



**TURUN
YLIOPISTO**

YHTEYSALUSLIIKENTEE TOIMINTAMALLIEN VERTAILU JA RISKIARVIOINTI

Lauri Ojala

**TURUN KAUPPAKORKEAKOULUN JULKAISUJA
SARJA E-4:2023**

Yhteysalusliikenteen toimintamallien vertailu ja riskiarviointi

Lauri Ojala

Liikenne- ja viestintäministeriön tilaama yhteysalusliikenteen toimintamallien vertailu

Tiivistelmä

Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) tilaama yhteysalusliikenteen toimintamallien vertailu

Tekijä: Lauri Ojala

Otsikko: Yhteysalusliikenteen toimintamallien vertailu ja riskiarviointi

Päivämäärä: 6.10.2023

Työ on toteutettu LVM:n toimeksiannosta maaliskuu-syyskuussa 2023 osana valtioneuvoston laajempaa tietotarvetta yhteysalusliikenteen kehittämisenäkymistä ja niihin liittyvistä toimenpiteistä.

Selvitys tarkastelee Manner-Suomen yhteysalusliikenteen neljän päätoimintamallin hyötyjä ja haittoja sekä riskejä keskeisille sidosryhmille. Tarkastelun keskiössä ovat mm. reittikokonaisuuksien luonne, aluskanta sekä sopimusten kesto ja liikenteen jatkuvuudenhallinta. Työssä sivutaan myös organisaatiokoon vaikutusta toiminnan jatkuvuuteen ja tehokkuuteen sekä esitetään katsaus Ahvenanmaan maakunnan, Ruotsin ja Viron yhteysalusliikenteeseen. Toimeksiannon vaihtoehtoisissa 1) ja 2) tarkastelussa olivat nykyinen 5-vuotinen (**mallit 1a ja 1b**) ja mahdollinen 10+5 vuoden sopimuskausi (**mallit 2a ja 2b**):

- 1) Nykyinen kilpailutettu malli, jossa kaluston omistavat yksityiset toimijat tai valtion omistama yhtiö
- 2) Ns. pakettikilpailutusmalli, jossa kilpailutetaan nykyistä laajempia reittikokonaisuuksia
- 3) Varustamo, jolla sekä kalusto että operointi (**3a**) tai yhtiössä kalusto ja operointi kilpailutettuna (**3b**)
- 4) Ns. virastomalli, jossa virasto omistaa ja operoi aluksia (**4a**) tai vain omistaa ja vuokraa niitä (**4b**)

Manner-Suomen julkisesti tuetussa ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kilpailuttamassa yhteysalusliikenteessä kulki vuonna 2022 noin 260 000 matkustajaa. Tällä noin 17 milj. euron markkinalla toimi syyskuussa 2023 neljä pääkilpailijaa ja niiden neljä alihankkijaa, joiden yhteenlaskettu henkilöstömäärä on alle 100; aluksia on 15 ja vara-aluksia 6. Ala on pieni ja nyt myös hyvin keskittynyt: toukokuussa 2023 valtio-omisteisen FinFerries-konsernin (Suomen Lauttaliikenne Oy) osuus markkinan rahallisesta arvosta oli 70 %.

2020-luvulla alan ympäristö-, turvallisuus- ja muu sääntely tulee kiristymään. Kaluston ikärakenne on parin viime vuoden aikana kehittynyt parempaan suuntaan, mutta osa aluksista on iäkkäitä ja vara-alukset erittäin iäkkäitä. Edellytykset kehittää alaa sekä uusia kalustoa turvallisempaan ja ympäristöystävällisempään suuntaan ovat kuitenkin olemassa.

Kun tarkastelujänne on 10–20 vuotta, yhteysalusliikenteen toimintamalleista nousee esiin kaksi päävaihtoehtoa, joilla on parhaat edellytykset vastata alan sääntelyn ja toimintaympäristön muutoksiin. Mallien asettaminen keskinäiseen paremmuusjärjestykseen on poliittinen päätös – myös jatkaminen nykyjärjestelyin (**malli 1a**) on päätös:

- vähintään 10+5 vuoden tai jopa 20 vuoden sopimusmalli niin, että nykyisistä reiteistä kootaan 4–7 laajempaa liikennealuetta (**malli 2b**), tai
- valtion omistama varustamo, joka operoi aluksiaan (**malli 3a**).

Molemmat vaihtoehdot edellyttävät määrätietoista, selkeää ja pitkäjänteistä poliittista ohjausta valtioneuvostolta ja vastuuministeriöiltä, jonka tulee välittyä myös kilpailutusta hoitavan ELY-keskuksen suuntaan erityisesti mallissa 2b. Ilman tällaista ohjausta viranomainen ei voi omin päätöksin hyödyntää sitä ainutkertaista potentiaalia, joka yhteysalusliikenteen kehittämiseksi nyt on. Molemmissa malleissa korostuu myös aputoiminimeä FinFerries käyttävän valtionyhtiö Suomen Lauttaliikenne Oy:n määrätietoisuuden ja pitkäjänteisen omistajaohjauksen merkitys.

Avainsanat: yhteysalusliikenne, julkinen hankinta, liikennepalvelujen kilpailuttaminen ja sen toimintamallit, saariston liikennepalvelut, riskiarviointi

Resumé

En jämförelse av upphandlingsmodeller för förbindelsefartygstrafik; uppdragsgivare trafik- och kommunikationsministeriet (TKM)

Författare: Lauri Ojala

Titel: Yhteysalusliikenteen toimintamallien vertailu ja riskiarviointi

Datum: 6.10.2023

Arbetet har utförts på uppdrag av TKM i mars-sept. 2023 som ett led i regeringens bredare kunskapsbehov om utsikterna och alternativen för utvecklingen av förbindelsefartygstrafiken vid Finlands fastlandskust.

Rapporten undersöker för- och nackdelarna med de fyra huvudmodellerna för att organisera den s k förbindelse-fartygstrafiken i skärgården av Finlands fastland, samt riskerna för viktiga intressenter (se nedan). Analysen fokuserar bl.a. på rutternas och flottans egenskaper, kontraktperiodens längd och kontinuiteten av trafiken. Arbetet tar även fasta på effekten av organisationsstorlek på t ex kontinuiteten av verksamheten, och ger en översikt över denna trafikform på Åland och i Sverige och Estland. I modellerna 1) och 2) granskades nuvarande 5-års (**modell 1a & 2a**) och en eventuell 10+5-årig avtalsperiod (**modell 2a & 2b**):

- 1) Den nuvarande upphandlingsmodellen, där fartygen ägs av privata operatörer eller ett statligt bolag
- 2) Den s k paketmodellen, där upphandlingen görs på bredare ruttuppsättningar än de nuvarande
- 3) Ett kommersiellt rederi, som äger och opererar fartygen (**3a**), eller där själva driften upphandlas (**3b**)
- 4) En modell, där myndigheten äger och opererar fartygen (**4a**) eller bara äger och hyr ut dessa (**4b**)

År 2022 reste omkring 260 000 passagerare på fastlandets offentligt subventionerade förbindelsefartyg. Egentliga Finlands NTM-central ansvarar för anbudsförfarandet. Marknadens storlek är cirka 17 milj euro per år med fyra huvudkonkurrenter och deras fyra underleverantörer (september 2023). De anställer sammanlagt mindre än 100 personer; det finns 15 fartyg och 6 reservfartyg. Sektorn är liten och mycket koncentrerad: i maj 2023 hade den statligt ägda FinFerries koncernen (Suomen Lauttaliikenne Oy) 70 % av marknadens monetära värde.

Under 2020-talet kommer branschens miljö-, säkerhets- och andra regelverk att skärpas. Åldersstrukturen på flottan har förbättrats, men några av fartygen är relativt gamla och reservfartygen är mycket gamla. Förutsättningarna för att utveckla branschen att realisera säkrare och mer miljövänliga lösningar finns.

När översynstiden är 10–20 år framträder två huvudalternativ som har de bästa förutsättningarna att svara på förändringar i branschens reglering och verksamhetsmiljö. Att sätta dessa två alternativ i prioritetsordning kräver ett politiskt beslut – också valet att fortsätta med det befintliga arrangemanget (**modell 1a**) är ett beslut:

- en kontraktmodell på minst 10+5 år eller till och med 20 år, så att 4–7 bredare trafikområden sammanställs från de nuvarande rutterna (**modell 2b**), eller
- ett statligt ägt kommersiellt rederi som äger och driver sina fartyg (**modell 3a**).

Båda alternativen kräver en målmedveten, tydlig och långsiktig politisk vägledning från regeringen och ansvariga departement, som även skall förmedlas till NTM-centralen som hanterar upphandling, särskilt i **modell 2b**. Utan en sådan vägledning kan myndigheten inte använda sina egna beslut för att ta tillvara den unika potential som utvecklingen av förbindelsefartygstrafik nu har. De två föreslagna modellerna betonar också vikten av en målmedveten och långsiktig ägarstyrning av det statliga bolaget FinFerries.

Nyckelord: förbindelsefartygstrafik, offentlig upphandling av transporttjänster, transporttjänster i skärgården, riskbedömning

Abstract

A study commissioned by the Ministry of Transport and Communications Finland (MoTC) on operating and public procurement models for small island ferry traffic in the archipelago of Mainland Finland

Author: Lauri Ojala

Title: Yhteysalusliikenteen toimintamallien vertailu ja riskiarviointi

Date: 6 October 2023

The work has been carried out on behalf of Ministry of Transport and Communications Finland in March-September 2023 as part of the Government's broader need for information on the prospects for the development of small island ferry traffic and related measures.

The report examines the benefits, drawbacks, and risks of four main operating models for small island ferry traffic in Mainland Finland for key stakeholders (see below). The focus of the analysis includes the nature of route networks, fleet composition, contract durations, and continuity management of ferry operations. The study also touches upon the impact of organizational size on operational continuity and efficiency and provides an overview of ferry traffic in the Åland Islands, Sweden, and Estonia. In models 1) and 2), the current 5-year (**Models 1a & 2a**) and a 10+5-year period (**Models 1b & 2b**) were examined:

- 1) The current procurement model: vessels owned & operated by private operators or a state-owned firm
- 2) The package tendering model, where tenders comprise route sets that are wider than the current ones
- 3) A commercial company, which operates the fleet (**3a**) or where vessel operation is tendered (**3b**)
- 4) The state agency model, where an agency owns and operates (**4a**), or just owns the fleet (**4b**)

In 2022, about 260,000 passengers were transported in mainland Finland's publicly procured small island ferry services tendered by Southwest Finland Centre for Economic Development, Transport and the Environment, a government authority. In September 2023, there were four main competitors and their respective subcontractors in this approximately €17 million market. Together, they employed fewer than 100 staff, operated 15 vessels, and had 6 reserve vessels. The industry is small and highly concentrated, with the state-owned FinFerries group (Suomen Lauttaliikenne Oy) holding a 70% share of the market's monetary value as of May 2023.

In the 2020s, regulations concerning the environment, safety, and other aspects of the industry are expected to become more stringent. Although the age structure of the fleet has improved in the last few years, some vessels are still quite old, and the reserve vessels are extremely aged. The conditions to develop the industry and introduce new, safer, and more environmentally friendly vessels do exist.

When considering a timeframe of 10-20 years, two main options appear to suit best to meet changes in industry regulations and the operating environment. Ranking these models in terms of superiority is a political decision, including the possibility of continuing with the current arrangements (**Model 1a**):

- A contract model of at least 10+5 years or even 20 years, where the current routes are consolidated into 4-7 larger traffic areas (**Model 2b**), or
- A state-owned fleet company operating its vessels (**Model 3a**).

Both options require determined, clear, and long-term political guidance from the Finnish government and responsible ministries. This guidance should also be communicated clearly to the authority responsible for the tendering process, especially in Model 2b. Without such direction, the authority cannot, on its own, harness the unique potential for ferry traffic development. Both models also emphasize the importance of the determined and long-term ownership guidance provided by the state-owned company FinFerries.

Keywords: small island ferry traffic, public procurement, organizational models for tendering public transport services, archipelago transport services, risk assessment

Esipuhe

Tämä työ on toteutettu liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta maalissyyskuussa 2023 osana valtioneuvoston laajempaa tietotarvetta yhteysalusliikenteen kehittämisenäkymistä ja niihin liittyvistä toimenpiteistä.

Selvitys tarkastelee toimeksiannossa määriteltyjen yhteysalusliikenteen toimintamallien hyötyjä ja haittoja sekä riskejä keskeisille sidosryhmille. Tarkastelun keskiössä ovat mm. reittien ja reittikokonaisuuksien luonne, aluskanta sekä sopimusten kesto ja liikenteen jatkuvuudenhallinta.

Tämän selvityksen lisäksi Maa- ja metsätalousministeriön yhteydessä toimiva Saaristoasiain neuvottelukunta (SANK) on tilannut kaksi muuta tähän aihepiiriin liittyvää selvitystä. Ne käsittelevät yhteysalusliikenteen reittiverkostoa sekä liikenteen mahdollisen maksullisuuden toteutusta ja vaikutuksia. Nämä syksyllä 2023 valmistuvat selvitykset toteuttaa Ramboll.

Tätä työtä ovat ohjanneet seuraavat henkilöt:

- Lauri Mustonen, erityisasiantuntija, liikenne- ja viestintäministeriö (pääkontakti)
- Tiina Ranne, hallitusneuvos, liikenne- ja viestintäministeriö
- Juha Tervonen, johtava asiantuntija, liikenne- ja viestintäministeriö
- Elina Auri, johtava asiantuntija, maa- ja metsätalousministeriö (Saaristoasian nvk SANK)

Laajempaa selvityskokonaisuutta varten työtä ohjasi myös Yhteysalusliikenteen ohjausryhmä, jossa edellä mainittujen lisäksi ovat olleet edustettuina mm. ELY-keskus, Traficom ja Väylävirasto.

Työn on toteuttanut professori Lauri Ojala Turun kauppakorkeakoulusta. Tekijä haluaa kiittää kaikkia haastateltavia ja muita tietoa-aineiston tuottajia, erityisesti Varsinais-Suomen ELY-keskusta. Ilman näiden panosta nykytilan kuvaus tästä hyvin spesifistä aihepiiristä ei olisi ollut mahdollinen.

Helsingissä,

6. lokakuuta 2023

Pyry Takala
Yksikön johtaja
Palveluosasto, Kuljetus- ja pätevyysyksikkö
Liikenne- ja viestintäministeriö

Lyhenteet

CO _{2e}	Hiilidioksidiekvivalenttitonni; päästöjen mittauksessa ja päästökaupassa käytettävä yksikkö, joka muuntaa eri kasvihuonekaasujen päästökuormituksen yhteismitalliseksi.
ELY(-keskus)	Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset hoitavat valtionhallinnon alueellisia toimeenpano- ja kehittämistehtäviä Suomessa. Manner-Suomen yhteysalusliikenteen, samoin kuin lautta- ja lossiliikenteen kilpailutus on keskitetty Varsinais-Suomen ELY-keskukseen. Ahvenanmaan yhteysalusliikenteen järjestelyistä vastaa Ahvenanmaan maakuntahallitus.
FSCIR	Finnish-Swedish Ice Class Rules, suomalais-ruotsalaiset jääluokkasäännöt
GT	Gross ton(nage); bruttotonni, aluksen vetoisuuden yksikötön suure
HILMA	Julkisten hankintojen palvelu, jossa julkisen sektorin ostajat voivat kilpailuttaa hankintojaan sekä ilmoittaa tulevista hankinnoistaan, käynnissä olevista kilpailutuksistaan ja päätyneiden kilpailutustensa tuloksista. Myös Ahvenanmaan maakuntahallitus käyttää EU-kynnysarvon ylittävissä kilpailutuksissaan HILMAa.
LNG	Liquefied natural gas; nesteytetty maakaasu
LVM	Liikenne- ja viestintäministeriö
MMM	Maa- ja metsätalousministeriö
SANK	Saaristoasiain neuvottelukunta on maa- ja metsätalousministeriön yhteydessä toimiva pysyvä valtioneuvoston asettama neuvottelukunta, joka osallistuu saaristoalueiden kehittämiseen yhdessä maakuntien, kuntien, valtion viranomaisten ja muiden osapuolten kanssa. Ahvenanmaan maakunnan edustaja osallistuu kokouksiin asiantuntijajäsenenä.
SEK	Ruotsin kruunu, jonka kurssi syyskuussa 2023 oli 0,084 euroa, eli esim. SEK 100 olisi noin 8,4 euroa. Kruunun arvo on vuoden 2021 lokakuun huippuarvosta (1 SEK = 0,10 euroa) heikentynyt tuntuvasti. Vuoden 2022 lopussa kruunun kurssi oli noin 0,090 euroa.
Traficom	Liikenne- ja viestintävirasto LVM:n hallinnonalalla, jonka vastuulla yhteysalusliikenne on
VM	Valtionvarainministeriö
VNK	Valtioneuvoston kanslia

Sisällysluettelo

Tiivistelmä	3
Resumé	4
Abstract	5
Esipuhe	6
Lyhenteet	7
1 Selvityksen kohde, tavoitteet ja rajaukset	10
1.1 Selvityksen kohde ja tavoitteet	10
1.2 Työn keskeiset rajaukset ja tarkasteltavien riskien luonne	12
1.2.1 Työn keskeiset rajaukset	12
1.2.2 Selvityksessä tarkasteltavien mallien välisten riskien luonne	13
1.3 Lyhyt katsaus yhteysalusliikenteeseen Suomen ulkopuolella	13
1.4 Markkinoiden rakenteen ja kilpailun tehokkuuden käsitteet	14
2 Yhteysalusliikenteen reitit ja niiden operointi	16
2.1 Yhteysalusliikenteen matkustajamäärät vuonna 2022	16
2.2 Yhteysalusliikenteen reitit kesällä 2023	16
2.3 Yhteysalusliikenteen kilpailutettu operointi ja kalusto kesällä 2023	19
2.3.1 Kilpailutettu operointi ja kalusto kesällä 2023	20
2.3.2 Ympärivuotisten yhteysalusreittien vara-alukset	22
2.3.3 Yhteysaluskaluston keski-ikä	23
2.3.4 Manner-Suomen yhteysalusliikenteessä toimivien yritysten koko	24
2.4 Esimerkkejä reiteistä, jotka eivät ole ELY-keskuksen tukemia	26
3 Yhteysalusliikenteen toimijat ja markkinaosuudet	27
3.1 Kilpailuvoimat yhteysalusliikenteen markkinoilla	27
3.2 Yhteysalusliikenteen markkinaosuudet kesäkuussa 2023	30
3.3 Yhteysalusliikenteen sopimustilanne kesäkuussa 2023	31
3.4 Yhteysalusliikenteen kustannusrakenne	32
3.4.1 Keskeisten kustannuserien osuudet	32
3.4.2 Muuttuvien ja kiinteiden kustannusten luonne yhteysalusliikenteessä	34
3.5 Organisaatiokoko ja sen vaikutus toimintaan	35
3.5.1. Organisaatikoon vaikutus toimintaan yleisesti	35
3.5.2. Organisaatiokoko ja sen vaikutus kalustoyhtiömallissa	35
4 Tarkasteltavien toimintamallien vertailu	36
4.1 Nykyinen kilpailutettu malli	36
4.1.1 Viiden vuoden reittikohtainen sopimuskausi	36
4.1.2 10+5 vuoden sopimuskausi nykyisellä kilpailutusmallilla malli 1b	38
4.2 Pakettikilpailutusmalli	41
4.2.1 Pakettikilpailutusten reittikohtainen muodostaminen	41
4.2.2 Pakettikilpailutus nykyisellä 5 vuoden sopimuskaudella, malli 2a	43
4.2.3 Pakettikilpailutus 10+5 vuoden sopimuskaudella, malli 2b	44
4.3 Kalustoyhtiö	45
4.3.1 Kalustoyhtiössä on sekä kalusto että sen operointi, malli 3a	45
4.3.2 Kalustoyhtiö omistaa kaluston mutta operointi kilpailutetaan, malli 3b	46
4.4 Muut mallit	47
4.4.1 Virastomalli, malli 4	47
4.4.2 Optio lunastaa tarjouskilpailun hävinneen alus	48
4.4.3 Ahvenanmaan yhteysalusliikenne ja virastomalli	48
4.4.4 Ruotsin yhteysalusliikenne ja virastomalli	51
4.4.5 Viron yhteysalusliikenne ja virastomalli	52

5 Yhteysalusliikenteen toimintamallien riskiarvio	53
5.1 Riskityyppien yleinen arvio	53
5.2 Riskityyppien kokonaisarvio eri toimintamalleissa	55
5.2.1 Viisivuotiset sopimuskaudet, mallit 1a ja 2a	57
5.2.2. Pidemmät 10+5 vuoden sopimuskaudet, mallit 1b ja 2b	57
5.2.3 Kalustoaan operoivassa kalustoyhtiössä, malli 3a	57
5.2.4 Kalustoa vuokraava kalustoyhtiö, malli 3b	58
5.2.5 Virastomalli, malli 4	58
5.3 Kokonaisarviossa huomioitavia tekijöitä	58
6 Yhteenveto	59
6.1 Nykytilanne ja hallitusohjelman linjaus yhteysalusliikenteestä	59
6.2 Toimintamallien ja sopimuskausien vaikutukset alaan	59
6.3 Yhteysalusliikenteen toimintamallien päävaihtoehdot	61
Lähteet	62
LIITTEET	63
Liite 1 Yhteysalusliikenteen matkustajamäärät vuonna 2022 ja muutos vuoteen 2021 sekä raskaskuljetuspalveluiden tonnimäärät vuonna 2022	64
Liite 2 Valtion vuoden 2023 ja 2024 tulo- ja menoarvio: Saaristo- ja yhteysalusliikenteen ostot ja kehittäminen	65

1 Selvityksen kohde, tavoitteet ja rajaukset

1.1 Selvityksen kohde ja tavoitteet

Työn tavoitteena on liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) toimeksiannon mukaisesti arvioida Manner-Suomen saariston yhteysalusliikenteen järjestämisen eri toimintamallien kustannuksia sekä hyötyjä ja haittoja. Raportti on osa laajempaa yhteysalusliikenteen selvityskokonaisuutta, jonka kaksi muuta osaa tarkastelee saariston yhteysalusliikenteen piirissä olevaa asutusta ja taloudellista toimintaa suhteessa reittiverkostoon sekä liikenteen mahdollisen maksullisuuden toteutusta ja vaikutuksia. Niiden tilaaja on maa- ja metsätalousministeriö (MMM).

Valtionhallinnossa yhteysalusliikenteen järjestelyt jakautuvat edellä mainittujen kahden ministeriön hallinnonaloille. LVM vastaa yhteysalusliikenteen hallinnoinnista ja liikenteelle suunnattavan rahoituksen käytöstä. Tämä valtiovarainministeriöstä (VM) tuleva rahoitus kanavoituu LVM:n alaisen Liikenne- ja viestintävirasto Traficom¹ kautta Varsinais-Suomen ELY-keskukselle, joka on reittien kilpailuttamisesta ja maksatuksista toimijoille vastaava viranomainen.

MMM vastaa Suomen saaristopolitiikasta². Sen keskeinen säädösperusta on saaristolaki, johon myös yhteysalusliikenteen järjestelyt perustuvat³. Saaristolain uudistus on parhaillaan käynnissä, mutta tässä työssä ei ole mahdollista ottaa lainvalmisteluun tarkempaa kantaa. Alustavia linjauksia uudistuksesta löytyy esimerkiksi lainvalmistelun [arviomuistiosta](#), jossa on arvioitu mm. nykyisen lain sanamuodon tulkintaa liikenteen maksuttomuudesta. Manner-Suomen pääreittien ympärivuotinen yhteysalusliikenne on ollut maksutonta 1.9.2009 alkaen; ns. tuetun liikenteen reiteillä esim. kesäkauden aikana maksuja voidaan kuitenkin periä.

Nykyisellään saariston yhteysalusliikenteeseen kohdistuu merkittäviä investointi- ja muutospaineita. Näitä ovat mm. aluskaluston korkeahko keski-ikä ja paineet liikenteen ympäristövaikutusten vähentämiseksi. Myös saaristolain uudistamisen taustalla olevat kehityskulut vaikuttavat kokonaisuuteen. Näitä ovat mm. väestömäärän ja esimerkiksi kausiasumisen, matkailun, maatalouden ja muun taloudellisen toiminnan kehitys saaristossa. Asiantila on huomioitu Orpon hallituksen [ohjelmassa](#) kesäkuussa 2023 seuraavasti:

”Varmistetaan toimiva saaristoliikenne, jolla tarkoitetaan sekä maantielautoja ja -losseja että yhteysalusia. Ajanmukaistetaan saaristoliikennettä ohjaavat säännökset. Pyritään uudistamaan saaristoliikenteen aluskantaa erityisesti yhteysalusliikenteen osalta, ja mahdollisuuksien mukaan myös sähköistetään aluksia.”

¹ Yhteysalusliikenteen järjestely on Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin vastuulla

² MMM:n yhteydessä toimii myös Saaristoasiain neuvottelukunta (SANK)

³ Laki saariston kehityksen edistämisestä (26.6.1981/494), jonka 5 § Liikenne- ja kuljetuspalvelut on seuraava:

”Valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston vakinaisella väestöllä on käytettävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset liikenne- ja kuljetuspalvelut, sekä siitä, että nämä palvelut ovat mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset.

Milloin saariston vakinaiselle väestölle korvataan valtion varoista 1 momentissa tarkoitetuista matkoista aiheutuneita kustannuksia, on vesitse tehty matka otettava huomioon lisäkustannuksena siten kuin erikseen säädetään.”

Muutokset toimintaympäristössä heijastuvat luonnollisesti saariston liikennetarpeisiin ja myös yhteysalusliikenteeseen, joka on tärkeä osa saaristoalueiden liikenteen palvelutarjontaa. Tieverkoston tai maantielautta- ja lossiliikenteen ulkopuolella oleville vakituisesti asutuille saarille yhteysalusliikenne on käytännössä ainoa säännöllinen yhteys isompiin lähisaariin tai mantereelle.

Tässä työssä ei ole lähdetty ennakoimaan tulevia muutoksia, vaan tarkastelun lähtökohtana on nykyisen kaltainen yhteysalusliikenteen kysyntä ja palvelutarjonta niin reittiverkoston kuin aikataulujen osalta. Eri toimintamallien kyky sopeutua pitkän aikavälin muutoksiin on kuitenkin osa niiden välistä vertailua.

Tämä työ keskittyy yhteysalusliikenteen järjestämisen eri toimintamallien arviointiin, jossa tarkastelujänne on 10–20 vuotta. Selvityksessä arvioidaan, onko nykyinen kilpailutettu malli vai jokin muu toimintamalli (kustannus)tehokkain tapa tuottaa saariston yhteysalusliikenne ottaen huomioon eri mallien hyödyt, haitat ja riskit sekä vaikutukset keskeisiin sidosryhmiin. Organisaatiokoon vaikutusta toiminnan tehokkuuteen, laatuun ja jatkuvuudenhallintaan tarkastellaan yleisellä tasolla Luvussa 3.5.

Toimeksiannon mukaisesti tarkasteltavat toimintamallivaihtoehdot ovat seuraavat:

- 1) Nykyinen kilpailutettu malli, jossa kaluston omistavat yksityiset toimijat tai valtion omistama yhtiö, jotka toteuttavat operoinnin
 - a. nykyisillä viiden vuoden sopimuksilla (**malli 1a**);
 - b. tarkastelussa pidempien sopimuskausien vaikutus kalustoinvestointien mahdollistamiseen; tässä selvityksessä kausien pituudeksi on oletettu 10+5 vuotta (**malli 1b**);
- 2) Ns. pakettikilpailutusmalli, jossa nykyisten yksinään kilpailutettavien reittien sijaan muodostetaan suurempia yhdessä kilpailutettavia reittikokonaisuuksia – eli ns. ”pakettimalli”⁴.
 - i) arvioidaan miten ”pakettikilpailutukset” tulisi muodostaa, jotta niistä muodostuisi kiinnostavampia kilpailutuskohteita kilpailun lisäämiseksi.
 - ii) arvioidaan kaksi vaihtoehtoa sopimuskauden keston osalta:
 - a. nykyinen viiden vuoden sopimuskausi (**malli 2a**) ja
 - b. pidempi sopimuskausi (10+5 vuotta; **malli 2b**);
- 3) Kalustoyhtiö, jossa kaksi toteutusvaihtoehtoa:
 - a. kalustoyhtiössä sekä kalusto että operointi (**malli 3a**) ja
 - b. kalustoyhtiössä kalusto ja operointi kilpailutettuna (**malli 3b**);
- 4) Muu malli, joista tunnistettavissa on ns. virastomalli (**malli 4**). Lisäksi mahdollisena optiona voisi olla alusten ostovelvoite kohdissa 1) ja 2) mainittujen sopimuskausien jälkeen.

⁴ Vrt. Järvi-Suomen maantielauttaliikenteen kilpailutus, joka palautui kesällä 2023 neuvottelumallin kilpailutukseen.

1.2 Työn keskeiset rajaukset ja tarkasteltavien riskien luonne

Tarkastelun keskiössä ovat toimeksiannon mukaisesti yllä luetellut yhteysalusliikenteen järjestämisen toimintamallivaihtoehdot sekä niiden hyödyt ja haitat, joita on kuvattu erilaisten riskikartoitusten avulla. Tarkasteltavien riskien luonnetta on lyhyesti kuvattu Luvussa 1.2.2 sekä erityisesti Luvuissa 5 ja 6.

1.2.1 Työn keskeiset rajaukset

Työn keskeiset rajaukset ovat seuraavat (ks. myös **Kuva 1**):

- Lautta- ja lossiliikenne eivät kuulu tarkastelun piiriin, eli tarkastelu kohdistuu pelkästään yhteysalusliikenteeseen. Varsinkin kansainvälisessä vertailussa rajanveto näiden liikennemuotojen ja yhteysalusliikenteen välillä on usein tulkinnanvarainen
- Reittiverkoston tai palvelun kattavuutta ja liikenteen mahdollisen maksullisuuden vaikutusta ei arvioida tarkemmin; näistä on tekeillä erilliset selvitykset. Suomessa pääreittien liikenne on ollut maksutonta 1.9.2009 alkaen; ns. tuetun liikenteen reiteillä esim. kesäkauden aikana maksuja voidaan kuitenkin periä
- Työssä ei arvioida yhteysalusliikennepalvelun kilpailutusprosesseja, niiden sisältöä tai toteutusta, vaan tarkastelussa ovat markkinan mahdolliset toimintamallit. Tarkastelu tuottaa kuitenkin useita huomioita tulevien kilpailutusten ehtoihin, mittareihin ja niissä käytettäviin kannustimiin
- Työssä vertaillaan yhteysalusliikenteen markkinoita ja toteutusmalleja Suomen ulkopuolella vain yleisluontoisesti; aihepiiriä avataan lyhyesti Luvussa 1.3 sekä Ruotsin ja Viron osalta Luvuissa 4.4.4 ja 4.4.5
- Ahvenanmaan yhteysalusliikenteen toimintaympäristö poikkeaa merkittävästi Manner-Suomen vastaavasta. Vaikka Ahvenanmaan yhteysalusliikenne ja sen järjestelyt eivät kuuluneet toimeksiantoon, niitä on kuvattu melko yksityiskohtaisesti Luvussa 4.4.3 sekä hyödynnetty loppupäätelmien perusteluissa



Kuva 1 Vesiliikenteen osamarkkinat ja toteutus julkisesti ostettuna, (osin) tuettuna tai kaupallisesti tuotettuina palveluina. Kuvioiden koko ei kuvaa osamarkkinoiden kokoa tai niiden keskinäistä suhdetta. Tämän tarkastelun kohteena on julkisesti hankittu yhteysalusliikenne.

