

## 1. JOHDANTO

Suomen merenkulun strategian perimmäisinä lähtökohtina ovat luonnollisesti voimassaolevat eduskunnan säätämät lait ja asetukset sekä valtioneuvoston päätökset ja selonteot. Viimeisin laajempi merenkulupoliittinen kannanotto on esitetty valtioneuvoston 13.6.2001 eduskunnalle antamassa Suomen turvallisuuspolitiikkaa koskevassa selonteossa.

”Merikuljetuksen turvaamiseen asetetaan pääpaino. Suomessa on ryhdytty merenkulun tukitoimenpiteiden kehittämiseen EU:n hyväksymien suuntaviivojen mukaisesti. Ulkomaankaupan kuljetukset turvataan ylläpitämällä riittävää, Suomessa rekisteröityä, jäävahvisteista aluskalustoa sekä varmistamalla alushuolto ja satamien tekniset toiminnot. Merenkulun tukijärjestelmän ansiosta kotimaisella aluskalustolla pystytään hoitamaan runsaat 40 % ulkomaankaupan kuljetuksista. Nykyinen rahtialuskalusto riittää turvaamaan arvioidut kriisiajan kuljetustarpeet.”

Merenkulun strategian kannalta selonteossa on korostettu 1) merikuljetusten yleistä turvaamista niin normaaliolosuhteissa kuin kriisin aikana, 2) korkealaatuisen ja riittävän kotimaisen tonniston ylläpitoa ja 3) EU:n hyväksymien suuntaviivojen mukaisten tukitoimien käyttöä edellä esitettyjen tavoitteiden toteuttamiseksi.

Suomen merenkulupolitiikan tavoitteet on määritetty viimeksi liikenneministeriön joulukuussa 1997 hyväksymässä Merenkulupoliittisessa ohjelmassa: ”Suomen merenkulupolitiikan lähtökohtana on, että maallamme on riittävän suuri ja monipuolinen, myös talviolosuhteisiin soveltuva kauppalaivasto sekä ammattitaitoinen merenkulkijaväestö, jotka takaavat sen, että yhteiskunnan toimintojen kannalta välttämättömät kuljetukset voidaan hoitaa kaikissa olosuhteissa. Merenkulun elinkeinopolitiikan yleisenä tavoitteena on, että suomalaiselle varustamoelinkeinolle luodaan kansainvälisesti kilpailukykyiset toimintaedellytykset kauppamerenkulun harjoittamiseksi ensisijaisesti Suomen lipun alla. Liikennepoliittisena tavoitteena on luoda merikuljetuksillemme teknisesti ja kuljetustaloudellisesti sellaiset toimintaedellytykset, joilla edistetään teollisuuden ja kaupan kilpailukykyä sekä ihmisten liikkumismahdollisuuksia. Maamme erityisolosuhteisiin, merenkulun turvallisuuteen ja merelliseen ympäristönsuojeluun tulee kiinnittää riittävästi huomiota.”

Siinä todetaan selkeästi merenkulupolitiikan lähtökohdat: 1) oma, riittävä kauppalaivasto, 2) osaava henkilöstö ja 3) kansainvälisesti kilpailukykyinen toimintaympäristö.

### 1.1. Toimeksianto

Merenkululle laadittu edellinen tavoitteisto ”Merenkulupoliittinen ohjelma vuosille 1997 – 1999” ei enää kata kaikkia ajankohtaisia kysymyksiä. Euroopan unionin yhteistä merenkulku- ja satamapolitiikkaa on uudistettu ja kehitetty varsin ripeään tahtiin. Uusiksi painopistealueiksi on valittu entistä selvemmin lyhyen matkan meriliikenteen kehittäminen ja meriturvallisuus.

Jatkuvien merenkulupolitiikan muutosten ja muutosprosessien hallinta on haasteellinen tehtävä erityisesti pienille jäsenmaille. EU:n tuleviin neuvotteluihin valmistautuminen ja Suomen omat erityislinjaukset merenkulun parhaaksi vaativat perusteellista, laaja-alaista strategiapohdintaa sekä analyysiä. Strategia antaa valmiuksia löytää ne ratkaisut, joilla turvataan Suomen merellisten elinkeinojen edut. Samalla pystytään luomaan edellytykset pitkäjänte-

selle vaikuttamiselle EU:n yhteisen merenkulku-, satama- ja meriteollisuuspolitiikan sisältöön.

Tuleviin EU:n kanssa käytäviin neuvotteluihin ja erityisesti vuoden 2003 vaalien jälkeisen hallituksen toimenpideohjelman laatimisen tueksi liikenne- ja viestintäministeriö päätti joulukuussa 2001 perustaa Suomen merenkulun strategiaa valmistelevan projektin. Strategiaprojektin toteutus tilattiin Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksesta, jonka johtaja, FT, dos. Juhani Vainio toimi päätoimisena projektin johtajana. Projektissa tutkijana ja sihteerinä toimi DI Sakari Kajander. Painopistealueiden analyysivaiheessa työhön osallistuivat myös tutkija Tapio Karvonen Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksesta sekä sjöfartsutvecklare Göran Lindebäck Ahvenanmaan maakuntahallituksesta. Ministeriö nimesi työn avuksi ohjausryhmän, joka puolestaan asetti yhdeksän asiantuntijaryhmää painopistealueittain. Niin ohjausryhmän kuin asiantuntijaryhmienkin näkemyksiä on voitu hyödyntää työssä kautta linjan, mistä suuri kiitos työhön osallistuneille. Ryhmien rooli strategiatyössä on ollut neuvoa-antava – raportin lopullisesta sisällöstä vastaavat luonnollisesti sen laatijat.

Projektin käynnistämisen ja alkuneuvottelut suoritti ministeri Olli-Pekka Heinonen. Työs-kentelyajaksi määrättiin vuosi 2002. Myöhemmin keväällä 2002 uusi liikenne- ja viestintäministeri Kimmo Sasi kiirehti työtä määräämällä projektin ohjausryhmän työajaksi 11 kuukautta, katsoen hallitusohjelman huolellisen valmistelun vaativan lisääntynyttä.

Tässä strategiatyössä tarkastellaan Suomen merenkulkuelinkeinoa mahdollisimman laaja-alaisena ottamalla mukaan sekä satamatoiminnot että telakkateollisuus.

## 1.2. Tarkoitus ja tehtävät

Suomen merenkulku poikkeaa monessa suhteessa Euroopan unionin valtavirrasta. Maamme pohjoinen saarta muistuttava sijainti ja poikkeukselliset luonnonolosuhteet, pitkä rannikko, laaja sisäsaaristo- ja järvireitistö vaikeuttavat vesiliikennettä ja nostavat logistisia kuljetuskustannuksia kilpailijamaihin nähden niin raaka-ainetuonnin kuin tuotekuljetusten osalta. Päätöksenteossa nämä erityisolosuhteet tulee ottaa esille niin kansallisella kuin kansainvälisellä tasolla.

Suomen merenkulun tulevaisuuden turvaamiseksi laadittavien strategisten linjausten on tarkoitus toimia ohjenuorana merenkulun painopisteiden kehittämisessä. Tässä tullaan ottamaan huomioon mm. merenkulkuelinkeinoon kilpailuaseman kehittyminen EU:ssa, kansalliset tukijärjestelmät, itälaajenemiseen liittyvät tekijät ja Suomen erityisolosuhteet merenkulussa, satamatoiminnassa ja meriteollisuudessa.

Painopistealueet ovat:

1. Kauppamerenkulku (nestebulkalusliikenne, kuivabulkalusliikenne, kontti- ja yksikköliikennettä suorittava kuivalastialusliikenne, matkustaja- ja autolauttaliikenne, kotimaan liikenne, hinaus)
2. Satamatoiminta (satamahallinto ja satamien ylläpito, satamaoperointi, maaliikenneyhteydet)
3. Meriteollisuus (uudisrakentaminen, korjaustoiminta)
4. Meriturvallisuus ja -ympäristö

5. Koulutus (peruskoulutus, jatko- ja täydennyskoulutus)
6. Tutkimus
7. Väylänhoito ja -rakentaminen
8. Jäänmurto
9. Meripuolustus ja -vartiointi

Koko merenkulkualan kattavan strategiaprojektin tarkoituksena on analysoida edessä olevat muutokset ja haasteet sekä valmistella toimintalinjat, joiden pohjalta eri painopistealueille määriteltäisiin tavoitteisiin voidaan perustellusti edetä. Yhteisen merenkulkupolitiikan muutospaineiden huolellisen analysoinnin myötä merenkulun strategiset linjaukset voivat toimia myös ohjeena hallinnon sisällä ja yhteyksissä hallinnon ulkopuolelle sekä Suomessa että kansainvälisesti.

Strategiatyöhön liittyen käynnistettiin LVM:n, KTM:n ja Tekesin pääasiallisen rahoituksen turvin ”Merenkulun klusteritutkimus”, joka edetessään ja valmistuttuaan tukee Suomen merenkulun strategian laadintaa samoin kuin useat muut äskettäin valmistuneet tutkimusraportit. Klusteritutkimuksessa selvitetään merenkulun sidosityhteyksiä ja niistä syntyviä hyötyjä sekä varustamoelinkeinoja meriteollisuuden piirissä.

Suomen merenkulun strategiatyön tuottama aineisto luo perustan merenkulkupoliittisten ja muiden alaan liittyvien kantojen muodostamiseen ja koordinoimiseen. Se on samalla perusaineisto tulevien hallitusneuvotteluiden merialan toimintojen sopimusneuvotteluille.

### 1.3. Työn eteneminen

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti tammikuussa 2002 strategiaprojektille ohjausryhmän ja nimesi sen puheenjohtajaksi liikennepolitiikan osaston osastopäällikön, ylijohtaja Harri Cavénin. Ohjausryhmä puolestaan asetti yhdeksän asiantuntijatyöryhmää käsittelemään tulevaisuuden haasteiden kannalta keskeisiä aihealueita – erityisesti painopistealueittain. Asiantuntijatyöryhmien tehtävänä oli analysoida omaan aihepiiriinsä kehitys, tulevat haasteet ja mahdollisuudet sekä Suomen lähtökohdat niihin. Ohjausryhmän ja asiantuntijaryhmien kokoonpanot on esitetty liitteessä 2. Työryhmien työ tuki Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen projektihenkilöstön valmistelemissä strategisia linjauksia. Työn eri vaiheissa olivat edustettuina eri ministeriöt, alan organisaatiot ja järjestöt, opetus- ja tutkimuslaitokset sekä muut toimijat. Ammattijärjestöjen kannanotot välittyivät, Suomen Merimiesunionia lukuunottamatta, Merenkulun neuvottelukunnan kautta.

Asiantuntijaryhmät pitivät kevään kuluessa kokouksensa, joissa käsiteltiin kunkin asiantuntijan arvioimia tulevaisuudenkuvia lyhyellä ja pitkällä aikavälillä sekä SWOT-analyysistä laadittuja koosteita. Tulevaisuudenkuvat ja analyysit arvioitiin yhdessä MKK:n projektihenkilöstön kanssa ja niistä pyrittiin muodostamaan yhteisesti hyväksytyt kannat. Täten pyrittiin tietoisesti sitoutumaan tulevaan strategiaan, mikäli se noudattaa yhteisesti hyväksytyjä suuntaviivoja.

