

Liikenne- ja viestintäministeriölle

16.12.2016

Lausunto saariston liikenne- ja kuljetuspalvelujen maksuista

Airiston Nuorkauppakamari esittää yhteysalusliikenteen maksullisesta kokeilusta luopumista seuraavin perustein:

1) Maanteitä ja lossiliikennettä ylläpidetään julkisilla varoilla. Esityksen toteutuessa yhteysalusreitit päässä toimiva yrittäjä, esim. matkailuyrittäjä, kalastaja tai maanviljelijä, ei olisi enää kilpailukykyisessä asemassa lossiliikenteen päässä toimiviin yrittäjiin verrattuna, vaan joutuisi kilpailukyvyttömänä monessa tapauksessa lopettamaan toimintansa tai siirtämään sen muualle.

2) Ministeriö on laskenut yhteysalusliikenteen maksullisuuden tuovan valtiolle noin 4 miljoonan euron kustannussäästöt, josta ajoneuvojen kuljetusmaksujen odotetaan tuovan 1,9 miljoonaa euroa [1]. Laskelma perustuu arvioon, jonka mukaan matkustajamäärät pysyvät ennallaan siirryttäessä käyttäjille maksuttomasta liikenteestä maksulliseen liikennöintiin, eikä laskelmassa näin ollen ole otettu huomioon maksujen vaikutusta asiakkaiden matkustuskäyttäytymiseen. Päivittäin yhteysalusta käyttävät ovat jatkossa kustannusyistä pakotettuja järjestämään matkansa saarella yhteysalusrantaan mönkijällä, traktorilla, edullisella kakkosautolla tai vaikka polkupyörällä, siirtyen kävelen henkilömatkustajana laivaan ja jatkaen matkaa mantereelle pysäköidyllä autolla. Avovesikautena usein matkustavat ajavat jatkossa kustannussyistä matkat omilla veneillään. Arvioidut lipputulot jäävät suurelta osalta saamatta.

3) Ministeriön tiedotteessa kerrotaan maksujen olevan "välttämätön edellytys markkinaehtoisen liikenteen kehittymiselle saaristoalueella". Sinällään jo hyvin optimistinen kannattavuuslaskelma, jossa 17,5 miljoonan euron liikennöintikuluista katetaan noin 23% lipputuloilla osoittaa itsessään, ettei ympärivuotisen, ilman valtion tukea liikennöivän ja saariston asukkaiden tarpeita vastaavan markkinaehtoisen autolauttaliikenteen käynnistyminen saaristossa ole realistinen odote, sillä yrittäjän tulisi saada katetuksi kustannuksista selvästi enemmän kuin 100% eikä vain 23%.

4) Yrittäjyyden huomattava vaikeutuminen saaristossa ja tästä aiheutuvat yhteisöverojen menetykset. **Seuraavalla sivulla on luettavissa kuuden yrittäjän arviot liikenne- ja viestintäministeriön esityksestä.**

Airiston Nuorkauppakamari kannattaa maksullisen yhteysalusliikenteen sijaan yhteysalusliikenteen kehittämistä sekä tarpeen vaatiessa reittien ja aikataulujen optimointia.

Airiston Nuorkauppakamarin puolesta, kunnioitavasti



Otto Salonen
Projektipäällikkö
puh. 040 549 8002



Karl-Johan Spiik
Puheenjohtaja

LIITE 1 - KUUDEN YRITTÄJÄN ARVIOT MAKSULLISESTA YHTEYSALUSLIIKENTEESTÄ

Tuotan matkailupalveluita Turun kaupungin ulkoilusaarella Pähkinäisissä. Saarella vierailevat lukuisat perheet ovat sellaisia, joista suurella osalla ole varaa kalliisiin kesälomamatkoihin tai omaan kesämökkiin. Hintojen asettaminen yhteysalusliikenteeseen vie näiltä perheiltä lomamahdollisuuden ja samalla kävijämäärän laskiessa liikevaihtoni tulee romahtamaan. Tavarantoimitukseni on niin ikään täysin riippuvainen yhteysalusliikenteestä ja maksujen toteutuessa joutuisin tietysti sisällyttämään maksut tuotteiden hintoihin rajuihin korotuksina. Tämä tekisi vähävaraisten perheiden lomailun saarella vieläkin vaikeammaksi.

Birgitte Parkkinen
Yrittäjä, BP-Palvelut

Maksujen asettaminen yhteysalusliikenteeseen ei se voi olla mahdollista, koska muutkaan suomalaiset eivät maksa maantietulleja. Meille saaristolaisille yhteysalus on tien jatke. Meidän pitää kuljettaa eläimiä ja joskus myös tarvikkeita sekä eläinten rehua. Myymme myös puutavaraa mantereelle. Puutavaralle tulee järkyttävä hinta.

Poikani Jan Lindström on rakennusyrittäjä ja hän kulkee asiakkaiden luo yhteysaluksella työkalut mukanaan. Päivittäinen työmaalla käynti laskutettaisiin asiakkaalta. Tämä on sellainen isku, että häneltä menee työt. Lisäksi saaristossa maan arvo huononee, kohta ei ole mökkejä tai yhtään mitään. Onkohan päättäjät liikkunut saaristossa talvisaikaan tai kelirikko aikaan? Silloin ei pääse kulkemaan lainkaan ilman yhteysalusta. Tämä päätös vie saaristolta tulevaisuuden.

