

0	2	4	6	8	10	11	13	15	20	30	40	45	50	55	60	70	80	85	90	92	94	96	98	100

UUTISET

Pohjanmaan rannikolla syntyy yli puolet Suomen veneistä

Suomen venetuotannon suurin keskittymä on Pohjanlahden rannikolla. Maalahdesta Kalajoelle ulottuvalla rantakaistaleella rakennetaan 60 prosenttia suomalaisista veneistä. Valtaosa tuotannosta menee vientiin.

.....

Pohjanmaan rannikon 200 kilometrin mittaiseen keskittymään kuuluu 25–30 yritystä, jotka rakentavat veneitä omilla tuotemerkeillään. Varsinaisten veneenrakentajien lisäksi seudulla riittää alihankkijoita.

”Puuseppiä, suunnittelijoita, elektroniikka-, metalli-, muovi- ja tekstiilialan yrityksiä”, Vasekin kehitysjohtaja **Stefan Råback** luettelee alihankkijoiden toimialoja. Vasek on Vaasan-seudun kehitysythtiö.

Iso työllistäjä myös maaseudulla
Veneenrakennuksen keskittymässä on kymmenisen kuntaa.

Yrityksiä on monenkokoisia: osa on yhden rakentajan venepajoja, suurimpien työpaikat lasketaan sadoissa.

”Kuntamme ylivoimaisesti suurin teollinen työnantaja on veneenrakentaja Botnia Marin”, Maalahden kunnanjohtaja **Mikko Ollikainen** sanoo.

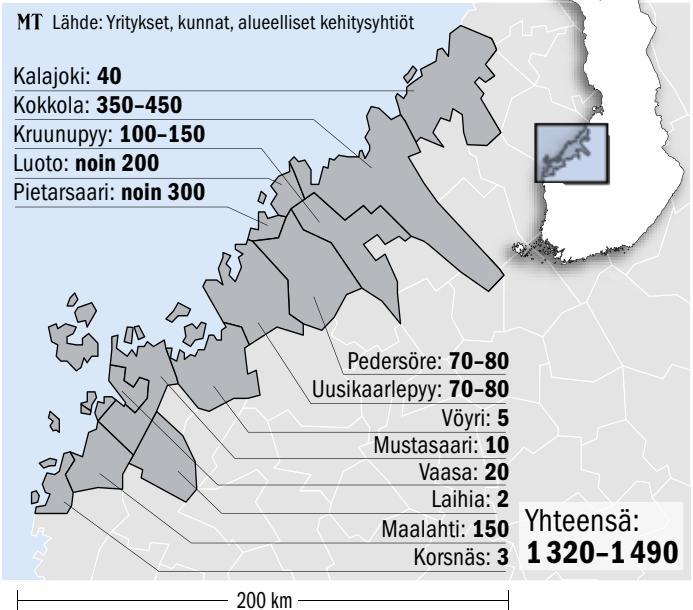
Kruunupyyn kunnanjohtaja **Michael Djupsjöbacka** kertoo, että kunnassa on paljon alihankkijayrityksiä.

”Veneteollisuudesta palkkan-sa saavien osuus Kruunupyyn työikäisistä on yli viisi mutta alle kymmenen prosenttia.”

Djupsjöbacka muistuttaa veneenrakennuksen imagoarvosta.

Veneenrakentajien rannikko

Työpaikat* kunnittain



* Luku sisältää varsinaisen veneenrakennuksen lisäksi alihankinnan työpaikkoja. Alihankinnan työpaikkamäärä on arvio: osa alihankkijoista työskentelee vain veneteollisuudessa, osa myös muilla toimialoilla. Venekaupan ja -huollon työpaikat eivät sisälly näihin lukuihin.

”Mielellämme korostamme alueemme osaamista. On mukava kertoa, että täällä tehdään huipputuotteita vientiin.”