MKK:n projektihenkilöt laativat väliraportin kustakin painopistealueesta kesään 2002 mennessä. Väliraportit ja niiden alustavat analyysit kunkin sektorin haasteista ja tulevaisuuden näkymistä olivat lausunnolla tai uusintakäsittelyssä (kauppamerenkulku ja meriteollisuus) toisessa kokouksessa asiantuntijaryhmissä. Asiantuntijatyöryhmätyöskentelyn perusteella

laadittu yhteenveto oli ohjausryhmän ensimmäisessä käsittelyssä 12.6.2002. Siinä olivat koottuina asiantuntijatyöryhmissä tehdyn työn pääkohdat. Myöhemmin asiantuntijatyöryhmien raportteja vielä täydennettiin ja Ahvenanmaan merenkuluelinkeinosta laadittiin oma osio. Tämän raportin liiteosana esitetyt, asiantuntijaryhmien työhön perustuvat analyysit muodostavat asiasisällöltään merkittävän kokonaisuuden, jonka pohjalta strategian tavoitteisto ja linjauksia voitiin lähteä muodostamaan. Ohjausryhmän viimeisessä kokouksessa 5.11.2002 esiteltiin merenkulupolitiikalle kuusi tavoitetta kuluvan vuosikymmenen haasteisiin vastaamiseksi. Näiden tavoitteiden tarkentaminen ja tekstin loppuhionta ulottui joulukuulle 2002.

Loppuraportti valmistui asiantuntijatyöryhmien raportteihin tukeutuen ja käytyjen keskustelujen pohjalta. Se erittelee tulevana vuosina eteen tulevia Suomen merenkululle keskeisiä haasteita, asettaa merenkulupolitiikalle keskeiset tavoitteet sekä linjaa Suomen merenkulualan peruskannanottoja tulevilla neuvotteluissa eteen tuleviin kysymyksiin.

## 2. TAUSTATILANNE

### 2.1. Strategian lähtökohdat

Suomen merenkulun strategian toteutuksessa keskeisin lähtötoimenpide on se, että valtioneuvoston tulisi tehdä ratkaisu, haluaako se, että *Suomi on merenkulkumaa vai ei*. Jos päädytään kielteiseen ratkaisuun, se merkitsee, että saaren kaltaisesta maantieteellisestä asemasta huolimatta

- 1) valtionhallintomme ja elinkeinomme eivät pysty ilman kansallista tonnistoa osallistumaan merenkulun kansainväliseen maatamme koskevaan päätöksentekoon,
- 2) merenkulkuhallintomme mahdollisuudet vaikuttaa siihen, minkälaisin ympäristöriskein väylästöllämme liikutaan ja suomalaisen teollisuuden ja kaupan rahteja kuljetetaan, heikkenevät,
- 3) teollisuutemme ei saa omistuspohjan puuttuessa riittävästi tietoa ja sananvaltaa ulkomaankauppamme kuljetusketjujen kustannustehokkaaseen säätelyyn,
- 4) maamme ei pysty takaamaan mahdollisten kriisiaikojen huoltovarmuuden vaatimia kuljetuksia suomalaisia aluksilla,
- 5) eikä Suomi pysy tietotaidollisesti kilpailijamaiden tasolla, jos yhä kasvava osa laivaliikenteestämme ajautuu ulkomaalaisten hoidettavaksi.

Suurin uhka osaamisen katoamisen lisäksi on mittava työpaikkojen menetys niin merenkulun kuin meriteollisuudenkin osalta. Suomen meriklusteritutkimuksen alustavien tietojen pohjalta menetys voi olla jopa välittömästi 10.000 ja lisäksi välillisesti 25.000 työpaikkaa. Toteutuessaan tämä merkitsisi yhteiskunnalle työttömyyden hintana noin 0,7 miljardin euron kustannuksia vuositasolla. Vaikka tarvittavan lisäpanostuksen määrää näiden työpaikkojen pelastamiseksi ei voi tarkkaan määrittää, on todettava, että se on monin verroin työttömyyden kustannusta pienempi. Merenkulun osalta vuotuiset tuet ovat noin 68 miljoonaa euroa<sup>1</sup>. Työpaikkojen pelastamiseksi merisektorimme vaatii tasavertaisia toimintaedellytyksiä lähimpien EU-kilpailijamaittemme kanssa. Valtioneuvosto teki 28.11.2002 erillispäätöksen telakkatuista antaen näin selkeä viestin meriklusterimme toisen osan, meriteollisuuden, osaamisen arvostamisesta ja sen säilyttämisen tärkeydestä.

Strategiatyön edetessä on useaan otteeseen ilmennyt, että kansainvälistynyt teollisuutemme ei pidä aluksen lippumaata itseisarvona. Jos lippu ei ole kilpailukykyinen, se voidaan muuttaa. Yritysten omistussuhteiden muutokset aiheuttavat muutoksia logistiikkakonsepteihin. Mikäli suomalainen yritys siirtyy osaksi kansainvälistä konsernia, joka pitää parempana muuta kuin suomalaista lippua, siirretään kuljetukset tämän konseptin mukaisesti pois Suomen lipun alta. Merikuljetus on yksi osa logistista kokonaisuutta, jonka hoitamiseksi teollisuus hankkii resursseja sieltä, mistä ne kokonaistaloudellisimmin ovat saatavissa.

Tämän strategiatyön perustana on, että valtioneuvosto sitoutuu huolehtimaan siitä, että *Suomi säilyy merenkulkumaana*, ja siinä roolissa osallistuu tonnistonsa äänenpainolla kansainväliseen merenkulkua koskevaan päätöksentekoon, päättää osaavasti kansainvälisen kaupan kuljetusratkaisuista, huolehtii merialueittensa ympäristöasioista, huolehtii huoltovarmuuden turvaamisesta sekä pysyy mukana kansainvälisessä kilpailussa niin kauppamerenkulun kuin

<sup>1</sup> Vuoden 2003 talousarvion mukaan: Lastialustuki: 39,86 milj. euroa, 110 laivaa, 2300 merenkulkijaa. Matkustaja-alustuki: 27,68 milj. euroa, 15 laivaa, 4000 merenkulkijaa. (Lähde: Merenkululaitos)

meriteollisuudenkin toimialoilla. Valtioneuvoston tulisi vaikuttaa niin ollen Suomelle elintärkeän merenkulun asioihin. Strategiatyössä lähdetään siis siitä perusolettamuksesta, että Suomi jatkaa muiden Pohjoismaiden tapaan merenkulkumaana, eikä anna kauppamerenkulkuun Australian ja Kanadan tapaan täysin ulkopuolisten käsiin.

Suomelle merenkulku on erityisen tärkeää, koska maamme on EU:n äärimmäisessä koillisenurkkauksessa meriyhteyden takana. Huolimatta siitä, että EU ilmoittaa tavoitteekseen elinkeinotukien poistamisen, EU:ssa tuetaan merenkulkua voimakkaasti. Tätä taustaa vasten on selvää, ettemme voi jäädä yksin, vaan myös Suomen tulee oman kilpailukykyensä ja merentakaisen asemansa nimissä voimakkaasti panostaa merenkulun toimintaedellytysten kehittämiseen. Meillä on olemassa hyvä infra: paljon varustamoita, erikoistunut laaja meriteollisuussektori, korkeaa teknologiaa satamaoperoinnissa – huippuosaamista maalla ja merellä. Nyt tulee vain ottaa offensiivinen ote ja luoda yhdessä hyvät edellytykset kasvulle.

Perusratkaisun jälkeen Suomen kauppamerenkululle tulee osoittaa selkeät kasvun ja kehittymisen edellytykset. Tähän päämäärään päästään luomalla tonnistollemme samat, tasaveritaiset toimintaedellytykset ja kilpailuolosuhteet kuin eurooppalaisissa kilpailijamaissa. Perusteiltaan kannattamatonta varustamotoimintaa ei sinällään pidä tukea. Varustamoelinkeinoon tulee vuorostaan huolehtia siitä, että sen strategiat ja taktiset valinnat tyydyttävät asiakkaita ja palvelutarjonta on vähintäänkin riittävä. Varustamoiden on avoimessa EU-kilpailutilanteessa tuotettava voittoa uusinvestointeihin ja korkean teknologian kehitystyöhön. Valtion tulee huolehtia toimintaympäristön ylläpitämisestä kilpailukykyisenä ja katsoa, että Suomen kilpailuedellytykset ovat sopusoinnussa muiden EU-maiden vastaaviin.

Ympäristö-, työ- ja sosiaalilainsäädäntö tulee maassamme säilyttää eurooppalaisella huipputasolla niin määräysten kuin vastuunjaon osalta. Työmarkkinajärjestöjen tulisi sopia kiistansa ja pyrkiä yhdessä lisäämään alan työvoimaa. Työvoiman vapaan liikkuvuuden myötä siirrytään kaikkialla, myös merenkulkualalla, monikansalliseen henkilöstöön. Kun monikansalliseen henkilöstöön siirrytään kaikkialla, emme voi jättäytyä yksin tämän kehityksen ulkopuolelle. Koulutus-, tutkimus- ja kehitystyöstä huolehtivat valtio ja elinkeinoelämä yhdessä alan korkeatasoinen kehitys vastuullaan. Meriteollisuuden matalasuhdanteen yli pääsemiseksi ja alaa kohtaavien vakavien uhkakuvien torjumiseksi on riittävässä mitassa hyödynnettävä käytettävissä olevaa keinovalikoimaa.

## **2.2. Kotimaan tunnuslukuja**

### **2.2.1. Kauppamerenkulku**

Suomen ja ulkomaiden välisestä tavarankuljetuksesta valtaosa kulkee vesiteitä pitkin. Tuonnista noin 70 % ja viennistä noin 90 % tapahtuu meritse. Vuonna 2001 meritse kulkenut ulkomaan tavaraliikenne oli 84,5 miljoonaa tonnia. Suomen satamiin tuotua tavaraa tästä oli 53 % ja Suomesta vietyä 47 %. Suomen läpi kauttakulku- eli transitoliikenteenä kuljetettiin 6,7 % meritse kuljetetusta ulkomaan tavaraliikenteestä. Tuontikuljetuksista 62 % tuotiin Itämeren satamista ja 32 % muualta Euroopasta. Vienti suuntautui maantieteellisesti hieman tuontia laajemmalle alueelle.

Meritse tapahtuvien ulkomaankuljetusten volyyymi on kaksinkertaistunut 23 vuodessa. Kasvu on ollut varsin tasaista, keskimäärin hiukan yli 3 prosenttia vuodessa (tuontivolyymin kasvu 2,5 % ja vientivolyymin 4,1 % vuodessa).

Kotimaan vesiliikenteen tavaramäärä v. 2001 oli 9,6 miljoonaa tonnia. Siitä 65 % oli alusliikennettä, 23 % ruoppausmassoja ja 12 % puun uittoa. Alusliikenteessä 60 % oli öljytuotekuljetuksia ja 37 % irtotavaran kuljetuksia. Saimaan kanavan läpi kuljetettiin noin 2 miljoonaa tonnia, joka on 95-prosenttisesti ulkomaan liikennettä. Matkustajia kanavan kautta kulki vuonna 2001 noin 72 000 matkustajaa, mutta vuonna 2002 vain hieman yli 26 000 matkustajaa. Syynä tähän oli Viipuriin tehtävien kanavamatkojen viisumivapauden irtisanominen Venäjän taholta.

