

SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST



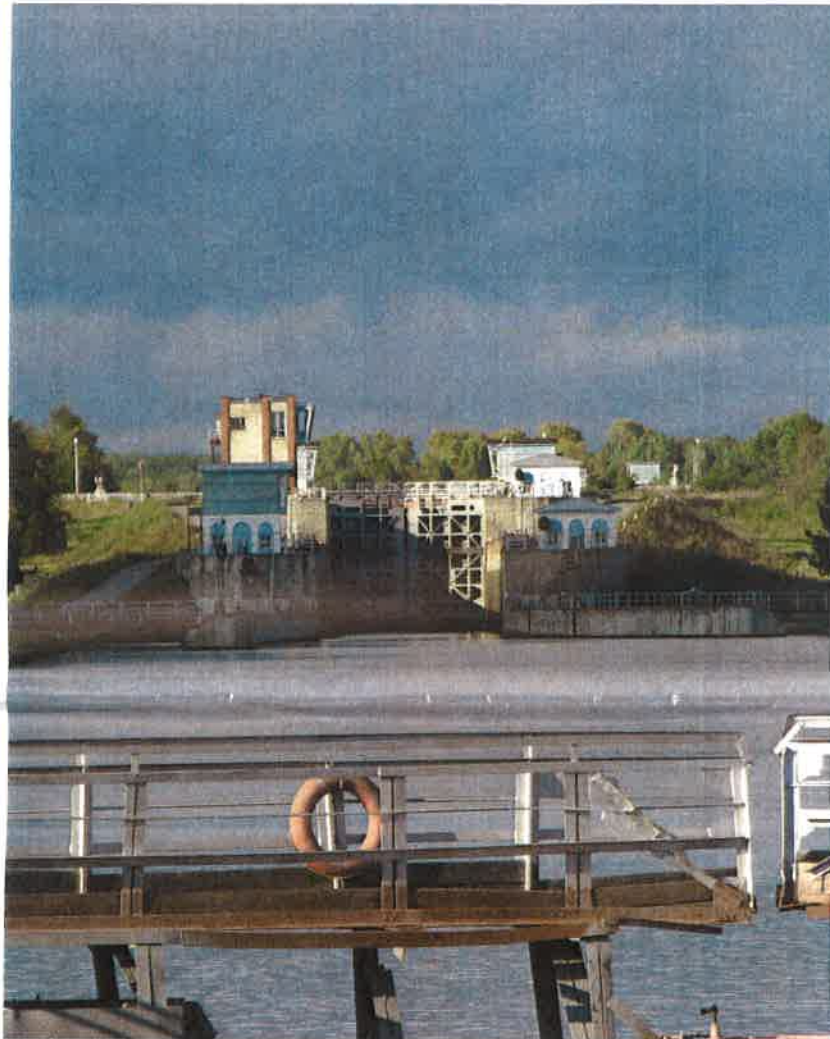
Vesitiekuljetusketju kartonkituotteille StoraEnson Imatran tehtailta Berliiniin rakennettiin kahdesta peruslähtökohdasta: asiakas halusi palveluraston lähelle tehdastaan ja toiseksi, toimittavat rullamitat antoivat huonon täyttöasteen sekä auto- että rautatiekuljetuksissa.

Sivu 5

Markku Pennanen ihmettelee sitä, mihin suomalaisten vesitieystävällisyys on kadonnut. Aikanaan niitä rakennettiin ja kunnostettiin, mutta nyt ei. Hän korostaa, että eri kuljetusmuodot eivät ole toistensa kilpailijoita. Kaikkia niitä tarvitaan. Sivun 6

Venäjän vesitieverkko on valitettavasti edelleen suljettu muulta kun Venäjän lipun alla kulkevilta laivoilta pieniä Etelä-Venäjän jokiosuuksia lukuun ottamatta. Sivun 12

SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST



Valtakunnan tasolla on nähtävä, että maakuntien hyvinvointi on edellytys valtakunnan hyvinvoinnille. Meidän on käytettävä raaka-aineemme jalostamalla ne mahdollisimman pitkälle Suomessa ja sitten saatava ne maailmanmarkkinoille edullisin kustannuksin. Vesiteiden kehittäminen on nähtävä ennen kaikkea elinkeinopoliittisena, ilmastopoliittisena ja aluepoliittisena asiana, ei niinkään liikennepoliittisena, mistä syystä näiden asioiden hoito saattaisi sopia paremmin elinkeinoministeriölle kuin liikenneministeriölle, joka ei tunnu olevan aiheesta kiinnostunut. Sivun 2

SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST



- On tärkeää, että kanavayhteys on omalla maaperällä. Silloin ei tarvitse käydä neuvotteluja kanavan käytöstä ulkovaltojen kanssa. Minusta pitää muistaa Suomenlinnan ns. Kuninkaanportin muurissa oleva lause: ”Jälkimaailma, seiso tässä omalla pohjalla, äläkä luota vie-raan apuun”.

Sivu 8

Helsingin Sanomien syntymäpäivähaastattelussa Pursiainen kertoi toiminnastaan näin:

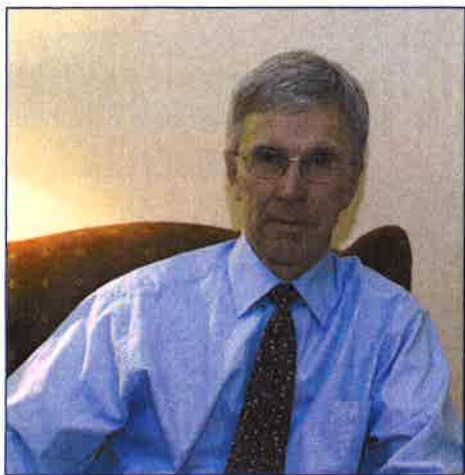
”Olen verrannut ministeriötä jääkiekkjoukkueeseen, jossa ministeri on keskuhyökkääjä, minä taas laituri tai puolustaja, joka heittää kiekot niin, että maalit ovat tehtävissä. En ole nähnyt ainuttakaan joukkuetta, jossa puolustaja riemuitsisi, että onpa meillä huono keskushyökkääjä”.

Sivu 10

SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST



Pääkirjoitus



Pekka Nikkilä
Suomen vesitieteyhdistyksen hallituksen puheenjohtaja

Kun joitakin vuosia sitten kävin ryhmän kanssa opintomatalla Porin satamassa, meille kerrottiin, että Mäntyluodossa sijaitsevaan voimalaitokseen tulevan kivihiilen rahti laivalla Uusi-Guinea-Papua on sama kuin sen rahti olisi junalla Porista Tampereelle. Koin valaistuksen: vesikuljetus on niin halpaa, että jos sisämaan tuotantolaitos voi käyttää raaka-aineidensa ja vientituotteidensa kuljettamiseen vesiliikennettä, siirtyy se ikään kuin rannikolle. Sen kilpailuasema on sama kuin rannikon vastaavilla tuotantolaitoksilla.

yhä selväsanaisemmin tuotannon siirtämisestä kuluttajien lähelle. Se kehitys olisi katastrofi esimerkiksi Itä-Suomelle, jossa puunjalostus muodostaa elinkeinoelämän selkärangan.

Maakuntien kehittämisestä vastaavien on otettava vakavasti puunjalostusteollisuuden pohdinnat ja ryhdyttävä ajamaan halvimman kuljetusmuodon eli vesiliikenteen voimakasta kehittämistä. Tämä on alueiden kehittämisen kannalta strateginen kysymys, ei mikään pitkälinen liikennepoliittinen välipala.

Suomen sisävesistöt tarjoavat ainutlaatuisen mahdollisuuden vesikuljetuksille. Mm. tästä syystä Saimaan ja Päijänteen alueiden puunjalostuslaitokset ja voimalat ovat lähes poikkeuksetta aikanaan sijoittuneet vesistöjen äärelle. Kuljetuksia on viime vuosikymmeninä siirtynyt voimakkaasti maanteille ja rautateille, mutta nyt olemme tilanteessa, jossa tämä kehitys pitää kääntää toiseen suuntaan.

Vaatimukset kuljetuskustannusten alentamisesta ja energian säästämisestä ilmastomuutoksen estämiseksi ovat niin kovia argumentteja, että niitä ei voi enää sivuuttaa. Puunjalostusteollisuus puhuu

Saimaan ja Päijänteen ympäristöt ovat Suomen parasta metsän kasvualuetta. Siellä suoritettavista hakkuista jää metsiin lahoamaan valtava määrä oksia, latvuksia ja kantoja. Vain pieni osa tulee energiakäyttöön. Selityksenä kuuluu tavallisimmin, ettei hakkuutahdettua ole taloudellista korjata ja kuljettaa voimaloihin. Vesikuljetus on ratkaisu tähän ongelmaan. Vesistömmme ovat erittäin rikkonaisia, mutta kuitenkin pääosin laivoilla kulkukelpoisia. Itä- ja Keski-Suomen mistään metsästä ei ole kovin pitkä matka veden äärelle, joten maankuljetusosuudet jäävät lyhyiksi ja kuljetusketju halvaksi.

Suomessa syntyy hakkuutahdettua lähes 30 milj.k-m3 vuositain. Siitä pari miljoonaa käytetään energian tuotantoon. Virallisissa ohjelmissa tavoitteeksi on asetettu nostaa käyttö 5 milj. k-m3:iin. Tavoite on ehdottomasti liian alhainen Suomelle asetettujen ilmastotavoitteiden kannalta. On laadittava tavoitteelliset ohjelmat ja suunnitelmat, miten vesikuljetuksiin nojautuvan puuenergian käyttö nostetaan tuosta virallisesta tavoitteesta ainakin 2-3 kertaiseksi. Mittakaavana mainittakoon, että 10 milj.k-m3 puuta vastaa energiasisällöltään suurin piirtein yhden Suomessa nyt käytössä olevan ydinreaktorin vuosituotantoa.

Järvien jäätyminen ei ole vesikuljetusten kannalta ongelma. Laivat voidaan nykyään rakentaa erittäin ketterästi järvien jäissä kulkeviksi. Ongelman muodostaa vain ympärivuotisen meriyhteyden saaminen. Se vaatii enemmän rahaa infrastruktuuriin, mutta ei ole mitenkään ylivoimainen. Kotimaisten voimaloiden huoltaminen puuenergialla voidaan siis aloittaa välittömästi, kun sopivaa laivastoa on saatavilla. Puuenergian vieminen rannikolle tai ulkomaille talviaikaan vaatii investointeja rakentamiseen ja näin ollen enemmän aikaa.