Luodossa on kaksi isoa veneenrakentajaa, suuria purjeveneitä valmistava Baltic Yachts ja moottoriveneistään tunnettu Bella.

”Veneala työllistää noin viisi prosenttia työikäisistä luotolaisista”, kunnanjohtaja **Carola Löf** arvioi.

Pietarsaaren kaupunginjohtaja **Mikael Jakobsson** kertoo, että veneteollisuus tuo Pietarsaaren seudulle viiden miljoonan euron verotulot vuosittain. Seurannaisvaikutuksineen verohyöty nousee yli kymmenen miljoonaan euroon. ”Tässä pätee vanha totuus, että yksi teollinen työpaikka synnyttää kaksi työpaikkaa palvelualoille”, Jakobsson sanoo.

Perinteitä ja vientirohkeutta
Stefan Råback pohtii syitä vene-keskittymän syntyyn.

”Perinteet ovat iso juttu. Pohjanmaan rannikolla tehty purjealukset tunnettiin aikoinaan maailmalla hyvin.”

Merellisissä maisemissa veneitä on tarvittu jatkuvasti: kalastukseen, saarten välillä liikkumiseen, kauppareissuilla mantereelle...

”Veneet omaan käyttöön rakennettiin itse ja ne tehtiin hyviksi – niin hyviksi, että niistä kiinnostuivat muutkin”, Råback sanoo.

Kynns yrittäjyyteen on alueella matala: Pohjanmaan ruotsinkielisellä rannikolla yritysten määrä asukasta kohti on suurempi kuin missään muualla Manner-Suomessa.

Alueen yritykset ovat osanneet pitkään myös viennin.

Yhteydet Ruotsiin ovat vuosisataiset ja kielikin on yhteinen. Länsinaapurin kautta on ollut hyvä ponnistaa isommille markkinoille.

ANTTI KANTOLA

Vene-messut järjestetään 7.–16.2. Helsingin messukeskuksessa.

JOHANNES TERVO



Botnia Marinin Maalahden-tehtaan koeajaltaassa on lähes toimitusvalmis Targa. Allas on tarkoitettu esimerkiksi moottoreiden testaukseen. ”Tämä vene menee Saksaan”, toimitusjohtaja Johan Carpelan kertoo.

Botnia Marin rakentaa tänä vuonna 90 Targaa

MAALAHTI (MT)

Veneenrakentaja purjehtii suhdanneallokossa.

Talouden taantuminen tuntuu nopeasti alalla, joka tekee tuotteita lähinnä vapaa-ajan tarpeisiin.

”Huippuvuosi oli 2007. Sen jälkeen on tultu koko ajan alas-päin, meillä laskusuhdanne voimistui 2009–2010”, kertoo toimitusjohtaja **Johan Carpelan**.

Hänen yrityksensä Botnia Marin rakentaa Targa-moottoriveneitä Maalahdessa ja Uudessakaarlepyyssä.

Maineikkaita yrityksiä kaatunut

Veneenvalmistajilla on takanaan vaikeita vuosia. ”Ruotsissa on kaatunut maineikkaita yrityksiä”, Carpelan kertoo.

”Italia oli maailman suurin huviveneiden valmistaja 2007. Sen jälkeen yrityksiä on häipynyt, jälki on ollut karmea.”

Suomalaiset yritykset ovat selvinneet suhteellisen pienillä menetyksillä. Ainakin toistaiseksi.

Yhä sama liikevaihtoveronumero

Carpelan alkoi valmistaa purje-jollia vuonna 1971, kun hän vielä opiskeli kauppakorkeakoulussa Turussa. Botnia Marinin hän perusti vuonna 1976.



Veneiden puuosat ovat omaa tuotantoa. Christian Brokvist viimeistelee ovenkarmia hyttiin.

YRITYS Oy Botnia Marin Ab

Mikä: Carpelanin perheen omistama yritys.
Tuote: Targa-moottoriveneet. Tuotannossa on seitsemän perusmallia. Halvimman veneen verollinen hinta on yli 110 000 euroa. Kalleimpien hinnat nousevat reilusti yli puolen miljoonan.