Meritse kulkevien matkustajien määrä kasvoi 1980-luvun alusta kunnes taittui uudelle vuosituhatluvulle tultaessa. Vuonna 2001 kuljetettiin Suomen ja ulkomaiden välillä 15,6 miljoonaa matkustajaa (saapuneet + lähteneet). Ruotsin osuus tästä oli 58 % ja Viron 39 %.

Suomalaisen tonniston osuus merikuljetuksissa on viimeisen kymmenen vuoden aikana vaihdellut 40 prosentin molemmin puolin – v. 2001 se oli 37,3 %. Pitkä aikavälin trendi on laskeva: 1960-luvulla kotimaisen tonniston osuus oli keskimäärin 51 %, 1970-luvulla 49 %, 1980-luvulla 46 % ja 1990-luvulla 39 %.

Suomen varsinaisen kauppalaivaston<sup>2</sup> yhteenlaskettu bruttovetoisuus kasvoi melko tasaisesti 1980-luvun alkuun saakka. 1980-luvun puolivälissä kauppalaivasto väheni voimakkaasti – Suomen rekisteri ei pystynyt kilpailemaan muiden maiden rekistereiden kanssa. Vuodesta 1992 voimassa olevaan ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon (ns. rinnakkaisrekisteri) oli vuoden 2000 lopussa merkittynä 106 alusta. Näiden alusten bruttovetoisuus muodosti 63 % Suomen varsinaisesta kauppalaivastosta.

Varsinaiseen kauppalaivastoon kuuluvien alusten keskimääräinen ikä bruttovetoisuuden mukaan v. 2000 oli hiukan yli 14 vuotta. Aluskanta on ikääntynyt siten, että vuonna 1994 keskimääräinen ikä oli tasan 10 vuotta. Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkittyjen alusten keski-ikä oli v. 1998 alussa 14,9 vuotta ja v. 2001 alussa 16,8 vuotta. Lokakuun lopussa 2002 luetteloon oli merkittynä 112 alusta, joiden keski-ikä oli 17,6 vuotta. [1]

## 2.2.2. Satamatoiminta

Ulkomaan kuljetuksia hoidettiin v. 2001 54:n sataman kautta. Talvisatamia, joihin taataan jäänmurtoavustus, on 23 kpl. Kuljetukset ovat kuitenkin keskittyneet siten, että kymmenessä suurimmassa satamassa käsiteltiin n. 75 % kaikista Suomen satamissa lastatuista tai puretuista tavaroista. Tavaratonneissa mitattuna eniten tavaraa käsiteltiin Sköldvikin (13,0 milj. tonnia), Helsingin (10,6 milj. tonnia) ja Kotkan (8,0 milj. tonnia) satamissa. [1]

Suoraan satamanpitäjien palveluksessa v. 2001 työskenteli 1067 henkilöä [2]. Satamissa toimivissa yksityisissä ahtausliikkeissä ja muissa satamatoimintaan liittyviä palveluja tuottavissa yrityksissä työskentelevien määrä on luonnollisesti moninkertainen.

<sup>2</sup> Alukset, jotka ovat vähintään 15 m pitkiä, pois lukien proomut ja muut kuljetuskoneettomat alukset.

Suomen satamiin tehtyjen investointien määrä viisivuotiskaudella 1996-2000 oli keskimäärin 92 miljoonaa euroa vuodessa. Tästä noin 70 % oli satamanpitäjien tekemiä investointeja ja 30 % satamissa toimivien yritysten tekemiä satamainfrastruktuuriin kohdistuvia investointeja. [3]

### 2.2.3. Meriteollisuus

Suomessa toimii tällä hetkellä kaksi varsinaista laivanrakennusyhtiötä; Kvaerner Masa-Yards ja Aker Finnyards, joilla on yhteensä kolme telakkaa: Helsingissä, Turussa ja Raunalalla. Lisäksi Turussa ja Naantalissa toimii Turun Korjaustelakka Oy sekä Uudessakaupungissa Uudenkaupungin Työvene Oy. Lisäksi Helsingin Vuosaaren entinen telakka on ajoittain ollut käytössä korjattaessa ja huollettaessa laivoja.

KTM:n asettaman Meriteollisuustoimikunta 2002:n raportin [4] mukaan kesäkuussa 2002 telakoiden oman henkilöstön, alihankkijoiden työntekijöiden ja laivalaitetoimittajien henkilöstön yhteenlaskettu töissä oleva henkilömäärä oli lähes 19 000 henkilöä, joista telakoiden oma henkilömäärä oli noin 5000. Uudisrakennustelakoiden työllisyysvaikutuksia selvittäneen tutkimuksen mukaan Suomen uudisrakennustelakat työllistivät v. 2001 suoraan ja välillisesti johdettuine vaikutuksineen 22 200 työntekijää. Merisektorin volyymeja kuvaavat luvut tarkentuvat meneillään olevassa Suomen meriklusteritutkimuksessa, jonka tuottamia alustavia tuloksia on seuraavassa luvussa.

### 2.2.4. Meriklusteritutkimuksen alustavia tuloksia

Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus (MKK) ja Etlatieto Oy tekevät vuosien 2002-2003 aikana tutkimuksen Suomen meriklusterista. Tutkimuksen tarkoituksena on meriklusterin verkostoitumisen määrittäminen Suomessa sekä meriklusterin taloudellisen ja yhteiskunnallisen merkityksen kuvaaminen.

Lokakuun 2002 lopulla käytössä oli ensimmäisiä alustavia tuloksia 96 haastatellun yrityksen osalta sekä haastattelemattomien, mutta merkittävien 68 alihankintayrityksen tiedot. Yrityshaastatteluin ja verohallinnon tietoja hyödyntämällä on koottu tiedot yritysten liikevaihdosta, henkilöstömääristä ja henkilöstökuluista (kansantaloudelle maksettu palkkasumma henkilösivukuluineen). Seuraavassa on esitetty alustavia tuloksia klusterin ydinyritysten, varustamoiden ja telakoiden sekä näiden alihankkijoina toimivien yritysten osalta.

**Taulukko 1. Meriklusterin ydinyritysten alustavia volyymitietoja**

	Liikevaihto (MEUR)	Henkilöstö	Henkilöstökulut (MEUR)
Varustamot	1 875	9 819	272,5
Telakat	1 380	5 882	233,3

Suomen kauppamerenkulun ydinjoukon muodostavan viidentoista keskeisen varustamon yhteenlaskettu liikevaihto vuonna 2001 oli noin 1,9 miljardia euroa. Nämä varustamot työllistivät noin 9 800 henkilöä (varustamojen palveluksessa oleva meri- ja maahenkilöstö). Varustamojen kansantaloudelle maksama palkkasumma vuonna 2000 oli Verohallinnon mukaan 273 miljoonaa euroa.



Suomen viiden keskeisimmän telakan yhteenlaskettu liikevaihto vuonna 2001 oli noin 1,4 miljardia euroa. Nämä telakat työllistivät noin 5 900 työntekijää. Telakoiden kansantaloudelle maksama palkkasumma vuonna 2000 oli Verohallinnon mukaan noin 233 miljoonaa euroa.

Varustamojen merkittävien alihankkijoiden ja tavarantoimittajien (51 yritystä) yhteenlaskettu liikevaihto on vuodessa noin 3,6 miljardia euroa. Vastaava luku telakoiden alihankkijoiden osalta (87 yritystä) on noin 14,6 miljardia euroa. Merisektoriin suoraan sidoksissa on varustamoiden alihankkijoiden liikevaihdosta arvion mukaan noin 30 prosenttia eli 1,1 miljardia euroa. Telakoiden alihankkijoiden osalta noin 35 prosenttia, eli 5,1 miljardia euroa arvioidaan olevan suoraan sidoksissa merisektoriin. Luvut täsmentyvät tutkimuksen edetessä. Suomen meriklusteritutkimus valmistuu huhtikuussa 2003.

## 2.3. Tilanne Euroopassa

### 2.3.1 Euroopan Unionin viitekehys

EU:n liikennepolitiikka perustuu kestävän liikkuvuuden periaatteelle. Keskeisiä tavoitteita ovat liikenneverkkojen yhteensopivuuden ja kilpailukyvyn parantaminen sekä ympäristönsuojelun ja liikenneturvallisuuden edistäminen. EU:n liikennepoliittisia linjauksia kirjattiin liikenteen valkoiseen kirjaan: Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika [5].

EU/ETA-alueen merenkulkuelinkeinojen rakenteellinen kilpailukyky on ollut Euroopan komission asialistalla 1980-luvun puolivälistä lähtien. Vuonna 1989 komissio julkaisi ensimmäiset EU-maissa rekisteröityjen alusten valtioneuvostoa koskevat linjauksensa [6], jotka eivät kuitenkaan osoittautuneet toimiviksi. Vuonna 1996 julkaistiin EU:n merenkulun strategiaa linjaava ”Towards a new maritime strategy” [7]. Seuraavana vuonna, 1997, strategia täsmentyi meriliikenteen valtioneuvoston suuntaviivojen määrittämisellä [8]. Näiden suuntaviivojen tarkistamisprosessi on EU:ssa parhaillaan käynnissä.

EU:n merenkulupoliittisina tavoitteina ovat meriturvallisuuden parantaminen ja merenkulun vapaan kilpailun turvaaminen ja toisaalta koko EU:n merenkulkusektorin kilpailukyvyn kohentaminen. Yhden tavoitteellisen kokonaisuuden muodostaa mm. liikenteen valkoisessa kirjassa painotettu lyhyen matkan meriliikennepolitiikka, jonka puitteissa lähimerenkulkua (short sea shipping) pyritään kehittämään muihin kuljetusverkostoihin tehokkaasti linkittyvänä osana.

Suomi ei siis ole merenkulkumaana yksin omine ratkaisuineen. Toimimme kansainvälisessä ympäristössä, jota määräävät lukuisat säädökset ja sopimukset. Nämä ohjaavat niin valtionhallinnon kuin varustamoelinkeinojen ja sen sidosryhmien sekä ammattijärjestöjen toimintaa. Tässä monisäikeisessä toimintaympäristössä tulisi suomalaisilla olla yhteinen tavoitetilä ja strategia oman merenkulkuelinkeinoimme parhaaksi. Näin on ollut jo pitkään norjalaisilla, tanskalaisilla ja hollantilaisilla. Saksalla on vahva tahtotila toimia oman maan kansallisen merenkulun edistämiseksi. Ruotsi menetti vankan telakkateollisuutensa, mutta on viime vuonna aloittanut voimallisesti ja menestyksekkäästi toimet Ruotsin lipun alla toimivan merenkulkuelinkeinojen pelastamiseksi ulosliputukselta. Se on aloittanut mm. oman voimakkaan merenkulun ja liitännäiselinkeinojen kehittämistyön. Yksistään tutkimukseen on osoitettu n. 100 milj. kruunua [9].

