

1986

Ministeri Jermu Laine

Uustekniikasta apu merenkulkuun

Ulkomaankauppaministeri Jermu Laine ehdottaa uuden "tulevaisuuden laivan" kehittämistä Suomesa. Uuden teknikan käyttöönotto voi Laineen mielestä pelastaa Suomen merenkulun, jonka tila on yhä hälyttävä ja näkyvät huonot.

Ministeri Jermu Laineen mielestä merenkulun kehittamisprojektilla olisi jo käsi, koska Norjan varustamot ovat esittäneet 750 miljoonan kruunun kriisipakettia, jonka osana on Suomen telakoiden kehittämisen uuden teknikan hyödyntäminen.

— Omiin kuluihin vaikuttaminen ja uuden teknologian rohkea kokeilu on aina kelnomme, koska kansainvilliseen rahtitassoon emme voi vaikuttaa, Laine totei.

Valtion tukitoimien vaaran Suomen merenkulun pelastuohjelmaa ei Laineen mielestä voida rakentaa. Valtio on kuitenkin valmis



Ministeri Jermu Laine (vas.) ja kansleri Olavi Granö keskustelivat Suomen merenkulun tulevaisuudesta.

rajoitettuihin erillistoihin erityisesti rahoitusasioissa.

—Tämä edellyttää kuitenkin, että järjestöt sopi-

vat kustannusten saattamisesta kilpailukykyiselle tasolle.

Laine pitää nykytilaa hälyttävänä

Tulevaisuuden laiva merenkulun pelastus

- Suomi ei voi paljon vaikuttaa kansainväliseen kehitykseen, minkä takia toimet merenkulun pelastamiseksi pitäisi keskittää maamme sisäisiin asioihin. Kansalliseen kustannustasoon vaikuttaminen on ensiarvoisen tärkeää. Kannattaisi myös koota voimat uuden tekniikan, tulevaisuuden laivan, kehittämiseksi, totesi ulkomaankauppaministeri Jermu Laine merenkulkuseminaarissa Turussa maanantaina.

Seminaarin aiheena oli "Suomen merenkulun tila ja tulevaisuus". Maanantai-

na alkaneen kaksipäiväisen seminaarin ovat järjestäneet Merenkulkualan opetuksen ja tutkimuksen kannatusyhdistys r.y., Turun yliopisto ja Merenkulkualan koulutuskeskus.

Ministeri Jermu Laine totesi nykytilanteesta lyhyesti ja ytimekkäästi: tila on hälyttävä ja näkyvät huonot.

Maamme kauppalaivasto on pienentynyt vetoisuudeltaan viiden vuoden aikana 35 prosenttia, vuodesta 1981 lähtien on menetetty noin 3 500 työpaikkaa, kolmansien maiden välinen ns. cross trade -liikenne on vain eräiden Nesteen tankkereiden varassa. Samalla kotimaisen tonniston osuus Suomen omassa ulkomaankaupassa on vähentynyt 50 prosentista 44 prosenttiin.

Tämän huonon kehityksen syynä on Laineen mielestä pääasiassa kansain-

välisen merenkulun voimakas epätasapaino ja maailmankaupan painopisteen muutos. Kun pieni Suomi ei voi paljon vaikuttaa maailman asioihin, pitäisi keskittyä omiin asioihin, Laine totesi.

- Meidän on puututtava kansalliseen kustannustasoomme, joka esimerkiksi Ruotsiin verrattuna on Turun kauppakorkeakoulun tutkimuksen mukaan 8-10 prosenttia korkeampi.

Yhteisvoimin uuteen tekniikkaan

Ministeri Laine puhui erityisellä innolla tutkimuksen ja koulutuksen nykyistä tehokkaammasta hyödyntämisestä. Laineen virikkeenä tässä oli norjalaisten esimerkki.

- Norjassa varustamolinkeino on esittänyt noin 750 miljoonan kruunun kriisipakettia, josta pääosa käytettäisiin erilaisiin tutkimuksiin. Näillä pyritään kehittämään kokonaan uudenlainen alustyyppi ja kuljetusjärjestelmä.

- Norjalaisten projektissa on mukana suomalainen laivanrakennusteknologia. Voidaan siis hyvällä syyllä kysyä, miksei Suomessa kehitetty uusi teknologia, tulevaisuuden laiva, kelpaisi myös meille itsellemme, Laine sanoi.