Valtakunnan tasolla on nähtävä, että maakuntien hyvinvointi on edellytys valtakunnan hyvinvoinnille. Meidän on käytettävä raaka-aineemme jalostamalla ne mahdollisimman pitkälle Suomessa ja sitten saatava ne maailmanmarkkinoille edullisin kustannuksin. Vesiteiden kehittäminen on nähtävä ennen kaikkea elinkeinopoliittisena, ilmastopoliittisena ja aluepoliittisena asiana, ei niinkään liikennepoliittisena, mistä syystä näiden asioiden hoito saattaisi sopia paremmin elinkeinoministeriölle kuin liikenneministeriölle, joka ei tunnusta olevan aiheesta kiinnostunut.

Mikkelissä 9.12.2007

Pekka Nikkilä
Suomen vesitieteyhdistyksen hallituksen puheenjohtaja

Inland Waterway Transportation Promotion Centre of Finland

Suomen Vesitieteyhdistys on hakenut EU-komissiolta rahoitusta otsikossa mainitun kansallisen keskuksen perustamiseksi. Alkuvaiheessa, vuonna 2008, EU:n tarkoituksena on avata kolme kansallista IWT edunvalvontapistettä EU-alueella. Jatkossa, kun on saatu toimintakemuksia, on pyrkimyksenä perustaa vastaavat keskuksat kaikkiin EU-maihin ja siten turvata ja edistää yhteisten kestävän kehityksen mukaisen liikennepoliittisten linjauksen käyttöönottoa ja toteuttamista.

Toimintaan sisältyy myös verkostoiden rakentaminen paikallisesti, kansallisesti ja kansainvälisesti tukemaan sisävesiteiden hyötykäyttöä, jatkorakentamista ja kaluston kehittämistä. Suomen IWT keskuksen päätoimialueiksi on hakemussivustossa kaavailtu:
- bioenergian vesitiekuljetusten kehityksen tukeminen ja seuraaminen, sillä Suomessa on EU:n laajimmat bioenergia varannot jotka liittyvät saumattomasti olemassa oleviin vesitieverkostoihin.
- ympärivuotisen vesiliikenteen soveltaminen bioenergian sisävesitiekuljetuksiin
- alueellisten toimijoiden aktivoiminen vesiliikenteen käyttäjiksi ja tiedon välittämisen vesiteiden myönteisistä ympäristövaikutuksista.
- tiedon välittäminen vesiliikenteen ympäristövaikutuksista tiedotusvälineille edellen toimitettavaksi normaalin kansalaisen saataville.

- kansainvälisen verkottumisen luominen ja sitä kautta vaikuttaminen myös kansallisiin päätöksiin ja toimiin vesiteitä koskevissa laaja-alaisissa kestävässä kehityksessä liittyvissä kysymyksissä. Hakemus on laadittu 120 000 , vuosibudjetin mukaisesti, mistä puolet on EU:n rahoittamaa osuuta ja puolet kotimaista vastinerahaa. Kotimainen vastineraha koostuu yksityisyritysten ja seudullisten organisaatioiden panostuksesta. Päätös hakemuksen mahdollisesta hyväksymisestä on odotettavissa vuoden 2008 alkupuoliskolla.

Antero Pulkkanen

Suomen Vesitieteyhdistyksen vuoden 2008 seminaarimatka

Suomen Vesitieteyhdistyksen jäsenmatka suuntautuu syksyllä 2008 Belgiaan ja Hollantiin. Matkan teemana ovat Venäjän vesiteiden tulevaisuuden mahdollisuudet EU:n ja Venäjän välisessä kaupassa ja tavaraliikenteessä.

Brysselissä on tarkoituksena järjestää yhteisseminaari matkalaisten ja EU-viranomaisten kesken. Seminaarissa käsitellään Suomen mahdollisuuksia toimia aloitteellisesti vesiliikennetähteyksiä koskevissa kysymyksissä ja partnerina mahdollisissa EU:n ja Venäjän välisissä vesiväylä koskevissa yhteishankkeissa. Seminaari järjestetään yhteistyössä Euroopalaisten sisävesi- ja jokiliikenne organisaatioiden kanssa.

Matkan toinen osio keskittyy uusiin satamateknisiin innovaatioihin sekä jo käytönotettuihin uudentyyppeihin alusratkaisuihin.

Matkan ajankohta on syyskuun alkupuoliskolla viikoilla 37/38 ja matkan kesto on keskiviikko illasta lauantai iltapäivään.

Tarkempi matka-ajankohta ilmoitetaan kun seminaarijärjestelyt ja tutustumiskohteet on saatu valmiimmiksi ja aikataulut lopullisiksi.

Tiedustelut matkasta:

Suomen Vesitieteyhdistys ry / toiminnanjohtaja Antero Pulkkanen

puh. 05 535 4198 mob. 0400 550 823 e-mail: pulkkanen@vesitiet.org

Julkaistija:

Suomen Vesitieteyhdistys ry.

Päätoimittaja:

Antero Pulkkanen

Puhelin: (05) 535 4198 Fax: (05) 535 4199

email: pulkkanen@vesitiet.org

Toimittaja:

Ismo Parkkonen

Puhelin: 040-824 4895

email: ismo.parkkonen@kolombus.fi

VESITIED JOULUKUU 2007

WWW.vesitiet.org

Sivunvalmistus:

Kuusankosken kaupunki

Juhani Virtanen

Puhelin: (05) 280 4286

email: juhani.virtanen@kuusankoski.fi

Paino:

ScanArk, Kouvola

Painos 3000 kpl

ISSN 1459-532X

SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST



SVY:n VENÄJÄN MATKA 6.-8.9.2007

Havaintoja matkan varrelta

Yleistä Venäjältä

Edellisestä matkastani Venäjälle on kulunut jo muutama vuosi. Tällä matkalla positiivisena havaintona oli yleisen siisteyden lisääntyminen. WC- ja yleiset sosiaalitilat ovat "lähes länsimaista tasoa", niitä on uudistettu ja restauroitu sekä hoteleissa, baareissa että myös työpaikoilla. Toki roskaaminen ja jätteiden käsittely kaduilla, kylissä ja teillä on lähes entistä katastrofitasoa eikä se varmaan paranekaan yhden sukupolven aikana.



Matkalaiset ryhmä kuvassa

Hotelli oli todella positiivinen yllätys. Huoneet ja yleiset tilat olivat "eurooppalaista liikemiestasoa", samoin palvelu sekä aamiainen. Hyvä valinta!

Rakennuksia kaupungeissa on myös kunnostettu ja uusia rakennuksia rakennetaan, mikä on myös hyvä merkki kehityksestä. Sen sijaan **karjalaiskylät** ja niiden elämä on **lohdutonta**. Kylät ovat kaukana toisistaan huonoista liikenneyhteyksistä ja tiestön ala-arvoisesta kunnosta johtuen. Siellä elämä on mennyt ja edelleen menossa kovaa vauhtia alaspäin. Neuvostoaajan säännöstellyt ruoan ja lämmityksen hinnat sekä näennäistyöllistämistä saatu "palkka" takasivat näissä kylissä eläville tietyn perusturvan elämälle. Sitä turvaa ei nyt vakaan markkinatalouden

aikana ole, kylät autioituvat ja kurjistuvat, mikä näkyy sangen selvästi! Tulevaisuus näissä kylissä vaikuttaakin sangen lohduttomalta.

Havaintoja matkakohteista
Petroskoin laivatelakka oli mielenkiintoinen monessakin mielessä. Päälimmäisenä mieleeni jäi yrityksen johdon voimakas investointihalukkuus ja tavoite kehittää työn tuottavuutta telakalla. Esittelijänä ollut pääinsinööri käytti paljon aikaa työntekijöiden sosiaalisten olojen parannusten esittelyyn (pukeutumis- ja peseytymistilat, ruokailutilat, sauna ja yhdessäolotilat) ja uusittujen osastojen kiertämiseen. Tarkoituksena lieneekin aloittaa työntekijöiden asennekasvatus osoittamalla, että työnantaja hoitaa puoleltaan työolosuhteet kuntoon ja työntekijät saavat entiseen

verrattuna nykyaikaiset, siistit ja miellyttävät työolosuhteet. Työntekijät osaltaan huolehtivat paikkojen siisteyden pysymisestä jolloin korvien väliin jää varmaan pidempivaikutteistakin parantumista työtahdissa ym. Tehtaan yleinen siisteys ja järjestys oli silmiinpistävän hyvä, myös osastoilla, joita ei vielä oltu uusittu. Myös työn jälki näytti maallikon silmiin laadulta – tokihan jo vanhassa NL:ssäkin osattiin hyvälaatuista metallityötä tehdä.

Stalinin kanava, matkan pääkohde oli sekä positiivinen että kysymyksiä herättävä. Kanavan rakenteet ja toiminta näyttivät ihan hyviltä. Sulkuportit pitivät hyvin ja reunarakenteitakin oli korjailtu Povenstan puoleisilla suluilla melko äskettäin. Sen sijaan liikenteen määrä on to-

della huolestuttavan pieni. Onko todella niin, että vapaa markkinatalous ohjaa kaiken tavaravirran muihin kuljetusmuotoihin? Erityisesti tiestön kunto huomioiden tämä tuntuu oudolta! Mieleen jäi väkisin kysymys, onko puolustusstrateginen sukellusvenien ja niiden osien mahdollinen rakentaminen Äänisellä ja kuljettaminen Muurmanskiin riittävä peruste kanavan tarvitseman ylläpitohoitukseen saamiseksi Moskovasta. Entäpä Luoteisväylän mahdollinen avautuminen ilmaston lämpenemisen myötä? Tuoko se tavaravirtoja Venäjän pohjoisiin satamiin ja tavaroiden edelleenkuljetuksia kanavaverkkoa pitkin?