### 2.3.2 Kilpailijamaat

EU:n kilpailupolitiikan lähtökohtana on luopuminen elinkeinoelämän tuista. Huoli Unionin merenkulkusektorin kilpailukyvyistä avoimilla kansainvälisillä markkinoilla on kuitenkin johtanut merenkuluelinkeinon tukemisen sallimiseen. Vuonna 1997 julkaistiin Unionin merenkulun valtionavun suuntaviivat. Niissä EU:n merenkulun tukipolitiikan tavoitteiksi määriteltiin työllisyyden turvaaminen, merenkulun tietotaidon säilyminen ja kehittyminen EU:ssa sekä merenkulun turvallisuuden parantaminen.

Keskeisimmät tukitoimet kohdistuvat merenkulkijoiden palkkojen tukemiseen nettopalkan ylittävältä osalta sekä varustamojen verotuksen lieventämiseen ns. tonnistoveron muodossa. Tukimuotojen käytännön sovellukset vaihtelevat eri maissa. Esimerkiksi Ruotsissa merihenkilöstön palkasta pidätetään ennakoverot normaalisti, mutta varustamon ei tarvitse tilittää niitä eteenpäin valtiolle, vaan ne jäävät varustamolle työvoimakustannusten tukena. Suomessa taas varustamo tilittää valtiolle merihenkilöstön maksamat ennakonpidätykset sekä varustamon osalle tulevat sosiaalikulut ja eläkemaksut sekä muut pakolliset työnantajamaksut. Näitä vastaava summa (matkustaja-alusten kohdalla pelkästään 97 % ennakonpidätyksistä) palautetaan puolen vuoden kuluttua takaisin varustamolle. Tonnistoverosta on kansainvälisessä käytännössä niinkään erilaisia sovelluksia. Yhteinen periaate niille on se, että varustamo ei maksa veroa yrityksen tuloksesta ja varauksista, jos ne jätetään yritykseen, vaan veroa maksetaan vain yrityksestä ulosjaetusta osingosta ja muista yrityksestä ulos otetuista tuloista. Seuraavassa on luonnehdittu eräissä kilpailijamaissa käytössä olevien tukikäytäntöjä pääpiirteissään. [10], [11], [13]

#### Ruotsi

- Ruotsissa alettiin soveltaa lokakuun alusta v. 2001 nettopalkkamenettelyä, mikä merkitsee, että Ruotsin lipun alla sekä rahti- että matkustaja-aluksilla työskentelevien tuloverot ja sosiaaliturvamaksut jäävät varustamolle.
- Miehityskustannuksia alentaa Ruotsissa myös ns. TAP-järjestelmä (Tillfälligt Anställd Personal), joka mahdollistaa sen, että varustamot voivat palkata tilapäisesti EU:n ulkopuolisista maista alukselle henkilökuntaa ehdoin, jotka eivät yllä ruotsalaiselle tasolle (maksimissaan puolet laivaväestä).
- Tonnistoverojärjestelmää ei toistaiseksi ole käytössä Ruotsissa.

#### Norja

- Norjassa on vuodesta 1987 lähtien ollut käytössä normaalin alusrekisterin (NOR) lisäksi erityinen kansainvälinen NIS-rekisteri. Siihen sisältyy mm. mahdollisuus käyttää ulkomaisia miehistöjä, joiden tulot ovat verovapaita. Norjalaisten merimiesten bruttopalkasta lasketun 12 %:n osuutta vastaava määrä palautetaan nykykäytännön mukaan varustamolle. Tämä valtiontuen muoto koskee sekä NOR- että NIS-rekisteröityjä aluksia. Norjan hallitus on kuitenkin ilmoittanut lopettavansa varustamoille maksettavan norjalaisia merenkulkijoita koskevan verotuen.
- Norjassa varustamo on voinut vuodesta 1996 lähtien valita normaalin yritysveron tai tonnistoverojärjestelmän välillä.

## Tanska

- Tanskassa on ollut käytössä vuodesta 1988 lähtien tavallisen alusrekisterin (DOR) rinnalla DIS-rekisteri, jonka aluksilla voidaan käyttää ulkomaista työvoimaa samoin työ- ja palkkaehdoin kuin näiden kotimaassa. Sekä ulkomaiset että tanskalaiset merimiehet ovat DIS-rekisterissä olevilla aluksilla tuloverosta vapautetut. DIS-rekisteriin voidaan nykyisin merkitä myös matkustaja-alukset, jotka liikennöivät ulkomaanliikenteessä.
- Myös Tanskassa on otettu käyttöön tonnistoverojärjestelmä.

## Saksa

- Saksassa varustamot saavat pitää itsellään 40 % laivalla työskentelevän tuloverosta, mikäli työntekijä on enemmän kuin 183 päivää vuodessa saksalaisella ulkomaanliikenteessä liikennöivällä aluksella. Saksan kansainväliseen rekisteriin rekisteröityneellä aluksella voidaan käyttää laivaväkeä kolmannesta maasta sikäläisin ehdoin, jolloin kyseiset merimiehet ovat myös tuloverosta vapaat. Aluksen kapteenin tulee kuitenkin olla saksalainen, samoin yhden päällystön ja yhden miehistön jäsenen.
- Saksassa varustamo voi valita tavallisen yritysverotuksen ja tonnistoveron välillä, johon sen on kuitenkin sitouduttava kymmeneksi vuodeksi.

## Hollanti

- Hollannissa on omaksuttu linja, jonka mukaan maan merenkulkuelinkeino kilpailuedellytyksiin panostetaan voimakkaasti. Merenkulun tukipaketti astui voimaan tammikuussa 1996. Sen elementteinä olivat tonnistoverojärjestelmä, miehistökustannusten alentaminen verohelpotuksin ja miehityssäännösten helpottaminen ml. miehistön kansallisuusvaatimukset.
- Varustamo saa pitää laivaväen bruttopalkasta lasketun 40 %:n määrän itsellään. Se merkitsee käytännössä sitä, että hollantilaisen miehistön osalta käytössä on nettopalkkajärjestelmä ja päällystönkin veroista varustamo voi pitää suurimman osan. Ulkomaisilta merimiehiltä veroa ei peritä lainkaan. Aluksen päällikön on kuitenkin oltava hollantilainen ja varustamon toiminta on oltava Hollannissa.
- Myös Hollannissa varustamo voi valita tavallisen yritysverotuksen ja tonnistoveron välillä, ja valintaan on sitouduttava kymmeneksi vuodeksi. Hollannin tonnistoverojärjestelmässä verotetaan laskennallista ”voittoa”, joka lasketaan tietyllä taulukolla nettotonnia ja päivää kohden. Tonnistoverotuksen piiriin voidaan sisällyttää myös varustamon harjoittamat ahtaus- ja laivameklaritoiminnot sekä myyntivoitot merenkulussa käytettävän omaisuuden myynnistä.

## Iso-Britannia

- Isossa-Britanniassa merimiehet ovat verosta vapautettuja, mikäli asuvat maassa alle 183 päivää vuodessa. Vapautus on riippumaton siitä, minkä lipun alla olevassa laivassa työskennellään.
- Vuodesta 2000 on varustamoilla ollut mahdollisuus valita myös tonnistoverotus. Brittiläiseen tonnistoverojärjestelmään kuuluu tiettyjä koulutusvelvoitteita järjestelmän piirissä oleville yrityksille. Tonnistoverotus on toteutettu samaan tapaan kuten Hollannissa; aluksen nettovetoisuusluvun perusteella määritetään laskennallinen päivää kohti laskettu

”voitto”, jota verotetaan. Myös Isossa-Britanniassa tonniverotukseen on sitouduttava kymmeneksi vuodeksi.

### Tukitoimenpiteiden vaikutuksia

Ruotsalaisen Sjöfartens Analys Institutin selvityksessä [14] todetaan EU:n valtiontukea koskevien suuntaviivojen mukaisten toimien vaikuttaneen positiivisesti niitä soveltavien maiden merenkulkuun. Näistä esimerkkeinä mainitaan seuraavissa EU-maissa ja Norjassa tapahtuneet muutokset:

*Hollannissa* vuosina 1996-2001:

- rekisteröityjen alusten lukumäärän kasvu 39,6 % ja yhteenlaskettu bruttovetoisuuden kasvu 37 %
- työllistettyjen merenkulkijoiden lukumäärän kasvu yhteensä 69 % ja hollantilaisten merenkulkijoiden osalta 33,8 %

*Norjassa* vuosina 1996-2001:

- rekisteröityjen alusten lukumäärän kasvu 7,9 % ja yhteenlaskettu bruttovetoisuuden kasvu 3,1 %
- työllistettyjen merenkulkijoiden lukumäärän kasvu yhteensä 8 % ja hollantilaisten merenkulkijoiden osalta 10,3 %

*Saksassa* tukipaketin voimaantulon jälkeen vuonna 1999 on

- rekisteröityjen alusten määrä kasvanut 15,8 % ja aluskannan yhteenlaskettu bruttovetoisuus kasvanut 39 %

*Isossa-Britanniassa* merenkulkusektorin negatiivinen trendi taittui vuonna 2000 käyttöön otetun tonniveron jälkeen. Sen jälkeen (2000–2001) kääntyi rekisteröityjen alusten lukumäärä 12,7 %:n ja yhteenlaskettu bruttovetoisuus 57 %:n kasvuun.

*Ruotsissa* vuosi nettopalkkajärjestelmän käyttöönoton (1.10.2001) jälkeen 26 alusta on rekisteröity Ruotsin rekisteriin (näiden alusten keski-ikä 9,7 vuotta). Samana aikana on rekisteristä poistunut 15 alusta (keski-ikä 21,9 vuotta). Nettovaikutus on ollut 280.000 bruttotonnin.

[15] Toimen on arvioitu pelastaneen Ruotsille jopa 5000–6000 aluksilla työskentelevien työpaikkaa.

### Miehityskustannusten vertailua

Erityisesti matkustaja-alusliikenteen kilpailuympäristössä merkittävä tekijä ovat Viron alhaiset työvoimakustannukset. Ruotsalaisen Sjöfartens Analys Institutin (SAI) tekemässä vertailussa [16] matkustajalautojen miehityskustannuksia merkittiin Ruotsin lipun osalta indeksillä 100. Korkeimmat kustannukset (indeksi=115) olivat Suomen lipulla. Tanskan ja Norjan DIS- ja NIS-rekistereissä indeksiluku oli 60-70. EU:n ulkopuoliset kilpailijamaat olivat huomattavasti alemmalla kustannustasolla: Puola 30, Viro 25 ja Venäjä 20. EU:n komission keväällä 2002 julkistamassa selvityksessä [17] oli myös esillä alusten miehityskustannukset. Kustannusvertailussa Suomen rekisteri todettiin pääsääntöisesti EU:n kalleimmaksi. (ks. taulukko 2.) Sekä SAI:n että komission tarkasteluissa on huomioitava erityisesti Ruotsin kustannuksiin vertailtaessa se, että esitetyt luvut perustuvat tilanteeseen ennen Ruotsin siirtymistä nettopalkkajärjestelmään. Ålands Redarförening r.f.:ltä saadun miehityskustannusvertailun (22.11.2002) mukaan Ruotsin rekisterissä olevan matkustaja-autolautan miehityskustannukset ovat noin 70 % Suomen rekisterissä olevan lautan kustannuksista (taulukko 3.).

