

Kuilun partaalta uuteen alkuun

Matti Kankare



Vain runsaat puolitoista vuotta sitten valtiovalta luki madonlukuja Suomen meriteollisuuden ytimelle. Ei suoraa tukea STX:lle. Näin voi tiivistää vuorineuvos Ole Johanssonin vetämän työryhmän Meriteollisuus 2020 -raportin, jonka Johansson luovutti kesällä 2013 alkuvuodesta kokoomuksen elinkeinoministeri Jan Vapaavuorelle.

Nyt voi tuntua, että tästä raportista on jo niin pitkä ikuisuus, ettei siihen tarvitse palata. Luulo on väärä. Raportissa arvioitiin kriittisesti telakoiden laivanrakennuksen volatilitteettiä ja kannustettiin voimakkaasti koko meriteollisuusketjua kansainvälistymään ja lähtemään kotimaasta globaaleille markkinoille. Pelkkä Itämeri ei kasvamiseen riitä, vaan yhtiöiden täytyy mennä pidemmälle. Tässähän Wärtsilän ja Rauman Rolls-Roycen tai Steerpropin kaltaiset toimijat onnistuneet erinomaisesti, samoin Elomaticin kaltaiset suunnitteluyhtiöt.

Vaikka Turussa on juhlittu elokuusta lähtien Turun telakan kauppaa, jossa valtion teollisuuspolitiikan nyrkki Suomen Teollisuussijoitus ja Saksan suuri risteilijärakentaja Meyer Werft ostivat STX:n Turun telakan liiketoiminnan, laivanrakennuksen ongelmat eivät Suomessa ole hävinneet mihinkään. STX:n Suomen telakoiden seitsemän vuoden tappioputki on liian pitkä ja karmaiseva. Lähes 400 miljoonan euron ja viime vuonnakin 61 miljoonan euron nettotappio kertoo telakan tilanteesta oleellisen. Ilman ostajien väliintuloa Turussa keskusteltaisiin nyt telakan konkurssista eikä uusista tilauksista.

Meyer Werftin on pakko panna Turun telakka parempaan kuntoon, koska telakkayhtiön viime vuoden tappioita ei voi panna vain Rauman telakan lopettamiskustannusten syyksi. Uudet TUI-risteilijät testaavat hyvin telakan kilpailukyvyyn. Jos myös TUI-varustamon optioalukset toteutuvat, Meyerillä on vuoteen 2018-2019 asti aikaa tehdä Turun telakasta eli uudesta Meyer Turku Oy:stä taas 2000-luvun alun kaltainen tuottava laivanrakennuskone. Tämä vaatii kuitenkin sitä, että telakalle äärimmäisen tärkeät alihankkijat ja Suomen meriteollisuuden ytimen muodostavat 450 meriteollisuusyrittästä vähentävät oleellisesti riippuvuuttaan yhdestä telakkayhtiöstä. Kehittävät toimintaansa ja hiovat kilpailukykyään myös muilla markkinolla. Näinhän on ajat sitten tapahtunut erityisesti offshore-puolen hankkeissa.

Ehkä yrityksille tekee loppujen lopuksi vain hyvää se, että Turun telakka ei saanut Royal Caribbeanin Oasis 3 ja Oasis 4 -risteilijätilauksia, vaan ne menivät Ranskaan. Esimerkiksi Oasis 3:een kymmenet suomalaisalihankkijat myivät osaamistaan ainakin sadalla miljoonalla eurolla. Keväällä varmistunut Oasis-4 rakentaminen Ranskassa antaa näille samoille alihankkijoille vielä lisäkauppa mahdollisuuden.

Entä uusi Rauman telakka? Uusi Rauma Marine Construction toimii erilaisella periaatteella henkilöstön palkkaamisen suhteen kuin Meyerin Turun telakka. Laivan rakentaminen tai korjaaminen on projekti, jonka tekemiseen palkataan projektiorganisaatio. Vain aika näyttää, miten tämä tapa laivan rakentamisessa toimii Suomessa. Rakentamisen aikainen rahoitus on joka tapauksessa Raumallakin hoidettava ennakkoon.

Ole Johansson kaipasi meriteollisuuteen 5–6 veturiyritystä tai konsortiota, joiden imussa pienetkin yritykset voivat kasvaa, kehittyä ja kansainvälistyä. Johansson on osin oikeassa. Tällainen veturiyritys voi hyötyä siitäkin, että Turun telakan avulla Meyer Werft tulee yhtiölle tutuksi. Papenburgissa voi hyvin löytyä työtä osaaville suomalaisalihankkijoille. Ainakin siihen kannattaa pyrkiä.

Muistutuksena. Maailman telakoiden tilauskanta laski vuodesta 2008 vapaalla pudotuksella vuoteen 2013. Kuka sanoo, etteikö näin voisi tapahtua uudestaan. Vasta tänä vuonna – kuuden vuoden jälkeen – uusia aluksia on tilattu tammi-kesäkuussa lähes 1 000 kappaletta eli 30 prosenttia enemmän kuin viime vuonna vastaavaan aikaan. Näistä tilauksista liki 90 prosenttia meni Kiinaan, Etelä-Koreaan ja Japaniin. Eurooppalaisille telakoille uusista tilauksista tuli murusia, vaikkakin tärkeitä murusia, vajaat kymmenkunta risteilijää ja muita erikoisaluksia. Tilausten kasvu on kuitenkin edelleen vielä orastava, mutta ainakin toivoa se antaa paremmasta tulevaisuudesta.

Matti Kankare
taloustoimittaja, Talouselämä

Aiemmin sarjassa julkaistut kirjoitukset löydät [täältä](#).