Museotelakka

Kizhin saari oli hieno nähdä. Varmaan itse kukin olisi ollut valmis pidempäänkin tutustumiseen, mikäli aikataulu olisi sen mahdollistanut. Tuo vajaan tunnin piipahdus antoi kuitenkin kuvan, mistä siellä on kyse ja oli hyvä pitää ohjelmassa. Varmaan useimmat matkalaisista halusivat tuon Unescon maailmanperintökohteen nähdä, sillä tuskinpa monikaan sen vuoksi uudelleen Petroskoihin matkustaa! Vaikea uskoa, että saarella käy vuosittain 170.000 turistia! Toisaalta, nähtiinhän yhtäaikaista saaren laituriassa kolme suurta risteilyalusta (tosin tällä kertaa lähes tyhjinä), joten se osaltaan vahvistanee runsasta turistimäärää saarella kesän aikana.

"**Museotelakka**" oli selvä matkatoimiston ohjelmaan haluama "täytenumero" ja hauska hupi! Mikään museohan se ei ole, pikemminkin yhden miehen haave ja elämäntyö. Ihmettyä, että niinkin paraatipaikalla saa moinen kokonaisuus edelleenkin olla!

Ääninen teki vaikutuksen. Suuri aava selkä ja hämmästyttävän kirkas vesi! Näkymä Stalinin kanavalta taaksepäin Ääniselle oli mahtava!

Kizhin saari



Kantosiiplaluksella Kizhin saarelle

Matkan järjestelyt

Oppaan esittelyt olivat "venäläistyylisesti" melko kirjasta opitun esittämistä – mikä tosin lienee myös suomalaisten oppaiden perisynti

Matka oli SVY:n korkean standardin lasoisesti järjestetty. Erityisen kiitoksen annan korvaavan bussin järjestämisestä oman bussin korjauksen ajaksi. Se oli erityisen hyvä suoritus niissä oloissa! Aikataulut jouduttiin soveltamaan tilanteiden mukaisiksi ja siinä onnistuttiin hienosti. En usko, että kenellekään jäi siitä pahaa mieltä, että päivistä tuli perin pitkiä. Nähtiinpä se, mitä oli luvattukin ja ennakkoonkinhan jo tiedettiin pitkät työpäivät.



Petroskoin laivatelakka



Hotelli Karelia Petroskoi

ulkomaisille vieraille esitellyä suoritettaessa! Positiivisena jäi mieleen avoimuus esim. Stalinin murhia ja joukkohautausmaata esiteltäessä. Samoin keskustelut pienemmissä ryhmissä olivat aitoja ja rehellisiä. Positiivinen esiintyminen!

Joensuulainen bussikuski oli mainio. Oli hyvä, että mukana oli paikat ja olosuhteet tunteva venäjänkielinen kulkijajäsen.

Matkaporukasta jäi taas keran mukava kuva. Kaikki olivat aina ajoissa paikalla, ketään ei tarvinnut (Joensuun lähtöaamun jälkeen) erikseen etsiskellä ja muutenkin joukko oli yhtenäinen porukka, joka viihtyi keskenään. Hieman tuntui välillä, että ulkomaa vieraat olivat hiukan yksinäisiä, mutta kyllähän heidänkin kanssaan keskusteltiin ja esittelyissä oli englanninkielinen vaihtoehto. Bussikuulutukset taisivat heiltä mennä hieman ohi joskus?



Metsäpolttoaineiden vesitiekuljetuksien mahdollisuudet alkavat konkretisoitumaan

Lähitulevaisuudessa osa metsäpolttoaineista saattaa matkata lämpö- ja voimalaitoksiin sekä mahdollisiin muihin bioenergian jalostuslaitoksiin pääosan matkasta vesitietä pitkin. Metsähakkeen vesitiekuljetuksen koelaitauksia järjestettiin syys- ja lokakuussa Puhoksen syväsatamasta Varkauteen. Yhdellä aluskuljetuksella voidaan kuljettaa yli 40 hakerekan kuorman edestä metsähaketta.

Kirjoittajat:

Kalle Karttunen, projekti-päällikkö, Lappeenranta teknillinen yliopisto
Tomi Vartiama, kehitys- ja laatuasiantuntija, FinnMetko Oy

Metsäpolttoaineiden kysynnän ja käytön kasvaessa metsäpolttoaineiden kuljetusmatkat kasvavat. Maantiekuljetus pitkistä kuljetusmatkoista ei ole järkevää ja päästöt nakertavat biopolttoaineiden hyötyjä. Metsäpolttoaineiden käytön lisääntyvä kasvu tarkoittaa myös tieverkon nopeampaa kulumista hakerekkien pyörien alla. Tämän johdosta vesitiekuljetus voi nousta tulevaisuudessa kilpailukykyiseksi kuljetusvaihtoehdoksi.

Suomessa vesitiekuljetusta käytetään etenkin raakapuun kuljetuksiin pitkillä kuljetusmatkoilla. Viime vuosina raakapuun vesitiekuljetuksen (uutto- ja aluskuljetus) keskimääräinen kuljetusmatka on ollut yli 300 kilometriä. Vesitietse kuljetettu puumäärä on ollut noin 1,5 milj. m³, josta aluskuljetuksen osuus on ollut keskimäärin kolmannes. Vesitiekuljetusten osuus koko raakapuun kuljetuksista on vain noin 3 %, mutta osuus vertailukelpoisena kuljetussuoritteena (m³/km) on 6 % kaikista raakapuun kuljetuksista pitemmän kuljetusmatkan ja suuremman lastikoon johdosta. Varsinkin Vuoksen vesistön alueella vesitiekuljetus on varteentotettava vaihtoehto myös

metsäpolttoaineiden hankinnan logistisessa ketjussa täydentämään raakapuun kuljetuksia.

Tutkimushanke mahdollisti kuljetuskokeilut

Metsäpolttoaineiden vesitiekuljetusmahdollisuuksien kartoittamiseksi Lappeenranta teknillisen yliopiston Mikkelin bioenergiateknikan tutkimusryhmällä on meneillään "Metsäpolttoaineiden vesitiekuljetus proomukalustolla" - tutkimushanke.

Hankkeessa kehitetään vesitiekuljetukseen perustuvia logistisia järjestelmiä metsäpolttoaineen hankintaan. Hankkeessa tarkastellaan vesitiekuljetusjärjestelmien ja niihin soveltuvien liiketoimintamallien mahdollisuuksia metsäpolttoaineen toimittamiseen Vuoksen vesistöalueen voimalaitoksille. Tavoitteena on löytää kustannustehokkaita ja ympäristöystävällisiä vaihtoehtoisia kuljetusratkaisuja hakerekkakuljetuksille. Vesitiekuljetus ei poista autokuljetusta kokonaisuutena, vaan toiminnan tehokkuutta haetaan lyhentämällä autokuljetus lastauslaitureiden ympäristöstä tapahtuvaan syöttökuljetukseen ja hoitamalla vesitiekuljetuksena pisin siirtymä. Kehitettävään järjestelmään kuuluvat keskeisesti satelliittiterminaalit, jotka toimivat myös metsäpolttoaineiden puskurivarastoina.

Ensimmäiset koekuljetukset

Kehityshankkeen alussa asetettiin tavoitteeksi toteuttaa käytännössä metsäpolttoaineiden vesitiekuljetuksia proomukalustolla, jolloin saadaan tietoa eri menetelmien käyttökelpoisuudesta. Ensimmäinen koekuljetus järjestettiin syyskuun lopussa. Koe-kuljetuksissa metsähake kuljetettiin Kiteeltä Varkauteen Stora Enson tehtaan lämpö- ja voimalaitoksen käytettäväksi. Koe-kuljetus oli Stora Enson kustantama ja hankintaorganisaation toteuttama.

Koe-kuljetuksissa testataan käytännössä kahta erilaista logistiikka- ja haketusjärjestelmää ennen proomukuljetusta. Proomukuljetus toteutetaan Mopro Oy:n Arppe-aluksella ja suurproomu Voro-killa. Ensimmäisessä kuljetuskokeilussa päätehakkuuden hakkuutähti kuljetettiin irtotavarana satamaterminaaliliiniin, jossa tapahtui keskitetty haketus. Toisessa kokeilussa haketus tapahtui perinteiseen tapaan metsässä tienvarsivarastolla, josta valmis hake kuljetettiin hakkeena suoraan satamalaiturille hakerekoilla.

Lastaus- ja purkujärjestelmien selvitetään

Myös metsähakkeen lastauksessa ja purussa testattiin erilaisia menetelmiä. Ensimmäisessä kuljetuksessa käytettiin sekä lastaus-, että purkupäässä suuria materiaalinkäsittelykoneita. Lastaus tapahtui Puhoksen syväsatamassa



Toisessa kuljetuskokeilussa käytettiin proomussa mukana kulkevaa kaivinkonetta ja tiivistämiseen Bobcattia. Lastauksen hoiti Yösti ja Aleksi Ryynänen. (Karttunen)

massa Joensuun Laivaus Oy:n suurella materiaalinkäsittelykoneella ja purku Maan- ja puunkuorma Oy:n materiaalinkäsittelykoneella. Toisessa koekuljetuksessa lastaus tehtiin proomussa mukana kulkevalla koneella ja lastia tiivistettiin ajamalla Bobcatilla kuorman päällä.

Poltoon tarkoitetun hakkeen lastauksen ja purkuun voitaisiin käyttää myös kauha-kuormaajaa, mikäli proomussa on keularamppi. Myös pneumaattinen menetelmä saattaisi tulla kysymykseen etenkin käyttöpaikan purku-menetelmänä. Tällöin voitaisiin hake imeä proomusta ja puhaltaa suoraan polttoainesiloon. Näin välttyttäisiin ylimääräiseltä käsittelyltä purkupäässä. Kuljetuskokeiluissa oli kuitenkin tarkoituksena tutkia lastausmenetelmiä, jotka sopivat sekä metsähakkeen että raakapuun käsittelyyn. Tällöin voitaisiin hyödyntää enemmän menopa-luukuljetuksia samalla kalustolla.

Proomuun noin 40 hakerekallista haketta

Ensimmäisessä koekuljetuksessa suurproomuun lastattiin noin 3300 i-m³ metsähaketta. Haketta olisi proomuun tilavuuden puolesta mahtunut vielä lisääkin. Toisessa koekuljetuksessa lastattiin noin 4500 i-m³ ja enemmänkin olisi mahtunut. Täyteen kuorman tarvittaisiin yli 5000 i-m³. Proomuun lastauksen materiaalinkäsittelykoneella kuluu noin viisi tuntia. Lastia saadaan tiivistämään ja mahtumaan perinteiseen kul-

jetustiiviyteen nähden huomattavasti ennakoarvioita enemmän.