**Taulukko 2. Alusten miehistökustannusten vertailu (euroa/kk) [17]**

Rekisteri	Lastialukset			Matkustaja-alukset	
	Kappaletavara bruttovetoisuus n. 1500	Kiinteä irtolasti Bruttovetoisuus n. 3000	Nestem. irtolasti bruttovetoisuus n. 9000	Lautat Bruttovetoisuus n. 5000	Risteilyalukset Bruttovetoisuus n. 20000
Suomi	72 140	72 140	103 378	160 311	631 754
Norja, NOR	64 821	64 821	122 299	151 969	809 891
Ruotsi	62 730	62 730	78 530	150 901	540 112
Tanska, DOR	58 548	58 548	112 169	144 418	800 139
Hollanti	51 230	51 230	78 216	135 760	617 906
Iso-Britannia	48 093	48 093	58 809	133 324	494 649
Saksa	41 820	41 820	57 027	118 490	494 234
Norja, NIS	40 775	40 775	77 964	120 513	715 536
Tanska, DIS	40 775	40 775	76 184	123 005	718 669

Lähde: KOM(2002) 203 lopullinen.

**Taulukko 3. Matkustaja-autolautan miehityskustannusvertailu, Suomi-Ruotsi**

(34 000 bruttotonnin alus, milj. euroa / vuosi)

	Suomen rekisterissä	Ruotsin rekisterissä
Palkat ja palkkojen sivukulut	14,7	14,9
Tukena varustamolle	2,1	6,0
Nettokustannus	<b>12,6</b>	<b>8,9</b>

Lähde: Ålands Redarförening r.f. 22.11.2002.

**Taulukko 4. Kauppalaivastojen alusmäärien kehitys [12]**

(vetoisuudeltaan vähintään 300 bruttotonnia olevat alukset)

Rekisteri	Rekisteröidyt alukset 1.1.1998		Rekisteröidyt alukset 1.1.2001	
	Kpl	Bruttovetoisuus	Kpl	Bruttovetoisuus
Suomi *	136	1 465 000	140	1 504 000
Ruotsi	251	2 652 000	237	2 763 000
Norja (yhteensä)	1170	22 017 000	1169	21 379 000
NIS-rekisteri	674	19 525 000	683	18 412 000
NOR-rekisteri	496	2 491 000	486	2 967 000
Tanska (yhteensä)	502	5 549 000	495	6 516 000
DIS-rekisteri	399	5 013 000	419	6 167 000
DOR-rekisteri	103	536 000	76	349 000
Saksa	631	6 547 000	554	6 584 000
Hollanti	610	4 230 000	758	5 568 000
Iso-Britannia	460	7 314 000	532	9 700 000

Lähde: Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) Shipping Statistics Yearbook 1998 & 2001.

\* Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkittynä 1.1.1998 95 alusta ja 1.1.2001 106 alusta. Lähde: MKL.

**Taulukko 5. Kauppalaivastojen alusten keski-ikä muutokset [12]**  
(vetoisuudeltaan vähintään 300 bruttotonnia olevat alukset, paitsi \*)

<b>Rekisteri</b>	<b>1.1.1998</b>	<b>1.1.2001</b>
Suomi *	14,9	16,8
Ruotsi **	20	15
Norja, NIS-rekisteri	15,9	16,6
Tanska, DIS-rekisteri	14,6	15,1
Saksa	10,1	11,4
Hollanti	12,1	10,8
Iso-Britannia	17,2	15,9

Lähde: ISL Shipping Statistics Yearbook 1995, 1998 & 2001.

\* Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkityt alukset. Lähde: MKL.

\*\* Lähde: European Community Shipowners' Association (ECSA).

### 3. STRATEGIAN KESKEISET LINJAUKSET

Suomen merenkululle voidaan asettaa tarkastelijasta ja näkökulmasta poikkeavia visioita, eli tulevaisuudenkuvia, joiden halutaan toteutuvan. Tämän strategiatyön asiantuntijaryhmien avulla niitä muodostettiin useita. Esimerkiksi kauppamerenkulun osion asiantuntijoiden yhteinen merenkulun visio on seuraavankaltainen: *Suomen merenkululla on oma itsenäinen olemassaolon oikeus. Kansainvälinen merenkulun osaaminen on osa asiakaspalvelukonseptia, joka mahdollistaa Suomen teollisuuden ja kansainvälisen kaupan hyvinvoinnin maailmanlaajuisilla markkinoilla.* Koko meriklusterimme vahvaa, kansainvälistä asemaa tulee kehittää vastaisuudessakin.

Vision toteuttamista varten tarvitaan strategiaa, eli tietoista keskeisten tavoitteiden ja toiminnan suuntaviivojen valintaa muuttuvassa maailmassa. Strategia voidaan siis nähdä pitkän aikavälin suunnitelmana, jossa arvioidaan mm. omia voimavaroja ja niiden hyödyntämistä, kilpailijoita ja heidän kehittymistään sekä laajemmin omaa yhteiskuntaa.

Tässä tutkimuksessa Suomen merenkulun strategiaa on lähestytty siten, että ensin on pyritty selvittämään alan toimijoiden tahtotilaa ja siitä johdettuja tavoitteita. Nämä perustuvat mm. kunkin omaan toiminta-ajatukseen tai julkisyhteisöjen osalta määriteltyihin perustehtäviin. Tahtotilaa, tavoitteita ja toimintaympäristön tulevaa kehitystä eli tulevaisuudenkuvia on analysoitu asiantuntijaryhmissä. Asiantuntijaryhmien työn tulokset on lisätty raportin liiteosaan. Samoin sinne on sijoitettu Ahvenanmaan maakuntahallituksen avustuksella laadittu osio ja huoltovarmuutta koskeva luku. Liitteenä niiden painoarvo ei kuitenkaan ole mitenkään väheksyttävä vaan päinvastoin. Strategian teksti ja johtopäätökset nojaavat selkeästi näihin toimintaympäristöanalyysiin.

Strategiset linjaukset on muodostettu liitteenä esitellystä aineistosta. Tulokset on ryhmitelty kuuteen eri painopistealueeseen. Nämä erilliset tarkastelunäkökulmat ovat: kauppamerenkulku, satamatoiminta, meriteollisuus, meriympäristö, koulutus ja tutkimus sekä työmarkkinaosuudet. Ahvenanmaata on käsitelty osana edellisiä, mutta lisäksi myös omana erityislukunaan liitteessä.

Strategiatyön keskeiset linjaukset on laadittu mahdollisimman tyypistettyyn muotoon teeseiksi siitä, mitä tulisi tehdä, jotta Suomi säilyttäisi vahvan aseman merenkulkumaana. Kullekin tarkastelukulmalle on esitetty oma tavoitteensa. Tavoitteeseen pääsemisen edellytyksenä on määritettyjen strategisten linjausten toteuttaminen. Sitoutumista niin tavoitteisiin kuin linjauksiinkin edellytetään kaikilta alan toimijoilta – elinkeinolta, työmarkkinajärjestöiltä, valtionhallinnolta, koulutus- ja tutkimuslaitoksilta sekä poliittisilta päättäjiltä.

### 3.1. Kauppamerenkulku

Tavoite:

*Suomi kehittyy merenkulkumaana ja maallemme tärkeä turvallinen ja kustannustehokas kauppamerenkulku toimii osaltaan kansallisen hyvinvointimme parhaaksi.*

Linjaukset:

- 1) Elinkeinopoliittisin toimin luotava merenkulkuelinkeinolle kansainvälisesti kilpailukykyiset toimintaedellytykset kauppamerenkulun harjoittamiseksi. (vrt. luku 2.1.)
- 2) Liikennepoliittisin toimin edistettävä teollisuuden ja kaupan kilpailukykyä ja ihmisten liikkuvuutta ottamalla huomioon meriturvallisuus ja ympäristönsuojelu.
- 3) Huoltovarmuuden turvaamiseksi ylläpidettävä riittävää, kotimaisen päätöksenteon ja valvonnan piirissä olevaa, jäävahvistettua tonnistoa Suomen lipun alla. (vrt. luku 2.1.)
- 4) Varmistettava keskeisimpien satamien tekniset toiminnot ja osaamistaso.
- 5) Taattava, että satamiin johtavat meriväylät ja maaliikenneyhteydet vastaavat kuljetustarvetta ja korkeita turvallisuusnormeja. Väylien ylläpito on lisäksi ymmärrettävä osaksi kansallista turvallisuutta.
- 6) Merenkululaitoksen hallinno uudistuksen myötä tulee raskaasti miehitetyt väylien rakentaminen ja hoito sekä jäänmurtotoiminta saattaa kustannustehokkaaksi ja näin kertyvät säästöt ohjata väylämaksujen alentamiseen.
- 7) Huolehdittava siitä, että alus- ja varaosahuolto sekä korjaustelakkatoiminta säilyvät maassamme.
- 8) Taattava merenkulkuelinkeinon tarvitseman osaavan, ammattitaitoisen meri- ja maahenkilöstön saanti sekä sen perus- ja jatkokoulutus.
- 9) Huolehdittava, että koulutus ja sen vaatima harjoittelu sekä tutkimus ovat vuorovaikutussuhteessa kansalliseen tonnistoon ja koko logistiikan vaatimaan vahvaan osaamiseen.
- 10) Ulkoisten uhkatekijöiden (terrorismi, pakolaisvirrat, merirosvous) torjunta vaatii eri merellisten viranomaisten välistä kansallisten ja kansainvälisten yhteistoimintajärjestelmien kehittämistä ja ylläpitoa (METO).
- 11) Luotava edellytyksiä mahdollisuudelle harjoittaa valuuttaa kotiuttavaa cross-trade -liikennettä (tankkerit, kylmäkuljetus- ja muut erikoisalukset) feederliikenteen ja -osaamisen jatkumona.
- 12) Nähtävä transitoliikenteen tuottamat lisähyödyt Suomen ulkomaankuljetuksille ja otettava sen kehitystarpeet huomioon Itämeren kilpailutilanteessa.
- 13) Tuettava ja kehitettävä EU:n toimesta vuonna 2000 perustetun lähimerenkulun edistämistyötä tekevän Shortsea Promotion Centre Finlandin toimintaa ja sen yhteistyötä European Shortsea Networkin kanssa.



