

tut suomalaiset biotekniikan yritykset olivat tappiollisia, kertoi yrityksen viimeksi julkistettu tilinpäätös. Syvimmälle on vajonnut eniten tuettu pörssiyritys Biotie, joka teki 4,5 miljoonan euron liikevaihdolla 7 miljoonan euron tappion. Silti Aho uskoo, että ala luo tulevaisuuden työpaikat.

Meillä on vähän yli sata biotekniikka-alan yritystä, jotka työllistävät vuosituhannen alussa n. 4 000 ihmistä. Lisäksi melkein kaikki lupaavat yritykset on jo ostettu amerikkalaiseen omistukseen. Koko biotekniikka-alaan liittyy myös melkoisia eettisiä ja yhteiskunnallisia riskejä. Vaikka biotekniikka on aloittanut kehitystoimintansa Yhdysvalloissa, ei sen työllistävä vaikutus ole kovin mittavaa. Yhdysvalloissa oli vuonna 1998 noin 1 300 biotekniikka-alan yritystä ja vähän yli 150 000 työntekijää. Euroopassa oli yhteensä 1 200 yritystä ja 45 000 työntekijää, joten massatyöttömyyden

poistajaksi alasta ei taida olla.

Ahon johtama työryhmä on syystä huolissaan, että isot eurooppalaisyritykset sijoittavat tutkimus- ja tuotekehittelytoimintaansa kasvavassa määrin Euroopan ulkopuolelle. ”Vaikka se kuulostaa julmalta, tosiasia on, että nämä globalisoituneet eurooppalaiset yritykset eivät välttämättä tarvitse Eurooppaa, mutta Eurooppa tarvitsee niitä”, toteaa Aho. Entiseltä poliitikolta tällainen lausunto on vastuutonta. Ensin on ideologisin syin vapautettu pääomat ja markkinat ymmärtämättä päätösten seurauksia ja sitten nostetaan kädet pystyyn. Hyväksytään luonnonlakina katastrofaalinen kehitys ja sanotaan, että se on ”ainoa” vaihtoehto.

Suomessa on tähän asti kannettu ensisijaista huolta siitä, että tehdastyö karkaa halpatuontimaihin. Paljon vähemmän on kiinnitetty huomiota siihen, että niin sanottua valkokaulustyötä, esimerkiksi suunnittelua ja tuo-

tekehitystä, voidaan tietoverkkojen avulla hajauttaa muualle maailmaan. Suomen tärkein tutkimus- ja tuotekehittäjä, Nokia, on entistä selvemmin lähtemässä tälle tielle.

Jo aiemmin Nokia on perustanut uusia tutkimuskeskuksia esimerkiksi Kiinaan ja Intiaan, mutta nyt se aikoo siirtää verkkoyksikkönsä jo olemassa olevaa tuotekehitystä Suomesta ulkomaille, varsinkin Aasiaan. Silti ”köyhä” Nokia saa ylivoimaisesti eniten tutkimus- ja tuotekehittelytukiaisia yhteiskunnalta ja mm. Ahon johtamalta laitokselta. Nokia ei perustele siirtotarvetta kustannussäästöillä vaan sillä, että sen pitää olla lähellä asiakkaita. Se on perusteltu syy, mutta tuskin yhtiö panee pahakseen, vaikka tuotekehitys tällä keinolla halpenisikin. Samalla Nokian kurssinousu ja johtajien optiot ja bonukset tulevat varmistetuiksi.

## APUA! Meiltä viedään yksityisyys

PENTTI YRJÖNEN

Aikoinaan väitettiin Suomen toistavan Ruotsin virheratkaisut muutaman vuoden viiveellä huolimatta median ja kansan mielipiteistä. Nykyisin voidaan väittää pienempien kuntien toistavan Helsingin mokat, jopa niiden vielä viihtyessä otsikoissa. Pääkaupunkiseudun huonomaineisin yritys lienee nykyään Korsisaari Oy, joka yhdessä kaupungin kanssa on organisoinut

vanhusten ja vammaisten kuljetuspalvelut. Nyt tuo Helsingissä kokeiluna alkanut seikkailu ja vammaisten oikeuksien härski polkeminen muuttuvat käytännöksi koko maassa. Vanhasta taksikäytännöstä siirrytään näihin, luultavasti jopa perustuslakimme vastaisiin, ”ryhmäkuljetuksiin”.