Ajallinen tarkastelujänne alkaa noin vuodesta 2020 ja jatkuu nykyhetkestä 10–20 vuotta eteenpäin. Vuoden 2020 ja sitä edeltänyttä tilannetta on tarkasteltu laajemmin esimerkiksi SANK:n julkaisemassa ”Tulevaisuuden yhteysalusliikenne”-raportissa (Heinonen ym. 2021).

1.2.2 Selvityksessä tarkasteltavien mallien välisten riskien luonne

Selvityksessä vertaillaan eri kilpailutusmallien riskejä ja näiden välisiä eroja. Riskeillä tarkoitetaan tässä yhteydessä sellaisia merkittäviä taloudellisia, toiminnallisia tai liikenneturvallisuuteen liittyviä vaikutuksia, joita yhteysalusliikenteen keskeiset sidosryhmät voivat eri malleissa kohdata. Riskit jaotellaan lisäksi karkeasti a) ulkoisiin riskeihin sekä b) toimintaan liittyviin (sisäisiin) riskeihin.

Taulukko 1 Esimerkki riskikartoituksen esitystavasta tarkasteltavien mallien osalta. Riskitasoja tarkastellaan erikseen tilaajan ja operaattorin sekä (loppu)käyttäjien näkökulmasta.

Esimerkki riskikartoituksesta			1) Nykyinen malli		2) Nykymalli pakettikilpailutuksin		3) Erityistehtäväyhtiö		4) Muu malli: alusten ostovelvoite sopimuskauden (10+5) jälkeen
Yhteysalusliikenteelle relevantit riskityypit			1a) 5 v. sopimukset	1b) 10+5 v.	2a) 5 v. paketit	2b) 10+5 v. paketit	3a) Kalusto + operointi yhtiössä	3b) Kalustoyhtiö + kilpailutettu operointi	
Ulkoiset	Toiminta- ympäristöriskit	Alusteklinen sääntely							
		Päästöjen sääntely							
		Pätevyysvaatimukset							
		Saariolaki, muuttoliike							
Toiminnan (sisäiset) riskit	Operoinnin talousriskit	Operaattorin talous							
		Investointien rahoitus							
		Käyttövoimien hinta					?		
	Toiminnan riskit, ml. häiriöt	Alusten ylläpito							
		Varakalusto							
		Varahenkilöstö							
		Sään ääri-ilmiöt							
	Turval- lisuus- riskit	Turvallisuuskulttuuri							
		Koulutus ja osaaminen							

Riskitasot

Matala

Kohtalainen

Korkea

Erittäin korkea

Riskieroja tarkastellaan pääosin kuvailemalla, sillä numeeristen arvojen, kuten erilaisten riskien toteutumisen todennäköisyyksiä, ja/tai tarkempia (taloudellisia) vaikutuksia ei tämän selvityksen puitteissa ole ollut mahdollista tuottaa.

Taulukko 1 havainnollistaa tarkasteltavia riskejä ja niiden esitystapaa, joita sovelletaan tulosten ja johtopäätösten esittelyssä Luvuissa 5 ja 6. Näissä luvuissa esitetyt riskiarviot ovat tekijän aihepiirin tuntemukseen⁵ perustuva synteesi alan toimijoiden haastatteluista kerätystä ja muusta saatavilla olevasta informaatiosta.

1.3 Lyhyt katsaus yhteysalusliikenteeseen Suomen ulkopuolella

Toiminnan kansainvälinen vertailu ei ollut mukana toimeksiannossa ja suora vertailu eri maiden välillä on useasta syystä hankalaa⁶. Eroina ovat mm. maantiede, liikenne- ja matkustustarpeet, asukasmäärät, elinkeinotoiminnan luonne ja sijoittuminen, turismi, kausiasumisen luonne ja laajuus sekä elintaso.

⁵ ks. esim. Ojala 2021

⁶ Tästä aiheesta löytyy suhteellisen tuore esitys SANK:n tilaamasta raportista vuodelta 2021; ks. Ojala (2021)

Pohjoismaista suurin yhteysalusliikenteen markkina on Norjassa, jossa on yli 130 maantielautta- ja yhteysalusreittiä. Myös Tanskan markkinat ovat varsin isot, ja molemmissa maissa liikennettä tuetaan julkisin varoin tai palvelua hankitaan julkisilla kilpailutuksilla. Norjassa ja Tanskassa on lukuisia yksityisiä lautta- ja yhteysalusliikenteen palveluntarjoajia. Muutamien konsernien kokonaisliikevaihto on useita satoja miljoonia euroja tai Norjassa jopa yli miljardi euroa; luvussa on mukana myös muuta toimintaa.

Norjassa ja Tanskassa uudet teknologiat ja käyttövoimat ovat olleet osa lautta- ja yhteysalusliikenteen kilpailutuksen ehtoja tai tavoitetilaa jo useita vuosia. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että näissä maissa aluskaluston uusimistahti on nopeaa tai nopeutuu lähivuosina. Suomen markkinoilla tämä voi näkyä niin, että alle 40-vuotiaita norjalais- ja tanskalaisaluksia tulee tarjolle aiempaa enemmän. Hyvin lyhyellä tähtäimellä tämä kehityskulku voi vaikuttaa hyvältä, mutta toteutuessaan se lykkäisi suomalaisen yhteysaluskaluston uusiutumista pitkälle tulevaisuuteen.

Ruotsissa yhteysalusliikenteen tuottaa pääosin valtion virasto (Färjerederiet, joka on osa liikennevirasto Trafikverketiä). Yhteysalusliikenne on Ruotsissa pääsääntöisesti maksutonta, pois lukien eräät lähinnä matkailuun painottuvat vesibussireitit mm. Tukholman saaristossa ja Göteborgin edustalla. Tanskassa palvelu on maksuton vakituisesti saaristossa asuville; muille se on maksullista, vaikka onkin osin julkisesti tuettua. Norjassa, Virossa ja Saksassa yhteysalusliikenne on pääosin maksullista. Julkinen palveluvelvoite on käytössä käytännössä kaikissa yllä mainituissa maissa jossakin muodossa ja/tai joillakin reiteillä. Kalustoyhtiöitä (tai vastaavaa) ei ole laajasti käytössä missään näissä maissa Viroa lukuun ottamatta.

1.7.2023 alkaen Viron valtion omistamat tulli-, poliisi-, rajavartio-, luotsi-, pelastuspalvelu- ja öljyntorjunta-alukset (pl. merivoimien alukset) on koottu virastona toimivaan valtion varustamoon ([Riigilaevastik](#)). Aluksia sillä on noin 300, joista valtaosa on pieniä työveneitä tai vastaavia aluksia. Virasto toimii ilmastoministeriön alaisuudessa. Riigilaevastikin omistamia yhteysaluksia operoi pääosin AS Kihnu Veeteed vajaalla kymmenellä reitillä erityisesti Viron länsirannikolla. Viron hallintomalli on niin uusi, että kokemuksia siitä ei ole vielä mahdollista arvioida.

Ruotsin ja Viron yhteysalusliikennettä käsitellään tarkemmin Luvussa 4.4, josta löytyy myös Ahvenanmaan liikenteen melko yksityiskohtainen kuvaus.

1.4 Markkinoiden rakenteen ja kilpailun tehokkuuden käsitteet

Markkinoiden rakenne on käsite, jota käytetään erityisesti ns. toimialan taloustieteen piirissä. Käsite ja sen tueksi kehitetyt numeeriset menetelmät auttavat ymmärtämään kulloinkin tarkasteltavan toimialan järjestäytymistä, kuten toimialalla (markkinoilla) toimivien yritysten markkinaosuuksia ja markkinavoimaa suhteessa toisiinsa sekä muihin keskeisiin toimijoihin. Näitä ovat esimerkiksi toimialan asiakkaat ja toimittajat.

Tarkastelu mahdollistaa myös toimialan (kokonais)taloudellisen tehokkuuden arvioinnin. Tällä tarkoitetaan esimerkiksi sitä, miten toimialan tai markkinan keskittymisaste vaikuttaa vaikkapa hyödykkeen hintaan, tuotantokustannuksiin, palvelun laatuun ja/tai hyödykkeen saatavuuteen markkinoilla eli lyhyesti sanottuna kilpailun toteutumiseen ja toimivuuteen.

Tähän liittyvä taloustieteen termi on **allokatiivinen tehokkuus**. Täydellisen kilpailulliset markkinat ovat allokatiivisesti tehokkaat, eli markkinoilla kenenkään asemaa ei voida parantaa ilman, että jonkun muun asemaa samalla heikennetään. Mikäli markkinoiden allokatiivinen tehokkuus on syystä tai toisesta alhainen, voi julkinen sektori puuttua toimintaympäristöön ja asettaa pelisääntöjä markkinoiden toimintaan ja niiden lopputulemiin. Usein näitä toimenpiteitä perustellaan erilaisilla markkinahäiriöillä. Markkinahäiriöitä ovat esimerkiksi kulutuksen ja tuotannon ulkoisvaikutukset, kuten päästöt sekä vähäisestä kilpailusta aiheutuva hinnoitteluvoima.

Mikäli jokin toiminto on yhteiskunnalle tärkeä, mutta siinä tarvittavan hyödykkeen – eli fyysisen tuotteen, palvelun tai näiden yhdistelmän – tuottaminen on liiketaloudellisesti kannattamatonta tai muusta syystä mahdotonta, on julkinen sektori käytännössä ainoa taho, joka voi luoda tällaisen hyödykkeen markkinat. Yhteysalus- sekä maantielauttaliikenne ovat Suomessa esimerkkejä tällaisista markkinoista.

Allokatiivisen tehokkuuden lisäksi kilpailun sekä niihin kohdistettujen julkisen vallan toimien vaikutuksia arvioitaessa on tärkeää huomioida myös näiden vaikutus ns. **tuotannolliseen** ja **dynaamiseen tehokkuuteen**. Tuotannollisella tehokkuudella tarkoitetaan tuottajien kykyä tuottaa hyödykkeitä mahdollisimman alhaisin kustannuksin. Dynaamisella tehokkuudella tarkoitetaan puolestaan toimialan uusiutumiskykyä eli kykyä kehittää uusia tuotantotapoja ja hyödykkeitä.

Se, millaisia kannustimia yrityksille muodostuu tuotannon tehostamiseen ja uusien hyödykkeiden kehittämiseen, riippuu merkittävästi markkinoiden kilpailutilanteesta. Manner-Suomen yhteysalusliikenteen kilpailutuksessa nämä kannustimet sisältyvät tarjouspyyntöön ja siinä esitettyihin tavoitteisiin, mittareihin ja vaatimuksiin. Tämän vuoksi tarjouspyyntö on keskeinen instrumentti, jolla alaa voidaan kehittää.

Näiden kolmen tehokkuustyypin tarkastelun kautta on mahdollista arvioida myös markkinoiden toimintaa sekä suorituskkyä niin kansantalouden, toimialan kuin yritystenkin tasolla. Liikennesektorin osalta aihetta on käsitellyt mm. Karjalainen (2019), joka esittää muistiossaan varsin pragmaattisen arviointikehikon, jonka avulla sääntelyn kilpailuvaikutuksia voi tarkastella esimerkiksi jollakin osamarkkinalla. Myös tässä työssä on sovellettu tätä lähestymistapaa mm. markkinavoimien kuvailussa (ks. esim. Luku 3.1).

Yllä mainitut markkinan toimivuuden ja tehokkuuden käsitteet on tarkoitettu ennen muuta kaupallisesti kilpailtujen markkinoiden tarkasteluun. Näissä julkisen sektorin rooli markkinatoimijana on vähäinen tai olematon, vaikka valtiovallan tai vaikkapa EU:n tapaisen ylikansallisen toimijan rooli markkinan sääntelijänä eli regulaattorina voi olla vahva esimerkiksi kilpailuoikeuden tai tuoteturvallisuuden osalta.

Markkinoiden rakenteen analyysi on keskeinen osa myös kilpailuoikeudellisia tarkasteluja, joissa ao. viranomaiset arvioivat esimerkiksi yrityskauppojen markkinavaikutuksia. Toimivaltainen viranomainen voi tarvittaessa asettaa tarkasteluunsa ottamalleen yrityskaupalle ehtoja ja rajoitteita tai ääritapauksessa estää yrityskaupan syntymisen kokonaan.

Suomessa tällainen kansallinen viranomainen on Kilpailu- ja kuluttajavirasto ([KKV](#)). EU:n vastaava toimivaltainen taho on Euroopan komission Kilpailun [pääosasto](#), joka valvoo EU:n kilpailusääntöjä.

KKV:n käsittelyssä kaupalliseen merenkulkuun tai satamatoimintoihin liittyviä tapauksia on ollut hyvin vähän⁷. Yhteysalusliikenteen palvelut ovat Suomessa julkisen hankintatoimen piirissä, joista päättäminen ei kuulu KKV:n tehtäviin. Sen sijaan KKV:n edeltäjä Kilpailuvirasto on antanut liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) pyynnöstä lausunnot vuosina [2007](#) ja [2009](#) näiden markkinoiden toimintaan liittyen, joita on käsitelty tarkemmin raportissa Ojala (2021).

⁷ Ainoa merkittävämpi merenkulkualaan liittyvä KKV:n ratkaisu kuluneen 20 vuoden ajalta on vuodelta 2018, jossa ESL Shipping Oy hankki yksinomaisen määräysvallan ruotsalaisessa AtoB@C Shipping AB:ssa ja AtoB@C Holding AB:ssa. KKV:n arvion mukaan yrityskauppa ei olennaisesti estänyt kilpailua Suomen markkinoilla. ([KKV](#) 27.7.2018)

2 Yhteysalusliikenteen reitit ja niiden operointi

2.1 Yhteysalusliikenteen matkustajamäärät vuonna 2022

Yhteysalusliikenne yhdistää tieverkon ulkopuolisia saaria pääsaarten tai mantereen liikenneyhteyksiin. Saariston vakituisten asukkaiden lisäksi merkittäviä käyttäjäryhmiä ovat kausiasujat, eli tyypillisesti loma-asunnoissa osan vuotta viettävät henkilöt sekä matkailijat. Myös saaristossa toimivat elinkeinot, kuten matkailu sekä kala- ja maatalous, ovat näiden palveluiden käyttäjiä.

Vuonna 2022 yhteysaluksilla matkusti ELY-keskuksen kokoaman tilaston mukaan noin 260 000 henkilöä, kun mukaan lasketaan myös tuetun liikenteen reitit. Ympärivuotisilla varsinaisilla yhteysalusreiteillä matkustajia oli noin 214 000. Kuljetetuista ajoneuvoista ei ollut saatavissa vastaavaa tilastoa. Raskaskuljetuspalveluissa kuljetettiin samana vuonna hieman yli 5 000 tonnia rahtia, josta 4 300 tonnia Saaristomerellä. (Ks. **Liite 1**)

Matkustajamäärissä kolme suurinta reittiä vuonna 2022 olivat Utö (noin 50 000 matkustajaa), Kotka-Pyhtää (noin 38 000) ja Parainen (noin 31 000). Seuraavaksi suurimmilla reiteillä matkustajamäärät olivat noin 17 000 tai alle. Kaikkiaan 11 reitistä pienimmät olivat Nauvon eteläinen ja poikittainen reitti (noin 8 000; kasvua vuodesta 2021 yli 10 %) ja Korppoo (noin 3 500; laskua noin -6 %).

Vuodesta 2021 matkustajamäärät kasvoivat määrällisesti eniten Utön (noin 3 200 eli yli +6 %) ja Velkuan (noin 1 200 eli noin +7 %) reiteillä; määrällisesti suurinta lasku oli Paraisten (noin -2 600 eli noin -8,5 %) ja Kotka-Pyhtään (noin -750 eli -2 %) reiteillä.

Kun ympärivuotisten reittien matkustajamäärän suhteuttaa liikennepalveluiden ostoon käytettyyn määrärahaan, yhtä matkustajaa kohden summa on noin 81 euroa. Tässä ei ole huomioitu yhteysaluksilla kuljetettuja ajoneuvoja tai muuta tuettua liikennettä, kuten raskaskuljetuksia.

2.2 Yhteysalusliikenteen reitit kesällä 2023

Manner-Suomen puolella yhteysalusreittejä on kolmen maakunnan alueella. Valtaosa reiteistä on Varsinais-Suomessa, jonka lisäksi reittejä on myös Uudellamaalla ja Kymenlaaksossa. Palveluntuottajan vastuulla on aikataulujen laadinta yhteistyössä sidosryhmien, kuten ELY-keskuksen ja liikennealueen kuntien, kanssa sekä niistä tiedottaminen⁸.

Ympärivuotisen reittiliikenteen lisäksi ELY-keskus avustaa Saariston rengastien ja Saaristoreitin kesäkauden liikennettä sekä raskasta liikennettä Raaseporin, Inkoon ja Loviisan saaristossa (**Taulukko 2**).

⁸ Ahvenanmaan maakuntahallituksen ylläpitämässä liikenteessä aikataulut vahvistetaan vuosittain tilaajan toimesta ja prosessi on vahvasti sidoksissa kuntien ja maakunnan poliittiseen päätöksentekoon.

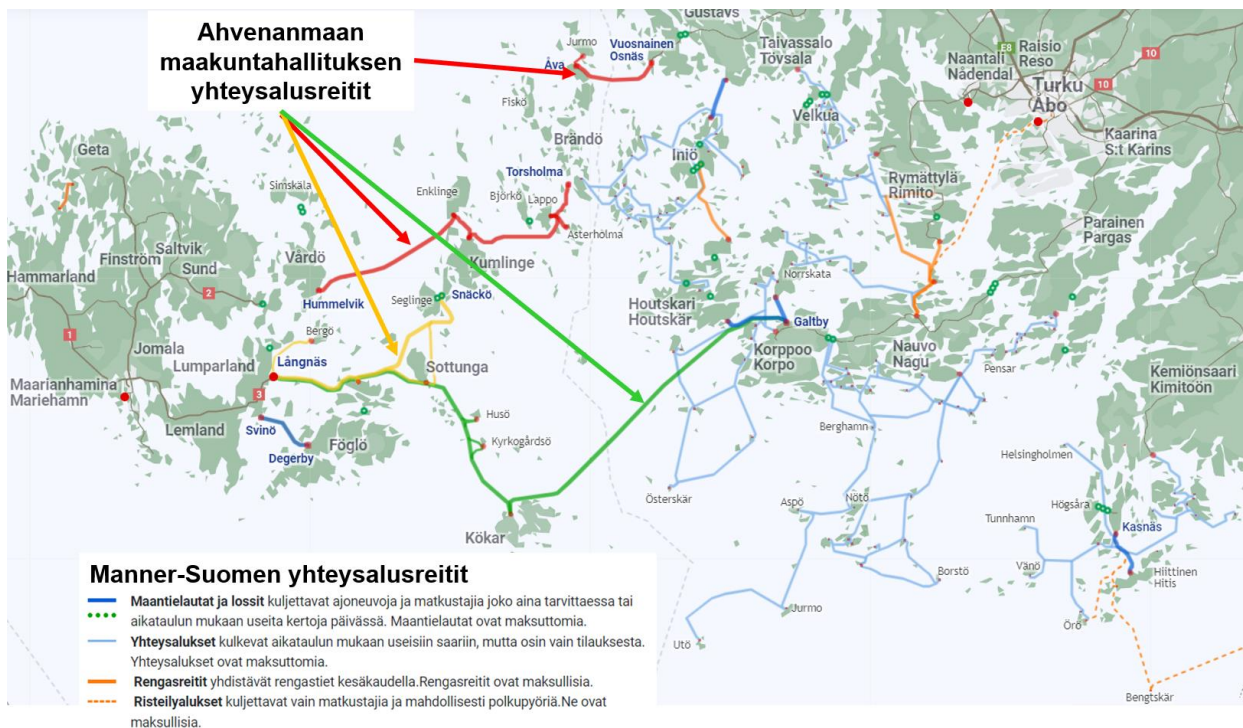
Lähde: [ELY-keskus](#)

Varsinais-Suomi (suluissa olevat numerot ks. Kuva 3) • Houtskarın reitti ja Iniön lisäreitti (1a ja 1c) • Saariston rengastie* (Houtskari-Iniö; 1b; liikenteessä FinFerriesin lautta m/s Antonia) • Velkuan reitti (2a ja 2b) • Korppoon reitti (3) • Rymättylän reitti (4) • Nauvon pohjoinen reitti (5) • Nauvon eteläinen (6a) ja poikittainen (6b) reitti • Paraisten reitti (7) • Pieni rengastie* (Nauvo-Seili-Hanka) 8 • Hiittisten reitti (9) • Utön reitti (10) *) ELY:n kilpailuttama ja tukema liikennöinti kesäkaudella (esim. vuonna 2023 jaksolla 12.5.–3.9.2023); kullakin reitillä eri operaattori. Nämä kuljetukset ovat maksullisia muille kuin vakituisesti saaristossa asuville.	Kymenlaakso • Kotka-Pyhtään reitti (ks. Kuva 4) Uusimaa; kilpailutetut ympärivuotiset reitit • Porvoon reitti (Kalkstrand-Pörtö; ks. Kuva 4) • Sipoon saaristo (ks. Kuva 4) Uusimaa; muu avustettu liikenne • Raaseporin saaristo: ELY-keskus tukee ympärivuotista henkilöliikennettä (< 200 k€). V. 2022–2023 liikennettä hoitaa Sommaröstrand Kb. Kuljetukset ovat maksullisia muille kuin vakituisesti saaristossa asuville. • Inkoon saaristo: ELY-keskus tukee ympärivuotista henkilöliikennettä (< 100 k€). Vuosina 2022–2023 liikennettä hoitaa Hoverline Oy. Kuljetukset ovat maksullisia muille kuin vakituisesti saaristossa asuville. • Loviisan saaristo: ELY-keskus tukee vakinaisen väestön raskaskuljetuksia (< 20 k€), lähinnä maatalouden kuljetuksia. Operoijana Fma Henrik Lindgren.
--	---

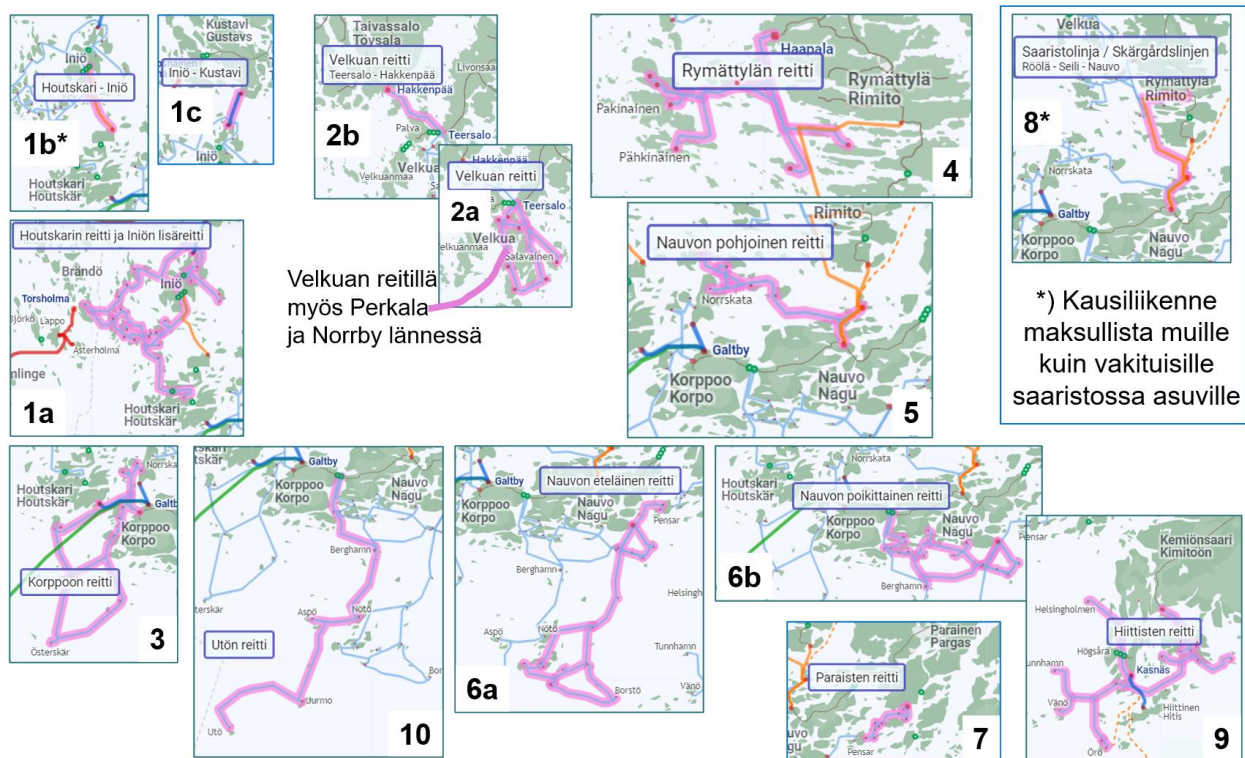
Joillakin reiteillä kilpailutuksessa voi olla mukana myös öljyntorjuntaan liittyviä tehtäviä, kuten Kotka-Pyhtään ja Hiittisten yhteysalusreittien ympärivuotisessa liikennepalvelussa. 4.11.2022 päättyneessä tarjouskilpailussa kyseessä oli yhteishankinta, jossa Rajavartiolaitos hankki samalla öljyntorjuntavalmiuden ylläpitoa molemmille yhteysalusreiteille. Tarjoajalla oli mahdollisuus tarjota öljyntorjuntavalmiutta osana yhteysalusliikennepalvelua. Tällöin kyseessä oli vähimmäisvaatimuksen ylittävä, ei-pakollinen toiminnallinen lisäominaisuus, josta sai laatupisteitä tarjouspyynnön mukaisesti (HILMAN [jälki-ilmoitus](#) 25.3.2023). Reitillä operoiva FinFerriesin vuonna 2013 valmistunut m/s Otava on varustettu myös öljyntorjuntaan, ja aluksen rakennuskustannuksiin osallistuivat myös Rajavartiolaitos sekä ympäristöministeriö.

Saaristomeren alueen sekä Ahvenanmaan maakuntahallituksen vuonna 2023 ylläpitämän liikenteen reittiverkosto on pääpiirteissään esitetty ohessa (**Kuva 2**). Saaristomeren alueella on kaikkiaan 10 pääreittikokonaisuutta ja variaatioineen 14 eri reittiväliä. Nämä löytyvät kollaasinomaisesti **Kuvasta 3**.

Tarkemmat kuvaukset yhteysalusreiteistä käyntipaikoittain löytyvät ELY-keskuksen karttapohjilla (ks.: <https://www.ely-keskus.fi/reitit-ja-aikataulut>). Näiden esittäminen kootusti ei ole mahdollista Saaristomeren liikenteen osalta, mutta Kymenlaakson ja Uudenmaan yhteensä kolme reittikokonaisuutta on esitetty alla (**Kuva 4**).



Kuva 2 Saaristomeren yhteysalusreitit v. 2023 ml. Århusnmaan maakuntahallituksen ylläpitämä liikenne. Lähde: <https://saaristolautat.fi/>



Kuva 3 Manner-Suomen puoleiset Saaristomeren yhteysalusreitit reiteittäin vuonna 2023. Lähde: <https://saaristolautat.fi/>



Sipoon saaristo

Liikennettä hoitaa EW Finland Oy / Pörtö Line m/s Sibbellä 1.1.2022–30.4.2026.



Porvoon reitti

Liikennettä hoitaa EW Finland Oy/Pörtö Line palvelusopimuksella Porvoon reitillä m/s Pörtöllä 1.1.2022–30.4.2026

Kotka-Pyhtään reitti

Liikennettä hoitaa Suomen Saaristovarustamo Oy m/s Otavalla 1.1.2014–31.12.2023. Kymen Saaristoliikenne Oy hoitaa alihankintasopimuksella osaa reitin vuoroista m/s Tekla I:llä



Kuva 4 Itäisen Suomenlahden yhteysalusreitit reiteittäin vuonna 2023.

Lähde: <https://www.ely-keskus.fi/reitit-ja-aikataulut>

Reittien esittely antaa yleiskuvan yhteysalusliikenteen ”mosaiikkimaisesta” rakenteesta, ja se on tarpeen myös tarkasteltaessa mahdollisia reittialueiden yhdistämiä ns. pakettikilpailutuksen vaihtoehdossa jäljempänä tässä työssä.

2.3 Yhteysalusliikenteen kilpailutettu operointi ja kalusto kesällä 2023

Kesällä 2023 yhteysalusliikenteen kilpailutetut ympärivuotiset reitit ja niiden operaattorit on esitetty ohessa (**Taulukko 3**). Näiden lisäksi ELY-keskus avustaa kesäaikaista liikennettä Saariston rengastiellä (**Kuva 3**: reitit 1b ja 8a) ja Saaristolinjalla (reitti 8b) sekä raskasliikennettä Saaristomerellä ja Raaseporin, Inkoon ja Loviisan saaristossa, joita ei ole otettu mukaan **Taulukkoon 3**.

Syyskuun alussa HILMAssa olivat auki kilpailutukset:

- Saaristomerellä [raskaskuljetuspalvelusta](#) 2024 (–2025–2026), yhteisarvoltaan 650 000 euroa. Tarjoukset tähän tuli jättää 6.9.2023 mennessä, ja
- [Saaristoliikenteen](#) tukemiseksi myönnettävät avustukset vuosille 2024–2025. Kyseessä oli useita liikennealueita Saaristomerellä ja Suomenlahdella; yhteisarvo hieman yli 1 milj. euroa; tarjoukset tuli jättää 7.9.2023 mennessä.

Yhteysalusliikenteen tämän hetkisiä markkinaosuuksia on käsitelty tarkemmin Luvussa 3.2.

2.3.1 Kilpailutettu operointi ja kalusto kesällä 2023

Ympärivuotisten reittien sopimusten yhteenlaskettu arvo vuonna 2023 on yhteensä 17,4 milj. euroa (sis. alv). ELY:n sopimuskumppaneita on kolme, joista suurin on FinFerries- konserni ja sen tytäryhtiö Suomen Saaristoliikenne Oy noin 70 %:n osuudella. Kuljetus Savolainen -konserniin kuuluvan Saariston Meritie Oy:n osuus on noin 20 % ja Ew Finland Oy:n (Euro Work) noin 8 %. Kolmella reitillä on lisäksi alihankintasopimukset kolmen eri toimijan kanssa tietyn liikenneosuuden hoitamisesta (**Taulukko 3**).

Näistä operaattoreista vain yksi, Ew Finland Oy, toimii myös Ahvenanmaan maakuntahallituksen kilpailuttamilla reiteillä. Niillä liikennöi myös neljä muuta toimijaa, kun huomioidaan, että Nordic Jetline Oy on Ew Finland Oy:n tytäryhtiö. Ahvenanmaan yhteysalusliikennettä käsitellään Luvussa 4.4.3.

