

## **Varustamot lipuvat ulkomaille, osaamisesta on pidettävä kiinni**

Tänä syksynä on keskusteltu paljon merenkulun tulevaisuudesta. Keskustelun käynnisti Grimaldi Groupin ostotarjous Finnlinessista. Samalla huomattiin, että viime vuosina suuri osa suomalaisista varustamoista on siirtynyt ulkomaalaisomistukseen, mm. Transfennica hollantilaisille, Silja Line ensin Englantiin ja sitten Viroon ja Containerships islantilaisille.

Keskustelun pohjana on huoli Suomen huoltovarmuudesta. Se tarkoittaa, että kriisitilanteessa Suomen valtio voi käskää vain Suomeen rekisteröityjä laivoja. Varustamoiden omistus huolestutti maamme poliittista johtoa jopa siinä määrin, että ministeri Heinäluoma lupasi lisää tukea – eli veronalennuksia - merenkulkualalle.

Keskustelussa tuntuu unohtuneen, että laivan omistaja, laivan lippu, satamat, joissa laiva käy, laivan miehitys ja sen kansallisuus ja varustamo, joka huolehtii laivatilan markkinoinnista voivat kaikki olla eri maista, vaikka käytännössä niillä usein joku yhteys onkin. Esimerkiksi toissa viikolla surullisen lopun saanut Finnbirch oli ruotsalaisen varustamon – jonka takana lienee myös suomalaista pääomaa – omistama Ruotsin lipun alla kulkeva alus, jonka lastitilaa myi suomalainen Finnliness ja joka kulki Suomen ja Tanskan väliä.

Yritysten omistajuus on nykyisin kansainvälistä. Venäjän kuljetusten räjähdysmäisen nousun myötä Itämeren houkuttelevuus lisääntyy ja kilpailu kiristyy. Suuremmissa kansainvälisissä yrityksissä on yleensä enemmän sekä taloudellisia että taidollisia resursseja pitää yllä kilpailukykyä, joten suomalaiset varustamot siirtyvät osaksi suurempia kansainvälisiä yhtiöitä. Nämä kansainväliset varustamot voivat – mikäli pitävät sitä edullisena – liputtaa laivansa Suomeen. Yritysverotuksella on myös vaikutusta siihen, missä nämä yritykset pitävät pääkonttorinsa ja mihin maksavat veronsa.

Merenkulku on ja pysyy eräänä Suomen merkittävimmistä toimialoista. 90% viennistä ja 70% tuonnista tonneina mitattuna kulkee meritse. Suomessa tulee aina olemaan satamatoimintaa, lastitilaa myyviä varustamojen edustajia, hallintohenkilöstöä, pelastustoimintaa, virkamiehiä ja alaa ymmärättäviä politiikkoja riippumatta siitä missä maassa laivan omistajat asuvat ja minkä lipun alla laivat liikkuvat. Suomi tarvitsee merenkulkualan osaamista, ottaen erityisesti huomioon talvimerenkulun haasteet. Lisäksi kotimainen laivanrakennusteollisuus tarvitsee käyttäjien näkökulmaa.

Suomen merenkulkupolitiikka kaipaa kunnon tarkastelua. Samalla olisi kuitenkin tarkistettava, mitä sillä todella halutaan. Pelkkä huoltovarmuushan voitaisiin varmistaa sillä, että valtio omistaisi laivaston, joka rauhan aikana olisi vuokrattuna kaupallisille varustamoille. Jos varustamojen verotuloista ei olla kiinnostuneita (niin kuin veronalennuspuheista voidaan päätellä), lippuihin ja yritysten kotipaikkoihin tuijottamisen sijasta pitäisi panostaa merenkulun osaamisen säilyttämisen sekä maaorganisaatioissa että laivoissa.

Suomessa tarvitaan perus- ja jatkokoulutusta merenkulun ja satamien tekniikassa, taloudessa, logistiikassa ja merenkulkuopissa. Sitä varten tarvitaan panostusta tutkimukseen, kehitykseen, infrastruktuuriin ja lainsäädäntöön.