Samalla suoritetaan mitä härskein tulonsiirto rehellsiltä suo-

malaisilta taksiyrittäjiltä ahneelle tanskalaisyhtiölle (TDC Song Oy), jolla on suhteita rakkaaseen (ja vieläkin ahneempaan) Elisaamme. Varmasti muutama taksikeskus tässä maassa kaa-tuu ja kilometritehtaalle joutuvat ne pitkään alalla olleet, jotka osaavat vielä palvelun jalon taidon. Epävarmuus tulevaisuudesta on jo nyt pysäyttänyt muutamien pyörien pyörimisen täällä

Etelä-Savossakin. Luulisi maamme päättäjillekin olevan jo selvää, että jokainen välistä vetäjä lisää kustannuksia. Nimellisesti kyytivälityksen hoitaa Etelä-Savon matkapalvelukeskus, mutta tokko kukaan ihmettelee toimipisteen sijaintia pohjoisimmasa Pohjois-Savossa eli Iisalmessa. Seuraava vaihe varmasti onkin sitten Espanjan aurinkorannikko, jonne Elisan ”virkailija pääsee ansiolomalle”.

*Invataksit* ovat olleet toimiva palvelulaitos. Monelle on varmasti muodostunut kanta-asiakassuhde tietyn kuljettajan kanssa, ja tämä on usein hoitanut myös muita asioita kuin kuljetuksen. Hän on jonottanut apteekissa ja auttanut kaupossa, hoitanut asioinnin pankki-automatilla, jonne (pyörätuolia käyttävä tai pienikokoinen) vammainen ei monesti itse edes ylety. Jonkin pikkuasian kuljettaja on hoitanut ilman asiakkaan mukanaoloakin, kuten reseptivapaat lääkkeet apteekista kotiin, apuvälineitä tai vaatteita sairaalaan tai kyläpaikkaan. Olisi voinut tuoda vaikka puhtaana paidan tai kalsarit kaupasta, vaikka tätä en kokeillutkaan. Nämä palvelut on nyt muisto vain, tuntemattomalle kuljettajalle en ainakaan minä tule antamaan pankkitunnuksia enkä kotiavaimia. Rasittavaa on varmasti myös kerta toisen jälkeen opettaa, mistä minua saa ottaa kiinni ja mitä apua tarvitsen.

Nyt ”ryhmäkuljetusten” alkaessa auto soitetaan ennakkoon vähintään tuntia ennen satojen kilometrien päässä olevalta tanskalaisoperaattorilta. Kuljettajana saattaa olla henkilö, jonka ajotaitoon en luota (olen ennenkin pelännyt taksissa), ja kyydissä ”pokia”, joista joku menee kirkkoon, toinen kapakkaan ja

ilmapiiri autossa niin sakea, ettei sekaan tunnu sopivan. Kumpikaan ei tietenkään haluaisi toisen tietävän matkansa kohdetta. Takaisintulomatkasta puhumattakaan, silloin konflikti on ajautunut varmasti asteelle, jossa kuski suorittaa ulosmarssin. En taatusti ole ainut vammainen, jolla on allergioita, ja jos kanssani samaan autoon astuu hajusteilla hölvätty mummeli, lakoilla kutrinsa kiinnittänyt pimuli tai partavetensä (vaikka oikeinkin) nauttinut ukkeli, jatkuu matkani ambulanssilla pillit päällä ja se sitten niistä säästöistä.

