuuksia hankkia joko second hand-aluksia tai uudisrakennuksia. Kukaan ei vastannut, ettei olisi investointihaluja.

Ne varustamot, jotka jo ovat tilanneet (1 varustamo) tai harkitsevat uudisrakennusten tilaamista (4 varustamo), haluavat panostaa polttoainetehokkuuteen ja ympäristöystävällisyyteen. LNG, dual-fuel, diesel, bio-öljy sekä rikkipesuri mainitaan mahdollisina polttoaineratkaisuina. Alustyypeistä mainitaan mm. roro-, multi-purpose- (10 000–18.000 tonnia eli dwt:a) ja kuivalastialuksia.

<sup>11</sup> ODIN Marine. Rahastokatsaus helmikuu 2015

Second hand-alusten hankintaa harkitaan myös erityisesti nyt, kun aluksista on ylitarjontaa ja hinnat ovat edullisia. Melkein kaikki varustamot pitävät second hand-aluksen hankintaa vartenotettavana vaihtoehtona. Vastauksista käy myös ilmi, että uudisrakennuksia ei välttämättä kannata tilata, koska nykyisillä markkinahinnoilla saa esim. kolme 10 vuotta vanhaa 3000–4000 dwt:n kuivalastialusta yhden uudisrakennuksen hinnalla. Erityisesti pienten varustamoiden vastauksista käy ilmi, että uudisrakennuksen tilaamiseen olisi kyllä haluja, mutta toteutuminen jää kaukaiseksi haaveeksi, kun rahoitusta ei saa.

Saadun palautteen perusteella voidaan todeta, että varustamoilla on sekä halu että tarve uudistaa aluskantaansa joko uudisrakennuksilla ja/tai second hand-aluksilla. Varovasti arvioiden puhutaan noin 15–20 aluksesta (roro, kuivalasti, multipurpose), joiden hankintahinta olisi noin 10–40 miljoonaa euroa. Myös pienemmille aluksille katsotaan olevan tarvetta.

## 4 YLEISTÄ RAHOITUSTILANTEESTA

Perinteisesti aluksia on Suomessa rahoitettu kaupallisten pankkien tai pankkisyndikaattien myöntämällä lainoilla aluskiinnityksiä vastaan sekä varustamoiden omin varoin. Usein rahoittajana on ollut ulkomainen pankki. Aina kun on ollut mahdollista, on myös hyödynnetty aluksen rakentajamaan vientitakuujärjestelmää luottojen ja/tai vientitakuiden muodossa. Ennen talouden taantumaa ja vuoden 2008 rahoituskriisiä rahoitusta oli helposti saatavana kiinnityksiä vastaan, jopa 80 %:iin asti aluksen hankintahinnasta.

Rahoituskriisin seurauksena tilanne maailmalla muuttui täysin. Pienentynyt kysyntä rahtimarkkinoilla ja korkeasuhdanteen aikana tilattujen runsaslukuisten alusten valmistuminen johti sekä rahtihintojen että second hand-alusten hintojen voimakkaaseen laskuun. Monet pankit kärsivät luottotappioita ja vetäytyivät kokonaan alusrahoituksesta ja toiset keskittyivät hoitamaan vanhoja asiakkaitaan ja niiden luottoja. Samalla kiristynyt pankkisääntely (ns. Basel III -säännöt) vaikeutti entisestään varustamoiden mahdollisuuksia rahoittaa alushankintoja.

Myös Pk-yritysbarometri 1/2015<sup>12</sup> vahvistaa, että pk-yrityksillä on haasteita rahoituksessa. Pitkäaikaisen rahoituksen saanti on erittäin vaikeaa. Tiukentunut pankkitoinnin sääntely on johtanut kiristyneisiin vakavaraisuusvaatimuksiin, jotka heijastuvat lainaehtoihin. Lainojen marginaalit ovat nousseet, vakuusvaatimukset kiristyneet ja lisäksi yrityksiltä vaaditaan aiempaa suurempaa omarahoitusosuutta. Barometrisa todetaan lisäksi, että rahoituksen ehdoilla ja saatavuudella on suora vaikutus siihen, miten yritykset kykenevät toteuttamaan erilaisia hankkeita.

---

<sup>12</sup> [http://www.yrittajat.fi/File/32a536d3-6e13-4dce-8eeb-e9b492a08c3d/Pk\\_barometri\\_kevat2015.pdf](http://www.yrittajat.fi/File/32a536d3-6e13-4dce-8eeb-e9b492a08c3d/Pk_barometri_kevat2015.pdf)

## 5 VARUSTAMOIDEN JA PANKKIEN NÄKEMYKSET ALUSRAHOITUKSEN NYKYTILASTA

### 5.1 Varustamoiden kommentit

Erityisesti pienvarustamoiden näkökulmasta katsottuna rahoitustilanne on ollut hyvin hankala ja haastava ja joidenkin varustamoiden mielestä täysin toivoton vuoden 2008 rahoituskriisin jälkeen tähän päivään saakka. Muun muassa seuraavat asiat nousivat esille varustamoiden vastauksissa:

#### Rahoituksen saatavuus

- Ongelmana on, että Suomessa ei ole enää kuin muutama pankki, jotka rahoittavat varustamoja ja niiden alushankintoja. Muun muassa alalla vuosina 2000–2008 tehdyt yli-investoinnit ovat johtaneet tähän tilanteeseen.
- Muutama varustamo on viimeisten vuosien aikana hakenut rahoitusta uusiin aluksiin ja käynyt läpi kaikki potentiaaliset pankit, sijoittajat ja telakat siinä kuitenkaan onnistumatta.
- Rahoituksen saaminen on todettu käytännössä mahdottomaksi pienille ja myös keskikokoisille varustamoille; second hand-aluksille on ollut vaikeaa, ellei mahdollonta, saada rahoitusta.
- Pääomasijoittajat eivät ole kiinnostuneita varustamotoiminnasta.
- Joidenkin varustamoiden kohdalla pankkirahoituksen saaminen on kuitenkin onnistunut; erityisesti isoilla varustamoilla, joilla on vahvat taseet ja vakaa rahoitusasema, ei ole ollut ongelmia saada rahoitusta alushankinnoille.

#### Lainojen maturiteetit

- Pitempiä laina-aikoja kuin 7 vuotta ei ole tarjolla; alusten uudelleenrahoituksissa 5 vuotta.
- Ennen finanssikriisiä myönnettyillä luotoilla on jopa 15 vuoden maturiteetteja; jos Finnvera mukana 12 vuotta.
- 15 vuoden maturiteetteja on toivomuksena; aluksen hankinta on varustamolle iso ja pitkäaikainen investointi, minkä vuoksi laina-ajan pitää olla riittävän pitkä.

#### Lainoitusaste

- Alusten arvojen lasku on johtanut siihen, että monilla varustamoilla alusten lainoitusaste on tällä hetkellä alusten nykyisillä markkina-arvoilla jopa 90–100 %.
- Uusissa luotoissa tarjottu lainaosuus on yleisimmin 50 % aluksen arvosta. Uudisrakennuksissa 70–80 %, jos Finnvera on mukana.
- Varustamolta edellytetään 40–50 % oman pääoman osuutta, jotta lainan saaminen onnistuisi; kun puuttuvalle osuudelle ei ole omia varoja eikä rahoitusta saada, jää investointi tekemättä.

#### Vakuudet

- Vakuuksien puute koetaan suureksi esteeksi rahoituksen saannille; aluskiinnityksellä voidaan tänä päivänä tyypillisesti kattaa vain puolet aluksen hankintahinnasta.
- Lisävakuuksia tarvitaan esim. takausten tai pitkäaikaisten rahtaussovimusten muodossa.
- Toivomuksena esitetään valtion/Finnveran takausjärjestelmän kehittämistä.

Varustamoilta saadusta palautteesta käy selvästi ilmi, että tarvitaan toimenpiteitä rahoitustilanteen helpottamiseksi. Julkisesti tuettu rahoitus koetaan hyvin tärkeäksi ja erityisesti toivotaan, että valtion takausjärjestelmää voidaan kehittää riskiä kantavampaan suuntaan.

## 5.2 Pankkien kommentit

Oman tulorahoituksen ohella perinteinen pankkirahoitus on edelleen tärkein rahoituksen lähde erityisesti pienille ja keskisuurille varustamoille, usein yhdistettynä Finnveran tarjoamilla tuotteilla. Kaupallisista pankeista Suomessa lähinnä Nordea Oyj toimii selvästi varustamoalalla ja on aktiivisesti mukana rahoittamassa varustamoja. Muilla pankeilla varustamotoiminta ei kuulu ydintoimintaan ja osittain on jopa vetäydytty kokonaan varustamoiden/alusten rahoittamisesta.

Pankeilta saadusta palautteesta korostuu varustamoiden viestittämä huoli rahoitustilanteesta. Pankkien vastauksissa todetaan mm. seuraavaa:

- Pienvarustamoiden tilanne on hankala koska ”varustamo-pankit” keskittyvät isoihin, vahvoihin varustamoihin, joilla on omaa liikennettä.
- Rahoituskysyntää on, mutta vaihtelee pankista toiseen ja kohteina mainitaan mm. uudisrakennukset, second hand-alukset, käyttöpääoma ja rikkisääntelyn edellyttämät investoinnit (polttoainemuutoksia, pesureita).
- Investointiin liittyvää riskiä arvioidaan mm. seuraavien asioiden perusteella: varustamon luottokelpoisuus, aikaisempi kehitys ja taloudellinen tilanne, omarahoitusosuus, toimialan näkymät ja toimintaympäristön muutokset esim. sääntely, liikenne ja rahtaussopimusten tuoma kassavirta, aluksen tyyppi ja ikä, vakuuskohteen arvostus ja vakuuksiin liittyvät juridiset riskit.
- Lainanantokriteereissä noudatetaan pankin itse asettamia, tapauskohtaisesti arvioitavia kriteereitä sekä finanssivalvonnan liikepankeille terveen luotonannon vaatimuksia; luotonottajan tulee olla taloudellisesti vahva; riittävän vahva konsernitase, omarahoitusosuuden tulee olla riittävä; alusta käytetään vakuutena ja tapauskohtaisesti lisävakuuksia kuten Finnveran takausta ja yrityskiinnityksiä; käytetään kovenantteja (luottosopimusten erityisehtoja), jotka mittaavat maksuvalmiutta, vakavaraisuutta, velkaantumistasetta, aluksen markkina-arvoa suhteessa lainamäärään; takaisinmaksukykyä arvioitaessa otetaan huomioon kassavirran riittävyys pitkällä aikavälillä.
- Lainoitusosuus yleisimmin 50–60 % ja 80 %, jos Finnvera on mukana.
- Lainojen maturiteetit yleisimmin 5–7 vuotta; 12 vuotta, jos Finnvera on mukana.
- Projektirahoitusta ei myönnetä, vaan ensisijaisesti kyse on varustamon rahoittamisesta.

