

Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025-2032, luonnos 17.11.2023

Lausuntopyynnön diaarinumero: VÄYLÄ/6978/04.00/2023

### **Suomen Laivameklarit ry:n lausunto, 23.12.2023**

Kiitämme mahdollisuudesta lausua investointiohjelman luonnoksesta.

Suomen Laivameklarit ry edustaa 39 yritystä, jotka tarjoavat merikuljetuksiin liittyviä palveluja. Yhdistyksen jäsenyritykset ovat agentteja, laivameklareita, satamaoperaattoreita sekä suomalaisia ja ulkomaisia varustamoja. Tuoteryhmästä riippuen ulkomaisella aluskapasiteetilla kuljetetaan 50 – 90 % rahdista. Satamakäynneistä noin 80 % tehdään ulkomaisilla aluksilla. Suomalaiset laivameklarit, agentit ja Suomessa toimivat ulkomaiset varustamot tarjoavat kontaktipinnan näihin yrityksiin.

Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

#### **1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?**

Tarkastelemme ohjelmaa vesiväylien osalta. Suomen ulkomaankaupasta 90 % kulkee meriväylien ja satamien kautta. Ulkomaisten alusten osuus kuljetuksista on noin 70 -80 %.

Merikuljetukset ovat globaalia liiketoimintaa, johon maailman poliittinen tilanne ja kriisit vaikuttavat. Tämä vaikuttaa toimintaympäristöön Suomessa, joka on täysin riippuvainen merikuljetuksista. Huoltovarmuuden näkökulmasta tulisi investointitarpeissa tarkastella myös mahdollisuuksia siirtää liikennettä länsirannikon satamiin, jos Suomenlahden isot satamat eivät ole käytettävissä.

Toimintaympäristö on muuttunut myös Suomen uusien puolustus sopimusten (NATO ja DCA) myötä. Suomen kumppanien joukot tulevat tarvitsemaan paljonkin huolto- ja muita kuljetuksia. Niitä varten väyläverkon, satamien ja takamaan yhteyksien tulee olla kunnossa.

Saimaan kanavan käyttö on lähes kokonaan loppunut ja rahdit siirtyneet muihin satamiin tai liikennemuotoihin. Onkin hyvä, että Saimaan kanavan kehittämiseen tarkoitettut varat on siirretty muiden vesiväylien rahoittamiseen.

Aluskoon kasvu on jo pitempiaikainen ja pysyvä muutos lähiliikenteessä. Koska väylien syvyys ei aina riitä, lähiliikenteessä kulkee paljon puolityhjiä aluksia. Väylien syvyyden kasvattamisella voidaan vaikuttaa lastin määrään ja sitä kautta saman lastin kuljettamiseen tarvittavien aluskäyntien määrään.

#### **2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?**

Vesiväylien osuus on rahallisesti pieni, verrattuna muihin väyläinvestointeihin. Lisäksi summa jakaantuu useisiin pieniin projekteihin, joiden yhteiskunnallinen merkitys ei välttämättä ole suuri.

Vesiväylien osalta kannattaisi näin pitkällä aikavälillä tarkastelua tehdä myös huoltovarmuuden näkökulmasta. Erityisesti mahdollisuudet siirtää konttiliikennettä eri satamiin tulisi huomioida.

**3. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehyyksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?**

Liikennemuotokohtainen talouskehys saattaa haitata kokonaistaloudellista arviointia ja kokonaisuuden suunnittelua ja estää nopeat päätökset, joita tarvitaan toimintaympäristön muuttuessa nopeasti erilaisten kriisien vuoksi.

**Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?**

Jatkuva ja aktiivinen keskustelu ja yhteydenpito toimijoiden kanssa on tarpeen, ei vain lausuntojen pyytäminen kerran vuodessa.

**4. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?**

Suomen konttikuljetukset ovat lähes 100 % ulkomaisen aluskapasiteetin varassa ja ne ovat keskittyneet isoihin satamiin (Helsinki, Kotka, Rauma). Tällä hetkellä asiat sujuvat hyvin, ja tiedossa ei ole aluskoon kasvua tai muuta väyliin vaikuttavaa. Asiaa on kuitenkin hyvä pitää silmällä erityisesti huoltovarmuuden näkökulmasta.

**5. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?**

Kaiken kaikkiaan toive on, että rahaa laitetaan järkeviin kohteisiin, joilla on yhteiskunnallista merkitystä ja niistä saadaan kokonaistaloudellista hyötyä. Arviointia siitä, mihin kannattaa panostaa, kannattaa kehittää. Jonkinlaiset ”kärkihankkeet”, joihin investoidaan paljon kokonaisuutena eri väylien osalta, olisi hyvä nostaa erikseen esille.

Investoinnin pitää myös tuottaa, joten sitäkin tulisi arvioida. Olisi myös hyvä, jos suunnitelmassa arvioitaisiin hankkeita koko toimitusketjun toimivuuden kannalta. Erityisesti satamien kokonaistoimivuus tulisi ottaa siinä huomioon.

Suomen Laivameklarit ry:n puolesta

Sari Turkkila  
toiminnanjohtaja  
[sari.turkkila@shipbrokers.fi](mailto:sari.turkkila@shipbrokers.fi)  
+358405263348  
[www.shipbrokers.fi](http://www.shipbrokers.fi)