

Kaupunginvaltuusto	§ 64	11.06.2018
Kaupunginhallitus	§ 264	18.06.2018
Kaupunginhallitus	§ 402	26.11.2018

Valtuutettu Vilhelm Junnilan ym. valtuustoaloite väylämaksujen kohtuullistamisesta ja luotsausmaksujen subventoinnista risteilyalusten saamiseksi Naantalin satamaan

474/00.07.01/2018

Kaupunginvaltuusto 11.06.2018 § 64

Valtuutettu Vilhelm Junnila luki ja jätti valtuuston kokouksessa seuraavan 30 valtuutetun allekirjoittaman aloitekirjelmän:

"Naantalin Satama on kehittänyt laituriratkaisujaan, jotta ne palvelevat useamman varustamon toiveita. Aiemmin jopa Viking Line liikennöi kotikaupunkiimme. Sen jälkeen on ollut hiljaista. Toinen merenrantakaupunki Kotka on viime vuosina onnistunut houkuttelemaan risteilyaluksia. Tänä vuonna viisi alusta saapuu Kotkan kantasatamaan ja ensi vuodelle varauksia on kymmenen. Aluksille mahtuu 500 - 700 vierailijaa. Yrittäjäyhdistykset sekä paikalliset yrittäjät ovat olleet innoissaan. Asukkaat ovat hyötäneet pidemmistä aukioloajoista ja panostuksista palveluihin. Risteilyalukset tuovat ylimääräistä ostovoimaa, jotka eivät edellytä erillistä majoituskapasiteettia. Kotkan kokemukset ovat olleet myönteisiä.

Naantalissa ja Turussa suurin haaste risteilyalusten houkuttelemiselle eivät ole olleet myyntiponnistukset vaan logistiset syyt. Väylämaksut ja saariston pitkistä etäisyyksistä johtuen luotsausmaksut ovat kohonneet tarpeettoman korkealle. Varustamo on voinut säästää edestakaisella matkalla peräti 10 000 euroa, jos se on mennyt helpommin saavutettavaan satamaan, kuten Helsinkiin tai Maarianhaminaan. Turun satama on toisinaan vaatinut luotsausmaksujen kohtuullistamista. Luotsauksen avaamisesta kilpailulle on myös taisteltu. Siihen ei ole kuitenkaan tulossa merkittäviä muutoksia.

Naantalin näkökulmasta kevyempi ja luovempi ratkaisu voisi olla väylämaksujen kohtuullistaminen ja luotsausmaksujen subventointi, joka mahdollistaisi risteilyalusten kiinnittymisen Naantalin satamaan. Meillä on kunnon syväväylä ja olemme tunnettu kohde erityisesti kesäaikaan. Risteilyalusten houkuttelu ei ole utopiaa vaan realismia, jos inframaksuja pystytään järkevällä suunnittelulla alentamaan risteilyalusten osalta ja siten tekemään vierailuista taloudellisesti perustelua.

Edellä olevan perusteella me allekirjoittaneet kaupunginvaltuutetut esitämme, että Naantalin kaupunkikonserni selvittää mahdollisuudet väylämaksujen kohtuullistamiseen ja luotsausmaksujen subventointiin risteilyalusten osalta sekä val-

mistelee toimenpiteitä risteilyalusten houkuttelemiseksi Naantaliin vuoteen 2020 mennessä."

KAUPUNGINVALTUUSTO:

Valtuustoaloite merkittiin vastaanotetuksi.

Kaupunginhallitus 18.06.2018 § 264

KAUPUNGINJOHTAJA:

Kaupunginhallitus lähettää valtuustoaloitteen kaupunginkamreerille ja elinkeinoasiamiehelle valmisteltavaksi ja mahdollisia toimenpiteitä varten siten, että he hankkivat asiassa Naantalin Satama Oy:n kannanoton.

KAUPUNGINHALLITUS:

Kaupunginjohtajan ehdotus hyväksyttiin.