Yhden proomulastillisen hakemäärä vastaisi noin 40 hakerekoilla tehtävän kaukokuljetusmatkan korvaamista riippuen hakerekan vetoisuudesta. Proomuun laitoja korotamalla voitaisiin lisätä lastikokkoa vielä merkittävästi.

Päästövähennyksiä vesitiekuljetuksen avulla

Proomullisen kuljettaminen Kiteen Puhoksen satamasta Varkauteen kestää noin 8-10 tuntia. Polttoainetta kuljetuskokeilun monitoimialus vaatii noin 170 litraa tunnissa. Kaikkiaan polttoainetta kuluu siis noin 1500 litraa. Vastaavasti, jos kuljetus hoidettaisiin hakerekoilla laajentamalla voimalaitoksen hankintaetäisyyttä, polttoainekulut olisivat 40 rekalta noin 2400 litraa yhteen suuntaan. Vertailukelpoiselta etäisyydeltä Puhokselta Varkauteen maanteitse (160 km) huomattavasti enemmänkin (noin 3500 litraa).

Päästövähennyksiä laskettaessa on kuitenkin kiinnitettävä huomiota vertailtavien kuljetusketjujen erilaisiin vaiheisiin. Suurimmat päästövähennykset saavutetaan luonnollisesti korvaamalla voimalaitoksissa fossiilisia polttoaineita. Myös kuljetusvalinnoilla voidaan vaikuttaa kokonaispäästöjä alentavasti. Haketta voitaisiin kuljettaa myös pienemmillä aluksilla, jolloin polttoaineenkulutusta haakeyksikköä kohden saataisiin alennettua. Lisäksi me-

nopalu kuljetuksista on mahdollista etsiä hyötyjä, jolloin päästöt lasketaan vain yhteen suuntaan toisin kuin hakerekoilla.

Lisäkehitystä tarvitaan

Kustannustehokkaat proomukuljetukset vaatisivat suuren lastikoon lisäksi tehokkaita logistiikkajärjestelmiä, joilla saataisiin vähennettyä odotusaikaa lastaus- ja purkusatamissa ja lisätyä menopaluukuljetuksia. Terminaalijärjestelyt ovat ehdoton edellytys, että proomuun lastaus saadaan toimimaan tehokkaasti ja ilman keskeytyksiä.

Lisäksi on kiinnitettävä huomiota aluskaluston sopivuuteen eri vesiväylille. Ympäristötoimet kuljetukset olisivat mahdollisia käyttämällä sopivaa kuljetuskalustoa.

Kehitystyötä tarvitaan logistiikan ja eri työvaiheiden saumattoman yhteensovittamisen järjestämiseksi. Myös lastaus- ja purkuvaiheiden tehokkuutta tulee parantaa.

Koe-kuljetuksilla saatiin arvokasta kokemusta metsähakkeen aluskuljetuksiin liittyvien käytännön ongelmien kehittämiseksi. Monia ongelmia on vielä ratkaistava, että menetelmästä tulee todellinen vaihtoehto autokuljetuksille. Tärkein tekijä on tietysti ketjun kustannukset asiakkaalle sekä toisaalta toiminnan kannattavuus ketjussa toimiville yrittäjille. Ilman näiden kestävää tasoa ei vesitiekuljetus muodostu kilpailukykyiseksi vaihtoehdoksi.



Kuva ensimmäisen kuljetuskokeilun lastauksesta Puhoksella. (Vartiama)

Paperirullat laivoilla Saimaalta Berliiniin

Vesitiekuljetusketju kartonkituotteille StoraEnson Imatran tehtailta Berliiniin rakennettiin kahdesta peruslähdekohdasta: asiakas halusi palveluvaraston lähelle tehdastaan ja toiseksi, toimittavat rullamitat antoivat huonon täyttöasteen sekä auto- että rautatiekuljetuksissa.



MV DIAMANT Itämerellä

Laiva- ja proomukuljetuksissa lastitilan kapasiteetti voidaan hyödyntää maksimaalisesti. Laivan täyttö Imatra – Stettin (Puola) välillä on lähes 2500 tonnia. Tilausten suuri keskikoko sekä homogeeninen lasti helpottavat laivakuljetusten suunnittelua. Berliiniin suuntautuva lasti siirtokuormataan Stettinissä suoraan laivasta proomuun, proomuilla tuotteet kuljetetaan Berliiniin terminaaliin josta asiakkaalle viimeinen kuljetusosuus taituu autokuljetuksena parissakymmenessä minuutissa. Samoihin laivoihin lastataan myös unkarin markkinoille suuntautuvaa tuotetta ja nämä tuotteet jatkavat matkaansa Stettinistä Unkariin rautateitse. Suurilla määrillä liikenteestä on voitu rakentaa varsin säännöllinen, lähes viikot-

tainen, yhteys Eurooppaan. Talvikuukausina (helmi-maaliskuuhuhtikuuh) laivaukset hoidetaan Kotkasta samalla laivakalustolla. Matka Stettin – Berlin on laivalla kesäaikaan 172 km ja talvella vaihtoehtoista reittiä käyttäen 306 km. Vastaavasti kuljetusajat ovat kesällä 28 tuntia ja talvella 48 tuntia. Kesäisin Stettin – Berlin yhteys hoidetaan BP-800 tyyppin proomuilla, mikä koostuu 550 tonnin vetoisesta työntöproomuyhdistelmästä. Talvella on käytössä BP-500 tyyppin vastaava yhdistelmä, minkä vetoisuus on 400 tonnia. Stettin – Berliini sisävesiväylän kokonaisliikenne on noin 2 000 000 miljoonaa tonnia vuositasona. Luvussa on mukana molempiin suuntiin kulkeva liikenne.

Saimaalta – Berliiniin

Mv DIAMANT, joka on hollantilaisen Wagenborg Shipping BV:n operoima Saimax luokan laiva, kävi lastaamassa Vuoksen satamasta StoraEnson kartonkituotteita Stettiniin. Alus pystyy tuomaan ja viemään kerralla Saimaalta maksimissaan noin 2500 mt eli yhdellä käynnillä parhaillaan tavaraa liikkuu 5000 mt. Alus on käynyt tällä liikennekaudella 14 kertaa Vuoksen satamassa ja ylä-Saimaa mukaan lukien kokonaisuudessaan 20 kertaa. Kokonaiskuljetussuorite on noin 100 000 mt. Wagenborg Shipping BV:llä on yhteensä 10 kappaletta tätä alusluokkaa olevia aluksia, jotka kaikki liikennöivät ajoittain myös Saimaan alueella.



Keski-Euroopan sisävetiverkko



Berliiniin suuntautuva lasti siirtokuormataan Stettinissä suoraan laivasta proomuun

MV DIAMANT:n päällikkö Klaas van Donderen tyytyväinen yhteistyöhön

Haastateltaessa aluksen päällikköä Klaas van Donderenia tulee sängen selväksi liikennealueen mielekkyys ja yhteistyön hyvä sujuminen niin Suomen perusteellisuuden, viranomaisten että Saimaan alueen eri sidosryhmien kanssa.

Kritiikkiäkin kuitenkin löytyy. Yleensä muilla Euroopan sisävesillä nämä laivat voivat ajaa ilman luotsia ja sitä kapteeni hiukan ihmettelee, että Saimaa on poikkeus, huolimatta useista käynneistä joka liikennekaudella.

Kokonaisuutena hänen mielestään vesiteitä pitäisi hyödyntää vielä enemmän tavaroiden reitityksissä, mikä puolestaan johtaisi taloudellisempiin ja ympäristöystävällisempiin kuljetuksiin.



MV DIAMANTTIA lastataan Vuoksen satamassa



MV DIAMANT:n päällikkö Klaas van Donderen

Vesitiedyhdistyksen puheenjohtaja Pekka Nikkilä:

Maakuntaliitot yhdessä työhön vesitieliikenteen edistämiseksi

Suomen Vesitiedyhdistyksen uuden puheenjohtajan Pekka Nikkilän ”sydän on ollut vesitieliikenteen puolella”. Hänen mukaansa maakunnalliset liitot pitäisi saada yhdessä toimimaan tehokkaasti vesitieliikenteen edistämiseksi. Mikkelissä nykyisin asuva Nikkilä painottaa, että Itä- ja Keski-Suomen kannalta ympärivuotinen vesitiedyhteys merelle on välttämätön. Ilman sitä näitten alueitten metsäteollisuutta uhkaa kiihtuminen. Siitä hän on jo olemassa varoittavia esimerkkejä. Nikkilä kiinnostui 1990-luvun alussa uusiutuvien energialähteiden käytöstä. Samalla nousi esille logistiikka, jolla uusiutuvien energialähteiden tuotto saataisiin halvalla, tehokkaasti ja ympäristöä säästävällä tavalla haluttuun kohteeseen. Näin hän joutui tiiviimmin tekemisiin myös vesiteitten kanssa.

Pirkanmaan poika

Pekka Nikkilä syntyi 66 vuotta sitten Pirkanmaan pohjoisosassa, Virtain pitäjän Killin-

koskella, lähellä Ähtärin rajaa. Pientä kylää hallitsi tekstiilinauhatehdas. Virtathan tunnetaan luonnonkauneudestaan, ja aina muistetaan, että kuulu karhun kaataja Martti Kitunen asui aikanaan pitäjässä. Siellä on myös Kitusen muistomerkki. Pekan ollessa seitsenvuotias Nikkilä siirtyivät Tampereelle. Virtain pitäjästä jäi vain hämärä muisto. Ylioppilaaksi Pekka Nikkilä valmistui Tampereella, kävi Teknistä korkeakoulua ja valmistui rakennuspuolen diplomi-insinööriksi. Varsinaisen elämäntyönsä hän on tehnyt seutukaavoittajana, aluksi neljä vuotta Turussa ja eläkkeelle siirtymiseensä asti Mikkelissä maakuntaliiton suunnittelujohtajana.

Kanavat tarpeen

Nikkilä oli mukana jo Järvi-Suomen kanavien neuvottelukunnassa, joka ajoi varsin voimakkaasti Kymijoen ja Mäntyhärjün kanavia. Nehän olisivat taanneet Suomen maaperällä ympäri vuoden avoinna olevan vesitiedyhtey-

den Saimaan ja Päijänteen järviä lta merelle. Kanavat olisivat alentaneet huomattavasti metsä- ja metalliteollisuuden kustannuksia. Myös kemianteollisuus olisi niistä hyötynyt. Ja vastaavasti Suomen ainutlaatuiset sisävedet olisi avattu laajamittaiselle matkailuelinkeinolle, Nikkilä sanoo.