### 3.2. Satamatoiminta

Tavoite:

*Satamat tarjoavat tiiviisti kuljetusketjuun integroituneena tavaravirralle tehokkaan läpivirtauksen ja tarvittavat lisäpalvelut mahdollisimman pienin hidastein ja kustannuksin.*

Linjaukset:

- 1) Turvalliset ja kustannustehokkaat laivakuljetukset mahdollistava väylästä on välttämätön Suomen ulkomaankaupalle ja siten koko kansantaloudelle. Jos ylläpitovastuu satamiin johtavista väylistä (esim. 10 mpk:n etäisyydelle asti) ulkoistetaan merenkulkulaitokselta ja annetaan satamille, päästäneen kustannussäästöihin ja lisättäneen tehokkuutta. Myös satamien keskinäinen kilpailu tehostuu tätä kautta. Väylien rakentaminen sekä saaristo- ja veneilyväylien ylläpito jäisivät edelleen merenkululaitokselle.
- 2) Satamapalveluja tuottamaan kaivataan uusia toimijoita ja uutta kilpailua. Satamapalvelujen EU-direktiivin mukainen kilpailuttaminen ei tuone kaivattua lisätehokkuutta kuljetusketjujen läpivirtaukseen.
- 3) Omistajien tulee vaatia satamiltaan tehokkuutta siten, että satamat kehittävät omaehtoista yhteistyötä, työnjakoa ja erikoistuvat tiettyihin satamatoiminnan osa-alueisiin.
- 4) Pyrkimystä viennin ja tuonnin tasapainoon, lastivirtojen keskittämiseen ja liikenteen tarpeen mukaiseen ajallisesti joustavaan palveluun tulee vahvistaa, samoin kuin lastinkäsittelyn ja varastoinnin laadun kehittämistä.
- 5) Kasvavien ympäristövaatimusten hallinta ja niiden osaamisen korostaminen koko kuljetusketjuissa ovat asioita, joihin panostaminen lisää satamiemme kansainvälistä kilpailukykyä.
- 6) Satamalaitosten yhtiöittämistä tulee rohkaista, jos tätä kautta saadaan kustannustehokkuutta ja lisää liiketoimintaa. Toisaalta osa satamista pyrkii landlord-mallin mukaisiksi maan ja kiinteistöjen omistajiksi ja toimintojen kilpailuttajiksi. Kehitysvaihtoehdot määräytyvät tapauskohtaisesti kilpailun mukaan.
- 7) Suomen tiheä satamaverkko, satamien suuri lukumäärä suhteessa tavaravirtoihin tulee säilymään lähes nykyisen kaltaisena vielä pitkään. Vapaa kilpailu tavaravirtojen ohjautumisessa ei tulisi häiriytyä.
- 8) Jos toteutuu liikenne-ennuste, jonka mukaan v. 2020 on maamme ulkomaanliikenne 120 milj. tonnia, eli liikenne kasvaa n. 40 milj. tonnia, se merkitsee yksikköliikenteen valtaisa kasvua. Konttiliikenne lähes kolminkertaistuu. Liikenteen keskittymisen tulee tapahtua rahdinantajien ehdoin kohti suurempia liikennevolyymejä, korkeampia alusten käyttö- ja täyttöasteita, matalampaa kustannustasoa ja parempaa palvelua.
- 9) Pyrittävä kehittämään sataman roolia meri- ja maakuljetuksiin liittyvien tietovirtojen yhdistäjänä eri osapuolille koituvien operatiivisten hyötyjen lisäämiseksi.

### 3.3. Meriteollisuus

Tavoite:

*Laivanrakennusosalalle kehitetyt osaamisen säilyttäminen ja vahvistaminen Suomessa.*

Linjaukset:

- 1) Valtion vakaa rooli t&k-toiminnan ja innovoinnin tukemisessa on olennaisen tärkeä tuotantoteknologian kehittämisen ja perustutkimuksen osalta.
- 2) Koulutetun työvoiman riittävyyden lisäksi tulee turvata työvoiman osaamisen kehittämis-toiminta.
- 3) Meriteollisuuden ja varustamotoiminnan uudenlaiset yhteistyömallit esim. alustuotteen elinkaarimalli (meriteollisuussektori huolehtii uudisrakennuksen lisäksi aluksen tarvitsemasta teknisestä ylläpidosta ja huoltotoiminnasta) vaativat pilotointivaiheessa yhteiskunnan käynnistystukia.
- 4) Nykyisen ”telakkakriisin” ylimenoksi tulisi selvittää mahdollisuudet a) rakentaa uudentyyppinen matkustaja- ja risteilylaivasto Itämeren liikenteeseen b) rakentaa öljyntorjuntaan jääolosuhteissa sopivaa aluskalustoa aina murtajatasosta alkaen ja c) toimittaa pohjoisille merialueille suunnattuja offshore-teollisuuden ja arktisen osaamisen tuotteita.
- 5) Kotimaisen korjaustelakkaosaamisen tehokas hyödyntäminen ja jatkokehittäminen on myös turvallisuustekijänä vahvistamassa Suomen asemaa Itämeren alueen korjauspalvelujen tuottajana.

Muilta osin linjaukset ovat yhteneviä Meriteollisuustoimikunta 2002:n toimenpide-ehdotusten kanssa (ks. liite 1)

Valtioneuvoston positiivinen päätös marraskuussa 2002 telakkatuista eräille alustyypeille (LNG-tankkialukset) on hyvä osoitus paluusta EU-maiden omaksumaan tukipolitiikkaan kolmansien maiden toimenpiteitä vastaan. Päätöksen kustannus- ja hyötyvaikutukset on todettavissa hankepäätöskohtaisesti tulevina vuosina. Päätöksen psykologinen vaikutus Suomen meriklusterissa toimiville on erittäin tärkeä.

### 3.4. Meriympäristö

Tavoite:

*Merenkulun ja satamatoimintojen ympäristöhaittojen minimointi kansainvälisesti, Itämeren alueella ja Suomessa.*

Linjaukset:

- 1) Ylläpidettävä riittävää kotimaista tonnistoja, jotta puhevalta kansainvälisillä merenkulun foorumeilla säilyy ja kuuluu (IMO, EU) esimerkiksi öljyonnettomuuksien ennaltaehkäisytoimissa.
- 2) Ylläpidettävä ja tehostettava meriturvallisuusyhteistyötä, kehitettävä liikenteenohjausjärjestelmiä ja jaettava vastuuta Suomenlahdella ja laajemminkin Itämerellä. Herkälle sisämerellemme ei tule päästää huonokuntoisia aluksia, vaan tämä tulee estää kaikkien yhteisellä, tiukalla port state kontrollilla.
- 3) Yhteisin ponnistuksin tulee kehittää omien satamien ja tehostaa yhteishankkein lähialueiden satamien ympäristövalmiuksia.
- 4) Tulee tehostaa aluspäästöjen valvontaa ja luoda tiukka, ehkäisevä sanktiojärjestelmä kaikille päästöille Suomeen ja muihinkin Itämeren maihin.
- 5) Suomalaisen merenkulun hyvä maine turvallisuus- ja ympäristöasioissa pitää ehdottomasti säilyttää, jo imago- ja kilpailukykyistäkin, sillä ”vihreä kuljetus” etenee. Merikuljetukset lisääntyvät ja ympäristövaatimukset kasvavat.
- 6) Meriturvallisuuden lisäämiseksi on otettava käyttöön HELCOM-yhteistyön puitteissa Itämeren liikenteenohjausjärjestelyt, standardoidut komentosilta- ja kone(huone)valvontajärjestelmät sekä toistuva rutiininomainen ammattitaitonäytteen antaminen.
- 7) Luotava edellytykset kotimaisen tonniston uusiutumiseen. Jollei näin tapahdu, suomalaisen kauppalaivaston keski-ikä jatkaa nousuaan ja toisaalta Suomen merikuljetuksista yhä suurempi osa kuljetetaan muiden maiden lippujen alla olevilla aluksilla. Riskit meriliikenteessä kohoavat, koska vaikeiden saaristo- ja jääolosuhteidemme tuntemus ei tällöin ole samalla tasolla.
- 8) Öljykuljetusten lisääntyessä Suomenlahdella tulee jäissä toimivaa kookasta öljyntorjuntakalustoa lisätä samassa suhteessa.
- 9) Kaksoisrunkotankkerit, turvallinen jääliikennejärjestelmä ja saattohinaus tulisi ulottaa kansainvälisellä yhteistyöllä koko herkkää Itämeren koskeviksi.

### 3.5. Koulutus ja tutkimus

Tavoite:

*Merialan koulutus ja tutkimus tulee saattaa vähintään tasolle, joka vastaa alan kansantaloudellista kokonaisvaikutusta.*

Linjaukset:

- 1) Merenkulun ja toisaalta telakkateollisuuden imagon nostamiseen tulee panostaa ennen kuin se on myöhäistä. Nuoriso on EU-maissa yhä vähenevässä määrin kiinnostunut meriammateista. Oppilaspaikat eivät täyty. Suomessa tilanne on vielä suhteellisen hyvä, vaikka alan yleinen epävarmuus, ulosliputukset ja lakot sekä telakkakriisi vaikuttavat hyvin negatiivisesti alalle rekrytointiin.
- 2) Oppilaitosten yhteistyötä tulee tehostaa niin Suomessa kuin Pohjoismaissa ja Itämeren alueella yleensä. Erikoistuminen, opiskelijavaihdot ja laitteiden yhteiskäyttö lisäävät osaamista ja kansainvälisyyttä jo koulutusvaiheessa.
- 3) Varustamoiden toimintastrategioiden kautta tulee turvata niin suomalaisen miehistön kuin päällystönkin riittävä koulutuspotentiaali ja työharjoittelumahdollisuudet. Ohjattua työharjoittelua tulisi lisätä teoriaopintojen ohessa. Suomen lipun alla on oltava tähän tarvittava tonnisto.
- 4) Jos merenkulkualan peruskoulutusta annetaan jatkossakin alueellisella vaikuttavuudella perustellen neljässä eri oppilaitoksessa, tulisi ainakin jatko- ja täydennyskoulutus keskittää, kuten on jo turvallisuuskoulutuksen osalta tapahtumassa.
- 5) Merenkulkualan opettajien pätevyitysmiskoulutus puuttuu maastamme. Se tulisi saattaa yliopistotasolle. Nyt ammattikorkeakoulut pätevöittävät itse itselleen opettajia – merenkulkualalla tämäkään ei onnistu. Ylin koulutus ja tutkimus tulee antaa entistä selkeämmin tiedekorkeakoulujen vastuulle ohjaamalla näille resursseja.
- 6) Sekä koulutuksessa että varsinkin tutkimuksessa kansainvälisen rahoituksen saamisen kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että oppi- ja tutkimuslaitosten yhteistyötä tehostetaan perustamalla tätä varten koordinaattorin virka TY:n MKK:een.
- 7) Alalle on saatava yleinen tutkimuspoliittinen ohjelma, johon sitoutuvat niin tutkimuslaitokset, tutkijat ja rahoittajat kuin valtionhallintokin. Tausta-ajatuksena on myös tutkimuksen arvostuksen nostaminen.
- 8) Tutkimuslaitosten jatkuvan korkeatasoisen toiminnan kannalta ovat pitkät rahoitussopimukset ensiarvoisen tärkeitä. Alan vahvistamista olisi myös Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen nostaminen valtakunnalliseksi yksiköksi LVM:n tuella ja opetusministeriön erityisrahoituksen turvin.
- 9) Valtion hallinnon ja alan tutkimuslaitosten tulisi yhdessä valmistautua säännöllisin tapaamisoin yhä suurenevien EU-osarahoitteisten projektien ideointiin ja hakuun kansalliset hyödyt päätavoitteenaan. Tulee myös huolehtia siitä, että valvonnan, ohjauksen ja seurannan kautta tutkimuspanostukset tukevat liikenne- ja viestintäjärjestelmien optimi-ratkaisuja yhteiskuntataloudelliselta kannalta.
- 10) Laadukkaan tutkijakoulutuksen lisäksi on huolehdittava siitä, että lahjakkailta nuorilta tutkijakandidaateilla on mahdollisuus ammentaa tietoa elävästä elinkeinosta eikä pelkästään teoriasta.