Säästöjä menetelmästä syntyykin vain vammaisten ja vanhusten jättäessä palvelut käyttämättä. Helsingissä ei ole suuriakaan ongelma, vaikka poikkeaisit invataksilla sosiaalitoimistossa. Täällä Mikkelin Otavassa sinua osoitellaan sormella kuukausi ja kuiske kaupan jonossa selän takana on melkoinen. Stadissa voin käydä vaikka sukupuolitautilin klinikalla, koska tutun sattuminen paikalle on epätodennäköistä, täällä pelkkä terveyskeskuskäyntikin aiheuttaa palaverin viisasten kivellä, koska kaikki tuntevat toisensa. Intimiteettisuoja vammaisella ei ole, tästedes tiedämme, mitä toinen syökin. Tuleekohan näihin kyyteihin vielä pukeutumispakkokin, solmiolla vai ilman? Vai onko seuraava vaihe se ”korkeelaitanen”, se jolla ennen kuskattiin mulle ja Karjakuntaan?

Mielestäni yleisenä käytäntönä olevassa 18 invataksimatkaa kuukaudessa on 2/3 liikaa. Jos säästöjä halutaan saada, rajoitetaan matkojen määrä tarpeellisiin, mutta ei tehdä palveluita käyttökeltomiksi. Henkilökohtaisesti olen käyttänyt yleensä matkakohteistani vajaan neljänneksen. Silloin olen suunnitellut ostokset ja käynnit niin, että ne ovat tapahtuneet taksin odottaessa tai hoitaessa asian ja poistuessa, jos jossakin kuluu aikaa pidempään. Nytkö minun pitäisi tilata aina tuntia ennen uusi taksi siirtyessäni kaupasta toiseen, lääkäristä apteekkiin ja kaverin luota toisen luo. No, tulisihan tuo matkamäärä käytettyä päivässä, hyödyn korjaisi tuo tanskalaisoperaattori. Kunnille ja kaupungeille ei säästöä missään tapauksessa tule muodostumaan, vaan kuluja moninkertaisesti, sillä avustajien tarve lisääntyy progressiivisesti. Mutta kun näihin tehtäviin ei ole tahtonut löytyä tekijöitä niiden huonosta arvostuksesta johtuen nykyisessä määrin.

Jos taksitolpalla on jonon keulassa vanha Lada, on asiakkaalla oikeus odottaa sen lähtöä ja hypätä seuraavana olevaan Mer-suun, mikäli asiakkaita ei ole jonoksi asti. Siirtymällä jonossa viimeiseksi saan varmasti valitua haluamani auton ja kuljettajan, joka myös usein on se varsinainen ongelma. Mamma, jolla taustapeilistä roikkuu se ihana vihreä Wunderbaum tai jokin muu ns. raikastin, ei saa minua kyytiinsä kilon kappaleinakaan, koska tiedän tarvitsevani lääkinnällistä apua jo muutaman minuutin kuluttua. Mutta sanopa tämä kuljettajalle. Puhun kokemuksen syvällä rintäänällä, sillä tuollainen kyyti on jo kahdesti päättynyt poliisilaitokselle (Helsingissä).

Miksi en saa soittaa suoraan omalle tutulle ja turvallisel kuskilleni, miksi minun pitää lahjoittaa tanskalaiselle TDC Songille, ja miksi taksinkin pitää hyväksyä tämä uusi kirkollisvero? Minkä lain mukaan kaikilla suomalaisilla on pakko olla kännykkä, vimpain, jolla paluu-

kyyti ainoastaan järjesty? Kuka maksaa tuon operaattorin vaatiman takuumaksun luottohäiriöisten kohdalla ja hankkiiko sosu kannyn? Avoimia kysymyksiä on paljon. Tietoa projektista on kuulemma ollut saatavilla kuu-kausia. Minulle se tuli ”pyytämättä ja täydellisenä yllätyksenä”, kun vakiokuljettajani kysyi, miksi en ole ottanut kantaa asiaan. Ilmeisesti myöskään muille

tiedotusvälineiden kanssa toimiville ei tätä kuljetustarvekyselyä lähetetty kuin pyynnöstä ja viime tipassa, jotteivät nämä todellakin ottaisi siihen kantaa ja saisi muita palvelun tarvitsijoita le-vottomiksi.