Saimaan kanavan vuokraus kuntoon

Vesitiedyhdistyksen puheenjohtaja Pekka Nikkilä on myös huolestunut Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkamisesta vuoden 2013 jälkeen. Neuvotteluja on käyty vuosikaudet, mutta tulosta ei ole syntynyt. Vuokrausasia olisi saatava kuntoon. Muuten sekä merellinen henkireikä tukkeutuu Saimaan alueella. Jollei vuokrasopimusta saada aikaan, kanava laitteineen siirtyy Venäjän hallintaan. Se saattaisi aiheuttaa vakavia ongelmia liikenteelle kanavassa. Nikkilä muistuttaa myös, että bioenergia on selkeä bulkkituote. Laivakuljetus mahdol-

listaisi sen suuremman käytön. Ovathan edelliset hallitukset kirjanneet hallitusohjelmiansa bioenergian käytön huomattavan lisäämisen tarpeen. Se ei kuitenkaan onnistu ilman nykyistä halvempia kuljetusmuotoja.

Hallitusohjelman vesiteitten kehittäminen

Nikkilän mukaan hallitusohjelmaan pitäisi saada maininta vesiteitten kehittämisestä. Hän on pannut merkille, että liikenneministeriössä ei tunneta suurta kiinnostusta asiaa kohtaan. Siksi hän ehdottaa, että vesiliikenteen vetovastuu tulisi antaa uudelle superministeriölle. Silloin työnjako olisi selvä: superministeriö olisi tilaajana ja liikenneministeriö toteuttajana. Tällöin olisi otettava erityisesti huomioon elinkeino- ja aluepoliittiset näkökohdat. Me emme täällä maakunnissa pärjää liikenneministeriön kanssa. Siellä runnetaan lävitse päätökset, joilla määrärahat upotetaan etelän suurille maantiehankkeille.



Vesitiedyhdistyksen puheenjohtaja Pekka Nikkilä

Tämän vuoksi meidän tulisi tukea ja kannustaa eduskunnan ns. kanavapuoluetta, joka pitää yllä keskustelua vesiteitten kehittämisestä. Eduskuntahan on loppujen lopuksi se elin, joka päättää näistä suurista liikenneratkaisuista. Nikkilä näkee, että vesiteillä on monta etua verrattuna maantiekuljetuksiin. Ne ovat ympäristön kannalta ylivoimaisesti parhaat. Sisävesiläivoilla ei käytetä raskasta polttoöljyä. Ne ovat myös halvimmat kuljetusmuodot.

EU:lta tukea

Vesitiedyhdistyksen puheenjohtaja Pekka Nikkilä asettaa paljon toiveita EU:n komissioon, joka on lupautunut vesiteitten puolesta. Jo kymmenkunta vuotta sitten jul-

kaistu liikenteen valkoinen kirja vaati raskaitten ja vaarallisten kuljetusten siirtämistä pois maanteiltä ja rautateiltä. Tämä näkökohta on erityisen tärkeä Keski-Euroopan ruuhkaisten teitten kannalta. Uskon että EU:lta olisi saatavissa huomattavaakin tukea uusien vesiteitten (kanavien) rakentamiseen. Tukeehan komissio vähäpäästöisiä liikennemuotoja. Ja nyt kun maailman ilmastopolitiikasta keskustellaan laajemmin, Suomen pitäisi satsata juuri siihen, että liikenteen tuottamasta kasvihuonekaasusta saataisiin kuriin.

Ismo Parkkonen

Joensuussa odotetaan ratkaisua Saimaan kanavan vuokraneuvottelujen tuloksista

Joensuun laivauksen toimitusjohtaja Markku Pennanen odottaa Saimaan kanavaneuvotteluista ratkaisua. Niitä hän on käyty jo vuosia. Epävarmuus neuvottelujen tuloksesta johtaa siihen, että kukaan ei investoi kiinteisiin rakenteisiin. Jos neuvotteluissa päädytään myönteiseen tulokseen meillä on valmius investoida heti. Tietysti meidän kannaltamme olisi tärkeää, että kanava voitaisiin pitää auki ympäri vuoden. Mutta vaikuttaa siltä, että liikenneministeriö ei sitä halua. Markku Pennanen mukaan Kymijoen-Mäntyhärjün kanavan rakentaminen olisi paikallaan. Silloin olisi kaksi kanavayhteyttä merelle. Ja niin kuin on aikanaan todettu, tämä Suomen maaperällä oleva kanava voitaisiin pitää auki läpi vuoden. Se olisi tärkeää.

Sisävesillähän pystytään jo nyt liikennöimään ympäri vuoden.

Joka tapauksessa tarvittaisiin hallitukselta myönteinen signaali. Silloin täälläkin voitaisiin rohkeasti investoida.

Puupula johti Joensuussa liikenteen vähenemiseen

Liikenne Joensuun satamasta on vähentynyt viime vuoden verrattuna noin 15 prosenttia. Mutta se ei johdu Saimaan kanavasta vaan kesällä vaivanneesta puupulasta. Kun puuta ei tullut metsistä ulos, ei pystytty tekemään selluakaan. Nyt puu taas liikkuu. Venäjältä tuotava puu on kuljetettu pääasiassa junilla, joten sillä ei ole vaikutusta Joensuun sataman liikenteeseen.

Pennanen mukaan leudolla syksyllä on kaksinkertainen vai-

kus: toisaalta se helpottaa vesiliikennettä, mutta samalla se vaikeuttaa puun tuontia metsästä. Jos ei ole tavaraa eivät laivatkaan liiku.

Viime syksy oli niin leuto, että raaka-aine loppui. Se oli huono juttu.

Markku Pennanen ihmettelee sitä, mihin suomalaisten vesitiedystävällisyys on kadonnut. Aikanaan niitä rakennettiin ja kunnostettiin, mutta nyt ei. Hän korostaa, että eri kuljetusmuodot eivät ole toistensa kilpailijoita. Kaikkia niitä tarvitaan.

Viimeisten kymmenen vuoden aikana ainoa ilonaihe on se, että varustamat ovat uskaltaneet rakentaa uusia laivoja. Ne pystyvät ottamaan rahtia jopa viidenneksen enemmän kuin vanhemmat alukset. Ja ne kykenevät kulkemaan täydessä lastissa Saimaan kanavan lävitse.

Joensuussa ei ole ollut kovinkaan paljon vaikutusta sillä,

että isot metsäfirmit ovat sulkenneet tehtaitaan. Sulkemiset

ovat koskeneet lähinnä vanhoja teollisuusseutuja.



Joensuun laivauksen toimitusjohtaja Markku Pennanen ja Joensuun sataman satamapäällikkö Matti Linervo

Kotimaisen sisävesitieverkon kehittämisen ja jatkorakentamisen teollisuuspoliittiset ja yhteiskunnalliset vaikutukset

EU:n ydinalueisiin verrattuna Suomen syrjäinen sijainti aiheuttaa yrityksille 2-3 kertaiset logistiikkakustannukset johtuen merimatkasta ja pitkistä maaetäisyyksistä. Olisi korkea aika ottaa käyttöön Suomen luontaiset mahdollisuudet, jotka satojen kilometrien mittaiset sisä-vesiväylät tarjoavat. Asiaa on selvitetty aikaisemminkin, mutta nyt sen uudelleen arviointi on tarpeen erityisesti siksi, että Suomen liikennepoliittinen asema on viime vuosina muuttunut merkittävästi ja nimenomaan sisävesiteiden kehittämisen kannalta myönteiseen suuntaan:

- Euroopan Unionin uusien "tietullien" vaikutuksia Suomen elinkeinoelämän kuljetuksiin on väheksytty. Asiaa on pohdittu vaihtoehdottomasti eikä ole haluttu katsoa riittävän pitkälle tulevaisuuteen ja vaihtoehtojen ratkaisumallien tuomiin mahdollisuuksiin. Sisävesiteiden osuus "merten valtatie" jatkeena ja osana Itämeren altaan sisäistä liikennettä ja osana EU:n pohjoista ulottuvuutta on saanut liian vähän huomiota osakseen.
- Venäläisen öljyn ja tavarakuljetusten määrä Suomenlahdella on lisääntynyt massiivisesti, ja samalla on Suomenlahden pohjoinen logistinen asema muuttanut. Kasvava liikennetarve on kää-

tänyt venäläisten katseet myös Suomen puolella oleviin toimiviin ja tehokkaisiin satamiin. Tällä lohkolla avautuu uusia mahdollisuuksia erityisesti silloin, kun Kymi-Joki-Mäntyharjun kanava toteutuu. Kyse on Laatokalta Nevaa pitkin kulkevan vesiväylän ongelmista ohittava Pietarin kaupungin lukuisat sillat.

- Uudet ja määriteltävät mittavat sisävesiteille soveltuvat tavararyhmät, kuten metsähake ja lisääntyvät kierrätysmateriaalien ryhmät on jätetty ilman tarkastelua. Sen myötä ovat myös metsähakkeen keräilyyn ja lähikuljetuksiin liittyvät työllistävät vaikutukset jääneet ilman kehitys-panoksia. Sisämaan teollisuuden raaka-ainehuolto ja uusiutuvien energialähteiden käyttöönotto ovat suuren luokan kysymyksiä nyt ja tulevaisuudessa. Teollisuuden kannalta ei ole myöskään merkityksellöntä se, että kanavaparin myötä avautuisi mahdollisuus aidosti kilpailuttaa kuljetukset kaikilla tuoteryhmillä ympäristöisesti.
- Sisävesiteiden kokonaisvaltainen kehittäminen ja vesiliikenteen hyötynäkökohtien tarkastelu on jäänyt valitettavan vähälle huomiolle käytännössä keskustelua liikennepoliittisista linjauksista sekä kasallisesta aluepolitiikasta ja perinteisen teollisuuden toi-

minaedellytysten- ja kilpailukyyn turvaamisesta nyt ja tulevaisuudessa. Vesitieverkon rakentamisaikaiset mitatut työllistävät vaikutukset sekä vaikutusalueille tulevat jälkityöllistävät uudet työpaikat luovat suuren mahdollisuuden Sisä-Suomen kehityksen nostamiseksi nousuun.

