

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2007–2011



Merenkululaitos

14.3.2006

Merenkululaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelma 2007–2011

Sisältö

Yhteenveto	3
1 Toimintaympäristön kehitys	5
2 Hallitusohjelman ja hallituksen strategia-asiakirjan tavoitteet sekä hallituksen kannanotot	8
3 Merenkululaitoksen rakennemuutos	11
4 Merenkululaitoksen strategia	13
Merenkululaitoksen missio	13
Merenkululaitoksen visio	13
Merenkululaitoksen strategiset päämäärät 2010	14
Strategisten päämäärien edellyttämät toimenpiteet	16
5 Toiminta-alueiden strategiat	19
5.1 Väylänpito	19
5.2 Merikartoitus	20
5.3 Talvimerenkulku	23
5.4 Meriliikenteen ohjaus	25
5.5 Meriturvallisuus	27
5.6 Yhteysalusliikenne	30
5.7 Sisäinen tuotanto	31
5.8 Merenkulun tukipalvelut	32
5.9 Ohjaus- ja tukitoiminnot	33
6 Maksupolitiikka ja kustannusvastaavuus	36
7 Yhteenveto Merenkululaitoksen suunnitelmakauden voimavaroista	38
7.1 Rahoitus	38
7.2 Henkilöstö	40
7.3 Omaisuus	41

LIITTEET

Liite 1	Talousarviorahoitus
Liite 2	Merenkululaitoksen toimintaa ja tulostavoitteita kuvaavia tunnuslukuja
Liite 3	Merenkulun valtiontuet ja väylämaksuhojennukset

Yhteenveto

Merenkululaitos vastaa kauppamerenkulun ja muun vesiliikenteen perustoimintaedellytysten ylläpitämisestä ja kehittämisestä. Toimintamme on tehokasta ja edistämme merenkulun taloudellisuutta, turvallisuutta ja ympäristönsuojelua.

Perustehtävän hoitaminen ja valtioneuvoston asettamien tavoitteiden toteuttaminen edellyttävät seuraavien strategisten päämäärien toteuttamista vuoteen 2011 mennessä:

- Varmistamme liikenteen sujuvuuden ja taloudellisuuden myös kasvavan liikenteen olosuhteissa.
- Ylläpidämme nykyisen turvallisuustason myös kasvavan liikenteen olosuhteissa ja ennaltaehkäisemme ympäristöhaittoja.
- Toteutamme oman palvelutuotantomme mahdollisen eriyttämisen ja kehitämme markkinoiden toimivuutta.
- Hankimme palvelut alenevilla reaalikustannuksilla.
- Lisäämme oman toimintamme tuottavuutta mm. optimoimalla väyläverkostoa, keskittymällä strategian mukaiseen ydintoimintaan ja hyödyntämällä uutta teknologiaa.
- Varmistamme väyläverkoston tilan ja välityskyvyn.
- Huolehdimme meriliikennepalveluiden toimivuudesta ja saatavuudesta.
- Huolehdimme alusturvallisuuden säilymisestä.
- Optimoimme toimintamme vastaamaan yhteiskunnan ja asiakkaidemme tarpeita.
- Hallitsemme strategisia päämääriämme uhkaavat riskit.
- Huolehdimme osaamisen säilymisestä ja kehittämisestä.
- Varmistamme, että henkilöstömme voi hyvin ja on motivoitunutta.
- Hallitsemme verkostotoiminnan.

Merenkululaitoksen mahdollisuudet toteuttaa strategiset päämäärät ovat riippuvaisia toiminnan kohdentamisen lisäksi resurssipanostuksista. Merenkululaitoksen näkemyksen mukaan ns. peruskehysten mukainen rahoitustaso vaikeuttaa tai suorastaan estää joidenkin strategisten päämäärien edellyttämien keskeisten toimenpiteiden toteuttamisen.

Merenkululaitoksen tulevaisuuden kuva suunnittelukauden päättyessä on kovin toinen, mikäli jatkovuosina kyetään toteuttamaan kehittämissuunnitelman mukaiset toimenpiteet, kuin jos ainoastaan peruslaskelman mukaiset toimenpiteet toteutetaan. Seuraavassa on luonnehdittu tilannetta vuonna 2011 eri rahoitustasoilla edettäessä:

Kehittämissuunnitelma

- Kauppamerenkulun tarvitsema väylästä on sille määriteltyjen kriteerien mukaisessa kunnossa. Väyläverkosto on fyysisesti (syvyys, turvalaitteet) asiakkaiden tarpeiden (sujuvuus ja turvallisuus) mukaisessa kunnossa. Väyläverkoston turvallisuuden edellyttämät palvelut saadaan toteutettua (jäänmurto, alusliikennepalvelut, väylästä koskeva karttatieto).
- Helcom-sopimuksen mukainen kartoitustieto on saatu tuotettua ja asiakkaille käyttöön.
- Merenkululaitoksen toimintaa on saatu tehostettua sekä palveluiden oston että oman toiminnan osalta siten, että tuottavuuskehitys on edellytyllä tasolla.
- Toimintaa pystytään kehittämään systemaattisesti asiakastarpeiden pohjalta ja toiminnan riskitekijät pystytään hallitsemaan.

Peruslaskelma

- Nykyistä väylästä ylläpidetään, mutta se "rapistuu" nopeammin kuin mihin tarvittavilla korjaustoimenpiteillä pystytään reagoimaan. Huonokuntoisten kauppamerenkulun väylien kilometrimäärä kasvaa. Väyläverkoston turvallisuuden ja sujuvuuden ylläpitoon tarvittavia palveluita pystytään ylläpitämään, mutta palvelutaso heikentyy joiltakin osin. Jäänmurto-palvelut toimivat nykytasolla. Alusliikennepalveluiden palvelutaso heikentyy laitteiston rikkoutumisen ja teknologian vanhenemisen takia korvausinvestointien puuttuessa. Väylästä koskeva merikartoitustieto on käytettävissä nykyistä hieman kehittyneemmällä tasolla.
- Helcom-mittauksia on toteutettu, muttei sopimuksen edellyttämällä nopeudella. Sopimuksen mukaiset velvoitteet karkaavat.
- Merenkululaitoksen toimintaa on saatu tehostettua. Prosessien uudelleensuunnittelua ja henkilöstömäärän sopeuttamista ei ole kuitenkaan täysimääräisesti kyetty toteuttamaan eli kehitystie on hidas.
- Ostettavien palveluiden kilpailua on saatu avattua joiltakin osin. Kilpailun avaamista edistävät pilotoinnit ovat jääneet pääosin toteuttamatta. Tavoitteet karkaavat.
- Toimintamalli on nykyisen kaltainen, asiakastarpeiden huomioiminen ja riskien hallinta luovat haasteita.

1 Toimintaympäristön kehitys

1.1 Yhteiskunnan ja asiakkaiden vaatimukset turvallisuuden ja ympäristöystävällisyyden suhteen kasvavat

Turvallisuuden painoarvo päätöksenteossa lisääntyy entisestään. Onnettomuuksilta turvaamisen rinnalle on noussut tärkeäksi terrorismilta turvaaminen. Fyysisen turvallisuuden lisäksi on otettava huomioon tietoturva. Ympäristötietoisuuden merkitys kaikessa Merenkululaitoksen toiminnassa kasvaa. Suomenlahden alusliikenteen nopeasti vilkastuessa tulee alusonnettomuuksia ennalta ehkäisevä toiminta tällä alueella erityisen tärkeäksi.

Asiakkaat haluavat vaikuttaa yhteiskunnan tuottamiin palveluihin. Asiakkaiden tarpeiden tunteminen ja huomioon ottaminen palvelujen tuotannossa merkitsee samalla toiminnan parempaa tehokkuutta ja tuottavuutta. Internetin ja mobiiliyhteyksien yleistyessä kansalaiset, asiakkaat ja yhteistyökumppanit odottavat voivansa asioida Merenkululaitoksen kanssa entistä enemmän sähköisesti.

1.2 Liikenne lisääntyy

Suomen merikuljetuksissa vakaata kasvua

Suomen satamien kautta kuljetettiin vuonna 2004 yhteensä 107 miljoonaa tonnia tavaraa. Suomen meriliikenteen kuljetusmäärät ovat viimeisen kymmenen vuoden aikana kasvaneet keskimäärin noin 3 % vuodessa. Suomen satamien merikuljetusten arvioidaan yltävän noin 135 miljoonaan tonniin vuonna 2020. Konttiliikenteessä kuljetettavan tavaran määrän ennustetaan kasvavan samana aikana nykyisestä noin kaksinkertaiseksi.

Itämeren liikenteessä nopeita muutoksia

Venäjän ja Viron Suomenlahden satamien liikenne on erityisesti öljykuljetusten osalta kasvanut viime vuosina. Vuodesta 1995 Suomenlahden öljykuljetukset kaksinkertaistuivat vuoteen 2000 mennessä ja viisinkertaistuivat vuoden 2004 loppuun mennessä. Suomenlahden öljynkuljetusten ennustetaan kasvavan vuoden 2004 noin 106 miljoonasta tonnista noin 190 miljoonaan tonniin vuoteen 2011 mennessä. Myös Pohjanlahdelle liikennöivien alusten määrä kasvaa nopeasti.

1.3 Ilmasto-olosuhteiden muutoksiin on varauduttava

Ilmakehän lämpenemisen vaikutuksesta muun muassa säävaihtelut muuttuvat nopeammiksi ja rajummiksi. Ilmastoennusteeseen pohjautuvassa jääsimumloinnissa Itämeren jäätalvet ovat pitkällä aikavälillä muuttumassa lauhoiksi. Jäätalvien ankaruus vaihtelee kuitenkin laajasti ja myös ankarampiin jäätalviin on varauduttava. Lisääntyvä tuulisuus vaikeuttaa talvimerenkulkua, vaikka jääpeitteen laajuudet pienenisivätkin.

Ilmastomuutos aiheuttaa myös epäsäännöllisiä ja nopeita muutoksia vedenkorkeuden vaihteluihin, mikä vaikeuttaa turvallisen kulkusyvyyden arviointia.

1.4 Teknologian kehitysvauhti kiihtyy

Alusten nopeus ja koko kasvavat

Alusten nopeuden kasvu aiheuttaa lisävaatimuksia laitur-, väylä - ja rantarakenteille. Propulsiotekniikan kehittyminen tekee mahdolliseksi rakentaa itsenäisesti jääolosuhteissa liikkumaan kykeneviä aluksia. Tällaisten alusten määrä lisääntyy kuitenkin hitaasti niiden tavanomaisia aluksia korkeamman hinnan vuoksi. Alusten koko ja konetehot kasvavat. Alusten jäissäkulkuominaisuuksien kehittyminen riippuu paljon uuden väyläverolain maksuperusteista.

Satelliittipaikannus muuttaa navigointia ja merikartoitusta

Satelliittipaikannus on muuttanut navigoinnin luonnetta ratkaisevasti. Navigointitietojen tarkkuuden ja laadun on vastattava nykyaikaisen navigointitekniikan vaatimuksia. Mm. elektronisia merikartta-aineistoja tarvitaan keskeisenä osana integroituja komentositajärjestelmiä.

Liikenteen ohjaus- ja tietopalvelut nousevat vielä merkittävämpään rooliin

Meriliikenteen ohjauspalvelu VTS on laajentunut Suomen koko rannikon ja Saimaan vesistön kattavaksi. Alusten automaattinen tunnistusjärjestelmä AIS on otettu käyttöön. Suomenlahden liikennettä valvotaan Suomen, Viron ja Venäjän yhteisellä GOFREP-valvontajärjestelmällä. Alusten satamaan saapumiseen ja lähtöön liittyvien viranomais- ja logistiikkatietojen hallitsemiseksi on Suomessa kehitetty PortNet-tietojärjestelmä. Kaikki nämä järjestelmät vaativat lähivuosina merkittävää edelleen kehittämistä. Liikenteen seurantajärjestelmät tulevat laajenemaan rannikoiden lisäksi myös kansainvälisille vesille.

Toiminnan ICT-painotteisuus kasvaa

ICT-kehityksen myötä monien toimintojen luonne muuttuu. Samalla syntyy uusia mahdollisuuksia toiminnan tuottavuuden kasvattamiseen. Toisaalta tekniset ympäristöt pirstaloituvat ja riippuvuus ulkopuolisista ICT-ympäristöistä lisääntyy (esim. internet, sähköposti, mobiili puhelinverkko). Sähköisten palveluiden ja mobiiliratkaisujen kehittäminen on lähivuosina merkittävä keino julkisen sektorin tehokkuuden ja palvelutason parantamisessa.

1.5 Kansainvälinen yhteistyö laajenee

Globalisaatio vaikuttaa myös merenkulkuun

Suomen tuotantoelämän globaalit sijoitusratkaisut voivat muuttaa Suomen meriliikenteen rakennetta. Meriliikenne ja sen kuljettamat tavaravirrat voivat nopeasti muuttua maailman kaupan markkinoiden vaikutuksesta myös Suomen lähivesillä. Merikuljetusten hinnat ja aluskaluston saatavuus Suomen liikenteessä saattavat vaihdella aikaisempaa jyrkemmin.

Maailmanlaajuisten merenkulun järjestöjen asema pysyy tärkeänä

Maailmanlaajuisena toimintana merenkulkua voidaan säädellä pääasiassa vain kansainvälisesti sopimalla. Mm. lisääntyvä liikenne, tiukentuvat turvallisuus- ja ympäristöodotukset, kehittyvien talouksien vaikutus merenkulkumarkkinoihin ja alusteknologian kehitys luovat tarvetta uu-

siin ja pidemmälle meneviin sopimukseen. Merenkululaitoksen kannalta tärkeitä järjestöjä ovat mm. IMO, IALA ja IHO.

Yhteistyö Itämeren piirissä lisääntyy

EU:n laajentuminen Itämeren alueella on lisännyt alueen maiden tarvetta yhteistyöhön merenkulkuun liittyvissä asioissa. EU on myös lisännyt yhteistyön mahdollisuuksia mm. erilaisten kehittämisohjelmien muodossa.

Uusien EU-maiden sopeutuminen jatkuu edelleen. Merenkulkuelinkeinon roolit vanhoissa jäsenmaissa saattavat tämän kehityksen myötä muuttua.

EU-yhteistyö tiivistyy

Yhteistyö merenkulkuasioissa EU:n piirissä laajenee. Lähivuosina ovat esillä mm. turvallisuusvirasto EMSAn toiminnan laajentuminen, satamien kilpailu- ja maksukysymykset, satamien turvallisuus, alusliikenteen valvonta ja aluspäästöjen vähentäminen, lyhyen matkan merenkulun edistäminen, yhteisön meripolitiikan luominen jne.

1.6 Tuottavuuden ja taloudellisuuden vaatimus kasvaa

Tuottavuutta ja taloudellisuutta kehitetään

Julkishallinnon tuottavuuden kehittämispaineet kasvavat (Merenkululaitoksen tuottavuuden kehittämistä kuvataan tarkemmin kappaleessa 2). Toiminnan pitkäjänteisellä suunnittelulla voidaan paremmin sovittaa yhteen elinkeinoelämän tarpeet ja niukkenevat rahoitusresurssit eli kasvattaa sekä tuottavuutta että vaikuttavuutta.

Yhteistyötä ja verkostoitunutta toimintatapaa lisätään

Hankkeita voidaan toteuttaa edullisemmin ja tehokkaammin yhteistyökumppaneiden kanssa. Verkostoituminen on joustava tapa tehdä yhteistyötä monien eri tahojen kanssa. Merenkululaitoksen tärkeimmät verkostokumppanit ovat merellisten toimintojen piirissä. Myös valtionhallinnon muille alueille ja erityisesti hallinnonalan piirissä on tärkeitä yhteistyökumppaneita.

1.7 Merenkululaitoksen yksittäisten toimintojen kannalta tärkeitä toimintaympäristön muutoksia edellisten lisäksi

Saimaan kanavan vuokrasopimus päättyy vuonna 2013. Sopimuksen jatko vaikuttaa olennaisesti Saimaan alueen vesiliikenteeseen ja siten erityisesti väylänpitoon. Epävarmuus kanavan liikennöinnin jatkosta on jo pysäyttänyt teollisuuden vesiliikenteen kehittämisinvestoinnit.

Meriliikenteen VTS-ohjauksessa ja myös linjaluotsauksessa mahdollinen siirtyminen englanninkieleen tulee muuttamaan merkittävästi rannikon liikennekulttuuria.

Kansallisen paikkatietostrategian käyttöönotto lisää merenmittauksen tietoaineistoille, niiden säilyttämiselle ja jakelulle asetettavia vaatimuksia.

2 Hallitusohjelman ja hallituksen strategia-asiakirjan tavoitteet sekä hallituksen kannanotot

Hallitusohjelma ja sen pohjalle laadittu hallituksen strategia-asiakirja sisältävät useita toimintalinjoja ja tavoitteita, joiden toteuttamista Merenkululaitos pyrkii omalla toiminnallaan tukemaan.