Ongelmaksi tällaisen projektin perustamisessa voisi tulla rahoitus, Laine tunnusti. Ministerin mielestä ongelma voitaisiin kuitenkin ratkaista valtiotavallan ja merenkulutahojen yhteisvoimin. Tutkimusprojektiin pitäisiikin Laineen mielestä saada mukaan sekä varustamot, telakat että kaikki työntekijäjäjestöt.

Merenkulun kriisin ratkaisun avaimet ovat Lai-

neen mielestä työmarkkinaosapuolten käsissä. Valtio on valmis toteuttamaan erityistoimenpiteitä, kunhan myös muut osapuolet tekevät jotakin ja saattavat kustannuspuolen kilpailukykyiselle tasolle.

Jo 30 laivaa mukavuuslippuissa

Kaikkiin asioihin, myös ulosliputukseen pitäisi Laineen mielestä suhtautua kiihkeästi. Olisi tärkeää, että ainakin voitaisiin päästä sopimuksiin, joilla suomalainen miehistö voisi jatkaa laivalla.

- Lippusiirtojen yhteydessä alusten miehistö yleensä muuttuu ulkomaiseksi ja halvemmaksi työvoimaksi. Ainakin erällä aluksella on lippusiirron jälkeenkin säilytetty suomalainen päällystö. Lisäksi eräissä tapauksissa työmarkkinaosapuolet ovat voineet sopia siitä, että alus jatkaa lippusiirron jälkeen suomalaisella miehistöllä.

Laine kertoi, että kulu- van vuoden aikana on jo annettu lupa kuuden aluksen siirtämiseen mukavuuslipun alle. Aluksista kolme on säiliöaluksia ja kolme pienempiä kuivalastialuksia. Näinä päivinä annetaan vielä lupa neljälle kuivalastialukselle. Näiden kymmenen aluksen yhteisvetoisuus on noin 290 000 bti.

Kaikkiaan Suomen mukavuuslipputonniosta käsittää jo 30 alusta, kokonaisvetoisuudeltaan 610 000 bti. Mukavuuslipputonni- to on 45 prosenttia Suomen lipun alla purjehtivasta tonnistosta. Aluksen päivä- kustannuksissa on tällä hetkellä noin 12 000 mk eroa mukavuuslipun eduk- si. Vuodessa hyöty on neljä miljoonaa markkaa.



Ministeri Jermu Laine ehdottaa tutkimusprojektia "tulevaisuuden laivan" kehittämiseksi. Keskustelukumppanina Turun kauppakorkeakoulun rehtori Reino Kanerva.

Järjestöissä orastavaa yhteistyöhenkeä Mukavuuslippuista uusia kansallisia sopimuksia

Merenkulkualan järjestöt ovat yhä kaukana toisistaan puhuttaessa merenkulun kriisistä. Mukavuuslippuasialla näkemykset ovat kuitenkin lähentyneet. Merimies-Unioni ja muut työntekijäjärjestöt ovat tehneet kansallisia mukavuuslippusopimuksia, joiden piirissä on toistakymmentä laivaa.

Järjestöjen orastava yhteistyöhalu vastaa ministeri Jermu Laineen toivetta, että aluksissa voisi jatkaa suomalaisen miehistö lippusillan jälkeenkin. Merimies-Uniönin puheenjohtajan Reijo Anttilan mielestä mukavuuslippusopimukset merkitsevät kuitenkin työntekijöiden kannalta taantumista, kun esimerkiksi lomat vieraan lipun alla lyhenevät ja eläketurva heikkenee.

Mukavuuslipputus onkin lähes ainoa asia, jossa varustajat ja työntekijäjärjestöt ovat päässeet edes jonkinasteiseen yhteistyöhön. Merenkulun kriisin analysoinnissa järjestöt ovat tyystin eri linjoilla.

Puheenjohtaja Anttila todisti Turun seminaarissa, että kriisin syynä on pohjimmiltaan yhden kannattavan varustamotolinan perusedellytyksen pettäminen; ei ole osattu käyttää pääomia järkevästi ja hallitusti.

Tutkimus- ja tilastoverteailut osoittavat selvästi, että merenkulun työvoimakustannukset eivät ole kannattavan ja kansainvälisesti kilpailukykyisen suomalaisen merenkulun esteenä, Anttila väitti.