Suomen sisävesitieverkon kehittäminen on suuren luokan ylikansallinen kysymys, jolla on yhtymäkoh- tia:

- kansainvälisten ilmastopö-
pömusten tavoitteiden saavut-
tamiseen, liikenteen aiheutta-
mien päästöjen määrään ja
päästökauppaan sekä
- eurooppalaiseen ympäristö-
ja liikennepoliittikkaan, joka
kehittää rauta- ja vesiteihin
tukeutuvia uusia kuljetusjär-
jestelmiä, yhdistettyjä kulje-
tuksia, merten valtateitä ja
pohjoisen ulottuvuuden in-
frastruktuureja.

Suomen sisävesitieverkon kehittäminen on kansallisen mahdollisuus:

- vaalia kansallista kilpailu-
kykyä kalliiden liikennekus-
tannusten Suomessa ja tarjo-
ta teollisuudelle ja yhdys-
kunnalle mahdollisimman
edulliset ja aidosti kilpailut
kuljetuskustannukset muut-
tuvissakin olosuhteissa,

- harjoittaa kansallista elin-
keinopoliittikka edistämällä
kotimaista telakateollisuutta
ja kotimaisen bioenergian
hyödyntämiseen perustuvia,
uusiakin toimialoja,
- harjoittaa kansallista alue-
politiikkaa ja tasapainoista
alueellista kehittämistä pa-
rantamalla Itä- ja Keski-Suo-
men logistista sijaintia sekä
teollisuuden mahdollisuuksia
investoida jatkossakin alueel-
le,
- varautua Saimaan kanavan
jatkosopimuksen valmiste-
luun parantamalla kansallista
neuvotteluasetelmaa nosta-
malla vaihtoehtoisen hank-
keen suunnitteluvaihtuutta ja
turvaten kaikissa vaihto-
ehdoissa meriyhteys Sai-
maalta ja Päijänteeltä Suo-
menlahteen kotimaista ympä-
rivuotista meriyhteyttä käyt-
tään.

Tässä vaiheessa olisi tarpeellista ainakin turvata sisä-vesiteiden tarjoamat mahdollisuudet nostamalla suunnitteluvaihtuutta kehittämishankkeelle:

- joka eurooppalaisen ympä-
ristö- ja liikennepoliittikan
lähtökohdista syntyneenä
suunnitteluaan korkeimpien
eurooppalaisten ja kansallisten
laatuvaatimusten mukai-
sena ympäristöhankkeena.
- joka yhdistää Saimaan ja
Päijänteen vesistöt ja avaa
niiltä ympärivuotisen meri-

yhteyden palvelemaan elin-
keinoelämän kuljetustarpei-
den ohella matkailun, venei-
lyn ja yleisen virkistykseen
tarpeita; mutta tunnistaa
myös mahdollisuuden kuljet-
taa Laatokalta Kymijoki-
Mäntyharju kanavaparin
kautta Kotkan ja Haminan
satamiin kauttakulku kulje-
tuksia toimien merkittävänä
yhteytenä EU:n ja Venäjän
välisessä kasvavassa liiken-
teessä. Näin avautui-sivat
EU:n ja Venäjän väliset vesi-
tieyhteydet aina Mustalle - ja
Valkealle merelle asti.

- joka ratkaisuisaan ottaa
huomioon kanavaa ympä-
röivien yhdyskuntien tarpeet
ja luo niille uusia kehittämi-
sen mahdollisuuksia sekä tar-
joaa innovatiivisia ratkaisuja
uusiutuvaan energiantuotant-
toon sekä ves- ja kalatalou-
teen.
- joka tunnistaa sekä pelastaa
tai korvaa alleen jäävät mui-
naismuistot ja luonnonarvot;
korjaa pysyvästi kohdalleen
osuvat entiset ympäristövir-
heet; istuu linjaukseltaan ja
rakenteiltaan kulttuuri- ja
luonnonmaisemaan; ratkai-
see ympäristön lähtökohdis-
ta kohdalle osuvat vesistöjär-
jestelyt; kompensoi tai siirtää
tuhoutuvat biotopit; käyttää
hyväksi mahdollisuudet lisä-
tä luonnon biologista moni-
muotoisuutta.

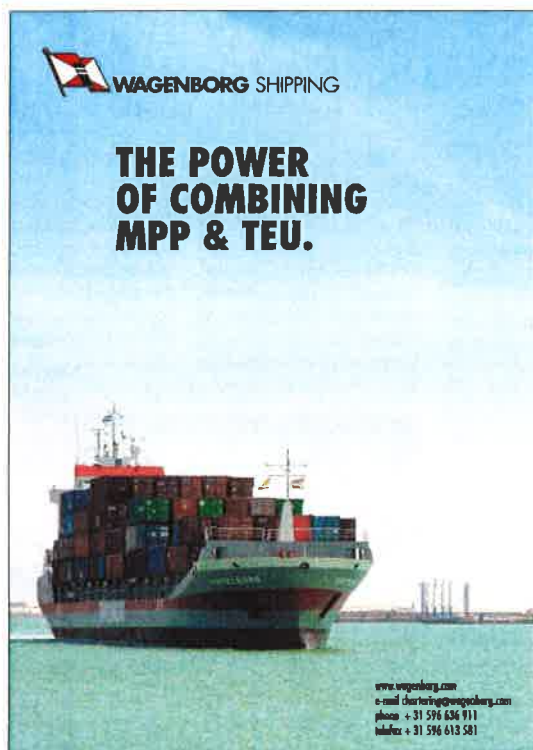
Aluksi ja ennen lopullisia päätöksiä hankkeen toteut-

tamisesta on tarpeellista jo tässä vaiheessa turvata sisä-vesiteiden tarjoamat mahdollisuudet nostamalla hankkeen toteutusvalmiutta:

- kaavoituksen osalta kanava-
varaukset kaikkiin maakunta-
kaavoihin,
- hankesuunnittelun osalta
yleissuunnitelmatasolle kau-
pallisesti toteutettavalla mi-
toituksella, karkeine kustan-
nusarvioineen ja asianmukai-
sesti arvioituna ympäristövai-
kutusten osalta,
- rakentamista ja ylläpitoa
koskevan rahoitussuunnitte-
lun osalta sille tasolle, että
hanke voidaan liittää EU:n
pohjoisen ulottuvuuden ja
rakennerahastojen rahoituk-
sen piiriin siten, että hanke
voidaan toteuttaa Public-
Private-Partnership (PPP)
hankkeena.

Edellä esitetty on suppea yhteenveto sisävesiteiden kehittämisen ja jatkorakentamisen mukanaan tuomista hyödyistä, jotka pitkäkestoisesti tukevat itäisen- ja keskeisen Suomen teollisuuden kilpailukykyä nyt ja tulevaisuudessa, luoden samalla uusia näköaloja ja mahdollisuuksia myös vaikutusalueen muiden elinkeinonalojen kasvulle ja kehitykselle.

Vesitiet-lehden päätoimittaja Antero Pulkkanen



WAGENBORG SHIPPING

THE POWER OF COMBINING MPP & TEU.

www.wagenborg.com
e-mail: chartering@wagenborg.com
phone: +31 596 636 911
telex: +31 596 613 581



UUSI MERIYHTEYS
BALTTIAAN JA EUROOPPAAN

alkaa maaliskuussa 2008

NAVIRAIL

Suomen lipun alla toimiva RO-RO alus, M/S Ahtela

Kapasiteetti: - noin 100 puoliperävaunua (1600 lastimetriä)
- 12 kuljettajan oleskelutilat
- myös vaarallisten aineiden kuljetukset

Jäiliuokitus: - A1 super

Rahti: - Sompasaari - Muuga

Aikataulu: - Helsingistä lähtöä klo 10.00 ja 22.00
- liikennöi kaksikertaa vuorokaudessa

Myymä: gsm: 050 547 8576
gsm: 0400 474 201

Paikkavaraukset: puh: (09) 8863 0000 faks: (09) 8863 0001

Osoite: Navirail OU, Kytäsaarentatu 13/524
00580 Helsinki

NAVIRAIL

On investoitava tulevaisuuteen ja rakennettava maahamme myös vesiteitä

Eduskunnan kanavaryhmän puheenjohtajalla Hannu Hoskosella (kesk) on selvä käsitys Suomen liikennepolitiikasta: investointeja ja tulevaisuuteen ei ole riittävästi.

Hoskonen näkee Sisä-Suomen ja koko maan kannalta tärkeäksi satsata rahaa myös vesiteitten rakentamiseen ja kehittämiseen, raide- ja maaliikennettä unohtamatta. Investointi vesiväylien kehittämiseen olisi EU:n liikennepolitiikan mukaista toimintaa, hän painottaa.

Juuri näiden näkökohtien vuoksi Hoskonen pitää Kymijoen ja Mäntyharjun ympäri vuoden auki olevien kanavien rakentamista tärkeänä. Kertainvestoinnin jälkeen ne ovat lähes kulumattomia ja kestävät satoja vuosia.



Kansanedustaja Hannu Hoskonen tupaillassa Ilomantsissa

- Se on investointi tulevaisuuteen. Nyt me kituutamme heikentyvien maanteitten ja rapistuvan rataverkon kanssa. Nekin vaatisivat joka vuosi lujasti uutta rahaa, jotta liikenne sujuisi kitkattomasti. Mutta vesiteihin ei satsata juuri mitään. Ja kuitenkin niiden merkitys korostuu tulevaisuudessa.

- Pitkien etäisyyksien Suomi tarvitsee runsaille ja laajoille sisävesilleen selkeän ja toimivan liikenneverkoston. Se merkitsee halvempia logistiikkaratkaisuja ja nykyistä saasteettomampia rahtikuljettuksia. Sisävesiliikenne on ympäristöystävällinen, turvallinen ja energiaa säästävää liikennemuoto. Suomen tulevaisuuden kannalta olisi tärkeää saada kotimainen ympäristöystävällinen meriyhteys.

- Kanavan rahoitukseen on saatavissa EU:n tukea. Esim. Tanska on hakemassa silta-projektiinsa noin neljänneksen EU-rahaa.

Logistiikkakustannukset jopa puolittuisivat

Hoskonen esittää tosiasioita, jotka puoltavat vesiteitten rakentamista.