Kaupunginhallitus 26.11.2018 § 402

Kaupunginkamreeri Juha Heinonen:

Elinkeinoasiamies Jorma Ranta, Naantalin Satama Oy:n toimitusjohtaja Pasi Haarala ja kaupunginkamreeri muodostivat aloitteen käsittelyä varten työryhmän. Työryhmä kokoontui kaksi kertaa ja kävi useita sähköpostikeskusteluja asiassa.

Elinkeinoasiamiehen arvio risteilyliikenteen taloudellisesta vaikutuksesta:

"Risteilyvieraitten rahankäyttöä arvioitaessa on huomioitava mm. seuraavia seikkoja:

- Kaikki matkustajat eivät tule maihin, esim. tuhannesta matkustajasta voidaan olettaa noin 700 tulevan maihin.
- Matkustajien ajankäyttö maissa jää käytännössä noin viiteen tuntiin.
- Vierailijoiden ostoskäyttäytyminen ja varallisuus. Naantalissa ei ole tarjolla kansainvälisesti kiinnostavia suomalaisia brändituotteita, joista varakkaat risteilyturistit ovat kiinnostuneita

Edellä mainitut seikat huomioiden maihin tulevien 700 matkustajan rahankäyttö kohdistuu pääasiassa kiertojeluihin, ruokailuun ja virvokkeisiin sekä vierailukohteitten pääsylippuihin. Yhden laivan matkustajien jättämä rahavirta voisi olla noin 85 000 euroa eli 85 euroa / laivamatkustaja, josta kuluksen jälkeen voisi alueelle jäädä lisätuloa noin 40 000 euroa. Kotkassa matkustajat jättävät julkisuudessa liikkuneiden arvioiden mukaan 65 - 80 euroa /matkustaja."

Naantalin Satama Oy, toimitusjohtaja Pasi Haarala:

"Emme ota kantaa väylämaksujen kohtuullistamiseen ja luot-

sausmaksujen subventointiin, koska satamayhtiöllä ei ole niihin suoraa vaikutusmahdollisuutta. Lausuntomme pohjautuu sataman nykyiseen infraan ja arvioituun laivaliikenteeseen.

Nykyinen laiturikapasiteettimme on erittäin varattua:

- Laiturit 15 - 17 ovat bulk-tavaran laitureita ja niissä voidaan käsitellä vain teollisuudelle tulevia raaka-aineita.
- Laituri 20 on Ahvenanmaan liikenteen käytössä ja se on pieni risteilyaluksille. Laituria ei voi pidentää, koska se sulkisi reitin laitureille 26/27 ja 23 - 24.
- Laituri 26/27, joka on juuri pidennetty, on Finnlinesin linjaliikenteen käytössä.
- Nykyinen linjaliikenne laiturista 26/27 rajaa mahdollisen risteilyliikenteen vierailuajan lyhyeksi, käytännössä arkin satunnaisesti klo 12.00 - 18.00 välissä.

Risteilyliikenteen ja sen matkustajien vaatimat muutokset, mikäli laiturin 26/27 käyttö olisi aikarajoitukset huomioiden mahdollista:

- Risteilyaluksien matkustajat kulkevat maihin yleensä laivojen kyljestä ja tällainen pitäisi siis rakentaa.
- Mikäli risteilijällä on avattava keula- tai peräportti, olisi matkailijoiden siirtäminen mahdollista.
- Isot risteilijät kulkevat Helsingin kautta Pietariin, joten poikkeama tänne olisi tehtävä jotenkin erittäin houkuttelevaksi.
- Nykyistä liikennekonseptia vaarantamatta ainoa vaihtoehto olisi uusi laituripaikka esim. laiturin 26/27 "jatkeena" kohti Saharantaa.
- Tila on ahdas, mutta voisi mahdollistaa jalankulkusillakkeen rakentamisen.
- Rakentaminen maksaisi useita miljoonia euroja. Rahoittaminen risteilijöiden tuomista alus- ja matkustajamaksuista olisi hyvin haasteellista.

Tältä pohjalta en pidä todennäköisenä, että satamayhtiöllä olisi mitään liiketaloudellisia mahdollisuuksia toteuttaa nykymallisessa toiminnassamme risteilyalusten vastaanottoa."

