Suomen Satamaliitto
Finlands Hamnförbund

Lausunto

17.5.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Kuuleminen liikenne- ja viestintävaliokunnassa 18.5.2021 klo 12.00

VNS 2/2021 Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2021-2032

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteena on mm. varmistaa Suomen kansainvälinen saavutettavuus. Lisäksi 12-vuotisen suunnitelman keskeinen lähtökohta on lisätä ennustettavuutta, pitkäjänteisyyttä ja sitä kautta tehokkuutta kaikissa liikenneinfrastruktuurin investoinneissa. Ennustettavuuden tulee koskea niin rahoituksen kohdentamista kuin pelisääntöjä rahoitusvastuissa valtion ja sen kumppaneiden välillä.

Suomen satamien näkökulmasta yhteisrahoituksen periaatteet eivät vastaa niitä periaatteita, joita yleisiin satamiin johtavien vesiväylien investoinneissa on noudatettu pitkällä linjalla. Tämän vuoksi Suomen Satamaliitto ry esittää:

1. että LJS12 -suunnitelmassa valtion esittämää ”hyötyjä maksaa” – periaatetta ei sovelleta yleisten meri- ja sisävesisatamien vesiväyläinvestointien rahoituksessa sataman luonteen vuoksi, ja
2. että valtio sitoutuu noudattamaan tasapuolisia periaatteita satamiin johtavien meri- ja vesiväylien investointien rahoituksessa.
3. Suomen satamat toteuttavat jatkuvasti investointeja kehittääkseen sataman alueen infrastruktuuria (vesiväylät, satama-altaat, laiturit, kentät, raiteet, tiet sataman sisällä, kiinteistöt, turva- ja kuluvalvontalaitteet, muut digitaaliset ratkaisut ym). Satamat odottavat valtion osallistuvan investointeihin riittävillä resursseilla.
4. Maasähköinvestoinnit ja niiden käytön edistäminen satamassa.

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.

17.5.2021

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 yksittäinen ”hyötyjä” on tunnistettavampi kuin yleisen sataman kohdalla, jossa palvellaan kaikkia liikennemuotoja ja niin kuluttaja- kuin teollisia asiakkaita.

Liikenne12 suunnitelmassa satamayhtiöt rinnastetaan yksittäisiin teollisuusyrityksiin. Tätä rinnastusta Suomen satamat eivät pidä perusteltuna.

Meriväylän syventäminen (kehittämishanke) on aina satamayhtiön ja valtion yhteishanke. Hallinnointiraja merellä on määritelty kartassa. Satamaan johtavan vesiväylän investointihankkeissa 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 toimialan kanssa ennakkoon. Kuluvalla vaalikaudella taas ei ole sovellettu ”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.

3. Liikenteen turvallisuusvirasto Traficom on tuottanut selvityksen yleisten satamien investoinneista. Julkaisu 1/2021 ”Investoinnit Suomen satamiin 2016-2025” listaa menneen viiden vuoden toteutuneet investoinnit sekä avaa satamayhtiöiden ilmoittamia investointisuunnitelmia seuraaville viidelle vuodelle. Selvityksen mukaan yksinomaan vesiväyliin satamayhtiöt ovat investoimassa keskimäärin 24 miljoonaa euroa vuodessa, kun taas

17.5.2021

LJS12 mukaan valtio varautuu investoimaan satamiin johtavien vesiväylien kehittämiseen keskimäärin noin 10 miljoonaa euroa seuraavan 12 vuoden kuluessa. Valtion panos tulee vähintäänkin kaksinkertaistaa (ja poistaa ”hyötyjä maksaa periaate” satamien osalta).

4. Satamat investoivat lähitulevaisuudessa toimiin, jotka vähentävät liikenteen päästöjä ja sujuvoittavat liikennettä satamissa. On nähtävissä, että mm. maasähkön käyttöön satamissa kohdentuu nykyistä tiukempia investointivelvoitteita merenkulun päästöjen vähentämiseksi. Lisäksi erityisesti matkustajasatamissa automaattiset kiinnityslaitteet nopeuttavat aluksen kiinnittymistä laituriin, mikä puolestaan lisää työturvallisuutta, antaa lyhyellä kääntöajalla kulkevalle alukselle enemmän aikaa merimatkaan, jolloin alus voi optimoida omaa polttoainekulutustaan ja siten vaikuttaa myös päästöihin.

   Siirtymä puhtaaseen liikenteeseen edellyttää kaikilta toimijoilta investointeja. Valtiolta odotetaan hyvää kumppanuutta sekä kannusteita investoinneille. Yksi maasähkön käyttöä edistävä esitys on laskea sähköveron EU:n minimiin kun alus kytkeytyy satamassa maasähkön käyttöön.

Esitys:

Suomen Satamaliitto ry esittää, että

LJS12 suunnitelman sivuille 63 ja 70 tehdään korjaukset:

s. 63 Kaksinkertaistetaan suunnittelukauden valtion budjettirahoitteiset voimavarat vesiväylien kehittämiseksi.

s. 70 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