### 3.6. Työmarkkinaosapuolet

Tavoite:

*Tulevaisuuteen tähtäävän keskinäisen yhteistyön tehostaminen koko merenkulkuelinkeinon parhaaksi.*

Linjaukset:

- 1) Tavaravirtojen keskittyminen mahdollistaa satamissa liikenteen tarpeen mukaiseen ajallisesti joustavaan työaikamalliin siirtymisen, jota työmarkkinaosapuolten tulee tukea.
- 2) Merenkulkuelinkeinoa ympäröivä poliittinen ja taloudellinen toimintakenttä on saatava hyvään yhteistyöhön.
- 3) Etujärjestöjen sisäinen ja niiden välinen yhteistyö tulee saattaa yhteisin neuvotteluin tasapainoasemaan, jossa yhteiset edut ovat avoimen tarkastelun pääkohde, sillä lakkoherkkyys ja tukilakot vähentävät investointihalukkuutta suomalaiseseen varustamotoimintaan ja laivanrakennukseen.
- 4) Valtiovallan tulee tukea työmarkkinaosapuolten ponnisteluja luomalla samanarvoinen työvoima- ja verokohtelu Suomeen kuin muualla EU:ssa.
- 5) Varustamoiden, satamien ja meriteollisuuden on huolehdittava siitä, että ne avoimessa EU-kilpailutilanteessa pystyvät tuottamaan voittoa uusinvestointeihin ja teknologian kehitystyöhön.

### 3.7. Valtionhallinto merenkulussa

- 1) Merenkululaitoksen vastuu toimialansa ydinosaamisen keskuksena on säilytettävä myös jatkossa. Tässä suhteessa tehdyt linjaratkaisut laitoksen kehittämisestä ovat oikeita ja ne tulee toteuttaa. Suunniteltaessa liikennehallinnon laajempia muutoksia tulevaisuudessa, tulee merenkulun infrastruktuurin ja turvallisuuden ylläpidon ja kehittämisen taloudelliset ja asiantuntijavoimavarat turvata. Tätä edellyttävät paitsi merenkulun merkitys Suomen kilpailukyvyn kannalta että merenkulun kansallisten ja kansainvälisten tehtävien erityisluonne.
- 2) Liikenne- ja viestintäministeriössä tarvitaan erityisosaamista merenkulupolitiikan ja merenkulun lainsäädännön valmistelussa sekä kansainvälisten tehtävien hoitamisessa. Nykyinen ministeriön yksikkö on tässä tärkeä toimija. Tähän asti tehtäviä on pystytty hoitamaan hyvin, mutta nopeutuva toimintaympäristön muutos sekä sen mukana lisääntyvä kansainvälinen säännöstö edellyttävät jatkossa ministeriön asiantuntijavoimavarojen lisäämistä.

### 3.8. Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelon laajentaminen

Suomalaisten kauppa-alusten kilpailukyyn turvaamiseksi tehtävät toimenpiteet tulisi suorittaa jo ennen EU:n laajentumista, jotta alukset säilyvät Suomen lipun alla. Peruslähtökohtana tulee muistaa, että tuki on aina tilapäinen ilmiö, joka ei pitkällä tähtäyksellä johda strategisesti kestävään lopputulokseen. Tukitoimiin on ryhdytty kilpailijamaiden aiheuttamassa pakotilanteessa. On tärkeää, että valtio toimii pitkäjänteisesti, kunnes tuet Euroopassa pienenevät.

Tarvittaviin tukitoimenpiteisiin on luettava matkustaja-alusten saattaminen ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon samoin ehdoin kuin sellaiset matkustaja-aluksiksi katsastetut alukset, jotka on tarkoitettu pääasiassa lastin kuljettamiseen ja joilla on enintään 120 matkustajapaikkaa. Tähän toimenpiteeseen liittyy lastialuksia vastaava yhdenmukaisuusvaatimus siitä, että näiden Suomeen suuntautuvassa liikenteessä olevien alusten laivaväen kokonaismäärästä vähintään puolet on Suomen ja/tai Euroopan talousalueen kansalaisia.

Kauppa-alusluetteloön hyväksymisen myötä varustamotoiminnalle tulevat tuet yhdessä suomalaisten ammattijärjestöjen kanssa sovittavien työmarkkinajoustojen kanssa ovat selkeä houkutin uusinvestointeihin ja sitä kautta jopa suomalaisten työpaikkojen lisäämiseen kiristävällä EU:n Itämeren sisämarkkina-alueella.

Mikäli päätös matkustaja-alusten ottamisesta kauppa-alusluetteloön ei edellä mainitulla tavalla toteudu, tulee merenkulun kustannusten alentamiseksi ottaa ns. ropax-alusten matkustajapaikkakapasiteetti nykyistä tehokkaampaan ja taloudellisempaan käyttöön. Tämä tapahtuu nostamalla tarpeen mukaan sellaisten matkustaja-aluksiksi katsastettujen ja pääasiassa lastin kuljettamiseen tarkoitettujen alusten (ropax), jotka on hyväksytty kauppa-alusluetteloön, matkustajapaikkojen enimmäismäärää 120:stä. Tämä toimenpide lisää työpaikkoja, parantaa alusten taloudellisuutta käyttöasteen noston kautta, eikä aiheuta sanottavaa lisäkilpailua matkustaja-alusten kesken, koska ne operoivat pääsääntöisesti eri liikennealueilla.

Lisäksi tulisi selvittää, voidaanko lakia ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta muuttaa siten, että siihen liittyvien tukitoimien piirissä voisi olla tietyin edellytyksin myös luetteloön merkityn aluksen käytöstä vastaava työnantajana toimiva operaattori eikä pelkästään aluksen omistaja. Muutos olisi perusteltavissa sillä, että varustamo, joka uudistaa laivastoaan tai laajentaa toimintaansa ei aina pysty siinä vaiheessa itse omistamaan käyttämäänsä alusta, vaan omistus jää joko tilapäisesti tai pysyvästi rahoittajalle.

Miehistön kansalaisuusvaatimusten toteutuminen on osoittautunut vaikeaksi. Kolmikantaperiaatteen mukaisin neuvotteluin tulisi työntekijä- ja työnantajajärjestöjen ja valtiovallan yhdessä nostaa merellisten elinkeinojen kilpailukykyä, houkuttelevuutta ja työllisyysastetta muiden maiden tapaan. Elinkeino on ollut jo pitkään suurissa vaikeuksissa. Nyt on viimeiset mahdollisuudet ennen EU:n itälaajenemista nostaa yhteisvoimin sen kilpailukykyä kestävälle tasolle. Poliittiset päättäjät odottavat sopua ja jonkinlaista konsensusta. Nyt katsotaan, onko Suomesta merenkulkumaaksi.

#### 4. YHTEENVETO STRATEGIAN YDINKOHDISTA

Tämän Suomen merenkulun strategian laajassa painopistealueiden analyysissä päädytään yksiselitteisesti siihen, että Suomella on oltava jo maantieteellisen sijaintinsa takia ja kansainvälisen kilpailukykyensä turvaamiseksi vahva asema ja päätävävaltaa omissa merikuljetuksissaan. Niin merenkulku kuin meriteollisuus ovat kansainvälisinä elinkeinohaaroina joutuneet rajuun ulkopuoliseen kustannuspaineeseen. Alaa on tuettu mittavasti korkean kustannustason maissa. Suomi on osaltaan mukana tässä tukitoiminnassa, mutta selkeästi vähemmän panoksin kuin esimerkiksi naapurimaamme Ruotsi. EU:n komission keväällä 2002 julkaisemassa raportissa todetaan, että Suomen lippu on yhteisömaiden kallein. Raportin mukaan miehityskustannukset Suomen lipun alla ovat lähes kolme kertaa korkeammat kuin yhteisömaiden halvimmassa rekisterissä, Portugalin avoimessa rekisterissä. Voidaankin osoittaa, että Manner-Euroopan maat tukevat merenkulkualaansa, sen työvoimaa, jotta tämä liiketoiminta tuottaisi maahan valuuttaa ja työpaikat säilyisivät. Suomelle vastaava tuki on vielä monin verroin tärkeämpi. Me tarvitsemme sitä yhtä kipeästi kuin Ahvenanmaamme, koska elämme merentakaisessa ”saaressa” ja jotta olemassaolomme ja hyvinvointimme olisivat turvatut.

Itämeri on tällä hetkellä voimakkaasti kasvava kauppa-alue. Naapurimme ja kilpailijamme Ruotsi haluaa selkeästi vahvistaa omaa asemaansa Itämerellä. Se on luonut tukipolitiikan, joka on jo kasvattanut ja kasvattaa edelleen voimakkaasti maan tonnistoja. Myös Viron lippu alkaa olla EU:n myötä entistä houkuttelevampi suomalaisille varustajille. Suomella on kuitenkin vielä tällä hetkellä paremmat mahdollisuudet kehittää johtavaa rooliansa Itämeren liikenteessä. Olemme tänään Itämeren osaava merenkulkumaa. Meillä on hyvä oma tonnisto (upeat autolautat ja risteilyalukset, modernit kaksoispohjatankkerit, uusi tehokas roro/ropax -laivasto), laaja korkeatasoinen meriteollisuus telakoineen ja korjaustoimintoineen sekä taitava Itämeren oikut ja jäät tunteva henkilöstö.

Seuraavassa on esitetty eräitä mahdollisia strategisia linjauksia alan kehitykselle. Ne perustuvat pääosin liiteosana olevaan tausta-aineistoon. Joidenkin esitettyjen toimenpiteiden toteuttamisen päävastuu on työnantajilla, joidenkin työntekijöillä ja eräiden valtiovallalla, mutta aina kaikki ovat tavalla tai toisella yhteisesti vastuussa.

Strategian lähtökohdissa on esitetty perusteluja suomalaisen tonniston olemassaolon oikeutukselle ja käytön tehostamiselle. Huolimatta yleisestä virallisesta tukipolitiikan vastaisuudesta EU-maat eivät tämän Suomen merenkulun strategian aikajänteellä luovu merenkulun ja telakkateollisuuden tuista. Suomen mahdollisesti poikkeava kanta ei johtane mihinkään. Siksi rehdin, avoimen kilpailutilanteen luomiseksi Itämerelle on ryhdyttävä samoihin toimenpiteisiin, kuin mitä lähimmät kilpailijamaamme ovat EU:n sallimissa puitteissa tehneet. Yhtenä näistä on *ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon* otettavien alusten lukumäärän kasvattaminen ja sitä kautta työpaikkojen sekä kansainvälisyyden lisääminen. Asia on esitelty tarkemmin luvussa 3.8. Toinen tärkeä asia on *tonnistovero*, jota koskevaan lakiin varustamot suhtautuvat hyvin kriittisesti. Tällä hetkellä näyttäisi siltä, ettei yksikään varustamo tule sitä käyttämään. Varustamot ovat esittäneet lainmuutoksia siten, että matkustaja-alusten tax-free-myyntistä saatavat tulot luettaisiin tonnistoverotettavaan toimintaan, varustamojen piilevä verovelka tulisi maksuun ainoastaan mikäli varustamo luopuu järjestelmästä alle kymmenessä vuodessa ja että alusmyynneistä saatavat tulot tulisivat verottomiksi. Lisäksi seuraamuksia tonnistoverotettavaksi hyväksymisen peruuttamisesta pidetään niin ankarina, etteivät varus-



tamot voi ottaa riskiä siirtyä tonnistoveron piiriin. Tässä tilanteessa tonnistoverolain sisältö on otettava uudelleen harkintaan tuloksellisemmassa yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa.