Aloitteessa kiinnitetään huomio tärkeisiin tekijöihin, jotka vaikuttavat risteilyalusten saamiseen – väylämaksut ja luotsausmatkan pituus. Näiden suuruuteen kaupunki ja satamayhtiö eivät voi suoraan vaikuttaa, koska ne ovat valtion viranomaismaksuja.

Aloitteessa viitataan väylämaksujen subventointiin. Työryhmä katsoo, että kunnan toimialaan ei voi kuulua valtion viranomaismaksujen subventointi. Mikäli subventio tehtäisiin kunnan toimesta suoraan risteilyliikenteen harjoittajan hyväksi, olisi se todennäköisesti toimintaa, jonka suhteen tulee tehdä arviointi siitä, sisältääkö se kiellettyä valtiontukea.

EU:n valtiontukisääntöjä sovelletaan, jos kaikki valtiontuen tunnusmerkit

täyttyvät:

- Julkisia varoja kanavoidaan julkisiin tai yksityisiin yrityksiin - yrityksellä tarkoitetaan taloudellista toimintaa harjoittavia yksiköitä niiden oikeudellisesta muodosta riippumatta.
- Etu on valikoiva eli kohdistuu vain tiettyihin yrityksiin.
- Toimenpide vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla tuensaajaa.
- Toimenpide vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Jäsenvaltioiden välisellä kaupalla ei tarkoiteta konkreettisesti, että ko. yritys käy kauppaa, vaan että vaikuttaa eri valtioiden kaupallisiin suhteisiin. Väylämaksujen subventiossa kaikki tunnusmerkit näyttäisivät täyttyvän.

Kielletyn valtiontuen de minimis -tason (3 v / 200 000 euroa) selvittämiseksi pitäisi pystyä selvittämään kaikkien muidenkin viranomaisen mahdollisesti myöntämä tuki, ei ainoastaan tuen myöntäjän. Valtiontuen ryhmäpoikkeusasetuksen piiriin kuuluu

- alueellisia investointi- ja toimintatukia
- tukia pk-yrityksille
- tukia tutkimus- ja kehitystyöhön sekä innovaatiotoimintaan
- koulutustukea
- tukia epäedullisessa asemassa olevien tai alentuneesti työkykyisten työntekijöiden työhönottoon ja työllistämiseen
- tukea ympäristönsuojeluun ja energia-alalle
- tukea tiettyjen luonnonmullistusten aiheuttaman vahingon korvaamiseksi
- sosiaalista kuljetustukea syrjäisten seutujen asukkaiden hyväksi
- tukea laajakaistainfrastruktuureille
- tukea kulttuurin ja kulttuuriperinnön sekä audiovisuaalisten teosten edistämiseen
- tukea urheiluinfrastruktuureille ja monikäyttöisille vapaa-ajan infrastruktuureille
- investointitukea paikallisille infrastruktuureille
- tukea alueellisille lentoasemille
- tukea meri- ja sisävesisatamille.

Ryhmäpoikkeusasetusta voidaan soveltaa kansallisesti rahoitettuihin tukitoimenpiteisiin sekä Euroopan rakenne- ja investointirahastoista EU:n osaksi rahoitettuihin toimenpiteisiin. Näistä kriteereistä ei mikään tunnu osuvan aloitteessa tarkoitettuun problematiikkaan.

Työryhmä katsoo, että nykytilanteessa ei kaupungin ole mahdollista ryhtyä subventoimaan millään tavoin väylä- ja luotsausmaksuja. Myöskään Naantalintalintal Satama Oy:n ei ole tarkoituksenmukaista ryhtyä uusiin laituri-investointeihin.

VS. KAUPUNGINJOHTAJA:

Kaupunginhallitus

- merkitsee kaupunginkamreerin, elinkeinoasiamiehen ja

Naantalin Satama Oy:n toimitusjohtajan valtuutettu Vilhelm Junnilan ym. aloitteeseen antaman selvityksen tiedokseen ja saattaa sen valtuuston tietoon

- ehdottaa valtuustolle, että valtuutettu Vilhelm Junnilan ym. aloite merkitään loppuun käsitellyksi.

KAUPUNGINHALLITUS:

Vs. kaupunginjohtajan ehdotus hyväksyttiin.