Meidän pitää ottaa velkaa, jotta saamme maksettua kuljetukset. Ei saaristoyrittäjien talous kestä tällaista.

Seija Lindström
Maatilayrittäjä
Mikko Lindström perikunta - Seija Lindström, Selja Suurkaulio ja Saga Vaihela Kuivainen

Asumme vaimoni kanssa saaristossa ja kuljemme yhteysaluksella sekä omalla autolla joka päivä töihin Turkuun. Kaavaillut maksut tarkoittaisivat meidän kohdallamme kulkemisesta aiheutuvia lisäkustannuksia 110€/päivä eli 550€/työviikko ja näin ollen 26 000€/vuosi, olettaen että pidämme vuodessa yhden kuukauden lomaa, jonka aikana emme poistu kertaakaan saarelta. Tämä tarkoittaa sitä, että kukaan joka asuu saarella ei voi käydä töissä. Maksullisuuden toteutuessa meidänkin siis pitää muiden töissäkäyvien mukana muuttaa pois saaristosta.

Maksullisuuden kokeilukin toisi epävarmuutta yhteysalusliikennettä nyt hoitaville yrittäjille ja vähentäisi heidän haluaan huoltaa sekä ylläpitää kalustoaan tulevaisuudessa.

Markus Mertsola
Kauppia, K-Supermarket Kivikukkaro

Minulla on viljelmiä Pakinaisten ja Korvenmaan saarella. Tässä tehdään kokeilua pienellä ihmisryhmällä, jonka säästösuunnitelma ei pohjaa mihinkään. En myöskään usko maksujen tuovan kilpailua liikennöintiin, sillä kalliiden yksityisten vesibussien sijaan maksuttomaan yhteysalukseen tottuneet käyttäjät etsivät vaihtoehtoisia huomattavasti edullisia tapoja liikkua saarien välillä. Hankkeen toteutuessa säästöjen sijaan yhteysalusten käyttäjämäärä sukeltaisi ja valtiolle syntyisi ylimääräisiä kuluja maksujen keräämisestä sekä yhteysaluslaitureiden muokkaamisesta kulloinkin liikennöivän kuvitellun yksityisen aluksen tarpeiden mukaiseksi. Jos taksin ajaminen kaupungissa ei tahdo kannattaa, niin miten saaristoaluksesta voisi saada bisneksen etenkin kun toiminnan aloittaminen vaatii satojen tuhansien riskisijoitusta?

Viljely saarissa on tällä hetkellä juuri ja juuri kannattavaa. Mikäli maksullisuus toteutuu niin pelot menevät hömppäheinälle. Millä perusteella esityksen mukaan keltaiset lossit ovat maksuttomia mutta yhteysalukset maksullisia?

Erkki Liitola
Maatalousyrittäjä
Liitolan Mylly

Sen jälkeen kun uutisointi yhteysalusliikenteen mahdollisesta maksullisuudesta alkoi emme ole saaneet yhtään mökkivarausta suomalaisilta asiakkailta. Eikä ihme, sillä esimerkiksi viikonlopuksi kolmella autolla saapuvan kalastusporukan 430 euron mökinvuokrauksen lisäksi vieraille aiheutuisi kuljetuksista kustannuksia yhteysalusmaksuina ylimääräiset 410 euroa. Hinta viikonlopun vietolle siis tuplaantuisi.

Meillä on lisäksi viljelyä ja lihakarjaa kolmessa eri saarella. Viemme lähes viikoittain eläimiä, traktoreita, peräkärryjä, niittokoneita, paalaus-koneita, karhottimia ym. maanviljelyyn liittyvää kalustoa saaresta toiseen, aina sinne missä niitä tarvitaan.

Mikäli yhteysalusliikenteen maksullisuus toteutuu ei mökkien vuokraus enää ole kannattavaa toimintaa ja peltoviljely saa niin ikään jäädä pois. Into tehdä mitään investointeja on tällä hetkellä olematon.

Kahden lapsemme koulunkäynti tulisi maksamaan yhteensä 400e/kk ja päiväkotiin kulkevan nuorimmaisen 800e/kk. Vanhimman lapsen harrastus Turussa tulisi maksamaan niin ikään 400e/kk. Kauppakäynnit 1 krt/vko n. 8000€/vuodessa.

Susanna Pursimo
Maatilayrittäjä
Maatalousyhtymä Pursimo Esa ja Pursimo Eero

Kalastajana saan 2 euroa kilosta ahvenia. Mantereelle vietävän 1000 euron arvoisen 500kg ahvensaaliin rahti olisi 460 euroa, eli tässä tapauksessa lähes puolet saatavasta tulosta menisi rahtiin. Lisäksi vielä tarvitsen paluulaivalla takaisinpäin tyhjiä kalalataikoita ja jäitä.

Helge Törnblom
Kalastaja, Pakinainen