Tonnistoverovelvollisiksi hakeutuville varustamoille myönnetään oikeus jälleenhankintavarauksen tekemiseen, mikä teoriassa edistäisi elinkeinon mahdollisuuksia hankkia uutta tonnistoroa vanhenevan aluskannan tilalle. Kun on todennäköistä, että varustamot eivät siirry tonnistorotettaviksi lain edellyttämässä määräajassa, uusien alusten tulemista Suomen lipun alle voitaisiin edistää *alushankintavarauksella*, joka ei ole sidottu tonnistorojärjestelmään. Alushankintavaraus oli käytössä ennen Suomen EU-jäsenyyttä, mutta sitä koskeva laki kumottiin unioniin liittymisen aikaan. Nykyisen käsityksen mukaan EU:n komissio hyväksyy alushankintavarauksen käyttöönottamisen eräänä verotuksellisenä merenkulun tukitoimenpiteenä. Alushankintavarauksjärjestelmä edistäisi myös tilausten saamista telakoille.

Matkustaja-alusliikenteen osalta uhkana on Ruotsin ja Tanskan *nettopalkkausjärjestelmän* aiheuttama kilpailun vinoutuminen Itämerellä, samoin Viron lipun houkuttelevuus kustannussäästöineen. Ruotsin omaksuma malli ei pitkällä tähtäimellä ole kestävä maan omankaan maksujärjestelmän kannalta, jos sen lipun alle siirtyy satoja ulkomaisia merenkulkijoita. Suomen on kilpailutilanteensa parantamiseksi lisättävä omia matkustaja-alustukiaan. Ahvenanmaan veropoikkeaman eli ns. tax-free-lainsäädännön tuomat nettohyödyt eivät alkoholihintojen tasautuessa enää yksin riitä. On vähintäänkin päästävä lähelle Ruotsin tukitilannetta. Matkustaja-alusvarustamoiden tulee myös uudisrakennushankkein lunastaa tukensa ja kehittää aktiivisesti toimintatapojaan ja tonnistoronsa käyttöä. Kolmikantaneuvotteluin tulisi sopia ohjelma, jonka mukaan ala voisi sopeutua hallitusti muutoksiin. Viron EU-jäsenyydestä johtuen on ennen vuotta 2004 laadittava ohjelma, jolla varaudutaan matkustaja-alustukien huomattavaan lisäykseen.

Keskeisimpiä kustannusongelmiamme ovat talvimerenkulun lisäkustannukset ja pitkät sokkeloiset meriväylät lukuisiin satamiimme. *Väylä- ja jäänmurtokustannuksia* on pyrittävä alentamaan yhdessä Ruotsin kanssa EU:n avustuksella. Tämä tarkoittaa sitä, että eurooppalaisen mittapuun mukaan todella ylipitkät meriväylämme ja ainutlaatuiset jäätalvemme kuljetusreiteillämme tulee saattaa unionin erityisrahoituksen piiriin. Unioni tukee jo nyt jäänmurtajien rakentamista, mutta tuen piiriin tulee saada osana liikenneinfrastruktuuria myös itse kallis jäänmurtotoiminta sekä ainutlaatuisen maannousemarannikkomme väylänhoito erityisesti pohjoisilla reiteillä. EU investoi liikenneinfraan: teihin, rautateihin ja siltoihin. Miksi ei sitten meriteihin? Meillä on yhteinen, kallis kesto-ongelma Ruotsin kanssa. Siihen tulee löytää Pohjoisen ulottuvuuden alueellinen ratkaisu. Suomea ja Ruotsia arvostellaan unionin ja muiden maiden varustamoelinkeinoon taholta yhä voimakkaammin korkeista väylämaksuista ja luotsauksen hinnoista. Pohjoisille alueillemme suunnattu EU-vetoinen aluepoliittinen tuki yhdessä valtion budjettirahoituksen kanssa alentaisi ratkaisevasti kustannuksia myös Etelä-Suomen meriliikenteessä.

EU:n laajeneminen Itämeren alueella tulee vaikuttamaan kilpailutilanteeseen. Venäjän uudet satamahankkeet ja Suomenlahdella voimakkaasti kasvava alusliikenne edellyttävät *uusien turvallisuustoimenpiteitä* myös Suomessa. Yksi suurimmista *ympäristöhaasteista* on se, miten turvata meriliikenne Itämerellä ja erityisesti ruuhkautuvalla Suomenlahdella. Valmistuva VTMS ei yksin riitä. Tarvitaan koko Itämeren koskeva liikenteenohjausjärjestelmä ja jääolosuhteissakin toimintakykyistä öljyntorjuntakalustoa, jonka kapasiteetti vastaa kasvavien öljykuljetusten mukanaan tuomia riskejä. Suomen tulee levittää korkeatasoista kylmien mur-

tovesien öljyntorjuntaosaamistaan naapurimaihin, Venäjälle ja Baltiaan. Valmiutta herkän meriympäristön suojelemiseksi olisi nopeasti parannettava kansainvälisellä yhteistyöllä ja yhteisharjoituksin esim. HELCOM:in puitteissa. Ponnisteluja alikuntoisten alusten pitämiseksi poissa Itämereltä tulee lisätä. On tärkeää, että aluksille satamissa suoritettavat tarkastukset kaikissa Itämeren rantavaltioissa ovat riittävän tehokkaita. Vastuunsa turvallisuusksymyksissä on myös alusten rahtaajilla ja operoijilla.

Vuoden 2001 syyskuun 11. päivän tapahtumat muuttavat merenkulkualaa. Ala on saamassa uuden kansainvälisen turvasäännösten. Suomelle tärkeä autolauttaliikenne on altis terrorismin uhalle. Tähän uhkaan vastaaminen edellyttää eri viranomaisten välisten yhteistoimintajärjestelyjen kehittämistä joustavien toimintamallien luomiseksi – sekä kansallisesti että kansainvälisesti.

Merenkulun ja meriteollisuuden koko klusterin *imagon nostamiseksi* tulee työskennellä mitavasti panostaen ja nopeasti. On syytä, että tähän työhön osallistuvat työnantajat, työntekijät ja valtiolta organisaatioineen. Tutkimukseen ja tehokkaaseen seurantaan ja ohjaukseen pohjautuvat suunnatut mainoskampanjat houkuttelevat onnistuessaan jatkossakin Suomessa nuorisoa alalle, vaikka EU-maissa kiinnostus meriammanteista on selvästi vähenemässä, eivätkä opiskelijapaikat täyty. Suomessa tilanne on toistaiseksi suhteellisen hyvä, vaikka julkisen sanan antama kuva ”yleisestä epävarmuudesta, ulosliputuksista, lakoista ja telakkakriisistä” vaikuttaa hyvin negatiivisesti rekrytointiin. Painetta rekrytointiin lisää myös merenkulkijoiden ikärakenne; monet ovat lähivuosina jäämässä eläkkeelle.

Sekä koulutuksessa että tutkimuksessa innovatiivisuus on alan kehitykselle olennaisen tärkeä. Koko meriklusterille tulee saada yhteinen *tutkimuspoliittinen ohjelma* ja sen seuranta, johon sitoutuvat niin tutkimuslaitokset, tutkijat, teollisuus, muut rahoittajat kuin valtioltaakin. Kansainvälisen rahoituksen saannin ja korkeatasoisen kilpailukykyisen toiminnan kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että tutkimus- ja oppilaitosten yhteistyötä tehostetaan perustamalla tätä varten LVM:n ja KTM:n rahoittama koordinaattorin virka, sijoituspaikkana Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus, jonka muuntaminen OPM:n valtakunnallisten tehtävien laitokseksi vuoden 2004 alusta samalla vahvistuu. Laadukkaan tutkijakoulutuksen ohella on huolehdittava siitä, että lahjakkailta nuorilla tutkijakandidaateilla on mahdollisuus ammentaa tietoa elävästä omasta elinkeinosta eikä pelkästään teoriasta.

Meriteollisuudelle ja varustamotoiminnalle tulee valtion kanssa yhteisen kehittämis- ja tutkimustoiminnan kautta luoda mahdollisuudet *uudenlaisiin tuotteisiin ja toimintatapoihin*. Jälkimmäisestä esimerkkinä on alustuotteen elinkaarimalli, jossa valmistaja ja alihankkijat vastaavat aluksen teknisestä ylläpidosta ja huoltotoiminnasta pitkäaikaiseen sopimukseen perustuen. Uusia tuotteita voivat olla esimerkiksi meriympäristön suojeluun ja arktisten alueiden kuljetuksiin tarkoitetut alukset tai offshore-teollisuuden tuotteet. Meidän on verkostoitettava ja opittava käyttämään entistä tehokkaammin telakkateollisuuden, sen kahden suuryhtiön, näiden monikansallisten sisäryitysten sekä laajan kansainvälisen alihankintaverkostomme synergiaetuja. Kun EU-maiden telakoille annetaan mahdollisuus saada kansallista tukea Kaukoiden maiden aiheuttaman telakkakriisin ylimenokaudeksi, ei Suomi voi jättää suurissa vaikeuksissa kamppailevaa meriteollisuuttaan yksin, vaan sen tulee tukea telakkateollisuuden ydinaluetta ja turvata siihen luodun osaamisen säilyminen.

Meriteollisuudesta ja varustamotoiminnasta laadittavan klusteritutkimuksen alustavat tunnusluvut osoittavat, kuinka suuresta ja kansantaloudelle merkittävästä toiminnasta merisektorillamme on kyse. Kymmenentuhannet työpaikat ovat uhattuina tässä monisäikeisessä tukipoliittisessa tilanteessa. EU:n muut merenkulkumaat ovat oivaltaneet tukitoimien tärkeyden. Ruotsi menetti takavuosina telakkateollisuutensa. Nyt se pelastaa itsenäisen kauppamerenkulkunsa. Suomessa on pystytty kehittämään meriteollisuuteen huippuosaamista. Nyt on vaarassa, että itsenäinen kauppamerenkulku ja meriteollisuus katoavat molemmat. Suomen tulee saada ansaitsemansa *mahdollisuus kehittyä merenkulkumaana* elinkeinoineen, työpaikkoineen ja osaamisineen.

Tässä työssä esitetyn strategian tai sen osien toteuttamisesta ja keinoista tavoitteisiin pääsemiseksi on sovittava yhteisesti esimerkiksi ministeriön kokoamassa kehitysfoorumissa. Sopimusprosessiin tarvitaan riittävän edustava, vuorovetoisesti johdettu, säännöllisesti kokoontuva koko meriklusterin *tulevaisuusfoorumi* ohjaamaan ja seuraamaan strategisten tavoitteiden toteutumista. Tulevaisuusfoorumi olisi Merenkulun neuvottelukunnan ydin täydennettynä meriteollisuudella. Foorumin koostumus voisi olla kolmikantaperiaatteen mukaisesti sellainen, että siinä olisivat mukana kolme työnantajajärjestöjen, kolme työntekijäjärjestöjen ja kolme valtionhallinnon edustajaa. Työmarkkinajärjestöjen edustus koskisi varustamotoimintaa, satamia ja meriteollisuutta. Valtiovallan edustajat nimettäisiin LVM:stä, KTM:stä ja VM:stä. Tulevaisuusfoorumi ja sen konsensus työ olisi strategian onnistumisen kannalta ensiarvoisen tärkeää.