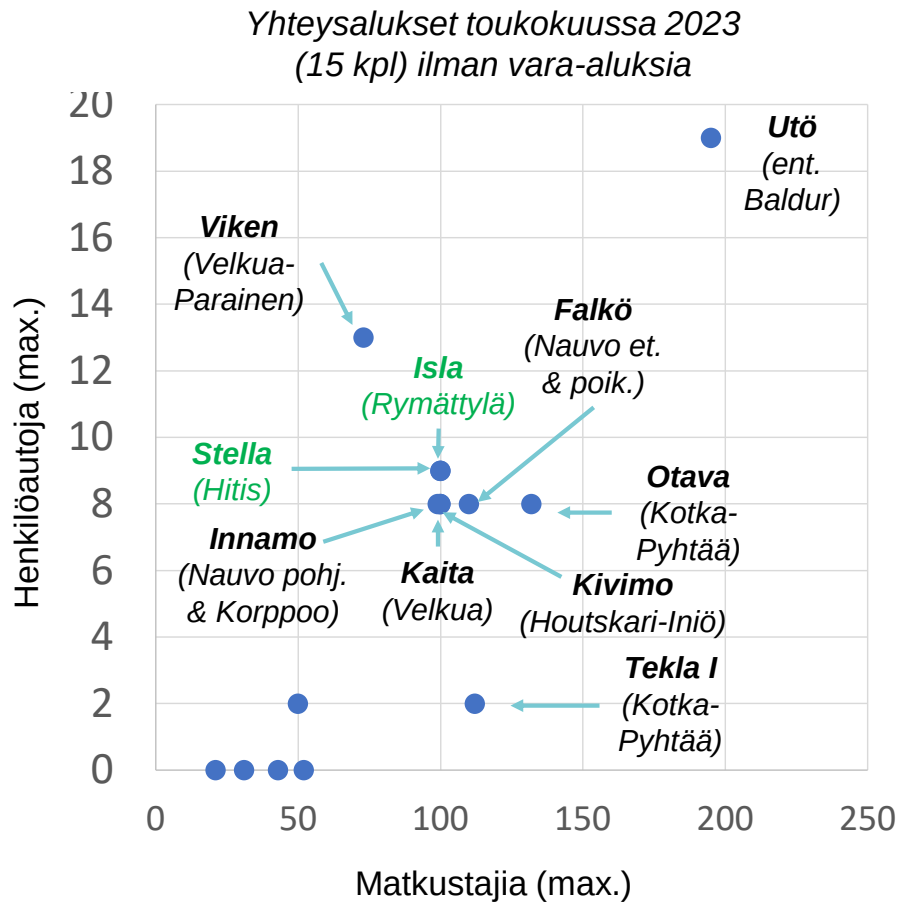
Taulukko 3 ELY-keskuksen kilpailuttamat ympärivuotiset yhteysalusreitit kesällä 2023. Sopimusten arvo sis. alv. Lähde: V-S ELY-keskus ja FinFerries

Reitti	Sopimuk- sen arvo (milj. €/v., sis. alv)	Liikennöitsijä	Alus	Vetoi- suus (GT)	Pituus (m)	Rak.- tai uusimis- vuosi	Kone- teho (kW yht.)	PAX (max.)	Henk.- autoja (max.)
Utö	2,2	FinFerries	Utö	645	39,4	1990**	1 052	195	19
Kotka-Pyhtää	2,8	FinFerries	Otava	342	34,9	2013	1 350	132	8
		Archipelago Lines*	Tekla I	120	23,9	1983	635	112	2
Nauvo Pohjoinen ja Korppoo	2,3	FinFerries	Innamo	150	29,4	2023	746	99	8
Houtskari-Iniö	2,1	FinFerries	Kivimo	112	29,9	2022	580	100	8
			Finnö	77	17,9	1989	333	50	2
Nauvo eteläinen ja poikittainen	1,2	FinFerries	Falkö	191	33,3	1983	633	110	8
		Oy Sjövägen Ab*	Myrskylintu	32	15	1994	404	31	0
Velkua	1	FinFerries	Kaita	112	29,9	2019	580	100	8
Parainen	0,9	FinFerries	Viken	131	36,7	2004	504	73	13
Rymättylä	0,9	Saariston Meritie	Isla	148	28	2013	634	100	9
Hiittinen	2,6	Saariston Meritie	Stella	293	33	2013	1 044	100	9
		Taalintehtaan meriliikenne Oy*	Alva	n.a.	11,6	2013	235	21	0
Porvoo & Sipoo	1,4	EW Finland	Pörtö	41	14,5	2021		52	0
		(Pörtö Line)	Sibbe	n.a.	12,2	1976		43	0
Yhteensä	17,4	*) Aliurakoitsija tai työyhteisöliittymän osakas							

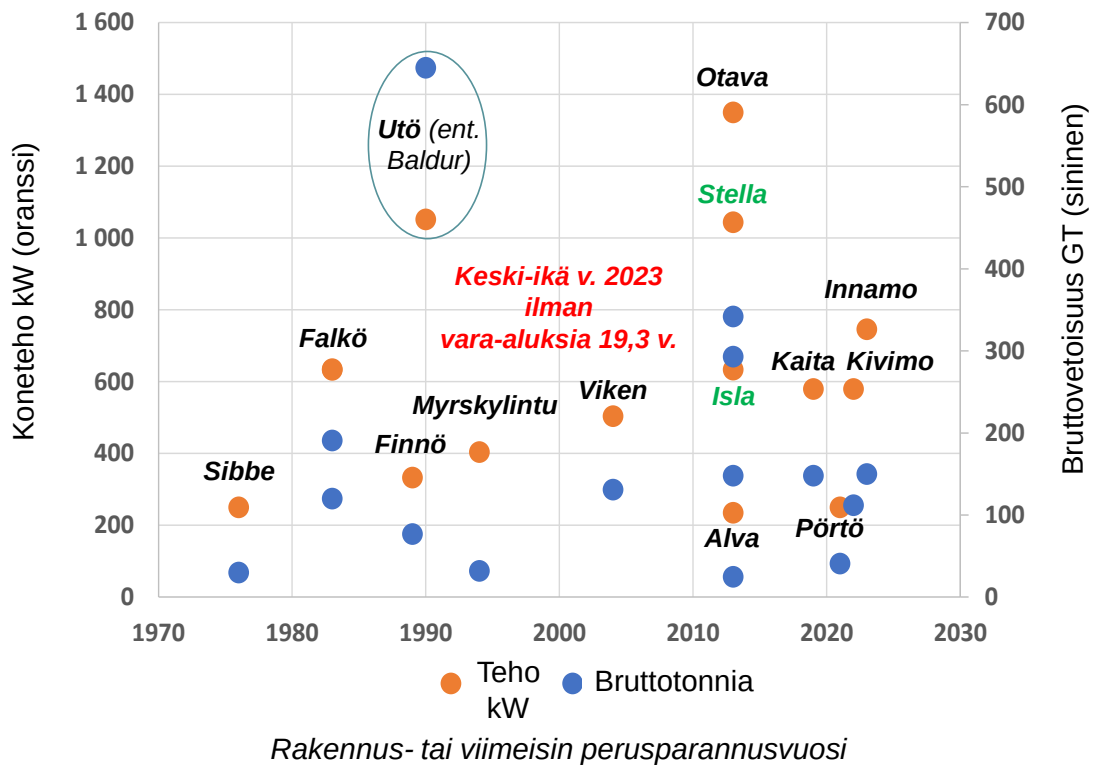
**) "Face-lift"- tyyppinen telakointi kesällä 2023, ei varsinainen peruskorjaus

Ympärivuotisessa liikenteessä oli kesällä 2023 kaikkiaan 15 yhteysalusta, kun vara-aluksia ei huomioida. Alusten kapasiteetit (**Kuva 5**) sekä rakennusvuosi, koneteho ja vetoisuus (**Kuva 6**) on esitetty ohessa.

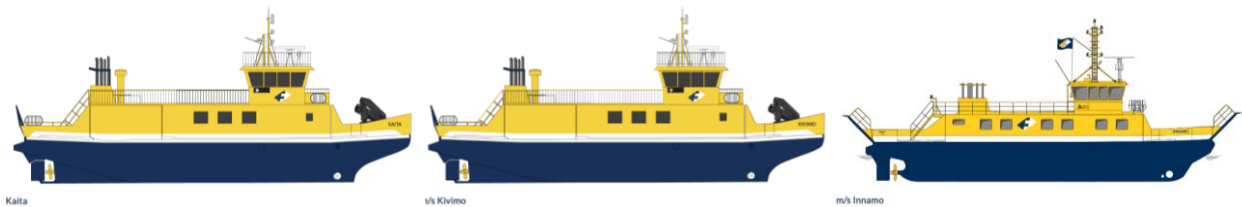
Kuvaajista nähdään, että alusten matkustaja- ja ajoneuvokapasiteetit sekä koneteho ja rakennus- tai perusparannusvuosi poikkeavat toisistaan merkittävästi. Vaikka m/s Isla ja m/s Stella ovat kapasiteetiltaan ja rakennusvuodeltaan samat, ne eivät ole sisaraluksia. Vuosina 1993 ja 1994 alun perin Merenkululaitokselle rakennetut m/s Kaita ja m/s Kivimo ovat yhteysaluksista ainoat sisaralukset. Vuonna 2023 rakennettu m/s Innamo on mitoiltaan samanlainen, mutta ei näiden sisarus (**Kuva 7**).



Kuva 5 Yhteysalusten matkustaja- ja ajoneuvokapasiteetti 2023. Vihreällä Saariston Meritie Oy:n, muut FinFerriesin suoraan tai sen alihankkijan operoimia reittejä. Lähde: V-S ELY, toukokuu 2023



Kuva 6 Yhteysalusten koneteho ja aluksen rakennus- tai perusparannusvuosi. Vihreällä Saariston Meritie Oy:n, muut FinFerriesin tai sen alihankkijan reittejä. Lähde: V-S ELY, toukokuu 2023



	m/s Kaita	m/s Kivimo	m/s Innamo
Rakentajatelakka	Mobimar Oy	Mobimar Oy	Oy HL-Metal Ab
Rakennusvuosi	1993	1994	2023
Perusparannusvuosi	2019	2021-2022	
Suurin matkustajamäärä	100	99	99
Henkilöautoja enintään	8	8	8
Hyötykuorma, tonnia	25	25	25
Suurin pituus, metriä	29,9	29,9	29,44
Suurin leveys, metriä	7,2	7,2	7,8
Syväys, metriä	2,2	2,2	2,2
Syväys, metriä	2,2	2,2	2,2
Syväys, metriä	2,2	2,2	2,2

Kuva 7 Havainnekuvat ja keskeiset tiedot: m/s Kaita, m/s Kivimo ja m/s Innamo. Lähde: FinFerries

Kalusto on siis kirjavaa, mikä tarkoittaa, että alusten tekniset ratkaisut, kuten pää- ja apukoneet, elektroniikka ja muut laitteet, ovat usein erilaisia, mikä kasvattaa huolto- ja korjauskuluja. Lisäksi vain osa aluksista voisi periaatteessa siirtyä reitiltä toiselle, kun reittikohtainen kuljetustarve otetaan huomioon.

Reittien liikennöintitarpeet poikkeavat toisistaan paljon, ja edellytykset uusien alusten tilaamiseen ovat olleet rajalliset, joten ”standardialuksia” ei ole syntynyt, pois lukien m/s Kaita ja m/s Kivimo sekä saman tyyppinen m/s Innamo. Tämän kokoluokan aluksia on yhteensä seitsemän kaikkiaan 15 aluksesta. Tällaisia kapasiteetiltaan noin 100 matkustajan ja 8-10 henkilöauton aluksia ovat lisäksi m/s Falkö, m/s Isla ja m/s Stella sekä matkustajakapasiteetiltaan hieman suurempi m/s Otava.

Neljä pienintä tuetun ympärivuotisen liikenteen yhteysalusta ei kuljeta lainkaan ajoneuvoja, vaan ne ovat käytännössä vesibussityyppisessä liikenteessä Sipoon saariston sekä Hiittisen ja Nauvon reiteillä.

2.3.2 Ympärivuotisten yhteysalusreittien vara-alukset

ELY-keskuksen kilpailuttamien ympärivuotisten yhteysalusreittien vara-aluksia oli syyskuussa 2023 yhteensä kuusi, joista kolme FinFerriesin aluksia, kaksi Saariston Meritie Oy:llä ja yksi EW Finland Oy:llä.

Taulukko 4 ELY-keskuksen kilpailuttamien ympärivuotisten yhteysalusreittien vara-alukset syyskuussa 2023. Lähde: V-S ELY- keskus

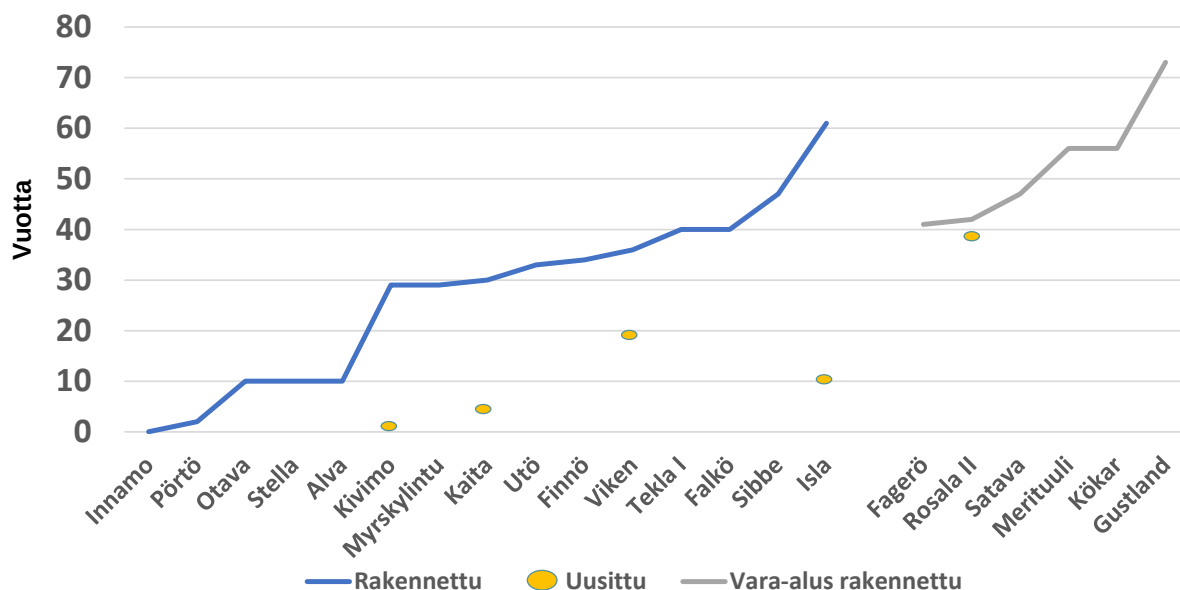
Liikennöitsijä	Alus	Rakennus- vuosi	Uusimis- vuosi	Vetoisuus (GT)	Koneteho (kW yht.)	Pituus (m)	PAX (max.)	H-autoja (max.)
Finferries	Kökar	1967		305	749	36,4	147	5
	Rosala II	1975	1981	194		33,3	65	6
	Satava	1976		131		33,3	80	8
Saariston Meritie Oy	Gustland	1950		22	150	13,6	12+2	0
	Merituuli	1967		225	591	37,8	99	8
EW Finland Oy	Fagerö	1982		43	320	17,0	90	0

Vara-alusten keski-ikä vuonna 2023 oli 53,5 vuotta, kun se lasketaan alusten rakennusvuodesta. Mikäli vara-alusten keski-ikä lasketaan huomioiden Rosala II:n uusimisvuosi, on keski-ikä 52,5 vuotta, eli hyvin korkea kummassakin tapauksessa (**Taulukko 4**).

2.3.3 Yhteisaluskaluston keski-ikä

Ympärivuotisessa liikenteessä olevien yhteysalusten käyttöaste on konetunteina mitattuna melko korkea, sillä ne ovat liikenteessä 5–7 päivää viikossa ja konetunteja tulee tyypillisesti 8–12 vuorokaudessa. Alukset liikennöivät pääasiassa sisäsaariston reiteillä, joilla useat niistä eivät joudu avomeriolosuhteisiin. Poikkeuksena tästä ovat reittiosuudet, jotka ulottuvat ulkosaariston etelälaidalle⁹. Talvikautinen liikenne kuluttaa aluksia kuitenkin avovesikautta enemmän.

Tällaisten alusten turvallisena käyttöikänä pidetään yleensä noin 50 vuotta, edellyttäen, että niiden elinkaaren aikainen huolto ja korjaustoiminta on hoidettu asianmukaisesti. Tämä tarkoittaa useimmiten aluksen ja sen keskeisten koneiden ja laitteiden peruskorjausta tai muuten kattavaa uusimista. Aluskohtaiset erot niiden käyttökunnossa ja eri reittien vaatimuksissa voivat kuitenkin olla huomattavia.



Kuva 8 Ympärivuotisen liikenteen yhteysalusten ja näiden vara-alusten ikä vuonna 2023 ilmoitettuna rakennusvuodesta sekä uusimisvuodesta. Lähde: ELY-keskus ja varustamot

Mikäli 50 vuotta otetaan aluksen elinkaareksi, pelkistään voi sanoa, että koko kaluston keski-ikänä 25 vuotta olisi hyväksyttävä taso. Keskiarvo on kuitenkin huono mittari tilanteessa, jossa alusten ikäjakauma on laaja. Vuonna 2023 viiden aluksen ikä on rakennusvuodesta laskettuna 10 vuotta tai alle, kahdeksan alusta on 30–40-vuotiaita (joista kolme on uusittu) ja kaksi on yli 45-vuotiaita, joista vanhin (m/s Isla), on uusittu noin 10 vuotta sitten. Vara-alusten keski-ikä on noin 53 vuotta eli hyvin korkea (**Kuva 8**).

Kaluston kirjavuudesta sekä kilpailun myötä aluskannassa tapahtuneista muutoksista johtuen kaluston keski-ikä voi laskea eri tavoin. SANK:n ”Tulevaisuuden yhteysalusliikenne”- raportissa koko kaluston keski-ikäksi ilmoitettiin 37 vuotta (Heinonen ym. 2021). Tässä olivat mukana vuoden 2020 alussa liikenteessä olleet varsinaiset yhteysalukset, niiden vara-alukset ja myös tuetun liikenteen alukset. Laskennan vertailuvuosi oli SANK:n raportissa 2019 vuoden 2020 sijaan, jolloin keski-ikä oli vuotta pienempi kuin **Taulukossa 5** esitetty 38,1 vuotta.

ELY-keskuksen kilpailuttaman ympärivuotisen liikenteen yhteysalusten keski-ikä oli 29,6 vuotta vuonna 2020, kun vara-aluksia ei huomioida ja alusten ikä lasketaan viimeisimmästä peruskorjausvuodesta tai, mikäli sellaista ei ole, rakennusvuodesta. Vuonna 2023 vastaava luku oli 19,3 vuotta, eli lähes kuusi vuotta vähemmän kuin yllä mainittu 25 vuoden ”hyväksyttävä” keski-ikä.

⁹ Tällaisia ovat mm. eteläisimmät pisteet seuraavilla reiteillä; numerot viittaavat Luvun 2.2 reittialueisiin (**Kuva 3**) (3) Korppoon reitin välit Österskär – Kälö ja Österskär – Brunsjär; (6a) Nauvon eteläisen reitin väli Borstö – Trunsö; (9) Hiittisten reitin Öro ja Vänö; sekä (10) Utön reitin Utö ja Jurmo

Taulukko 5 Yhteysalusten keski-ikä SANK:n raportissa v. 2021 ja toukokuussa 2023 ja vara-alusten osalta syyskuun alussa 2023. Lähteet: Heinonen ym. 2021, V-S ELY ja FinFerries

Yhteysalusten keski-ikä SANK:n raportissa v. 2021, jossa alusluettelo koski vuotta 2020			
Kaikkien alusten* keski-ikä rakennusvuodesta	Kaikkien alusten* keski-ikä peruskorjausvuodesta laskettuna	Keski-ikä rakennusvuodesta ilman vara-aluksia**	Keski-ikä ilman vara-aluksia, rakennus- tai peruskorjausvuodesta**
38,1	32,3	35,8	29,6
Yhteysalusten** keski-ikä vuonna 2023			
Varsinaisten ja vara-alusten keski-ikä rakennusvuodesta	Varsinaisten ja vara-alusten keski-ikä peruskorjausvuodesta laskettuna	Keski-ikä rakennusvuodesta ilman vara-aluksia	Keski-ikä ilman vara-aluksia, rakennus- tai peruskorjausvuodesta
34,9	28,8	27,4	19,3

*) Mukaan lukien tuetun liikenteen alukset

**) Ilman tuetun liikenteen aluksia

Parissa vuodessa tämä varsinaisten yhteysalusten keski-ikä on laskenut yli 10 vuodella, mikä johtuu siitä, että kilpailutusten kautta muutama hyvin iäkäs alus on poistunut tästä liikenteestä. Samalla kaksi alusta (m/s Kaita ja m/s Kivimo) peruskorjattiin vuosina 2019 ja 2022, ja vuonna 2021 valmistunut m/s Pörtö sekä vuonna 2023 valmistunut m/s Innamo aloittivat liikennöinnin. Kaluston ikerakenne on siis kehittynyt parempaan suuntaan, mutta osa aluksista on iäkkäitä ja vara-alukset erittäin iäkkäitä, mikä tarkoittaa kaluston uusimistarvetta lähiaikoina näiltä osin.

2.3.4 Manner-Suomen yhteysalusliikenteessä toimivien yritysten koko

Tällä markkinalla on Suomessa viime vuosina toiminut ns. mikroyrityksiä, joiden palveluksessa on vähemmän kuin 10 työntekijää, mutta pääsääntöisesti ns. pieniä¹⁰ ja keskisuuria¹¹ toimijoita. Kokonaisuutena toiminnan mittaluokka on pieni sekä liikevaihdossa että toiminnassa tarvittavan henkilöstön tai alusten määrän suhteen (yhteensä 15 varsinaista alusta ja 5–6 vara-alusta vuonna 2023).

Alalla toimivien yritysten yhteenlaskettu vuosittainen liikevaihto on pysytellyt tähän liikenteeseen varattujen määrärahojen tasolla eli 13–16 miljoonassa eurossa (Taulukko 6). Taulukon luvuissa voi olla mukana myös muuta toimintaa kuin pelkästään Manner-Suomen yhteysalusliikennettä, joten liikevaihdon ja tuloksen suuruusluokka on vain suuntaa-antava. Tilikauden tulos on kokonaisuutena tarkastellen ollut vaatimaton eli yhteensä 0,5–1 milj. euroa.

Esimerkiksi Suomen Saaristovarustamo Oy ja Saariston Meritie Oy tukeutuvat mm. henkilöstö-, talous- ja yleishallinnon osalta pitkälti emoyhtiöidensä tai konsernin tarjoamiin palveluihin. Näin ollen taulukossa ilmoitettu henkilöstön määrä on pienempi kuin mitä vastaavan kokoiseen toimintaan todellisuudessa tarvitaan. Tämäkin huomioiden ELY-keskuksen kilpailuttama Manner-Suomen ympärivuotinen yhteysalusliikenne työllistää suoraan alle 100 henkeä, eli luku on hyvin pieni.

¹⁰ Suurempaan konserniin kuulumaton yritys, jonka palveluksessa on vähemmän kuin 50 työntekijää ja jonka joko vuosiliikevaihto on enintään 10 miljoonaa euroa tai taseen loppusumma on enintään 10 miljoonaa euroa.

¹¹ Suurempaan konserniin kuulumaton ja pienyritystä suurempi yritys, jonka palveluksessa on vähemmän kuin 250 työntekijää ja jonka joko vuosiliikevaihto on enintään 50 miljoonaa euroa tai taseen loppusumma on enintään 43 miljoonaa euroa. (Tilastokeskus 2023)

Taulukko 6 ELY-keskuksen tilaamaa yhteysalusliikennettä harjoittavien yritysten ilmoittama kokonaisliikevaihto, tilikauden tulos ja henkilöstön määrä vuosina 2019–2022. Suluissa konsernin emoyhtiö. Finder.fi

Liikevaihto tuhatta euroa	2019	2020	2021	2022
Suomen Saaristovarustamo Oy (FinFerries)	8 473	8 533	7 922	10 320
Saariston Meritie Oy (Kuljetus Savolainen Oy)	1 801	1 753	1 896	2 254
EW Finland Oy*	1 400	1 400	1 400	1 400
Archipelago Lines Oy	1 193	1 172	1 256	1 293
Dalsbruks Sjötrafik / Taalintehtaan Meriliikenne Ab	221	195	250	247
Sjövägen Oy Ab	175	195	199	266
Yhteensä	13 263	13 248	12 923	15 780

Tilikauden tulos tuhatta euroa	2019	2020	2021	2022
Suomen Saaristovarustamo Oy (FinFerries)	211	366	846	441
Saariston Meritie Oy (Kuljetus Savolainen Oy)	116	70	144	302
EW Finland Oy*	3	4	0	1
Archipelago Lines Oy	71	35	67	-49
Dalsbruks Sjötrafik / Taalintehtaan Meriliikenne Ab	27	55	50	48
Sjövägen Oy Ab	5	1	7	44
Yhteensä	433	531	1 114	787

Henkilöstö	2019	2020	2021	2022
Suomen Saaristovarustamo Oy (FinFerries)	31	31	28	35
Saariston Meritie Oy (Kuljetus Savolainen Oy)	9	9	9	9
EW Finland Oy*	..	..	..	..
Archipelago Lines Oy	9	9	9	10
Dalsbruks Sjötrafik / Taalintehtaan Meriliikenne Ab	1	1	1	1
Sjövägen Oy Ab	2	2	2	2
Yhteensä	52	52	49	57

*) EW Finland Oy (Euro Work) ilmoittaa päätoimialakseen henkilöstövuokrauksen, joten pelkästään yhteysalusliikenteeseen kytkeytyvän liikevaihdon tai henkilöstön määrästä ei ole tietoa. Yhtiö on operoinut yhteysalusliikennettä myös Ahvenanmaan alueella, joten luvut eivät koske pelkästään Manner-Suomea.

Kun alan liikevaihto ja henkilöstömäärä ovat näin pieniä, organisaatiokoon käsitettä ja sen merkitystä toiminnan ylläpitämisessä tulee tarkastella tätä mittakaavaa vasten. Toimintaa harjoitetaan nykyään hyvin pienellä henkilöstöllä. Kun ajatellaan nykyistä ympäristö-, turvallisuus- ja muuta sääntelyä sekä näiden tulevaa kiristymistä, nykyisellä tai nykyistä pienemmällä henkilöstömäärällä on lähitulevaisuudessa erittäin vaikea ylläpitää sääntelynmukaista liikennettä.

Tämä tarkoittaa sitä, että yhteysalusliikenteen tulevassa toimintamallissa tulee varmistaa, että toimintaa harjoittavilla operaattoreilla on riittävä ja uskottava kyky selviytyä tehtävästään koko sopimuskauden ajan.

2.4 Esimerkkejä reiteistä, jotka eivät ole ELY-keskuksen tukemia

Matkustajamääriltään Suomen suurin yhteysalusliikenteeseen verrattavissa oleva reitti on Suomenlinnan liikenne. Vuonna 2019 reitillä tehtiin noin 2,2 miljoonaa yhdensuuntaista matkaa ja kuljetettiin noin 20 000 ajoneuvoa; saarella vieraili tuolloin noin miljoonaa turistia¹². Liikennemäärät ovat palanneet lähes koronaa edeltävään tasoon: vuonna 2022 matkustajia oli noin 1,9 miljoonaa ja ajoneuvoja noin 19 000.

Liikennettä hoitaa Suomenlinnan Liikenne Oy¹³, jonka liikevaihto vuonna 2022 oli 4,4 milj euroa, kun se vuonna 2019 oli 4,9 milj. euroa. Vuosina 2020 ja 2021 liikevaihto oli 4,0–4,1 milj euroa. Vappuna 2023 yhtiö aloitti liikennöinnin myös Kruunuvuoren selän reitillä. Suomenlinnan Liikenne Oy:n reitit ovat osa HSL:n reittitarjontaa. Suomenlinnaan liikennöi myös JT-Line Oy, jossa HSL:n matkaliput eivät kelpaa.

Kaupallista turistiliikennettä on erityisesti kesäkausina useilla reiteillä, kuten Saaristolinjan reitillä Turku-Seili-Nauvo, jolla liikennöi Rederi Ab Vitharunin vesibussi m/s Norrskär (**Kuva 9**). Mm. Kemiönsaaren Kasnästä Bengtskärin majakkasaarelle ja maaliskokuussa Kasnäsin ja Öron väliä operoi Ab Wilson Charter Oy. Hangosta vesibussiliikennettä pääasiassa Bengtskärin majakalle harjoittaa kesäisin Marine Lines Oy.



Kuva 9 Reitillä Turku-Seili-Nauvo kaupallisessa kesäkauden liikenteessä oleva vuonna 1975 rakennettu vesibussi m/s Norrskär Nauvon kirkonkylän laiturissa elokuussa 2023. Aluksen pituus on 17,8 metriä ja se voi ottaa 95 matkustajaa. Reitti ei ole ELY-keskuksen tukemaa liikennettä. Kuva: Lauri Ojala

Myös Helsingissä on useita vesibussitoimijoita, jotka tarjoavat matkailijoille lyhyitä sightseeing-purjehduksia tai yhteyksiä linnakesaarelle, kuten Suomen Saaristokuljetuksen (FRS Finland Oy) liikenne Kauppatorin ja Isosaaren välillä. Vastaavaa kausiliikennettä on myös muutamilla muilla paikkakunnilla, kuten Raumalla kaupungin edustalla olevalle Kuuskajaskarin linnakesaarelle ja Kylmäpihlajan majakkasaarelle.

¹² Suomenlinnassa asuu vakituisesti noin 800 henkeä. Puolustusvoimien yksiköistä siellä toimii Merisotakoulu, jossa opiskelee vuosittain noin 250 henkeä.

¹³ Yhtiön omistaa Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy, joka aloitti toimintansa 1. helmikuuta 2022, kun Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos (HKL) yhtiöitettiin. Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy on Helsingin kaupungin ja Vantaan kaupungin yhteisyritys.

3 Yhteysalusliikenteen toimijat ja markkinaosuudet

3.1 Kilpailuvoimat yhteysalusliikenteen markkinoilla

Yhteysalusmarkkinoilla vaikuttavien kilpailu- tai neuvotteluvoimien tarkastelu aiheutta käsitellessä taustaraporteissa ja opinnäytetöissä¹⁴ kuvaa varsin yhdenmukaisesti niitä ongelmia, joita markkinoiden pieni koko, toimijoiden vähäisyys ja julkisen hankintatoimen pitkälti EU-taustaiset lainsäädännölliset reunaehdot ovat synnyttäneet. Nieminen (2019) on opinnäytteessään jopa käyttänyt ns. pirullisten ongelmien viitekehystä, joka on kehitetty kompleksisuuden tutkimuksessa mm. hallintotieteissä.

Yhtälö, jossa samanaikaisesti pyritään lisäämään alan kilpailua, ylläpitämään määriteltyä palvelutasoa ympärivuotisesti¹⁵ tai säilyttämään se edes nyt saavutetulla tasolla, pitämään julkisen sektorin kustannukset kurissa sekä luomaan toimijoille taloudelliset ja muut edellytykset kehittää toimintaa, on erittäin vaikea ellei mahdoton toteuttaa. Kyseessä on siis kompleksinen ongelma, johon vaikuttaa samanaikaisesti useita erilaisia voimia. Ongelmaan ei löydy ratkaisuja pelkästään sitä hallinnoivan organisaation eli ELY-keskuksen toimenpitein, vaan mahdolliset ratkaisut edellyttävät poliittisia päätöksiä.