Nordea toteaa omassa kommentissaan lisäksi, että

- Pankkien taseenkäyttö on oleellisesti muuttunut vuonna 2008 alkaneen likviditeettikriisin myötä, mikä on johtanut viranomaisien uusiin, entistä tiukempiin vaatimuksiin ja laskentasääntöihin. Tällä on merkitystä pankin varainhankintakustannuksiin. Pankit saavat omat tunnuslukunsa nopeimmin paranneltua pienentämällä tasettaan, mikä taas heikentää luotonsaantimahdollisuuksia. Jos varustamolla ei ole omaa liikennettä eikä taloudellisia resursseja tukea investointia, ainut mahdollisuus on investoida yhdessä vahvan vuokralleottajan kanssa, jonka kanssa on tehty pitkä, riittävän kassavirran turvaava rahtaussopimus. Finnveran tai muun



vientiluottolaitoksen mukanaolo yksin ei riitä, jos projekti ei pankin mielestä ole taloudellisesti vankalla pohjalla.

- Pankeilla on riittävästi tasetta myös alusrahoitusten hoitamiseen. Pankit ovat kuitenkin entistä varovaisempia myöntämään luottoja johtuen viime vuosien suurista luottotappioista ja suosivat vahvoja toimijoita, joilla on vankka ansiolista ja joko omaa (linja)liikennettä tai pitkäaikaisia sitovia rahtaus sopimuksia vahvojen yhtiöiden kanssa, joita voi käyttää vakuuselementtinä aluskiinnitysten lisäksi. Suurempien yhtiöiden yhdeksi rahoituslähteeksi on vahvistunut pääomamarkkinat (joukkovelkakirjalainat, bondit). Kansalliset ja kansainväliset sijoittajat ovat löytäneet tämän markkinan, kun osakemarkkinat olivat pitkään alamaissa ja korkotasoa on niin matala, että sieltä ei ole tullut tarpeeksi tuottoja.

Ulkomaalaiset pankit ja niistä mm. saksalaiset pankit HSH Nordbank AG, KfW Group ja DVB Bank ovat aikaisemmin olleet vahvasti mukana rahoittamassa suomalaisia varustamoja. Rahoituskriisin seurauksena rahoituksen saaminen ulkomaisilta pankeilta on nyt kuitenkin yhtä vaikeaa kuin kotimaisen rahoituksen järjestäminen.

## 6 JULKISESTI TUETUN RAHOITUKSEN KÄYTTÄMINEN ALUSINVESTOINNEISSA

### 6.1 Yleistä

Finnvera Oyj on valtion omistama erityisrahoitusyhtiö, joka rahoituspalveluja tarjoamalla edistää pk-yritysten toimintaa, yritysten kansainvälistymistä ja vientiä sekä valtion aluepolitiikan toteutumista. Yhtiö harjoittaa rahoitustoimintaa antamalla ja hallinnoimalla luottoja, takuita, takauksia ja muita vastuusitoumuksia sekä hankkimalla varoja viennin rahoittamiseksi ja tekemällä pääomasijoituksia. Yhtiö toimii Suomen virallisena vientitakuulaitoksena (Export Credit Agency) ja Finnveran tytäryhtiö Suomen Vientiluotto Oy hallinnoi Suomen luottomuotoista vienninrahoitusjärjestelmää myöntämällä Finnveran varainhankintaan perustuvaa OECD-ehtoista vienninrahoitusta sekä harjoittamalla korontasaustoimintaa.

Finnvera kuuluu työ- ja elinkeinoministeriön hallinnonalaan ja yhtiön toimintaa säätelee sitä koskeva erityislainsäädäntö ja valtion asettamat elinkeino- ja omistajapolitiittiset tavoitteet ja linjaukset. Keskeisimmät säädökset ovat laki valtion erityisrahoitusyhtiöstä (443/1998), laki valtioneuvoston rahastosta (444/1998) sekä laki valtion erityisrahoitusyhtiön luotto-, takaus ja pääomasijoitustoiminnasta (445/1998).

Lain mukaan Finnveran tulee suunnata kotimaan luotto- ja takaustoimintaansa pääasiallisesti pk-yrityksille. Toiminnan tulee pitkällä aikavälillä olla itsekannattava sekä kotimaan että viennin rahoituksen osalta. Finnveran tulee pitkällä aikavälillä kattaa omat toimintakustannuksensa sekä vastuullaan olevat luotto- ja takaustappiot liiketoiminnastaan saaduilla tuloilla. Hallittu riskinotto on oleellinen osa Finnveran toimintaa.

Valtion osallistuminen Finnveran luotto- ja takaustappioiden korvaamiseen mahdollistaa suuremman riskinoton verrattuna yksityisiin rahalaitoksiin ja Finnvera voi näin ollen myöntää lainoja ja takauksia ilman turvaavia vakuuksia. Toiminnassa on otettava huomioon EU:n valtioneuvoston päätös, mikä voi toimia rajoittavana tekijänä.

Seuraavassa tarkastellaan lähinnä niitä Finnveran tarjoamia rahoitustuotteita (lainoja, takauksia ja vientitakuuta)<sup>13</sup>, joita varustamo voi hyödyntää tilatessaan uuden aluksen tai hankkiessa second hand- aluksen joko kotimaasta tai ulkomailta.

Yleisimpinä takaustuotteina käytetään alustakaus (kotimaan toimituksissa) ja vientitakuu (ostajaluottotakuu) vientitoimituksissa.

Finnveran tarjoamista lainatuotteista voidaan mainita pk-yrityksille suunnattu Finnvera-laina sekä joukkovelkakirjalaina. Lisäksi vienninrahoituslaissa on säännökset Suomen Vientiluotto Oy:n mahdollisuudesta myöntää alusluottoja Suomesta tilattaviin uusiin aluksiin tai vanhojen alusten peruskorjauksiin.

Koska vientiluottotoiminnassa sovellettavia OECD-sääntöjä on Suomessa tulkittu siten, että niitä pitää noudattaa myös kotimaisessa rahoituksessa, käsitellään alla myös Finnveran myöntämää vientitakuuta ja niitä koskevia sääntöjä.

<sup>13</sup> <http://www.finnvera.fi/Tuotteet-ja-UKK>

Seuraavassa käsitellään ensin Finnveran lainatuotteita ja takauksia ja sitten rahoitusta koskevia OECD- ja EU-säännöksiä. Tämän jälkeen harkitaan, voidaanko sovellettavia säännöksiä tulkita uudella tavalla tai näiden tuotteiden käyttöä laajentaa siten, että niistä olisi apua varustamoille alusrahoituksen järjestämisessä.

## 6.2 Luotot

### 6.2.1 Finnvera-laina

Finnvera-laina on tarkoitettu sekä uusille että jo toimiville pk-yrityksille kotimaisten rakennus-, kone- ja laiteinvestointien, energia- ja ympäristöhankkeiden, käyttöpääomatarpeiden sekä erilaisten omistusjärjestelyjen rahoittamiseen. Suuryritykselle Finnvera-laina voidaan myöntää vain erityisin perustein. Finnvera-lainan ehdot kuvataan seuraavalla tavalla Finnveran verkkosivuilla:

- Lainamäärä: yleensä osa kokonaisrahoitusta, minimi 5 000 euroa.
- Korko: lainan korko voi olla kiinteä tai viitekorkoon sidottu.
- Korkoon vaikuttavat yrityksen kannattavuus ja taloudellinen asema, toiminnallinen riski sekä lainan vakuus.
- Laina-aika: yleensä 3–15 vuotta investoinnin luonteesta ja koosta riippuen.
- Vakuus: neuvotellaan tapauskohtaisesti.
- Toimitusmaksu: Lainasta peritään toimitusmaksu.
- Finnvera-lainan mahdollisesta käyttämisestä alusrahoituksessa jäljempänä.

### 6.2.2 Joukkovelkakirjarahoitus

Finnveran verkkosivuilla todetaan joukkovelkakirjarahoituksesta seuraavaa:

*”Valtioneuvosto antoi kesäkuussa 2014 Finnveralle valtuudet merkitä EU:n pk-määritelmän mukaisten yritysten liikkeelle laskemia joukkovelkakirjalainoja. Loppuvuodesta 2014 valtuutta laajennettiin, ja vuoden 2015 alusta Finnveran on ollut mahdollista rahoittaa EU:n pk-määritelmää suurempia yrityksiä aina 300 miljoonan euron liikevaihtoon asti. Merkintöjä voidaan tehdä yhteensä enintään 600 miljoonalla eurola.*

*Finnvera voi merkitä EU:n määritelmän mukaisen pienen tai keskisuuren yrityksen joukkovelkakirjalainaa sekä lisäksi tätä suuremman yrityksen joukkovelkakirjalainaa, mikäli yrityksen liikevaihto on enintään 300 miljoonaa euroa viimeksi vahvistetussa tilinpäätöksessä. Finnveran joukkovelkakirjarahoitus soveltuu yritysten yleisiin rahoitustarpeisiin kuten investointeihin, toiminnan laajentamiseen ja kehittämiseen tai rahoitusrakenteen järjestelyyn liittyviin tarpeisiin.*

*Joukkovelkakirjalaina on rahoitusmuoto, jossa joukko lainanantajia tai sijoittajia merkitsee lainaa tarvitsevan yrityksen liikkeeseen laskemaa velkakirjalainaa. Joukkovelkakirjan liikkeeseenlaskun järjestäjänä toimii pankki tai muu taho, joka perii liikkeeseen laskevalta yritykseltä liikkeeseenlaskun järjestämisestä aiheutuvat kustannukset. Joukkovelkakirjarahoituksen ominaisuuksien ja rakenteen takia rahoitusmuoto sopii parhaiten isoimmille rahoitustarpeille.*

*Finnvera voi merkitä joukkovelkakirjalainaa sen liikkeeseenlaskusta. Finnvera ei voi ostaa joukkovelkakirjalainoja jälkimarkkinoilta eikä tehdä sijoituksia joukkovelkakirjalainoihin sijoitettaviin rahastoihin. Finnveran osuus toteutuneista merkinnöistä voi olla*

*enintään 50 prosenttia. Joukkovelkakirjan liikkeeseen laskevalta yritykseltä ei vaadita omarahoitusosuutta.*

*Joukkovelkakirjalainan merkintä toteutetaan markkinahintaan.”*

Joukkovelkakirjalainojen mahdollisesta käyttämisestä alusrahoituksessa käsitellään tarkemmin jäljempänä.