- Maamme metsäteollisuuden logistiikkakustannukset ovat 15 - 20 prosenttia tuotteitten arvosta. Se on tavattoman paljon ja heikentää suoraan alan kansainvälistä kilpailukykyä.

- Jos ja toivottavasti kun Päijänteen ja Saimaan altailta saadaan ympäri vuoden liikennöitävä vesiväylä merelle Sisä-Suomen metsä-, metalliteollisuuden logistiikkakustannukset saadaan jopa puolitettua. Sen merkitys on kilpailukykyä.

- On tärkeää, että kanavayhteys on omalla maaperällä. Silloin ei tarvitse käydä neuvotteluja kanavan käytöstä ulkovaltojen kanssa. Minusta pitää muistaa Suomenlinnan ns. Kuninkaanportin muurissa oleva lause: *"Jälkimaailma, seis! Tässä omalla pohjalla, äläkä luota vieraan apuun".*

- Nyt runsaasti käytetyt autokuljetukset syövät sen edun, mikä muuten saavutetaan mm. tuotannon tehostamisella ja puun korjuukustannusten alentamisella. Kanavan rakentamisen myötä alueiden aktiviteetti kasvaa ja kokonaiskuljetusmäärät lisääntyvät, myös rekkakuljetukset. Kansanedustaja Hoskonen muistuttaa, että jos Kymijoen - Mäntyharjun kanavaratkaisu toteutetaan, yli 80 prosenttia Suomen metsäteollisuudesta tulee suorien vesitietyhteyksien piiriin. Silloin myös Pohjois-Karjalasta, Savosta ja Keski-Suomesta avautuisi suora ympärivuotinen väylä suoraan päämarkkina-alueillemme Eurooppaan. Juuri se alentaisi logistiikkakustannuksia huomattavasti ja toisi lisää kilpailukykyä mm. metsäteollisuudellemme. Ensimmäiset tehtaiden lakkauttamiset oli hätähuuto, nyt on huutoon vastattava ja ryhdyttävä toimiin.

Hakkuiden lisäksi toisi hurjan rekkarallin

Hoskonen painottaa, että jos Venäjän puutullit toteutuvat suunnitellulla tavalla, metsäteollisuuden on hankittava vastaava määrä puuta kotimaasta. Silloin ollaan suurten ongelmien edessä.

- Puuta on hankittava vähintään vuosittain 15 miljoonaa kiintokuutiota enemmän kuin nyt. Se merkitsee 300 000 rekkakuormaa lisää Suomen ennestäänkin jo kuormitetuille teille.

Hän myös muistuttaa, että tavoitteena on lähivuosina korjata metsistämme 10 miljoonaa kuutiota energiapuuta. Se lisäisi 200 000 rekkakuorman verran rekkakuorman verran kuljetuksia maanteillemme. Ja kun pyrkimyksenä on kasvattaa vielä turvetuotantoa, rekkaliikenne paitsi todella rajusti. Maanteillämme liikkuisi nykyisen liikenteen lisäksi reippaasti yli puoli miljoonaa rekkakuormaa vuodessa.

- Jokainen ymmärtää, että tällainen liikennemäärän kasvu johtaisi pian kestämättömään tilanteeseen. Maanteihin kohdistuva lisärasitus johtaisi nopeasti teiden rapautumiseen, ellei merkittäviä lisäinvestointeja väylästöön tehdä heti. Valtion olisi lisättävä huomattavasti väylämäärärahoja. Mistä ne otettaisiin, kun nytkin niistä on ankara pula. Ja lisäksi onnettomuusriskit kasvaisivat rajusti, kun nykyisen liikenteen lisäksi yli puoli miljoonaa rekkaa jyräisi teillämme nykyisen liikenteen lisäksi.

Kanavaparista uusi selvitys

Hoskonen vaatii uutta, ulkomaisten asiantuntijoiden tekemää puolueetonta selvitystä kanavien suunnittelusta, rakentamisesta, rakennuskustannuksista ja toteuttamiskäytännöstä. Aikaisempi 1990-luvun lopulla ja 2000 tehty selvitys ei häntä tyydytä.

- Silloisen hallituksen vuonna 2000 hylkäämä mallihan oli perusteeton, koska laskennan lähtöoletukset olivat ylimitoitellut mittasuhteitaan ja hinnaltaan. Sen vuoksi katsottiin, että uusi suunnitelma on annettava sellaisten toimijoiden tehtäväksi jotka ovat puolueettomia ja innovatiivisia. Silloinen suunnitelmahan pantiin pystyyn niillä reunaehdoilla ja arvoilla, jotka liikenneministeriön vesiteitten rakentamista ja kehittämistä vastustavat virkamiehet antoivat suunnittelutyön pohjaksi. Siksi siitä tuli torso.

Yhdessä laivassa 80 rekkakuormaa

Vesiteitten puolesta hän lataa numeroita ja faktoja pöytään: - Jos me rakennamme kotimaan kamaralle kunnolliset vesitiet voimme siirtää varsin suuren osan kaikista puu- ja metsäteollisuuden muista kuljetuksista rahtialuksiin. Jokainen alus voisi kuljettaa 60 - 80 rekkakuorman verran tavaraa. Samalla säästäisimme luontoa ja tekisimme vuosikymmeniä kestävä liikenneväylät.

Kaikki tekniset ratkaisut ja kalusto tällaisten puutavarajärjestelmien, energiapuu- ja turvekuljetuksille ovat olemassa, vaikkei Hoskonen. Se puoli on siis kunnossa.

- Tarvitaan vain kansallinen ratkaisu. Loppujen lopuksi asia on eduskunnan käsissä. Tarvitaan vain selkeä käsitys siitä, millaista liikennepolitiikkaa tässä maassa harjoitetaan. Ja kansanedustajilta vakava tahto katsoa liikennepolitiikkaa laajemmin ja ennen muuta tulevaisuuden kannalta.

Hoskonen mukaan päätös Kymijoen - Mäntyharjun kanavasta olisi myös signaali metsä-, metalli- ja kemian-teollisuudelle ja myös matkailulle siitä, että valtio huolehtii kestävä ja nykyistä halvemmän logistisen järjestelmän rakentamisesta. Se osaltaan estäisi viimeaikaisten murheellisten ratkaisujen tekemisen: metsäteollisuuden ei tarvitsisi sulkea tehtaitaan.

Ismo Parkkonen



Äänestystyötä eduskunnassa

Stalinin kanavan työmaalla menehtyi yksi vanki jokaista metriä kohti



Vienanmeren Ääniseen yhdistävällä ns. Stalinin kanavalla (nykyisin Vienanmeren-Itämeren kanava) on karmea historia: se rakennettiin vankeyvoimalla, josta menehtyi yli 200 000 eli yksi vanki jokaista valmistunutta kanavametriä kohti. Jos heidät olisi haudattu paikalle, niin jokainen ukko ja akka olisi pitänyt upottaa pystyyn, sillä muuta tilaa ei olisi ollut. Kanavan rakennustyöt panitiin alulle syksyllä 1931 ja 227 kilometriä pitkä kanava valmistui jo 20 kuukauden kuluttua vuoden 1933 keväällä. Kanavatöiden kestoajaksi sisältyi siis kaksi rankkaa ja kovaa talvea. Ne muodostivat katastrofaalisiksi.

Alussa rakennustöihin komennettiin noin 130 000 miestä ja naista, jotka asuivat viheläisissä parakeissa ja muissa tilapäisasumuksissa. Myöhemmin työssä olevien vankien määrä nostettiin jopa yli 200 000:n eivätkä olosuhteet parantuneet lainkaan, pikemminkin päinvastoin. Kanavatyömaalla oli hyvin vähän koneita, joten suurin osa työstä oli tehtävä lapioilla. Valtavan ihmismäärän avulla kanava saatiin valmiiksi poikkeuksellisen nopeasti. Ankarissa olosuhteissa työssä äärelle kuolleiden tai sairauksiin menehtyneiden tilalle Mensinkin johta-

ma salainen poliisi, OGBU, työnsi tuhansittain uusia "rikollisia". Kanavan 19 sulkuu rakennettiin osittain puusta, koska tuolloin Neuvostoliitossa oli kova pula myös teräksestä. Vienanmereltä Povensoanjoelle jouduttiin nousemaan ensimmäisen kymmenen sulun aikana noin 90 metriä ylöspäin. 1933 keväteen mennessä oli säännöstelty järviä 80,1 kilometriä, padottu jokia 97,1 kilometriä, kaivettu kanavaa 47,6 kilometriä ja ruopattu merta 1,7 kilometriä. Tässä vaiheessa kalliota oli louhittu vajaat 2 miljoonaa kuutiometriä, maata kaivettu lähes 7 miljoonaa kuutiota, penkereitä tehty vajaat 5 miljoonaa kuutiometriä ja betonia valettu 334 000 kuutiometriä.

Mistä "rikolliset"?

Bolshevikit voittivat vallankumouksen jälkeen alkaneen sisällissodan osittain talonpoikien tuella: puoli-itseenäisille "musikoille" luvattiin maata. Suuressa maanjaossa muodostettiin yli 25 miljoonaa tilaa. Niistä 5-8 miljoonaa kuului puuauraväkeen eli kurjimpaan kolmannekseen, parisen miljoonaa varakkaaseen kolmannekseen ja 15-18 miljoonaa oli ns. keskitalonpoikia.

Tämän ratkaisun myötä maa talouden tuottavuus laski. Taatakseen myös kaupunkiväestön tuen itselleen, bolshevikit määräsivät että talonpoikien oli myytävä ylimääräinen vilja ja karjalouden tuotteet valtiolle sen määräämillä hinnoilla. Tätä talonpojat nousivat vastustamaan. He vaativat enemmän. Viljaa ei toimitettu riittävästi kaupunkeihin. Oli uhkaamassa kapina sekä maaseudulla että kaupungeissa. Tällöin sisäisessä valtakamppailussa voitolle päässyt Stalin ryhtyi pakolla kollektivisoimaan maataloutta. Vastikään itsenäisyytensä saavuttaneet talonpojat vastustivat rajusti tointa. Seurasi romahdus: talonpojat teurastivat mieluummin suuren osan elikoistaan kuin siirtyivät kolhooseihin. Peltöjä jäi kesannolle. Kapinat ja nälänhätä riehuivat maaseudulla, mutta kapinat kukistettiin verisesti. Miljoonia kuoli. Maatalouden kollektivointi, kulakkien (suurtalonpoikien), keskitalonpoikien ja muiden poliittisten vastustajien likvidointi johti siihen, että miljoonia ihmisiä joutui jatkuvasti tämän "Stalinin lihamyllyn" jauhamiksi. Heiltä riistettiin omaisuus ja kaikki oikeudet ja passitettiin suurille vankileireille ja rakennusprojekteille kuten

mm. Dneprin patotöyömaalle, Norilskin, Uralin, Karakandan, Makadanin kaivos- ja teollisuuskombinaatteihin ja Vienanmeren-Äänisen kanavatyömaalle.