Yhteysalusmarkkinoiden kilpailuun vaikuttavat keskeiset voimat on alla esitetty M.E. Porterin (1980; vrt. myös Karjalainen 2019, 18–21) kehittämää ns. viiden kilpailuvoiman mallia mukaillen.

Alkuperäisessä mallissa nämä voimat ovat:

1. markkinoilla tapahtuva kilpailu siellä toimivien kesken,
2. asiakkaiden neuvotteluvoima markkinan suuntaan,
3. tavaran ja palveluiden (ml. työvoiman tarjonnan) toimittajien neuvotteluvoima markkinan suuntaan,
4. uusien tulokkaiden aiheuttama uhka nykyisille toimijoille, ja
5. korvaavien tuotteiden tai palveluiden aiheuttama uhka nykyisille toimijoille, johon liittyy myös uhka siitä, että markkinoiden nyt tarjoamia tuotteita tai palveluita ei käytettäisi lainkaan. Tästä esimerkkinä koronakriisin aikana tuntuvasti vähentynyt henkilöliikenne, aivan erityisesti lento- ja laivamatkustus.

Yllä mainittujen viiden voiman lisäksi alla esitettyyn yhteenvedoon on otettu mukaan seuraavien tahojen neuvotteluvoimat:

- a. viranomaistoimet ja sääntelyn merkitys,
- b. poliittinen ohjaus sekä
- c. loppukäyttäjät, eli kuljetuspalveluiden käyttäjät ja näiden edustajat, kuten esim. saaristokunnat

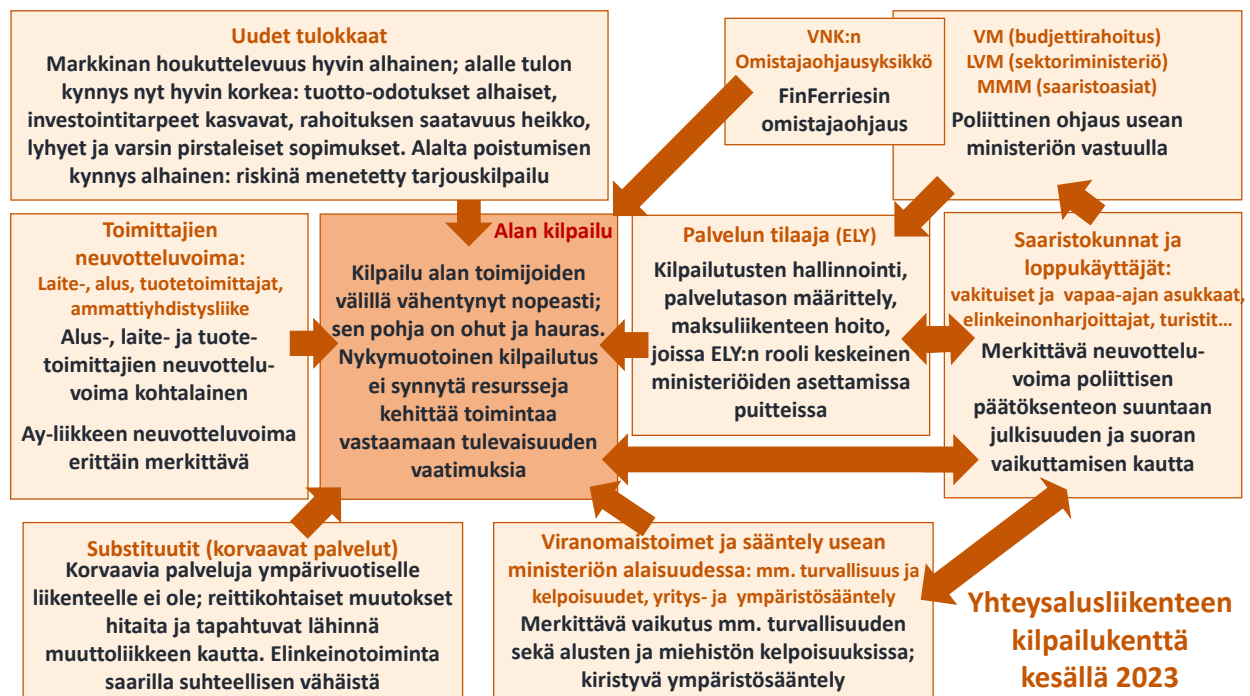
¹⁴ Esim. Jaakkola 2014, Linkama ym. 2016, Nieminen 2019 sekä Ojala 2021

¹⁵ Palvelutasoa voi mitata eri tavoin; yhtenä mittarina on matkustajakapasiteetin keskimääräinen käyttöaste/liikennepaikka, joka on useilla pidemmällä (ulko)saariston reiteillä erittäin alhainen, yleensä alle 10 %. Jaakkolan (2014, 46) siteeraamien V-S ELY-keskuksen sisäisten tietojen mukaan vuonna 2013 kaikkien reittien matkustajakapasiteetin keskimääräinen käyttöaste oli 15 % ja rahtikapasiteetin keskimääräinen käyttöaste oli 22 %.

Yhteysalusliikenteen määrärahojen suuruus ja kilpailutettavien sopimuskausien kesto on valtiovarainministeriön vastuulla (VM). Liikenteen järjestelyt jakautuvat puolestaan kahden muun ministeriön kesken. Saariston vakituksille asukkaille tarjottava maksuton liikenne perustuu saaristolakiin. Kyseisen lain vastuuministeriö on Suomen saaristopolitiikasta vastaava MMM¹⁶. Saaristolain uudistus on parhaillaan käynnissä, mutta tässä työssä ei ole mahdollista ottaa lainvalmisteluun tarkempaa kantaa.

Yhteysalusliikennöinnin hallinnointi ja liikenteelle suunnattavan rahoituksen käyttö kuuluu LVM:n hallinnonalalle. Yhteysalusliikenne on LVM:n alaisen Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin vastuulla olevaa liikennettä ja se kattaa lähes kaikki Saaristomeren ja Suomenlahden vakituksella asutut saaret, joihin ei ole tieyhteyttä. Valtion talousarviosta tuleva rahoitus kanavoituu Traficomin kautta Varsinais-Suomen ELY-keskukselle, joka vastaa valtion tukeman yhteysalus-, maantielautta- ja lossiliikenteen kilpailuttamisesta, sopimuksista ja maksatuksista toimijoille.

Yhteysalusliikenteen markkinajohtajan eli valtionyhtiö Suomen Lauttaliikenne Oy:n (FinFerries) omistajaohjaus on valtioneuvoston kansliassa. Yhtiö ei ole ns. erityistehtäväyhtiö, kuten esimerkiksi luotsuksesta vastaava Finnpiilot Pilotage Oy tai liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy, vaan kuuluu ryhmään ”Noteeraamattomat kaupallisesti toimivat yhtiöt”. Omistaja muun muassa asettaa toiminnalle tuottotavoitteen ja vaikuttaa siten palveluntarjonnan kustannuksiin ja tätä kautta myös valtiolle tästä liikenteestä aiheutuviin menoihin. Toteutuneen tuottotavoitteen FinFerries tulouttaa valtiolle kunkin tilikauden osinkoina, jolta osin ne palautuvat valtiontalouteen¹⁷.



Kuva 10 Yhteysalusmarkkinoiden kilpailuasetelma ja siihen vaikuttavat keskeiset voimat kesällä 2023.

Monet tahot vaikuttavat keskeisesti tämän markkinan toimintaedellytyksiin ja kilpailuun; **Kuva 10** hahmottaa yhteysalusliikenteen kokonaisuudessa vaikuttavia keskeisiä voimia ja niiden luonnetta. Lisäksi kansallisessa ja EU-päätöksenteossa voimistuneet ympäristövaatimukset sekä voimaan astuneet ja tulevat muutokset merenkulun sääntelyssä (mm. turvallisuus, alustekniikka, käyttövoimat ja päästöt) edellyttävät entistä suurempia investointeja aluskalustoon 2020- ja 2030-luvuilla.

¹⁶ MMM:n yhteydessä toimii myös Saaristoasiain neuvottelukunta (SANK)

¹⁷ FinFerries ilmoittaa osingonjaon konsernin tai emoyhtiön osalta, joten yhteysalusliikenteen osuutta niistä ei ole mahdollista laskea. Yhteysalusliikennettä konsernissa hoitaa pääosin tytäryhtiö Suomen Saaristovarustamo Oy. Vuodelta 2022 FinFerries jakoi osinkoja 4,3 milj. euroa (liikevaihto 61,9 milj. euroa) ja vuodelta 2021 yhteensä 3,8 milj. euroa (58,7 milj. euroa). (FinFerries, Vuosikertomus ja yritysraportti 2022; luvut pyöristetty)

Tammikuun alussa 2024 yli 5 000 GT:n kauppa-alukset tulevat EU:n päästökaupan piiriin. Luonnos uudeksi päästökauppalaiksi on kesän aikana ollut [lausuntokierroksella](#), joten asia on hyvin ajankohtainen myös Suomessa. Päästökauppaa koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin ((EU) 2023/959) mukaan komissio esittää aiheesta Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään vuoden 2026 lopulla kertomuksen direktiivin toteutettavuudesta sekä sen taloudellisista, ympäristöön liittyvistä ja sosiaalisista vaikutuksista. Tarkasteltavana on myös ajatus ulottaa merenkulun päästökauppa yli 400 GT:n aluksiin.

Mikäli asian käsittely EU:ssa johtaisi siihen, että myös kotimaan liikenteen yli 400 GT:n alukset tulisivat päästökaupan piiriin, tämä voisi tapahtua aikaisintaan 2020-luvun lopulla. On ennen aikaista arvioida tulisivatko tässä yhteydessä myös julkista palveluvelvoitetta toteuttavat yhteysalukset päästökaupan piiriin ylipäätään tai vain siinä tapauksessa, että liikenne olisi maksullista, kuten se Ahvenanmaalla nyt on.

Vaikutus Manner-Suomen yhteysalusliikenteeseen olisi kuitenkin pieni, sillä säännöllisen liikenteen yhteysaluksista nyt vain yksi, eli Utön reitin m/s Utö (aiemmin m/s Baldur, 645 GT) ylittää tämän rajan. Lisäksi ELY-keskuksen ns. tuetussa liikenteessä Saaristolinjalla kesällä liikennöivä m/s Östern on vetoisuudeltaan 474 GT. Ahvenanmaan liikenteen kymmenestä aluksesta yhdeksän on tällä hetkellä yli 400 GT, joten toteutuessaan muutoksen vaikutukset voisivat olla siinä liikenteessä suuret.

Päästökaupan soveltamisalan mahdollinen muutos voi vaikuttaa yhtäältä alusten toimintakustannuksiin ja toisaalta tulevien alusinvestointien mitoitukseen, sillä alus- ja reittikohtaisesti¹⁸ päästökaupan vaikutus voi olla tuntuva. Näin on erityisesti Ahvenanmaalla: nykyisillä päästöoikeuksien hinnoilla arvioituna siellä puhuttaneen jopa yli miljoonan euron vuosittaisesta lisäkustannuksesta. Asian etenemiseen liittyy kuitenkin monia epävarmuuksia, ja kustannusvaikutusten arvioiminen on vaikeaa, sillä päästöoikeuksien kulloinenkin hinta ja laskennallinen päästmäärä määrittelevät toteutuvan kustannustason.

Merenkulun sääntelymuutosten aiheuttama paine näkyy vahvasti myös meriteknologian yritysten pyrkimyksissä kehittää ja suunnitella aluksia, niiden laitteistoja ja ennen muuta käyttövoimaratkaisuja, joilla kiristyvään sääntelyyn voidaan vastata. Vaihtoehtoisten käyttövoimien soveltuvuudesta tämän kokoluokan aluksiin ei ole kovin paljon julkaistua tutkimuskirjallisuutta, mutta esimerkiksi Solakivi ym. (2022) sekä Laasma ym. (2022) ovat aihetta käsitelleet. Lisäksi esimerkiksi suomalais-ruotsalaiset alusten ns. FSICR-jääloukkasäännöt eivät sellaisenaan koske pieniä aluksia, kuten pienempiä yhteysaluksia, joista monet ovat ympärivuotisessa liikenteessä. (FSICR-sääntöjen sovellettavuudesta, ks. [Traficom](#))

Laasma ym. (2022) tarkastelivat seuraavia yhteysalusten vaihtoehtoisia käyttövoimia: 1) plug-in-hybridi; 2) diesel-sähköinen hybridi; 3) LNG; 4) täyssähköalus; 5) rikkipesuri; 6) metanoli; 7) vety (polttokeino); ja 8) ammoniakki. Tutkimusryhmä pisteytti nämä vaihtoehdot seitsemällä eri parametrilla: i) ratkaisun teknologinen valmius; ii) sääntelyn olemassaolo; iii) ja iv) kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen tehokkuus kahdella eri kriteerillä; v) investoinnit (Capex); vi) käyttökustannukset (Opex) ja vii) kyky talvimerenkulkuun. Tutkimuksen tulos oli, että vuoden 2022 tilanteessa sopivimmat ratkaisut olisivat täyssähköinen tai diesel-sähköhybridialus. Reittikohtaiset erot ovat kuitenkin suuret, joten tulos ei luonnollisestikaan ole yleispätevä.

Koko meriteknologian markkinassa yhteysalusten kaltaiset, ja varsinkin talvimerenkulkuun soveltuvat alukset, ovat toki vain hyvin pieni segmentti. Tästä huolimatta yhteysalusliikenteeseen soveltuvat alukset – erityisesti jos niillä tulee olla kyky toimia myös talviolosuhteissa – tarjoavat erikoisosaamista vaativan osamarkkinan, jossa erilaisia teknologisia ratkaisuita voi testata ensin pienemmässä ja myöhemmin mahdollisesti isommassa mittakaavassa. Yhteysaluskannan uusiminen vahvistaisi myös suomalaisen meriteknologian osaamista ja voisi jopa avata uusia tämän kokoluokan alusten markkinoita myös muualla maailmassa.

¹⁸ Utön reitin polttoaineen kulutus on arviolta 160 tonnia vuodessa ja CO₂-päästöt noin 400 tonnia. Yhden CO₂e-tonnin päästöoikeuden hinta 15.9.2023 oli noin 80 euroa (ks. [EMBER](#)), jolloin tämän reitin päästöoikeuden hinnan suuruusluokka olisi noin 32 000 euroa vuodessa, eli noin 1,5 % reitin liikennöinnin nykyisestä vuosikustannuksesta.

3.2 Yhteysalusliikenteen markkinaosuudet kesäkuussa 2023

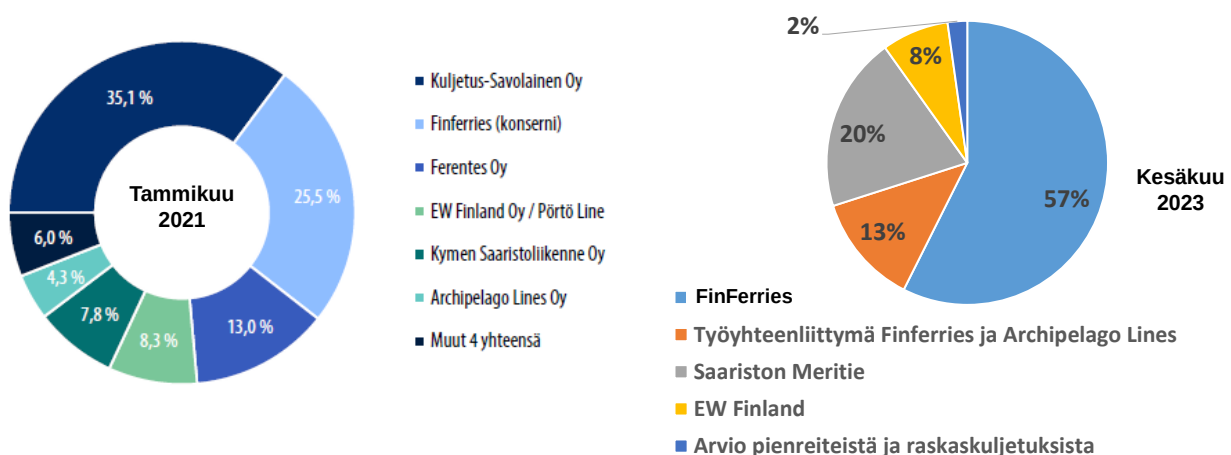
Manner-Suomen yhteysalusliikenteen markkinoiden koko on ollut jo useita vuosia noin 17,5 milj. euroa (sis. alv). Kyseessä on siis varsin pieni markkina. Esimerkiksi lautta- ja lossiliikenteen markkina on vuodessa noin 40 milj. euroa ja jäänmurron vuosikustannukset ovat olleet talvikauden ankaruudesta ja polttoaineen hinnasta riippuen 40–60 milj. euroa.

Käytännössä koko yhteysalusmarkkina on kilpailutettua ja julkisesti hankittua tai tuettua liikennettä. Varat saaristo- ja yhteysalusliikenteen ostoihin ja kehittämiseen tulevat valtion tulo- ja menoarviosta. Näistä määrärahoista noin 90 % on viime vuosina käytetty liikenteen ostoon ja loput mm. maapuolen infrastruktuurin ylläpitoon, joskin tämä osuus vaihtelee vuosittain jonkin verran (ks. **Liite 2**).

Vuodesta 2023 alkaen saariston yhteysalusliikenteen hoitoon varatut määrärahat on budjetoitu valtion talousarvioesityksessä momentille, johon ei sisälly arvonnalisäveron osuutta. Tämä lisää vuosittaista määrärahaa noin 3 milj. euroa budjettivuoden 2022 tasoon verrattuna. Kilpailutuksesta vastaa Varsinais-Suomen ELY-keskus. Lähinnä valtiovarainministeriön linjauksen mukaisesti kilpailutettujen reittien sopimuksen enimmäiskesto on yhteysalusliikenteessä ollut ja on tätä kirjoitettaessa edelleen viisi vuotta¹⁹.

Manner-Suomen yhteysalusliikenteen markkinoilla on kuluneen kymmenen vuoden aikana ollut 4–8 eri päätoimijaa, joista kahden suurimman yhteenlaskettu markkinaosuus on tyypillisesti ollut yli 60 %. Näiden lisäksi palvelua ovat alihankintana olleet tuottamassa 3–6 pientä paikallista toimijaa. Markkinat ovat siis paitsi pienet myös hyvin keskittyneet.

Keväällä 2023 keskittymisaste nousi huomattavasti, kun Utön reitin kilpailutuksen voittanut Kuljetus Savolainen -konserniin kuuluva Saariston Meritie Oy myi reitin liiketoiminnan ja sillä liikennöineen aluksen²⁰ valtion omistamalle Suomen Lauttaliikenne Oy:lle (aputoiminimi FinFerries). Tämän seurauksena FinFerriesin osuus markkinoiden rahallisesta arvosta nousi kesäkuussa 2023 noin 70 %:iin. (**Kuva 11** ja **Taulukko 7**)



Kuva 11 Yhteysalusmarkkinoiden toimijat ja markkinaosuudet tammikuussa 2021 ja kesäkuussa 2023. Kokonaismarkkina on kummassakin tapauksessa noin 17 milj. euroa (sis. alv). Tilastolähde: V-S ELY

¹⁹ Lautta- ja lossiliikenteen puolella kertaalleen keskeytetty ja kesällä 2023 neuvottelumenettelyyn siirtynyt Järvi-Suomen maantielauttaliikennepalvelun kilpailutus koskee vuosia 2025–2045. Keskeytetyn kilpailutuksen kahden tarjouksen summat olivat noin 282 milj. euroa (norjalainen Torghatten Nord AS) ja 351 milj. euroa (FinFerries).

²⁰ M/s Baldur; alkukesän 2023 telakoinnin yhteydessä aluksen nimi muuttui, ja se liikennöi nyt nimellä m/s Utö.

5-vuotisten kilpailutusten vuoksi muutokset markkinaosuuksissa voivat siis olla melko nopeita, minkä lisäksi myös liiketoiminnan siirrot varustamolta toiselle sopimuskausien aikana voivat muuttaa asetelmia entisestään, kuten Utön-reitin osalta on tapahtunut. Liiketoiminnan siirto kilpailutuksen voittaneelta taholta jollekin toiselle toimijalle kesken sopimuskauden edellyttää luonnollisesti kilpailutuksen järjestäjän, eli Varsinais-Suomen ELY-keskuksen, hyväksyntää.

Taulukko 7 Yhteysalusmarkkinoiden toimijoiden kootut markkinaosuudet tammikuussa 2021 ja kesäkuussa 2023. Tilastolähde: V-S ELY

	Tammikuu 2021	Toukokuu 2023	Ero
FinFerries- konserni	26 %	70 %*	+44 %
Saariston Meritiet Oy (Kuljetus-Savolainen Oy)	35 %	20 %	-15 %
EW Finland	4 %	8 %	+4 %
Muut sekä pien- ja raskaskuljetukset***	35 %**	2 %	-33 %

*) V. 2023 ml. työyhteisöliittymä Archipelago Lines Oy:n kanssa Nauvo Pohjoisen ja Korppoon reitillä (2,3 milj. €/v.) sekä FinFerriesille toukokuussa 2023 siirtynyt Utön reitti ja Baldur-alus Suomen Meritiet Oy:ltä (2,2 milj. €/v.)

**) V. 2021 luvussa mukana Archipelago Lines (4,3 %)

***) ml. arvio pien- ja raskaskuljetuksista

3.3 Yhteysalusliikenteen sopimustilanne kesäkuussa 2023

Yhteysalusliikenteen sopimusten kesto, arvo ja operaattori kesäkuun 2023 tilanteessa on kuvattu **Taulukossa 8**. Porvoon Kalkstrand-Pörtö-reittiä ja Sipoon saariston liikennealuetta lukuun ottamatta seuraavaksi päättyvät Utön ja Velkuan reitin sopimuskaudet 30.4.2025. Paraisten reitin sopimus on voimassa 30.4.2026 saakka, ja muut sopimukset ovat voimassa vuosille 2027–2029.

Porvoon ja Sipoon liikennealueen uusimpaan kilpailutukseen saapui vain yksi tarjous, joka ylitti palvelun oston varatun määrärahan. Tällä reitillä väylien syvyydet ovat muita pääreittejä matalammat, eikä sille soveltuvaa pienempää aluskalustoa ole kovin hyvin tarjolla. Reitin kilpailutusta ei voitu viedä loppuun, vaan se edellyttää uutta prosessia, jonka päättymiseen saakka nykyinen operaattori jatkaa reitillä.

Voimassa olevien sopimusten aikajänne tarkoittaa sitä, että nopeita muutoksia liikenteen järjestelyissä tai sopimusehdoissa ei voi tapahtua, koska useimmat sopimuskaudet jatkuvat 2020-luvun loppupuolelle. Lähivuosina onkin otollinen tilaisuus kehittää uusien kilpailutusten ehtoja mm. palvelutuotannon ja -tason sekä kaluston kriteereiden osalta. Mahdollisesti korostuvia tekijöitä voisivat olla esimerkiksi ympäristövaatimukset, alusten päästöt ja palvelutuotannon jatkuvuudenhallinnan kriteerit.

Tulevien kilpailutusten reunaehtojen kannalta erittäin merkittävä muutos on saariston yhteysalusliikenteen hoitoon varattujen määrärahojen budjetointi vuoden 2023 alusta lähtien valtion talousarvioesityksessä momentille, johon ei sisälly arvonlisäveron osuutta. Tämä lisää vuosittaista määrärahaa noin 3 milj. euroa budjettivuoden 2022 tasoon verrattuna.

Muutos parantaa merkittävästi edellytyksiä esimerkiksi aiempaa energiatehokkaampien ja ympäristöystävällisempien yhteysalusten saamiseksi liikenteeseen. Samalla kehittyvän ja halventuvan akkuteknologian myötä myös diesel-sähköiset, eli käytännössä lähes päästöttömät yhteysalukset, voisivat olla laajasti käytössä jo 2030-luvun alkupuolella, mikäli tämä asetettaisiin merkittäväksi kriteeriksi tulevaisuuden kilpailutuksissa.

Vuosikustannukset vuoden 2023 tasossa
sis. 24% alv; ilman polttoaineen hinnantasausmekanismia

Reitti	Toimija	Milj. €	Sopimus voimassa per 30.4. päättyvä vuosi						
			2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Porvoo-Sipoo	EW Finland	1,4	Toistaiseksi						
Kotka-Pyhtää	Finferries	2,8							
Hiittinen	Saariston Meritie	2,6							
Rymättylä	Saariston Meritie	0,9							
Nauvo Pohjoinen ja Korppoo	FF ja Archipelago Lines*	2,3							
Houtskari-Iniö	Finferries	2,1							
Nauvo eteläinen ja poikittainen	Finferries	1,2							
Parainen	Finferries	0,9							
Utö	Finferries	2,2							
Velkua	Finferries	1,0							
Yhteensä		17,4	*) Työyhteenliittymä						

3.4 Yhteysalusliikenteen kustannusrakenne

Tarkkoja tietoja eri toimijoiden ja/tai reittien kustannusrakenteesta ei ole saatavilla. Alan kirjallisuuteen ja tätä työtä varten tehtyihin haastatteluihin perustuen on kuitenkin mahdollista esittää arvio eri kustannuskomponenttien osuudesta yhteysalusliikenteen operoinnissa. Arvio on luonnollisesti viitteellinen, ja reitti- ja toimijakohtaiset erot ovat huomattavat (**Taulukko 9**).

3.4.1 Keskeisten kustannuserien osuudet

Erityisesti pääomakustannusten taso ja osuus kokonaiskustannuksista vaihtelevat hyvin paljon riippuen aluskaluston hankintahinnasta ja rahoitusrakenteesta. Nykyiset kilpailutusehdot täyttävä yhteysalus voi olla käytettynä hankittu ja kunnostettu, jolloin isomman aluksen hankintahinta kunnostuksineen voi olla 3–5 milj. euroa, kun vastaavan tyyppisen uuden aluksen hankintahinta on 7–10 milj. euroa. Lisäksi aluksen koko ja mm. varustelutaso sekä käyttövoima- ja runkoratkaisut vaikuttavat kokonaishintaan merkittävästi.

Pääreittien yhteysaluksista noin 2/3 on iältään sellaisia, että ne on kirjanpidossa kokonaan poistettu ja niiden rahoituskustannukset täysin katettu, mahdollisesti muutaman aluksen perusparannuskustannuksia lukuun ottamatta. Jos alus on kirjanpidossa (lähes) kokonaan poistettu ja sen tasearvo on hyvin alhainen, sen pääomakustannus muodostuu oman pääoman tuottovaatimuksesta, joka sekin vaihtelee toimijoittain. Pääomakustannuksissa tulee huomioida myös vara-alukset, joita operaattorilla oli kesällä 2023 yhteensä kuusi; näiden osalta pääomakustannusten huomiointi vaihtelee toimijoittain.

Suurin yksittäinen kustannuserä on henkilökustannukset, jotka voivat reitti- ja aluskohtaisesti olla 35–40 % kokonaiskustannuksista. Useimmissa yhteysaluksissa miehistön koko on pieni, ajon aikana yleensä 2–3 henkeä. Ympärivuotisen liikenteen ylläpito edellyttää usein kahta tai kolmea miehistöä; mitä pidempi vuorokautinen liikennöintiaika on, sitä enemmän vaihtomiehistöä tarvitaan.

Polttoainekustannukset vaihtelevat luonnollisesti reitin pituuden ja kokonaisliikennöintiajan sekä polttoaineen hintatason mukaan, ja ne ovat tyypillisesti 10–15 % kokonaiskustannuksista. Liikennöintisopimuksiin kuuluu polttoaineen hintasuojaus, mikä tarkoittaa sitä, että tilaaja eli ELY-Keskus kattaa sovitun hintatason ylittävän polttoaineen hinnan. Tilaaja kattaa myös mm. laiturinfrastruktuurin rakentamisen ja kunnostamisen kustannukset.

Taulukko 9 Yhteysalusliikennettä harjoittavan operaattorin suuntaa-antava kustannusrakenne.

		Kustannusosuuden viitteellinen vaihteluväli
Aluskustannukset	Matkakustannukset (pääosin polttoainekulut ilman polttoainesuojauksia)	10-15 %
	Henkilöstön kustannukset	35-40 %
	Päiväkustannukset (mm. vakuutus, huollot, telakointit, viranomaismaksut)	10-15 %
Muut	Hallinto	8-12 %
	Pääomakustannukset (ml. poistot, korkokulut ja oman pääoman tuotto)	20-30 %

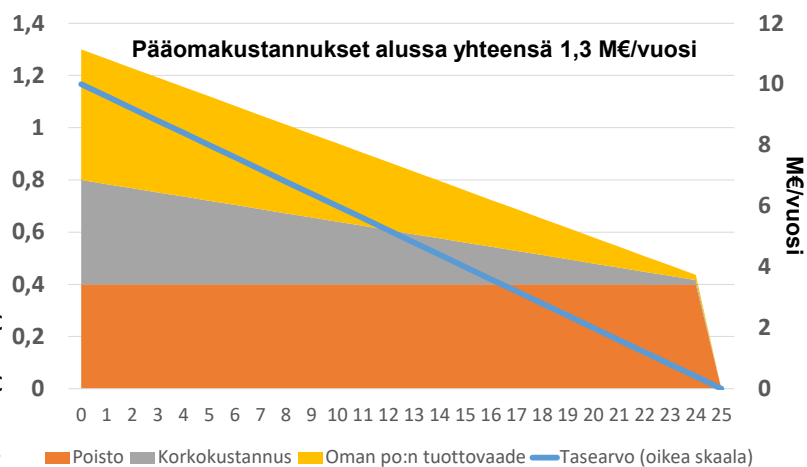
Ns. päiväkustannukset sisältävät aluksen huollon, telakointien, vakuutusten ja viranomaismaksujen kustannukset. Näiden osuus kokonaiskustannuksista on aluksesta ja reitistä riippuen karkeasti 10–15 %, eli samaa suuruusluokkaa kuin matka- tai hallinnon kustannus. Yleishallinnon osuus vaihtelee luonnollisesti yrityksen koon mukaan; yleensä pienessä yrityksessä tämä osuus on pienempi kuin suuressa yrityksessä.

Laskentaesimerkki:

Aluksen hankintahinta 10 M€
Tasapoistot, aika vuosina 25 v.
Jälleenmyyntihinta 0,5 M€
Korkotaso (ulkoinen) 4 %
Oman pääoman tuotto-% 5 %

Jälleenmyyntihinnan nykyarvo 0,2 M€
Koron nykyarvo (vuosi 0) 4,2 M€

Korkokustannus yhteensä 5,2 M€



Kuva 12 Pelkistetty pääomakustannusten havainnollistus

Pääomakustannukset vaihtelevat alus- ja muiden investointien suuruuden ja toteutusajankohdan sekä rahoitusehtojen mukaan: mitä uudempi ja/tai kalliimpi aluskalusto, sitä korkeammat pääomakustannukset. Yrityksen käyttämä poistokäytäntö vaikuttaa osaltaan pääomakustannusten muodostumiseen. Tyypillinen poisto-aika uudelle alukselle on vähintään 20 vuotta²¹, mutta se voi olla jopa 30 vuotta. Mitä pidempi poisto-aika, sitä pienempi vuosittainen poiston kustannus on. Myös yritysten oman pääoman tuottovaatimukset vaihtelevat yrityksestä toiseen. Näiden syiden vuoksi pääomakustannusten vaihteluväli on muita kustannuslajeja suurempi, eli noin 10 %-yksikköä. Uudishankinnassa pääomakustannukset painottuvat alkuvuosiin, kuten pelkistetty esimerkki osoittaa (**Kuva 12**).