Huvittavinta tässä tilanteessa onkin, että henkilöt, jotka minulta tätä kannanottoa ovat pyytäneet, kuuluvat ryhmään vammaisten ja vanhusten asioista

päättävät ja niitä hoitavat henkilöt. Joukossa on pari lääkäriä, pari sairaalassosiaalityöntekijää ja jopa oikeita sosiaalivirkailijoita, jotka ovat itse osallistuneet päätöksen tekoon. ”Pena, jonkun on pakko kirjoittaa tästä”, minulle sanottiin. Olisiko heidän ollut liian uskallettua esiintyä omilla nimillään meille myönteisessä hengessä? Minä vaan kysyn.

## Kilpailutalouden kritiikkiä

PASI PYÖRIÄ

Viimeksi kuluneen neljänneksen vuosisadan aikana Suomi on jälleen kerran kokenut rajun rakennemuutoksen. 1980-luvun nousukautta, jota kasinotaloudeksiinkin kutsuttiin, seurasi poikkeuksellisen syvä taantuma. Vuosina 1991–1993 bruttokansantuote romahti ja työttömyysaste moninkertaistui. Muun muassa rahamarkkinoiden hallitsemattoman vapauttamisen, idänkaupan kuihtumisen ja pankkikriisin seurauksena Suomi ajautui täystyöllisyydestä historian pahimman työttömyyden kuriin.

Toisaalta lama pakotti välttämättömiin rakenteellisiin uudistuksiin työ- ja talouselämässä, mutta toisaalta sen varjolla oikeutettiin kyseenalaisiakin poliittisia ratkaisuja, joiden kustannuksia maksetaan edelleen pitkäaikaistyöttömyyden ja sosiaalisen syrjäytymisen muodossa. Yhteiskunta jakautui uudella tavalla kahtia A- ja B-luokan kan-

salaisiin. Syvin kuilu repesi työllisten ja ei-työllisten välille, vaikka helppoa ei ole patkätöyläisiläkään. Laman seurauksena pitkäaikaistyöttömyys näyttää jääneen pysyväksi ongelmaksi. Tilastot myös kertovat, että työssä käyviä köyhiä on aikaisempaa enemmän.

Kenties vielä työelämän korttipakan uusjakoakin suurempi muutos on tapahtunut asenteiden ja kulttuurisen ilmaston tasolla. Nykyistä ajan henkeä ilmentää hyvin se, että kilpailutalouden retoriikalta ei voi välttyä juuri missään. Muistan vielä, kun 1980-luvulla ala-asteen luokanopettajani peitti musteella paikallisen säästöpankin nimen koululle lahjoitetuista lukujärjestyksistä. Nykyisin koulujen ja yritysten yhteistyö on arkipäivää ja yrittäjyyskasvatus haluttaisiin osaksi perusopetusta ja jopa päivähoitoakin.

Taloudellinen kilpailu ja yrittäjyys sinänsä eivät toki ole on-

Risto Heiskala & Eeva Luhtakallio (toim.)  
Uusi jako. Miten Suomesta tuli kilpailukyky-yhteiskunta?  
Helsinki: Gaudeamus, 2006  
255 s.

Kati Rantala & Pekka Sulkunen (toim.)  
Projektityhteiskunnan kääntöpuolia  
Helsinki: Gaudeamus, 2006  
246 s.

gelma. Päinvastoin yhteinen hyvä syntyy elinkelpoisesta yritystoiminnasta ja tuottavuuden kasvusta. Ongelman ydin on siinä, että kilpailutaloudesta on muodostunut kyseenalaistamaton mantra sielläkin, missä muiden kuin taloudellisten arvojen pitäisi ratkaista. Yrittäjyyden käsite on laajentunut liiketalouden rajojen ulkopuolelle. Esimerkik-