Merenkululaitos tukee hallitusohjelman ja hallituksen strategia-asiakirjan mukaista

Talouskasvun ja työllisyyden vahvistamista:

- toteuttamalla investointeja (väylähankkeet: Tornio, Raahe) sekä turvaamalla väylien peruspalvelutason siinä laajuudessa ja aikataulussa, kun eduskunta ja ministeriö ohjaavat
- toteuttamalla hallinnonalan rakennemuutosta (sisäinen jako tilaajaan ja tuottajaan sekä tuotantotoiminnan kehittäminen, aktiivinen osallistuminen väylähallinnon ja muihin valtionhallinnon kehittämishankkeisiin)
- avaamalla ja lisäämällä kilpailua varustamotoiminnoissa ja väylänpidossa sekä merikartoituksessa

Tietoyhteiskuntaohjelman toteuttamista:

- kehittämällä sähköistä asiointia ja lisäämällä internetpohjaisia verkkopalveluja (tukee myös kansalaisvaikuttamisen politiikkaohjelmaa)
- tehostamalla toimintojen tiedonhallintaa mm. yhteiskäyttöisillä tietorekistereillä, automaattisen tiedonkäsittelyn lisäämisellä, yhtenäisen strategian ja arkkitehtuurin luomisella (PortNet, VTS, AIS jne.)
- toteuttamalla kansallisen palkkatietostrategian linjauksia sekä osallistumalla kansallisten paikkatietostandardien valmisteluun

Ulko- ja turvallisuus- sekä EU-politiikkaa:

- kehittämällä toimintaa ja vastaamalla osaltaan satamaturvallisuudesta
- osallistumalla aktiivisesti Itämeren suojelun hyväksi tehtävään työhön (GOFREP, jääluokkakäytökäytökset, Venäjä-yhteistyö meriturvallisuudessa ja jäänmurrossa)
- tukemalla pohjoisen ulottuvuuden 'Merten moottoritie' -hanketta sekä edistämällä TEN-verkon kehittämistä (väylät, satamat, jäänmurto)

Kunnat, alueet ja valtionhallinto -politiikkaa:

- kehittämällä aktiivisesti toimintaa alueellista näkökulmaa korostaen (rakennemuutosten loppuun vieminen, tukitoimintojen järjestäminen)
- lisäämällä julkisen hallinnon ja palvelujen tuottavuutta mm. rakennemuutoksen keinoin, kilpailua avaamalla sekä tehokkaammalla uuden teknologian hyödyntämisellä
- lisäämällä valtiotyönantajan kilpailukykyä oman tuotannon kehittämällä, teknologian hyödyntämisellä sekä tehokkaammalla viranomaisyhteistyöllä

Tutkimus, teknologia ja innovaatiotoiminta -politiikkaa:

- toteuttamalla t&k-strategiaa, joka tukee laitoksen ja koko toimialan tavoitteita
- panostamalla t&k-toimintaan tavoitteellisesti vähintään 1,2 % toiminnan volyyymistä
- lisäämällä yhteistyötä kansallisesti toimialan organisaatioiden välillä sekä hallinnonalan virastojen ja ministeriön kesken

Ympäristö- ja energiapolitiikkaa:

- ylläpitämällä ja kehittämällä ympäristöjärjestelmää
- tukemalla Itämeren ympäristönsuojelua mahdollisen yhteistyön lisäämisellä Itämeren valtioiden kesken ja omaa toimintaa kehittämällä (GOFREP, SRS, VTS, HELCOM -mittaukset)

Liikennepalvelut ja - turvallisuuspolitiikkaa:

Valtioneuvoston liikennepoliittiset tavoitteet – sekä hallitusohjelman että hallituksen strategia-asiakirjan osalta – on konkretisoitu ensin Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tavoitteiksi sekä edelleen Merenkululaitoksen strategiseksi päämääräksi ja näiden edellyttämiksi strategiseksi toimenpiteiksi ja menestystekijöiksi (näistä tarkemmin kappaleessa 4) seuraavalla tavalla:

- 1. Turvataan toimivat matka- ja kuljetusketjut** eli sujuvuus ja toimintavarmuus runkoverkolla säilytetään, liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso turvataan sekä edistetään liikennejärjestelmän toimivuutta kaupunkiseudulla
 - varmistamme liikenteen sujuvuuden ja taloudellisuuden myös kasvavan liikenteen olosuhteissa (turvaamalla väylien liikennöitävyys ja kunto rahoituksen edellyttämällä tasolla laajennus- ja korvausinvestoinnein, väylänhoidolla ja alusliikennepalveluin)
 - varmistamme väyläverkoston tilan ja välityskyvyn
 - huolehdimme liikennepalveluiden toimivuudesta ja saatavuudesta
 - optimoimme toimintamme vastaamaan yhteiskunnan ja asiakkaidemme tarpeita
- 2. Parannetaan liikenneturvallisuutta** eli liikennekuolemien ja loukkaantumisien vähentäminen
 - ylläpidämme nykyisen turvallisuustason myös kasvavan liikenteen olosuhteissa ja ennaltaehkäisemme ympäristöhaittoja (toteuttamalla turvallisuustavoitteita: alusturvallisuus, liikenteen turvallisuus, henkilö- ja satamaturvallisuus)
- 3. Vähennetään ympäristöhaittoja** eli liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja ehkäistään sekä ympäristöystävällisiä liikennemuotoja edistetään
 - ylläpidämme nykyisen turvallisuustason myös kasvavan liikenteen olosuhteissa ja ennaltaehkäisemme ympäristöhaittoja
 - huolehdimme alusturvallisuuden säilymisestä
- 4. Parannetaan toimialan tuottavuutta ja kokonaistaloudellisuutta** eli hallinnonalan tuottavuutta parannetaan sekä huolehditaan liikenne- ja kuljetusmarkkinoiden toimivuudesta
 - toteutamme oman palvelutuotantomme mahdollisen eriyttämisen ja kehitämme markkinoiden toimivuutta
 - hankimme palvelut alenevilla reaalikustannuksilla
 - lisäämme oman toimintamme tuottavuutta mm. optimoimalla väyläverkostoa, keskittymällä strategian mukaiseen ydintoimintaan ja hyödyntämällä uutta teknologiaa sekä toteuttamalla laatimamme tuottavuusohjelman muita toimenpiteitä, joista tarkemmin tietoa omassa kohdassaan
 - optimoimme toimintamme vastaamaan yhteiskunnan ja asiakkaidemme tarpeita

Merenkululaitoksen strategisia päämääriä säätelee liikennepoliittisten tavoitteiden lisäksi voimakkaasti **Valtioneuvoston periaatepäätös yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamisesta**. Tätä linjausta toteutetaan huolehtimalla toimivaltaisena viranomaisena alusten ja satamien sisäisestä turvallisuudesta (ISPS).

Merenkululaitos tukee toiminnallaan osaltaan myös valtioneuvoston hallitusohjelman ja hallituksen strategia-asiakirjan lisäksi tekemiä kannanottoja ja päätöksiä. Näistä voimakkaimmin kehittämistä ohjaa jatkovuosina **tuottavuusohjelma**. Tuottavuuden parantaminen on keskeinen näkökulma osana kaikkea Merenkululaitoksen kehittämistoimintaa. Kehitystyön painopistealueet vuoteen 2011 tuottavuuden kehittämisen näkökulmasta ovat kiteytettävissä alla esitettyyn kymmeneen kohtaan:

1. Rakenneuudistuksen jatkaminen
 - uuden hallintomallin käyttöönotto
 - sisäisen tuotannon eriyttämisen selvittäminen
2. Markkinoiden kehittäminen ja kilpailun avaaminen
 - hankintastrategian ja kilpailun avaamisohjelman toteuttaminen
3. Toiminnan tehostaminen
 - toiminnan painopisteen suuntaaminen strategian mukaisesti
 - yhteistyön ja yhtenäisten toimintatapojen kehittäminen
 - prosessien ja sisäisen tuotannon kilpailukyvyyn parantaminen
 - toimitilastrategian toteuttaminen
4. Väylävirasto- ja muu viranomaisyhteistyö
 - LVM:n hallinnonalan strategiatyö ja ohjelmointi
 - virastojen välinen yhteistyö
5. Rahoituksen pitkäjänteisyyden varmistaminen
 - pitkäjänteisten hankeohjelmien toteuttaminen
 - kehittämisrahoituksen varmistaminen
6. Henkilöstövoimavarat ja osaamisen kehittäminen
 - henkilöstösuunnitelman toteuttaminen
7. Uuden teknologian käyttöönotto
 - uusien telemaattisten sovellusten käyttöönotto ja edelleen kehittäminen
 - T&K-toiminnan kehittäminen
8. Tietorekisterit ja sähköinen asiointi
 - keskeisten tietorekistereiden määrittely ja kehittäminen
 - sähköisen asioinnin kehittäminen
9. Tukipalvelustrategian toteuttaminen
 - siirtyminen käyttämään palvelukeskusten palveluja
 - asiantuntijapalveluissa verkottuminen
10. Toiminnan suunnittelu, mittaaminen ja raportointi
 - tulosprisman käyttöönotto
 - uuden sisäisen laskennan laskenta- ja raportointijärjestelmän käyttöönotto
 - tuottavuuden mittaaminen

Merenkululaitos toteuttaa osaltaan myös **alueellisen kehittämisen suunnitelmaa**. Alueellinen kehittäminen on ollut voimakkaasti linjaamassa MKL:n rakennemuutosta ja sitä käsitellään tarkemmin kappaleessa Merenkululaitoksen rakennemuutos.

3 Merenkululaitoksen rakennemuutos

MKL on käymässä läpi rakennemuutosta, jossa tuotannolliset tehtävät eriytetään tilaaja-viranomaistehtävistä. Tämän rakennemuutoksen loppuunsaattaminen leimaa erityisesti suunnittelukauden alkua. Vuoden 2004 alusta muodostettiin Merenkululaitoksesta eriytettyistä varustamotehtävistä (talvimerenkulun avustaminen ja monitoimimurtajien kaupallinen toiminta, väyläaluspalvelujen ja saariston yhteysalusliikenteen tuotannolliset tehtävät) Varustamoliikelaitos ja luotsaustehtävistä Luotsausliikelaitos. Vuoden 2005 alusta loput tuotannolliset tehtävät (väylänpidon ja merikartoituksen palvelutuotanto) eriytettiin laitoksen sisäisesti sisäiseen tuotanto-yksikköön.

Tilaaja-tuottaja-rakenne edellyttää markkinoiden toimimista ja kilpailun avautumista. Laitoksen ulkopuolelta ostettujen palvelujen, kuten väylärakentamiseen liittyvien palvelujen, markkinat toimivat jo nykyisellään. Sen sijaan pääosa vuoden 2004 alusta Varustamoliikelaitokselle siirrettyjen jäänmurto-, väyläaluspalvelujen ja merenmittausalusten miehityspalvelujen markkinoista ei ole kehittynyt, vaan Varustamoliikelaitos toimii näissä palveluissa lähes monopoliasemassa. Sisäisen tuotannon tuottamien väylänhoito- ja merenmittauspalvelujen markkinat eivät ole kehittyneet ja kilpailu on avaamatta. Laitoksessa laadittu ja vuosittain päivitettävä **kilpailunavaamisohjelma** tähtää kilpailun avaamiseen kaikilla edellä mainituilla markkinoilla.

Merenkululaitoksen linjauksena on, että laitoksen oma palvelutuotanto (väylänpidon ja merikartoituksen tuotannollinen toiminta) avataan kilpailulle asteittain, poikkeuksena kauppamerenkulun viranomaiskarttojen tuotanto. Vuonna 2006 toteutetaan selvitystyö, jonka pohjalta on tarkoitus päättää sisäisen tuotannon mahdollisesta ulkoistamisesta ja ulkoistamisen toteutustavasta. Selvitystyö on välttämätöntä tehdä, koska tuottavuuden parantaminen, tuotannon tehostuminen ja aidon tilauksiin ja kilpailuun perustuvan tuotannon muodostuminen edellyttävät sisäisen tuotannon eriyttämistä. Mahdollinen eriyttäminen toteutetaan joko yhdistämällä sisäinen tuotanto johonkin jo olemassa olevaan yhtiöön tai liikelaitokseen tai muodostamalla uusi liikelaitos.

Sisäisen tuotannon mahdollinen eriyttäminen toteutetaan vuosien 2007–2009 välisenä aikana. Mahdollisen ulkoistamisen yhteydessä tarkastellaan, onko tuotannollisista osista jätettävä viranomaisvastuiden takia Merenkululaitokseen pieniä tehtäväkokonaisuuksia. Tämä koskee lähinnä kauppamerenkulun karttatuotantoa. Muutosten valmistelu ja toimeenpano toteutetaan yhteistoiminnassa henkilöstön ja keskeisten sidosryhmien kanssa, hyvää henkilöstöpolitiikkaa noudattaen.

Liikelaitosten irrottamiseen ja sisäisen tuotannon sisäiseen eriyttämiseen liittyvät rakennejärjestelyt johtivat vuonna 2005 myös tilaajaviranomaisen organisaation uudelleentarkasteluun. Taustalla oli tilanne, jossa laitoksen hallintorakenne perustui tuotantopainotteisen noin kahden tuhannen henkilön organisaatioon. Substanssitoimintojen rakennejärjestelyt olivat muuttaneet Merenkululaitoksen organisaation tilaajaviranomaispainotteiseksi vajaan 800 henkilön asian-tuntijaorganisaatioksi.

Tilaajaviranomaisorganisaation uudelleentarkastelun pohjalta tehtiin vuonna 2005 **ehdotus hallintomallin uudistamiseksi**. Siinä ehdotettiin, että keskushallinto-merenkulkupiiri jaosta luovutaan ja organisaatio rakennetaan valtakunnallisten toimintojen pohjalle. Uudistuksen myötä toimintatapoja yhtenäistetään ja alueet erikoistuvat valtakunnallisiin tehtäväkokonaisuuksiin. Merenkululaitosta koskeva lainsäädäntö uudistetaan ja uusi hallintomalli otetaan käyttöön vuonna 2006. Rakennemuutoksen jatkaminen on edellytys hyvälle tuottavuuskehi-

tykselle. Hallintomalliuudistuksessa toteutetaan osaltaan myös hallituksen strategia-asiakirjan **alueellisen kehittämisen suunnitelmaa**.

Merenkululaitos laati alueellisen kehittämisen suunnitelman mukaisen **alueellistamisselvityksen** vuoden 2004 marraskuussa osana liikenne- ja viestintäministeriön selvitystä. Alueellistamisselvityksessä kuvattiin hallintomalliuudistuksen peruseriaatteen. Merenkululaitoksen alueellisen kehittämisen lähtökohtana ovat asiakkaiden ja sidosryhmien tarpeet. Toiminnan, asiakaspalvelun ja edunvalvonnan kannalta tarpeelliset alueelliset tehtävät hoidetaan jatkosakin alueilla. Muut toiminnot keskitetään pitkän aikavälin osaamisen varmistamiseksi sinne, missä on kunkin toiminnan paras osaaminen.

Merenkululaitoksen uuden hallintomallin määrittelyn yhteydessä keväällä 2005 tehtyjen **ti-laajaviranomaistehtävien** organisaatorakennetta koskevien selvitysten mukaan väylänpidon alueellisia yksiköitä vahvistetaan hajakeskitysmallin mukaisesti ja pääosa rekrytoinneista suunnataan alueille. Meriliikenteen ohjauksen alusliikennepalvelun toimivaltainen viranomainen on liikenne- ja viestintäministeriö. Merenkululaitoksessa meriliikenteenohjaus vastaa VTS-viranomaisen tehtävistä. Alueelliset liikenneyksiköt vastaavat operatiivisesta alusliikennepalvelusta. VTS-keskukset pyritään yhdistämään suuremmiksi ja toimivimmiksi kokonaisuuksiksi, jolloin niiden haavoittuvuus vähenee ja tehokkuus paranee. Rekrytoinneista pääosa suunnataan alueille.

Meriturvallisuuden toimintaa jatketaan aiemman mallin pohjalta. Henkilöiden sijoittuminen tarkistetaan toiminnan painopisteiden mukaiseksi. Hallinnon tehostamismahdollisuudet arvioidaan. Operatiivisia tehtäviä siirretään alueille.

Merikartoituksen toiminta jatkuu keskitetyllä toimintamallilla Helsingissä. Yhteysalusliikenteen toimintaa jatketaan keskitetyllä toimintamallilla Turussa.

Sisäisen tuotannon eriyttämisen yhteydessä tuotannon johto ja esikunta sijoitettiin pääosin Lappeenrantaan. Väylätuotannon johto on sijoittunut Lappeenrantaan ja muiden tuotantoyksiköiden johto Helsinkiin.

Merenmittaustuotanto tapahtuu pääosin alueilla. Merenmittausretkikuntien tukikohta on keskitetty Turkuun. Merikarttatuotanto sekä merenmittaustuotannon hallinto on sijoittunut Helsinkiin. Noin puolet sisäisen tuotannon henkilökunnasta on Järvi-Suomen alueella. Suunnittelu- ja palvelujen henkilöstöä on sekä Helsingissä että alueilla. Viimeisimmät rekrytoinnit on tehty alueille.

Sisäinen tuotanto toimii valtakunnallisesti. Alueen organisointi on toteutettu ainoastaan väylätuotannossa, joka on jakautunut toiminnallisista lähtökohdista kahteen tuotantoalueeseen, rannikko- ja sisävesialueeseen. Sisävesien väylätuotantoalueen johto on sijoittunut Lappeenrantaan ja rannikon väylätuotantoalueen johto Turkuun.

Tukitoimintojen operatiivisten tehtävien kehittämisessä nojaututaan valtionhallinnon Kieku- ja ValtIT/Time-ohjelmiin. Alueellistamisratkaisut tapahtuvat näiden ohjelmien puitteissa. Asian- ja palveluissa kehitetään yhteistyötä ja verkostoja muiden väylävirastojen kesken. Prosesseja kehitetään ja sähköistetään valtionhallinnon suositusten ja suuntaviivojen pohjalta. Perusteluna linjaukselle ovat toiminnalliset ja taloudelliset syyt.

4 Merenkululaitoksen strategia

Missio

Merenkululaitos turvaa meritien maailmalle

Merenkululaitos vastaa kauppamerenkulun ja muun vesiliikenteen perustoimintaedellytysten ylläpitämisestä ja kehittämisestä. Toimintamme on tehokasta ja edistämme merenkulun taloudellisuutta, turvallisuutta ja ympäristönsuojelua.

Visio 2015

Merenkululaitos, arvostettu vaikuttaja

- Merenkululaitos on johtava merenkulun asiantuntija sekä esimerkillinen viranomais- ja tilaajaorganisaatio.
- Optimoimme toimintamme ja kehitämme palveluitamme yhteiskunnan ja asiakkaiden tarpeisiin perustuen yhdessä yhteistyökumppaniemme kanssa.
- Palvelumme ovat kansainvälisesti laadukkaita ja toimintamme on tehokasta.
- Osaamisemme on huipputasoa ja olemme valtionhallinnon halutuimpia työnantajia.

Strategiset päämäärät

- Varmistamme liikenteen sujuvuuden ja taloudellisuuden myös kasvavan liikenteen olosuhteissa.
- Ylläpidämme nykyisen turvallisuustason myös kasvavan liikenteen olosuhteissa ja ennaltaehkäisemme ympäristöhaittoja.
- Toteutamme oman palvelutuotantomme mahdollisen eriyttämisen ja kehitämme markkinoiden toimivuutta
- Hankimme palvelut alenevilla reaalikustannuksilla.
- Lisäämme oman toimintamme tuottavuutta mm. optimoimalla väyläverkostoa, keskittymällä strategian mukaiseen ydintoimintaan ja hyödyntämällä uutta teknologiaa.
- Varmistamme väyläverkoston tilan ja välityskyvyn.
- Huolehdimme liikennepalveluiden toimivuudesta.
- Huolehdimme alusturvallisuuden säilymisestä.
- Optimoimme toimintamme vastaamaan yhteiskunnan ja asiakkaidemme tarpeita.
- Hallitsemme strategisia päämääriämme uhkaavat riskit.
- Huolehdimme osaamisen säilymisestä ja kehittämisestä.
- Varmistamme, että henkilöstömme voi hyvin ja on motivoitunutta.
- Hallitsemme verkostotoiminnan.