²¹ Esimerkiksi FinFerries-konsernissa alusten ja rakennusten poisto-aika on 20 vuotta.

3.4.2 Muuttuvien ja kiinteiden kustannusten luonne yhteysalusliikenteessä

Liikennepalveluissa ns. muuttuviksi kustannuksiksi luetaan yleensä sellaiset kustannukset, jotka muuttuvat liikennemäärän tai kuljetun matkan mukaan. Näitä ovat mm. polttoainekustannukset sekä muut suoraan matkaan liittyvät kustannukset. Satunnaisessa liikennöinnissä esimerkiksi aluksen tai ajoneuvon ajamiseen suoraan liittyvät henkilöstökustannukset voivat olla lähes tai jopa kokonaan muuttuvia kustannuksia, jos työtehtävän suorittaa kertaluonteisesti tehtävään palkattu henkilöstö.

Kiinteitä ovat puolestaan sellaiset kustannukset, joihin liikenteen määrä tai matkojen pituus ei lyhyellä tähtäimellä vaikuta. Tällaisia ovat mm. pääomakustannukset sekä sellaiset tila-, toimisto- ja hallintokulut, jotka yrityksellä on liikenteen volyymistä riippumatta. Toiminnan luonteesta riippuen ”lyhyt tähtäin” on yleensä vähintään viikkoja ja usein kuukausia, harvemmin kuitenkin vuosia.

Yllä kuvattu jako pätee myös yhteysalusliikenteeseen, kun kyseessä on vaikkapa yhden aluksen yksittäinen matka. Tilanne on kuitenkin toinen, kun kustannuksia tarkastellaan monivuotisen sopimuskauden osalta. Sopimuksissa määritellään reittikohtaisesti ne liikennealueet ja aikataulut, joilla alus tai alukset toimivat.

Ympärivuotisessa liikenteessä yhteysalukset liikennöivät reitistä ja vuodenaikasta riippuen 5–7 päivänä viikossa ja kunakin päivänä yleensä 10–12 tunnin aikana tauot mukaan lukien. Yöliikennettä aluksilla ei ole; aikaisin lähtö esimerkiksi Utön reitin talviaikataulussa on klo 5.30, mutta useilla muilla reiteillä alkaen klo 6.00 tai 6.30. Viimeisimmät saapumiset ovat ennen keskiyötä, usein kuitenkin noin klo 22 mennessä.

Sopimuksen mukaisen aikataulutetun liikennöinnin ylläpitäminen edellyttää, että operaattorilla on käytössään riittävä henkilökunta varahenkilöstöineen koko sopimuskauden ajan. Yhteysaluksen miehistön koko on tyypillisesti 2–3 henkeä. Tämä tarkoittaa sitä, että henkilöstön määrä ja palkkataso on sopimuskaudella ennakoitavissa hyvin tarkkaan, eli sinä aikana kyseessä on lähes kiinteä kustannus.

Myös sopimuskauden aikainen liikennesuorite on laskettavissa tarkkaan, eli kuinka monta matkaa alukset tekevät milläkin reiteillä ja kuinka suuri polttoaineen kulutus siitä syntyy. Sopimuskauden aikana liikennöintiin voi tilaajan toimesta tai muista syistä tulla muutoksia, joita ei tarjouskilpailuvaiheessa tai sopimuskauden alussa ole voinut tietää. Näiden osalta sopimuksissa on mekanismit jakaa tällaisista muutoksista aiheutuneet kustannukset niin, että ennakoimaton kustannusrasitus ei muodostu operaattorille ylivoimaiseksi. Polttoaineen hintaa ei luonnollisestikaan voi ennakoida vuosia eteenpäin, minkä vuoksi liikennöintisopimukseen kuuluu polttoaineen hintasuojaus, jolla tilaaja kattaa sovitun hintatason ylittävän polttoaineen hinnan. Sopimuskauden aikana siis myös polttoainekustannus sekä muut matkakustannukset ovat operaattorille lähes kiinteitä kustannuksia. Polttoaineen kulutusta operaattorit voivat pienentää lähinnä taitavammalla alusten ohjailulla ja siihen liityvällä taloudellisen ajon koulutuksella.

Mikäli sopimuskauden aikana liikennöintiä haluttaisiin lisätä, tämä aiheuttaa lisäkustannuksia sekä henkilöstön ja polttoaineiden osalta. Mikäli lisätarvetta ei olisi mahdollista toteuttaa olemassa olevalla aluskalustolla, se tarkoittaisi myös lisäkaluston vuokraamista tai hankkimista, josta seuraa lisäkustannuksia.

Mikäli sovittua ja aikataulutettua liikennöintiä haluttaisiin vähentää, sillä ei saavutettaisi juuri minkäänlaisia säästöjä, sillä sopimuskauden sisällä operaattoreiden kustannukset ovat luonteeltaan lähes kokonaan kiinteitä kustannuksia tai hyvin lähellä sellaisia. Kustannusten minimitaso siis tavallaan lukkiutuu sopimusehtojen mukaan, vaikka liikennesuorite laskisikin. Mikäli liikennesuoritetta olisi tarpeen lisätä, kustannukset nousevat tästä minimitasosta.

3.5 Organisaatiokoko ja sen vaikutus toimintaan

3.5.1. Organisaatiokoon vaikutus toimintaan yleisesti

Yhteysalusliikenteessä organisaatiokoolla on vaikutusta mm. seuraaviin tekijöihin:

- Kyky toimia erilaisissa häiriötilanteissa
- Osaamistason ylläpito ja nosto mm. operointiin, turvallisuusjärjestelmiin ja alushankintoihin liittyen
- Alan sääntelyn seuranta ja sääntelynmukaisuuden vaatimusten täyttäminen mm. turvallisuus- ja ympäristösääntelyn osalta
- Alan teknologian kehityksen seuranta (esim. uudet käyttövoimat ja muut alustekniset ratkaisut)
- Kyky turvata rahoitus alus- ja muihin hankintoihin (käytetty kalusto ja erityisesti uudisrakennukset)

Organisaatiokoon vaikutus on yleensä sellainen, että suuremmalla toimijalla on pienempää toimijaa paremmat edellytykset saavuttaa hyvä toiminnan taso ja turvata toiminnan jatkuvuus yllä mainittujen tekijöiden osalta. Suuremmalla toimijalla on pienempään verrattuna skaalaetu myös yleishallinnon kustannuksissa, eli ne jakautuvat laajemman toiminnan osalle. Näin esimerkiksi liikkeenjohdon, henkilöstö-, talous- ja IT-hallinnon yksikkökustannukset, eli vaikkapa tiettyyn reittiin tai alukseen kohdistuvat kustannukset, ovat suurella toimijalla pienemmät. Tämä koskee myös yhteysalusliikenteessä ja varustamotoiminnassa laajemminkin erittäin tärkeän ja käytännössä pakollisen turvallisuusjärjestelmän rakentamista ja ylläpitoa sekä siitä aiheutuvia kustannuksia.

Yrityksen koon merkitys korostuu mahdollisuuksissa saada rahoitusta alushankintoihin. Myös yrityksen taloudellinen asema ja pitkän tähtäimen vakavaraisuus ovat rahoittajille tärkeitä. Suurella toimijalla on useimmiten pientä toimijaa parempi neuvotteluasema rahoituksen saannissa.

3.5.2. Organisaatiokoko ja sen vaikutus kalustoyhtiömallissa

Organisaatiokoko on tärkeä tekijä erityisesti ns. kalustoyhtiön malleissa. Mallissa 3a kalustoyhtiö sekä omistaisi yhteysalukset että operoisi niitä, ja mallissa 3b kalustoyhtiö pelkästään omistaisi alukset ja vuokraisi niitä tarjouskilpailun voittaneille operaattoreille.

On erittäin vaikea kuvitella, että joku yksityinen kaupallinen toimija kykenisi saati haluaisi toimia Suomen yhteysalusliikenteen kalustoyhtiönä ja pystyisi ylläpitämään tätä toimintaa luotettavasti ja kannattavasti vuosikymmeniä. Kaupalliset edellytykset tälle yksinkertaisesti puuttuvat, sillä toiminnan mittakaava on pieni, aikajänne pitkä ja pääomatarve toiminnan kokoon nähden suuri. Samalla markkinan hallinto- eli ns. transaktiokustannukset olisivat kokonaisuutena hyvin todennäköisesti suuremmat kuin se lisäarvo, jonka kyseinen yksityinen yhtiö alalle tuottaisi. Näin ollen mallit 3a ja 3b edellyttäisivät valtion omistamaa kalustoyhtiötä toimiakseen.

Toimintaa varten ei ole mielekästä perustaa uutta, pelkästään (yhteys)aluskaluston hallintaan keskittyvää yritystä. Enimmillään vain alle 20 pientä alusta omistavan ja niitä vuokraavan yhtiön palvelukseen ei tarvittaisi kuin muutamia henkilöitä, mikä ei ole perusteltua eikä mahdollista toiminnan kehittämistä. Kun vuokrasopimusten ajat mallissa 3b olisivat oletettavasti jopa yli 10 vuoden mittaisia, vain aluksia vuokraavalla erillisellä kalustoyrityksellä olisi sopimuskausien aikana erittäin vähän mielekästä tekemistä.

Valtiolla on jo tällä toimialalla oleva täysin omistamansa yritys (FinFerries), jonka kalusto, henkilöstö ja 70 %:n markkinaosuus yhteysalusliikenteessä ovat luoneet sille ylivertaisen aseman tässä hyvin spesifissä liikennemuodossa. Mikäli kalustoyhtiöön päädyttäisiin, FinFerries olisi ilmeinen valinta tehtävään. Mallissa 3a kyseinen yritys sekä omistaisi alukset ja operoisi niitä käytännössä lähes monopolitoimijana.

4 Tarkasteltavien toimintamallien vertailu

4.1 Nykyinen kilpailutettu malli

Nykyisessä kilpailutetussa mallissa kaluston omistavat yksityiset toimijat, jotka toteuttavat operoinnin sopimuskauden aikana; tähän ryhmään voidaan lukea myös valtio-omisteinen, kaupallisesti toimiva FinFerries-konserni. Alla tarkastellaan toimeksiannon mukaisesti nykyistä 5 vuoden sekä pidempiä, esimerkiksi 10+5 vuoden, sopimuskausia.

4.1.1 Viiden vuoden reittikohtainen sopimuskausi

Viiden vuoden sopimuskauden **edut** tämän tyyppisessä kilpailutuksessa ovat seuraavat:

Tilaaaja

- Sopimuskausi on niin lyhyt, että sinä aikana toimintaympäristössä ja liikennetarpeessa ei todennäköisesti tapahdu merkittäviä muutoksia, minkä vuoksi palvelu- ja kustannustaso ovat paremmin ennakoitavissa pitempiin sopimuskausiin verrattuna
- Kilpailutuksen ehdot on mahdollista laatia aiemman kokemuksen pohjalta, edellyttäen, että kilpailutuksen kriteerit eivät poliittisen ohjauksen tai muun syyn vuoksi, kuten esimerkiksi palvelutason tai alusten päästöjen osalta, oleellisesti muutu
- Tilaaajan tarve valvoa kilpailutuksen voittaneen operaattorin toimintaa ei juuri muutu nykytilanteeseen verrattuna
- Tilaaajan kyky seurata operaattorin jatkuvuudenhallintaa ja palvelun tasoa ja puuttua mahdollisiin poikkeamiin on tärkeää mutta ennakoitavampaa kuin esimerkiksi 10 vuoden tai sitä pidempien sopimuskausien osalta
- Tilaaaja ei sido budjettivaroja tai palvelun tuottamisen tapoja nykytilannetta pidemmälle, mikä voi osin helpottaa taloushallintoa ja sen suunnittelua; tämä lienee ollut myös valtiovarainministeriön motiivina lyhyisiin kausiin

Operaattori

- Lyhyen sopimuskauden ansiosta kilpailuun osallistuvat pystyvät tarjouta jättäessään ennakoimaan kustannustason sekä liikenteen toteutustavat melko hyvin
- Tarjoajilla tulee käytännössä olla jo liikenteeseen soveltuva alus tai varmuus sellaisen saamisesta tarjouta jättäessään, joten aluskalusto ja sen ominaisuudet ovat jo olemassa olevan aluskannan osalta hyvin ja mahdollisesti hankittavan aluskannan osalta melko hyvin tiedossa

(Loppu)käyttäjät

- Nykytilanteeseen ei muutosta

Viiden vuoden sopimuskauden **haitat** tämän tyyppisessä kilpailutuksessa ovat vastaavasti seuraavat:

Tilaaja

- Todellista kilpailua ja toimivia markkinoita on vaikea ylläpitää tai kasvattaa, kuten nykytilanne on osoittanut. Sopimuskaudet ovat liian lyhyitä merkittäviin uusinvestointeihin tai uudempiin käytettyihin aluksiin ja henkilöstön kehittämiseen. Kokonaisuutena riski on, että alan kehitys taantuu tai ala keskittyy entisestään vahvimman toimijan johdolla
- Nykytasoista toimintaa voidaan ylläpitää jonkin aikaa, mutta pidemmän päälle suoritustaso todennäköisesti laskee, sillä vanheneva aluskalusto ja kiristynvä sääntely edellyttävät alan ja kaluston uudistumista sekä toimijoiden osaamistason nostoa laajemmin ja nopeammin kuin mihin edellytyksiä on nyt ollut
- Arvonlisäveron osuuden poistuminen määrärahoista kasvattaa käytettävissä olevia määrärahoja vuositasolla noin 3 milj. euroa. Tämä mahdollistaa kilpailun kriteerien kiristämiseen esimerkiksi ympäristöystävällisyyden turvallisuuden ja/tai palvelutason parantamiseksi. Lyhyt sopimuskausi vaikeuttaa kuitenkin merkittävästi näiden tavoitteiden toteutumista, koska operaattoreiden kyky tai halu sitoutua isompiin investointeihin on heikko
- Kasvaneiden määrärahojen tuoma mahdollisuus kehittää alaa todennäköisesti menetetään pitkälti sen vuoksi, että sopimuskaudet jäisivät edelleen hyvin lyhyiksi tarvittavien investointien suunnitteluun, toteutukseen ja investointien takaisinmaksuun. Samalla taloudellisen riskin taso kasvaisi seuraavia kilpailutuksia ajatellen
- Lyhyt sopimuskausi ei käytännössä mahdollista vaatimuksia aluskannan tai muiden teknisten ratkaisuiden uudistamisesta, sillä viiden vuoden aikajänteellä rahoituksen järjestäminen uudisrakennuksiin tai isompia investointeja vaativiin kohteisiin, kuten alusten peruskorjaukseen ja/tai käyttövoimien muutoksiin, on varsinkin pienille toimijoille erittäin vaikeaa
- Kilpailutuksen kriteereitä ei ole mahdollista muuttaa kovin radikaalisti esimerkiksi palvelutason parantamiseksi nykytilanteesta

Operaattori

- Lyhyen sopimuskauden vuoksi kilpailuun osallistuvat eivät pysty merkittävästi kehittämään toimintaansa. Tällöin vaarana on, että ala ja toiminta eivät kehity, vaan pysyvät aiemmalla tai alenevalla tasolla.
- Lyhyt kausi yhdistyneenä korkeaan riskiin hävitä tuleva tarjouskilpailu vaikeuttaa erityisesti pienten toimijoiden kykyä hankkia ja pitää osaavaa henkilöstöä sekä kehittää henkilöstön osaamista
- Tarjoajilla tulee käytännössä olla jo liikenteeseen soveltuva alus tai varmuus sellaisen saamisesta tarjousta jättäessään, eikä uusimistarve yleensä ole operaattorin intressissä, varsinkin, jos tarjouksen hinnan painoarvo tarjouskilpailussa on suuri
- Tällöin kustannussäästöjä pyritään hakemaan ennen muuta henkilöstökuluista, joka on keskeinen kustannuskomponentti, johon voi tehokkaasti vaikuttaa kun operoidaan olemassa olevalla aluksella. Tällöin myös ulkomaisen miehistön aiempaa laajempi käyttö on todennäköistä, kuten Ahvenanmaan yhteysalusreittien liikennöinnissä on nähty.

(Loppu)käyttäjät

- Nykytilanteeseen ei muutosta

4.1.2 10+5 vuoden sopimuskausi nykyisellä kilpailutusmallilla malli 1b

Toimeksiannon mukaan tarkastelussa on 10+5 vuoden mittainen sopimuskausi niin, että kilpailutukset tehdään nykyiseen tapaan reittikohtaisesti.

10+5 vuoden sopimuskauden **edut** tämän tyyppisessä kilpailutuksessa ovat seuraavat:

Tilaaaja

- Mahdollisuus luoda todellista kilpailua ja toimivia markkinoita kasvaa, kun sopimuskauden aikainen reittikohtainen summa ja toimintakausi (vähintään) kaksinkertaistuvat, vaikka reitin vuosittainen kannattavuus operaattoreille ei merkittävästi muuttuisikaan
- Toisaalta yllämainitun kehityksen kääntöpuolena on, että alan palvelutuotanto keskittyy parille tai jopa yhdelle suurelle toimijalle pitkäksi aikaa; tällainen ”sementoituminen” voidaan nähdä myös haittana ja riskinä. Korkean keskittymisasteen hyvänä puolena on, että kun toimijoita on vähän, niiden välillä on vähemmän rajapintoja, eikä alan toiminta pirstaloitu moneen pieneen osaan.
- Samalla kasvaa todennäköisyys sille, että alalle pyrkii myös ulkomaisia toimijoita, jonka näkökulmasta riippuen voi nähdä joko etuna tai haittana
- Kilpailutuksen ehtoja on mahdollista muuttaa oleellisesti esimerkiksi palvelutason ja varsinkin alusten päästöjen osalta, mikä olisi linjassa myös kansallisten päästötavoitteiden kanssa
- Tämä tarkoittaa, että toiminnallisten ja taloudellisten kannusteiden merkitys korostuu tarjouspyynnön kriteereissä ja sopimusehdoissa huomattavasti. Taitavasti rakennetut kannusteet ohjaavat operaattoria parantamaan liikenteen kustannustehokkuutta, palvelutasoa ja turvallisuutta sekä vähentämään liikenteestä syntyviä päästöjä
- 10+5 vuoden kausi yhdistyneenä liikennepalveluiden hankintaan varattujen määrärahojen kasvuun (noin 3 milj. euroa vuodessa vuoden 2022 tasoon verrattuna) tuo todellisen mahdollisuuden aluskaluston uusimiseksi 2030-luvulle tultaessa
- Kilpailutus tulisi myös avata nykyistä aiemmin, mielellään noin 3 vuotta ennen sopimuskauden alkua. Näin varsinkin silloin, jos tavoitteena on päästöjen merkittävä alentaminen. Tämä tarkoittaisi useimmissa tapauksissa aluskaluston uusimista. Näin potentiaalisilla tarjoajilla olisi mahdollisuus valmistella alushankintaa yhdessä telakan ja laitetoimittajien kanssa.
- Nykyistä pitempi sopimuskausi korostaa tilaajan kykyä seurata operaattorin jatkuvuudenhallintaa ja palvelun tasoa ja puuttua mahdollisiin poikkeamiin. Tämä tulee myös huomioida sopimusehdoissa esimerkiksi operaattorin raportointivelvollisuutta laajentamalla.
- Harvemmin toteutettavat kilpailutukset vähentävät niiden vaatimaa työmäärää, vaikka pidemmän kauden kilpailutus saattaakin olla nykytilannetta vaativampaa ja työläämpää. Tämä mahdollistanees resurssien siirtämistä esimerkiksi toiminnan seurantaan, joka kasvattaa myös tilaajan osaamistarpeita.

Operaattori

- Mikäli tarjoajilla nyt käytössä oleva(t) ja liikenteeseen soveltuva(t) alus/alukset ovat hyvin iäkkäitä, ne eivät välttämättä pysty tuottamaan riittävän tasoista palvelua jo 15-vuotisissa sopimuskausissa. Näin ollen kaluston uusimiselle voi syntyä tarve myös sopimuskauden sisällä, ei vain sen alussa.
- Pitempi kilpailutettu sopimuskausi voi houkutella myös ulkomaisia operaattoreita
- Kilpailun voittanut operaattori pystyy kehittämään toimintaansa pitkäjänteisesti niin, että todennäköisyys menestyä seuraavassa varsin pitkän ajan kuluttua (mahdollisesti) tapahtuvassa kilpailutuksessa kasvaa, mikä voi lisätä kiinnostusta osallistua kilpailutukseen.

(Loppu)käyttäjät

- Nykytilanteeseen ei merkittävää muutosta, mutta pitempi sopimuskausi mahdollistaa pitkäjänteisemmän joukkoliikenteen suunnittelun, kuten yhteysalusliikenteen palvelutarjonnan ja aikataulutuksen paremman koordinoinnin muiden kuljetusmuotojen kanssa
- Loppukäyttäjille ja erityisesti saaristokunnille on tärkeää, että matkaketjuja voidaan kehittää pitkäjänteisesti. Tähän pidemmät sopimuskaudet sopivat lyhyitä kausia paremmin
- Yleisesti ottaen keskeisissä saaristokunnissa, kuten Paraisilla, yhteysalusliikenne toimii kokonaisuutena sitä paremmin, mitä vähemmän eri toimijoita liikenteessä on. Tällöin myös erilaisia rajapintoja toiminnan ylläpidossa on vähemmän.
- Pienempi määrä toimijoita mahdollistaa myös tarkemman ja kattavamman aikataulutiedotuksen ja mahdollisista muutos- ja häiriötilanteista tiedottamisen
- Mikäli yhteysalusliikenteen maksullisuus otettaisiin käyttöön, loppukäyttäjien kannalta olisi tärkeää kehittää maksukäytäntöjä ja mahdollisia matkalippualueiden yhdistämiä niin, että useampia eri liikennevälineitä yhdistävillä matkoilla voisi matkustaa yhdellä lipulla

10+5 vuoden sopimuskauden **haitat** tämän tyyppisessä kilpailutuksessa ovat vastaavasti seuraavat:

Tilaaaja

- 10+5 vuoden sopimuskauden aikana toimintaympäristössä ja liikennetarpeessa voi tapahtua merkittäviä muutoksia, joten palvelu- ja kustannustason ennakointi on nykytilannetta vaikeampaa
- Myös EU-lähtöisessä kilpailutussääntelyssä tapahtuneen pitkän ajan kuluessa sellaisia muutoksia, joilla voi olla merkittäviä vaikutuksia tämän tyyppisiin kilpailutuksiin. Näihin muutoksiin tulisi voida mukautua ja ennakoida niiden vaikutuksia.
- Pitkä sopimuskausi kasvattaa todennäköisyyttä sille, että kilpailutuksen voittaneen operaattorin toiminnassa, avainhenkilöstössä, taloudessa ja/tai omistussuhteissa tapahtuu merkittäviä muutoksia. Näihin tulee varautua tarjouspyynnön ja sopimuksen ehdoissa erittäin hyvin, ja tilaajalla tulee olla riittävät resurssit ja osaaminen näiden ehtojen täyttymisen seurantaan sekä kyky puuttua poikkeamiin tehokkaasti.
- Vaikka harvemmin toteutettavat kilpailutukset vähentänevät niiden vaatimaa työmäärää, pidemmän kauden kilpailutus saattaakin olla nykytilannetta vaativampaa ja työläämpää. Mikäli kilpailutusten välillä olisi pitkiä aikoja ilman kilpailutuksia, on riski, että tilaajan kilpailutusosaamisen ylläpito ja kehittäminen vaikeutuvat. Kilpailutusyksikkö hoitaa nykyään sekä lautta-, lossi- ja yhteysalusien kilpailutusta, mikä osaltaan vähentää tätä riskiä.
- Arvonlisäveron osuuden poistuminen liikennepalveluiden hankinnan määrärahoista mahdollistaa kilpailun kriteerien kiristämisen esimerkiksi ympäristöystävällisyyden ja/tai turvallisuuden parantamiseksi. Mikäli näitä kriteereitä ei kiristetä, tämä harvinainen tilaisuus kohottaa alan toiminnan tasoa menetetään. Tässä valtiovallan poliittinen linjaus on tärkeää, jotta kilpailutusyksiköllä on selkeä mandaatti toimia tähän suuntaan.
- Tilaaaja sitoo budjettivaroja tai palvelun tuottamisen tapoja nykytilannetta pidemmälle, jopa 3–4 hallituskauden mittaiselle jaksolle. Tämän voi nähdä riskinä tilaajalle, kun varojen vaihtoehtoinen tai joustavampi käyttö ei ole mahdollista, mikäli myöhemmin ilmenisi tarpeita käyttää varoja toisin. Tällaiseen mahdollisuuteen – kuten esimerkiksi liikennetarpeen oleelliseen muuttumiseen sopimuskauden aikana – tulisi voida varautua sopimuksen ehdoissa.
- Kilpailun hävinneen tarjoajan mahdollisuudet yrittää samalle reitille tuloa uudestaan yli 10 vuoden päästä on vaikeaa ellei mahdotonta, sillä kalustoa ja osaavaa henkilöstöä ei voi pitää varalla ilman kannattavaa muuta toimintaa, jollaista yhteysalusliikenteessä on käytännössä mahdoton löytää

- Tämä vähentää seuraavan kilpailutuksen potentiaalisia tarjoajia ainakin kotimaasta; 10+5 vuoden kauden jälkeen mahdollisten tarjoajien lukumäärä voi olla hyvin pieni tai jopa vain yksi
- Sopimuskauden jälkeen alan keskittymisaste nousee edelleen, ja jäljellä voi olla käytännössä vain yksi (kotimainen) toimija. Tämän voi nähdä haitaksi, mikäli tavoitteena on ylläpitää alan kilpailua ja toimivia markkinoita
- Pitkien sopimuskausien markkinadynamiikka voi siis johtaa siihen, että toimivia markkinoita ei synny, vaan tilanne ”lukkiutuu” yhden tai parin toimijan asetelmaan, ja markkinat keskittyvät pysyvästi aina 2050-luvulle asti.
- Mikäli markkinat pitkien sopimuskausien, suurempien investointien ja kiristyvän sääntelyn myötä keskittyvät pysyvästi, pohdittavaksi tulee, onko tavoite ylläpitää alan kilpailua ja toimivia markkinoita tarkoituksenmukainen ja realistinen. Tällöin tarvitaan poliittinen linjaus siitä, mikä toimintamalli on yhteiskunnan kokonaisedun kannalta järkevin ja taloudellisin.
- Mikäli tällainen kehityskulku toteutuu, realistisina vaihtoehtoina ovat lähinnä vain:
 - a) valtion omistama kalustoyhtiö, joka omistaa ja operoi yhteysaluksia (lähes) kaikilla reiteillä, tai
 - b) valtion virasto, joka tuottaa palvelun omalla kalustolla ja henkilöstöllä

Operaattori

- Pidemmän sopimuskauden vuoksi kilpailuun osallistuvien on tarjoustaan jättäessään nykyistä vaikeampaa ennakoida toimintaympäristössä ja liikennetarpeessa tapahtuvia sekä tarjoajayrityksen kohtaamia muutoksia, kustannustasoa sekä liikenteen toteutustapoja
- Liiketoimintariskien taso siis kasvaa, mikä voi vähentää pienten toimijoiden kykyä ja halua osallistua tarjouskilpailuun; tällöin ala pysyy keskittyneenä tai voi keskittyä jopa lisää
- Vastaavasti operaattorin jatkuvuudenhallinnan merkitys kasvaa, minkä tulisi näkyä myös tarjousehdoissa. Tämä johtanee siihen, että suuremmilla toimijoilla on pieniä kilpailijoita selvästi paremmat edellytykset täyttää tällaiset ehdot, eli palvelutuotanto keskittyyne suuremmille tai jopa yhdelle suurelle toimijalle pitkäksi aikaa.
- Riski hävitä tuleva tarjouskilpailu on suuri, ja mikäli tarjoaja kilpailun häviää, on samalle reitille tulo uudestaan 10 tai jopa 15 vuoden päästä vaikeaa ellei mahdotonta. Kalustoa ja osaavaa henkilöstöä ei voi pitää varalla ilman kannattavaa muuta toimintaa, jollaista yhteysalusliikenteessä on käytännössä mahdoton löytää.
- Tämä riski tulee osaltaan vähentämään mahdollisen seuraavan kilpailutuksen potentiaalisia tarjoajia ainakin kotimaasta; 10+5 vuoden kauden jälkeen mahdollisten tarjoajien lukumäärä voi olla hyvin pieni tai jopa vain yksi
- Näin pienen markkinan osalta on vaikea määritellä ”optimaalista” kilpailijoiden määrää ja näiden markkinaosuuksien suuruutta. Mikäli tilaajan tahtotila jatkossakin on, että alalla olisi uskottavia kilpailevia toimijoita, tulisi näitä olla 2–3, jotta tarjouskilpailun oleellinen elementti – eli estää käytännössä ainoan todellisen vaihtoehdon ylihinnat tarjoukset – toimisi.
- Mikäli tarjoajan käytössä oleva liikenteeseen soveltuva alus on vanha ja/tai vaatii kalliin perusparannuksen tai jopa uudisrakennuksen hankkimisen, tarjoajan kyky järjestää tarvittava rahoitus on merkittävä kynnys osallistua tarjouskilpailuun
- Myös tarjoajan osaaminen ja resurssit alusteknologian kehittämisessä korostuvat, mikä parantaa suurempien toimijoiden mahdollisuuksia menestystä tarjouskilpailussa
- Myös pitkässä sopimuskaudessa kustannussäästöjä pyritään hakemaan kalustosta ja sen energiatehokkuudesta sekä henkilöstökuluista, jotka ovat käytännössä ainoat kustannuskomponentit, joihin voi tehokkaasti vaikuttaa.

- Tällöin myös ulkomaisen miehistön aiempaa laajempi käyttö on todennäköistä, kuten Ahvenanmaan yhteysalusreittien kilpailutuksessa ja liikennöinnissä on nähty.

(Loppu)käyttäjät

- Nykytilanteeseen ei merkittävää negatiivista muutosta; muutokset pääosin positiivisia

4.2 Pakettikilpailutusmalli

Pakettikilpailutusmallissa nykyisten yksinään kilpailutettavien linjojen sijaan muodostettaisiin suurempia yhdessä kilpailutettavia reittialueita tai -kokonaisuuksia. Myös pakettimallin osalta tarkastellaan nykyistä 5 vuoden sekä pidempiä, esimerkiksi 10+5 vuoden sopimuskausia.

Tällainen lähestymistapa on otettu käyttöön Järvi-Suomen maantielauttaliikennepalvelun hankkimiseksi vuosille 2025–2045, jossa 20 vuoden ajaksi kilpailutettiin yhteensä 12 eri maantielauttaväliä (Ks. [HILMA](#)). ELY-keskus kumosi 4.1.2023 aiemmin tekemänsä hankintapäätöksen ja keskeytti tämän hankinnan kilpailutuksen, johon Suomen Lauttaliikenne Oy oli jättänyt valituksen markkinaoikeuteen ja hankintaoikaisuvaatimuksen ELY-keskukselle. Hankinnan kilpailutus on sittemmin siirtynyt neuvottelumenettelyyn, jossa se tätä kirjoitettaessa on.

Järvi-Suomen maantielauttaliikennepalvelun kilpailutuksen ongelmat eivät kuitenkaan johtuneet pakettimallista sinänsä, vaan muista sopimusehdoista ja niiden tulkinnoista sekä voittaneen tarjoajan reitille aikomasta kalustosta, joka ei täysin vastannut liikennealueen tarpeita.