### 6.2.3 Vienninrahoituslain mukainen alusluotto

Vienninrahoituslaissa (Laki julkisesti tuetuista vienti- ja alusluotoista sekä korontasauksesta 1543/2011) säädetään julkisesti tuettuihin vienti- ja alusluottoihin sekä korontasaukseen sovellettavista ehdoista ja periaatteista. Lain tarkoituksena on edistää Suomen taloudellista kehitystä tarjoamalla kansainvälisesti kilpailukykyistä rahoitusta vientiin ja kotimaisiin alustoimituksiin.

Julkisesti tuetulla alusluotolla tarkoitetaan suomalaiselta telakalta tilatun aluksen tai aluksen rungon rakentamisen tai aluksen olennaisen varustelu- tai muutostyön rahoittamiseksi OECD:n määrittelemien vientiluottoehdoin myönnettyä luottoa.

Laissa tarkoitettua alusluottoa ei voida myöntää esim. second hand-aluksen hankintaan, mutta kylläkin tällaiseen alukseen tehtäviin peruskorjauksiin.

Rahoitus voi olla peräisin vienninrahoituslain perusteella joko Finnveran varainhankinnasta, jolloin luotot myöntää Suomen Vientiluotto Oy, tai pankkien varainhankinnasta, jolloin pankit myöntävät luotot. Suomen Vientiluoton luottoriskit on katettava pääsääntöisesti Finnveran vientitakuilla tai alustakauksilla.

Lain mukaan luottojen ehdoissa on noudatettava OECD:n vientiluottosopimuksen määräyksiä, vaikka kyse on kotimaisesta alusluotosta. Tämä tarkoittaa, että luoton määrä voi enimmillään olla 80 % aluksen hankintahinnasta ja luottoaika 12 vuotta. Kun alustakaus saa olla enimmillään 80 % luoton määrästä, jää kate 64 %:iin aluksen hankintahinnasta tai konversion hinnasta. Tästä syystä ja siitä, että lastialusten rakentaminen Suomessa ei ole kovin todennäköistä, tämän lain mukaisesta alusluotosta ei ole apua suomalaisille rahtiliikennettä harjoittaville varustamoille.

## 6.3 Takaukset / vientitakuut

### 6.3.1 Alustakaus

Alustakauslain (Laki valtion alustakauksista 573/1972) nojalla Finnvera voi myöntää alustakauksia laivanvarustamo- tai laivanrakennustoimintaa harjoittavalle suomalaiselle yritykselle myönnetyn luoton tai muun rahoituksen (takausluoton) vakuudeksi.

#### Kriteerit

Alustakausta koskevat lakiin kirjatut tärkeimmät kriteerit:

- kyse on suomalaiselle varustamolle tai laivanrakentajalle myönnetyn luoton tai muun rahoituksen (esim. ennakonmaksujen, leasingmaksujen) vakuudesta
- takaus voidaan antaa sekä koti- että ulkomaisille luotoille
- rahoitettavan hankkeen pitää olla joko uusi tai enintään 10 vuotta vanhan aluksen hankinta tai aluksen muutos-, korjaus- tai parannustöitä

- aluksen pitää olla vähintään 10 m pitkä
- voi koskea vain kauppamerenkulkuun käytettäviä aluksia (eli mm. lastin ja matkustajien kuljettaminen, hinaus, jäänmurto, pyynti- pelastus- ja avustustoiminta, aluksen vuokraustoiminta)
- alus voidaan ostaa/tilata Suomesta tai ulkomailta
- voidaan myöntää myös hankkeen rakennusaikaista rahoittamista varten
- takaus voidaan myöntää myös rahoituksen vakauttamiseen, jos kyse on Suomen Vientiluotto Oy:n antamasta lainasta.

Alustakauslain 6 § mukaan takauksia myönnettäessä on kiinnitettävä erityistä huomiota liiketaloudellisiin toimintaedellytyksiin, työllisyysnäkökohtiin ja hankkeen merkitykseen laivanrakentamista tai varustamotoimintaa harjoittavan yrityksen toimintamahdollisuuksien kannalta.

### Soveltamisalan laajennus

Finnveran päätöksellä ryhdyttiin vuonna 2013 soveltamaan alustakauslakiin jo alun perin kirjattua mahdollisuutta myöntää alustakauksia myös ulkomailta hankittaviin aluksiin tai aluksen muutos-, korjaus- tai perusparannustöihin. Aikaisemmin Finnveran alustakauksia oli myönnetty vain suomalaiselta telakalta Suomeen tilattuihin aluksiin. Tällä linjauksella Finnvera varautui auttamaan varustamoja vuoden 2015 alussa voimaan tulleen rikkidirektiivin aiheuttamissa alusinvestoinneissa. Kun rahatialuksia ei enää rakenneta Suomessa, katsottiin, että erityisesti ne suomalaiset rah-tivarustamot, jotka haluavat uusia aluksiaan, voisivat hyötyä tästä mahdollisuudesta.

Finnvera toteaa lisäksi asiaa koskevassa tiedonannossaan 27.5.2013, että

*”Alustakauksen myöntäminen perustuu hankekohtaiseen riskiarviointiin, ja rahoitukselle edellytetään vakuuksia, kuten aluskiinnitys. Alustakaus voidaan myöntää silloin, kun hankkeelle ei ole saatavissa riittävää kaupallista rahoitusta.*

*Kun luoton määrä EU:n valtioneuvoston päätösten mukaan voi olla enintään 80 prosenttia kauppahinnasta ja alustakaus enintään 80 prosenttia luoton määrästä, voi Finnveran vastuu alusinvestoinneissa olla enimmillään 64 prosenttia kauppahinnasta.*

*Myönnettäessä alustakausta ulkomailta hankittaviin aluksiin tai alusten muutostöihin edellytetään hankkeelta riittävää suomalaista intressiä. Suomalaista intressiä tarkasteltaessa kiinnitetään huomiota muun muassa siihen, että alus tuodaan Suomen li-pun alle, kyseessä on suomalainen varustamo, alus tulee toimimaan Suomen ulko-maankaupan tavaraliikenteessä ja että alus työllistää suomalaisia merenkulkijoita.”*

EU:n takaustiedonannon mukaisesti alustakaus voi olla enintään 80 % luoton määrästä. Kun OECD:n vientiluottosopimusta on Suomessa tulkittu siten, että myös kotimaahan suuntautuvien luottojen määrä saa olla enintään 80 % kauppahinnasta päädytään siihen, että alustakauksella voidaan kattaa vain 64 % aluksen hankintahinnasta. Tästä kerrotaan tarkemmin alla olevassa OECD sääntöjä ja EU:n takaus-tiedonantoa koskevassa osassa.

### 6.3.2 Finnvera-takaus

Finnveran tuotteisiin kuuluu myös Finnvera-takaus, joka on tarkoitettu vakuudeksi erilaisiin pk-yritysten kotimaisiin rahoitustarpeisiin, kuten investointeihin ja/tai käyttö-

pääomaan sekä liiketoiminta- tai yrityskauppojen vaatimaan rahoitukseen. Se sopii pk-yrityksille ja erityisin perustein myös suuryrityksille.

Finnvera-takaus sopii pankin, rahoitusyhtiön tai vakuutusyhtiön antamien lainojen tai pankkitakausten vakuudeksi esimerkiksi seuraavissa rahoitusmuodoissa: velkakirjaluotto, luotollinen tili, luottolimiitti, pankkitakaus (toimitusvakuus, muu vastuusitoumus), pankkitakauslimiitti (toimitusvakuus) ja -laskusaatavien rahoitus. Rahoittaja ja Finnvera jakavat rahoitukseen liittyvän riskin.

Finnvera-takaus on yleensä 50 % luoton tai muun rahoitussitoumuksen määrästä.

Tämä takaus soveltuu parhaiten pk-varustamon yleisiin kotimaisiin rahoitustarpeisiin eikä tästä ole apua esim. ulkomailta tilattavan aluksen hankinnassa.

### 6.3.3 Vientitakuu

Vientitakuulaissa (Laki valtion vientitakuista 422/2001) säädetään valtion vientitakuutoiminnasta, jonka tarkoituksena on vahvistaa Suomen taloudellista kehitystä edistämällä vientiä ja yritysten kansainvälistymistä. Vientitakuut voidaan myöntää vientistä tai ulkomaille suuntautuvista investoinneista tai (1.9.2014 alkaen) sellaisista kotimaahan suuntautuvista investoinneista, joiden tarkoituksena on edistää vientiä, syntyvän tappionvaaran varalle. Vientitakuuta myönnettäessä noudatetaan OECD:n vientiluottosopimusta.

Vuonna 2015 tulee mahdolliseksi myöntää vientitakuuta myös ulkomaiselle ostajalle myönnetyn vientiluoton sekä kotimaahan suuntautuvien vientiä edistävien investointien jälleenerahoituksen järjestämiseksi.

Alusrahoituksessa Finnveran vientitakuuvalikoimasta tärkein tuote on ostajaluottotakuu. Tämä myönnetään luotonantajalle tämän ulkomaiselle ostajalle myöntämän luoton vakuudeksi. OECD:n vientiluottosopimuksen mukainen takuukate on yleisimmin 95 % luoton määrästä. Tätä sovelletaan vientitoimituksissa. EU:n valtioneuvoston säännösten 80 %:n mukainen enimmäisosuus luoton määrästä tarkoittaa, että kotimaan hankkeisiin ei ole mahdollista tarjota vastaavia ehtoja.