MKL:n strategiset päämäärät

Huom! Mittareiden tavoitetasot ovat riippuvaisia kulloisestakin rahoitustasosta

Vaikuttavuus

- Varmistamme liikenteen sujuvuuden ja taloudellisuuden myös kasvavan liikenteen olosuhteissa
Mittarit: jäänmurtopalvelujen odotusaika, asiakastytyvyisyys (jäänmurto, laajempi kehitettävä), kauppamerenkulun väylien keskimääräinen kulkusyvyys (mittari kehitettävä), ML-ohjauksen vaikuttavuus (mittari kehitettävä), ilman odotusta läpikäyneiden alusten osuus, väylähankeohjelman toteutuminen, kunnostushankkeiden (joiden h/k>3) toteutuminen
- Ylläpidämme nykyisen turvallisuustason myös kasvavan liikenteen olosuhteissa ja ennaltaehkäisemme ympäristöhaittoja
Mittarit: onnettomuudet, kuolemat (MKL:n valvonnassa olevassa) vesiliikenteessä

Tuotokset ja laadunhallinta

Toiminnallinen tehokkuus

Mittarit: MKL:n tuottavuusindeksi

- Toteutamme oman palvelutuotantomme mahdollisen eriyttämisen ja kehitämme markkinoiden toimivuutta.
Mittarit: eriyttämisselvitys toteutettu, kilpailun avaamishjelma toteutettu, tarjousten määrä/tarjouspyyntö (> 3; indeksi, kehitettävä)
- Hankimme palvelut alenevilla reaalikustannuksilla.
Mittarit: hankintojen reaalikustannukset / suoritteet (indeksi, kehitettävä)
- Lisäämme oman toimintamme tuottavuutta mm. optimoimalla väyläverkostoa, keskittymällä strategian mukaiseen ydintoimintaan ja hyödyntämällä uutta teknologiaa
Mittarit: MKL:n tuottavuusindeksi

- Varmistamme väyläverkoston tilan ja välityskyvyn
Mittarit: tärkeimmät väylähankkeet toteutettu, hyväkuntoisten väylien määrä (kauppamerenkulun huonokuntoisten väylien määrä, Navi-kriteerit täyttävien väylien osuus, Helcom-mittausten toteutusaste-%, uusitun merikartaston/tiedon kattavuus-% (mittari kehitettävä))

- Huolehdimme meriliikennepalveluiden toimivuudesta
Mittarit: jäänmurtopalvelujen odotusaika, ilman odotusta läpikäyneiden alusten osuus, meriliikennetilannekuvan saatavuus
- Huolehdimme alusturvallisuuden säilymisestä
Mittarit: suomalaisten pysäytettyjen alusten lkm
- Optimoimme toimintamme vastaamaan yhteiskunnan ja asiakkaidemme tarpeita
Mittarit: toimintamme palvelu- ja laatutasomäärittelyt laadittu asiakastarpeiden pohjalta, palvelukohtaiset peruspalvelutasomäärittelyt laadittu, toimintamme laadunhallinta varmistettu (toimintajärjestelmä), MKL:n systemaattinen asiakastytyvyysmittaus järjestetty

Henkisten voimavarojen hallinta ja kehittäminen

- Huolehdimme osaamisen säilymisestä ja kehittämisestä
Mittarit: strateginen henkilöstösuunnitelma toteutettu, osaamismittarit (kehitettävä)

- Henkilöstömme voi hyvin ja on motivoitunutta
Mittarit: työtyytyvyisyys, sairauspoissaolot

- Hallitsemme strategisia päämääriä uhkaavat riskit
Mittarit: riskien hallinta on systemaattisesti varmistettu, riskien toteutumistaso

- Hallitsemme verkostotoiminnan
Mittarit: sidosryhmätoiminta systematisoitu (asiakkuusstrategia toteutettu)

Merenkululaitoksen strategiset päämäärät on johdettu kappaleessa 2 kuvatulla tavalla hallitusohjelmasta ja LVM:n hallinnonalan tavoitteista.

Strategisten päämäärien toteuttamismahdollisuudet ja -tasot ovat riippuvaisia rahoituksesta. Seuraavassa taulukossa on esitetty strategisten päämäärien toteuttamisen edellyttämät toimenpiteet ja rahoituksen vaikutus niihin. Rahoitustasoina ovat peruslaskelman mukainen rahoitustaso ja kehittämissuunnitelman mukainen rahoitustaso (laskelmat liitteessä 1).

Yhteenvetona voidaan todeta, että peruslaskelman mukaisella rahoitustasolla pitkän aikavälin strategisten päämäärien saavuttaminen hidastuu ja osin jopa kokonaan vaarantuu (taulukon punaisella merkityt alueet). Keskeisimmät strategisten päämäärien ja peruslaskelmatasoisien rahoituksen luomat ristiriidat ovat seuraavat:

- Kilpailun avaaminen ja oman palvelutuotannon eriyttäminen epäonnistuu, koska Merenkululaitos ei kykene rahoittamaan tarvittavia toimenpiteitä (Merenkululaitoksen kilpailun avaaminen -ohjelma). Palveluhankintojen osuus Merenkululaitoksen kustannusrakenteesta on nyt noin 40 %. Palveluiden tuottaminen on pitkälti yksissä käsissä. Mikäli palveluhankintojen reaalikustannuksia ei saada alennettua, jäävät jatkuvuuden tuottavuustavoitteet saavuttamatta. Reaalikustannusten keskeinen alentamiskeino on kilpailun avaaminen markkinoilla.

- Merenkululaitoksen oman toiminnan tuottavuuden kehittäminen uuden teknologian, kuten sähköisen asioinnin kehittämisen avulla ei käynnisty, koska hankkeita ei kyetä rahoittamaan. Riskinä on tuottavuuden "kehittäminen" juustohöyläperiaatteella sekä organisaation ja sen vaikuttavuuden "näivettyminen".
- Suuriin vesiväylähankkeisiin nähden pienehköjen mutta Merenkululaitoksen rahoitustasoon nähden suurehkoja investointeja vaativien väylien madaltumakohtien ja turvalaitteiden kunnostus ei onnistu. Väyläverkoston kunnon ylläpito ei ole mahdollista ilman tähän tarkoitukseen varattavaa lisärahoitusta (teemapaketti: pienehköt vesiväylien ja turvalaitteiden kehittämishankkeet, väylien ja turvalaitteiden kunnostusohjelma). Tilannetta voidaan kuvata seuraavalla esimerkillä: Rannikon tuloväylällä saattaa olla tietyillä kohdilla muutamien kymmenien senttimetrien madaltumia, jotka rajoittavat väylällä liikennöivien alusten lastinottokykyä. Tästä aiheutuva kuljetustaloudellinen tappio voi olla suuruusluokaltaan 10 000–70 000 euroa aluskäyntiä kohti riippuen aluskoosta ja kuljetusmatkasta. Koska kuvatun kaltaisten madaltumien poistaminen maksaa tyypillisesti suuruusluokaltaan puolesta yhteen miljoonaa euroa väylää kohti, on kunnostusinvestoinnin takaisinmaksuaika parhaimmillaan vain 1-2 vuotta. Tällaisten hankkeiden hyötykustannus (H/K) -suhde voi siis olla erittäin korkea, jopa luokkaa 5–15.
- Merikartoituksen tuotostason nosto kansainvälisen Helcom-sopimuksen edellyttämällä tavalla epäonnistuu, ellei teknologiaa ja hankintapilotoiteja kyetä toteuttamaan. Tämä johdattaa tilanteeseen, jossa Suomi ei toteuta kansainvälisiä sitoumuksiaan, merikartoituksen tuottavuus ei nouse ja kilpailua ei saada avattua.
- Liikennepalveluiden toimivuus vaarantuu, kun Merenkululaitos ei kykene tekemään korvausinvestointeja meriliikenteen ohjauksen järjestelmiin. Seurauksena on ennen muuta turvallisuusriskien kasvu esim. Suomenlahden vilkasliikenteisillä alueilla.
- Alusturvallisuuden säilyminen puolestaan vaarantuu, mikäli nykykehitys jatkuu eli uusia lakisäätteisiä tehtäviä ilmaantuu jakamaan jo nyt kuormitettuja nykyresursseja.

Edellä mainittujen strategisten päämäärien saavuttamisen vaarantuminen vaarantaa edelleen myös laitoksen vaikuttavuuteen liittyvät päämäärät eli vesiliikenteen sujuvuuden ja taloudellisuuden varmistamisen sekä nykyisen turvallisuustason ylläpidon että ympäristöhaittojen ennaltaehkäisyn.

Huom! Punainen merkintä taulukossa ilmaisee, ettei strategisia päämääriä peruslaskelmatasoisella rahoitustasolla kyetä täysimääräisesti saavuttamaan.

MKL:N STRATEGISET PÄÄMÄÄRÄT, NIIDEN EDELLYTTÄMÄT STRATEGISET TOIMENPITEET / MENESTYSTEKIJÄT JA ERI RAHOITUSTASOJEN VAIKUTUS NIIHIN			
TOIMINNALLINEN TEHO KUUS			
Strategiset päämäärät	Strategiset toimenpiteet/ Menestystekijät	Vaikutukset	Vaikutukset
		Peruslaskelma	Kehittämissuunnitelma
Toteutamme oman palvelutuotantomme mahdollisen eriyttämisen ja kehitämme markkinoiden toimivuutta.	Toteutamme kilpailun avaamisohjelman.	Kilpailua ei saada avattua, koska emme kykene toteuttamaan kilpailun avaamisohjelmamme mukaisia hankintapilotoiteja (ennen muuta menmittauksen osalta), emmekä kilpailun avaamisen ja sisäisen tuotannon eriyttämisen edellyttämää pitkäjänteistä toiminnan kehittämistä Merenkululaitoksen sisällä ja markkina-toimijoiden kanssa.	Sisäinen tuotanto saadaan irrotettua ja se on elinkelpoinen organisaatio. Palvelualuekohtaiset markkinat saadaan toimiviksi systemaattisen kehitystyön avulla.
Hankimme palvelut alenevilla reaalkustannuksilla.	Toteutamme kilpailun avaamisohjelman.	Palveluhankintojen reaalkustannukset eivät alene, koska kilpailua ei synny, eikä omaa hankintaosaamista pystytä kehittämään tarvittavalla systemaattisuudella. Koska palveluhankinnat muodostavat yli 40 % MKL:n kustannusrakenteesta, ei tuottavuusvaatimuksia saada toteutettua.	Tuottavuuskehitysvaatimukset saadaan toteutettua, koska palveluhankintojen reaalkustannukset alenevat kilpailuttamisen seurauksena.
Lisäämme oman toimintamme tuottavuutta mm. optimoimalla väyläverkostoa, keskittymällä strategian mukaiseen ydintoimintaan ja hyödyntämällä uutta teknologiaa.	Analysoimme toimintamme ja panostamme strategiaamme mukaiseen toimintaan.	Nykytoimintamme tuottavuutta kyetään kehittämään ydintoimintaan kuulumattomia tehtäviä karsimalla.	Nykytoimintamme tuottavuutta kyetään kehittämään ydintoimintaan kuulumattomia tehtäviä karsimalla.
	Panostamme t & k-strategian mukaisiin painopistealueisiin. Panostamme tietotekniikan hyödyntämiseen toiminnassamme.	Emme kykene saavuttamaan "tuottavuusloikkia", koska emme kykene investoimaan uuden teknologian hyödyntämiseen ja verkkopalveluiden kehittämiseen.	Uuden teknologian hyödyntäminen mahdollistaa prosessien uudelleensuunnittelua ja toiminnan laajamittaista tehostamista. Oman toiminnan tuottavuustavoitteet saavutetaan.
	Panostamme MKL:n tietovarastoratkaisujen kehittämiseen.	Oman toiminnan tehostamisen edellyttämä informaatio ei ole saatavilla, koska meriliikenteen tilastointia ja sisäistä laskentaa ei kyetä kehittämään.	Meriliikenteen ohjauksen AIS-tilastointijärjestelmä ja sisäisen laskennan järjestelmä kyetään kehittämään. Voidaan luoda pohja merellisen tiedon sähköisiä palveluja varten. Tehostetaan tiedon hallintaa ja lisätään tietoturvallisuutta keskittämisen ja integroinnin avulla.
	Panostamme sähköisen asiointin teknisten ratkaisujen kehittämiseen.	Sähköistä asiointia ja verkkopalveluiden kehittämistä ei saada toteutettua. Toimintaa ei kyetä tehostamaan ICT:n avulla.	Sähköistä asiointia ja verkkopalveluita saadaan kehitettyä. Tätä kautta luodaan mahdollisuudet toiminnan tehostamiseen ja palvelutason säilymiseen henkilöstömäärän vähentyessäkin.
Hallitsemme strategisia päämääriämme uhkaavat riskit.	Tunnistamme strategisia tavoitteitamme uhkaavat riskit ja huolehdimme niiden hallinnasta.	Tunnistamme strategisten päämäärien saavuttamista uhkaavat riskit. Riskien toteutumisen todennäköisyys on suuri toimenpiteisiin tarvittavan rahoituksen puuttuessa.	Riskit hallitaan.

TUOTOKSET JA LAADUNHALLINTA

Strategiset päämäärät	Strategiset toimenpiteet / Menestystekijät	Vaikutukset	Vaikutukset
		Peruslaskelma	Kehittämislaskelma
Varmistamme väyläverkoston tilan ja välityskyvyn.	Toteutamme tärkeimmät väylähankkeet.	Toteutamme keskeiset väylähankkeet, mikä edistää elinkeinoelämän vesikuljetusten sujuvuutta.	Toteutamme keskeiset väylähankkeet, mikä edistää elinkeinoelämän vesikuljetusten sujuvuutta.
	Toteutamme teemapaketin mukaiset pienehköt väylien kehittämishankkeet.	Liikenteen sujuvuutta (esim. Harmajan tuloväylä) ja turvallisuutta (esim. Äijälän salmen madaltumat) ei saada edistettyä pienten kehittämishankkeiden avulla. Väyläinvestoinnit kasaantuvat tulevaisuuteen.	Väylien sujuvuutta ja turvallisuutta saadaan parannettua pienten parannushankkeiden kautta.
	Toteutamme väylien ja turvalaitteiden kunnostusohjelman.	Väylät madaltuvat ja aiheuttavat turvallisuusriskejä ja kuljetuskustannusten nousuja.	Vesikuljetusten sujuvuutta ja taloudellisuutta saadaan edistettyä. Madaltumien aiheuttamat turvallisuusriskit vältetään.
	Toteutamme merikartoitusohjelman mukaiset merenmittaus- ja merikartoitustiedon jalostustoimenpiteet.	Merikartoitusohjelman mukainen työ ei toteudu. Emme pysty täyttämään kansainvälisiä Helcom-sitoumuksia. Emme pysty parantamaan merikartoitustoiminnan tuottavuutta. Merenkulun turvallisuus vaarantuu puutteellisen tiedon vuoksi.	Toteutamme meille annetut kansainväliset Helcom-sitoumukset. Parannamme merikartoituksen tuottavuutta kehittyneemmän teknologian ja kilpailun avaamisen avulla. Turvaamme merenkulun turvallisuuden luotettavan tiedon avulla.
Huolehdimme meriliikennepalveluiden toimivuudesta ja saatavuudesta.	Turvaamme meriliikenteen ohjaustoiminnan varmistamalla tarvittavan teknologian toimivuus.	Meriliikenteen ohjaustoiminnan nykyinen palvelutaso heikentyy, koska järjestelmien kehittämistä ja vanhentavan teknologian vaatimia korvausinvestointeja ei kyetä toteuttamaan. Merenkulun turvallisuus ja sujuvuus vaarantuvat.	Meriliikenteen ohjauspalvelua kyetään kehittämään. Merenkulun turvallisuustaso säilyy kasvavan liikenteenkin olosuhteissa. Vesikuljetusten sujuvuus ja kuljetustaloudellisuus turvataan.
Huolehdimme alusturvallisuuden säilymisestä.	Varmistamme, että nykyisten tehtävien rinnalla pystymme huolehtimaan uusista lakisäätteistä tehtävistä.	Meillä ei ole riittäviä resursseja huolehtia sekä nykyisistä että uusista lakisäätteistä tehtävistä. Säädösten toimeenpano ja tätä kautta merenkulun turvallisuuden ja meriympäristön suojelun tavoitteet vaarantuvat.	Kykenemme huolehtimaan nykyisten lakisäätteisten tehtävien rinnalla myös uusista tehtävistä. Merenkulun turvallisuus ja meriympäristön suojelu vahvistuvat.
Optimoimme toimintamme vastaamaan yhteiskunnan ja asiakkaidemme tarpeita.	Määrittelemme palvelumme ja palveluiden laatutasot asiakastarpeiden pohjalta.	Keskitämme resurssimme vaikuttavuuden kannalta merkittävimpiin tehtäviin. Merenkulun sujuvuus ja turvallisuus parantuvat tehokkaamman toiminnan ansiosta. Oman toiminnan tuottavuuskehitys paranee.	Keskitämme resurssimme vaikuttavuuden kannalta merkittävimpiin tehtäviin. Merenkulun sujuvuus ja turvallisuus parantuvat tehokkaamman toiminnan ansiosta. Oman toiminnan tuottavuuskehitys paranee.
	Määrittelemme palvelukohdalliset peruspalvelutasot.	Keskitämme resurssimme vaikuttavuuden kannalta merkittävimpiin tehtäviin. Merenkulun sujuvuus ja turvallisuus parantuvat tehokkaamman toiminnan ansiosta. Oman toiminnan tuottavuuskehitys paranee.	Keskitämme resurssimme vaikuttavuuden kannalta merkittävimpiin tehtäviin. Merenkulun sujuvuus ja turvallisuus parantuvat tehokkaamman toiminnan ansiosta. Oman toiminnan tuottavuuskehitys paranee.

TUOTOKSET JA LAADUNHALLINTA

Strategiset päämäärät	Strategiset toimenpiteet / Menestystekijät	Vaikutukset	Vaikutukset
		Peruslaskelma	Kehittämislaskelma
	Järjestämme systemaattisen asiakastyytyväisyysmittauksen.	Keskitämme resurssimme vaikuttavuuden kannalta merkittävimpiin tehtäviin. Merenkulun sujuvuus ja turvallisuus parantuvat tehokkaamman toiminnan ansiosta. Oman toiminnan tuottavuuskehitys paranee.	Keskitämme resurssimme vaikuttavuuden kannalta merkittävimpiin tehtäviin. Merenkulun sujuvuus ja turvallisuus parantuvat tehokkaamman toiminnan ansiosta. Oman toiminnan tuottavuuskehitys paranee.

HENKILÖSTÖN VOIMAVAROJEN HALLINTA JA KEHITTÄMINEN

Strategiset päämäärät	Strategiset toimenpiteet / Menestystekijät	Vaikutukset	Vaikutukset
		Peruslaskelma	Kehittämissuunnitelma
Huolehdimme osaamisen säilymisestä ja kehittämisestä.	Toteutamme strategisen henkilöstösuunnitelmamme mukaiset linjaukset.	Toteuttamalla strategista henkilöstösuunnitelmaamme varmistamme osaamisen myös jatkossa. Varmistamme oman toimintamme tuottavuuskehityksen.	Toteuttamalla strategista henkilöstösuunnitelmaamme varmistamme osaamisen myös jatkossa. Varmistamme oman toimintamme tuottavuuskehityksen ja VM:n asettamien tavoitteiden mukaisen henkilöstömäärän kehityksen.
Henkilöstömme voi hyvin ja on motivoitunutta.	Panostamme esimiestyöhön.	Varmistamme strategisten päämääriemme mukaisen toiminnan ja oman toimintamme tuottavuuskehityksen.	Varmistamme strategisten päämääriemme mukaisen toiminnan ja oman toimintamme tuottavuuskehityksen.
	Toimimme yhdessä koko henkilöstön kanssa määrittelyjen arvojen/ toimintaperiaatteiden mukaisesti.	Varmistamme strategisten päämääriemme mukaisen toiminnan ja oman toimintamme tuottavuuskehityksen.	Varmistamme strategisten päämääriemme mukaisen toiminnan ja oman toimintamme tuottavuuskehityksen.
	Kehitämme palkitsemisjärjestelmiä.	Tehokas ja strategisten päämäärien toteutumisen varmistava tulohajaus vaarantuu.	Varmistamme strategisten päämääriemme mukaisen toiminnan ja oman toimintamme tuottavuuskehityksen.
Hallitsemme verkostotoiminnan.	Systematisoimme sidosryhmätoimintamme.	Varmistamme strategisten päämääriemme mukaisen toiminnan ja oman toimintamme tuottavuuskehityksen.	Varmistamme strategisten päämääriemme mukaisen toiminnan ja oman toimintamme tuottavuuskehityksen.

