

Ruotsalaiset investitukset pitävät laivainvestointia kannattavana

Investointi maksaisi itsensä takaisin yhteiskuntataloudellisesti 13 vuodessa

JARI JURKKA

VAASA Merenkurkun uuden laivan investointi maksaa itsensä takaisin 13 vuodessa. Näin väittää ruotsalaistutkimus.

Uumajan ja Vasan yhteistyö laivaliikenteen kehittämisessä on otettu Ruotsin puolella sen verran vakavasti, että hankkeen kannattavuudesta on tehty sekä yliopistollinen että konsulttitoimiston selvitys.

Ne vaikuttavat erittäin lupavilta. Niissä on käytetty Ruotsin Liikenneviraston suosittamia laskentamenetelmiä esimerkiksi koron ja liikennehyödyn suhteen.

Investoinnin taloudellinen takaisinmaksu perustuu pitkälle siihen aikahyötyyn, jonka lauta tarjoaa liikennöitsijöille, elinkeinoelämälle ja Merenkurkun vaikutuspiirin 850 000 asukkaalle verrattuna siihen, että Pohjanlahti kierretään pohjoisen kautta.

Uumajan yliopiston aluetieteen laitoksen professori Lars Westinin ja tutkija Jonas Westinin mukaan lautan tarkoitus on vahvistaa pohjoiseurooppalaista kuljetusjärjestelmää.

Kun kyse on suuresta kahden valtion ja niiden muutaman maakunnan sekä laajemmallekin heijastuvaista vaikutuksista, niin on selvää, että investoinnin rahoitus täytyy olla isoilla hartioilla. Tarvitaan EU:n ja valtioiden mukaantuloa merkittäväillä

summilla.

Tutkijoiden mukaan lauttaliikenteen kannattavuuslaskelmia on vaikeampi tehdä kuin muiden liikennemuotojen, koska lauttaliikenne eroaa ja on vähäisempää kuin muut liikennemuodot.

Lisäksi laskelmien epävarmuustekijät, esimerkiksi liikenteen kasvuprosentti ja investointien kannattavuuslaskelmiin kuuluvan nykyarvosuhteen valitseminen aiheuttavat sen, että tutkijoiden mukaan 140 miljoonan euron laivahan-



Wasalinella on takanaan ennätysvuosi kaikilla osa-alueilla. Uuden laivan uskotaan lisäävän matkustajia rajusti. HAVAINNEKUVA: WÄRTSILÄ

Kun kyse on suuresta kahden valtion ja useiden maakuntien hankkeesta on selvää, että investoinnin rahoitus täytyy olla valtaosaltaan isoilla hartioilla, eli EU:lla ja valtioilla.

kinnan kokonaisuus saadaan takaisin 11-14 vuoden aikana ja pahimmassa tapauksessa 18 vuoden kuluttua. Itse laivan osuus on 119 miljoonaa.

Merenkurkun laivaliikenne koki melkoisen muutoksen taxfree-kaupan päätyttyä vuonna 1997. Säännöllisen matkustaja- ja tavarankuljetuksen on katsottu alkaneen vuonna 1837. Lauttaliikenne alkoi 1947, ja parhaimmillaan matkustajia kulki yli miljoona vuonna 1997.

Halvat liput ja lahdan molemmille puolille kehittyneet turistikohteet sekä Suomesta Ruotsin tuntuureille suuntautunut talvi-

matkailu loi vilkkaan liikenteen. Heikoimmillaan lauttaliikenteen matkustajamäärä oli 2000-luvulla RG-linien ponnisteluista huolimatta 46 000 matkustajaa vuodessa. Määrä oli siis alle viisi prosenttia ennätysvuodesta.

Linja nojaa tavarankuljetuksiin, sillä taxfree-kauden 5 000 rekka-autoa on muuttunut 15 000 rekka-autoksi vuodessa. Wasalin tuotoista tulee tänään noin 38 prosenttia tavarankuljetuksesta.

Toinen kannattavuuden selvittäjä, Stellan Lundbergin Yhteiskuntasuunnittelu näkee henkilöliikenteessä selvän kasvupotentiaalin. Jo viime vuonna Wasaline ylsi 169 000 matkustajaan.

Turistikohteiden markkinointiin on panostettu, ja näkyvät Wasalandian kohtalosta huolimatta ovat hyvät. Suomalaisten yöpymiset esimerkiksi Uumajan hotelleissa ovat vuodesta 2012 kolminkertaistuneet ja ovat nyt taxfree-vuosien tasolla. NLC-turustamon aikana arvioidaan turistitulojen nousseen yhteensä 13 miljoonalla eurolla.

Katupartior ryhmän jäseniä yhdistää kiinnostus muun muassa isänmaallisuuteen, maahan-

ilmoittaa. Facebook-ryhmä on suljettu joten ulkopuoliset eivät voi nähdä ryhmän keskusteluja.