

MEKIN ROOLI SISÄVESILIIKENTEN TUKIJANA

Pekka Laukala

Suomen järvet ja meren saaristo muodostavat ainutlaatuisen kokonaisuuden, joka antaa hyvät edellytykset sisävesiliikenteen harjoittamiselle. Siis periaatteessa. Pohjoinen sijaintimme ja vuodenaikojen vaihtelut tuovat kuitenkin ongelmia, jotka ovat estäneet sisävesimatkailun kehittymisen tasolle, jonka se olisi voinut saavuttaa, jos sijaintimme olisi edullisempi.

Runsaan sadan vuoden ikäinen sisävesiliikenne on kehittynyt liikenteellisistä näkökohdista. Laivat olivat sisävesien ja rannikon saaristoissa asuville useimmiten ainoa mahdollisuus saada tilojen tuotteet markkinoille ja tuoda tarpeelliset elintarvikke- ja muut hyödykkeet saariston asukkaille.

Lossien ja siltojen kehittymisen myötä sisävesiliikenteen logistinen merkitys on vähentynyt ja siitä on kehittynyt ennen muuta kesämatkailun perusohjelmopalvelu. Tässä artikkelissa sisävesimatkailua tarkastellaan matkailun näkökulmasta

Merkittävimmät alueet

Matkailua palvelevaa sisävesiliikennettä harjoitti 1970-luvulla runsaat sata yritystä. Suurin osa näistä oli yhden tai kahden vesibussin yrityksiä, jotka harjoittivat paikkakunnallaan tai sen lähiympäristössä pienimuotoista, useimmiten runsaan tunnin mittaisten matkojen risteilyliikennettä (sightseeing). Volyymiltaan merkittävää liikennettä harjoitti huomattavasti pienempi joukko. Maaherra Viljo Virtasen johtama ”Järvimatkailutoimikunta 1973” määritteli tärkeimmiksi sisävesien liikennealueiksi Saimaan alueen aina Lappeenrannasta Pieliselle asti, Päijänteen sekä Tampereen eteläiset (Hopealinja) ja pohjoiset (Runoilijan tie) vesistöt.

Suurin varustamo aina 1980-luvulle saakka oli Saimaan Laivamatkat Oy, joka oli Saimaan keskeisten kaupunkien ja kuntien omistama. Sillä oli kymmenkunta vanhaa alusta, jotka liikennöivät paitsi Saimaan runkolinjalla Kuopio-Savonlinna-Lappeenranta myös muihin Saimaan kaupunkeihin ja keskeisiin matkailukuntiin. Lähinnä tietysti

niihin, jotka olivat yhtiön omistajia (mm. Joensuu, Mikkeli, Imatra, Puumala, Punkaharju). Erityisesti saksalaisten suosima oli Saimaan Laivamatkat Oy:n risteily ”Viikko Saimaalla”, joka oli pitkään erittäin suosittu. Yksityinen varustamo Fagerlines liikennöi myös Suur-Saimaan alueella vuodesta 1973 alkaen aluksi runkolinjalla muutaman päivän risteilyohjelmien.

Pielisellä, Päijänteellä, Hopealinjalla ja Runoilijan tiellä toimi kullakin yksi merkittävä varustamo.

Rannikon keskeisimmät varustamot toimivat Helsingissä ja Turussa. Perinteisesti ehkä merkittävimpiä ovat olleet s/s J.L. Runebergin Porvoon risteilyt ja uudempana s/s Ukko-Pekan liikennöinti Turun ja Naantalien välillä.

Sisävesiliikenteen ongelmat

Kaikkia sisävesivarustamoja koskeva keskeisten ongelmien aiheuttaja oli kauden lyhyys. Huipusesonki kesti juhannuksesta koulujen alkuun elokuussa. Toinen merkittävä tekijä oli riippuvuus säätilasta. Tästä kärsi vähiten Hopealinja, jonka asiakkaita yli puolet oli ulkomaalaisia ja siten enakkoon matkansa tilanneina eivät olleet erityisen ”sääherkkiä”. Eniten sääalttiita olivat vanhat ”Saimaan valkokyljet”, jotka eivät aina pystyneet tarjoamaan sisätiloja kaikille matkustajille, jos laiva sattui olemaan täynnä. Nämä kaksi tekijää yhdessä aiheuttivat sen lähes mahdottoman tilanteen, että lyhyenä purjehduskautena aikaansaadulla liikevaihdolla oli erityisen hankala kattaa ympärivuotiset kustannukset puhumattakaan perusparannuksista ja uusinvestoinneista.