## 6.4 OECD-konsensus ja EU:n takaustiedonanto

Suomen julkisesti tuettu vienninrahoitusjärjestelmä perustuu OECD:n sovittuihin periaatteisiin sekä EU:n lainsäädäntöön. Nämä luovat puitteet varustamo- ja laivanrakennustoiminnan julkisesti tuetulle rahoitukselle Suomessa.

### 6.4.1 OECD:n vientiluottosopimus

Vientiluottoja koskevassa OECD:n järjestelyssä (Arrangement on Officially Supported Export Credits, jäljempänä OECD:n vientiluottosopimus<sup>14</sup>) määrätään julkisesti tuettujen vientiluottojen ja vientitakuiden vähimmäisehdoista. Vientituet ovat yleensä kiellettyjä, mutta OECD-ehdoiset vientiluotot katsotaan kuitenkin sallituiksi.

Sopimuksen osapuolina ovat Australia, Etelä-Korea, Kanada, Japani, Norja, Sveitsi, Uusi-Seelanti, USA ja EU:n jäsenvaltiot.

<sup>14</sup> [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?doclanguage=en&cote=tad/pg\(2015\)1](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?doclanguage=en&cote=tad/pg(2015)1)

OECD:n vientiluottosopimus on EU:ssa saatettu voimaan ja se on jäsenvaltioita sitovaa oikeutta. Asiasta säädetään komission delegoidulla asetuksella N:o 727/2013, jossa on otettu huomioon vientiluottosopimukseen 1.9.2012 saakka tehdyt muutokset.

OECD:n vientiluottosopimus koskee pääomatavaroiden vientiin sidottuja luottojärjestelyjä, kun luottoaika on kaksi vuotta tai enemmän. Sopimus määrittelee vientitakuiden ja -luottojen ehdot maan rajat ylittävässä vientikaupassa ja rahoituksessa. Keskeisimmät ehdot ovat vientiluottojen enimmäistakaisinmaksuajat, vähimmäiskäteisosuuden määrittäminen, vähimmäiskorot ja -takuumaksut. Korkean tulotason OECD-maissa on takuumaksujen osalta määritelty, että takuumaksut eivät saa olla alle markkinahintojen. OECD-ehdot tarkoittavat siis niitä vähimmäisehtoja, joilla rahoitusta voidaan myöntää. Niiden tarkoituksena on aikaansaada vientiluottosopimuksessa mukana olevien OECD-maiden alueella vienti- ja alusluottojen rahoituksessa tasavertaiset kilpailuolosuhteet (level playing field).

#### OECD:n vientiluottosopimuksen alakohtainen laivaluottosopimus

Alusrahoituksen ehtojen sisältöön vaikuttavat OECD:n vientiluottosopimuksen määräykset löytyvät sopimuksen liitteestä 1 (alakohtainen laivaluottosopimus). Sopimusta sovelletaan mm. kaikkiin uusiin vähintään 100 bruttovetoisuuden aluksiin, joita käytetään tavaroiden tai matkustajien kuljettamiseen tai erityistehtäviin sekä laivojen muuntamiseen. Laivojen muuntamisella tarkoitetaan kaikkia yli 1 000 bruttovetoisuuden aluksiin tehtäviä muunnoksia, joihin liittyy rahtikaavioon, runkoon tai käyttövoimajärjestelmään tehtäviä merkittäviä muutoksia.

Sopimuksessa määrätään mm, että

- vähintään 20 prosenttia aluksen kauppahinnasta on maksettava käteismaksuna ennen luovutusta, eli vientiluoton enimmäismäärä on 80 prosenttia, ja
- luoton enimmäistakaisinmaksuaika on 12 vuotta luovutuksesta ja lyhennykset ja koronmaksut tehdään puolivuositain.

Lähtökohtaisesti OECD-vientiluottosopimus ei koske kotimaisia hankkeita. Näitä sääntöjä on kuitenkin katsottu perustelluksi noudattaa, koska niistä saadaan ohjausta esim. takuun hinnoitteluun. Näin voidaan säilyttää tasavertainen kilpailuasetelma kaikkien toimittajien kesken. OECD:n vientiluottosopimuksen mukaista takuumaksun tasoa koskevaa hinnoittelua ei kuitenkaan edellytetä sovellettavaksi alakohtaisessa laivaluottosopimuksessa. Lisäksi EU komission päätöstä E7/2005 (koskien Suomen alustakausjärjestelmää ja valtiontukea) on tulkittu tarkoittavan, että myös kotimaan loppurahoitustakauksissa on sovellettava OECD-konsensusopimusta.

Keskeistä edellä on laivaluottosopimuksen määräys siitä, että vientiluoton määrä saa olla enintään 80 % kauppahinnasta (käteisosuus 20 %) ja että luoton enimmäistakaisinmaksuaika on 12 vuotta. OECD:n pääsopimuksen mukaan käteisosuus voi olla 15 % ja luoton aika 8,5 vuotta ja tätä voidaan soveltaa vaihtoehtona myös laivaluotoissa.

#### 6.4.2 Harmonisointidirektiivi

OECD-järjestelyjen lisäksi on Euroopan unionin piirissä yhdenmukaistettu keskipitkän ja pitkän ajan liiketoimien vientiluottovakuutusta koskevat keskeiset säännökset antamalla asiasta neuvoston direktiivi 98/29/EY (harmonisointidirektiivi). Direktiivissä

määritellään muun ohella toimitusluoton ja ostajaluoton käsitteet, katettava riski ja sen määrä, vakuutuksen kattavuus, tappioiden syyt ja korvausvelvollisuus, vakuutusmaksun määrittäminen ja maakatepolitiikka. Suomessa vientitakuulain on katsottu täyttävän direktiivin vaatimukset.

#### 6.4.3 Takaustiedonanto

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 107 artiklan mukaan jäsenvaltioiden välistä kauppaa vääristävät valtiontuet ovat lähtökohtaisesti kiellettyjä. Komissiolle on tehtävä ilmoitus kaikista valtiontuen tunnusmerkit täyttävistä uusista tukiohjelmista sekä voimassa olevien tukiohjelmien muutoksista. Tukia ei saa panna täytäntöön ennen komission hyväksyntää. Markkinaehtoisista järjestelyistä, jotka eivät sisällä valtiontukea, ei ole tarpeen ilmoittaa komissiolle.

Kotimaahan suuntautuvien investointien rahoitusta takaavan tuotteen täytyy olla EU:n valtiontukisäännösten mukainen, vaikka se annettaisiin vientitakuujärjestelmän alla, sillä kyseessä on edelleen kotimainen takuu. Takuun tai takauksen ehdoissa ei siten voi olla valtiontukisäännösten vastaisia kohtia. EU:n komissio on antanut tiedonannon perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta valtiontukiin takauksina (2008/C 155/02, takaustiedonanto<sup>15</sup>).

Takaustiedonannon mukaan takausta ei katsota valtiontueksi, jos mm. seuraavat ehdot täyttyvät:

- a) lainanottaja ei ole taloudellisissa vaikeuksissa
- b) takauksen on liityttävä tiettyyn rahoitustoimeen, sille on asetettava kiinteä enimmäismäärä ja sen voimassaoloajan on oltava rajoitettu
- c) takaus ei kata enempää kuin 80 % lainasaamisen tai muun rahoitussitoumuksen määrästä
- d) lainan tai taloudellisen sitoumuksen määrän pienentyessä ajan mittaan, esimerkiksi siksi, että lainan takaisinmaksu alkaa, taatun määrän on pienennettävä samassa suhteessa siten, että takaus ei missään vaiheessa kata enempää kuin 80 % lainasaamisen tai muun rahoitussitoumuksen määrästä, ja
- e) tappioiden on jakauduttava samassa suhteessa ja samalla tavalla lainanantajan ja takaajan kesken. Samoin niiden nettotuottojen, jotka on saatu velan maksattamisesta lainanottajan antamia vakuuksia vastaan, on vähennettävä samassa suhteessa lainanantajan ja takaajan kantamia tappioita (tasavertaisuus).

Takausten ehtojen on perustuttava realistiseen riskien arviointiin. Takausmaksujen on katettava sekä takauksen myöntämiseen liittyvät tavanomaiset riskit että järjestelmän hallintokulut ja riittävästä pääomasta vuosittain maksettava korvaus. Komissio pitää järjestelmän kykyä rahoittaa omat kustannuksensa ja arvioida riskit asianmukaisesti osoituksena siitä, että perittävät takausmaksut ovat markkinaperusteisia. Takauksen aiheuttama riski on arvioitava kaikkien olennaisten tekijöiden perusteella, joita ovat takaustiedonannon mukaan esimerkiksi lainanottajan ominaisuudet, vakuudet ja takauksen kesto. Riskianalyysin pohjalta on määriteltävä riskiluokat, ja takaus on luokiteltava yhteen riskiluokista. Maksun on vastattava riskiluokkaa.

<sup>15</sup> [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC0620\(02\)&from=FI](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC0620(02)&from=FI)



Takaustiedonantoa ei sovelleta vientiluottotakuisiin joten esim. ostajaluottotakuut voivat olla 95 % luoton määrästä.

#### 6.4.4 Laivanrakennusteollisuuden valtiontukea koskevat puitteet (2001/C 364/06)

Puitteiden voimassaolo päättyi 30.6.2014 ja niissä olleet innovaatiotukea koskevat säännöt sisällytettiin tutkimus- ja kehitystyöhön sekä innovaatiotoimintaan myönnettävästä valtiontuesta annettuihin yhteisön puitteisiin. Vientiluottojen osalta puitteiden kohdassa 3.3 vahvistettujen periaatteiden soveltamista on kuitenkin jatkettu ja ymmärrys on, että jos jäsenvaltiot noudattavat OECD-vientiluottosopimuksen ja alakohdattaisen laivaluottosopimuksen ehtoja, niiden ei tarvitse ilmoittaa vientiluottojärjestelmistä. Tämä perustuu komission Suomelle 18.2.2014 osoitettuun kirjeeseen.

