

## ISÄNMAAN PARTURIT

Margaret Thatcherin johtamat konservatiivit nousivat valtaan Britanniassa vuonna 1979 – keskeisenä vaaliteemanaan julkisen omaisuuden yksityistäminen. Eikä puolue pettänyt lupauksiaan: vuosina 1979–97 konservatiivihallitukset myivät kaksi kolmasosaa valtion omistamista liiketoiminnoista: kaasun- ja sähköntuotannon, vesilaitokset, telelaitoksen, terästeollisuuden, lentoyhtiö British Airwaysin.

Thatcherilainen uusliberalismi levisi maailmalle kulovalkean tavoin – ja saavutti viimein myös Suomen 1990-luvulla, sosialismin romahduksen ja syvän laman luomassa otollisessa tilanteessa.

Yksi suurimmista Britannian projekteista oli rautateiden yksityistäminen, jonka John Majorin hallitus onnistui toteuttamaan vuonna 1994. Helsingin Sanomien toimittaja Juha Sainio kertoi kokosivun jutussaan (27.5.), mitä sitten tapahtui. Aiemmin yhden katon alla ollut British Rail pilkottiin sadan yhtiön tilkkutäkiksi. Rataverkko ja suurimmat asemat päättyivät Railtrack-yhtiölle, joka siirsi ratojen kunnossapidon ja kiskojen uusimisen alihankkijoille, jotka siirsivät ne alihankkijoille. Junakalusto jaettiin kolmelle yhtiölle, joilta 25 alueellista liikenneyhtiötä vuokrasi vaununsa ja veturinsa. Railtrack alkoi periä junayhtiöiltä vuokraa radan käytöstä.

Ennen rautateiden yksityistämistä veronmaksajat tukivat junaliikennettä kymmenellä miljardilla markalla vuodessa, ja näiden tukien poistamiseen hallitus sanoi yksityistämisen ja kilpailun avulla tähtäävänsä. Kävi päinvastoin:

”Yksityistämisen jälkeen lasku kasvoi. Brittiläiset veronmaksajat maksavat jo yli 13 miljardia markkaa vuodessa tukiaisia, mutta saavat vastineeksi Euroopan kalleimmat junaliput ja Länsi-Euroopan raihnaisimpia junia.”

Ensimmäiset vuodet Railtrack näytti voittoa, kun yhtiö saattoi tukeutua valtiolta saatuaan kelpoiseen rataverkkoon. Sen kunto alkoi kuitenkin nopeasti heikentyä, ja yhtiö totesi, etteivät sen rahat riitä ratojen korjaamiseen. Railtrack anoi ja sai tänä vuonna valtiolta 15 miljardia markkaa tukea rataverkon kunnostukseen. Samalla yhtiö ilmoitti tuloksensa olevan ensi kertaa tappiollinen, viisi miljardia markkaa. Siitä huolimatta yhtiö päätti maksaa osinkoja saman verran kuin edellisensäkin vuonna eli 1,3 miljardia markkaa – ”sijoittajien luottamuksen ylläpitämiseksi”.

Tappioiden takia Railtrackin markkina-arvo putosi vain vajaat kymmenen prosenttia eivätkä sijoittajat kaikonneet:

”He laskevat, ettei valtiolla ole varaa päästää Railtrackia konkurssiin, vaan se pelastaa yhtiön ennemmin tai myöhemmin, tavalla tai toisella.”

Juha Sainio tiivistää: ”British Rail lienee ääriesimerkki siitä, mihin julkisen palvelun yksityistäminen voi johtaa. On yksityistäminen toki johtanut Britanniassa myös parempiin ja halvempiin palveluihin”.

Sainio osuu asian ytimeen. Kaikissa länsimaissa on (ollut) valtion perustamaa ja ylläpitämää toimintaa, joka luonteensa puolesta kuuluu neutraalin tuotannon piiriin ja joka voidaan huoletta yksityistää vaarantamatta yleistä etua. Mutta pääosa valtion omistuksista on kaikissa maissa keskit-

tynyt talouden infrastruktuurin kannalta välttämättömiin ja muun yritystoiminnan perustana oleviin palveluihin, mm. rautateihin, maanteihin, postiin ja energiaan eri muodoissaan.

Ja juuri näitä rakenteeltaan monopoliasemassa olevia toimintoja yksityistäjät erityisesti himoitsevat, koska niissä on mahdollista toteuttaa jokaisen kapitalistin unelma: voittojen yksityistäminen ja kulujen sosialisointi – kuten Railtrackin tapauksessa. Koska rautatiet ovat talouden toiminnan välttämätön perusta, yksityistetty yhtiö kykenee aina kiristämään valtiolta maksimaalisen määrän tukea – voidakseen samaan aikaan jakaa normaalit osingot ”sijoittajien luottamuksen ylläpitämiseksi”.

Tämä bluffi ei oikein enää mene läpi – edes Suomessa. Kesäkuun 1. päivänä Helsingin Sanomien pääkirjoitus yllätti 1990-luvun kilpailuideologian massiivisen tuputuksen turruttaman lukijan. ”Kansallinen lentoyhtiö on Suomelle itseisarvo”, julisti otsikko, ja teksti kysyy, onko Finnairilla, pienellä kansallisella yhtiöllä, sijaa kansainvälisessä kilpailussa:

”On, jos yhtiö osaa keskittyä oikein: rakentaa reittiverkko oikein, pitää kustannukset kurissa ja silti laatu, sekä tekninen osaaminen että palvelu, korkealla tasolla. Euroopan reunalla sijaitsevan Suomen kansallinen etu on, että Finnairin pääkonttori säilyy Suomessa ja että yhtiö katsoo lentoliikennetoimintaa suomalaisesta näkökulmasta.”

”Itseisarvo”, ”kansallinen etu”, ”suomalainen näkökulma” – tämä ei enää ole uusliberalismin ideologian mukaista kielenkäyttöä. Järkeä alkaa hiipiä takaisin.

Nykyisin ihmetellään, miten ääriivasemmistolaisuuden nousu Euroopassa ja myös Suomessa oli 1970-luvulla mahdollista. Joskus lähitulevaisuudessa tullaan hämmästelemään sitä, miten Thatcherin uusliberalismin kaltainen huuma onnistui ravistelemaan koko Eurooppaa 1980- ja 1990-luvulla.

MATTI VIRTANEN