”Alkuainakina yrityksen päätuote oli H-vene. Purjeveneiden lisäksi teimme Botnia 23 -moottoriveneitä.”

Työntekijöitä: Maalahdessa 140, Uudessakaarlepyyssä 40.
Viennin osuus: Yli 85 prosenttia tuotannosta. Tärkeitä vientikohteita ovat Ruotsi, Saksa, Norja, Tanska (erityisesti Grönlanti) ja Englanti.
Liikevaihto (2012): Noin 30 miljoonaa euroa.

Targojen valmistusoikeudet Carpelan osti vuonna 1984. Siitä alkoi tuotekehitys ja rakentaminen, jotka jatkuvat yhä.



Magnus Westerlund asentaa moottoria. Pääosa Targojen koneista tulee Volvolta.

”Viime vuonna valmistimme noin sata Targaa, tänä vuonna teemme ehkä 90.”

Vuosikymmenten mittaiseen yrittäjätapaaleeseen sopii monenlaisia suhdanteita.

”On ollut aikoja, jolloin on ole nukkunut kovin hyvin. Siitä olen ylpeä, että yrityksellä on yhä sama liikevaihtoveronumero kuin perustamisvaiheessa”, Carpelan sanoo.

”Tyhjä tuotantohalli on karmea näky”

Botnia Marin joutui viime vuonna vähentämään väkeä.

”Teimme eläkeratkaisuja,

mutta irtisanomisiltakaan ei välttytty.”

Carpelan sanoo, että irtisanomiset ovat kova paikka.

”Vielä kamalampi on tilanne, että ei ole ainoatakaan tilausta. Tyhjä tuotantohalli on karmea näky.”

Pitkän kokemuksen tuomalla varmuudella Carpelan vakuuttaa, että hänen yrityksensä luovii karikoiden ohi myös tässä taantumassa.

”Meidän valtimme on velottomuus. On helppo elää, kun ei ole lainaa. Teemme vain veneet, jotka on tilattu. Varastoon emme rakenna, ja työntekijöitä on niin

paljon kuin veneiden kysyntä edellyttää.”

Tervettä ylpeyttä äänessään hän sanoo: ”Maaseudun tulevaisuus olisi siis hyvä, jos jokaisessa maalaispitäjässä toimisi pari kaltaistamme yritystä.”

Omaa osaamista verkoston sijasta

Tammikuun viimeisenä torstaina Botnia Marinin tehtaalla riittää vipinää.

Tekeillä on toistakymmentä Targaa.

Puusepät sorvaavat veneiden puosia, laminoitavana on useita runkoja, nosturit siirtävät aihioita työvaiheesta toiseen. Yritys tekee paljon itse.

”Moottorit ostamme, enim-mäkseen Volvoita. Myös veneiden ikkunat, teräsosat ja tuolit hankimme muualta.”

Carpelan korostaa yrityksen ja sen työntekijöiden omaa osaamista.

”Se takaa laadun. En ole innostunut verkostoitumisesta, joka on nykyisin jonkinlainen taikasana.”

”Verkostoituisin, jos yhtäkkiä tulisi sata saman venemallin tilausta. Sellaista ei kuitenkaan ole näköpiirissä. Niinpä pidän valmistuksen omissa käsissä.”

ANTTI KANTOLA



Nautorin valmistama Swan 80 S purjehtii Porto Cervossa Sardiiniasa. Veneen pituus on yli 25 metriä ja maston korkeus noin 32 metriä. Yhden Swanin valmistus kestää keskimäärin puolitoista vuotta. Swanien hinnat ovat aina miljoonia euroja. Ylärajaa ei ole määritelty.

Suuret purjeveneet tulevat Luodosta ja Pietarsaaresta

Pietarsaari ja sen naapuripitäjä Luoto ovat maineikkaiden suurten purjeveneiden valmistuspaikat.