5 Toiminta-alueiden strategiat

5.1 Väylänpito

Nykytila ja kehitysnäkymät

Väylänpitoa käsitellään valtionhallinnossa yhtenä, eri liikennemuodot kattavana kokonaisuutena. Lähtökohtana on elinkeinoelämän, alueiden ja kansalaisten perustoiminnot turvaava peruspalvelutaso. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjauksen mukaisesti väylien suuret kehittämishankkeet käsitellään eri liikennemuotoja käsittävien hankkeiden muodostamalla hankekoireilla. Pienempiä kehittämishankkeita yhdistetään teemapaketeiksi.

Merenkululaitoksen väylänpidon päämääränä on vesiliikenteen sujuvuuden, taloudellisuuden ja turvallisuuden varmistaminen. Tämä edellyttää väylästä kapasiteetin ja kattavuuden muuttamista asiakkaiden tarpeisiin.

Merenkululaitoksen hallintomallin kehittäminen heijastuu erityisen voimakkaasti väylänpitoon. Uudelleenorganisoidut merenkulukupiirien teknisten toimialojen tilaaja- ja viranomais tehtäviä hoitavan henkilöstön siirtymistä valtakunnalliseen väylänpito-yksikköön. Siirtyminen ei vaikuta henkilöstön maantieteelliseen sijaintiin. Toimenpiteen tavoitteena on tehostaa ja yhdenmukaistaa toimintaa. Väylänpitoon liittyvä tuotannollinen toiminta on irrotettu vuoden 2005 alusta laitoksen sisäiseen tuotantoyksikköön.

Suunnitelmakaudella väylänpito-yksikkö keskittyy tilaajaviranomaisena kilpailun avaamiseen ja markkinoiden kehittämiseen. Tämä edellyttää huomattavaa panostusta laatumäärittelyjen ja yhtenäisten toimintaperiaatteiden luomiseen.

Strategiset päämäärät

- vesiliikenteen sujuvuus, taloudellisuus ja turvallisuus turvataan
- toiminta on asiakaslähtöistä, väylästä kapasiteetti ja kattavuus vastaa asiakkaiden tarpeita
- toiminta pohjautuu laatu- ja ympäristöjärjestelmiin
- tarpeet ja resurssit on sovitettu yhteen, resursseja käytetään tehokkaasti
- väylänpidon eri osa-alueiden palveluja hankitaan kilpailuttamalla
- osaavat resurssit ja osaamisen jatkuvuus on turvattu
- työympäristö koetaan kiinnostavaksi

Strategiset toimenpiteet ja menestystekijät

Meri- ja sisävesiväylien kehittämisohjelman toteuttamista edistetään toteuttamalla suunnittelukaudella käynnissä olevat Vuosaaren, Loviisan ja Naantalın väylähankkeet sekä uusina hankkeina Tornion ja Raahen väylät.

Suunnittelukaudella rahoituspäätöstä odottavien Haminan, Rauman, Porin ja Uudenkaupungin väylien suunnitelmavalmiutta nostetaan siten, että hankkeiden toteutus voisi tarvittaessa käynnistyä suunnittelukauden lopulla.

Väylien pienehköt kehittämishankkeet pyritään saamaan rahoitettua teemapakettina. Muussa tapauksessa hankkeiden toteutus jää epävarmaksi tai viivästyy. Väylien kuntotasoa parannetaan kunnostusohjelman mukaisesti. Uusi väylien kuntoindeksi otetaan käyttöön helpottamaan kunnostustoimenpiteiden priorisointia. Huonokuntoisten kauppa-

merenkulun väylien määrää alennetaan 300 kilometriin suunnittelukauden loppuun mennessä edellyttäen, että tarvittava 2 miljoonan euron lisärahoitus on käytettävissä.

Navi-tarkistusten toteuttaminen viedään kauppamerenkulun väylien osalta loppuun suunnittelukauden aikana. Muilla väylillä tavoitteena on 60 prosentin valmiusaste.

Suunnitelmakaudella toteutetaan väylästä verkollinen tarkastelu, missä määritetään mahdolliset uudet väyläkohteet ja nykyisten väylien luokitukset tarkistetaan tarpeiden mukaisiksi sekä tarpeettomat väylät lakkautetaan.

Väylänpidon kustannustehokkuutta parannetaan kehittämällä hankintaosaamista ja avaamalla kilpailua. Lisäksi kehitetään tunnuslukuja ja kustannusseuranta sekä kustannus-hyötylaskelmia.

Turvallisuuden toimivuutta parannetaan ja niiden energiankulutusta alennetaan. Lisäksi turvalaitteiden toimintavarmuutta kehitetään siten, että niiden huoltotarve vähenee.

Väylänpidon laatu järjestelmä kehitetään ja otetaan käyttöön.

Toteutetaan uuden valtakunnallisen väylänpidon organisaation sisäänajo (työnjako, tehtäväkuvat, yhteistyöryhmät, erikoistuminen, yhtenäiset menettelytavat).

Voimavarat

Väylänpidon henkilötyövuosien määrä on suunnittelukauden alussa 60 henkilötyövuotta ja alenee suunnittelukauden loppuun mennessä 54 henkilötyövuoteen.

Kauppamerenkulun huonokuntoisten väylien määrän kehitys (kilometriä)								
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Perussuunnitelma	805	648	600	625	650	675	700	725
Kehittämisvaihtoehto	805	648	600	525	450	375	300	225

5.2 Merikartoitus

Nykytila ja kehitysnäkymät

Merikartoituksen yhteiskunnallinen vaikuttavuus näkyy merenkulun turvallisuutena ja onnettomuuksien vähäisyytenä. Luotettavat ja ajantasaiset merikartoitustiedot ovat turvallisen navigoinnin ja meriliikenteen sujuvuuden edellytys. Merikartoituksella onkin merkittävä rooli merellisen ympäristön suojelussa. Merenkulkulaitoksen merikartoitus vastaa siitä, että kauppamerenkulun ja muiden asiakkaiden tarpeisiin on saatavilla laadukkaita sekä ajantaisia merikartoitustuotteita ja -palveluita.

Merikartoituksen tehokkaan toiminnan edellytyksenä on jatkuvasti ajantasainen tieto, jota ylläpidetään tietopankissa. Tämä mahdollistaa tietojen jakamisen ja hyödyntämisen laajasti erilaisiin yhteiskunnan tarpeisiin.

Merenkulun toimintaympäristössä on tapahtunut viime vuosina merkittäviä muutoksia, joilla on suuria vaikutuksia merikartoitukseen. Satelliittipaikannukseen ja numeerisiin navigointilaitteisiin perustuvat modernit navigointimenetelmät asettavat merikartoitustietojen tarkkuudelle ja laadulle aiempaa suurempia vaatimuksia. Elektronisten merikarttajärjestelmien käyttö on yleistynyt kauppa- ja matkustajaliikenteessä viime vuosien aikana ja käytön ennustetaan kasvavan kiihtyvällä nopeudella. Suomenlahden öljykuljetusten ennustetaan kasvavan lähes kaksinkertaiseksi vuoteen 2010 mennessä. Liikenteen kasvu sekä alusten koon ja nopeuden kasvu lisäävät merkittävästi myös ennestään tuntemattomien matalikoiden aiheuttamia onnettomuusriskejä, erityisesti väylien ja reittien reuna-alueilla, joilta puuttuu 100 % mittauspeitto.

Toimintaympäristön muutokset näkyvät myös kansainvälisissä sopimuksissa, joiden kautta merikartoitukselle on tullut merkittäviä velvoitteita. Vuonna 2002 voimaan astunut uusittu IMO:n SOLAS-sopimus asettaa Merenkululaitokselle veloitteen ylläpitää ja kehittää merikarttastoja siten, että kartasto vastaa modernin navigoinnin asettamia tarpeita. Vastaavasti Itämeren suojelusopimukseen (HELCOM) sisällytettiin syyskuussa 2001 ns. Kööpenhaminan julistus, jossa asetetaan jäsenmaille velvoitteita merenkulun turvallisuuden edistämiseksi. Itämeren maiden tuli laatia yhteinen merenmittaussuunnitelma kauppamerenkulun pääreittien mittaamiseksi (HELCOM-mittaukset). Lisäksi samoilta alueilta on tuotettava viralliset elektroniset merikartat (ENC).

Merikartoituksen tuotannolliset tehtävät eriytettiin sisäisesti viranomais- ja tilaajatehtävistä vuoden 2005 alusta. Merenkululaitoksen palvelutuotannon tehokkuutta ja kilpailukykyä parannetaan sisäisen tuotannon tehostamisella sekä lisäämällä palvelutuotannon kilpailuttamista asteittain. Merikarttatuotannosta on jo nykyisellään kilpailutettu merikarttojen painaminen, varastointi, markkinointi, myynti ja jakelu. 2004 laadituissa sisäisen tuotannon eriyttämislinjauksissa todettiin, että jatkossakin kauppamerenkulun viranomaiskarttatuotannon olisi perusteltua olla Merenkululaitosta, vaikka sisäinen tuotanto eriyttäisiin laitoksesta. Veneilykarttojen osalta selvitetään mahdollisuutta tuottaa veneilykarttoja Merenkululaitoksen ulkopuolella. Merenmittaus on ollut toistaiseksi lähes sataprosenttisesti Merenkululaitoksen omaa toimintaa. Merenmittauksen osalta markkinoita kehitetään ja toimintamalleja testataan hankintakeilujen ja pilotoinnin avulla.

Merikartoitustoiminnossa on laadittu vuoden 2005 aikana merikartoitusohjelma 2005–2015, joka perustuu laajoihin asiakastarveselvityksiin. Ohjelma ohjaa merenmittausta ja merikarttatuotantoa tulevina vuosina ja siinä on kuvattu merikartoituksen painopistealueet ohjelmakaudella, tavoitetilä 2015 sekä toteutukseen liittyvät rahoitustarpeet. Ohjelmakauden aikana rahoituksen reaalityön odotetaan laskevan lähes 30 %, nykyisestä n. 11,4 miljoonasta eurosta 8,2 miljoonaan euroon vuoteen 2015 mennessä. TTS-kauden lopussa, vuonna 2010, rahoitustarpeen odotetaan olevan n. 10,6 miljoonaa euroa. Tämä edellyttää kuitenkin sisäisen tuotannon uuteen teknologiaan perustuvan mittauskaluston kehittämistä, toimivien markkinoiden syntymistä ja HELCOM-mittausten nopeuttamiseen tähtävien hankintapilottien toteuttamista.

Strategiset päämäärät

- merenkulun sujuvuus ja turvallisuus sekä merellisen ympäristön suojeleminen
- toimintamme on asiakaslähtöistä ja optimoitu
- elektroniset merikartat (ENC) kehitetään vastaamaan nykyistä paremmin asiakkaiden tarpeita (tietosisältö, syvyysaineiston kattavuus, harmonisointi muiden maiden kanssa)
- kehitämme prosesseja, toiminnan laatua ja tehokkuutta; toimintajärjestelmä tukee toimintaamme
- kilpailua on avattu asteittain ja merenmittauksessa on toimivat markkinat Suomessa 2013 (mikäli tuotanto eriytetään kilpailu on täysin avointa kolme vuotta sisäisen tuotannon eriyttämisestä)

- varmistamme osaamisen (rekrytointi, osaamisen siirtäminen ja kehittäminen)
- tarjoamme henkilöstölle mielenkiintoisen ja kehittyvän työympäristön
- yhteistyö sidosryhmien kanssa on aktiivista ja tehokasta (Navi, sisäinen tuotanto, ulkoiset yhteistyökumppanit jne)
- olemme kansallisesti ja kansainvälisesti arvostettu asiantuntija ja yhteistyökumppani

Strategiset toimenpiteet ja menestystekijät

1990-luvun alkupuoliskolta lähtien merenmittauksen painopiste on ollut väylätietojen kuntoon saattamisessa. Merenkululaitoksella on pitkäaikainen Navi-ohjelma, jonka puitteissa väyläaluet ja niiden tiedot saatetaan vastaamaan nykyajan vaatimuksia. Tämän mittausohjelman toteutus jatkuu 2010-luvun alkupuolelle, mutta tärkeimpien kauppamerenkulun väylien osalta mittaukset ovat lähes valmiit. Erityisesti lisääntyvän liikenteen ja mm. öljynkuljetusten turvallisuuden parantamiseksi suoritettavien HELCOM-mittausten tärkeys on korostunut viime vuosina ja merenmittauksen painopiste on siirtynyt HELCOM-mittausten toteuttamiseen koko ohjelmajakson ajan. Mittaustyön tärkein kohdealue on Suomenlahden öljykuljetusreitti. Toinen kansallisesti tärkeä alue on talvimerenkulun käyttämät alueet Perämerellä. Tavoitteena on, että nämä Itämeren moottoritien turvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta tärkeät mittaukset valmistuvat vuoteen 2012 mennessä.

Syvyysmittauksessa panostetaan merenpohjan 100 prosenttisesti peittävän monikeilainmenetelmän mahdollisimman laajaan käyttöönottoon. Uuden, selkeästi tehokkaamman teknologian ansiosta merenmittauksen tuottavuutta saadaan kasvatettua merkittävästi.

Merenmittauksen kilpailun avaamista tuetaan toteuttamalla HELCOM-kilpailuttamispilotointi 2006–2007 ja matalaveden aluemittauspilotointi 2008. Monikeilainaluksen rakennuttaminen yhdistettynä pitkäaikaiseen merenmittauksen palvelusopimukseen kilpailutetaan 2009–2010.

Suomalainen merikartasto siirretään suunnittelukauden aikana maailmanlaajuisesti käytössä olevaan WGS-84 (EUREF-FIN) -koordinaatistoon. Samalla sen ulkoasu uudistetaan kansainvälisen kuvaustavan mukaiseksi. Kaikki merialueen painetut kartat uusitaan vuoden 2007 loppuun mennessä ja sisävesien painetut kartat vuoden 2008 loppuun mennessä. Suunnittelukauden lopussa uudet 'siniset merikartat' ovat korvanneet vanhat 'vihreät merikartat'.

Elektronisia merikarttoja (ENC) tuotetaan siten, että ensi vaiheessa koko Suomen rannikko ja sisävesien syväväylästä on katettu ENC-kartoilla. Rannikon kauppamerenkulun väylien osalta tämä tavoite on valmis ohjelmakauden alkuun mennessä ja sisävesien osalta vuoden 2008 loppuun mennessä. Tietosisällön kehittäminen, tarkentaminen ja ajantasaistaminen vaativat vielä paljon panostamista koko ohjelmajakson ajan. Erityisesti syvyystietojen laajuuden ja kattavuuden parantaminen vaatii suuren panostuksen.

Merikartoitustiedot ovat peruspaikkatietoja. Osana hallituksen tietoyhteiskunnan politiikkaohjelmaa laaditussa kansallisessa paikkatietostrategiassa linjataan toimenpiteet, joiden mukaisesti Suomen kansallista paikkatietoinfrastruktuuria tulee lähivuosina kehittää ja ylläpitää. Paikkatietostrategian päämääränä on saada aikaan toimiva, tehokas ja laajasti yhteiskunnan toimintoja tukeva tietoinfrastruktuuri, joka varmistaa keskeisten paikkatietojen saatavuuden ja mahdollistaa niiden monipuolisen käytön koko yhteiskunnan hyväksi. Merikartoitustiedot ovat yksi strategiassa määritellyistä keskeisistä paikkatietoaineistoista. Merikarttojen tuotannon lisäksi merikartoitustietoja hyödynnetään mm. suunnittelu- ja rakentamistehtävissä, erilaisissa analyyseissä, kuten öljynleviämismallinnuksessa sekä maanpuolustuksellisissa tehtävissä. Tällä hetkellä on meneillään yhtenäisen, laatuluokitellun merikartoitustietovaraston koostaminen.

Merikartoituksen tärkein resurssi on osaava, motivoitunut ja ammattitaitoinen henkilöstö. Toivomme suunnitelmallista henkilöstöpolitiikkaa varmistaaksemme erikoisosaamisemme säilymisen ja kehittymisen.

Voimavarat

Merikartoitusta tehdään Merenkululaitoksessa yhteensä 96 henkilötyövuoden voimin. Merikartoituksen tilaajaviranomaisen henkilötyövuosien määrä on vuoden 2010 lopussa 42 henkilötyövuotta ja merikartta- ja merenmittaustuotannon 54.

5.3 Talvimerenkulku

Nykytila ja kehitysnäkymät

Merenkululaitoksen talvimerenkulun tehtävänä on varmistaa, että Suomen talvimerenkulku on sujuvaa ja turvallista sekä toimii kilpailukykyisesti. Toiminnassa on keskeistä huomioida ympäristönäkökulmat. Talvimerenkulun vaikuttavuus yhteiskunnassamme näkyy ennen muuta teollisuuden kuljetustarpeista huolehtimisena ja tätä kautta myönteisinä vaikutuksina kansantalouteen.

Vuosittaiset vaihtelut sää- ja jääolosuhteissa aikaansaavat suuria vaihteluita talvimerenkulun avustustarpeeseen. Liikenne rajoituskauden pituudet ja talven ankaruus vaikuttavat myös suoraan jäänmurron operatiivisiin kustannuksiin. Teollisuuden raaka-ainehuollolle ja vientikuljetusten sujuvuudelle jäänmurtoavustuksen merkitys on entisestään korostunut. Nopea ja/tai täsmällinen toimitusaika on teollisuudelle kilpailuetu. Jo pieni keskeytys raaka-aineiden kuljetuksissa tai tuotteiden toimituksessa voi aiheuttaa suuria taloudellisia menetyksiä elinkeinoelämälle. Keskimääräiseen avustustarpeeseen vaikuttavat aluskäyntien määrä liikenne rajoitusten aikana, rajoitusten ankaruus, talvisatamien lukumäärä ja kauppa-alusten jäissäkulkuminaisuudet.

Talvimerenkulun suurin yksittäinen epävarmuustekijä suunnittelukauden aikana on polttoaineen hinnan nousu. Sillä on huomattavia, välittömiä vaikutuksia jäänmurtotoimintaan. Hintaan vaikuttavat sekä pyrkimys rikittömiin polttoaineisiin että öljyn maailmanmarkkinahinnan heilahtelut. Esimerkkinä vaikutuksista voi todeta, että leutojen talviolosuhteiden vuonna 2004 jäänmurron polttoainekustannukset olivat noin 3,4 miljoonaa euroa. Vuodessa on polttoaineen hinta käytännössä kaksinkertaistunut. Tällä hintatasolla muodostuisivat kovan jäätalven jäänmurron polttoainekustannukset arviolta jopa 18 miljoonaksi euroksi.

Operatiivinen jäänmurtopalveluiden tuottaminen siirrettiin vuoden 2004 alussa Varustamoliikelaitokseen (Finstaship). Merenkululaitos ostaa jäänmurtopalvelut nykyisellään kokonaan Finstashipiltä. Siirtymäsäädösten mukaan kilpailun tulee vuodesta 2007 lähtien olla avattu kokonaan. Keskeiseksi kysymykseksi nouseekin jäänmurtopalvelumarkkinoiden avaaminen myös muille palvelun tuottajille. Suunnittelukauden tärkeimpiä kysymyksiä ovat talvimerenkulun toimintamallin kehittäminen, kilpailun avaaminen ja markkinoiden kehittymisedellytysten tukeminen.