Sopimuskauden pituudella on samankaltaiset vaikutukset markkinoiden toimintaan sekä nykyisessä mallissa että pakettikilpailutusmallissa. Pakettikilpailutus loisi kuitenkin reittikohtaista kilpailutusta positiivisemmat dynaamiset ja allokaatiiviset vaikutukset markkinoiden toimintaan, vaikka tuotannollisessa tehokkuudessa erot eivät välttämättä olisikaan yhtä selvät. Tätä on avattu tarkemmin raportin lopussa Luvuissa 5 ja 6.

4.2.1 Pakettikilpailutusten reittikohtainen muodostaminen

Tässä tarkastellaan mahdollisia pakettikilpailutuksen reittikohtaisia kokoonpanoja, jotta niistä muodostuisi operaattoreille kiinnostavampia kilpailutuskohteita. Arvio perustuu reittikohtaisiin tietoihin erityisesti niiden liikennöinnin ja keskinäisen sijainnin sekä niille sopivan aluskaluston kannalta sekä tätä työtä varten tehtyihin haastatteluihin. 15 pääreitistä muodostettu seitsemän liikennealueen sekä yhden tuetun liikennevälin yhdistelmä on luonnollisesti vain yksi mahdollinen kooste. (**Taulukko 10 ja Kuva 13**).

Esimerkiksi Utön reitti (10) poikkeaa liikennetarpeensa vuoksi muista keskisen Saaristomeren reiteistä, joten sen kilpailuttaminen erikseen voisi olla järkevämpi ratkaisu kuin yhdistää se Korppoon reitin kanssa. Tällöin Korppoon (3) reitti voisi kuulua Nauvo-Parainen- liikennealueeseen, jolloin siitä tulisi muihin liikennealueisiin verrattuna huomattavan iso sekä maantieteellisesti että sopimuksen arvolla mitaten.

Vastaavasti Paraisten reitin (7) keskeisellä noin 2 km:n pituisella ja suoralla Heisala-Granvik-välillä on paljon maatalousliikennettä, joten voisi olla ajateltavissa, että tämä osuus korvattaisiin lauttayhteydellä. Näin liikenteestä vapautuisi yksi yhteysalus ja tilalle olisi mahdollista ottaa kapasiteetiltaan reitille sopivampi lautta-alus.

4.2.2 Pakettikilpailutus nykyisellä 5 vuoden sopimuskaudella, malli 2a

5-vuotisen pakettikilpailutuksen edut ja haitat reittikohtaiseen kilpailutukseen ovat pääosin seuraavat:

Tilaaja

- Sopimuksen suurempi volyymi ja isompi liikennöintialue voivat tehdä kokonaisuudesta reittikohtaista kilpailutusta houkuttelevamman reiteillä jo toimiville operoijille
- Samalla tarjoamisen kynnys kasvaa ja potentiaalisten tarjoajien määrä laskee, sillä liikennöintialueen hoitaminen vaatii yksittäistä reittiä suuremman kapasiteetin. Tämä voi myös johtaa aiempaa useampiin alihankintasopimuksiin.
- Varsinkin lyhytkestoinen ”pakettiliikenteen” sopimus todennäköisesti keskittää markkinoita entisestään sen sijaan, että se lisäisi kilpailua
- Tarjoajan kannalta rajapintojen määrä toimijoiden kanssa voi vähentyä, jos tarjouksen voittaja operoi reittejä itse ilman alihankkijoita
- Tarjouskilpailun valmistelu on reittikohtaista työläämpää, sillä aiemmat reittikohtaiset kriteerit voivat muuttua. Sopimuksen seurannan kannalta on myös oletettavaa, että esimerkiksi palvelutason kriteereitä voi olla syytä miettiä yhdenmukaiseksi liikennealueen sisällä.
- Mahdollisten palvelutason puutteiden tai sopimusrikkomusten osalta tulee olla selkeä linjaus ja selvät sopimusehdot siitä, miltä osin esimerkiksi yhdellä reitillä tapahtunut poikkeama vaikuttaa tai voi vaikuttaa koko liikennealueen kattavaan sopimukseen ja millaisia mahdollisia sanktioita sopimusrikkomuksesta voi seurata
- Laajemmalla liikennealueella vara-alusten käyttö ja/tai alusten vaihtaminen reitiltä toiselle tulee olla sopimusehdoissa tarkkaan määriteltä, ja tilaajalla tulee olla hyvä tieto operaattorin varakapasiteetin kunnosta ja määrästä sekä varahenkilöstön saatavuudesta

Operaattori

- Sopimuksen suurempi volyymi ja yhdenmukainen, isompi liikennöintialue voivat mahdollistaa operaattorille paremmat edellytykset tehokkaampaan liikennöintiin
- Järjestely voi mahdollistaa pienemmän vara-alusten määrän, jos kilpailun voittaneella on parempi mahdollisuus korvata esimerkiksi vioittunut alus aiempaa joustavammin. Toisaalta sopimusehdoissa tulee olla tarkka sen suhteen, että kaikissa oloissa riittävä vara-aluskalusto on palveluntarjoajan käytössä.
- Henkilöstön ja myös varahenkilöstön siirrettävyys reitiltä toiseen periaatteessa paranee, mutta se voi vaatia perehdyttämistä ja kouluttamista eri alusten käyttöön
- Laajempi liikennöintialue lähtökohtaisesti lisää operaattorin kykyä palauttaa palvelutaso reittikohtaisissa häiriötilanteissa, mutta mikään itsestäänselvyys se ei ole

Loppukäyttäjät

- Muutos ei välttämättä näy loppukäyttäjille, vaan liikenne hoituu todennäköisesti samoin kuin reittikohtaisessa kilpailussa, ellei sopimusehtojen mahdollisesta muutoksesta muuta johdu
- Periaatteessa kyky palauttaa palvelutaso häiriötilanteissa pitäisi olla reittikohtaista sopimusta parempi; tässä erot eri operaattoreiden välillä voivat olla isot

4.2.3 Pakettikilpailutus 10+5 vuoden sopimuskaudella, malli 2b

10+5-vuotisen pakettikilpailutuksen edut ja haitat reittikohtaiseen kilpailutukseen ovat pitkälti samat kuin pitemmissä sopimuskausissa muutoinkin:

Tilaaja

- Sopimuksen suurempi volyymi, pitempi kesto ja isompi liikennöintialue tekevät kokonaisuudesta houkuttelevan kohteen reiteillä jo toimivalle tai alalla jo olevalle operoijalle sekä mahdollisesti myös ulkomaiselle toimijalle, joka ei vielä Suomen markkinoilla ole
- Tarjoamisen kynnys kasvaa merkittävästi ja potentiaalisten tarjoajien määrä laskee, sillä liikennöintialueen hoitaminen vaatii pitkää sitoutumista ja suurta palvelukapasiteettia. Tämä voi myös johtaa aiempaa useampiin alihankintasopimuksiin, osin myös sopimuskauden aikana.

Operaattori

- Mikäli tarjoajilla nyt käytössä oleva(t) ja liikenteeseen soveltuva(t) alus/alukset ovat hyvin iäkkäitä, ne eivät välttämättä pysty tuottamaan riittävän tasoista palvelua jo 15-vuotuisissa sopimuskausissa, joten kaluston uusimiselle voi syntyä tarve myös sopimuskauden sisällä, ei vain sen alussa.
- Pitempi kilpailutettu sopimuskausi voi houkutella myös ulkomaisia operaattoreita
- Kilpailun voittanut operaattori pystyy kehittämään toimintaansa pitkäjänteisesti niin, että todennäköisyys menestyä seuraavassa varsin pitkän ajan kuluttua (mahdollisesti) tapahtuvassa kilpailutuksessa kasvaa, mikä voi lisätä kiinnostusta osallistua kilpailutukseen

Loppukäyttäjät

- Vaikutukset loppukäyttäjiin ja saaristokuntiin ovat samantyyppiset kuin reittikohtaisissa 10+5 vuoden kilpailutuksissa
- Nykytilanteeseen ei merkittävää muutosta, mutta pitempi sopimuskausi mahdollistaa pitkäjänteisemmän joukkoliikenteen suunnittelun, kuten yhteysalusliikenteen palvelutarjonnan ja aikataulutuksen paremman koordinoinnin muiden kuljetusmuotojen kanssa
- Loppukäyttäjille ja erityisesti saaristokunnille on tärkeää, että matkaketjuja voidaan kehittää pitkäjänteisesti. Tähän pidemmät sopimuskaudet sopivat lyhyitä kausia paremmin
- Yleisesti ottaen keskeisissä saaristokunnissa, kuten Paraisilla, yhteysalusliikenne toimii kokonaisuutena sitä paremmin, mitä vähemmän eri toimijoita liikenteessä on. Tällöin myös erilaisia rajapintoja toiminnan ylläpidossa on vähemmän.
- Pienempi määrä toimijoita mahdollistaa myös tarkemman ja kattavamman aikataulutiedotuksen sekä mahdollisista muutos- ja häiriötilanteista tiedottamisen
- Mikäli yhteysalusliikenteen maksullisuus otettaisiin käyttöön, loppukäyttäjien kannalta olisi tärkeää kehittää maksukäytäntöjä ja mahdollisia matkalippualueiden yhdistämisiiä niin, että useampia eri liikennevälineitä yhdistävillä matkoilla voisi matkustaa yhdellä lipulla

4.3 Kalustoyhtiö

Kalustoyhtiömallissa on periaatteessa kaksi pääasiallista toteutusvaihtoehtoa:

- a. kalustoyhtiössä on sekä kalusto että operointi, tai
- b. kalustoyhtiö omistaa kaluston, mutta operointi kilpailutetaan

Malli a) ja b) tarkoittaisivat käytännössä valtion omistamaa kalustoyhtiötä. On erittäin vaikea kuvitella, että joku yksityinen kaupallinen toimija kykenisi sellaisen tehtävän Suomen yhteysalusliikenteessä ottamaan, sillä toiminnan edellyttämä pääomatarve, liiketoiminnan luonne, suppea toimenkuva ja huomattava riskitaso on erittäin vaikea yhdistää liiketaloudellisesti kannattavalla tavalla.

Malleissa a) ja b) olisi periaatteessa mahdollista keskittää tulevat alushankinnat niin, että niiden suunnittelussa ja tilaamisessa voisi hyödyntää standardointia kahteen tai mahdollisesti kolmeen alustyyppiin. Kokonaispotentiaali on kuitenkin pieni, sillä seuraavien 10–15 vuoden aikana uusia tilattavia aluksia olisi alle 10, mahdollisesti vain 6–7. Tällaisten alusten hintahaarukka käyttövoimaratkaisusta ja varustetasosta riippuen on karkeasti 7–10 miljoonaa euroa alusta kohden.

Käytännössä ainoa tässä tarkoitettu ja jo toiminnassa oleva yhtiö on FinFerries, sillä sen kalusto, henkilöstö ja 70 %:n markkinaosuus ovat luoneet sille ylivoimaisen aseman tässä hyvin spesifissä liikennemuodossa. Toinen meriliikenteessä operoiva valtionyhtiö on Arctia Oy, mutta sen palvelutuotanto on hyvin erilaista yhteysalusliikenteeseen verrattuna. Yhtiön palveluja ovat jäänmurto, merenmittaus ja tutkimuspalvelut, väyläsuunnittelu, väylänhoito, öljyntorjunta, vesirakentaminen sekä muoviputkiviittojen ja -poijujen valmistaminen. Se ei käytännössä ole realistinen vaihtoehto yhteysalusliikenteen kaluston omistajaksi tai operointiin. FinFerries-konsernin yhteysalusliikennettä hoitava tytäryhtiö Suomen Saaristovarustamo Oy²² oli aiemmin Arctia Oy:n tytäryhtiö, kunnes FinFerries osti sen vuonna 2012 (**Kuva 14**).

Markkina on niin pieni, että kokonaan uuden yhtiön synnyttäminen hoitamaan näin erikoistunutta toimintaa ei ole perusteltua. Myös pienen valtionyhtiön omistajaohjauksen järjestely voisi osoittautua ongelmalliseksi. Samalla sen synnyttämisessä tulisi tarkastella tämän tyyppisen kaluston omistus ja mahdollinen siirto yhdestä valtion yhtiöstä eli FinFerriesistä uuteen perustettavaan yhtiöön.

Vaikka yrityksen tehtävänä olisi sekä kaluston omistus että operointi, sen kokonaishenkilöstömäärä olisi selvästi alle 100 henkeä ja liikevaihto enintään 20 miljoonaa euroa. Tällöin hallintokulujen osuus suhteessa operoinnin kustannuksiin nousisi suureksi. Näin pienen toimijan kyky seurata alaan kohdistuvia kehittämissuhteita ja kehittää toimintaansa näiden mukaan olisi hyvin rajallinen.

4.3.1 Kalustoyhtiössä on sekä kalusto että sen operointi, malli 3a

Alukset omistavan ja niitä operoivan kalustoyhtiömallin kokonaistaloudellisia hyötyjä

- Keskitetty kalustoyhtiö pystyisi yhdenmukaistamaan liikenteessä käytetyn kaluston paremmin kuin hajautettu omistus erityisesti tilanteessa, jossa tietyn liikenteen vaatima kalusto tulisi uusia suhteellisen lyhyessä ajassa
- Yhdenmukaistaminen ei tarkoita, että tilattavat olisivat sisaraluksia, sillä reittikohtaiset erot tarvittavassa kapasiteetissa ja muissa ominaisuuksissa ovat isot. Sen sijaan alusten mm. voimantuotto ja -siirtoteknologiat sekä navigaatiojärjestelmät olisivat yhdenmukaisemmat
- Tämä helpottaisi huoltokustannusten hallintaa ja lisäisi todennäköisesti toimintavarmuutta

²² Sen liikevaihto vuonna 2022 oli 10,3 milj. euroa ja henkilöstömäärä 35 (Finder.fi). Yritys tukeutuu mm. talous-, henkilöstö- ja IT-hallinnon ja turvallisuusjärjestelmän osalta FinFerries-konsernin palveluihin.

- Keskitetty hankintavolyymi lisää neuvotteluvoimaa esimerkiksi telakoiden, suunnittelutoimistojen ja laitevalmistajien suuntaan, mikä voi johtaa alhaisempiin kustannuksiin alustilauksissa
- Yhtenäinen kalustonhallinta ja omistus voisi mahdollisesti parantaa kaluston käyttökunnossa pysymistä koko sen elinkaaren ajan

Alukset omistavan ja niitä operoivan kalustoyhtiömallin kokonaistaloudellisia haittoja

- Reittien kilpailutuksessa kalusto olisi ”annettu” samalla, kun palveluntuottajien mahdollisuudet vaikuttaa hallinnollisiin kustannuksiin ovat varsin rajalliset. Lisäksi polttoainekustannusten osalta sopimuksissa on varsin pitkälle menevä hintatakuu, jossa hinnanvaihtelun riski on pääosin tai kokonaan tilaajalla.
- Kilpailu kohdistuisi lähes yksinomaan henkilöstökustannuksiin, jotka muodostavat noin 50–60 % yhteysalusliikenteen kustannuksista
- Tämä johtaisi todennäköisesti tilanteeseen, jossa muut liikenteen ylläpidon ja kehittämisen osa-alueet, kuten turvallisuus, palvelun luotettavuus, asiakastytytyväisyyden ylläpito ja ympäristövaikutusten minimointi, jäisivät kustannuskilpailukyvyyn varjoon

4.3.2 Kalustoyhtiö omistaa kaluston mutta operointi kilpailutetaan, malli 3b

Mikäli kalustoyhtiö keskittyisi pelkästään yhteysalusten hankintaan ja kaluston ylläpitoon, sillä on vain rajallinen näkyvä tai mahdollisuus vaikuttaa alusten kustannustehokkaaseen operointiin annettujen palvelutasovaatimusten puitteissa. Hallinnoitavia aluksia olisi enimmillään noin 15 ja niiden noin 5 varalusta. Alukset olisivat noin 30 metriä pitkiä eli suhteellisen pienikokoisia aluksia.

Jos operointi olisi kilpailutettu ulkopuolisille toimijoille, kalustoyrityksen toiminta olisi hyvin rajoittunutta. Tällaisen yrityksen lisäarvo yhteysalusliikenteen markkinoilla olisi todennäköisesti negatiivinen. Samalla tällainen tekninen kalustoyhtiö loisi tarpeettomia rajapintoja eri toimijoiden välille.

Vain aluksia hallinnoiva kalustoyhtiö muodostaisi uuden rajapinnan kilpailuttajan ja varsinaisen liikennepalvelun tuottajan väliin. Tämä ”ylimääräinen” hallintotaso kasvattaa ns. transaktio- eli liiketoimintakustannuksia. Erillisen kalustoyhtiön hallinnoinnin kustannukset ovat todennäköisesti huomattavasti suuremmat kuin omaa kalustoaan hallinnoivilla palveluntuottajilla tai valtion jo omistavalla yrityksellä.

Koska alukset vuokrattaisiin ilman miehistöä, järjestely muistuttaisi merenkulussa yleisesti käytettyä ns. bareboat-rahtausmuotoa (B/B). Mikäli alus rahdataan miehistön kanssa, kyseessä on ns. aikarahtaus tai Time Charter -rahtaus (T/C). Kummankin rahtausmuodon sopimusehdot ja käytännöt ovat kansainvälisessä merenkulussa varsin vakiintuneet toisin kuin tämäntyyppisessä kotimaan liikenteessä.

Näin pienimuotoiseen ja maantieteellisesti hajautuneeseen toimintaa olisi vaikea löytää kauppamerenkulussa yleisesti käytettyä ship management -ratkaisua, jossa kaupallinen toimija vastaa aluksen miehittämisestä ja muista erikseen sovittavista tehtävistä omistajan lukuun. Erityisesti miehistöjen kokoaminen ja hallinnointi ulkoistettuna toimintana olisi hankala ja kallis järjestely, eikä todennäköisesti turvaisi henkilöstön pitkäjänteistä osaamisen kehittämistä.

Tämän selvityksen toimeksiannossa ei otettu tarkemmin kantaa siihen, miten aluksen ns. päiväkustannukset jaettaisiin vuokraajan ja operaattorin välillä. Päiväkustannuksiin kuuluvat tyypillisesti mm. aluksen vakuutukset²³, huollot, telakoinnit, alukseen liittyvät tarkastus-, sertifiointi- ja viranomaismaksut sekä esimerkiksi voiteluöljyt. Ei ole itsestään selvää, miten näiden

²³ Aluksilla on tarpeen olla sekä aluksen rungon ja koneiston vakuutus eli kaskovakuutus (ns. Hull & machinery insurance) sekä vastuuvakuutus (ns. Protection & Immunity, P&I)

kustannuselementtien jako kannattaisi mallin 3b tyyppisessä tilanteessa tehdä. Aluksen omistajalla on vahva intressi pitää alus hyvässä kunnossa pitkään ja tarve varmistaa, että esimerkiksi aluksen huollot ja telakoinnit tehdään asianmukaisesti. Mikäli näistä päättäminen olisi rahtaajan (eli operaattorin) vapaasti päätettävissä, lopputulos ei välttämättä olisi omistajan edun mukainen. Aluksen vuokrauksen ehdot ja erityisesti kustannusjako tulisi mallissa 3b käydä tarkkaan läpi, kun sopimuksen kesto olisi useita vuosia.

Mallissa 3b tarjoajalla ei olisi pääomakustannuksia. Päiväkustannusten jaosta tulisi sopia erikseen; ne ovat lähtökohtaisesti sellaisia kustannuksia, joiden suuruuteen operaattori ei voi suoraan vaikuttaa, eli niissä kustannuksissa tarjoajat eivät pysty tekemään eroa toisistaan. Kilpailutuksen piiriin tulisi pelkästään aluksen operointi ja miehittäminen sekä kyseisen reittivälin tai liikennealueen liikennöinti tilaajan asettamien aikataulujen ja palvelutasovaatimusten mukaan. Tässä mallissa operaattori selviää myös kevyemmällä hallinnolla, kun aluksen omistuksesta ei tarvitse vastata.

Tällöin tarjottavan hinnan merkitys korostuu, sillä kovin monia muita erottumisen keinoja ei tarjoajalla ole käytettävissään, jolloin alhaisimman hintatarjouksen painoarvo suhteessa muihin tarjouksen elementteihin voi kasvaa hallitsevaksi. Tämä puolestaan ohjaa potentiaalisia tarjoajia etsimään mahdollisimman edullista henkilöstöratkaisua, koska henkilöstökustannusten osuus toiminnassa on iso, ja ne ovat yksi harvoista kustannusosioista, joihin tarjoaja tässä kilpailutusmallissa voi oikeasti vaikuttaa. Ilman yllä mainittuja pääomakustannuksia ja hieman kevyemmällä hallinnon kuluilla henkilöstökulujen osuus on yli 60 % yhteysalusliikenteen kustannuksista.

Käytännössä ei ole järkevää, että näin pientä toimintaa varten perustettaisiin uusi, pelkästään (yhteys)aluskaluston hallintaan keskittyvä yritys, koska valtiolla on jo omistuksessaan tällä toimialalla oleva täysin omistamansa vakiintunut yritys (FinFerries). Enimmillään vain alle 20 pientä alusta omistavan ja niitä vuokraavan yhtiön palvelukseen ei tarvittaisi kuin muutamia henkilöitä, mikä ei ole perusteltua eikä mahdollista toiminnan kehittämistä.

4.4 Muut mallit

Muista malleista tunnistettavissa on ns. virastomalli sekä mahdollisena optiona alusten ostovelvoite tarjouskilpailun hävinneeltä toimijalta nykyisen tai pakettikilpailutusmallien sopimuskausien jälkeen. Vertailukohdaksi on tässä luvussa esitelty myös Ahvenanmaan maakunnan, Ruotsin ja Viron yhteysalusliikenteen virastomalleja, jotka poikkeavat toisistaan huomattavasti.

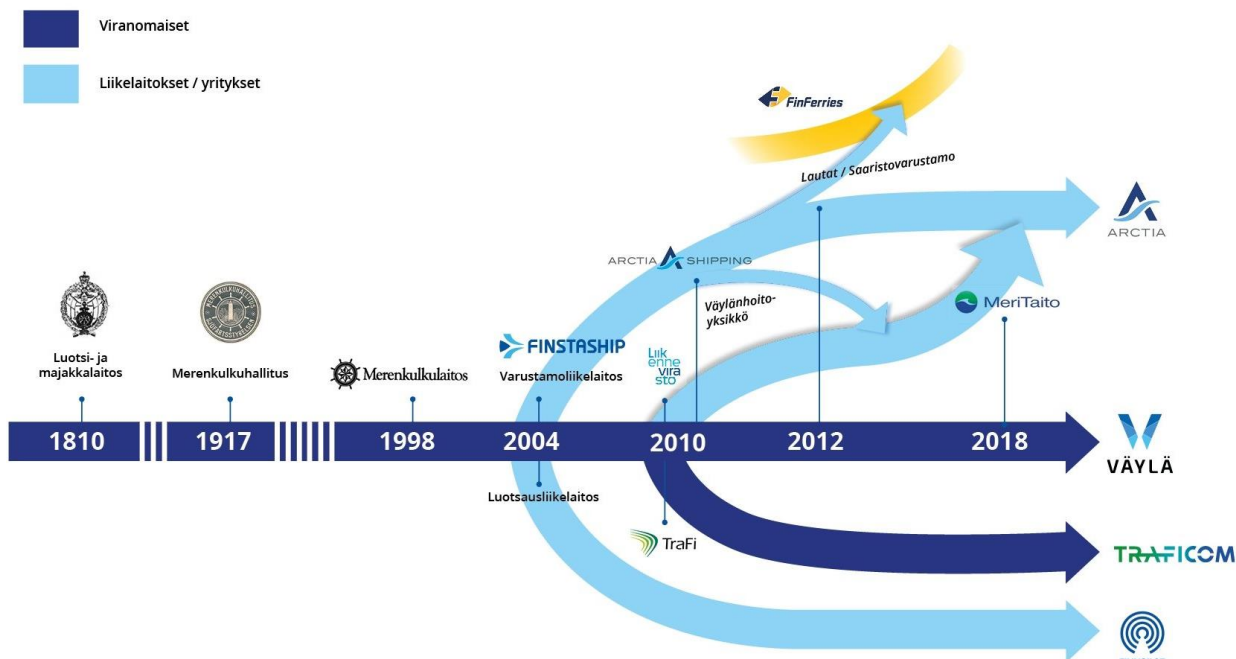
4.4.1 Virastomalli, malli 4

Virastomallilla tarkoitetaan tässä järjestelyä, jossa yhteysalusliikennettä hoitaa viranomainen. Päävaihtoehtoja on kaksi:

- a) viranomainen sekä omistaa, miehittää että operoi yhteysaluksia tai
- b) viranomainen omistaa yhteysaluksia, mutta kilpailuttaa niiden operoinnin.

Kumpikaan vaihtoehto ei sulje pois sitä mahdollisuutta, että joillakin reiteillä ja/tai joinakin ajankohtina on myös muuta tuettua tai kilpailutettua ja yksityisten toimijoiden tuottamaa yhteysalusliikennettä. Esimerkiksi Ruotsissa virastomalli on toteutettu päävaihtoehtoon a) mukaan, kun taas Ahvenanmaalla ja nyttemmin myös Virossa toimitaan vaihtoehtoon b) mukaan.

Paluu virastomalliin Suomen yhteysalusliikenteessä on lähinnä teoreettinen optio kummankin päävaihtoehtoon a) ja b) osalta. Valtion politiikka on ollut muodostaa keskeisistä liikenteen palveluita tarjoavista valtion virastoista (tai aiemmin liikelaitoksista) omia osakeyhtiöitä. Merenkulun osalta kehitys on kuvattu hyvin Arctia Oy:n laatimassa kuviossa (**Kuva 14**).



Kuva 14 Valtion merenkulkuun liittyvien toimintojen yhtiöittäminen ja nykyiset viranomaistoimijat.
Lähde: Arctia Oy, 2023

Valtion omistama lautta-, lossi- ja yhteysalusliikenne on koottu sen täysin omistamaan Suomen Lauttaliikenne Osakeyhtiöön (FinFerries), johon myös pääosin yhteysalusliikennettä hoitanut Suomen Saaristovarustamo Oy siirtyi Arctialta 2010-luvun alkupuolella. FinFerries-konsernin liikevaihto oli vuonna 2022 noin 61,9 milj. euroa, josta yhteysalusliikenteen osuus oli noin 12,5 milj. euroa²⁴ eli noin 20 %. Konsernin palveluksessa oli vuoden 2022 lopulla 304 henkeä.

4.4.2 Optio lunastaa tarjouskilpailun hävinneen alus

Reittikohtaisen ja pakettikilpailun yhtenä variaationa voisi olla järjestely, jossa tilaajalla olisi optio tai jopa velvoite lunastaa tarjouskilpailun hävinneen alus tai alukset. Tämä lähinnä teoreettinen vaihtoehto on otettu mukaan esimerkkinä mallista, jolla toimijan suurta liiketoimintariskiä varsinkin lyhyissä sopimuksissa voitaisiin vähentää. Järjestely on kuitenkin ongelmallinen mm. aluksen hankintahinnan, todellisen arvon ja lunastushinnan määrittelyn osalta, sillä yhteysalusten kaupalliset jälkimarkkinat ovat hyvin pienet. Myös järjestelyn laillisuusperusteet voivat julkishallinnossa osoittautua ongelmallisiksi.

Aluksen arvon määrittystä vaikeuttaa vielä normaali tai sitä suurempi kuluminen, jonka osoittaminen voi olla vaikeaa. Myös mielekkään ja kannattavan käytön löytäminen tilaajan lunastamille aluksille voi osoittautua hankalaksi. Tällaisen aluksen ylläpito lunastuksen jälkeen tulisi myös järjestää niin, että aluksen arvo ja merikelpoisuus eivät mahdollisen makuutuksen tai telakoinnin aikana romahda. Tämä edellyttäisi ammattimaista järjestelyä ja siihen liittyviä kustannuksia, joista vastaisi tilaaja.

4.4.3 Ahvenanmaan yhteysalusliikenne ja virastomalli

Liikennesuorite on Ahvenanmaalla suuri, sillä yhteysalusliikenteessä²⁵ matkustaa vuosittain noin miljoona matkustajaa ja noin 0,5 miljoonaa ajoneuvoa. Maakunnan aluerakenteen ja maantieteen vuoksi erityisesti ajoneuvojen määrä on suuri. Tämän vuoksi liikenteessä olevat alukset ovat huomattavasti suurempia kuin Manner-Suomen puolen reiteillä käytettävät yhteysalukset (ks. tarkemmin **Taulukko 11** ja **Taulukko 12**).

²⁴ Tämä on laskettu ELY-keskuksen kilpailuttamien reittien vuosikustannuksesta. FinFerries-konsernissa yhteysalusliikennettä pääosin hoitavan Suomen Saaristovarustamo Oy:n liikevaihto vuonna 2022 oli Finder.fi-sivuston tilinpäätöstietojen mukaan 10,3 milj. euroa ja henkilöstöä 35, jotka siis sisältyvän konsernin lukuihin.

²⁵ Yhteysaluksista käytetään Ahvenanmaalla termiä *frigående färja*. Esimerkiksi vaijerilosseja kutsutaan nimellä *linfärja* ja lautta-aluksia nimellä *färja*.

Ahvenanmaan maakuntahallituksen kilpailuttaman yhteysalusliikenteen kustannukset olivat vuonna 2022 noin 17,7 milj. euroa ja lipputulosten nettosumma noin 1,2 milj. euroa²⁶, eli nettokustannus oli noin 16,5 milj. euroa. Kokonaiskustannus on siis samaa luokkaa kuin Manner-Suomen yhteysalusliikenteessä. Kustannuksista noin 5 milj euroa eli noin 30 %, oli polttoainekustannuksia.

Ahvenanmaan yhteysalusliikenne on nykyään järjestetty virastomallilla, joka vastaa tämän tarkastelun mallia 3b. Erona on kuitenkin se, että kalusto ei ole yrityksen vaan viranomaisen omistuksessa. Maakuntahallitus omistaa 8 yhteysalusta, joiden operointia on kilpailutettu vuodesta 2012 lähtien. Vuodesta 2016 maakuntahallitus ei ole enää itse operoinut yhtään omistamaansa alusta. Syynä muutokseen oli palkkakustannusten nopea nousu 2010-luvun alussa. Tämän lisäksi kolmella Ahvenanmaan yhteysalusreiteillä alukset ovat operaattoreiden omistuksessa. Kilpailutettuja pääliikennealueita on neljä ja niillä yhteensä kahdeksan eri reittiväliä, joista kaksi on ns. syöttöreittiä (ks. tarkemmin **Taulukko 11**).

Ahvenanmaan maakuntahallituksen ylläpitämässä liikenteessä aikataulut vahvistetaan vuosittain tilaajan toimesta, ja prosessi on vahvasti sidoksissa kuntien ja maakunnan poliittiseen päätöksentekoon.