Puheenjohtaja Anttila todisti väitettään Turun kauppakorkeakoulun tutkimuksella, johon ministeri Laineekin vetosi.

Tämä tutkimus osoittaa, että siiliö-, roro- ja bulk-alukset liikennöivät Suomessa, Ruotsissa ja



Varustamoyhdistyksen toimitusjohtaja Per Forsskähl (vas.) ja Merimies-Uniönin puheenjohtaja Reijo Anttila ovat avainasemassa merenkulun kriisiä ratkottaessa. Asiallisesta käittelystä toivotaan päästävän läheisempään seurusteluun ja yhteisymmärrykseen.

Norjassa lippuista samalla edellytyksillä.

– Keskimäärin korkeimmat kokonaistyövoimakustannukset olivat norjalaisilla aluksilla, sosiaalikutannukset olivat korkeimmat ruotsalaisissa laivoissa. Vastuu merenkulun kilpailukykyyn edistämisestä jää Anttilan mielestä suurelta osin muiden kuin merenkulkijoiden harkintaan ja valtaan.

– Päähuomio tästä eteenpäin tulisi kiinnittää varustamotolinan taitamiseen, pääomakustannusten kehittämiseen ja pääomien saantimahdollisuuksiin. Edelleen tulisi keskittyä erikoistumiseen, teknisen tietämyksen ja miehistön ammattitaidon kehittämiseen sekä kulkutuspalvelujen laatuun ja luotettavuuteen, Anttila sanoi.

Perusnäkemykset yhä erilaiset

Suomen Varustamoyhdistyksen toimitusjohtaja Per Forsskähl eritteli merenkulun kriisiä tyystin eri lähtökohdasta kuin puheenjohtaja Reijo Anttila.

Forsskähl perusteli kansainvälisen varustamoyhdistyksen selvityksellä, jonka mukaan Suomi ja Ruotsi poikkeavat selvästi muista maista. Vuotuinen työaika on näissä maissa muita huomattavasti lyhyempi. Palkkakustannus on suomalaisissa aluksissa Euroopan korkein. Kustannusero Suomen vahingoksi ei niinkään johdu yksittäisen merimiehen korkeasta palkasta, vaan alustemme raskaasta miehityksestä ja työaikaääräyksestämme vuorottelujärjestelmään.

– Työvoimakustannusten ohella myös pääomakustannukset ovat meillä kilpailijamaita korkeammat, Forsskähl totesi.

Pääomakustannusten pienentämiseksi ei Forsskähl mukaan voida enää tehdä paljon, jottei jouduttaisi subventiokierrokseen, jota Suomi on pyrkinyt vastustamaan. Jäljelle jää siis työvoimakustannuksiin vaikuttaminen.

Tässä kohdin varustamoyhdistyksen toimitusjohtaja ei antanut järkevää arvosanaa työntekijäjärjestöille.

– Viittemallien sopimusneuvottelujen kuluessa oli masentavaa havaita merenkulkijajärjestöjen neuvottelijoiden täydellinen ymmärtämättömyys varustamolinkeiden vaikeuksia kohtaan.

– Edelleen kieltäydyttiin jyrkästi uskomasta, että työvoimakustannukset ovat merkittävimpiä varustamoiden ahdingon syistä, Forsskähl sanoi.

Ongelmia ratkottaessa ovat varustamoyhdistyksen toimitusjohtajan mielestä avainasemassa maamme neljä merenkulkijajärjestöä. – Vain järjestöt itse voivat ratkaista erimielisyytensä ja vain järjestöjen myötävaikutuksella voidaan pysäyttää palkkakustannusten täydellinen ryöstäytyminen käsistä.

Vaikka toimitusjohtaja Forsskähl puhui järjestöjen yhteistyöstä, hän kuitenkin nimitti puheenjohtaja Anttilaa mieheksi, jonka käsissä on Suomen merenkulun pelastaminen, ”jos hän vain itse tahtoo ja rohkeus siihen ryhtyä.” Merimies-Uniönin puheenjohtaja ei kuitenkaan yksin lupautunut tällaisen vastuun kantajaksi.