### 6.5 Ehdotuksia Finnveran tuotteiden käytön laajentamisesta

Pienten ja keskikokoisten varustamoiden vastauksista ilmenee, että julkisesti tuettu rahoitus koetaan hyvin tärkeäksi alusrahoituksessa ja että kaivataan lisää riskinottoa Finnveran puolelta. Seuraavassa esitetään muutamia ajatuksia siitä, miten Finnveran osuutta rahoituksesta mahdollisesti voidaan kasvattaa.

#### 6.5.1 Alustakauksen käyttö

Nykytulkinnan mukaan on noudatettava sekä OECD-vientiluottosopimuksen että EU:n takaustiedonannon ehtoja myönnettäessä loppurahoitustakauksia. Näiden yhteisvaikutuksesta voi alustakaus enimmillään olla vain 64 % aluksen hankintahinnasta. Voidaanko kateosuutta korottaa?

Pankkirahoituksessa aluksen vakuusarvoksi (laina aluskiinnityksiä vastaan) hyväksytään nykyään useimmiten 50 %, joskus 60 %, aluksen hankintahinnasta. Vaikka Finnvera on mukana alustakauksella, voidaan kuitenkin vain 64 % aluksen hankintahinnasta kattaa pankkeja tyydyttävien vakuuksien (eli Finnveran alustakauksella). Nykytulkinnan mukaan taattava luotto saa olla enintään 80 % aluksen hankintahinnasta ja alustakaus enintään 80 % luotosta. Tappioriskin siitä luotonosasta, jota ei kateta alustakauksella kantaa luotonantaja. Finnveran ja luotonantajan yhteisenä vakuutena on useimmiten alukseen vahvistettu kiinnitys. Realisointitilanteessa aluksen myynnistä saatava hinta ei välttämättä riitä kattamaan tätä osaa.

|                           |   |
|---------------------------|---|
| Esimerkiksi:              | (eur)   |
| Aluksen hankintahinta     | 100   |
| Käteisosuus               | 20  |
| Pankkilaina               | 80 (pankilla vakuutena alustakaus ja aluskiinnitys) |
| Finnveran takaus lainalle | 64 (vakuutena aluskiinnitys)                        |

(80 % lainasta)

Pankkilainasta jää takaamatta 16 eur. Tämän osan vakuutena toimii pankille ja Finnveralle yhteisesti koko lainan vakuudeksi pantattu aluskiinnitys. Kokonaan rahoittamatta jää käteisosuus 20 eur.

### Sovellettavat säännöt

OECD-vientiluottosopimus. Nyt vallalla olevan tulkinnan ja Finnveran käytännön mukaan on myös kotimaan luotoissa takauksella katettavan luoton jäätävä 80 % aluksen hankintahinnasta. Tulkinnan mukaan kotimaan luotoissa on sovellettava OECD:n vientiluottosopimuksen ehtoja, joiden mukaan hankinnan käteisosuus on oltava vähintään 15 % tai laivaluottosopimuksen mukaan 20 % hankintahinnasta. Oletettavasti tulkinta perustuu laivanrakennusteollisuuden valtiontukea koskevissa puiteissa olevaan kohtaan 3.3, jonka mukaan kansallisille laivanvarustajille myönnettävä laivanrakennustuki soveltuu sisämarkkinoille edellyttäen, että tuki on OECD:n vientiluottosopimuksen tai laivaluottosopimuksen ehtojen mukainen.

Tämä voidaan kuitenkin katsoa tarkoittavan ainoastaan sellaista laivanrakennustukea, jota myönnetään vientiluottojärjestelmän alla. Suomalaiselle varustamolle myönnettävää alustakausta tämä ei välttämättä koske. OECD:n vientiluottosopimus koskee lähtökohtaisesti vientiä eikä kotimaan toimituksia. Näillä perusteilla voidaan harkita, olisiko toisenlainen tulkinta mahdollinen.

Vertailtaessa on todettava, että suomalaisen varustamon ostaessa aluksen takauksella katettava osuus jää 64 %:iin, kun taas ulkomaalainen varustamo, joka tilaa aluksen suomalaiselta telakalta voi saada ostajaluottotakuun 76 %:lle hankintahinnasta takuun määrän ollessa 95 % luoton määrästä.

EU:n takaustiedonanto. Sen mukaan takaus saa olla enintään 80 % luoton määrästä. Mikäli katsotaan, että alustakauslain nojalla myönnettävät loppurahoitustakaukset ovat SEUT-sopimuksen 108 artiklan 1 kohdan tarkoittamia voimassaolevia tukijärjestelmiä, takaustiedonannon 80 %:n rajausta ei tarvitse ollenkaan soveltaa. Tämän tulkinnan mukaan tukiohjelman puiteissa myönnetty takaus on laillinen. Finnvera voisi tällöin myöntää kotimaan alustoimituksiin loppurahoitustakauksia esim. samoin ehdoin kuin vientitoimituksissa.

Seuraavassa ehdotetaan, että alustakauksia myönnettäessä sovelletaan joko EU:n takaustiedonantoa (Ehdotukset 1 ja 2) tai OECD-vientiluottosopimusta (Ehdotus 3).

### **EHDOTUS 1:**

**Finnvera ryhtyy myöntämään alustakauksia vaatimatta, että taattava luotto on enintään 80 % aluksen hankintahinnasta.**

Tietty omarahoitusosuus, esim. 5 % aluksen hankintahinnasta, voidaan tietysti edellyttää varustamolta niin kuin Finnvera nytkin tekee. Asia kannattaa kuitenkin jättää auki sovittavaksi tapauskohtaisesti luottoa myöntävän pankin kanssa.

Tähän muutokseen ei tarvita lakimuutosta, vaan siihen riittää Finnveran oma päätös.

Edellä olevaa esimerkkiä käyttäen muutos vaikuttaisi seuraavasti:

|                           |   |
|---------------------------|---|
| Aluksen hankintahinta     | 100 (eur)   |
| Käteisosuus               | 5   |
| Pankkilaina               | 95 (pankilla vakuutena alustakaus ja aluskiinnitys) |
| Finnveran takaus lainalle | 76 (vakuutena aluskiinnitys)                        |

(80 % lainasta)

Varustamon omarahoitusosuus on tässä esimerkissä 5 %. Eri asia on, löytyykö rahoittajaa, joka olisi valmis myöntämään lainaa 95 %:iin asti hankintahinnasta, vaikka Finnvera on mukana jakamassa riskiä. Tämä voisi olla mahdollista, mikäli varustamolla on alustakauksen lisäksi annettavana muita vakuuksia kuten kiinnityksiä saman varustamon muihin aluksiin tai esim. pitkäaikainen rahtaus sopimus. Mahdolliset lisävakuudet annetaan pankille ja Finnveralle yhteisesti ja tasavertaisesti (pari passu-periaatteella) takaustiedonannon määräysten mukaisesti.

## **EHDOTUS 2:**

**Finnveran takaus kohdistuu ainoastaan riskipitoisempaan juniorilainaan, jolloin seniorilainan vakuutena toimii vain aluskiinnitys.**

Takaustiedonannon mukaan takaus ei saa kattaa enempää kuin 80 % lainasaamisen tai muun rahoitussitoumuksen määrästä ja sekä vakuudet että tappiot on jaettava samassa suhteessa lainanantajan ja takaajan kesken. Nämä edellytykset rajoittuvat takaajan takaamaan luottoon eivätkä ulotu muihin saamaan alushankintaan koskeviin muihin luottoihin.

Finnveran alustakauksella katettavaa osuutta aluksen hankintahinnasta voidaan teoriassa kohdistaa ainoastaan aluksen juniorilainaan, jossa mukana on kaksi eri lainanantajaa tai ainakin kaksi erillistä lainaa.

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| Esimerkiksi:                | (eur)  |
| Aluksen hankintahinta       | 100  |
| Oma osuus                   | 5  |
| Laina 1                     | 60 (pankilla vakuutena ensimmäinen kiinnitys)                |
| Laina 2                     | 35 (pankilla vakuutena Finnveran takaus ja toinen kiinnitys) |
| Finnveran takaus lainalle 2 | 28 (vakuutena toinen kiinnitys)                              |

(80 % lainasta)

Tässä esimerkissä saadaan turvaavin vakuuksin (1 kiinnitys ja Finnveran takaus) rahoitettua 88 % aluksen kauppahinnasta. Ongelmana on kuitenkin rahoittajan löytäminen juniorilainalle. Finnveran takauksen lisäksi tarvitaan muita vakuuksia, kuten esimerkiksi alusta koskeva pitkäaikainen rahtaussopimus ja sen tulovirta.

### **EHDOTUS 3:**

**Finnvera ryhtyy myöntämään alustakauksia noudattamatta takaustiedonannon vaatimusta, jonka mukaan takaus saa olla enintään 80 % luoton määrästä.**

Jos lähdetään siitä, että OECD-laivaluottosopimuksen mukaisesti luotto on enintään 80 % hankintahinnasta ja alustakaus olisi esim. 95 % (kuten ostajaluottotakuissa), olisi lopputulos sama kuin ehdotuksessa 1, eli takuukate nousisi 76%:iin.

#### 6.5.2 Joukkovelkakirjalainan käyttäminen alusrahoituksessa

Kuten edellä todettiin, Finnveralla on valtuudet merkitä yritysten liikkeelle laskemia joukkovelkakirjalainoja. Tätä mahdollisuutta voivat käyttää myös varustamot, joiden liikevaihto ei ylitä 300 miljoonaa euroa. Finnveran osuus toteutuneista merkinnöistä on rajoitettu 50 %:iin.

Yksittäisen alushankinnan rahoituksessa joukkovelkakirjalainaan liittyvät transaktiokustannukset saattavat kuitenkin tehdä tämän vaihtoehdon liian kalliiksi verrattuna normaaliin pankkirahoitukseen. Lainan koko pitäisi olla vähintään 30 miljoonaa euroa. Mikäli useampi varustamo toimii yhdessä lainan liikkeellelaskijoina (usean alushankinnan rahoittamiseksi), on mahdollista, että lainamäärä nousee riittävän isoksi. Tällöin tämä voisi olla varteenotettava vaihtoehto alushankintojen rahoittamiseksi.