Myös omistus pohja oli ainakin Saimaan Laivamatkat Oy:lle rasite. Kunnallispoliittisin perustein valitut hallitukset eivät olleet erityisen vahva tuki operatiiviselle toiminnalle. Samoin liikennöinti kaikkiin omistajakuntiin tuotti merkittäviä tappioita. Toisaalta yhtiön kosketuspinta keskeisiin poliittisiin päättäjiin edesauttoi julkisten tukien tavoittelussa, mikä sinänsä oli liiketaloudellisen toiminnan



Pekka Laukala

oik.kand.

*MEKin hallintojohtaja ja
osastopäällikkö 1973-2006*

MEKin va. johtaja 1997-99

*VM:n hallintotarkastaja
1970-73*

näkökulmasta myös ongelmallista. Liiallisesta avustusherkkyydestä seurasi omaehtoisen markkinoinnin ja myyntityön aliarvostaminen.

Valtion näkökulma

Valtion matkailuhallinnossa on sisävesien liikenne aina nähty merkittävänä osana Suomen matkailukuvaa. Sisävesiliikennettä tuettiin suorina avustuksina 1960-luvulta 1990-luvun puoliväliin. Avustaminen perustui näkemykselle, että ilman valtion tukea tämä merkittävä imagollinen matkailupalvelu hiipuu olemattomiin. Näiden toiminta-avustusten lisäksi valtio on myöntänyt sisävesiliikenteelle joitakin erillismäärärahoja.

Sisävesiliikenteen ongelmia käsiteltiin 1970- ja 1980-luvuilla kahdessa arvovaltaisessa komiteassa. ”Järvimatkailutoimikunta 1973”, jota johti maaherra Viljo Virtanen, ehdotti, että valtion avustuksen (40 %) ja halpakorkoisen lainan (35 %) turvin tärkeimmille reiteille rakennettaisiin ensi vaiheessa neljä uutta alusta. Näistä kaksi piti sijoittaman Saimaan runkoreitille, yksi Pieliselle ja yksi Hopealinjalle (Tampere-Hämeenlinna). Valtion budjettiin saatiin sitten 70-luvun puolivälissä rahat ensimmäisen laivan rakentamista varten. Uudisrakentaminen osoittautui kuitenkin erittäin kalliiksi, minkä vuoksi budjettiperusteluja muutettiin siten, että määrärahoja saattoi käyttää myös suunnitellun uuden aluksen kaltaisen käytetyn aluksen hankintaan ja kunnostamiseen. Tällä tavoin saatiin Savonlinna-Lappeenranta -reitille m/s Saimaan Helmi. Erinäisten vaiheiden jälkeen se päättyi Helsingin kautta jonnekin Länsi-Suomen rannikolle. Muita toimikunnan ehdottamia aluksia valtio ei rahoittanut.

Kansliapäällikkö Bror Wahlroosin johtama ”Sisävesimatkailutoimikunta” totesi 1980-luvun alussa sisävesiliikenteen olevan merkittävä, Suomen matkailukuvalle luonteenomainen lisäpalvelu, jota tämän vuoksi on syytä tukea valtion varoin. Toimikunta ei sen sijaan pitänyt sisävesiliikenteen liiketaloudellista arvoa varsinkaan valuuttatulojen kannalta erityisen merkittävänä. Tuona aikana vain neljä prosenttia alusten matkustajista oli ulkomaalaisia. Poikkeuksena oli Hopealinja, jossa yli puolet oli ulkomaalaisia. Toimikunnan esityksestä valtion budjettiin tuli määräraha, josta voitiin myöntää lainoja markkinointiin sekä kotimaassa että ulkomailta.

Tuen päätyminen

MEK siirtyi vuonna 1994 ns. nettobudjettiin. Se tarkoitti, että kaikki MEKin menot oli kirjattu yhdelle momentille. Tämän vuoksi erillisistä avustusmomenteista oli luovuttava. Uudelta toimintamomentilta ei voinut myöntää avustuksia, koska sen määrärahat oli tarkoitettu MEKin omiin menoihin.