09. 04. 1956

Päätoimittajat: Jarmo Virmavirta (vastaava), Reijo Koski, Raimo Vahtera

Orastavaa yhteistyötä

- Valtiovalta on valmis toteuttamaan erityis-toimenpiteitä, kunhan muut osapuolet tekevät jotakin ja saattavat kustannuspuolen kilpailukykyiselle tasolle.

Ulkomaankauppaministeri Jermu Laine vahvistaa tuolla lausunnollaan merenkulun sisäisen yhteistyön lisäämisen ainoaksi vaihtoehdoksi. Pallo on ja pysyy järjestömiesten käsissä. Jos varustamojen tulevaisuuteen vaikuttavia sopimuksia ei saada aikaan järjestökentällä, lähi-vuosien tapahtumia kartoittaneista ennusteista joudutaan hyväksymään pahimmat.

Ministerin toiveiden toteutuminen näyttää yhä olevan monenlaisten karikoiden takana. Eivät ainakaan Turussa järjestetyn seminaarin esitelmät tuoneet huomattavasti uusia näköaloja, merkittäviä lupauksia. Järjestöjen keskustelussa mielipiteet ovat yhä kaukana toisistaan, viime vuosien kehitystä seuranneiden mielestä jopa yllättävän kaukana.

- Tilastoverailut osoittavat alusten Suomes-sa, Ruotsissa ja Norjassa liikennöivän lähes samantlaisilla edellytyksillä, vakuutti Turussa Merimies-Unionin puheenjohtaja Reijo Anttila.

- Palkkakustannus on suomalaisissa aluksis-sa Euroopan korkein, vastasi Varustamoyhdis-tyksen toimitusjohtaja Per Forsskähl. - Työ-voimakustannusten ohella myös pääomakus-tannukset ovat meillä kilpailijamaita korkeam-mat.

Järjestömiehet lukevat tilastoja omilla tavoil-laan, samassa tahdissa tapahtuvaan yhteen si-neen lukemiseen on vielä matkaa. Sivulliset joutuvat tänä päivänä vain toivomaan, että molemmissa ryhmissä voitaisiin hyväksyä yhteiseksi toimintalinjaksi aiemmin esitetty ve-toomus. tilannekuvaus: Kiihko pois keskus-telusta. Ellemme pääse eurooppalaisten kilpaili-joiden tasolle, tulevaisuus on synkkääkin syn-kempi.

Työmarkkinajärjestöjen huomattavan suuri erimielisyys tuli Turun seminaarissa selvästi esille. Onneksi vastapainoksi voidaan tänään kuitenkin kirjata myös lähentymistä, muka-vuuslippuihin liittyneissä neuvotteluissa on ol-lut havaittavissa orastavaa yhteistyöhenkeä.

Mukavuuslippuja on aiemmin vastustettu tarmokkaasti, joten näköpiirissä olevat muu-tokset voidaan nyt todeta todella merkittäviksi, koko elinkeinolle uusia toiveita herättäviksi ke-hitysvaiheeksi.

Nyt on ainakin pienillä syillä odottaa, että lippuratkaisuihin liittyvät kysymykset herättä-vät neuvottelijat ymmärtämään, ettei vastapuo-li pidä vaatimuksistaan kiinni aivan aiheetto-masti. Työntekijäjärjestöille on annettava mah-dollisuus nostaa etualalle esimerkiksi työoloihin ja eläkejärjestelyihin liittyvät kysymykset, va-rustamojen miehitysesitykset on myönnettävä kilpailutilanteen vaatimiksi.

Kuluva vuosi on aiemmin luokiteltu meren-kulun ratkaisujen vuodeksi. Lippujen varjossa orastavan yhteisymmärryksen innoittamina voidaan vuosi nyt nimetä uudelleen, tänään on puhuttava ratkaisujen ja yhteistyön vuodesta. Vaikeuksia voidaan lieventää vain nykyistä pa-remman yhteisymmärryksen avulla. Jos sillä tiellä päästään kaiken lisäksi niin pitkälle, että ulkopuolisetkin vaikuttajat, ennenkaikkea halli-tus, katsovat mukaantulon mahdolliseksi, me-renkulun tulevaisuutta vahvistetaan tuntuvasti.



Toimitusjohtaja Per Forsskähl ja puheenjohtaja Reijo Anttila eivät vielä luen samoja tilastoja, eivät ainakaan samalla tavalla.