Varustamotoimintaa pidetään riskialttiina toimialana ja erityisesti pienten ja keskisuurten varustamoiden rahoittaminen joukkovelkakirjalainalla on vaikeaa ilman vakuuksia. Mikäli lainasta tehdään vakuudellinen (vakuutena aluskiinnitys), mahdollisuudet ovat paremmat.

Joukkovelkakirjalaina voitaisiin esim. strukturoida siten, että liikkeeseen lasketaan kaksi samansuuruista osaa, joista ensimmäisen vakuutena on 1 aluskiinnitys ja toisen vakuutena 2 aluskiinnitys (tai jälkipantti). Ensimmäisen osan myyminen markkinoilla onnistuu varmasti paremmin kuin toisen. Tämän toisen riskipitoisemman osan Finnvera voisi merkitä yksin. Finnveran osuus koko lainasta jäisi kuitenkin 50 %:iin.

### **EHDOTUS 4:**

**Selvitetään yhdessä joukkovelkakirjalainoja järjestävän tahon kanssa, onko edellä kuvattu strukturointi mahdollinen ja voidaanko Finnveran valtuuksia mahdollisesti lisätä koskemaan vaihtoehtoa, jossa Finnvera merkitsee ainoastaan riskipitoisimman osuuden joukkovelkakirjalainasta.**

#### 6.5.3 Takaus joukkovelkakirjalainan vakuudeksi

Takaustiedonannon, jossa määrätään, että takaus ei saa kattaa enempää kuin 80 % lainasaamisen tai muun rahoitussitoumuksen määrästä, mukaan tätä rajoitusta ei sovelleta, kun takaus on annettu velkapaperille (kohta 3.2.c). Velkapaperilla tarkoitetaan tässä yhteydessä joukkovelkakirjoja ja muita siirtokelpoisia arvopaperistettuja velan muotoja.

Voidaan siis harkita, onko mahdollista, että Finnvera joko yksin tai yhdessä toisen takaajan (esim. Garantia) takaisi 100 % varustamon (tai monen varustamon) alushankinnan rahoittamiseksi liikkeeseen laskeman joukkovelkakirjalainan. EU:n taustatiedonanto ei näytä estävän tätä. Takauksen vastavakuutena voidaan käyttää hankittaviin aluksiin rekisteröitäviä aluskiinnityksiä. Lisäselvitystä vaatii kysymys, voidaanko takaus antaa nykyisiä tuotteita (Finnvera takaus, alustakaus) soveltaen Finnveran omalla päätöksellä vai edellyttääkö tämä lakimuutosta.

#### **EHDOTUS 5:**

**Selvitetään, voiko Finnveran antaa takauksia joukkovelkakirjalainojen vakuudeksi ja jos voi, niin kuinka suurelle osuudelle koko emissiosta.**

##### 6.5.4 Finnvera-laina aluskiinnityksiä vastaan

Finnveran edellä kohdassa 6.2.1 kuvattua tuotetta ”Finnvera-laina”, jota voidaan myöntää pk-yrityksille, voidaan ehkä myös käyttää alusrahoituksessa osana alushankinnan kokonaisrahoitusta.

Kuten varustamoiden palautteesta käy ilmi, tarvitaan laina- tai vakuustuotteita kattamaan sitä osuutta aluksen hankinnasta, mitä kaupallisilta rahoittajilta ei ole mahdollista saada ilman turvaavia vakuuksia. Kiinnityksiä vastaan on mahdollista saada lainaa 50–60 % aluksen hankintahinnasta ja mahdollisesti enemmänkin riippuen alustyyppistä ja varustamon taloudellisesta tilasta. Jäljellä olevan osan rahoittamisen vaikeus kaataa usein projektin.

Jos varustamo onnistuu hankkimaan rahoitusta kaupallisilta pankeilta esim. 60 % hankintahinnasta ensimmäistä kiinnitystä vastaan ja omaa rahaa/tulorahoitusta on esim. 10 %, niin tarvitaan rahoitusta vielä puuttuvalle 30 %:lle aluskiinnityksiä vastaan (toinen kiinnitys vakuusväli 60–90 % ja jälkipantti).

Vertailun vuoksi voidaan mainita Ruotsissa toimiva, valtion täysin omistama Skeppshypotek<sup>16</sup>, joka voi myöntää lainaa aluksen hankkimiseksi aluskiinnityksiä vastaan enimmillään 70 % tai jopa 80 % aluksen hankintahinnasta (Lag 1980:1097 on Svenska Skeppshypotekskassan). Pienvarustamoille tämä voidaan ulottaa jopa 90 prosenttiin aluksen hankintahinnasta (Förordning 1988:103 om län till den mindre skeppsfarten.)

Vaikka Suomeen ei olisi mahdollista perustaa Skeppshypotekin kaltaista, erillistä alusrahoitukseen keskittyvää valtion omistamaa rahoituslaitosta, on syytä selvittää, voidaanko Finnvera-lainaa tai jotain muuta vastaavaa tuotetta käyttää edellä kuvatulla tavalla täydentämään sitä rahoitusta, joka kaupallisilta markkinoilta on mahdollista saada.

#### **EHDOTUS 6:**

**Laajennetaan Finnvera-lainan käyttöä alusrahoitukseen täydentämään pankeilta saatavaa rahoitusta. Vakuudeksi hyväksyttäisiin aluskiinnitys (2. kiinnitys/jälkipantti) ja esimerkiksi pitkäaikainen alusta koskeva rahtaus sopimus ja sen tulovirta.**

<sup>16</sup> <http://www.svenskaskyppshypotek.se/finansiering>

## 7 EU-RAHOITUS

### 7.1 Euroopan investointipankki (EIB)

EIB lainaa rahaa pääomamarkkinoilta ja lainaa sitä edelleen hankkeille, joiden avulla kohennetaan EU:n, sen naapurimaiden tai kehittyvien maiden infrastruktuuria, ympäristöä tai energian tarjontaa. Lainoja annetaan toteuttamiskelpoisille, pääomaa vaativille julkisen tai yksityisen sektorin hankkeille tai ohjelmille. Lainojen ja takausten saajat voivat olla esimerkiksi pien- tai suuryrityksiä tai kuntia<sup>17</sup>.

EIB:n lainoituksen painopistealueisiin kuuluvat mm. pk-yritysten tukeminen, ympäristön kestävä kehitys sekä Euroopan laajuisten liikenne- ja energiaverkkojen (TEN-verkkojen) kehittäminen. Varustamotoiminnan rahoitus on pitkään ollut osa EIB:n ydintoimintaa. Normaalisti on kyse uudisrakennusten rahoittamisesta. Myös alusten konvertointia voidaan rahoittaa.

EIB:n osuus projektin (alushankinnan) rahoittamisesta voi olla 50 % investoinnin kustannuksista. Yleensä osuus on noin kolmasosa. Projektin pitää olla taloudellisesti tervellä pohjalla ja noudattaa pankin kestävästä ympäristöstä koskevia tavoitteita.

EIB myöntää suoria lainoja isoille projekteille eli yli 25 miljoonan euron investoinneille. Tällöin lainanottajat ovat useimmiten isoja ja vakavaraisia yhtiötä. Rahoitus myönnetään osana isompaa luottoa, jossa EIB:n riski kokonaisuudesta jää pieneksi.

Pienemmät projektit (intermediated loans) erityisesti pk-sektorille hoidetaan kansallisten välittäjäpankkien kautta. Suomessa Nordea ja Pohjola Pankki välittävät EIB:n rahoitusta. EIB tarjoaa rahoitusta lähinnä takausten muodossa. Kaupallinen riski lainasta jää täten kansalliselle välittäjäpankille, joka tekee normaalit riskiselvitykset ja luottopäätökset. Eli mitään varsinaista hyötyä lainanottajalle ei ole siitä, että EIB on takana. Ainoa ero on se, että EIB:ltä tuleva rahoitus voi olla pitkäaikaista luottoa.

### 7.2 EU:n rahoitusinstrumenttien ja -tukien hyödyntäminen

EU:lla on lukuisia rahoitus- ja tukiohjelmiä, joita voidaan hyödyntää myös alusrahoituksessa kuten esim. Horisontti 2020, joka on EU:n tutkimuksen ja innovoinnin puiteohjelma sekä Connecting Europe Facility (CEF), joka on keskeisessä roolissa Euroopan liikenneverkon kehittämisessä. CEF on rahoitusinstrumentti, joka käsittää TEN-T- (liikenne), TEN-EN- (energia) sekä TEN-TELE-sektorit (tietoliikenne). Motorways of the Seas (MoS) on TEN-T-verkon merellinen ulottuvuus. Näistä esim. Itämeren moottoritie yhdistää Itämeren EU-jäsenvaltiot Keski- ja Länsi-Eurooppaan. Varustamo, jolla on MoS-ohjelman kriteerejä täyttävä projekti, voi saada rahoitusta esim. LNG-investointeihin jopa 30 % kustannuksista. Liikennevirasto koordinoi tarvittavan aineiston kokoamisen ja liikenne- ja viestintäministeriö lähettää hakemukset.

Edellä mainituista ja muista EU-rahoitustuotteista löytyy paljon tietoa esim. EU-verkkosivuilta esim. koskien CEF-instrumenttia<sup>18</sup> ja muista lähteistä. Tässä mainittakoon muutamia dokumentteja, joissa näitä varustamoalaa kiinnostavia tuotteita on käsitelty:

<sup>17</sup> [http://europa.eu/about-eu/institutions-bodies/eib/index\\_fi.htm](http://europa.eu/about-eu/institutions-bodies/eib/index_fi.htm)

<sup>18</sup> [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/financial-instruments\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/financial-instruments_en.htm)

- European Sustainable Shipping Forum (ESSF) on komission asettama pysyvä asiantuntijatyöryhmä. ESSF:n rahoitusta käsittelevä alaryhmä on 4.12.2014 antanut raportin työstään<sup>19</sup>. Raportissa ja sen liitteissä käsitellään laajasti mm. EU:n rahoitus- ja tukiohjelmia (liite 3 Toward a guidance on EU funding for LNG, JB Erhardt).
- Hyvä yhteenveto kansainvälisistä ja EU-rahoitustuotteista löytyy Suomen Itämeri-instituutin julkaisemasta raportissa: Stipa, T., Aho-Pynttari, M. Financing for clean shipping investments. Green technology and alternative fuels conference, MS Viking Grace, 2014-01-16<sup>20</sup>.