Pietarsaaresta tulevat Nautorin Swan-veneet.

Baltic Yachtsin kotipaikka on Luoto, mutta Balticin veneitä tehdään nykyisin myös Pietarsaaresta.

Kumpikin tehdas korostaa huippuluokan suunnittelua, käsitöläisyyttä ja viimeisteltyä muotoilua.

MT

JEFF BROWN/BALTIC YACHTS



YRITYS

Oy Nautor Ab

Työntekijöitä: 230.
Vuosituotanto: Noin 12 venettä.
Suurin vene: Lähes 40-metrinen.
Vientialue: Koko maailma.
Liikevaihto: Ei julkistettua tietoa viime vuodelta.
Suurin omistaja: Italialainen yritysjohtaja ja sijoittaja Leonardo Ferragamo.

YRITYS

Baltic Yachts

Työntekijöitä: 185.
Vuosituotanto: Keskimäärin kaksi venettä.
Suurin vene: 66-metrinen.
Tärkeimmät vientimarkkinat: Eurooppa ja Pohjois-Amerikka.
Liikevaihto (2013): 25 miljoonaa euroa.
Suurin omistaja: Saksalainen Otto Bock -konserni, jonka toimiloihin kuuluu esimerkiksi ortopedisten apuvälineiden valmistus.

Baltic 107 Inukshuk taivtaa taivalta Englannin kanaalissa Southamptonin lähistöllä. Veneen pituus on yli 32 metriä ja purjepinta-ala lähes 600 neliömetriä. Maston kärki on 46,4 metriä merenpinnan yläpuolella.

Yksi arvokas alus pystyy muuttamaan vientitilaston kärjen

Ruotsi on yleensä Suomen veneviennin pääkohde. Ainakin silloin, kun vienti mitataan veneiden määrällä.

”Euroilla mitaten järjestys voi olla toinen”, Venealan Keskusliiton Finnboatin toimitusjohtaja **Jouko Huju** sanoo.

Hän kertoo esimerkin.

”Kolme vuotta sitten venevientiimme suurimmaksi kohdemaaksi euroissa mitattuna nousi Englanti. Sinne viety yksi todella kallis vene peittoi siinä hinnaltaan Ruotsiin viedyt 3 000 venettä.”

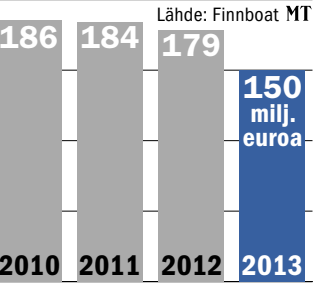
Niinpä Ruotsi putosi vientitilaston toiselle sijalle.

Viety vene oli suuri purjealus
Hujun kertomana vuonna Englantiin oli tullattu Suomesta suuri ja viimeisen päälle varusteltu purjevene.

”Pietarsaaren seudulla toi-

Suomen venevientä

Yritysten ilmoittama vientilaskutus



mivat Nautor ja Baltic Yachts valmistavat isoja purjeveneitä.”

”Kummankin tehtaan tuotanto on erikoistunutta, ja niiden asiakkaat ovat erittäin varakkaita. Veneiden hinta voi korkeimmillaan kohota useisiin kymmeniin miljooniin euroihin”, Huju arvioi.

ANTTI KANTOLA

VENEALA

470 miljoonan euron liikevaihto

Veneala työllistää Suomessa noin 3 500 ihmistä. Luvussa ovat mukana veneenrakentajien lisäksi muun muassa kauppiaat sekä telakka- ja korjaamoyrittäjät.

Yritysten yhteenlaskettu

liikevaihto on 470 miljoonaa. **Telakka- ja** korjaamoyrittäjien määrä kasvaa. Telakat huolehtivat esimerkiksi talvisäilytyksestä.

Viime vuonna Suomessa myytiin 6 000 uutta venettä.