

Meriliikennestrategia – Satamat ja satamatoiminnot

Meriliikennestrategian tärkein tavoite tulee olla Suomen kilpailukyvyn varmistaminen. Jotta Suomessa voidaan harjoittaa teollista tuotantoa ja kaupallista toimintaa, on meidän kyettävä hoitamaan vienti- ja tuontikuljetuksemme riittävän kustannustehokkaasti. Merenkulun kustannusten alentamisen avulla voidaan vaikuttaa suoraan alusliikenteen taloudellisuuteen ja sitä kautta meriliikenteen hintoihin ja yritystemme logistiikkakustannuksiin. Seuraavien lähivuosien aikana merenkulun kustannukset valitettavasti nousevat merkittävästi monien jo tehtyjen sitovien päätösten vuoksi. Tämän vuoksi kustannuksia on alennettava kaikilta niiltä osin, johon voimme vielä itse vaikuttaa.

Kokonaiskustannusten kasvun hillitsemiseksi on jo hyvin lyhyellä tähtäimellä alennettava sekä väylä-, että luotsausmaksuista syntyvää kokonaisrasitetta samalla kun maksujen jakautuminen on muutettava maantieteellisesti tasapainoisemmaksi.

Luotsausmaksujen kokonaiskustannusten alentaminen on mahdollista joko avaamalla luotsaus vapaalle kilpailulle tai jos hallinnollinen monopoli halutaan säilyttää, on taksarakennetta ja hinnoitteluprosessia muutettava. Tällöin palvelujen hinnoittelua ei saa jättää monopoliyrityksen päätettäväksi. Lisäksi taksarakennetta on muutettava niin, että luotsausmaksu on sama riippumatta siitä, mihin satamaan alus tulee.

Väylähoidon kokonaiskustannuksia on saatava alemmas, jotta väylämaksuja olisi mahdollista alentaa. Puolet väylähoidon kustannuksista syntyy jäänmurrosta, joten tähän kustannusrakeeseen puuttuminen synnyttää eniten säästöjä. Kustannussäästöjen synnyttämiseksi on jäänmurto Suomessa kilpailutettava.

Satamien ja satamaoperaattoreiden mahdollisuudet parantaa toiminnan kustannustehokkuutta ovat ennen kaikkea sidoksissa siihen, kuinka joustavasti työ satamissa voidaan tehdä. Koko kuljetusketjun tehokkuutta voidaan parantaa kuljetuksen kokonaisaikaa lyhentämällä. Satamaoperaattoreiden osalta keskeinen ongelma on työaikojen joustamattomuus, mikä turhaan pidentää aikaa, jonka laivat joutuvat odottamaan satamassa. Tähän ongelmaan on puututtava jo lyhyellä aikavälillä ja käytännössä siihen voivat vaikuttaa vain työmarkkinajärjestöt. Lisäksi niiden on huolehdittava työrauhan säilymisestä. Ahtauksen osalta on varmistettava riittävä kuljetusten toimintavarmuus myös työtaistelujen aikana. Myös merityölakia (lepoajat yms.) pitää miettiä osana merenkulun kustannusrakennetta.

Myös viranomaistoiminnalla on merkittävä vaikutus kuljetusten kustannustehokkuuteen. Viranhaltijoilla tulisi olla sekä paremmat edellytykset, että tahtotila toimia lainsäädännön puitteissa yritysten hyväksi. Tätä varten viranomaistahon ylimmän johdon on annettava selkeät raja-arvot ja puitteet, minkä sisällä yksittäinen virkahenkilö voi toimia. Tämän jälkeen on yksittäisissä tapauksissa aina katsottava tilannetta yrityksen kannalta parhaalla tavalla. Lisäksi viranomaisten tulisi osittain ottaa myös enemmän neuvova rooli, koska yrityksille ei aina ole täysin selvää, mitä eri määräykset käytännön tasolla tarkoittavat.

Pidemmällä aikavälillä viranomaisten on kehitettävä myös tiedonkulkua viranomaiselta toiselle. Toiminnan kustannustehokkuuden kannalta ei ole järkevää, että yritys joutuu asioimaan kunkin viranomaisen kanssa erikseen. Suurin ongelma on se, että tieto ei kunnolla aina välity edes saman viranomaisen eri osastojen välillä.

Koska elinkeinoelämä on nykyään toiminnassa ympäri vuorokauden viikon kaikkina päivinä, olisi tarpeellista että jo lyhyellä aikavälillä myös viranomaistoiminnot muutetaan työajaltaan nykyistä huomattavasti joustavammiksi. Yrityksille voi syntyä huomattavia kustannuksia mm. ylimääräisten seisonpäivien vuoksi, mikäli viranomaisten mahdollisuus toimia rajoittuu tiukasti virastoajan puitteisiin.

Valtiovallan vastuulla on tehdä nopeasti riittävän pitkäjänteisiä päätöksiä. Koko elinkeinoelämän kannalta keskeinen ongelma on epätietoisuus eri päätösten todellisista kustannusvaikutuksista. Esimerkiksi niin kauan kuin rikkidirektiivin aiheuttamien kustannusnousujen mahdollisesta kompensatiosta ei ole selkeää näkemystä, ei teollisuus voi suunnitella omia investointejaan. Lisäksi on huomioitava, että riippumatta kustannuksista, jotkin tavaravirrat voivat rikkidirektiivin vuoksi loppua kokonaan, koska sopivia aluksia ei ole saatavissa. Valtiovallan taholta tarvitaan nyt johtajuutta sekä pitkän tähtäimen toimenpiteiden selkeää ja yksiselitteistä määrittämistä.