



Meripolitiikan ohjausryhmä
Valtioneuvoston kanslia
kirjaamo@vnk.fi

Lausunto
15.11.2018

1/2
TEM/2122/00.06.01/2018

Viite Suomen meripolitiikan linjausten lausuntokierros 1.-15.11. /
Riktlinjerna för Finlands havspolitik på remiss 1.-15.11.

LAUSUNTO

MERIPOLITIIKAN LINJAUKSET - LUONNOS

Valtioneuvoston kanslia on pyytänyt lausunnot Meripolitiikan linjausten luonnokseen.

Yleisesti dokumenttiin liittyen Työ- ja elinkeinoministeriö esittää, että meripolitiikan linjauksissa taloudellisten mahdollisuuksien hyödyntäminen näkyisi nykyistä vahvemmin. Nykyisessä muodossaan prioriteetit ja toimet ovat yleisellä tasolla. Ehdotamme, että prioriteetteja ja toimia avataan selventävillä teksteillä.

Meriklusteri ankkuroituu vahvasti telakoihin. Ilman vahvoja, innovatiivisia ja uusiutumiskykyisiä telakoita verkoston yrityksillä ei ole kasvun, eikä usein edes olemassa olon edellytyksiä. Meriklusteriin liittyen tulisi myös selkeästi näkyä, että miehittämättömät alukset ovat yksi painopiste tulevaisuudessa. Asiat voisi esittää Meriklusteri –kappaleessa seuraavasti:

- prioriteetteihin lisätään uusi kohta: Miehittämättömät alukset (s. 16)
- ingressitekstin ensimmäistä lausetta muokataan seuraavaan muotoon: Reilun kaupan mahdollistava globaali toimintaympäristö on keskeinen tekijä Suomen telakoiden ja koko meriklusterin tulevaisuudelle (s. 16)
- lisätään toimien 3. Yritysten uudistumisen ja innovaatioiden kehittämisen tukeminen alle uusi toimi: Miehittämättömien alusten kehittäminen

Merellinen tuotanto –kappaleeseen esitetään lisättäväksi toimia matkailuun liittyen:

Matkailu

- Kehitetään globaalisti skaalattavia matkaketjujen digitaalisia palveluja

- Edistetään yritysten verkostoitumista laajempien, eri sesongit huomioivien palvelukokonaisuuksien kehittämiseksi
- Kehitetään merellistä matkailua ja virkistyskäyttöä hyödyntäen mm. saaristo- ja rannikkokulttuuria, perintökohteita ja merireittejä, kansallispuistoja, sekä vesiluonnon erityispiirteitä ottaen huomioon merenalaisen kulttuuriperinnön säilyttäminen ja kestävä matkailullinen hyödyntäminen

Aikajänne: käynnistys lyhyellä aikajänteellä, kehittäminen pitkällä

Vastuutaho: TEM, LVM, YM, OKM

Nykyiset julkisten erityisrahoituslaitosten (Suomen Teollisuuslaitos, Business Finland, Finnvera) rahoitusvaihtoehdot (vientiluotot, opo, lainat, takaukset, avustukset) kattavat näkemyksemme mukaan meriklusteriin kuuluvien yritysten eri elinkaaren vaiheiden potentiaaliset rahoitustarpeet. Julkiselle rahoitukselle ei ole asetettu toimialarajauksia. Raportissa esitetyt rahoitusta koskevat linjaukset vastaavat sellaisenaan TEM:n käsitystä. Lausunnon liitteenä esitämme TEM:n taustamuistion ”Meriklusterista ja rahoituksesta”.