Taulukko 11 Ahvenanmaan yhteysalusliikenteen toimijat ja sopimustilanne syyskuussa 2023. Lähde: Ahvenanmaan [maakuntahallitus](#); liikevaihto ja henkilöstön määrä: Finder.fi

Liikennealue	Reittiväli	Alus	Sopimuskausi päättyy	Operaattori	Yrityksen*	
					liikevaihto, milj. euroa	henkilöstö, henkeä
Norra linjen	Enklinge-Kumlinge**	m/s Östern tai m/s Aalto	30.9.2024	Sundqvist Investments Oy	1,1	7
	Åva-Jurmo**	m/s Doppingen	31.8.2024	Alandia Tug Ab	0,4	4
	Åva-Osnäs	m/s Ådan	31.3.2025	Ew Finland Oy****	11,1	n.a.
	Brändö-Kumlinge	m/s Ejdern	31.8.2024	Nordic Jetline Finland Oy****	5,7	42
	Hummelvik-Torsholma	m/s Alfågeln	31.8.2024	Ansgar Ab	4,6	48
Föglölinjen	Svinö-Degerby	m/s Skarven	28.2.2024***			
Tvärgående linjen	Långnäs-Överö-Snäckö	m/s Odin	30.9.2023	J&L Shipping Ab	1,1	9
Södra linjen	Långnäs-Överö-Sottunga-Kökar-Galtby	m/s Skiftet ja m/s Gudingen; kesällä ja varaluksena m/s Knipan	30.9.2023	Nordic Jetline Finland Oy****	5,7	42

*) Lähde: Finder.fi; Koko yrityksen liikevaihto ja henkilöstö, jossa voi olla muutakin toimintaa

**) Ns. syöttöreittejä neljälle pääliikennealueelle

***) Reitin kilpailutuksen voitti Ew Finland Oy; Ansgar Ab operoi reittiä kymmenen vuotta

****) Nordic Jetline Finland Oy on Ew Finland Oy:n tytäryhtiö

Reittivälejä operoi kuusi eri toimijaa, joista Nordic Jetline Oy on Ew Finland Oy:n tytäryhtiö; konserni on pääosin virolaisomisteinen. Ansgar Ab ja Nordic Jetline Oy operoivat kumpikin kahta reittiväliä. Muut reitillä operoivat varustamot ovat Ahvenanmaalta tai Manner-Suomesta. Kolme toimijaa ovat hyvin pieniä, liikevaihdoltaan 0,4–1,1 milj. euron yrityksiä, ja Ansgar Ab:n liikevaihto on 4,6 milj. euroa ja Nordic Jetline Oy:n 5,7 milj. euroa. Ew Finland Oy:n liikevaihto vuonna 2022 oli 11,1 milj. euroa; yhtiön päätoimiala on henkilöstön vuokraus ja liikevaihto koostuu myös muusta kuin yhteysalusliiketoiminnasta.

²⁶ Lipputulosten keräämisen vuosikustannus on ollut noin 100 000 – 150 000 euroa

Sopimusten pituus on yleensä vähintään 10 vuotta ja tyypillisesti 12–15 vuotta. Joillakin reiteillä sopimuskausi voi olla lyhyempi: keväällä 2023 kilpailutetulla eteläisellä reitillä (Södra linjen) kausi oli vähintään nelivuotinen. Myös joulukuussa 2022 maakuntahallituksen hankintapäätös Åva-Osnäs-syöttöreitille oli vuosille 2023–2025, jossa optiona vuodet 2026 ja 2027. Kaikkien kahdeksan reittivälin sopimukset ovat päättymässä syyskuun 2023 ja maaliskuun 2025 välisenä aikana, eli niiden kilpailutus on jo tehty, alkanut tai alkamassa lähiaikoina.

Ahvenanmaan yhteysaluksilla kulkee noin neljä kertaa enemmän matkustajia ja yli 20 kertaa enemmän ajoneuvoja kuin Manner-Suomen yhteysalusreiteillä. Tästä johtuen lähes kaikki Ahvenanmaan liikenteen alukset ovat yli 400 GT, ja kahden suurimman vetoisuus on yli 2 200 GT. Manner-Suomen ympärivuotisessa liikenteessä vain yhden aluksen vetoisuus on yli 400 GT (**Taulukko 12**).

Liikenteen volyymin ja luonteen vuoksi alukset ovat suuria, ja alle 400 GT:n aluksia on käytössä vain yksi. Näin paine päästövähennyksiin esim. uudisrakennusten, pääkoneiden uusimisen ja/tai käyttövoimien muuttamisen avulla tulee lähitulevaisuudessa olemaan suuri Ahvenanmaan yhteysalusliikenteessä.

Taulukko 12 Ahvenanmaan yhteysalusliikenteen reitit ja niillä liikennöivät alukset vuonna 2023.
Lähde: Ahvenanmaan [maakuntahallitus](#); alusten vetoisuus ja rakennusvuosi: *MarineTraffic*

Liikennealue	Reittiväli	Alus	Vetoisuus (GT)	Rakennus- vuosi
Norra linjen	Åva-Osnäs	m/s Ådan	2 232	2001
	Hummelvik-Torsholma	m/s Alfågeln	1 469	1990
	Enklinge-Kumlinge*	m/s Östern	473	1974
	Åva-Jurmo*	m/s Doppingen	128	1984
	Brändö-Kumlinge	m/s Ejdern	486	1977
Föglölinjen	Svinö-Degerby	m/s Skarven	2 285	2009
Tvärgående linjen	Långnäs-Överö-Snäckö	m/s Odin	1 698	1982
Södra linjen	Långnäs-Överö- Sottunga-Kökar-Galtby	m/s Skiftet	961	1985
		m/s Gudingén	961	1980
		m/s Knipan	854	1985
*) Syöttöreittejä neljälle pääliikennealueelle		Keski-ikä v. 2023, vuotta	36,3	

Ahvenanmaan liikenteessä olevien alusten keski-ikä on tätä kirjoitettaessa noin 36,3 vuotta. Kaluston uusiminen on osoittautunut hankalaksi määrärahojen rajallisuuden vuoksi jo aiemmin, ja tilanne on haastava myös juuri päättäneissä sekä nyt käynnissä olevissa tai pian alkavissa kilpailutuksissa.

Mikäli merenkulun päästökauppa ulotettaisiin yli 400 GT:n aluksiin myös Ahvenmaan yhteysalusliikenteessä, se nostaisi tämän liikenteen kustannuksia huomattavasti. Asiaa koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin ((EU) 2023/959) mukaan komissio esittää aiheesta Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään vuoden 2026 lopulla kertomuksen direktiivin toteutettavuudesta sekä sen taloudellisista, ympäristöön liittyvistä ja sosiaalisista vaikutuksista.

Mikäli käsittely johtaisi siihen, että myös kotimaan liikenteen yli 400 GT:n alukset tulisivat päästökaupan piiriin, tämä voisi tapahtua aikaisintaan 2020-luvun lopulla. On ennenaikaista arvioida tulisivatko tässä yhteydessä myös julkista palveluvelvoitetta toteuttavat yhteysalukset päästökaupan piiriin ylipäättään tai vain siinä tapauksessa, että liikenne olisi maksullista, kuten se Ahvenanmaalla nyt on.

Tässä yhteydessä ei myöskään ole mahdollista arvioida vaikutuksia tarkemmin, sillä päästöoikeuksien kulloinenkin hinta ja laskennallinen päästömäärä määrittelevät toteutuvan kustannustason. Nykyisillä päästöoikeuksien hinnoilla arvioituna puhuttaneen vähintään yli miljoonan euron vuosittaisesta lisäkustannuksesta pelkästään Ahvenanmaan yhteysalusliikenteelle.

4.4.4 Ruotsin yhteysalusliikenne ja virastomalli

Ruotsissa lautta-, lossi- ja yhteysalusliikennepalvelut tuottaa pääosin Trafikverketin osana toimiva Färjerederiet, joka on pääviraston osa. Färjerederiet omistaa ja operoi aluksia itse omalla henkilöstöllään. Keskeisiä Färjerederietin tunnuslukuja vuodelta 2022 (Färjerederietin vuosikertomus [2022](#)):

- 40 lauttareittiä
- 68 lauttaa
- 1 huoltotelakka
- 1 koulutuskeskus
- 1 miljoona puhelua
- 12 miljoonaa ajoneuvokuljetusta tavarakuljetukset mukaan lukien
- 22 miljoonaa matkustajaa, joista 1,4 miljoonaa on jalankulkijoita ja joukkoliikenteen matkustajia
- 800 työntekijää mukaan lukien määräaikaiset työntekijät
- Liikevaihto v. 2022 SEK 1 043 miljoonaa, eli vuoden lopun kurssin mukaan noin 94 milj. euroa
- Tulos rahoituserien jälkeen: SEK 30 miljoonaa

Färjerederiet on siis iso lautta-, lossi- ja yhteysalusliikenteen toimija, jonka liikevaihto on noin 1,5-kertainen FinFerries-konserniin verrattuna. Suuri koko mahdollistaa myös valtiovallan vahvistamien suuntaviivojen ja myöntämän rahoituksen mukaisten uusinvestointien toteutukset. Färjerederietin ns. [Vision 45](#) -suunnitelman mukaan Ruotsin lauttaliikenne olisi ilmastoneutraali vuoteen 2045 mennessä.

Lokakuussa 2022 Färjerederiet ilmoitti neljän uuden täyssähköisen lautta-aluksen [tilauksesta](#), jotka tulevat liikenteeseen vuosina 2024–2027. Tilauksen arvo oli lataus- ja kiinnittymislaitteineen SEK 1 000 milj., eli sen hetkellä valuuttakurssilla noin 92 milj. euroa. Ruotsin kruunun arvo on vuodesta 2022 heikentynyt tuntuvasti; syyskuussa 2023 summa vastaisi noin 84 milj. euroa.

Yhteysalusliikennettä operoi Ruotsissa myös yksityisiä varustamoita, jotka operoivat lähinnä vesibussityyppisessä liikenteessä erityisesti Tukholman ja Göteborgin saaristossa. Suurin toimija on [Blidösundsbolaget](#), jolla on liikenteessään 17 omaa ja 21 Waxholmsbolagetin alusta. Aluksista vain kaksi on yli 400 GT, eli ne ovat samaa suuruusluokkaa kuin Manner-Suomen yhteysalukset.

Yhtiön liikevaihto vuonna 2022 oli SEK 379 miljoonaa (noin 34 milj. euroa), ja se kuljetti kaikkiaan 1,7 miljoonaa matkustajaa. Yhtiön liikevaihdosta noin 90 % tulee julkisista varoista, eli pääasiassa Tukholman läänin maapäivien (Stockholms läns landsting) rahoittamasta liikennepalveluiden julkisista hankinnoista. Joillakin reiteillä syyskuun puolivälistä huhtikuun loppuun matkalipuksi kelpaa Tukholman läänin liikennealueen lippu eli ns. SL-biljett.

Blidösundsbolaget kuuluu 19 maassa toimivaan Transdev-konserniin, jonka pääkonttori sijaitsee Ranskassa. Koko konsernin liikevaihto vuonna 2022 oli 7,7 miljardia euroa ja sen palveluksessa oli noin 75 000 henkeä. Transdev liikennöi vuoden 2019 loppuun saakka myös osaa Helsingissä kaupunkiliikenteestä, mutta yhtiöllä ei ole enää toimintaa Suomessa.

4.4.5 Viron yhteysalusliikenne ja virastomalli

1.7.2023 alkaen Viron valtion omistamat tulli-, poliisi-, rajavartio-, luotsi-, pelastuspalvelu- ja öljyntorjunta-alukset (pl. merivoimien alukset) on koottu virastona toimivaan valtion varustamoon ([Riigilaevastik](#)). Virasto toimii ilmastoministeriön ([kliimaministeerium](#)) alaisuudessa. Valtion varustamoon kuuluu noin 300 alusta, joista valtaosa on pieniä työveneitä tai vastaavia aluksia.

AS Kihnu Veeteed operoi nyttemin Riigilaevastikiin kuuluvaa seitsemää alusta ns. pienten saarten yhteysalusliikenteessä. Nämä alukset ovat olleet valtion omistuksessa ja kyseisen yhtiön rahtaamina jo aiemmin (**Kuva 15**).



Kuva 15 AS Kihnu Veeteed- yhtiön yhteysalusreitit vuonna 2023. Lähde: [AS Kihnu Veeteed](#)

Lauttaliikenne mantereen ja pääsaarten Hiidenmaan ja Saarenmaan välillä on Viron liikenneviraston (Transpordiamet) kilpailuttamaa, joka on aloittanut valmistelut vuosien 2026-2033 kilpailutukseen. Mantereen ja pääsaarten välisen liikenteen sopimus on tällä hetkellä TS Laevad OÜ- yhtiöllä. Se on valtion 67-prosenttisesti omistaman AS Tallinn Sadamin täysin omistama tytäryhtiö ([Port of Tallinn](#)). TS Laevad OÜ:n liikevaihto vuonna 2022 oli noin 35 milj. euroa.

Saarenmaan (Virtsu–Kuivastu) ja Hiidenmaan (Rohuküla–Heltermaa) reittien yhteenlaskettu matkustajamäärä vuonna 2022 oli 2,3 miljoonaa ja reiteillä kulki 1 miljoona ajoneuvoa. Saarenmaan reitin osuus kokonaisliikenteestä on hieman yli 70 %.

Näillä reiteillä liikennöi neljä lautta-alusta, joiden matkustajakapasiteetti on 700, ja ne voivat ottaa 150 henkilöautoa. Viidennen vara-aluksen kapasiteetti on 400 matkustajaa ja 105 henkilöautoa. Kaikki alukset on rakennettu vuosina 2016-2017.

Yhteysalusliikenteen osalta Viron malli vastaa Ahvenanmaan mallia, mutta on niin uusi, että kokemuksia siitä ei ole vielä mahdollista arvioida.

5 Yhteysalusliikenteen toimintamallien riskiarvio

Yllä kuvattujen toimintamallien keskeiset riskityypit yhteysalusliikenteen palvelun tuottamisessa ja niiden arvioitavat riskitasot tilaajalle ja operaattorille on koottu **Taulukkoon 13**.

Tilaajalla tarkoitetaan tässä laajasti valtionhallintoa ja yhteiskuntaa laajemminkin, ei pelkästään ELY-keskuksen kilpailutusyksikköä. Arvio perustuu tätä työtä varten tehtyihin haastatteluihin ja aiempaan perehtymiseen aihepiiriin (ks. mm. Ojala 2021). Luvussa 4 esitetyt toimintamallien edut ja haitat ovat Luvussa 5 esitettyjen arvioiden pohjana.

5.1 Riskityyppien yleinen arvio

Riskityypit on **Taulukossa 13** jaettu ulkoisiin ja toiminnan sisäisiin riskeihin. Tilaajan tai operaattorin vaikutusmahdollisuudet ulkoisiin riskeihin ovat käytännössä olemattomat, eli niiden muutoksiin tai riskien toteutumiseen toimijoiden on sopeuduttava tavalla tai toisella. Operaattorin ja myös tilaajan osalta tässä korostuu organisaation yleinen jatkuvuudenhallinnan taso. Se rakentuu toimista, joilla organisaatio:

- tunnistaa liiketoimintansa uhkat, riskit, häiriötilanteet ja riippuvuudet
- arvioi uhkien vaikutukset organisaatiossa ja sen toimijaverkostossa
- organisoii ja toteuttaa menettelytavat häiriötilanteiden varalle
- varmistaa kriittisten kumppaneidensa kyvyn toimia häiriötilanteissa
- suojaa liiketoimintansa intressit ja kykynsä tuottaa arvoa.

Toiminnan sisäisiin riskeihin varautumiseen sekä tilaaja että operaattori pystyvät vaikuttamaan omalla toiminnallaan monin tavoin. Näissä riskeissä on tunnistettu kolme alaryhmää:

- a) operoinnin ja liiketoiminnan talousriskit,
- b) operatiivisen toiminnan häiriöt, ja
- c) operoinnin turvallisuuteen liittyvät riskit, joissa huomio painottuu operaattorin turvallisuuskulttuuriin sekä henkilöstön osaamiseen ja koulutukseen.

Tilaajan kannalta taulukkoon on otettu mukaan myös riski siitä, että operaattorin omistussuhteissa tapahtuu sopimusaikana tilaajan kannalta haitallisia muutoksia. Tämä voi tarkoittaa sellaisten omistajatahojen tuloa mukaan operointiin esimerkiksi yritysoston kautta, jotka eivät ole toivottavia kansallisen infrastruktuurin yhden osan operointiin. Tämä voi liittyä esimerkiksi huoltovarmuuden, kansallisen turvallisuuden tai maanpuolustuksen intresseihin. Sopimusehdoilla voidaan tähän osin varautua ja estää riskin toteutuminen, mutta riskin uhatessa se voi vaatia hankalia ja/tai kalliita järjestelyitä.

Lyhyissä 5 vuoden sopimuksissa tällainen riski on arvioitu kohtalaiseksi, mutta pitkissä 10+5 vuoden sopimuksissa korkeaksi; mikäli sopimuskauti pitenis vielä tästä, riskitaso luonnollisesti kasvaisi jonkin verran. Valtion kalustoyhtiön malleissa (3a ja 3b) tai viranomaismallissa (4) sen sijaan tällainen riski on käytännössä olematon.

Taulukko 13 Suuntaa-antava arvio keskeisistä riskeistä yhteysalusliikenteen eri toimintamalleissa

Yhteysalusliikenteelle relevantit riskityypit tilaajan kannalta			1) Nykyinen malli		2) Nykymalli pakettikilpailutuksin		3) Erityistehtäväyhtiö		4) Muu malli: virasto- malli
			1a) 5 v. sopi- mukset	1b) 10+5 v.	2a) 5 v. reitti- paketit	2b) 10+5 v. reitti-paketit	3a) Kalusto ja operointi (valtion) yhtiössä	3b) (Valtion) kalustoyhtiö + kilpailutettu operointi	
Ulkoiset riskit	Toimintaympäristö	Operaattorin omistuksessa tapahtuvat haitalliset muutokset							
		Alustekninen sääntely							
		Päästöjen sääntely							
		Pätevyysvaatimukset							
		Saaristolaki, muuttoliike							
Toiminnan sisäiset riskit	Operoinnin talousriskit	Operaattorin talous							
		Investointien rahoitus							
		Käyttövoimien hinta							
	Toiminnan häiriöt	Alusten ylläpito							
		Varakalusto							
		Varahenkilöstö							
		Sään ääri-ilmiöt							
	Turvallisuus	Turvallisuuskulttuuri							
		Koulutus ja osaaminen							

Yhteysalusliikenteelle relevantit riskityypit operaattorin kannalta			1) Nykyinen malli		2) Nykymalli pakettikilpailutuksin		3) Erityistehtäväyhtiö		4) Muu malli: virasto- malli
			1a) 5 v. sopimuks et	1b) 10+5 v.	2a) 5 v. reittipaketit	2b) 10+5 v. reittipaketit	3a) Kalusto ja operointi (valtion) yhtiössä	3b) (Valtion) kalustoyhtiö + kilpailutettu operointi	
Ulkoiset riskit	Toiminta- ympäristö	Alustekninen sääntely							
		Päästöjen sääntely							
		Pätevyysvaatimukset							
		Saaristolaki, muuttoliike							
Toiminnan sisäiset riskit	Operoinnin talousriskit	Operaattorin talous							
		Investointien rahoitus							
		Käyttövoimien hinta							
	Toiminnan häiriöt	Alusten ylläpito							
		Varakalusto							
		Varahenkilöstö							
		Sään ääri-ilmiöt							
	Turvallisuus	Turvallisuuskulttuuri							
		Koulutus ja osaaminen							

Riskitasot

Matala

Kohtalainen

Korkea

Erittäin korkea

Käyttövoimien hintariski on kaikissa malleissa arvioitu korkeaksi, sillä niiden hintakehitystä on vaikea ennakoita. Mitä pidemmistä sopimuskausista on kyse, sitä enemmän myös käyttövoimien valikoima voi muuttua, mikä vaikeuttaa hintatason pitkän tähtäimen ennakointia. Operaattoreiden sopimuksissa on tähänkin asti sovittu hintakatosta, jonka ylittävästä käyttövoimien hinnasta vastaa tilaaja. Näin tilaajalla on operaattoreita suurempi hintariski, mutta ainakin periaatteessa tilaaja voi varautua tähän terminoimalla

hankintasopimuksia. Yhteysalusliikenteessä polttoaineen kokonaiskulutus on kuitenkin suhteellisen pieni, mikä voi nostaa termiinisopimusten hintaa kohtuuttoman suureksi.

Kokonaisuutena riskitasot ovat alhaisimmat mallissa, jossa liikennettä operoi valtion omistama kalustoyhtiö. Vastaavasti korkeimmat riskitasot sekä tilaajalle että operaattorille on arvioitu olevan 5 vuoden sopimuksissa, jossa erot ovat pienet nykyisen reittikohtaisen kilpailutuksen (malli 1a) ja laajempien reittikokonaisuuksien (malli 2a) kilpailutuksen välillä.

Tilaajan kokonaisriskitaso on korkea myös mallissa 3b, jossa (valtion) kalustoyhtiön omistamaa kalustoa operoi kilpailutettu toimija. Siinä riskitasot on arvioitu korkeaksi tai erittäin korkeaksi alusten ylläpidossa sekä varakaluston ja -henkilöstön saannissa.

5.2 Riskityyppien kokonaisarvio eri toimintamalleissa

Taulukko 14 kuvaa värikoodein yllä mainittujen riskityyppien kokonaisriskitasoa tilaajan ja operaattorin kannalta kussakin tarkasteltavassa toimintamallissa. Keskiosan kolme riviä liittyvät mallien dynaamisiin vaikutuksiin sekä tuotannolliseen tai allokatiiviseen tehokkuuteen. Kaksi alinta riviä arvioivat kunkin mallin vaikutuksia kilpailun intensiteettiin sekä mallin käyttöönoton vaatimia hallinnollisia muutoksia.

Dynaamiset vaikutukset tarkoittavat toimialan uusiutumiskykyä, eli markkinatoimijoiden kykyä kehittää uusia tuotantotapoja ja hyödykkeitä Yhteysalusliikenteen osalta tämä tarkoittaa mm. kykyä seurata sääntelyn ja tarjolla olevan alus- ja käyttövoimateknologioiden muutoksia sekä kykyä kehittää operatiivista toimintaa ja kalustoa pitkäjänteisesti.

Täydellisen kilpailulliset markkinat ovat allokatiivisesti tehokkaat, eli markkinoilla kenenkään asemaa ei voida parantaa ilman, että jonkun muun asemaa samalla heikennetään. Tässä tarkoitetaan sekä alalla keskenään kilpailevia toimijoita että palvelun (loppu)käyttäjiä tilanteessa, jossa palveluntuottajien välillä vallitsee vapaa, kaupallinen kilpailu. Julkisesti hankitussa ja loppukäyttäjille käytännössä ilmaisessa liikenteessä tämä ehto ei lähtökohtaisesti täyty, joten täydellisesti kilpailullista markkinaa on mahdollon saavuttaa. On selvää, että esimerkiksi valtion monopoliyhtiöön tai virastomalliin siirtyminen poistaisi markkinalla nyt toimivien yksityisten toimijoiden mahdollisuuden osallistua palveluntuotantoon.

Tuotannollisella tehokkuudella tarkoitetaan puolestaan tuottajien kykyä tuottaa hyödykkeitä mahdollisimman alhaisin kustannuksin (ks. termien taustaa myös Luvussa 1). Yhteysalusliikenteessä tällainen tehokkuus tarkoittaa mm. kustannus-, energia- ja ympäristötehokasta aluskalustoa sekä osaavaa henkilöstöä – mutta myös hieman ristiriitaisesti mahdollisimman alhaisia tuotantokustannuksia.

Yhteysalusliikenteen suurin yksittäinen kustannuserä on henkilökustannukset, jotka voivat reitti- ja aluskohtaisesti olla 35–40 % kokonaiskustannuksista. Ne ovat myös kustannuslaji, johon operaattori voi itse vaikuttaa enemmän kuin muihin kustannuslajeihin. Turvallinen ja sääntelynmukainen liikennöinti edellyttää luonnollisesti vähintään minimimiehitystä aluksella, mutta tämän yli menevä henkilöstömäärä ja sovittu palkkataso ovat pitkälti operaattorin päätettävissä.

Teknologinen kehitys osin tai kokonaan automatisoitujen (eli jopa miehittämättömien) alusten osalta on ollut nopeaa. Lautta-alusten puolella näitä on Suomessa testattu, kuten maailman ensimmäinen kokeilu FinFerriesin m/s [Falcolla](#) vuonna 2018. Sellaisten alusten käyttö Suomen yhteysalusliikenteen vaikeakulkuisilla ja pitkillä reiteillä ei ole todennäköistä nyt käsillä olevalla noin 10–20 vuoden aikajänteellä. Henkilöstömäärä näillä aluksilla on niin pieni, että on epätodennäköistä, että hyvin pitkälle menevä automatisaatio aluksen ohjailussa olisi kannattavaa. Kansainvälisessä merenkulussa tällaisten sovellusten käyttöä rajoittaa turvallisuuteen ja alusten miehitykseen liittyvä vahva sääntely. Kotimaan

liikenteessä sääntely on tältä osin pitkälle kansallista, joka voisi tietyin edellytyksin mahdollistaa osin tai kokonaan miehittämättömiä aluksia, mutta silloin todennäköisimmin lyhyillä lossi- tai lauttaväleillä.

Taulukon toiseksi alin rivi arvioi kunkin järjestelyn vaikutuksia kilpailun intensiteettiin, jota voi tarkastella sekä lyhyellä että pidemmällä aikavälillä, joista edellinen viittaa 5 vuoden sopimusjaksoihin ja jälkimmäinen pidempiin sopimuskausiin, kalustoyhtiöön tai virastomalliin. Taulukon alimmalla rivillä on arvio järjestelyn vaatimista muutoksista ja niiden vaikeudesta. Huomio kiinnittyy erityisesti poliittisiin, hallinnollisiin ja operatiivisiin muutoksiin ja niiden edellyttämiin toimiin.

Taulukko 14 Kokonaisarvio yhteysalusliikenteen toimintamallien vaikutuksista tilaajan ja operaattorin kokonaisriskitasoon, dynaamiseen, allokatiiviseen ja tuotannolliseen tehokkuuteen ja kilpailun intensiteettiin sekä järjestelyn vaikeusasteeseen

	1a) 5 v. nykymalli	1b) 10+5 v. nykymalli	2a) Nykymalli, 5 v. reittipaketit	2b) Nykymalli, 10+5 v. reittipaketit	3a) Kalusto + operointi (valtion)yhtiössä	3b) (Valtion) kalustoyhtiö + kilpailutettu operointi	4) Muu malli: virastomalli
Tilaajan kokonaisriskitaso	Kohtalainen	Kohtalainen tai korkea; "lukitus" pitkiin kausiin	Kohtalainen	Kohtalainen tai korkea; "lukitus" pitkiin kausiin	Matala; edellyttää toimivia kannusteita ja omistajaohjausta	Korkea	Kohtalainen
Operaattorin kokonaisriskitaso	Korkea		Korkea			Kohtalainen	
Dynaamiset vaikutukset, esim. sääntelyyn sopeutuminen	Vähäiset	Kohtalaiset; rahoitustaso oleellinen	Vähäiset	Hyvät, edellyttäen, että liikenteen oston rahoitustaso vähintään v. 2023 tasolla		Kohtalaiset, mutta riippuvat sopimuksen kestosta; pitkät sopimukset voivat parantaa allokatiivista tehokkuutta, mutta vaikeuttaa dynaamisten hyötyjen saavuttamista	Heikot / kohtalaiset ; toimivien kannusteiden luonti vaikeaa, joka vaikuttaa myös johdon rekrytointiin
Allokatiivinen tehokkuus eli resurssien käyttö	Heikko	Kohtalainen	Heikko tai kohtalainen	Kohtalainen / hyvä; kannusteiden merkitys ratkaiseva			
Tuotannollinen (kustannus) tehokkuus	Kohtalainen / hyvä, mutta vaihtelua toimijoiden välillä. Erityisesti 10+5- vuotisissa malleissa kannusteiden merkitys ratkaiseva tuotannollisen tehokkuuden ylläpitäjänä.				Hyvä; edellyttää toimivia kannusteita ja omistajaohjausta	Kohtalainen	
Kilpailun intensiteetti	Kohtalainen	Pitkä kausi "lukitsee" tilanteen; kilpailu poistuu ajan yli	Kohtalainen	Pitkä kausi "lukitsee" tilanteen; kilpailu poistuu ajan yli	Ei kilpailua	Riippuu sopimuksen kestosta; kilpailu keskittyy henkilöstön kustannuksiin	Ei kilpailua
Järjestelyn vaatimat hallinnolliset muutokset	Ei muutosta nykytilanteeseen	Kilpailutus-perusteet mietittävä uudelleen	Pieni muutos nykytilanteeseen	Kilpailutus-perusteet mietittävä uudelleen	Iso muutos poliittisesti, hallinnollisesti ja käytännössä, vaikka soveltuva valtionyhtiö olisikin kalustolle olemassa		Poliittisesti vaikea; iso hallinnollinen ja operatiivinen muutos

Yhteenvetona voidaan todeta, että aluskaluston omistava ja sitä operoiva valtionyhtiö näyttäisi pystyvän tuottamaan yhteysaluspalvelut myös pitkällä aikavälillä tilaajan, eli laajemmin yhteiskunnan, kannalta alhaisimmalla kokonaisriskitasolla. Myös järjestelyn dynaaminen, allokatiivinen sekä tuotannollinen tehokkuus olisivat oletettavasti muita järjestelymalleja parempia – joskin 10+5 vuoden pakettikilpailutuksen malli voi hyvin rakennettujen kannusteiden ja taitavasti toteutetun kilpailutuksen avulla päästä lähes vastaavaan dynaamiseen ja allokatiiviseen tehokkuuteen.

5.2.1 Viisivuotiset sopimuskaudet, mallit 1a ja 2a

Viisivuotisilla sopimuskausilla sekä reitti- että pakettikilpailutuksen malleissa operaattoreiden riskitasot ovat muita malleja korkeammat. Tämä liittyy oleellisesti siihen, että lyhyt aikajänne ei käytännössä mahdollista alan lähivuosina tarvitsemia uusinvestointeja. Lyhyiden sopimusten malleissa tuotannollinen tehokkuus voi olla kohtalainen tai hyvä, mutta dynaaminen ja allokatiivinen tehokkuus jäänevät heikoksi. Lyhyet sopimuskaudet myös vaikeuttavat ympäristöystävällisempien alusten ja käyttövoimien tuomista alalle tai varustamon mukana oloa meriklusterin teknologisessa kehityksessä.

Tähän toteamukseen sisältyy sellainen varaus, että alus- ja käyttövoimateknologia kehittyy tällä hetkellä nopeasti, ja on mahdollista, että teknologisesti ja kaupallisesti kypsemmat ratkaisut ovat laajemmin yhteysalusliikenteeseen sovellettavissa ehkä vasta 5–10 vuoden päästä. Tällöin 5 vuoden sopimukset voisivat eräänlaisena ”ylimenokauden ratkaisuna” antaa aikaa seurata teknologian kehitystä paremmin, kunnes se olisi tähän liikenteeseen kypsemmässä vaiheessa.

5.2.2. Pidemmät 10+5 vuoden sopimuskaudet, mallit 1b ja 2b

Kokonaisarvion ääripäiden väliin jäävät 10+5 vuoden sopimuskaudet, joissa pakettimallilla 2b todennäköisesti saavutetaan reittikohtaista mallia 2a parempi tuotannollinen, dynaaminen ja allokatiivinen tehokkuus (**Taulukko 14**).

Pidempiin sopimuskausiin siirtyminen on hallinnollisesti helppo toteuttaa, sillä lainsäädännöllisesti muutos vaatii vain tietyn asetustasoisen säädöksen muutoksen. Vertailukohta tälle mahdollisuudelle on lautta- ja lossiliikenteessä jo nyt mahdolliset 20 vuoden sopimuskaudet, joista kilpailutuksesta vastaavalla ELY-keskuksella on jo alustavaa kokemusta.