Strategiset päämäärät

- parannamme talvimerenkulun sujuvuutta, taloudellisuutta, turvallisuutta ja asiakastyytyväisyyttä

- harjoitamme johdonmukaista ja talven olosuhteisiin reagoivaa liikenne- ja rajoituspolitiikkaa
- kehitämme palveluiden hankintaa kustannustehokkuuden parantamisen, kilpailun avaamisen ja toimivien markkinoiden luomisen pohjalta
- huolehdimme henkilöstön ammatillisesta osaamisesta

Strategiset toimenpiteet ja menestystekijät

Talvimerenkulun avustusten kysyntä lisääntyy alusmäärien sekä talvisen linjaliikenteen ja pohjoisten satamien kuljetustarpeiden kasvaessa. Liikenteen ennustettavuus ja murtajakapasiteetin optimointimahdollisuudet paranevat mm. tutkasatelliittikuvien tarkentumisen ja tunnistusjärjestelmien myötä. Avustukset vaikeutuvat alusten erilaistuessa. Tavoitteemme on näissäkin olosuhteissa varmistaa nykyinen palvelutaso eli jäänmurron keskimääräinen odotusaika ei saa nousta yli neljän tunnin ja 90–95 prosentin aluksista tulee päästä satamaan ilman odotusta. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää useampien keinojen käyttöä. Pyrimme edistämään, että varustamot siirtyvät entistä enemmän jäätä murtavaan tonnistoon. Samanaikaisesti edistämme maksimisyväyksien käyttöönottoa Raahen ja Tornion väylille. Oleellinen kysymys on myös se, että luommeko valmiudet ylimääräisen murtajakaluston käyttöön ankarina talvina.

Suunnittelukaudella tulee kansainvälisen yhteistyön merkitys Itämeren valtioiden kesken korostumaan ja Merenkululaitoksella on tässä työssä keskeinen rooli. Käytännön yhteistyö operatiivisten hankkeiden eteenpäinviemiseksi tehdään Itämeren talvimoottoritiet (Baltic Sea Winter Motorways) -projektissa. Hanke on yksi Euroopan unionin merten moottoritiet – hankkeista. Baltic Ice Winter Motorwayn mahdollisuudet nähdään hyvinä, koska työ tehdään Baltic Icebreaker Managementin (BIM) sateenvarjon alla ja Venäjä osallistuu BIM:n jäsenenä aktiivisesti hankkeeseen.

Jäänmurtoa koskevat lainsäädännön siirtymäsäännökset ovat voimassa vuoden 2006 loppuun, minkä jälkeen palvelua koskevat sopimukset on kilpailutettava. Jäänmurtokaluston saatavuus markkinoilla estää kilpailun nopean syntymisen. Kilpailutamme jäänmurtosopimukset kilpailun avaamisstrategian mukaisesti, huomioiden aluskaluston uusiutuminen ja väylämaksujen alentamispaineet. Jäänmurtopalveluita koskevien uusien sopimusten tulee tukea kustannustehokkuuden ja läpinäkyvyyden parantumista. Kehitämme myös sopimustekniikkaa palvelutason varmistamiseksi sekä kustannusseurantaa.

Palvelusopimusten ja niiden hallinnan rinnalla kehitämme omaa toimintamalliamme mm. selvittämällä talvimerenkulun vaihtoehtoisia palvelutasoja ja niiden kustannusvaikutuksia. Myös talvimerenkulun ohjausta kehitetään suunnittelukaudella. Tavoitteena on, että määräämme ja perustelemme liikennerajoitukset olosuhteiden mukaan sekä parannamme rajoitusten ennustettavuutta (tavoite 10 pv). Lisäksi seuraamme jäänmurtajien keskimääräisiä avustusnopeuksia tehokkaamman palvelun turvaamiseksi tulevaisuudessa.

Voimavarat

Talvimerenkulun tilaaja- ja viranomaisyksikkö on keskitetty keskushallintoon ja sen tavoitteellinen henkilöstötarve on 4 henkilötyövuotta.

5.4 Meriliikenteen ohjaus

Nykytila ja kehitysnäkymät

Merenkululaitoksen Meriliikenteen ohjauksen rooli on toimia aktiivisena, yhteistyökykyisenä ja palvelevana viranomaisena sekä alusliikenteen auktoriteettina että merellisen logistiikkaketjun tarvitseman informaation tuottajana, kokoajana, jalostajana ja välittäjänä.

Meriliikenteen ohjaustoimintoon kuuluvat seuraavat tehtäväalueet: **alusliikennepalvelut** (tiedonantopalvelut, navigointiapu ja alusliikenteen järjestely, **liikennetieto- ja radionavigointipalvelut** (informaation välityspalvelut, ympäristötiedon välitys ja tietojen tilastointi) ja **luotsauksen viranomaispalvelut** (luotsauslain noudattamisen valvonta sekä ohjauskirjojen ja vapautusten myöntäminen).

Alusliikennepalveluiden tuotantoon, ylläpitoon ja kehittämiseen osallistuvat VTS-keskukset Kotkassa, Helsingissä (Suomenlahden meriliikennekeskus, Nauvossa (Archipelago), Porissa (West Coast), Vaasassa (Bothnia) sekä Lappeenrannassa (Saimaa). Järjestelmä kattaa koko rannikon sekä Saimaan syväväylät.

Alusliikennepalveluihin kuuluu Suomenlahden ilmoittautumis- ja reittijakojärjestelmän ylläpito ja kehittäminen Suomen vastuualueella sekä yhteistyö Viron, Venäjän ja muiden kansainvälisten tahojen kanssa. Rannikon turvallisuus- ja rannikkoradiotoiminta on osa alusliikenteelle annettavia palveluita.

Liikennetietopalveluiden tuottaminen edellyttää järjestelmien ylläpitoa ja jatkuvaa kehittämistä (mukaan lukien tutkanavigointia tukevat tutkaheijastimet ja tutkamajakat sekä DGNSS-palvelut satelliittinavigointiin, AIS, PortNet ja IBNet sekä sää- ja vedenkorkeustiedon välittäminen) yhdessä muiden toimijoiden kanssa.

IMO:n ja EU:n vaatimukset täyttävä alusliikennepalvelulaki tuli voimaan kuluvana vuonna. Sen tehtävänä on ennen muuta selkiyttää alusliikennepalvelun ja alusliikenteen tehtävä- ja vastuukenttää sekä määritellä henkilöstölle tarvittavat osaamisen tasot.

Säädösperustan muuttumisen lisäksi toimintaan ovat voimakkaasti vaikuttaneet viime vuosina merenkulun toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset. Satelliittiteknologian kehittyminen ja tarkkuuden parantuminen on lisännyt alusten navigointikykyä ja tarkkuutta. Alukset tarvitsevat vielä pitkään toisiaan täydentäviä navigointitekniikoita ja niitä tukevia navigaatio-apupalveluita. Satelliittikapasiteetin kasvaminen Galileon myötä parantaa palveluiden saataavuutta ja turvallisuutta. Suomenlahden liikenteen kasvu on lisännyt onnettomuusriskiä, mikä korostaa onnettomuuksia ennaltaehkäisevän valvonnan ja avun tarvetta sekä nopeaa tilanteenmukaista toimintaa, jos jotain sittenkin tapahtuu. AIS:n käyttöönotto parantaa meritilantietoisuutta ja vähentää tunnistukseen liittyvää kommunikaatiotarvetta.

Meriliikenteen ohjaus on toimintona noin 100 alusliikenneohjaajan, asiantuntijan, tekniikan ammattilaisen ja merenkulkijan organisaatio. Merenkululaitoksen hallintomallin kehittäminen heijastuu voimakkaasti Meriliikenteen ohjaus-toimintoon. Uudelleenorganisoituminen merkitsee nykyisten merenkulkupiirien liikennetoimialoilla työskentelevän henkilöstön siirtymistä valtakunnalliseen Meriliikenteen ohjaus-yksikköön. Toimenpiteen tavoitteena on tehostaa ja yhdenmukaistaa toimintaa. Toimintatapojen yhtenäistämisen ja vakiinnuttamisen rinnalla on syytä tarkastella tulevaisuutta ja kehittää uusia alusten ja logistisen ketjun osapuolten tarpeista lähteviä palvelu- ja itsepalvelumuotoja.

Strategiset päämäärät

- ylläpitää ja kehittää meriliikenteen turvallisuutta
- ylläpitää ja kehittää meriliikenteen sujuvuutta ja taloudellisuutta
- parantaa asiakastyytyväisyyttä
- parantaa toiminnan tuottavuutta
- parantaa sidosryhmäyhteistyötä
- ylläpitää henkilöstön hyvinvointia ja työkykyä

Meriliikenteen ohjaukselle vuosille 2006–2012 laadittu strategia jakaantuu kahteen eriluonteiseen vaiheeseen, jolloin edellä mainittujen strategisten päämäärien lisäksi painottuvat seuraavat tekijät:

Vuosille 2006–2007 laadittu strategia on luonteeltaan eheyttävä ja vakiinnuttava, sekä fokuroidusti uutta etsivä ja luotaava

- täytäntöön pannaan alusliikennepalvelulaki
- yhtenäistetään VTS-toiminta ja kehitetään asiakaspalvelua
- edistetään kansainvälistä yhteistyötä ja "kotiutetaan hyödyt"
- kehitetään järjestelmäkonsepteja asiakastarpeiden pohjalta

Vuosille 2008–2012 laadittu strategia on luonteeltaan voimakkaammin kehittävä ja palvelumuotoja uudistava

- toteutetaan sähköinen asiointi
- tarjotaan itsepalvelua
- toteutetaan valtakunnalliset meriliikennekeskukset

Strategiset toimenpiteet ja menestystekijät

Alusliikennepalvelut

Käynnistetään uuden organisaatorakenteen mukainen toiminta.

Toteutetaan uuden alusliikenne-palvelulain palvelutasot täyttävä koulutus-ohjelma (mm. simulaattori-investoinnit) tehtäväkohtaisesti.

Varmistetaan VTS-keskusten valtakunnallisesti yhtenäiset toimintatavat toteuttamalla meriliikenteen ohjauksen laatujärjestelmä.

Käynnistetään Meriliikennekeskusten konseptointi vuosina 2006 - 2007 ja toteuttaminen vuosina 2008 - 2012 yhteistyössä muiden merellisten kumppaneiden kanssa.

Varmistetaan asiakastyytyväisyyden jatkuva kehittyminen

Liikennetietopalvelut

Liikennetietojärjestelmäpalveluissa luodaan uusi ja kattavampi "single window" liikennetietojärjestelmäpalvelukonsepti PortNet 2. Liitetään sähköisiin asiointipalveluihin lisäksi AIS Web ja AIS/VTS-tilastotietojärjestelmä. Samalla rakennetaan yhteydet Suomen PortNetistä muihin maihin ja laajennetaan PortNetin SafeSeaNet yhteyksiä EU:hun.

AIS-järjestelmän Web-palvelua kehitetään tiedon paremman saatavuuden takaamiseksi. AIS/VTS-tilastotietojärjestelmää kehitetään, jotta saadaan viranomaisten, tutkijoiden ja yksityisten

tahojen käyttöön parempaa ja ajantasaisempaa tilastomateriaalia tukemaan tutkimusta ja päätöksentekoa.

VTS-palveluissa kehitetään Bothnian VTS-järjestelmää muiden VTS-asemien kanssa yhteensopivaksi ja integroidaan kaikki VTS-keskukset valtakunnallisesti. Uusitaan GMDSS-järjestelmä ja integroidaan se AIS- ja VHF-verkkorakenteisiin.

Radionavigointipalveluissa nykyisen DGPS-järjestelmän laitteet uusitaan antamaan uusia palveluja (Galileo yms.) ja tutkamajakat uusitaan uusien tutkien kanssa yhteen toimiviksi.

Meriliikenteen telemaattista arkkitehtuuria MeriArkkia kehitetään edelleen, jotta saadaan selkeä kuva koko telematiikan alueesta ja järjestelmien välisistä yhteyksistä. Todennetaan asiakastytyväisyyden paraneminen asiakastytyvyyskyselyn avulla.

Luotsauksen viranomaispalvelut

Luovutaan luotsintilauspalvelun operatiivisesta tuotannosta. Toteutetaan sähköinen asiakaspalvelu lupahakemusten käsittelyyn.

Toteutetaan luotsauksen viranomaispalvelun laatujärjestelmäkuvaus ja varmistetaan sen toimivuus käytännössä

Voimavarat

Käytössä olevien resurssien tulee vastata vaadittua palvelutasoa. Meriliikenteen ohjauksen tavoitteellinen henkilöstömäärä nykyisellä palvelutasolla on 101 henkilötyövuotta. Henkilöstön osaamistason parantamisella ja uuden osaavan henkilöstön rekrytoinnilla pyritään toimialan tavoitteiden saavuttamiseen ja henkilöstön motivaation säilyttämiseen.

Taloudelliset resurssit suunnataan tuottavasti ja tehokkaasti meriturvallisuutta, liikenteen tehokkuutta ja ympäristön suojelua parantaviin investointeihin.

5.5 Meriturvallisuus

Nykytila ja kehitysnäkymät

Merenkululaitoksen Meriturvallisuuden päämääränä on, että merenkulku on turvallista matkustajille, merimiehille, aluksille ja lastien omistajille sekä merelliselle ympäristölle.

Alusturvallisuustyötä tehdään voimassa olevien IMO:n kansainvälisten yleissopimusten, EU-lainsäädännön ja kansallisten säännösten pohjalta. Tavoitteena on pitää tapahtuneiden onnettomuuksien määrä alenevana siten, että suunnittelukaudella Suomen aluevesillä ja suomalaisille aluksille tapahtuneiden onnettomuuksien vuosittainen määrä ei ylitä 48:aa neljän vuoden liukuvalla keskiarvolla laskettuna.

Tarkastustoiminta on laajentunut ja suunnittelukauden aikana edelleen laajenee merenkulun 'security'-asioihin siten kuin siitä erikseen kansallisessa lainsäädännössä päätetään IMOssa tehtyjen kansainvälisten sopimusten muutosten pohjalta. Terrorismin torjunnassa satamien, varustamoiden ja alusten on tehtävä kansainvälisten määräysten (International Ship and Port

Facility Security Code) mukaiset turvajärjestelyt. Suunnittelukauden alussa on astunut voimaan uusi satamaturvallisuusdirektiivi muutoksineen.

Suunnittelukauden alkuun mennessä on saatu voimaan uusi väylämaksu- ja jääluokkalaki. Tämän avulla selkiytetään koko jääluokkatodistuskäytäntö ja väylämaksujärjestelmä. Jälki-maksukierteestä päästään eroon.

Irtolastisatamien (bulk) valvonnan kansainväliset määräykset edellyttävät irtolastisatamien laatujärjestelmien tarkastamista. Säädös on saatettu voimaan ja Meriturvallisuusyksikkö on aloittanut laatujärjestelmien tarkastukset.

Vaarallisten aineiden kuljettamista koskevat uudet turvallisuusmääräykset ovat astuneet voimaan ennen suunnittelukauden alkua.

Meriturvallisuudessa on käytössä koko maan kattava varallaolojärjestelmä. Kansainväliset alusten tarkastusta koskevat määräykset edellyttävät tarkastuksia virka-ajan ulkopuolella, samoin erilaiset alusturvallisuuteen liittyvä tapahtumat (haverit, öljypäästöt, aluksenmittaukset ym.). Suunnittelukauden aikana Meriturvallisuusyksikön tehtävät tulevat painottumaan entistä voimakkaammin auditointityypisiin tehtäviin.

Vuonna 2004 otettiin käyttöön alusturvallisuuden valvontaan liittyvä uusi tulosmittari. Jokaisen suomalaisen aluksen osalta, joka pysäytetään satamavaltioiden tarkastusjärjestelmän (Port State Control) puitteissa, tehdään analyysi pysäytykseen johtaneista syistä. Ensimmäinen analyysi tehdään v. 2005 lopussa. Tavoitteena suunnitelmakaudella on olla niiden viiden lippuvaltion joukossa, joilla on vähiten pysäytyksiä.

Meriturvallisuus aloittaa suunnittelukauden aikana huvivenedirektiivin edellyttämät laajentuneet tuotevalvontatehtävät sekä tuotevalvontalainsäädännön edellyttämät alusten moottoreiden tyyppihyväksynnän.

Strategiset päämäärät

- *'Competent sailors, safer ships, higher security, cleaner Baltic'*
- Panostamme kansainväliseen ja kansalliseen toimintaan Suomen merenkulun edunvalvojana ja turvallisuuden luoja.
- Osallistumme IMO:n ja EU:n meriturvallisuutta edistävään työhön kaikin mahdollisin resurssein.
- Ylläpidämme ja kehitämme kansainvälisiin ja kansallisiin säädöksiin perustuvaa tarkastustoimintaa ja tuotevalvontaa. Toimintamme on ennaltaehkäisevää, alueellisesti kattavaa ja ammattitaitoista. Lisäämme yhteistyötä luokituslaitosten kanssa.
- Kehitämme merimiesten pätevyiden seurantaan siten, että suomalaiset merimiehet ovat ammattitaidollisesti kilpailukykyisiä kansainvälisillä markkinoilla. Vahvistamme alusten miehitykset turvallisiksi ja kilpailukykyisiksi.
- Vakiinnutamme pitkällä aikavälillä turvajärjestelyjen arvioinnin toimintamallin.
- Valmistelemme uusien kansainvälisten sopimusten pohjalta uutta lainsäädäntöä ja uusimme vanhentunutta.
- Koulutamme ja perehdytämme nuorempaa virkamieskuntaa niihin tehtäviin, joita nyt hoitavat piakkoin eläkkeelle jäävät henkilöt.
- Ylläpidämme ja kehitämme sähköistä asiointia.

Strategiset toimenpiteet ja menestystekijät

Kehitämme alusten, varustamoiden ja satamien turvajärjestelmien arviointiin liittyviä menettelyjä, jotta pystymme toimimaan yhteistyössä muiden viranomaisten ja ulkomaalaisten vastaavien organisaatioiden kanssa.

Uuden huvivenedirektiivin myötä perustetaan Veneily-yksikkö, joka ryhtyy valvomaan veneilyn tuotevalvonta- ja turvallisuusasioita. Yksikön toimintaa kehitetään läpi suunnitelmakauden.

Satamavaltiotarkastuksissa (Port State Control) kiinnitämme erityistä huomiota laivaväen työolosuhteisiin ILO-yleissopimusten pohjalta ja varmistamme, että 25 prosenttia kaikista ulkomaalaisista aluksista tarkastetaan. PSC-säännökset muuttunevat suunnitelmakauden puolivälissä, jolloin siirrymme noudattamaan niitä ja kohdistamme tarkastukset kaikkiin huonokuntoisiin aluksiin.

● Suomi on niiden viiden lippuvaltion joukossa, joilla on vähiten pysäytyksiä Euroopan satamavaltioiden tarkastusjärjestelmän puitteissa (Paris MOU).

Jääluokka-asioihin liittyvät epäselvyydet ratkaistaan mahdollisimman nopeasti selkiintyneiden pelisääntöjen pohjalta ja järjestelmää kehittämällä pyritään ennaltaehkäisemään vastaavien ongelmien syntyminen.

Kehitämme pätevyyskirjojen tuottamista siten, että suomalaisia pätevyyskirjoja ei voida väärentää ja samalla kehitämme merimiesrekisteriä mahdollisimman tehokkaaksi ja käyttäjäystävälliseksi. Lisäämme yhteistyötä muiden pätevyyskirjoja myöntävien hallintojen kanssa pätevyyskirjojen aitouden tarkistamisessa.

Osallistumme merimieskatselmukseen liittyvän lainsäädännön kehittämiseen yhdessä muiden osapuolten kanssa.