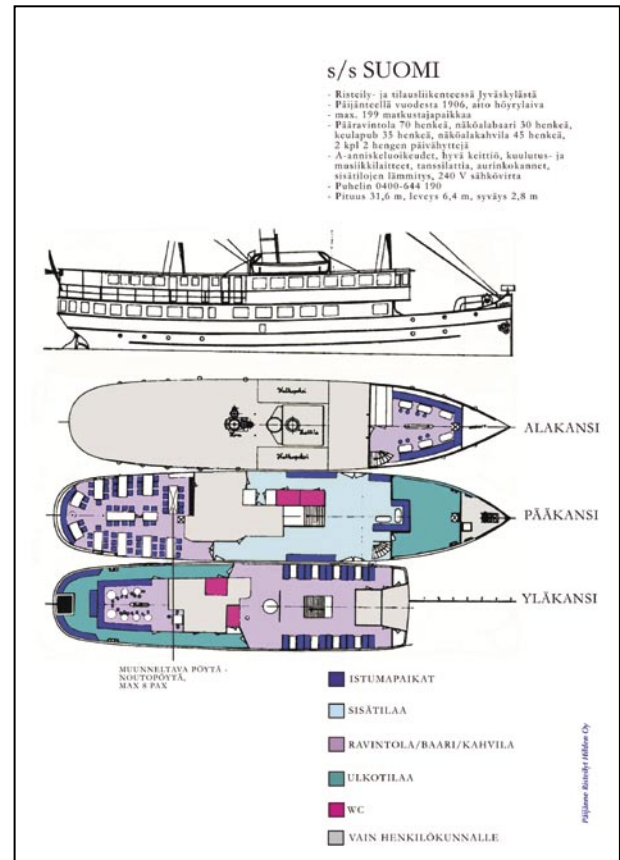
Sisävesivarustamot olivat varsin pettyneitä tähän muutokseen. Käytyjen neuvottelujen jälkeen päädyttiin ratkaisuun, jossa MEK perustaisi vuosittain sisävesimatkailun markkinointiprojekteja, joihin käytettäisiin vastaava summa valtion osuutta kuin aiemmin oli käytetty avustuksiin. Varustamot eivät tästäkään oikein pitäneet, koska he katsoivat asemansa muuttuneet olennaisesti. Olivathan ne aiemmin saaneet valtiolta rahaa ja nyt ne joutuivat maksamaan projektien omarahoitusosuutensa. Ongelman ydin lienee kuitenkin ollut, että varustamolla ei ollut paria poikkeusta lukuun ottamatta halukkuutta eikä taloudellisia edellytyksiä markkinoinnin lisäämiseen. Tämä vaihe päättyikin varustamoiden omarahoituksen puuttumiseen parissa kolmessa vuodessa. Sen jälkeen sisävesiliikenne ei ole saanut valtiolta minkäänlaista erityistukea. Investointeja ja kehittämishankkeita toki on edelleenkin tuettu, mutta se on tapahtunut lähinnä TE-keskusten kautta.

Tulevaisuus

Mikäli Suomen järviolue sijaitsisi jossakin Keski- tai Etelä-Euroopassa, järvillämme olisi vilkas matkustajaliikenne ja toinen toistaan hienompia aluksia monipuolisine palveluineen. Jotakin sellaista, jota Saimaa Ferries tavoitteli uusimmalla aluksellaan. Tasoja ja palveluja. Sillä hankkeella vain oli suunnattomasti epäonnea Irakin sodasta alkaen.

Nykyaikainen matkailija on valmis maksamaan hyvästä palvelutasosta. Järviliikenteen ongelma tulee edelleen olemaan, miten kattaa kallistuvat investointimenot lyhyen purjehduskauden tuloilla. Suomalainen yritysmaailma ei ole vielä riittävästi löytänyt sisävesialuksiamme yritysten käyttöön kauden jatkamiseksi. Tietenkin tämäkin on laatu-kysymys.

Palvelujen verkottaminen auttaa myös järvilii-kennettä. Siitä on esimerkkinä Saimaa Ferriesin, Roll Laivojen ja Kristina Cruisesin käynnistynyt yhteistyö. Toimisiko sisävesimatkailussakin suuruuden ekonomia?



Kun makuuhyttejä ei tarvita, päivärasteilyjä varten sisustetut alukset tarjoavat runsaasti yleistä tilaa.