Pitkät sopimuskaudet erityisesti pakettimallissa voivat kiinnostaa myös ulkomaisia toimijoita, kuten Ahvenanmaan maakuntahallituksen taannoin 15 vuodeksi kilpailuttamalla Föglön reitillä, jossa tarjoajina olivat mm. yksi norjalainen ja yksi kiinalaistaustainen yritys. Kilpailutuksesta seurasi oikeudellinen kiista Suomen Lauttaliikenne Oy:n ja Ansgar Ab:n muodostaman konsortion sekä tilaajan välille²⁷.

Pitkissä sopimuksissa keskeistä on se, miten palvelutason (mm. asiakastyytyväisyys, palvelun luotettavuus, resilienssi häiriötilanteissa) ja muiden toiminnan mittareiden (mm. turvallisuus, ympäristö, taloudelliset tavoitteet) sekä niihin liittyvät kannusteet ja toisaalta sopimusrikkomusten ehdot ja sanktiot on määriteltä. Oleellista on myös se, miten näitä seurataan.

5.2.3 Kalustoaan operoivassa kalustoyhtiössä, malli 3a

Kalustoaan operoivassa kalustoyhtiössä (malli 3a) tämän spesifin ja pienen osamarkkinan operatiivinen, teknologinen ja liikkeenjohdollinen osaaminen olisi mahdollista keskittää yhdelle toimijalle. Tässä mallissa olisi myös muita vaihtoehtoja paremmat edellytykset kehittää alan osaamista. Tämä kuitenkin edellyttää, että yhtiön omistajaohjaus toimii hyvin ja toiminnan poliittinen ohjaus on selkeää ja

²⁷ Konsortio suunnitteli Föglön reitille uuden hybridilautan, mutta maakuntahallitus irtisanoi sopimuksen alkuvuodesta 2020, minkä johdosta konsortio esitti maakuntahallitukselle yli 10 milj. euron korvausvaatimuksen. Konsortio käynnisti oikeusprosessin korvausten perimiseksi. Ahvenanmaan käräjäoikeus antoi asiassa tuomion 16.6.2022, jossa se pääosin hyväksyi vaatimukset ja velvoitti maakuntahallituksen maksamaan korvauksia noin 10,5 milj. euroa kuluineen ja viivästyskorkoineen. Maakuntahallitus valitti tästä hovioikeuteen. Maakuntahallitus kuitenkin maksoi noin 0,5 milj. euron korvauksen konsortiolle aiheutuneista toteutuneista kustannuksista viivästyskorkoineen lokakuussa 2022. (FinFerries, Vuosikertomus ja yritysraportti 2022)

pitkäjärjestelmistä. Toisaalta mallissa 3a kilpailua ei nykyisten sopimuskausien umpeuduttua enää olisi, ehkä pienimpiä reittivälejä lukuun ottamatta.

Siirtyminen malliin 3a olisi kuitenkin poliittisesti, hallinnollisesti ja operatiivisesti hankala toteuttaa. Tämä voi vaikeuttaa malliin siirtymistä, vaikka sen kautta olisi pitemmällä aikavälillä todennäköisesti saavutettavissa yhteiskunnan kannalta paras lopputulos alhaisimmalla kokonaisriskitasolla.

5.2.4 Kalustoa vuokraava kalustoyhtiö, malli 3b

Mallissa 3b kalustoyhtiö vuokraa aluksia kilpailun voittaneille reiteille, mutta ei itse osallistuisi liikenteen operointiin. Tällöin tilaajan ja kaluston omistajan riskitaso on korkea. Vaarana on, että kaluston kunto voi heiketä tällaisessa käytössä nopeasti, jolloin pitkän aikavälin ylläpito- ja korjauskustannukset kasvavat huomattavasti muita malleja nopeammin. Tällöin kustannusriski olisi kaluston omistajalla ja/tai tilaajalla.

Kilpailutuksen ehtojen tulisivat olla sellaiset, että alhaisimman hinnan – eli käytännössä alhaisimpien henkilökustannusten – merkitys ei ylikorostuisi suhteessa sellaisiin elementteihin tai tarjoajan ominaisuuksiin, joilla liikenteen luotettava hoito koko sopimuskauden ajan voidaan varmistaa.

Malli 3b ei kokonaisuutena ole varteenotettava vaihtoehto yhteysalusliikenteen toimintamalliksi, sillä sen kautta saatavat hyödyt ovat varsin vähäiset verrattuna esimerkiksi vaihtoehtoihin 2b ja 3a. Vastaavasti kokonaisriskitaso on näitä malleja selvästi korkeampi.

5.2.5 Virastomalli, malli 4

Kilpailua ei nykyisten tai lähiaikoina solmittavien sopimusten päättyttyä olisi myöskään ns. virastomallissa (malli 4). Tämän mallin riskitasot **Taulukossa 13** ovat lähellä mallia 3a, mutta **Taulukko 14:n** vertailussa se on tarkastelluista seitsemästä mallista heikoimpia.

Siirtyminen virastomalliin olisi myös poliittisesti, hallinnollisesti ja operatiivisesti vaikea perustella ja toteuttaa. Johtopäätös virastomallin osalta on, että sen avulla ei ole mahdollista vastata yhteysalusliikenteen kehittämisen haasteisiin.

5.3 Kokonaisarviossa huomioitavia tekijöitä

Tarkastelussa on syytä pohtia myös eri vaihtoehtojen kansantaloudellisia kerrannaisvaikutuksia, joista yksi on toiminnan verojalanjälki. Tämän ennakoitu 10–15 vuoden päähän on kuitenkin vaikeaa. Kalustoyhtiömallissa 3b (pelkkä operointi) on huomattava riski siihen, että kilpailu keskittyy lähes yksinomaan henkilöstökustannuksiin. Tämä tarkoittaisi puolestaan kehitystä, jossa ulkomaisia toimijoita voi olla tulossa Suomen yhteysalusmarkkinoille, kuten Ahvenanmaan maakuntahallituksen järjestämissä kilpailutuksissa on tapahtunut. Viime aikaiset maailmanpoliittiset tapahtumat ovat nostaneet kansallisen liikenneinfrastruktuurin ja sen avulla tuotettavat julkiset liikennepalvelut huomion kohteeksi myös esimerkiksi huoltovarmuuden tai maanpuolustuksen intressien kannalta. Yhteysalusliikenteen merkitys kansallisen turvallisuuden kokonaisuudessa on luonnollisesti vähäinen mutta ei kuitenkaan olematon.

Päätöksentekijöiden tuleekin arvioida tässä tarkasteltuja malleja ja niiden potentiaalia vastata yhteysalusliikenteen tulevaisuuden haasteisiin laajemmin kuin mitä tässä selvityksessä on tehty. Ratkaisu on viime kädessä poliittinen päätös, joka edellyttää kokonaisharkintaa sekä saavutettavien hyötyjen että järjestelyn aiheuttamien haittojen osalta huomioiden myös niiden käytännön toteuttamisen haasteet. Myös ratkaisu jatkaa nykyisillä reittikohtaisilla viiden vuoden sopimuksilla on päätös.

6 Yhteenveto

6.1 Nykytilanne ja hallitusohjelman linjaus yhteysalusliikenteestä

Manner-Suomen yhteysalusliikenteessä kulki vuonna 2022 noin 260 000 matkustajaa. Markkinan koko on noin 17 milj. euroa, jolla toimi syyskuussa 2023 neljä pääkilpailijaa sekä näiden neljä pientä alihankkijaa²⁸. Näiden toimijoiden yhteenlaskettu henkilöstömäärä on alle 100.

Ala on paitsi pieni nyttemmin myös hyvin keskittynyt: toukokuussa 2023 suurimman toimijan eli FinFerries-konsernin osuus nousi markkinan rahallisella arvolla mitaten 70 %:iin, kun sille siirtyi Utön reitin operointi ja alus kyseisen reitin kilpailutuksen aiemmin voittaneelta Suomen Meritie Oy:ltä.

2020-luvulla alan ympäristö-, turvallisuus- ja muu sääntely tulee kiristymään. Kaluston ikärakenne on parin viime vuoden aikana kehittynyt parempaan suuntaan, mutta osa aluksista on iäkkäitä ja vara-alukset erittäin iäkkäitä, mikä tarkoittaa kaluston uusimistarvetta lähiaikoina. Asiantila on huomioitu myös Orpon hallituksen [ohjelmassa](#) seuraavasti:

”Varmistetaan toimiva saaristoliikenne, jolla tarkoitetaan sekä maantielauttoja ja -losseja että yhteysaluksia. Ajanmukaistetaan saaristoliikennettä ohjaavat säännökset. Pyritään uudistamaan saaristoliikenteen aluskantaa erityisesti yhteysalusliikenteen osalta, ja mahdollisuuksien mukaan myös sähköistämään aluksia.”

Alan tulevassa toimintamallissa tulee varmistaa, että toimintaa harjoittavilla yrityksillä on riittävä ja uskottava kyky selviytyä tehtävästään koko sopimuskauden ajan. Tämä edellyttää riittävää henkilöstön määrää ja osaamistasoa niin merenkulullisesti, teknologisesti kuin liikkeenjohdollisesti sekä riittäviä taloudellisia resursseja varmistaa alusten toimivuus ja mahdollisten uudisrakennusten rahoitus.

6.2 Toimintamallien ja sopimuskausien vaikutukset alaan

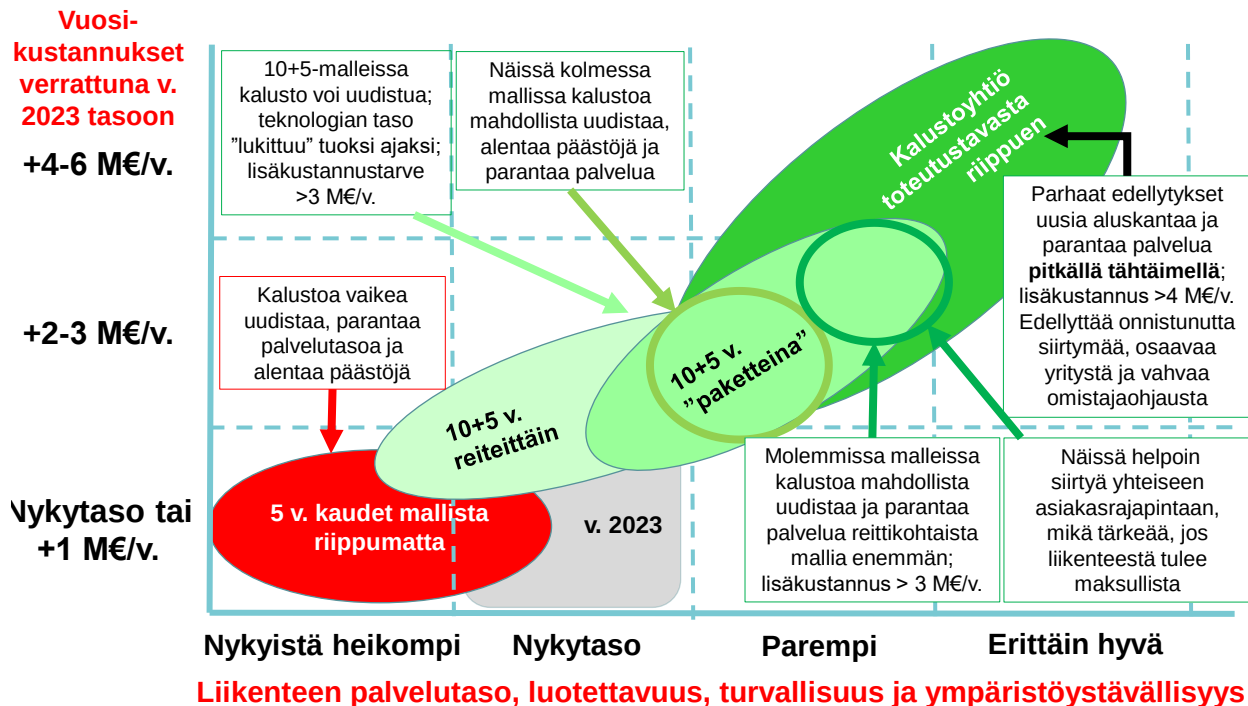
Kuva 16 havainnollistaa tässä toimeksiannossa käsiteltyjen toimintamallien ja eri pituisten sopimuskausien vaikutuksia yhteysalusliikenteen palvelutasoon, luotettavuuteen, turvallisuuteen ja ympäristöystävällisyyteen. Kuvion pääviesti on pelkistetyksi seuraava:

Vuoden 2022 tasoisella tai sitä vain hieman korkeammalla rahoituksella yhteysalusliikenteen toiminnan taso todennäköisesti taantuu nykyisten sopimuskausien päättyessä, jos seuraavia kilpailutuksia jatkettaisiin 5-vuotisin sopimuksin 2030-luvun puolelle (mallit 1a ja 2a). Tämä johtuu siitä, että aluskalustoa ei todennäköisesti olisi juurikaan mahdollista uudistaa nykyisestä, vaan se pysyisi samana seuraavan sopimuskauden ajan. Tällöin alusten keski-ikä nousisi vuosi vuodelta.

Vuodesta 2023 määrärahojen todellinen taso nousi noin 3 miljoonalla eurolla vuodessa, kun arvonlisäveron osuus poistui määrärahan kokonaissumman kuitenkin muuttumatta. Aiempien vuosien määrärahoista

²⁸ Näistä kahdeksasta toimijasta vain Ew Finland Oy operoi tällä hetkellä (syyskuu 2023) myös Ahvenanmaan maakuntahallituksen kilpailuttamilla reiteillä.

tyypillisesti yli 90 % on käytetty liikennepalveluiden ostoon. Tämä poikkeuksellinen ja kertaluontoinen muutos antaa aiempaa huomattavasti paremmat edellytykset kehittää alaa sekä hyödyntää myös meriklusterin teknologista kehityspotentiaalia entistä taloudellisempien, ympäristöystävällisempien ja turvallisempien alusten saamiseksi tähän liikenteeseen.



Kuva 16 Havainnollistus eri mallien ja eripituisten sopimuskausien mahdollistamasta yhteysalusliikenteestä

Kuvion keskikohdan rahoitustaso kuvastaa tätä uutta tilannetta, jossa pohdittavaksi tulee pitempien, esimerkiksi 10+5-vuotisten reittikohtaisten (malli 1b) tai ns. pakettisopimusten (malli 2b) ja toisaalta liikennettä operoivan kalustoyhtiön käyttö (malli 3a). Näissä kolmessa mallissa on taitavalla kilpailutuksella ja selkeillä sopimuskannusteilla mahdollista uudistaa kalustoa, alentaa liikenteen päästöjä ja parantaa palvelua sekä kohottaa toimijoiden osaamistasoa. Vuoden 2023 määrärahasolla 10+5 vuoden pakettikilpailutus ja liikennettä operoiva kalustoyhtiö ovat melko samalla viivalla yllä mainittujen alan kehittämistavoitteiden suhteen.

Reittikohtaisilla 10+5 vuoden kilpailutuksilla (malli 1b) näiden tavoitteiden saavuttaminen ei ole yhtä todennäköistä, koska esimerkiksi alusten ristikkäinen käyttö on hankalampaa ja/tai vara-alusten määrä suurempi kuin isompia liikennealueita kattavissa pakettisopimuksissa. Reittikohtaisessa mallissa tämä voisi toteutua vain, jos sama operaattori voittaisi suurimman osan yksittäisten reittien kilpailutuksista.

Liikennettä operoivaan kalustoyhtiöön (malli 3a) siirtyminen olisi iso muutos nykyiseen, ja se edellyttäisi selkeää poliittista tahtotilaa ja päätöstä. Mikäli poliittinen tavoitetaso ja siihen pääsyn aikataulu esimerkiksi päästövähennysten osalta on erittäin kunnianhimoinen, tavoitteeseen pääsy näin pienillä ja erikoistuneilla markkinoilla on vaikeaa. Se olisi mahdollista vain operoivan kalustoyhtiön avulla tai taitavasti järjestetyn pitkäaikaisten sopimuskausien kilpailutuksella ja siihen liittyvällä neuvottelumenettelyllä, jossa nykyisiä yksittäisiä reittejä on koottu isommiksi kokonaisuuksiksi tai paketeiksi.

Järvi-Suomen lautta- ja lossiliikenteessä on parhaillaan meneillään neuvottelumenettely 20-vuotisesta sopimuskaudesta ELY:n peruttua alkuperäisen kilpailutuksen päätöksen. Mikäli yhteysalusliikenteessäkin voitaisiin soveltaa näin pitkää sopimuskautta, se olisi kaluston ja liikenteen kehittämisen kannalta lähes kalustonsa omistavan ja operoivan yhtiön kaltainen ratkaisu (malli 3a). Toisaalta pitkiin sopimuskausiin liittyy esimerkiksi liiketoiminnan jatkuvuuteen ja omistuspohjaan liittyviä riskejä, joita mallissa 3a ei ole.

Tällainen tavoite voisi olla siirtyminen pääosin tai lähes kokonaan sähköisiin yhteysaluksiin 2030-luvun alkupuolella. Tavoite on olemassa ja tiedossa olevan teknologian puolesta täysin mahdollinen. Tällöin liikennepalvelun hankinnan vuosikustannus nousisi arviolta 4–5 miljoonaa euroa vuoden 2022 tasosta noin 10–15 vuoden ajan. Tämä taso on nyt lähes saavutettu, kun vuoden 2023 alusta yhteysalusliikenteen vuosittaiset määrärahat ovat tosiasiallisesti nousseet noin 3 miljoonaa euroa. Tämä harvinainen mahdollisuus tulisi nyt osata käyttää viisaasti.

Uudisrakennusten sijaan tarjolle voi lähivuosina tulla useita alle 40-vuotiaita norjalais- tai tanskalaisaluksia. Tämä johtuu siitä, että Norjassa ja Tanskassa uudet teknologiat ja käyttövoimat ovat olleet osa lautta- ja yhteysalusliikenteen kilpailutuksen ehtoja tai tavoitetilaa jo useita vuosia, minkä seurauksena aluskalusto uusiutuu siellä lähivuosina nopeasti. Hyvin lyhyellä tähtämellä tämä voi näyttäytyä Suomen kannalta hyvänä vaihtoehtona, mutta toteutuessaan kehityskulku lykkäisi suomalaisen yhteysaluskaluston uusiutumista pitkälle tulevaisuuteen.

6.3 Yhteysalusliikenteen toimintamallien päävaihtoehdot

Tulevat muutokset toimintaympäristössä heijastuvat monin tavoin saariston liikennetarpeisiin ja yhteysalusliikenteeseen, mutta näiden vaikutusten arviointi on tämän tarkastelun ulkopuolella. Lähtökohtana on nykyisen kaltainen liikenteen kysyntä ja palvelutarjonta, ml. reittiverkosto ja aikataulut.

Arvioitaessa tässä tarkasteltujen mallien potentiaalia vastata yhteysalusliikenteen tulevaisuuden haasteisiin seuraavan 10–20 vuoden aikana esiin nousee kaksi päävaihtoehtoa. Näiden asettaminen keskinäiseen paremmuusjärjestykseen on poliittinen päätös, joka edellyttää kokonaisharkintaa saavutettavien hyötyjen ja järjestelyn aiheuttamien haittojen osalta huomioiden myös niiden käytännön toteuttamisen haasteet.

Nämä päävaihtoehdot tarjonnevat myös parhaat edellytykset paitsi sopeutua tuleviin toimintaympäristön muutoksiin myös huomioida saaristolain uudistuksessa mahdollisesti esiin nousevat uudet palvelutarpeet, liikenteen mahdollisen maksullisuuden järjestelyt sekä asiakasrajapinnan yhtenäinen ja ajantasainen hoito:

- vähintään 10+5 vuoden tai jopa 20 vuoden sopimusmalli niin, että nykyisistä reiteistä kootaan 4–7 laajempaa liikennealuetta (**malli 2b**), tai
- aluksiaan operoiva valtion kalustoyhtiö (**malli 3a**).

Molemmat vaihtoehdot edellyttävät määrätietoista, selkeää ja pitkäjänteistä poliittista ohjausta valtioneuvostolta ja vastuuministeriöiltä. Tämän ohjauksen tulee välittyä kilpailutusta hoitavan ja liikenteen toimivuutta seuraavan ELY-keskuksen suuntaan kaikissa tapauksissa, mutta erityisesti mallissa 2b. Ilman tällaista ohjausta kilpailutusta hoitava viranomainen ei voi pelkästään omin päätöksin hyödyntää sitä ainutkertaista potentiaalia, joka yhteysalusliikenteen kehittämiseksi nyt on.

Määrätietoisien ja pitkäjänteisen poliittisen ohjauksen merkitys valtionyhtiö FinFerriesin omistajaohjaukseen korostuu erityisesti mallissa 3a. Myös mallissa 2b valtion omistajaohjauksen tulee toimia hyvin ja johdonmukaisesti, jotta alan keskeinen palveluntarjoaja voisi toimia palvelutehtävässään parhaalla mahdollisella tavalla.

Ottaen huomioon nykyiset sopimuskaudet ja tulevien kilpailutusten valmisteluun ja toteutukseen tarvittava aika, poliittiset päätökset yhteysalusliikenteen toimintamalleista tulisi tehdä tämän hallituskauden aikana. Orpon hallitusohjelman kirjaus yhteysalusliikenteen kehittämisestä on tulkittavissa valmiudeksi tehdä tarvittavia päätöksiä asiassa.

Lähteet

- Heinonen S., Auri E., Mylly M., Repka S., Ojala L., Pöntynen R. (2021) Tulevaisuuden yhteysalusliikenne: selvitys kehittämistarpeista. Maa- ja metsätalousministeriön julkaisuja 2021:16; Saatavissa suomeksi [täällä](#) ja ruotsiksi [täällä](#) (Jord- och skogsbruksministeriets publikationer 2021:25)
- Jaakkola, T. (2014) Opinnäytetyö. Yhteysalusliikenne tulevaisuudessa. Haettavissa [täältä](#).
- Karjalainen, J. (2019) Markkinoiden kilpailullisuuden ja kilpailun vaikutusten arviointi: Teoreettinen viitekehys, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2019:13
- Laasma, A., Otsason, R., Tapaninen, U. ja Hilmola O-P (2022) Evaluation of Alternative Fuels for Coastal Ferries, Sustainability 2022, 14, 16841; [täältä](#).
- Linkama, Eeva ym. (2016) Liikennepalvelut Saaristomerellä ja Suomenlahdella. Tilannekuva 2016. ELY-keskus. Haettavissa [täältä](#).
- Nieminen, J. (2019) Yhteysalusliikenteen järjestämisen pirullisuus. Haettavissa [täältä](#).
- Ojala, L. (2021) Osa-alue 4: Yhteysalusliikenteen rahoitus ja hallinnointi, teoksessa Heinonen S., Auri E., Mylly M., Repka S., Ojala L., Pöntynen R. (2021) Tulevaisuuden yhteysalusliikenne: selvitys kehittämistarpeista. Maa- ja metsätalousministeriön julkaisuja 2021:16; Saatavissa suomeksi [täällä](#) ja ruotsiksi [täällä](#) (Jord- och skogsbruksministeriets publikationer 2021:25)
- Porter, M.E. (1980) Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors, Harvard University Press
- Solakivi T., Paimander A. ja Ojala L. (2022) Cost competitiveness of alternative maritime fuels in the new regulatory framework, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Volume 113, December 2022, [täältä](#)

LIITTEET

Liite 1 Yhteysalusliikenteen matkustajamäärät vuonna 2022 ja muutos vuoteen 2021 sekä raskaskuljetuspalveluiden tonnimäärät vuonna 2022

Lähde: ELY-keskus

Reitti vuonna 2022	Matkustaja-määrä	Liikennöitsijä	Muutos vuodesta 2021
Utö	49 874	Kuljetus Savolainen Oy	6,4 %
Kotka-Pyhtää	37 647	Suomen Saaristovarustamo Oy	-2,0 %
Parainen	30 736	Suomen Saaristovarustamo Oy	-8,5 %
Porvoo-Sipoo	16 912	EW Finland Oy	2,5 %
Velkua	16 880	Suomen Saaristovarustamo Oy	6,9 %
Rymättylä	15 768	Kuljetus Savolainen Oy	0,0 %
Hiittinen	12 653	Kuljetus Savolainen Oy	-1,3 %
Nauvon pohjoinen	11 313	Kuljetus Savolainen Oy	-3,0 %
Iniö-Houtskari	10 352	Suomen Saaristovarustamo Oy	4,9 %
Nauvon eteläinen ja poikittainen	7 829	Suomen Saaristovarustamo Oy	10,1 %
Korppoo	3 429	Archipelago Lines Oy	-5,7 %
YHTEENSÄ	213 393		
Avustettavat reitit			
Pieni rengastie	25 527	Sundqvist Investments Oy Ab	-19,4 %
Saariston rengastie	20 095	Suomen Lauttaliikenne Oy	-25,3 %
Raasepori	1 225	Sommaröstrand Ky	-20,9 %
Inkoo	102	Hoverline	-74,8 %
KAIKKI YHTEENSÄ	260 342	YHTEENSÄ	-4,5 %

Raskaskuljetus-palvelut	Rahtimäärä tonnia
Saaristomeri	4 300
Avustettavat	
Raasepori-Inkoo	625
Loviisa	180

Liite 2 Valtion vuosien 2023 ja 2024 tulo- ja menoarvio: Saaristo- ja yhteysalusliikenteen ostot ja kehittäminen

Tulo- ja menoarvio vuodelle 2023

Lähde: Talousarvioesitys [2023](#)

54. Saaristo- ja yhteysalusliikenteen ostot ja kehittäminen (siirtomääräraha 3 v)

Momentille myönnetään 17 886 000 euroa vuodelle 2023. Määrärahaa saa käyttää:

- 1) saariston yhteysalusliikennepalveluihin ja niistä aiheutuviin kulutusmenoihin sekä selvityksiin ja tiedottamiseen
- 2) saariston yhteysalusliikenteen käyttämien laitureiden kunnostamiseen
- 3) yhteysalusliikennettä korvaavien yksityisluonteisten jätteiden kunnossapidon avustamiseen
- 4) aikaisempina vuosina myönnettyistä valtuuksista aiheutuvien menojen maksamiseen.

Lisäksi määrärahasta saa myöntää avustuksia saariston kulkuyhteyksiä hoitaville liikenteenharjoittajille valtioneuvoston asetuksen (371/2001) mukaisin perustein.

Määräraha budjetoidaan avustusten osalta maksatuspäätösperusteisena.

Valtuus

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus oikeutetaan solmimaan aikaisempina vuosina myönnettyjen valtuuksien mukaisia sopimuksia siltä osin kuin valtuuksia ei ole käytetty.

Selvitysosa: Saariston kehityksen edistämisestä annetun lain (494/1981) mukaan valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston vakituisella väestöllä on käytettävissä kuljetuspalvelut.

Yhteysalusliikenne on Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla olevaa liikennettä ja se kattaa lähes kaikki Saaristomeren ja Suomenlahden vakituisesti asutut saaret, joihin ei ole tieyhteyttä. Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus hankkii yhteysalusliikennepalvelut kilpailuttamalla. Yhteysalusliikenteen matkustajamäärän vuonna 2023 arvioidaan olevan n. 230 000.

Kokonaispalvelusopimuksista aiheutuvat menot matkustajaa kohden ovat noin 75 euroa/matka ja yhteysalusreittien varrella olevaa vakinaista asukasta kohden n. 30 000 euroa vuodessa.

Avustuksilla pyritään säilyttämään kulkumahdollisuudet sellaisten saaristoalueiden asukkaille, joilla ei ole käytettävissä kiinteää tieyhteyttä tai varsinaista yhteysalusliikennettä. Avustus kohdistuu lähinnä Suomenlahden sekä Turunmaan saariston henkilö- ja tavarakuljetusten järjestämiseen.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksella on voimassa oleva sopimus liikennepalveluiden tuottamisesta Rymättylän yhteysalusreittialueella vuosina 2020—2023 sekä Hiittisten ja Kotka—Pyhtään reittialueilla vuosina 2014—2023.

Määrärahan mitoituksessa huomioon otetut muutokset (1 000 euroa)

Yhteysalusliikenteen laiturien korjaukset -2 500

2023 talousarvio 17 886 000 euroa

2022 talousarvio 20 386 000 euroa

2021 tilinpäätös 19 136 000 euroa

20. Saaristo- ja yhteysalusliikenteen ostot ja kehittäminen (siirtomääräraha 3 v)

Momentille myönnetään 20 386 000 euroa. Määrärahaa saa käyttää:

- 1) saariston yhteysalusliikennepalveluihin ja niistä aiheutuviin kulutusmenoihin sekä selvityksiin ja tiedottamiseen
- 2) saariston yhteysalusliikenteen käyttämien laitureiden kunnostamiseen
- 3) yhteysalusliikennettä korvaavien yksityisluonteisten jätteiden kunnossapidon avustamiseen
- 4) aikaisempina vuosina myönnettyistä valtuuksista aiheutuvien menojen maksamiseen.

Lisäksi määrärahasta saa myöntää avustuksia saariston kulkuyhteyksiä hoitaville liikenteenharjoittajille valtioneuvoston asetuksen (371/2001) mukaisin perustein. Määräraha budjetoidaan avustusten osalta maksatuspäätösperusteisena.

Valtuus

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus oikeutetaan solmimaan aikaisempina vuosina myönnettyjen valtuuksien mukaisia sopimuksia siltä osin kuin valtuuksia ei ole käytetty.

Selvitysosa: Saariston kehityksen edistämisestä annetun lain (494/1981) mukaan valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston vakituksella väestöllä on käytettävissään kuljetuspalvelut.

Yhteysalusliikenne on Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla olevaa liikennettä ja se kattaa lähes kaikki Saaristomeren ja Suomenlahden vakituisesti asutut saaret, joihin ei ole tieyhteyttä. Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus hankkii yhteysalusliikennepalvelut kilpailuttamalla. Yhteysalusliikenteen matkustajamäärän vuonna 2024 arvioidaan olevan n. 230 000.

Kokonaispalvelusopimuksista aiheutuvat menot matkustajaa kohden ovat noin 77 euroa/matka ja yhteysalusreittien varrella olevaa vakinaista asukasta kohden n. 28 000 euroa vuodessa.

Avustuksilla pyritään säilyttämään kulkumahdollisuudet sellaisten saaristoalueiden asukkaille, joilla ei ole käytettävissään kiinteää tieyhteyttä tai varsinaista yhteysalusliikennettä. Avustus kohdistuu lähinnä Suomenlahden sekä Turunmaan saariston henkilö- ja tavarakuljetusten järjestämiseen.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksella on sopimukset yhteysalusliikennepalveluiden tuottamisesta Rymättylän, Hiittisten ja Kotka—Pyhtään reittialueilla vuosina 2024—2029.

Määrärahan käytöstä arvioidaan kulutusmenojen osuudeksi 19 886 000 euroa ja siirtomenojen osuudeksi 500 000 euroa.

Määrärahan mitoituksessa huomioon otetut muutokset (1 000 euroa)

Yhteysalusliikenteen laiturien korjaukset 2 500

2024 talousarvio	20 386 000
2023 talousarvio	17 886 000
2022 tilinpäätös	20 386 000



**TURUN
YLIOPISTO**
Kauppakorkeakoulu

Yhteysalusliikenteen toimintamallien vertailu ja riskiarviointi

Lauri Ojala

**TURUN KAUPPAKORKEAKOULUN JULKAISUJA
SARJA E-4:2023**

**ISBN: 978-952-249-646-1
ISSN: 2342-4796**