Otamme aktiivisesti osaa kansainvälisten foorumeiden (IMO, EU) meriturvallisuuden parantamiseen tähtäävään säännösten kehitystyöhön. Tuemme aktiivisesti kansallista merenkulkualan lainsäädäntötyötä ja turvallisuussäännösten EU-tasoista harmonisointia.

● Kehitämme sähköistä asiointia palvelemaan asiakkaitamme paremmin sekä sähköistä arkistoa ja yhteiskäyttöisiä rekistereitä palvelemaan omaa toimintaamme aiempaa paremmin.

Kehitämme tunnuslukuja, jotka mittaavat Merenkululaitoksen vaikuttavuutta merenkulun turvallisuuteen.

Voimavarat

Kansainvälisiin ja kansallisiin säädöksiin perustuvan tarkastustoiminnan ylläpito ja turvallisuuden säilyttäminen kasvavan liikenteen oloissa samanaikaisesti henkilöstön ikärakenteesta johtuvan eläkepoistuman kanssa aiheuttaa 5 henkilön lisästarpeen suunnitelmakauden aikana, sen mukaan tavoitteellinen henkilöstövahvuus suunnitelmakauden lopulla on 89 henkilötyövuotta.

5.6 Yhteysalusliikenne

Nykytila ja kehitysnäkymät

Merenkululaitoksen yhteysalusliikenteen tilaajayksikkö vastaa saariston yhteysalusliikennepalveluista, joita tuotetaan ensisijaisesti saariston vakituisten asukkaiden liikkumistarpeisiin. Yhteysalusliikenteen vaikutuksesta saaristo on myös koko väestön tavoitettavissa sekä samalla saaristoa kuormittavaa matkailua on mahdollista koota valituille reiteille ja kohteisiin.

Yhteysalusliikenteen tuotantopalvelutehtävistä aiempi Merenkululaitoksen osuus (noin 50 prosenttia yhteysliikennepalvelusta) siirtyi Varustamoliikelaitokseen vuoden 2004 alusta viranomais- ja tilaajatehtävien säilyessä Merenkululaitoksella, keskuspaikkana Turku. Suunnittelu- ja haasteena tulee olemaan markkinoiden avaaminen kilpailulle kokonaisuudessaan.

Yhteysalusliikenteen matkustajamäärän ennustetaan nousevan vuositasolla noin 340 000 matkustajaan. Matkustajakohtaiset kustannukset suunnitelmakauden aikana ovat noin 25 euroa. Saariston vakinaisen asukasmäärän ollessa noin 1 100 henkilöä ovat vuotuiset kustannukset noin 7 719 euroa asukasta kohti suunnitelmakauden aikana. Jatkossa on odotettavissa saariston väestön väheneminen nykyasujaimiston ikääntymisen myötä. Muodostuva yhtälö luo suuria haasteita toiminnan ylläpitämiselle.

Strategiset päämäärät

- turvataan asiakastarpeisiin optimoidun yhteysalusliikenteen toimivuus
- tehdään selkeä palvelutasomäärittely ja varmistetaan tarvittava rahoitus
- parannetaan asiakastyytyväisyyttä
- luodaan toimivat yhteysalusliikennemarkkinat
- parannetaan yhteysaluspalveluiden kustannustehokkuutta ja logistista toimivuutta
- kehitetään sidosryhmäyhteistyötä
- huolehditaan henkilöstön osaamisesta, hyvinvoinnista, työkyvystä ja motivaatiosta

Strategiset toimenpiteet ja menestystekijät

Kehitämme liikennepalveluiden hankintaa joustavammaksi, tehokkaammaksi ja taloudellisemmaksi.

Määritämme yhteysalusliikenteen todelliset asiakastarpeet, nykyisen palvelutason, toiminnan vaikuttavuuden ja rahoitustarpeen. Tavoitteena on tunnistaa asiakkaiden logistiikkapalvelujen tarve saaristoalueilla sekä kehittää eri palvelujen vastikkeellisuutta, esim. palvelumaksutulojen osuutta lisäämällä.

Kehitämme organisaatiomme ja henkilöstömme tilaajaroolia. Yhteistoiminta Varustamoliikelaitoksen ja muiden palvelutuottajien kanssa vakautetaan hyvin toimivaksi yhteistyöksi ja henkilöstöä koulutetaan työnsä hyvin osaavaksi kiinteäksi ryhmäksi.

Selvitämme yhteistoiminnan lisäämismahdollisuudet yhdessä Tiehallinnon kanssa.

Voimavarat

Yhteysalusliikennepalvelujen laatu ja osaamisen taso varmistetaan joka toinen vuosi tehtävin asiakastutkimuksin. Käytössä olevien resurssien tulee vastata haluttua palvelutasoa. Tavoitteellinen henkilötyövuosimäärä on neljä henkilötyövuotta.

5.7 Sisäinen tuotanto

Nykytila ja kehitysnäkymät

Merenkululaitoksen sisäinen tuotanto toimii valtakunnallisena organisaationa väylätuotannon, suunnittelupalveluiden, merenmittauksen ja merikarttatuotannon tehtävälalueilla. Lähes puolet Merenkululaitoksen henkilöstöstä on sijoittunut sisäiseen tuotantoon.

Väylänpidon ja merikartoituksen jakautuessa sisäisesti tilaajaviranomais- ja tuotanto-organisaatioiksi vuoden 2005 alussa linjattiin suunnittelukauden kehitysnäkymiksi seuraavaa:

Tilaajan hankintamenettelyt kehitetään, sisäisen tuotannon kustannusrakenne ja hinnoittelu selvitetään sekä markkinoita luodaan tilaamalla Merenkululaitoksen töitä alkuvaiheessa pieninä tuote- ja palvelukokonaisuuksina. Vähitellen osaamisen, kustannustietouden ja markkinoiden kehittyessä siirrytään toimintaan parhaiten sopiviin laajempiin tuote- ja palvelukokonaisuuksiin, jotta tuottajien innovatiivisuus ja kehittämispotentiaali voitaisiin paremmin hyödyntää.

Tilaajan ja sisäisen tuotannon osaamista ja valmiuksia kehitetään siten, että sisäiset tilaus- ja palvelusopimukset otetaan käyttöön vuonna 2006. Periaatepäätös sisäisen tuotannon pidemmälle menevästä eriyttämisestä sisällytetään mahdollisesti seuraavaan hallitusohjelmaan. Mahdollinen eriyttäminen tapahtuu vuonna 2009 ja toimiala avataan täysin kilpailulle asteittain eriyttämissäätöksessä sovittavien siirtymäaikasäännösten mukaisesti.

Markkinoita kehitetään ja toimintamalleja testataan hankintakokeilujen ja pilotointien avulla. Sisäinen tuotanto kehittää tuotteitaan ja palveluitaan, tekee nykyisten toimintaperiaatteiden mukaisesti ulkopuolisia töitä omalla ydinosaamisalueellaan, mutta ei ennen mahdollista eriytymistään ilman erikseen sopimista avoimesti kilpaile Merenkululaitoksen tilaamissa töissä ulkopuolisten toimijoiden kanssa.

Sisäisen tuotannon strategiset linjaukset

Visio 2015

Olemme vesiliikenteen infran ylläpidon ja kehittämisen palveluiden johtava tuottaja/yritys Suomessa. Asiakkaamme kotimaassa ja Itämeren alueella hyötyvät osaamisestamme, kilpailukykyisistä, joustavista ja kattavista palveluistamme sekä turvallisuutta edistävästä ja ympäristöä säästävästä toimintatavastamme.

Strategiset päämäärät

- toimimme kannattavasti kaikilla palvelutuotantomme aloilla
- kasvatamme toimintaamme laajentamalla asiakaskuntaamme
- olemme kehittäneet pitkäjänteisesti tuotanto-rakennettamme (palvelut, prosessit, menetelmät ja tuotantovälineet)
- organisaatorakenteemme mahdollistaa kehittymisen ja tehokkaan toiminnan avoimilla markkinoilla
- kumppanuussuhteilla ja verkottumisella hyödynnämme parasta osaamistamme monipuolisesti ja tuottavasti sekä hallitsemme toiminnan kausiluonteisuuden
- toimimme asiakaslähtöisesti ja tuotamme asiakkaiden laatuvaatimuksia vastaavia palveluja ja palvelujamme kehittämällä tuotamme lisäarvoa asiakkaillemme

- palveluja yhdistämällä kykenemme muodostamaan joustavasti erilaisia asiakkaiden tarpeet täyttäviä palvelukokonaisuuksia
- kehitämme jatkuvasti osaamistamme strategisten päämääriemme ja toimintaympäristön muutosten mukaisesti
- henkilöstömme on motivoitunutta, yhteistyökykyistä ja palveluhenkistä
- käytämme toimintajärjestelmäämme luontevana osana jokapäiväistä toimintaamme
- olemme omaksuneet innovatiivisen toimintatavan kaikessa toiminnassamme
- olemme erityis- ja moniosaamisemme myötä arvostettu asiantuntija ja palvelutuottaja sekä luotettava ja haluttu yhteistyökumppani kansallisesti ja kansainvälisesti

Strategiset toimenpiteet ja menestystekijät

Selvitetään sisäisen tuotannon mahdollisen eriyttämisen vaihtoehdot, vaikutukset ja aikataulut sekä toteutetaan selvitysten pohjalta tehdyt päätökset.

Tuotantotoimintaan soveltuvat suunnittelu-, kustannuslaskenta-, raportointi- ja seurantajärjestelmät kehitetään ja otetaan käyttöön vuonna 2007.

Tuottavuutta ja kilpailukykyä parannetaan suunnitelmakaudella pitkäjänteisesti organisaatio- ja tuotantorakenteita kehittämällä. Toteutetaan suunnitelmakaudella myös tärkeimmät tuottavuutta edistävät väylänhoidon ja merenmittauksen kaloustouudistukset.

Tuotannon laatu- ja ympäristöjärjestelmät (toimintajärjestelmä) laaditaan ja otetaan käyttöön vuoteen 2009 mennessä.

Toiminta on asiakaslähtöistä ja henkilöstö osaavaa, yhteistyökykyistä ja palveluhenkistä.

Tuotannon mahdollisen eriyttämispäätöksen myötä kehitetään erityisesti liiketoimintaosaamista ja markkinointia sekä hakeudutaan aktiivisesti kumppanuus- ja verkottumissuhteisiin.

Voimavarat

Sisäisen tuotannon henkilöresurssien määrä vuonna 2005 on noin 360 henkilötyövuotta. Toimintaa tehostamalla ja luonnollista poistumaa hyödyntämällä henkilötyövuosien määrän arvioidaan vähenevän noin 7 prosenttia suunnitelmakauden aikana.

Sisäisen tuotannon nettorahoitus vuonna 2005 on noin 27 miljoonaa euroa. Jatkossa rahoitus kanavoituu selkeämmin tilaajan kautta palvelu- ja hankintasopimusten muodossa.

5.8 Merenkulun tukipalvelut

Merenkululaitoksen merenkulun tukipalvelut tuottavat tilastotietoa merenkulusta. Yksikkö vastaa Merenkululaitoksen edunvalvonnasta, tuottaa merenkulkuun liittyviä oikeuspalveluita ja pitää alusrekisteriä Manner-Suomen osalla.

Valtiontuista ja väylämaksuhuojennuksista on kerrottu yksityiskohtaisesti liitteessä 3.

Strategiset päämäärät

- tuotamme laadukasta viranomaispalvelua merenkulkuun liittyvissä oikeudellisissa asioissa
- tarjoamme laitoksen johtamisessa tarvittavaa oikeudellista asiantuntemusta
- tuotamme ajantasaista ja monipuolista tilastotietoa merenkulusta

- kehitämme merenkulkua koskevaa lainsäädäntöä
- hoidamme yksikölle kuuluvat tehtävät tehokkaasti, oikea-aikaisesti, virheettömästi ja tulokinnallisesti perustellusti
- toimimme asiakaslähtöisesti, ammattitaitoisesti ja palveluhenkisesti
- kehitämme verkkopalveluita ja sähköistä asiointia
- varmistamme osaamisen

5.9 Ohjaus- ja tukitoiminnot

Nykytila ja kehitysnäkymät

Ohjaus- ja tukitoimintoihin vaikuttaa jatkovuosina valtionhallinnon sisäisen yhteistyön tiivistyminen. Käynnissä olevia ja jatkovuosina ilmeisesti tukitoimintoihin voimakkaasti vaikuttavia hankkeita ovat Kieku (Valtiokonttorin talous- ja henkilöstöpalveluiden kehittämisohjelma) ja ValtIT/TIME (Valtion tietohallinnon kehittämisohjelma).

Merenkulkulaitoksen linjauksena on, että tukipalveluita kehitetään osallistumalla ja vaikuttamalla aktiivisesti edellä mainittuihin hankkeisiin. Hankkeiden tavoitteena on yhtenäistää valtion talous-, henkilöstö- ja tietohallintoprosesseja ja järjestelmiä sekä keskittää operatiivisia tehtäviä palvelukeskuksiin. Laitoksessa kehitetään samanaikaisesti ko. toiminta-alueiden henkilöstön osaamista ja valmiuksia sekä suunnitellaan palvelukeskuksiin siirtymisen ajankohta ja toteutus.

Strategiset päämäärät

Tukipalvelujen tavoitteena on MKL:n ydintoimintojen ja niiden asettamien tavoitteiden tukeminen.

- Tuemme Merenkulkulaitoksen rakennemuutosta.
- Kehitämme laitoksen strategista ohjausta painottaen erityisesti asiakaslähtöisyyttä sekä strategisten päämäärien ja tulosohjauksen saumattomuutta (strategiset päämäärät ja niiden edellyttämät toimenpiteet vastaavat rahoitusta).
- Laitoksella on selkeät ja laitosyhtenäiset toimintatavat.
- Laitos toteuttaa toiminnoittaista kilpailuttamisstrategiaa ja hankintaohjelmaa.
- Laitoksella on osaava henkilöstö ja hyvät työolot. Laitos noudattaa hyvää henkilöstöpolitiikkaa ja sen henkilöstö on asiantuntevaa ja yhteistyökykyistä. Työilmapiiri on asiantuntijavirastojen parhaalla tasolla.
- Kehitämme laskenta- ja raportointijärjestelmämme vastaamaan uutta organisaatiota ja uutta toimintatapaa.
- Toteutamme ja kehitämme tiedonhallinnan ja viestinnän strategiaa.
- Kehitämme sähköisiä palveluita.
- Kehitämme sisäistä valvontaa ja riskienhallintaa.

Strategiset toimenpiteet ja menestystekijät

Strateginen ohjaus ja kehittäminen

- Päivitämme strategiset päämäärät ja suunnittelemme niiden vaatimat toimenpiteet omistajan ja asiakkaiden näkemysten ja ympäristön muutosten niin vaatiessa. Luomme strategioille käytännön merkityksen yhdessä koko henkilöstömme kanssa.
- Kehitämme strategiatyötämme.
- Parannamme kehittämishankkeiden hallintaa.
- Kehitämme Merenkulkulaitoksen asiakkuuden hallintaa asiakkuusstrategian pohjalta.

Taloushallinto

- Selvitämme edelleen operatiivisten tehtävien keskittämistä palvelukeskukseen ja parannamme valmiuksia siirtyä palvelukeskuksen palvelujen käyttöön. Siirrymme hallitusti käyttämään palvelukeskuksen operatiivisia taloushallintopalveluja.
- Parannamme edelleen sisäisen laskentamme palvelukykyä ja uudistamme sisäisen laskentajärjestelmämme
- Kehitämme ja yhtenäistämme laskutusta edelleen ja otamme käyttöön sähköisen laskutuksen
- Hyödynnämme Rondo-järjestelmää tehokkaammin (tiliöintimallit, arkistointi).

Henkilöstöhallinto

- Toteutamme strategista henkilöstösuunnitelmaa, jolla varmistamme osaavat, motivoituneet ja riittävät henkilöstöresurssit. Kehitämme uuden henkilöstön hankintaa.
- Varmistamme osaamisen siirtymisen, säilymisen ja laajentamisen ottamalla käyttöön koulutuksen lisäksi urasuunnittelua, henkilökiertoa sekä mentorointi- ja mestari-kisällitoimintaa.
- Huomioimme yhdessä sovitut arvot kaikissa toimintatavoissamme ja järjestelmissämme.
- Kehitämme työhyvinvointia ja työkykyä ylläpitävää toimintaa.
- Vakiinnutamme uuden tehtävän vaatavuuteen ja henkilökohtaiseen suoriutumiseen perustuvan palkkausjärjestelmän käytön. Otamme käyttöön palkitsemisjärjestelmän. Kehitämme palkkauksen ja palkitsemisen kannustavuutta.
- Kehitämme johtamista ja esimiestyötä. Toteutamme esimiesvalmennusohjelman.
- Yhtenäistämme ja kehitämme henkilöstöhallinnon prosesseja. Otamme käyttöön sähköisiä menetelmiä.
- Selvitämme henkilöstöhallinnon operatiivisten tehtävien keskittämistä palvelukeskuksiin (Kieku). Verkostoidumme asiantuntijatehtävissä.

Tietohallinto

- Toteutamme tietohallintostrategian luomia linjauksia (tietohallinnon avainosaamisalueet, MKL:n tiedonhallinnan kehittämisen suuntaviivat, projekti- ja hankehallinnan periaatteet).
- Parannamme tietohallinnon tuottavuutta osallistumalla soveltuvin osin valtionhallinnon tietohallintoa koskeviin kehittämishankkeisiin (ValtIT/TIME).

Yleishallinto

- Varmistamme käytännölliset ja taloudelliset toimitilat ja hyvät fyysiset työolosuhteet. Luovumme tarpeettomista toimitiloista.
- Teemme yleishallinnon kehittämissuunnitelman ja keskitymme omassa palvelutuotannossa yhteistyössä sovituille osa-alueille.
- Tehostamme matkustamisten hallintaa hyödyntämällä sähköisiä matkanvaraus- ja matkanhallintajärjestelmiä.
- Kehitämme assistentti- ja sihteeripalveluita muodostamalla sihteerirenkaita ja erikoistumalla.

Viestintä

- Kehitämme laitoksen ulkoista viestintää siten, että parannamme laitospukua ja merenkulun kansantaloudellisia perusteluja.
- Kehitämme laitoksen sisäistä ja ulkoista viestintää ja etenkin kriisiviestintävalmiuksia.
- Kehitämme sisäistä ja ulkoista verkkoviestintää.

Sisäinen tarkastus

- Kehitämme riskienhallintaa ja sovitamme sen MKL:n organisaatioon ja tehtäviin
- Varmistamme MKL:n sisäisen valvonnan asianmukaisuuden ja riittävyyden
- Tuemme Merenkululaitosta tarjoamalla järjestelmällisen lähestymistavan riskienhallintaan ja sisäisen valvonnan varmistamiseen, arviointiin ja kehittämiseen

- Kohdennamme tarkastusta riskisille alueille
- Täydennämme omaa osaamista ulkopuolisilla palveluilla
- Varmistamme johdon sitoutumisen sisäiseen valvontaan ja riskienhallintaan.

Laadunhallinta

- Luomme MKL:lle kattavan ja yhtenäisen toimintajärjestelmän.
- Kehitämme riskienhallintajärjestelmää edelleen.
- Huolehdimme toiminnoissamme ja palvelujen ostoissa yhtenäisten laatuvaatimusten toteutumisesta.