Ilona Lundström
Ylijohtaja, osastopäällikkö



Maija Uusisuo
Kehittämispäällikkö

JAKELU



TEM/RAJU

14.11.2018

Meriklusterista ja rahoituksesta

Meriteollisuus Suomessa on lyhyessä ajassa muuttunut ns. auringonlaskun alasta vahvan kasvun ja työllistämisen alaksi. Alan työllistämisaikutus länsirannikon alueella ja laajemminkin Suomessa on huomattava, erityisesti alihankintaverkoston kautta. Suurten vientihankkeiden arvonnalisä- ja työllisyysvaikutuksia tutkineen Etlan selvityksen mukaan Meyer Turku Oy:n toiminnasta syntyi vuonna 2017 kaikkiaan noin 560 miljoonan euron arvonnalisäys Suomeen, mikä on 0,29 % Suomen BKT:stä. Tästä kokonaissummasta 27% syntyi Meyerin sisällä ja loput eli 73% alihankintaverkostossa eli arvoketjussa. Vastaavana ajankohtana Meyerin toiminnan synnyttämät kokonaistyöllisyysvaikutukset olivat lähes 8 000 työntekijää, joista 75% työskenteli Meyerin ulkopuolella. Arvoketjujen hyödyt leviävät Suomessa laajalle, sillä Meyerillä on toimittajia yli 100 kunnassa (Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 53/2018)..

Alan vahvuuksia ovat pitkät perinteet laivanrakennuksessa, osaaminen sekä innovaatiot. Innovaatiotoiminnasta erinomaisia esimerkkejä ovat alan yritysten (ml. startupyritykset) lanseeraamat teknologiat energiatehokkuuden parantamiseksi, uusiutuvien polttoaineiden käyttöönotossa, päästöjen pienentämisessä sekä digitalisaatiossa. Erikseen on vielä mainittava arktiseen laivanrakennukseen ja merenkulkuun liittyvä erityisosaaminen.

Klusteri ankkuroituu vahvasti telakoihin. Ilman vahvoja, innovatiivisia ja uusiutumiskykyisiä telakoita verkoston yrityksillä ei ole kasvun, eikä usein edes olemassa olon edellytyksiä. Tämä oli havaittavissa konkreettisesti tämän vuosikymmenen alussa. Yhden, tai vain harvojen telakoiden varassa klusteri on haavoittuvainen.

Laivanrakennusliiketoiminnassa, erityisesti lautta- ja risteilyalusten osalta käytännöksi on vakiintunut rahoitusmalli, jossa telakan tulee järjestää rakennusaikainen rahoitus laivaprojektille. Tämä muodostaa uusille ja pienemmille telakoille merkittävän kynnyksen liiketoiminnan kasvatamiselle. Telakkateollisuuden kasvun ja monipuolistumisen kannalta olisi ensiarvoisen tärkeää saada aikaan rahoitusjärjestelmä ja -malli, joka mahdollistaisi laivanrakennusliiketoiminnan skaalaamisen ilman ylitsepääsemättömiä rahoitushaasteita.

Meriklusterin pk-yritysten isojen projektien rahoitusongelmien ratkaisuja (osana kasvupalveluja)

Lähtökohtaisesti yritysrahoituksen tulee järsyää markkinatoimijoiden, kuten pankkien kautta. Julkiset ja yksityiset takauslaitokset voivat olla mukana jakamassa riskiä. Pankkirahoituksen edellytyksenä on riittävät omat pääomat ja kyky maksaa ennusteiden mukaisesti laina takaisin. Finnvera voi myöntää lainoja ja takauksia pk-yrityksille toimialasta riippumatta. Finnvera myöntää myös valtion alustakauksia, joka on suomalaisen laivanvarustamo- tai laivanrakennustoimintaa harjoittavan yrityksen luotolle annettava vakuus. Se voidaan myöntää yrityksille koosta tai omistussuhteista riippumatta. Laivanvarustamotoimintaa harjoittavat yritykset voivat hakea alustakausta vähintään 10 metriä pitkän ja enintään 10 vuotta vanhan, kauppamerenkulussa käytetävän aluksen tai sen rungon hankkimiseen. Takausta voidaan käyttää myös muutos-, korjaus-

ja parannustöiden rahoitukseen. Finnveran rooli keskipitkän ja pitkän maksuajan vienninrahoituksessa vientitakuissa ja vienti- ja alusluotoissa on myös tärkeä. Pk-yritysten vientiin Finnvera on kehittänyt uusia tuotteita, kuten vientisaatavaluotto, vekselitakuu sekä laskusaatavatakuu.

