Suomen Satamaliitto
Finlands Hamnförbund

Lausunto

10.5.2021

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Kuuleminen liikennejaostossa 11.5.2021 klo 11.00

VNS 2/2021 Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2021-2032

Suomen Satamaliitto ry esittää että:

1. LJS12 -suunnitelmassa valtion esittämää ”hyötyjä maksaa” – periaatetta ei sovelleta yleisten meri- ja sisävesisatamien vesiväyläinvestointien rahoituksessa sataman luonteen vuoksi.
2. Valtio sitoutuu noudattamaan tasapuolisia periaatteita satamiin johtavien meri- ja vesiväylien investointien rahoituksessa.

Perustelut:

1. Suomen ulkomaankauppa toimii merikuljetusten varassa. Kaupallisin perustein toimivia (ja muutoin kuin toiminnaltaan vähäisiä) yleisiä satamayhtiöitä on Suomessa 24 kpl, joista valtaosa on kuntien omistamia. Yhtään valtion omistamaa satamaa ei Suomessa ole.

   Yleisten satamien vaikutus Suomen talouteen ja hyvinvointiin ulottuu poikkeuksetta sataman alueellista sijaintiaan laajemmalle, usein kansalliseen ja kansainväliseen ulottuvuuteen.

   Satamat ovat luonteeltaan investointivetoinen toimiala, ja siten kilpailevat toistensa kanssa nimenomaan infrastruktuuriin tekemiensä investointien kautta. Tässä satamayhtiöt eroavat yksittäisistä teollisuusyrityksistä, jotka kilpailevat keskenään tuotteillaan, ja joiden kohdalla ”hyötyjä” on yleistä satamaa välittömämmin tunnistettavissa.

   Liikenne12 suunnitelmassa satamayhtiöt rinnastetaan yksittäisiin teollisuusyrityksiin, mikä ei ole onnistunut vertailukohta eikä perusteltu rinnastus.

   Meriväylän syventäminen (kehittämishanke) on aina satamayhtiön ja valtion yhteishanke. Hallinnointiraja on määritelty kartassa. Satamaan johtavan vesiväylähankkeessa on edelliseen hallituskauteen asti on vallinnut

selkeä periaate, jonka mukaan valtio vastaa omasta väyläosuudestaan ja satamayhtiö hallinnoimansa alueen investoinnista (i.e. vesiväylän rannikon puoleinen osa, satama-altaat sekä usein myös laiturirakenteita ja kenttiä laiturin lähellä).

Liikenne12 selonteossa tuodaan esille, että ”hyötyjä maksaa” -periaatetta on jo sovellettu satamiin johtavien kehittämishankkeiden kohdalla. Tarkasti ottaen sitä on sovellettu yhden ainoan kerran, jolloin niputettiin yhteen kolmeen eri satamaan johtavat, samanaikaisesti käynnistettävät vesiväylähankkeet. Näiden hankkeiden sisäiset rahoitusosuudet eivät olleet keskenään tasapuoliset, eikä muutoksesta käyty keskustelua ennakkoon. Kuluvalla vaalikaudella käynnistyvään, ja budjettirahoituksen saaneeseen, yhteen merisatamaan johtavaan vesiväylän syventämiseen ei taas sovelleta ”hyötyjä maksaa” -periaatetta.

2. Satamayhtiöt kilpailevat keskenään asiakkaistaan kehittämällä infrastruktuuriaan (ja digitaalisia palveluitaan). Satamayhtiöitä velvoittavat EU:n kilpailusäännöt sekä satamien erityinen valtiontukisääntely.

   Soveltamalla erilaisia pelisääntöjä eri satamayhtiöiden kanssa toteutettaviin infrastruktuuri-investointeihin valtio vaikuttaa tahtomattaan satamayhtiöiden keskinäiseen kilpailuun. Ylimääräiset ja ennakoimattomat, ja satamayhtiön investointikokonaisuudessa merkittävän kokoluokan kustannukset heijastuvat välittömästi sataman asiakasmaksuihin.

Esitys:

Suomen Satamaliitto ry esittää, että sivulle 70 tehdään korjaus:

Poistetaan teksti: ”Hyödynnetään valtion ja satamien yhteisrahoitusta vesiväylähankkeiden toteutuksessa mahdollisuuksien mukaan.” Ja korvataan se seuraavalla virkkeellä: ”Satamiin johtavien vesiväylien yhteisrahoitushankkeissa noudatetaan periaatetta, jonka mukaan valtio vastaa hankkeessa omista investointikustannuksistaan ja satama hallinnoimansa alueen investoinnin kustannuksista.”

SUOMEN SATAMALIITTO RY

Annaleena Mäkilä