Varustamoilta saadusta palautteesta käy ilmi, että EU:n rahoitusmahdollisuudet ja -tuet koetaan suureksi viidakoksi eikä ainakaan pienvarustamoilla ole tarvittavia resursseja selvittää, miten näitä tuotteita ja mahdollisuuksia voi hyödyntää. Tarvitaan tietopaketti, jossa kaikki varustamoja mahdollisesti kiinnostavat EU-rahoituslähteet ja -tuotteet kuvattaisiin. Investointia harkitseva varustamo tarvitsee tietoa ja lisäksi kattavat ja selvät toimintaohjeet rahoituksen hakemiseksi eri EU-lähteistä. Tähän saadaan ehkä ratkaisu TEM:n käynnistämän meriklusterin yhteistyöverkoston kehittämishankkeen myötä (kohta 10.1).

### 7.3 Zero Vision Tool (ZVT)

Ruotsissa varustamoala on pidemmällä kuin Suomessa EU:n rahoitusmahdollisuuksien hyödyntämisessä. ZVT on Sveriges Redareföreningin (SRF) ja SSPA Sweden AB:n vuonna 2011 perustama ja ylläpitämä yhteistyömuoto ja projektialusta, jonka tavoitteena on entistä turvallisemmat, ympäristöystävällisemmät ja energiatehokkaammat merikuljetukset. Työalusta tarjoaa puitteet ja mahdollisuuden mm. meriteollisuuden, oppilaitosten ja viranomaisten edustajille tavata ja jakaa kokemuksia ja informaatiota toimivien ja kestävien ratkaisujen löytämiseksi. ZVT:n yhteistyöalustalla toimiviin EU projekteihin on myönnetty osarahoitusta mm. TEN-T ohjelmasta Motorways of the Sea. Projektien kautta toteutetaan investointeja mm. aluksiin, satamiin ja muuhun infrastruktuuriin<sup>21</sup>.

ZVT:n lähestymistapa on, että EU-rahoitusta haetaan ensisijaisesti ylimääräisiin ”vihreisiin ratkaisuihin” perustuviin investointeihin. Aluskannan uudistamisessa pyritään siihen, että aluksissa käytetään LNG:tä tai muita ympäristöystävällisiä polttoaineita tai ratkaisuja. Nyt tilattavien alusten tulisi täyttää myös tulevaisuuden ympäristö- ja muuta määräykset. Vaihtoehtoiset polttoaineet, uudet laivakonseptit, uudet tekniset ratkaisut ja uudenlaiset yhteistyömuodot meriklusterin toimijoiden välillä merkitsevät lisäkustannuksia ja investointeja sekä varustamoille että muille toimijoille. Nämä lisäkustannukset ”vihreisiin investointeihin” eli (LNG, metanolimoottori, energia tehokkuus, maasähkö, tarvittavat satamainvestoinnit) voivat nostaa aluksen hankintahintaa 20-30%. Näiden lisäkustannusten rahoittamiseksi on ZVT:n toimesta selvitetty EU:n tarjoamien rahoitusvaihtoehtojen, erityisesti CEF-instrumenttiin kuuluvien rahoitusinstrumenttien (Innovative financial instruments) käyttämistä.

<sup>19</sup> <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetailDoc&id=17037&no=5>

<sup>20</sup> <http://helcom.fi/Documents/HELCOM%20at%20work/Meetings/Events/Green%20technology%20and%20alternative%20fuels/Financing-for-clean-shipping-2014-01-16%20FINAL.pdf>

<sup>21</sup> <http://www.zerovisiontool.com/home>

ZVT:n toimesta tutkitaan myös mahdollisuuksia perustaa Itämerenvaltioiden yhteinen riskinjakaorahasto ("Baltic Sea Risk Sharing Fund"). Rahasto toimisi instrumenttina, jolla mahdollistetaan kaupallisten lainojen ja takausten saaminen "vihreisiin investointeihin". Rahastoon olisi tarkoitus kanavoida varoja CEF-ohjelmasta ja siihen osallistuisi mahdollisesti myös NIB. Rahastoa ei voisi käyttää sellaisen aluksen rahoittamiseen, jossa ei ole LNG- tai muita ympäristöystävällisiä ratkaisuja.



## 8 POHJOISMAIDEN INVESTOINTIPANKKI (NIB)

NIB on Islannin, Latvian, Liettuan, Norjan, Ruotsin, Suomen, Tanskan ja Viron yhdessä omistama kansainvälinen rahoituslaitos, joka tarjoaa pitkäaikaisia lainoja markkinaehdoin sekä yksityisen että julkisen sektorin asiakkaille<sup>22</sup>.

Pankin liiketoiminta-alueet ovat

- energia ja ympäristö
- Infrastrukturi, kuljetus ja tietoliikenne
- teollisuus ja palvelut
- rahoituslaitokset ja pk-yritykset

NIB osallistuu projektirahoitukseen, jossa projektin arvo normaalisti ylittää 50 miljoonaa euroa. Pienemmät eli pk-yritysten projektit hoidetaan välikäsien kautta. NIB osallistuu osarahoittajana projekteihin lainalla tai takauksella enintään 50 % osuudella projektin kokonaiskustannuksista. Rahoitus myönnetään turvaavia vakuuksia vastaan ja kaupallisin markkinaehdoin.

Kuljetus- ja ympäristöasiat ovat keskeisessä asemassa NIB:ssä, ja tähän alusrahoitus voisi sopia varsin hyvin. Varustamotoiminta ei kuitenkaan ole toimiala, jossa NIB toimii tänään aktiivisesti. Alan heikosta kannattavuudesta ja suuresta volatiliiteetista johtuen varustamotoiminnan riskiprofiili on korkeammalla tasolla kuin, millä pankki normaalisti työskentelee.

NIB:n maaliskuussa 2015 julkaisemassa tiedotteessa kerrotaan, että NIB on päivittänyt strategiaansa ja yhtenä kohteena mainitaan antolainauksen kehittäminen ja laajentaminen pienille ja keskisuurille yrityksille. Tulevaisuus näyttää, onko varustamotoiminnalla roolia tässä. Tällä hetkellä NIB on kuitenkin lähinnä isojen ja vahvojen varustamojen mahdollinen rahoittaja.

---

<sup>22</sup> <http://www.nib.int/>

## 9 MUITA RAHOITUSLÄHTEITÄ

Kuten edellä todettiin, EU:n rahoitustuotteiden hyödyntäminen vaatii aikaa, tietoa ja yhteistyötä varustamoiden kesken. Kaupallisten pankkien ja Finnveran tarjoamien rahoitustuotteiden lisäksi pienvarustamoilla on nykyään todella vähän vaihtoehtoja alushankinnan rahoittamiseksi.

Suomalaisista mahdollisista muista rahoituslähteistä voidaan mainita seuraavat:

**Merimieseläkekassa.** Eläkevakuutusyhtiöt voisivat olla mukana rahoittamassa alusinvestointeja. Esimerkiksi Merimieseläkekassa on ilmoittanut olevansa periaatteessa valmis olemaan mukana rahoittamassa alushankintoja osalainoittajana normaalein lainaehdoin ja riittävin vakuuksin. Osuus laivan hankintahinnasta voi olla enintään 10 %. Korkotasosta päätetään tapauskohtaisesti. Ehdottomana edellytyksenä rahoitukselle on, että alus tulee Suomen lipun alle.

**Garantia.** Garantia Vakuutusosakeyhtiö on takausvakuutuksiin erikoistunut vakuutusyhtiö, joka takaa suomalaisten yritysten rahoituksia ja muita vastuita sekä vakuuttaa sijoituksiin liittyviä riskejä<sup>23</sup>. Garantia voi takauksilla olla mukana rahoittamassa alushankintoja. Lähtökohtaisesti Garantia toimii vähemmistörahoittajana ja siten, että kaikilla rahoitukseen osallistuvilla on sama riski, eli kaikki vakuudet jaetaan. Myös täytetakauksia voidaan harkita.

Garantia on myös mukana järjestämässä joukkovelkakirjalainoja. Garantian verkkosivuilla kerrotaan asiasta seuraavasti: *”Joukkovelkakirjalainoista on muodostumassa täydentävä varainhankintakeino yhä useammalle yritykselle. Garantia on toteuttanut Suomen ensimmäisen taatun ryhmäjoukkovelkakirjalainan keskisuurille yrityksille joulukuussa 2013. Ryhmäemissioiden lisäksi myönnämme takauksia myös yksittäisten yritysten joukkovelkakirjalainoille.”* Finnvera voisi olla mukana joko merkitsemässä varustamoiden joukkovelkakirjalainoja tai takaamassa tällaisia joukkovelkakirjalainoja yhdessä Garantian kanssa.

---

<sup>23</sup> <http://www.garantia.fi/fi/>

## 10 TULEVAISUUDEN VISIOT

### 10.1 Meriklusterin yhteistyöverkoston kehittäminen (TEM Meri-ohjelma)

Työ- ja elinkeinoministeriö käynnisti meriteollisuuden toimintaympäristön kehittämisohjelman (TEM Meri-ohjelman) Meriteollisuus 2020 -kilpailukykyryhmän suositusten mukaisesti joulukuussa 2013. Ohjelma ajoittuu vuosille 2014–2016. Pää tavoitteena on meriteollisuuden kilpailukyvyn vahvistaminen ja toimialan uusiutumisen vauhdittaminen siten, että alan huippuosaaminen säilyy Suomessa<sup>24</sup>.

Ohjelmaan kuuluu 10 eri hanketta mm. ”Meriklusterin yhteistyöverkoston kehittäminen” johon osallistuu Suomen Varustamot ry, Suomen Satamaliitto ry ja Meriteollisuus ry. Hankkeen tavoitteena on vahvistaa koko meriklusterin yhteistyöverkosta ja luoda pysyvä yhteistyörakenne sekä integroitua tiiviimmin osaksi kansainvälistä Itämeren alueen meriklusteria ja edellä kuvattua ZVT-yhteistyöalustaa.

Meriklusterin yhteistyöverkoston kehittämishankkeen tavoitteena on myös auttaa suomalaisia toimijoita hyödyntämään paremmin eri rahoitusinstrumentteja. Erityisesti pienvarustamot voisivat hyötyä tästä.