Pääomien riittävyys on aina haasteena ja niiden kerryttäminen vain yrityksen voitollisuuden kautta kestää usein liian pitkään. Meriteollisuuden syklisyyden takia yksityinen institutionaalinen raha ei näyttäisi hakeutuvan aktiivisesti toimialalle. Valtion pääomasijoitusyhtiö Tesi toimii ensisijaisesti rahastosijoittajana, mutta yhtiö voi tehdä myös sijoituksia suoraan kohdeyhtiöihin sijoitusohjelmien puitteissa. Tesillä on ollut meriklusteri -sijoitusohjelma, jonka puitteissa yhtiö on voinut osallistua vähemmistöisijoittajana yksityisen rahoituksen tueksi takaamaan riittävät pääomat yrityksen kasvulle ja projektitoiminnalle.

Erityisesti autolautta- ja risteilyalusten rahoitus poikkeaa normaalista projektirahoituksesta merkittävästi. Telakan ja alihankkijoiden on käytännössä rahoitettava hankinnat ennen kuin asiakas maksaa. Käytäntö on raskas ja kallis varsinkin aloitteleville toimijoille. Julkisten tilaajien kohdalla voitaisiin harkita käytettävän paremmin kustannuksia seuraavia rahoitusmalleja.

Alihankintaketjun pysyminen kilpailukykyisenä vaatii investointeja: halukkuutta investoida, laajentaa asiakaspohjaa ja useampia rahoitusvaihtoehtoja (sekä omanpääoman että vieraan pääomanehtoista). Pk-yritysten kehittymistä tukee myös omistajavaihdokset, joissa Finnveralla on rahoitusinstrumentteja.

Kotimaisten, EU- ja kansainvälisten rahoitusinstrumenttien parempi hyödyntäminen: hankkeiden poolaus rahoituksen saamisen edistämiseksi

Usein yksittäisen toimijan näkökulmasta hanke on liian iso ja saa huonosti rahoitusta ja sen vaatimia takauksia. Suuremmat tarjottavat kokonaisuudet toteutuvat esimerkiksi yksittäisissä laivaprojekteissa ja niitä onkin syytä tarkastella kokonaisuuksina.

Pohjoismaisten rahoitusinstrumenttien parempi hyödyntäminen myös valtamerten suoje- luun

Innovaatiotuki voisi olla EU-regulaation mukainen vailla kansallista tiukempaa rajausta. Julkisella sektorilla on hyvä mahdollisuus tukea kasvua esim. telakoiden infrastruktuuriin investoimalla.

Kilpailukykyisen vienninrahoitusjärjestelmän varmistaminen tasavertaisen kilpailun edellytysten aikaansaamiseksi (export credits)

Reiluun kilpailuun liittyy olennaisesti sellaiset kansainvälisesti sovellettavat rahoitusehdot, joita sovelletaan vientihankkeisiin samalla tavalla ja jotka turvaavat level playing field –mukaisen toimintaympäristön. Kansallisesti kilpailukykyinen vienninrahoitusjärjestelmä edellyttää riittävät toimintaedellytykset Finnveran ja Suomen Vientiluoton limiittien osalta.

Kilpailukykyinen Suomalainen vienninrahoitusjärjestelmä mahdollistaa rahoituksen saamista Suomessa telakoilla valmistettaville laivoille ja varsinkin suurissa projekteissa kokonaishyödyt ovat merkittäviä ja leviävät laajojen alihankintaketjujen myötä laaja-alaisesti meriklusterin yrityksiin mahdollistaen investointeja, kansainvälistymistä ja työllistämistä. Suomalainen vienninrahoitusjärjestelmä on kilpailukykyinen järjestelmä ja turvaa kohtuullisesti level playing field-tilanteen.

Uusia rahoitusvälineitä on melko vaikea kehittää olemassa olevien lisäksi. Tämän vuoksi onkin tärkeää tavoitella nykyistä markkinaehtoisempia kansainvälisiä sopimuksia rahoituksen minimiehdoista. Kansallisesti yksi mahdollisuus on kiinteäkorkoisiin julkisiin vientiluottoihin liittyvän ns. CIRRR järjestelmän käytön yksinkertaistaminen (CIRRR, Commercial Interest Reference Rate).