Hankintatoimi

- Toteutamme hankinta- ja kilpailun avaamisstrategian.
- Lisäämme sähköisten menetelmien hyödyntämistä.

Valmiussuunnittelu

- Päivitämme Meriliikennesuunnitelmat hallintomalliuudistuksen toteutuksen mukaisesti
- Päivitämme varautumisohjeen organisaatiouudistuksen toteutuksen myötä

Tutkimus- ja kehittämistoiminta

Merenkululaitoksen t&k-toiminta on viime vuosina painottunut laitoksen toimintaprosessien, palvelujen ja tuotteiden kehittämiseen. Merkittävä osa tästä työstä on liittynyt telemaattisten järjestelmien kehittämiseen ja käyttöönottoon. Tutkimus- ja kehittämisohjelmiin on käytetty 2000-luvun vaihteessa vuosittain noin 1,5 miljoonaa euroa. Parina viime vuonna taso on hieman alentunut.

Vuonna 2003 linjatussa t&k-strategiassa nimettiin painopistealueiksi:

1. Vesitieverkon kehittäminen osana Suomen liikennelogistista järjestelmää
2. Prosessit ja tuotekehitys
3. Turvallisuus ja ympäristö
4. Merenkulun toimintaympäristö ja vesiliikenteen edistäminen
5. ICT-alan uusien mahdollisuuksien hyödyntäminen

Suunnittelukauden t&k-toiminnassa painottuvat entistä enemmän merenkulun turvallisuus ja ympäristövaikutukset. Tätä tutkimusta toteutetaan yhteistyössä Itämeren alueen maiden kanssa. Kotimaassa yhteistyökumppaneita ovat yliopistot ja tutkimuslaitokset. Merenkulun turvallisuuden hallinnan kehittämishanke tulee valmistuessaan antamaan linjauksia myös aihealueen t&k-toimintaan.

Talvimerenkulun tutkimus tulee jatkumaan merkittävänä aihealueena. Tavoitteena on säilyttää Suomessa huippuosaaminen talvimerenkulun alalla. Myös tällä aihealueella on yhteistyö yliopistojen ja tutkimuslaitosten kanssa sekä kansainvälinen yhteistyö, erityisesti Itämeren maiden piirissä merkittävässä roolissa.

Telemaattisia järjestelmiä kehittämällä Merenkululaitos voi lisätä tuottavuuttaan ja taloudellisuuttaan. Samalla asiakkaille voidaan tuottaa entistä laadukkaampia palveluita. On tärkeätä, että kehitettävillä järjestelmillä on laajasti yhteinen arkkitehtuuri Suomessa ja mahdollisuuksien mukaan EU:ssa. Järjestelmien kehittämisessä hyödynnetään yhteistyötä hallinnonalalla mm. liikenne- ja viestintäministeriön tutkimusohjelmien puitteissa.

Merenkululaitoksen t&k-strategian mukaisesti tavoitteena on nostaa t & k-toiminnan vuosittainen panostus suunnittelukauden aikana 2 miljoonaan euroon. Vuonna 2003 hyväksytty t&k-

toiminnan strategia päivitetään suunnittelukauden aikana Merenkululaitoksen strategisiin painotuksiin perustuen ja ottaen huomioon valmistella olevaan hallinnonalan t&k-strategiaan aikanaan sisällytettävät linjaukset. Merenkululaitoksen t&k-toimintaa tehostetaan kehittämällä projektien ohjauskäytäntöjä ja tehostamalla projektien edistymisen seuranta.

Verkostoitumista, tiedonvaihtoa ja viestintää kehitetään edelleen sekä hallinnonalan sisällä että tutkimusten tilaajien sekä t&k-palveluja tarjoavien yliopistojen, tutkimuslaitosten ja konsulttien suuntaan. Myös t&k-toiminnan kansainvälistä verkostoitumista kehitetään edelleen.

6 Maksupolitiikka ja kustannusvastaavuus

Merenkululaitoksen toiminnasta on aikaisemmin rahoitettu väylämaksuilla noin 75 %, muilla maksuilla noin 7 % ja valtion talousarviomäärärahoilla noin 18 %. Väylämaksulainsäädännön uudistamiseen liittyen vuoden 2006 talousarvioesityksen mukaan väylämaksuja ei enää nettobudjetoida Merenkululaitoksen toimintamomentille vaan veronluonteisiin tuloihin momentille 11.19.06 Väylämaksut. Merenkululaitos saa poistuvan tulo-osan rahoituksen jatkossa talousarviomäärärahoista.

Merenkululaitoksen tavoitteena on ylläpitää annettujen tavoitteiden mukainen ja hyväksytty palvelutaso mahdollisimman alhaisin maksuin. Tämä merkitsee oman toiminnan ja suorituskyvyn jatkuvaa parantamista.

Väylämaksu

Väylämaksun kantamisen perusteena ollut väylämaksulaki uudistettiin lailla, joka tuli voimaan 1.1.2006. Uuden lain mukaan väylämaksut perustuvat edelleen alusten jääluokkiin. Samassa yhteydessä tuli voimaan laki alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta (jääluokkalaki). Alusten jääluokat määräytyvät luokituslaitoksen antamien tietojen mukaan ja Merenkululaitoksen antamista erillisistä jääluokkatodistuksista on luovuttu.

Uudistuksessa lähdettiin siitä, että väylämaksutulojen kokonaistaso pysyy ennallaan. Yksittäisten alusten maksut muuttuvat jonkin verran.

Perustuslakivaliokunnan ottaman kannan perusteella väylämaksu on valtiosääntöoikeudellisesti vero. Tämä tulkinta merkitsee aiemmin nettobudjetoidun väylämaksun muuttamista bruttobudjetoiduksi veroksi. Lakiesityksessä lähdettiin kuitenkin siitä, että väylämaksu on edelleen veroluonteinen maksu, jolla katetaan merenkulussa käytettävien julkisten kulkuväylien ja vesiliikenteelle tarpeellisten turvalaitteiden rakentamisesta, ylläpidosta ja hoidosta, alusliikennepalvelusta sekä jäänmurtajien avustustoiminnasta valtiolle aiheutuneet kustannukset. Vuoden 2006 talousarvioesityksessä väylämaksutulot tuloutettaisiin momentille 11.19.06 ja väylänpidon toimintamenot ja Merenkululaitoksen muut toimintamenot ovat momentille 31.30.21.

Seuraavassa väylämaksun kustannusvastaavuuslaskelmassa vuosien 2006 – 2011 arvioidut kustannukset ovat vuoden 2005 alun hintatasossa lukuun ottamatta palkkamenoja, joissa on otettu huomioon tupo-ratkaisun 2005 – 2007 vaikutukset sekä uuden palkkausjärjestelmän vaikutukset ja polttoaineiden hintatasossa vuonna 2005 tapahtunut nousu. Tuotot ovat vuoden 2005 hintatasossa.

1000 €	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Korkoprosentti	3,0 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
TUOTOT								
- Väylämaksut	74 041	75 000	75 700	76 500	77 300	78 000	78 800	78 800
- Muut tuotot	1 681	592	285	285	285	285	285	285
Tuotot yhteensä	75 722	75 592	75 985	76 785	77 585	78 285	79 085	79 085
KUSTANNUKSET								
Erilliskustannukset	54 699	51 753	58 295	57 213	57 197	57 710	57 589	57 589
Pääomakustannukset	14 646	13 789	13 091	13 261	14 920	15 317	14 547	14 547
Yhteiskustannukset	4 241	4 013	4 266	4 182	4 181	4 221	4 211	4 211
Kustannukset yhteensä	73 586	69 555	75 652	74 656	76 298	77 248	76 347	76 347
Ylijäämä (+) / alijäämä (-)	2 136	6 037	333	2 129	1 287	1 037	2 738	2 738
KUSTANNUSVASTAAVUUS %	102,9 %	108,7 %	100,4 %	102,9 %	101,7 %	101,3 %	103,6 %	103,6 %

Arvioitu kustannusten voimakas kasvu vuodesta 2005 vuoteen 2006 aiheutuu lähinnä jäänmurron toimintapäivien määrästä (vuoden 2006 arvio 650 päivää, vuonna 2005 jää pienemmäksi leudon talven vuoksi) ja polttoaineen hintatason noususta etenkin loppuvuonna 2005 (vaikuttaa täysimääräisesti vasta vuonna 2006).

Liiketaloudellisesta toiminnasta perittävät maksut

Karttatoiminnan tulot ovat maksuperustelain mukaisia liiketaloudellisia maksuja. Karttatoiminta jakaantuu viranomaistoimintaan ja liiketaloudellisiin perustein mitattavaan toimintaan. Liiketaloudellisiin perustein mitattava toiminta (merikarttojen valmistus) on kustannusvastaavaa. Karttatoiminnan tulot koostuvat tuotteiden ja käyttöoikeuksien myynnistä. Suurin osa tuloista perustuu merikarttojen kustannussopimukseen (WSOY). Sopimusta tarkistetaan vuosittain. Karttatoiminnan tulot pysyvät suunnittelukaudella noin 0,6 miljoonan euron tasolla vuodessa.

Muita liiketaloudellisia tuloja ovat lähinnä väylänpitoon, kaluston käyttöön, ulkopuolisiin töihin ja viittatuotantoon liittyvät tulot sekä julkaisut ja painotuotteet. Muita liiketaloudellisia tuloja kertyy noin miljoonaa euroa vuodessa.

Muut maksut

Merenkulun tarkastustoiminnan palvelut ovat maksuperustelain mukaisia julkisoikeudellisia maksuja, joista kertyy tuloja suoritteiden määrästä riippuen 1,6 – 2 miljoonaa euroa vuodessa.

Lupahallinnon osalta toiminta ei tällä hetkellä ole kaikilta osin kustannusvastaavaa, mutta täyteen kustannusvastaavuuteen edetään maksujen tarkistusten ja toiminnan kehittämisen kautta asteittain. Katsastuksissa ja auditoinneissa sen sijaan on saavutettu täysi kustannusvastaavuus maksujen korotusten ja suorittemäärien kasvun kautta.

Saimaan kanavan lupamaksu (0,5 miljoonaa euroa) on erillislakiin eli lakiin ja asetukseen kanavamaksuista perustuva maksu. Suunnittelukauden aikana selvitetään tarpeet ja mahdollisuudet lain ja asetuksen tarkistamiseksi.

Tarkastustoiminnan lisäksi muita julkisoikeudellisia maksuja ovat, alusrekisteriin liittyvät maksut (0,06 miljoonaa euroa) ja luotsi- ja linjaluotsitutkintoihin liittyvät maksut (0,3 miljoonaa euroa).

7 Yhteenveto Merenkululaitoksen suunnitelmakauden voimavaroista

7.1 Rahoitus

Toimintamenot

Merenkululaitoksen toimintamomentilta rahoitetaan meri- ja sisävesiväylien väylänpito, talvimerenkulun avustaminen, merikartoitus, meriliikenteen ohjaus ja meriturvallisuustehtävät.

Vuonna 2006 Merenkululaitoksen budjetointia muutetaan väylämaksulainsäädännön uudistamiseen liittyen talousarvioehdotuksen mukaan siten, että aiemmin toimintamomentille nettobudjetoidut väylämaksut kertyvät erilliselle bruttobudjetoidulle veronluonteisten tulojen momentille. Peruslaskelman mukainen toimintamomentin talousarviorahoitus nousee tämän vuoksi noin 76 milj. eurolla.

Toimintamenot

(1 000 euroa)	Tot.arvio 2005	TA 2006	peruslask. TTS 2007	peruslask. TTS 2008	peruslask. TTS 2009	peruslask. TTS 2010	peruslask. TTS 2011	keh.suunn. TTS 2007	keh.suunn. TTS 2008	keh.suunn. TTS 2009	keh.suunn. TTS 2010	keh.suunn. TTS 2011
Tulot	81 100	6 456	6 456	6 456	6 456	6 456	6 456	6 456	6 456	6 456	6 456	6 456
Bruttomenot	98 600	101 130	104 516	104 786	105 090	105 090	105 090	116 463	116 065	108 873	107 113	106 213
Rahoitustarve	17 500	94 674	98 060	98 330	98 634	98 634	98 634	110 007	109 609	102 417	100 657	99 757

Peruslaskelman luvuissa on otettu huomioon tupo-ratkaisun 2005–2007 mukaiset korotukset ja vuoden 2005 alussa käyttöön otetun uuden palkkausjärjestelmän vaikutukset, 1.9.2005 toteutettu virkasiirto liikenne- ja viestintäministeriöön sekä polttoaineiden vuonna 2005 tapahtunut hintatason nousu. Muilta osin hintataso on vuoden 2005 alun tasolla.

Laitoksen tehtävien peruslaskelmatasoa vastaava toimintamenojen rahoitus on kokonaisuudessaan noin 98 milj. euroa. Maksullisen palvelutoiminnan ja muilla tuloilla katetaan noin 7 % menoista ja loput talousarviorahoituksella. Rannikon jäänmurtotoiminnan menot on mitoitettu laskelmassa 650 toimintapäivän mukaisesti eli nk. leudon talven mukaan. Talvisatamien lukumäärä pysyy nykyisenä eli 23 satamana.

Kehittämissuunnitelmaan sisältyy teemapaketti pienehköihin vesiväylien ja turvalaitteiden kehittämishankkeisiin (4 milj. euroa vuosina 2007 ja 2008) sekä väylien kunnostusohjelma (2 milj. euroa/vuosi). Merenkululaitoksen tavoitteena on varmistaa vesiliikenteen sujuvuus ja turvallisuus. Väyläinfran ikääntyminen aiheuttaa tältä osin erityisiä kehittämis- ja kunnostustarpeita. Väylien madaltuminen sekä turvalaitteiden ja muiden rakenteiden kunnan heikkeneminen aiheuttavat kuljetuskustannusten nousua ja turvallisuusriskejä. Mikäli kunnostustöitä ei

pystytä tekemään jatkuvasti ja ajallaan, kasaantuvat kasvavat korjausinvestoinnit tulevaisuuteen.

Ministerityöryhmän mietinnössä liikenneväyläpolitiikan linjauksiksi vuosille 2004–2013 on teemapaketti Pienehköt vesiväylien ja turvalaitteiden kehittämishankkeet priorisoitu suurten kehittämishankkeiden edelle. Se sisältää väyläkapeikkojen leventämistä, yksittäisten matalikkojen poistoja, kaarteiden oikaisuja, vaarallisten kohteiden merkinnän parantamista sekä turvalaitetekniikan nykyaikaistamista ja kaukovalvonnan kehittämistä. Yksittäisten väyläkohtien parantamisella ja turvalaitetekniikan nykyaikaistamisella pystytään parantamaan merenkulun turvallisuutta ja sujuvuutta suhteellisen pienin investoinnein. Turvalaitetekniikan nykyaikaistaminen ja kaukovalvonnan lisääminen vähentää turvalaitteiden huoltotarvetta ja –käyntejä, mikä aikaansaa säästöjä väylien ylläpidon kustannuksissa pidemmällä aikavälillä.

Väylätietojen kuntoon saattamiseen tähtäävän NAVI-projektin yhteydessä tehdyt väylien tarkistusmittaukset ovat tuoneet ilmi väylien paikoittaisia madaltumia etenkin Pohjanlahden rannikolla. Madaltumat johtuvat maan kohoamisesta, väyläluiskien liettymisestä ja yksittäisten lohkareiden kulkeutumisesta väylille. Väylien madaltumisen aiheuttama taloudellinen haitta on suuri, sillä jo 30 cm:n madaltuminen voi pienentää aluksen lastinottokykyä 10–15 % ja lisätä aluskäyntiä kohti kuljetuskustannuksia kymmeniä tuhansia euroja. Väylien kunnostusohjelma sisältää paitsi madaltuneiden väylien kunnostusruoppauksia myös turvalaitteiden ja kanavien rakenteellisia korjauksia. Kunnostusohjelman avulla turvataan tärkeimpien väylien peruspalvelut ja turvallisuuden ylläpito.

Kehittämissuunnitelmaan sisältyy myös kilpailun avaamisohjelman, tuotantotehtävien eriyttämisen, verkkopalvelujen kehittämisen, meriliikenteen ohjaustoiminnan turvaamisen ja meriturvallisuuteen liittyvien uusien tehtävien vaatima rahoitus (vuosina 2007 ja 2008 noin 6 milj. euroa/vuosi, vuonna 2009 noin 2,5 milj. euroa ja vuonna 2010 vajaa 1 milj. euroa). Kehittämistoimenpiteiden hyödyt näkyvät pitkällä aikavälillä, mutta kehittämistoimenpiteiden avulla saavutettavan tuottavuuden kasvun vaikutuksia on arvioitu myös suunnitelmassa.

Peruslaskelmatason ja kehittämissuunnitelman rahoitustason vaikutukset strategisten tavoitteiden saavuttamiseen on esitetty kohdassa 4.

Isot väylähankkeet

Suunnittelukaudella valmistuu kolme isoa väylähanketta: Tornion (2007), Vuosaaren (2008) ja Raahen (2008) väylät. Tornio ja Raahen sisältyvät Merenkululaitoksen peruslaskelmaan ja Vuosaaren meriväylä rahoitetaan erilliseltä Vuosaaren sataman liikenneväylien rakentamismomentilta.

Kehittämissuunnitelma sisältää liikenne- ja viestintäministeriön esityksen mukaisesti vesiväylähankkeiden laskennallisen osuuden infrastruktuurin kehittämishankkeisiin esitetystä rahoitustasosta.

7.2 Henkilöstö

Laitoksen vakinaisen henkilöstön mitoitettu lukumäärä on nykyisen henkilöstösuunnitelman mukaan 726 henkilötyövuotta vuonna 2010. Mitoitussuunnitelma vuoteen 2010 on esitetty tämän kohdan lopussa olevassa taulukossa. Suunnitelma sisältää nykyisen henkilöstösuunnitelman, perussuunnitelman ja kehittämissuunnitelman mukaisen henkilöstön mitoituksen. Valtionvarainministeriön asettamat tavoitteet henkilöstömäärän kehitykselle ovat perussuunnitel-

maa tiukemmat (vuonna 2010 henkilöstövahvuus 690). Kehittämissuunnitelma on hahmoteltu tämän pohjalta.

Henkilöstön asiantuntijaosaamisen lisääminen, osaamis pohjan monipuolistaminen ja kohottaminen ovat keskeisiä henkilöstötavoitteita. On myös pystyttävä varmistamaan osaamisen siirtäminen eläkkeelle lähteviltä seuraajille ja kyky ja halu jatkuvaan kehittymiseen ja oppimiseen.

Laitoksen keskeisiksi osaamisen kehittämisaalueiksi suunnitelmakaudella on linjattu seuraavat:

- merenkulun substanssin toimintokohtainen hallinta
- merenkulun turvallisuuden hallinta
- hankintaosaaminen
- johtaminen
- tiedon hallinta
- liikennevirtojen hallinta
- sidosryhmäyhteistyö ja viestintä
- asiakkuuden hallinta
- hallintomenettely.

Henkilöstön ikääntyessä työmotivaatiotekijöihin, jaksamiseen ja työkyvyn varmistamiseen kiinnitetään erityistä huomiota. Henkilöstön kanssa yhteistyössä sovitut arvot juurrutetaan laitoksen jokapäiväisiksi toimintatavoiksi. Hyvä esimiestyö, palkkauksen ja palkitsemisen kannustavuus, henkilöstön osallistuminen päätöksentekoon sekä oman työnsä, työyhteisönsä kehittämiseen nousevat keskeiseksi keinoksi hyvien työolojen ja työtyytyväisyyden parantamisessa. Henkilöstön työtyytyväisyys nousee indeksiin 3.3.