### 10.2 Tehtyjä selvityksiä ja visioita

Uusia malleja alusten rahoittamiseksi mm. osana isompia merenkulkualan rakennetta ja logistiikkaratkaisuja pyritään löytämään sekä kansallisella että EU-tasolla. Alla mainituissa selvityksissä ja raporteissa käsitellään mm. erilaisia merenkulkuun liittyviä logistisia ratkaisuja, elinkaarimalleja, pitkäkestoiseen yhteistyöhön perustuvia poolimalleja ym. ja luodaan visioita merenkulkualan uudistetuista ekosysteemistä. Raporteissa esitetään myös erilaisia rahoitusvaihtoehtoja, -instrumentteja ja kehitysmalleja sekä visioita tulevaisuuden ratkaisuista.

**Financing model opportunities for the new logistics in Finland – January 2015 Final report.** (PBI/ ÅA). Raportti löytyy Varustamosäätiön verkkosivuilta<sup>25</sup>.

**Tilannekatsaus. Analyysi merenkulkualan rakenteesta ja visio merenkulkualan uudistetusta ekosysteemistä 2015.** Åbo Akademi 2015 (ÅA /PBI / fimecc)<sup>26</sup>.

Edellä mainitussa tilannekatsauksessa esitellään visio merenkulkualan uudistetusta ekosysteemistä kuten uusia liiketoimintamalleja satamatoimintoihin sekä laivanrakennuksen ja alusten operoinnin yhteisrahoitukseen. Laivanrakennuksen ja operoinnin allianssimallissa

- alus suunnitellaan ja rakennetaan logistiikkamarkkinoiden ja tavaravirtojen todellisten tarpeiden mukaan,
- kaikki toimijat (telakka, toimittajat, laivanvarustaja, rahdinantajat) ovat hankkeessa mukana alusta asti ja osallistuvat rakentamiseen omakustanteisesti,

<sup>24</sup> [https://www.tem.fi/yriykset/meriteollisuuden\\_toimintaympariston\\_kehittamisohjelma](https://www.tem.fi/yriykset/meriteollisuuden_toimintaympariston_kehittamisohjelma)

<sup>25</sup> <http://www.varustamosaatio.fi/wp-content/uploads/2015/02/Financing-model-opportunities-for-the-new-logistics-in-Finland.pdf>

<sup>26</sup> <http://www.abo.fi/fakultet/media/9578/rebusp2tilannekatsaus.pdf>

- toiminta käsittää myös aluksen käyttövaiheen perustuen liiketoimintamalliin joka mahdollistaa hyötyjen jakamisen allianssin jäsenten kesken, ja
- investoinnit ja riskit jaetaan osallistujien kesken.

Allianssimalli vaatii täysin uutta ajattelua varustamoiden ja muiden toimijoiden keskuudessa. Tämä on ehkä tulevaisuuden malli, joka ajan mittaan konkretisoituu.

Edellä olevat raportit on julkaistu 2015. Lisäksi voidaan mainita näitä edeltävä raportti ” **Väylä auki tulevaisuuteen tammikuu 2013**” (Varustamosäätiö/ PBI)<sup>27</sup>. Raportissa painotetaan mm. alusten käyttöasteen nostamista 10-15 % kilpailukyvyyn säilyttämiseksi, kauppaa-alusten hallittua uusimista ja teollisuuden osallistumista rahoitukseen. Raportissa esitetään tiekartta toimenpiteille, joilla saatetaan suomalainen teollisuus ja yhteiskunta uuteen nousuun, laaditaan uusi laivakonsepti, joka on kehitetty erityisesti Itämeren materiaalivirtoja silmälläpitäen ja joka täyttää ja ylittää tulevat energia- ja ympäristömääräykset.

---

<sup>27</sup> [http://www.varustamosaatio.fi/wp-content/uploads/2013/05/FutureofShipping\\_2013\\_KIRJASTO.pdf](http://www.varustamosaatio.fi/wp-content/uploads/2013/05/FutureofShipping_2013_KIRJASTO.pdf)

## 11 YHTEENVETO

Suomen lipun alla purjehtivan kauppaa-aluskannan uudistaminen mainitaan yhtenä tärkeänä tavoitteena meriliikennestrategiassa. Merikuljetusten toimivuus on Suomen huoltovarmuuden edellytys ja kotimaisen aluskaluston rooli on meriklusterin kannalta tärkeä. Yhä lisääntyvä ympäristösääntely aiheuttaa varustamoille selkeän tarpeen investoida uusiin aluksiin. Varustamoilla on investointihaluja ja suunnitelmia, mutta niiden toteuttaminen jää haaveeksi ilman rahoitusta. Erityisesti pk-varustamot kokevat rahoitustilanteen erittäin hankalaksi.

Ongelmien taustalla on vuonna 2008 alkanut finanssikriisi ja siitä seurannut kiristynyt vakavaraisuussääntely, joka on rajoittanut luottolaitosten luotonantomahdollisuuksia. Erityisesti pienvarustamoiden taloudellinen tilanne heikkeni merkittävästi, kun sekä rahtitaso että alusten arvot romahtivat lyhyessä ajassa. Kilpailutilanne on pysynyt kireänä. Pankit, jotka vielä ovat mukana rahoittamassa varustamoja, keskittyvät isoihin, vahvoihin varustamoihin.

Varustamoilta saadun palautteen perusteella voidaan todeta, että kaupallisilta pankeilta on saatavana rahoitusta 50 % - 60 % aluksen hankintahinnasta aluskiinnityksiä vastaan. Tätä rahoitusosuutta on mahdotonta nostaa ilman turvaa lisävakuuksista. Suurin yksittäinen ongelma rahoituksen saamisessa on vakuuksien puute.

Nyt olisi kuitenkin oikea hetki varustamoille tilata uusia aluksia. Korot ovat alhaalla, telakoilla on vapaata kapasiteettia ja tilaushinnat ovat oikealla tasolla. Tässä poikkeuksellisessa rahoitustilanteessa mahdollinen ratkaisu rahoitusongelmiin voisi olla valtion erityisrahoitusyhtiön Finnvera Oyj:n tuotteiden kehittäminen entistä riskiä kantavampaan suuntaan. Mikäli nykyisiä tuotteita voidaan kehittää voimassaolevan lainasääntelyn ja EU-sääntöjen sallimissa rajoissa, on mahdollista nopeallakin aikataululla luoda paremmat edellytykset alusten rahoittamiselle. Raportissa esitetään tehtäväksi tarkempia selvityksiä seuraavien Finnveran tuotteiden kehittämisestä siten, että ne paremmin palvelisivat varustamoita alushankintojen rahoitusjärjestelyissä:

**1. Alustakauksen käyttö.** Tänä päivänä alustakauksella katettava osa aluksen hankintahinnasta on enimmillään 64 %. Tulkitsemalla sovellettavaa OECD-laivaluottosopimusta ja/tai EU:n takaustiedonantoa toisella tavalla kuin nyt voidaan takauksella katettavaa osuutta nostaa 76 prosenttiin aluksen hankintahinnasta tai vieläkin korkeammalle, jos takaus kohdistetaan rahoituksen riskipitoisimpaan osaan.

**2. Joukkovelkakirjalainan merkitseminen.** Finnveralla on jo nyt valtuudet merkitä yritysten joukkovelkakirjalainoja edellyttäen, että osuus merkinnöistä ei ylitä 50 % toteutuneista merkinnöistä. Joukkovelkakirjalainan käyttäminen alusrahoituksessa saattaa olla mahdollista jos saadaan riittävä volyyymi (muutaman varustamon yhteinen hanke) ja joukkovelkakirjalainasta tehdään vakuudellinen (aluskiinnitys). Laina voidaan strukturoida siten, että Finnvera merkitsee vain riskipitoisimman osuuden lainasta.

**3. Joukkovelkakirjalainan takaaminen.** Finnvera voisi myös olla mukana joukkovelkakirjalainan takaajana. Finnveran vakuutena toimisi alustakauppa.

**4. Finnvera-laina aluskiinnityksiä vastaan.** Laajennetaan Finnvera-lainan käyttöä alusrahoituksiin. Tätä tuotetta voitaisiin käyttää täydentämään pan-

keilta saatavaa rahoitusta. Vakuutena olisi 2. aluskiinnitys/jälkipantti ja esimerkiksi pitkäaikainen alusta koskeva rahtaussopimus. Todettakoon vertailun vuoksi, että Ruotsissa toimii valtion omistama rahoituslaitos Skeppshypotek, joka voi myöntää luottoa pienvarustamolle jopa 90% aluksen hankintahinnasta kiinnityksiä vastaan.

EU:n tarjoamien rahoitusinstrumenttien, kuten Connecting Europe Facility (CEF), hyödyntäminen edellyttää tietoa ja osaamista. EU-rahoitusta on saatavana erityisesti ”vihreisiin investointeihin”, edellyttäen että sitä osataan hakea. Varustamot tarvitsevat lisää tietoa ja apua hakemusten tekemiseen. Tähän saadaan toivottavasti apua TEM:n alulle panemasta hankkeesta ”Meriklusterin yhteistyöverkoston kehittäminen”.

Tulevaisuuden logistiset ratkaisut ja toimintamuodot tuovat varmasti mukanaan myös uutta ajattelua ja uusia ratkaisuja rahoituksen saralla. Nämä pidemmän tähtäimen suunnitelmat eivät kuitenkaan ratkaise tämän hetken ongelmia. Nopeampia ratkaisuja on löydettävä.

Varustamoiden pitkäjänteisen toiminnan turvaaminen edellyttää, että varustamoilla on kilpailukykyinen aluskanta käytössään. Tämän varmistamiseksi tarvitaan nyt konkreettisia ratkaisuja, joilla helpotetaan varustamoiden mahdollisuuksia saada rahoitusta. Lyhyen ajan ratkaisuilla luodaan paremmat edellytykset jatkaa työtä uusien ja pitkäjänteisten yhteistyömuotojen kehittämiseksi varustamoiden ja muiden meriklusterin toimijoiden kesken.

# Alusrahoitus selvitys

Verkkojulkaisu  
ISSN 1797-3562  
ISBN 978-952-327-010-7



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