

TALOUSARVIOALOITE 1107/2009 vp

Määrärahan osoittaminen laivanrakennuksen innovaatiotukeen

Eduskunnalle

Korealaisen STX-konsernin käsiin päätyneiden suomalaistelukoiden jäljellä olevan tilauskannan rahoitus on tosiasiallisesti valtion eli suomalaisen veronmaksajien vastuulla ja riskillä. Suomen valtion omistama erityisrahoitusyhtiö Finnvera Oy nosti Turun telakalla valmistuvan maailman suurimman risteilijän toimituksen jälkeiselle rahoitukselle myönnettävän takuun 95 prosenttiin.

Valtio (Finnvera/Vientiluotto) on siis antanut ostajan (amerikkalainen Royal Caribbean Cruises Ltd) puolesta takuut sille, että STX Finland Cruise Oy:n Turun telakka saa rahansa, jos kaksi laivaa tilannut RCCL-varustamo ei pysty niitä maksamaan. Tilausten hinta on noin kaksi miljardia. Finnvera on taannut myös alusten rakennusaikaisen rahoituksen. Se voi nousta Finnveran osalta enintään 525 miljoonaan euroon.

Risteilijät tilanneen RCCL-varustamon rahoitukset pahenevat. Alkuvuonna luottoluokittaja Moody's alensi varustamon luottoluokitusta ros-kalainaluokkaan, joka merkitsee varustamolle lainarahan merkittävää kallistumista ja vaikeuksia saada luottoja. Myös varustamon maksukyky on heikentynyt nopeasti. Siksi Suomen valtion oli pakko rientää apuun ja kasvattaa riskejään rakenteilla olevista risteilijöistä. RCCL:llä on velkaa vanhoista alusinvestoinneista vielä 5,6 miljardia dollaria ja tilauksessa on vielä kuusi uutta risteilijää. Kalleimmat ovat juuri Turussa rakenteilla olevat alukset.

Eduskunta päätti 22.4.2009 lisätä Finnveran valtuuksia myöntää valtion vientitakuuta 2,5 mil-

jardilla eurolla, 12,5 miljardiin euroon. Edellinen nosto tehtiin joulukuussa — 7,9 miljardista 10 miljardiin euroon. Valtio pyrkii turvaamaan suomalaisen viennin rahoitusta, kun pankkien ja muiden rahoittajien kyky ja halu rahoitukseen on laman myötä hiipunut.

Suomen telakoiden nykyinen tilauskanta ulottuu vuoden 2010 loppupuolelle. Jo sitä ennen työkuorma vähenee vaihteittain merkittävästi. Maaliskuussa 2009 alkaneet lomautukset laajenevat. Tilauskannan ehtyminen tietää vaikeuksia myös sadoille alihankkijayrityksille ja kokonaistoimittajille ja vaarantaa pitkälle hajautuneen ja verkottuneen toimintatavan.

Telakkateollisuus on armottomassa puristuksessa kaikissa merkittävässä laivanrakennusmaissa. Saksassa on jo neljä telakkaa mennyt konkurssiin. Uusia tilauksia liikkuu niukasti markkinoilla, risteilijätilauksia ei lainkaan. Pientä valoa tulevaisuuteen antavat vireillä olevat jäänmurta-jahankkeet, joita on mm. Venäjällä, Yhdysvalloissa ja Kanadassa. Venäjä uusii perinteisiä murtajia ja myös järeän luokan ydinmurtajia. Suomella on jäänmurren erityisosaamista jo suomalais-neuvostoliittolaisen laivanrakennusyhteistyön ajoilta. Nyt tuota wartsiläläistä perinnettä jatkaa murtajien teknologiaan ja suunnitteluun erikoistunut Aker Arctic Oy.

Suomen telakoiden, valtion ja valtiojohdonkin on nyt panostettava mm. Venäjän 1—3 murtajan tarjouspyyntöihin ja luonnollisesti muihinkin. Myös Suomen Varustamoliikelaitoksen olisi järkevää tilata uusi monitoimimurtaja juuri

nyt. Aluksista vanhin, Voima-murtaja, on peräisin 1950-luvun alkupuolelta. Se osoittaa, että investoinnit ovat takuulla pitkäkestoisia ja tuottavia. Ennen nykyistä talouskriisiä suomalaiset murtajat olivat normaalisti 90-prosenttisesti liikenteessä, vuokrattuina ja tuottavina. Kun maailmantalous osoittaa ensimmäisiä elpymisen merkkejä, ensimmäisenä heräävät raaka-aine- ja energiamarkkinat — myös monitoimimurtajien palvelujen kysyntä herää.

Suomen telakkateollisuus työllistää yli 20 000 henkilöä. Se on vaikeasti korvattava työllistäjä ja kansallisesti merkittävä osaamiskeskittymä. Mikäli telakat eivät saa uusia tilauksia, uhkaa laivanrakennuksesta ja siihen liittyvistä alihankinta- ja palveluverkostoista jäädä ensi vuonna työttömäksi arviolta 15 000 työntekijää.

Laivanrakennuksen innovaatiotukeen myönnettiin 18 milj. euron määräraha vuodelle 2008. Hallituksen vuoden 2009 toisessa lisätalousarvioletuksessa ei esitetä lainkaan tukea vuodelle 2009 eikä varsinaisessa talousarvioissakaan vuodelle 2010. Nykyisessä kriisitilanteessa laivanrakennusteollisuuden innovaatiotukea ja muita tukitoimia on välttämätöntä jatkaa lähivuosina. Tuen ehdoksi on asetettava korkea kotimaisuusaste ja kotimaisen ammattityövoiman työllisyydestä huolehtiminen.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että eduskunta ottaa valtion vuoden 2010 talousarvioon momentille 32.20.40 lisäyksenä 20 000 000 euroa laivanrakennusteollisuuden innovaatiotukeen.

Helsingissä 25 päivänä syyskuuta 2009

Jyrki Yrttiaho /vas
Markus Mustajärvi /vas
Veijo Puhjo /vas
Annika Lapintie /vas
Pentti Tiusanen /vas
Paavo Arhinmäki /vas
Jaakko Laakso /vas

Merja Kyllönen /vas
Minna Sirnö /vas
Mikko Kuoppa /vas
Matti Kauppila /vas
Matti Kangas /vas
Kari Uotila /vas