Merenkululaitoksen vakinaisen henkilöstön määrän kehitys vuoteen 2010

MKL	2005 HTV	LUONNOS		
		Mitoitusvaihtoehdot 2010 HTV		
		Nykyinen Hensu	Perus- suunnitelma	Kehittämis- suunnitelma*
Väylänpito	60	54	54	54
Meriliikenteen ohjaus	105	101	101	97
Meriturvallisuus	85	89	89	85
Merikartoitus	42	40	40	39
Talvimerenkulku	3	4	4	4
Ya-liikenne	3	4	4	4
Sisäinen tuotanto	339	323	323	314
Hallinto ja tukipalvelut	117	111	96	93
Yhteensä	754	726	711	690

**) perustuu VM:n asettamiin tuottavuustavoitteisiin*

7.3 Omaisuus

Laitoksen hallinnassa olevasta omaisuudesta suurin osa on vesiväyliä ja kanavia. Taseen lopu summassa näkyy isojen väylähankkeiden valmistuminen.

Taseen loppusumma Mij. euroa	Tilinpäätös 2004	Tase-ennuste					
		2005	2006	2007	2008	2009	2010
Merenkululaitos	274	257	257	274	277	265	253

(1 000 euroa) 1)	Tot.arvio 2005	TA 2006	peruslask. TTS 2007	peruslask. TTS 2008	peruslask. TTS 2009	peruslask. TTS 2010	peruslask. TTS 2011	keh.suunn. TTS 2007	keh.suunn. TTS 2008	keh.suunn. TTS 2009	keh.suunn. TTS 2010	keh.suunn. TTS 2011
TULOT (12.31.)												
30. Merenkululaitoksen tulot	0	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
MENOT												
30. Merenkululaitos	17 617	103 224	112 110	116 380	98 684	98 684	98 684	124 057	127 659	107 967	105 507	103 707
21. Merenkululaitoksen toimintamenot (netto)	17 500	94 674	98 060	98 330	98 634	98 634	98 634	110 007	109 609	101 917	99 457	97 657
76. Maa- ja vesialueiden hankinta	17	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
78. Eräät vesiväylähankkeet	100	8 500	14 000	18 000	0	0	0	14 000	18 000	6 000	6 000	6 000
32. Merenkulun ja muun vesiliikenteen edistäminen 2)	61 850	63 421	63 421	63 421	63 421	63 421	63 421	63 421	63 421	63 421	63 421	63 421
41. Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelon merkittyjen lastialusten ja kolmansien maiden välillä liikennöivien matkustajialusten kilpailuedellytysten turvaaminen	39 292	40 985	40 985	40 985	40 985	40 985	40 985	40 985	40 985	40 985	40 985	40 985
42. Ulkomaanliikenteen matkustajialusten ja autolautt. kilp.edellyt. turvaaminen	21 700	21 483	21 483	21 483	21 483	21 483	21 483	21 483	21 483	21 483	21 483	21 483
50. Lästimaksuista suoritettavat avustukset	858	953	953	953	953	953	953	953	953	953	953	953
60. Joukkoliikenteen palvelujen ostot, korvaukset ja tuet												
64. Saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostot ja kehittäminen	8 774	8 054	7 754	7 754	7 754	7 754	7 754	8 441	8 848	9 276	9 276	9 276

1) Vuodet 2006-2011 vuoden 2005 alun hintatasossa lukuun ottamatta palkkamenoja, joissa otettu huomioon tuporatkaisun 2005-2007 vaikutukset ja uuden palkkausjärjestelmän vaikutukset sekä polttoaineiden vuonna 2005 tapahtunut hintatason nousu.

2) Merenkululaitoksen budjetoimat momentit.

Erittely momentin 31.30.21 Merenkululaitoksen toimintamenot peruslaskelmaan sisällytetyistä muutoksista vuosina 2007-2011 verrattuna vuoden 2006 talousarvioon

Tupo-ratkaisu 2005-2007			268	268	268	268	268					
Uusi palkkausjärjestelmä			318	588	892	892	892					
Polttoaineiden hintatason nousu			2 800	2 800	2 800	2 800	2 800					
Yhteensä			3 386	3 656	3 960	3 960	3 960					

Erittely momentin 31.30.21 Merenkululaitoksen toimintamenot kehityssuunnitelmaan sisällytetyistä muutoksista verrattuna peruslaskelmaan

Infraministeriyöryhmän esitys								4 000	4 000	0	0	0
Teemapaketti: pienehköt vesiväylien ja turvalaitteiden kehittämishankkeet								4 000	4 000			
Tuottavuutta parantavat hankkeet								3 360	2 692	-1 304	-3764	-5564
Kilpailun avaamisohjelma								1 931	1 660	60		
Väylänpidon ja merkitoituksen tuotanto-tehtävien eriyttäminen								1 000	1 500	500		
T&k-strategian toteuttaminen ja verkko-palvelujen kehittäminen								429	432	436	436	436
Tuottavuuden parantuminen									-900	-2 300	-4 200	-6 000
Vesiväylien palvelutason ja meriliikenteen ohjauksen turvaaminen								3 600	3 600	3 600	3 600	3 600
Väylien ja turvalaitteiden kunnostusohjelma								2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Meriliikenteen ohjaustoiminnan turvaaminen								1 600	1 600	1 600	1 600	1 600
Liikenteen kasvulla rahoitettava osuus (väylämaksun lisäys)								(800)	(1600)	(2400)	(3200)	(4000)
Muut muutokset								987	987	987	987	987
Jäänmuron palvelumaksut								877	877	877	877	877
Meriturvallisuuteen liittyvät uudet tehtävät								110	110	110	110	110
Yhteensä								11 947	11 279	3 283	823	-977

Erittely momentin 31.30.78 Eräät vesiväylähankkeet hankeista

Tomio (sopimusvaltuus 11 M€)	500	6 500	4 000									
Raahen (sopimusvaltuus 30 M€)		2 000	10 000	18 000								
Muut hankkeet										6 000	6 000	6 000
Yhteensä	500	8 500	14 000	18 000	0	0	0	0	0	6 000	6 000	6 000

Erittely momentin 31.60.64 Saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostot ja kehittäminen kehittämissuunnitelmaan sisällytetyistä muutoksista verrattuna peruslaskelmaan

Palvelutason säilyttäminen ostopalveluissa								62	469	897	897	897
Avustusten kasvu								325	325	325	325	325
Yhteysaluslaitureiden kunnossapito								300	300	300	300	300
Yhteensä								687	1 094	1 522	1 522	1 522

	TOT. 2004	ENN. 2005	TAV. 2006	peruslask. TTS 2007	peruslask. TTS 2008	peruslask. TTS 2009	peruslask. TTS 2010	peruslask. TTS 2011	keh.suunn. TTS 2007	keh.suunn. TTS 2008	keh.suunn. TTS 2009	keh.suunn. TTS 2010	keh.suunn. TTS 2011	pitkän aika- välin tavoite
Laskentakorko	3,0 %	2,4 %	2,4 %											
TUOTOKSET JA LAADUNHALLINTA														
Isot väylähankkeet toteutettu	jäljessä aikataulusta	jäljessä aikataulusta	on	on	on	on	on	on	on	on	on	on	on	on
Kauppamerenkulun huonokuntoisten väylien määrä (km)	805	648	600	625	650	675	700	725	525	450	375	300	225	alle 50
Navi-kriteerit täyttävien väylien osuus, % kauppamerenkulun väylät	65 %	76 %	84 %	91 %	96 %	100 %	100 %	100 %	91 %	96 %	100 %	100 %	100 %	100 %
muu vesiliikenne	20 %	25 %	30 %	38 %	46 %	54 %	62 %	62 %	38 %	46 %	54 %	62 %	62 %	100 %
Helcom-mittausten toteutusaste %	20,5 %	26 %	31 %	39 %	47 %	55 %	63 %	63 %	56 %	68 %	80 %	92 %	92 %	100 %
Jäänmurtopalvelujen odotusaika, enint. tuntia	3,3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Ilman odotusta läpikässeiden alusten osuus, %	95,5	95	90-95	90-95	90-95	90-95	90-95	90-95	90-95	90-95	90-95	90-95	90-95	90-95
Meniikennetilannekuvan saatavuus kauppamerenkulun väylillä	93 %	93 %	95 %	95 %	90 %	85 %	80 %	80 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %
Suomen sijoittuminen viiden parhaimman maan joukkoon Paris-MOU-jäsenvaltioiden satamavaltiotarkastusten yhteydessä vähiten pysäytettyjen alusten listalla	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Suomen aluevesillä ja suomalaisille aluksille tapahtuneet onnettomuudet, enintään (neljän vuoden keskiarvo)	45	49	48	48	48	47	47	47	48	48	47	47	47	alle 40
Suolemat (MKL:n valvonnassa olevassa) vesiliikenteessä	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toiminnan palvelu- ja laatusomääritykset laadittu asiakastarpeiden pohjalta ja palvelukohtaiset peruspalvelutasomääritykset laadittu				on										
Toiminnan laadunhallinta varmistettu (toimintajärjestelmä)					on									
Systemaattinen asiakastytyväisyyssmittaus järjestetty			on											
Riskien toteutumisastemittari käyttöön otettu			on											
TOIMINNALLINEN TEHOAKUUS														
Kilpailun avausohjelma toteutettu	on	on	rahoitus? kehitetty	ei	ei	ei	ei	ei	on	on	on	on	on	
Tarjosten määrä/tarjouspyyntö, >3, indeksi kehitettävä			kehitetty											
Hankintojen reaalkustannukset/suoritteet, indeksi kehitettävä														
MKL:n tuottavuusindeksi	97	99	100	100	100	99	98	98	98	99	101	104	104	
HENKISET VOIMAVARAT														
Osaamismittarit, kehitettävä			on						on					
Strateginen henkilöstösuunnitelma toteutettu			on	on										
Työtyytyväisyys (1-5)	3,2		3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,4	3,4	3,5	3,5	3,5	3,5
Sairauspoissaolot, päivää/henkilöt/vuosi	8,6	8,4	8,1	7,8	7,4	7,0	6,5	6,5	7,8	7,4	7,0	6,5	6,5	

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkittyjen **matkustaja-alusten ja -autolauttojen** kilpailuedellytysten turvaaminen

Toteutuma 2004 1000 €	Toteutuma 2005 1000 €	TTS 2006 1000 €	TTS 2007 1000 €	TTS 2008 1000 €	TTS 2009 1000 €	TTS 2010 1000 €	TTS 2011 1000 €
23 640	21 700	21 483	21 483	21 483	21 483	21 483	21 483

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkittyjen alusten kilpailuedellytysten turvaaminen **yhteensä**

Toteutuma 2004 1000 €	Toteutuma 2005 1000 €	TTS 2006 1000 €	TTS 2007 1000 €	TTS 2008 1000 €	TTS 2009 1000 €	TTS 2010 1000 €	TTS 2011 1000 €
62 772	60 992	62 468	62 468	62 468	62 468	62 468	62 468

Lästimaksuista suoritettavat avustukset

Ulkomaanliikenteeseen käytettävästä suomalaisesta ja ulkomaisesta aluksesta, jolla harjoitetaan kauppamerenkulkua Suomeen, on suoritettava kalenterivuositain lästimaksu, joka on 0,10 euroa kerrottuna aluksen nettovetoisuudella. Lästimaksuista annetun lain mukaisia avustuksia maksetaan ammatissaan toimivien merimiesten hyväksi tapahtuvaan huoltotoimintaan ja meripelastustoiminnan edistämiseen. Lästimaksuista annetun asetuksen perusteella Merenkululaitos antaa tarkemmat ohjeet hakumenettelystä ja jakaa harkintansa mukaan avustuksina aina edellisvuoden lästimaksukertymää vastaavan summan.

Lästimaksuista suoritettavat avustukset (1000 euroa)

Toteutuma 2003	Toteutuma 2004	Toteutuma 2005	TTS 2006	TTS 2007	TTS 2008	TTS 2009	TTS 2010	TTS 2011
1034	865	858	953	953	953	953	953	953

Väylämaksuhuojennukset

Väylämaksulain (708/2002) 28 §:n mukaan Merenkululaitos voi kirjallisesta hakemuksesta yksittäistapauksessa myöntää alennuksen väylämaksusta tai vapautuksen väylämaksun suorittamisesta taikka määrätä jo suoritettua väylämaksun tai osan siitä palautettavaksi, jos matkailun, rannikko- tai kauttakululiikenteen edistämiseen liittyvät painavat syyt sitä vaativat, taikka maksun periminen täysimääräisenä olisi olosuhteet huomioon ottaen ilmeisen kohtuutonta.

Väylämaksuhuojennuksiin liittyvät tehtävät poistuvat Merenkululaitokselta vuoden 2006 alusta lukien, jos vireillä oleva väyläverolaki tulee voimaan.

Väylämaksujen jälkimaksatukset

Merenkululaitos on liikenne- ja viestintäministeriön luvan turvin voinut kohtuullistaa väylämaksulain 28 §:n perusteella vuosina 2003 – 2005 myös jääluokkaepäselvyyksistä johtuneita väylämaksujen jälkimaksatuksia.

Vuonna 2005 lähes kolmensadan aluksen väylämaksujen jälkimaksatuksista johtuvia kohtuullistamishakemuksia oli ratkaistu seuraavasti: noin 120 aluksen jälkimaksatukset oli kohtuullistettu, noin 100 aluksen jälkimaksatustoimenpiteet oli lisäselvitysten jälkeen peruttu, lähes 50 aluksen kohtuullistamishakemukset oli hylätty, vajaan kymmenen aluksen hakemukset oli ratkaisematta ja vajaata 30 alusta koskevia hakemuksia ei ollut jätetty Merenkululaitokselle.

Saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostot ja kehittäminen

Laissa saariston kehityksestä edellytetään valtion hoitavan saariston vakituisten väestön kuljetustarpeet. Merenkulkulaitoksen yhteysalukset siirtyivät vuoden 2004 alussa Varustamoliikelaitokselle ja Merenkulkulaitos ostaa yhteysaluspalveluja Varustamoliikelaitokselta ja yksityisiltä yrittäjiltä Turun saariston kulkuyhteyksien järjestämiseksi.

Sellaisille saaristoalueiden asukkaille, joilla ei ole käytettävissään yhteysalusliikennettä, on pyritty säilyttämään kulkumahdollisuudet maksamalla avustuksia yksityisille yrittäjille. Avustukset kohdistuvat Suomenlahden saariston yhteysalusreiteille. Avustettavat vuorot palvelevat kyseisten saaristoalueiden pysyvien asukkaiden henkilö- ja tavarakuljetuksia.

Liikenteen hoidossa pyritään siirtämään painopistettä aikarahtauksista avustettavaan liikenteeseen. Siirtyminen avustuksiin mahdollistaa yrittäjien paremman omatoimisuusasteen ja mahdollistaa joidenkin reittien siirron kokonaan kaupallisiin perusteisiin ylläpidettäviksi.

Avustettavan liikenteen määrärahatarpeeksi arvioidaan (LVM:n työryhmä, työryhmän asettamispäätös LVM 094:00/2004) vuonna 2007 noin 611 000 euroa. Arviolaskelmassa on otettu huomioon mahdollisten uusien hakemusten nojalla mahdollisesti tehtävät avustuspäätökset (65 000 euroa), valtioneuvoston asetuksen 371/2001 soveltamisalan laajentaminen koskemaan talviliikenteen avustamista Kotkassa (10 000 euroa) ja jääsillan ylläpitämistä Porvoossa (22 000 euroa) sekä 15 prosentin kustannustason nousu (72 900 euroa) laskettuna vuoden 2005 avustuspäärahasta.

Yhteysalusliikenteen toimivuuden säilyttämiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi on valmistettu laituriohjelma, jossa on linjattu tärkeimmät lähivuosien toimenpiteet. Hankeohjelma sisältää laitureiden rapistuneiden puuosien uusimisen, sähköistysten tarkastuksen ja uusimisen sekä keulaporttien ja tihtaalien rakentamisen.

Keulaporttien ja tihtaalien rakentaminen perustuu ensisijaisesti koettuun haittaan ja vaarallisiin lastaustilanteisiin olosuhteissa, joita ei ole alkujaan suunniteltu esimerkiksi ajoneuvojen lastaukseen ja purkuun.

Määrärahan tarve ja arvio palvelujen piirissä olevien vakituisten asukkaiden määrästä ja kokonaismatkustajamäärästä

	Toteutuma 2005	TA 2006	TTS 2007	TTS 2008	TTS 2009	TTS 2010	TTS 2011
Määräraha (1000 €)	8 748	8 054	8 441	8 848	9 276	9 276	9 276
- aikarahtaus	8 262	7 468	7 530	7 937	8 365	8 365	8 365
- avustukset	486	586	611	611	611	611	611
- laituriohjelma			300	300	300	300	300
Vakituiset asukkaat	1 100	1 100	1 100	1 100	1 100	1 100	1 100
Matkustajat	309 328	318 000	264 500	264 500	264 500	264 500	264 500

Merenkulutilastot

Merenkulutilastojen kehittämistä jatketaan vuosille 2004–2008 laaditun Merenkululaitoksen tilastotoimen kehittämisohjelman mukaisesti. Pääpaino on tilastojen laadun ja monipuolisuuden kehittämisessä sekä sähköisesti tapahtuvan tilastotietopalvelun tehostamisessa ja laajentamisessa. Tilastojen graafista esitystapaa tullaan myös lisäämään ja parantamaan.

Uuden Kielilain vaatimukset sekä Tilastokeskuksen laatuselostesuositus SVT-tilastoille on toteutettu pääosin vuoden 2005 aikana. Kanavaliikennetilastojen uudistustyö saatetaan loppuun vuoden 2006 alkupuolella, jolloin julkaistaan uusi SVT-kriteerit täyttävä Saimaan kanavan ja muiden sulkukanavien liikennetilasto. Täysin uutena tilastona aletaan tuottaa vaarallisten aineiden kuljetustilastoa.

EU:n tilastoviraston Eurostatin muutosvaatimukset toteutetaan myös kansallisissa tilastoissa. EU:n meriliikennetilastoissa otetaan lähivuosina käyttöön kaikkien kuljetusmuotojen tilastoille yhteinen tavaraluokitus NST-2000.

Alusrekisteri

Merenkululaitos pitää alusrekisteriä ja vahvistaa aluskiinnityksiä niiden alusten osalta, joiden kotipaikka on Manner-Suomessa. Ahvenanmaan maakuntahallitus hoitaa vastaavat tehtävät niiden alusten osalta, joiden kotipaikka on Ahvenanmaalla.

Suomen alusrekisteriin merkityt alukset

Lukumäärä	Toteutuma	31.8.	Arvio	TTS	TTS	TTS	TTS	TTS
Bruttovetoisuus	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Merenkululaitos	967 1 042 417	959 1 052 007	959 1 052 007	959 1 052 007	959 1 052 007	959 1 052 007	959 1 052 007	959 1 052 007
Ahvenanmaa	112 582 260	113 599 802	113 599 802	113 599 802	113 599 802	113 599 802	113 599 802	113 599 802
Yhteensä	1 079 1 624 677	1 071 1 651 869	1 071 1 651 869	1 071 1 651 869	1 071 1 651 869	1 071 1 651 869	1 071 1 651 869	1 071 1 651 869