Kanavaidea syntyi jo 1800-luvulla

Kanavasta puhuttiin jo 1800-luvulla. Sen katsottiin olevan erityisen tärkeä silloin, jos/ kun Venäjä joutuisi Euroopassa sotaan. Sotilasstrategit arvioivat, että mahdollinen vihollinen on Saksa. He näkivät myös, että Saksa pystyy sulkemaan joko sovinnoilla tai pakolla Tanskan salmet, ja silloin Venäjä on pussissa eikä sen Itämeren laivastolla ole suurtakaan liikkumatilaa tai arvoa. Ja ensimmäinen maailmansota paljasti tämän puutteen selkeästi.

Käytännössä Venäjän Itämeren laivasto oli pussissa koko sodan ajan. Eikä kiireellä rakennettu ja huonosti pohjustettu Muurmannin rata kyennyt läpäisemään sitä tavaramäärää, minkä suuravallan sotaponnistelut olisivat vaatineet.

Vakavimman ja perusteellisen esityksen Vienanmeren ja Äänisjärven välisen vesiyhteyden rakentamiseksi merikanavaksi teki professori V. E. Timonov vuonna 1899. Samalla hän esitti ka-

navan jatkamista Syväriä, Laatokkaa ja Nevaa pitkin aina Pietariin saakka, jolloin siitä tulisi 950 kilometriä pitkä.

Timonov perusteli esitystään kolmella edulla: ensiksi kanava mahdollistaisi Itämeren laivaston tietyn osan siirtämisen Pohjoiselle Jäälle; toiseksi kanava aiheuttaisi huomattavan ajan ja kustannusten säästön, koska se lyhentäisi Arkangelin ja Pietarin välistä meriyhteyttä noin 4000 kilometriä ja kolmanneksi se helpottaisi Jäälmeren rannikon raaka-aineitten tuontia Pietarin seudun teollisuudelle ja myös niiden vientiä Keski-Eurooppaan. Timonov vaati myös, että kanavan rakennettaisiin niin syväksi, että sitä voisivat käyttää 5,5 - 6,1 metrin syvyyksellä liikkuvat alukset.

Hiipinä ja laivasto kanavaponttimena

Venäjän vallankumousten (maaliskuu/marraskuu 1917) jälkeen valtaan nousseet bolshevikit löysivät suunnitellut tsarin vallan arkistoista ja panivat toimeen 1919 - 1922 lisätutkimuksia. Pietarista Leningradiksi muuttuneen alueen johtajat pitivät kanavan rakentamista tarpeellisuena. Asiaa kiirehdyttiin kun tiedettiin, että suomalais-

nen geologi, professori Wilhelm Ramsay oli seitsemällä tutkimusretkellään vuosina 1887 - 1914 löytänyt ja selvittänyt Kuolan niemimaalla Hiipinässä olevan valtavan apatiittiesiintymän laajuuden.

Hiipinässä alettiin rakentaa apatiittikaivosta jo 1920-luvulla. Sekin pakotti kiirehtimään Vienanmeren-Äänisjärven (Itämeren) kanavan rakentamista. Niinpä Stalinin johtama bolshevikki johto ryhtyi nopeasti toimeen. 1930 perustettiin sitä varten Belmostroi -niminen yhtiö, joka ryhtyi valmistelemaan ja toteuttamaan hanketta.

Ainakin yhtä merkittävä elei merkittävämpi asia oli Itämeren ja Jäälmeren laivaston liikuttelumahdollisuuden turvaaminen. Neuvostoliittohan ryhtyi jo 1920-luvulla vahvistamaan Muurmannin tukikohtaansa ja Jäälmeren laivastoa. Se oli Euroopan puoleisen Venäjän ainoa talvisin auki oleva satama. Siksi tarvittiin myös sellaista kanavaa, jota pitkin ainakin osa Itämeren laivastoa voitaisiin tarpeen tullen siirtää Pohjoiselle Jäälle. Ensimmäisestä maailmansodasta oli otettu oppia.

Ismo Parkkonen

Vuoden 2007 uittomäärät jäivät poikkeuksellisen pieniksi

Saimaalla uittokausi käynnistyi 18.5.07 (10.5.06), jolloin hinaaja Sänne toi Kallaveden vesistöalueella toukokuun alkupuolella veteen ajettu kuu-sorisovutukit Varkaudesta Savonlinnaan. Savonlinnasta Ma Olli hinasi tuon 23.000 m³:n lautan Ristiinan vaneritehtaalle viikon 21 aikana. Joensuun suunnasta hinaukset käynnistyivät 21.5, jolloin Ma Christian Konturi lähti hakemaan Kaukaalle ja myöskin Ristiinaan osoitettuja uittopuita. Hinaukset päättyivät Vuoksen vesistöalueella 16.11.07 (10.11.06). Ma Olli jätti tuolin lautan Ristiinan vaneritehtaalle. A.o. puut oli veteen ajettu Leppävirran Kaivantoladessa, Joutsenoon ja Kaukaalle hinaukset päättyivät jo muutamia päiviä aiemmin.

Hinaukset käynnistyivät tänä vuonna normaalia n. viikkoa myöhemmin, vaikka jäiden lähtö oli poikkeuksellisen aikainen. Uiton käynnistymisen verkkauten ja kokonaisuittomäärien pienuteen oli syynä viime talven lyhyys, mikä aiheutti sen, että metsäyhtiöiden ns. talvileikkimikoiden puukorjuumäärät jäivät poikkeuksellisen pieniksi ja puita ei ole riittänyt veteen ajettavaksi. Huonot

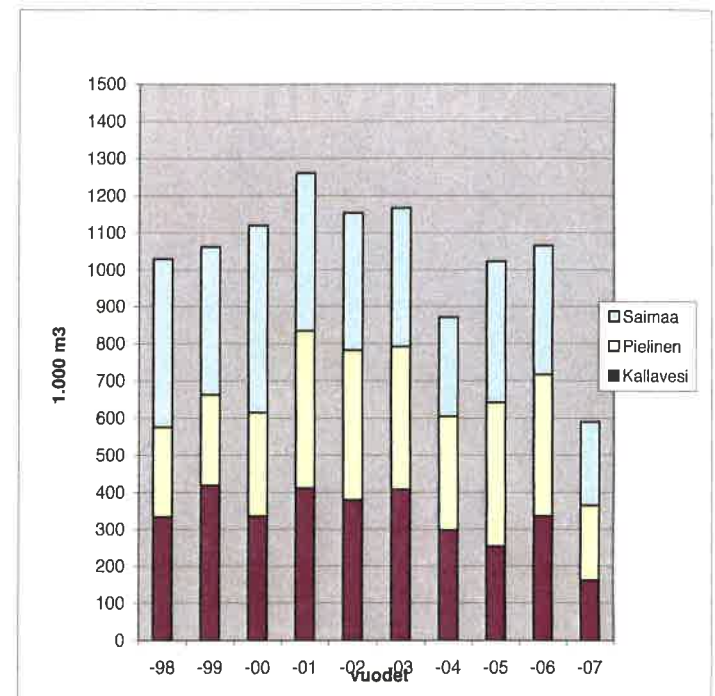
puunkorjuolosuhteet ja myöskin puutullirita aiheuttivat ongelmia myös Venäjällä. Tuontipuumäärät jäivät selvästi normaalia pienemmiksi etenkin kevät talven ja alkukesän aikana, mikä aiheutti sen, että kotimaasta uittoon suunnitellut puut jouduttiin etuajassa kuljettamaan maitse tehtaille. Em. ongelmat kohdistuivat etupäässä sellupuuhun.

Em. syistä johtuen Vuoksen vesistöalueen kuluneen vuoden kokonaisuittomäärä jäi n. 600.000 m³, mikä on n. 45% pienempi kuin vuoden 2006 uittomäärä. Viime vuosihan oli määriltään hyvin lähellä 2000-luvun keskimääräistä puumäärää. Sotien jälkeen ei Suomessa ole koskaan uitetu vähemmän kuin v.2007. Positiivista kuluneena uittokesänä oli kuusivaneritukin uittomäärän kasvu Ristiinan vaneritehtaalle (n. 230.000 m³). A.o. tehdas olikin selvästi suurin uittopuun käyttäjä v.2007. Sellutehtaiden uittomäärät jäivät n.30-40 %:iin (Botnia ja Kaukas molemmat n. 170.000 m³) aikaisemmista vuosista. Suurin pudotus oli Metsäliiton uittomäärässä, joka oli alle 10% heidän edellisvuoden puumääräs-

tään. Metsähallituksen uittomäärä oli melko tavanomainen vajaat 100.000 m³. Stora Enso ei uittanut v. 07 ollenkaan. Edellisvuonna uittomäärä oli sentään yli 100.000 m³. UPM:n asema suurimpana uittajana edelleenkin vahvistui (yli 80%), vaikkakin sellupuun uittomäärät romahdettivat edellisestä vuodesta, mutta kuusitukin kasvaneet uittomäärät osin kompensoivat kokonaismäärän pienentymistä.

Pieneneviin uittomääriin pyrittiin sopeutumaan erilaisin työaika- ja työmenetelmäjärjestelyin, mutta on selvää, että uittokustannukset tulevat tänä vuonna nousemaan "Tehyläisin" luvuin. Kulunut kesä on koetellut kovasti etenkin sellaisia yrittäjiä, joidenka toiminnan tulolähteenä on ollut pelkästään uitto. Todennäköisesti joku hinausyrittäjä jopa lopettaa toimintansa, koska työmäärä jäi niin pieneksi kuluneena kesänä.

Metsäyhtiöillä on tällä hetkellä poikkeuksellisen suuret puuvarannot, mutta koska ns. "katkotun puun varastot" pääsivät kuluneena vuonna laskemaan jopa kriittiselle ra-



jalle, on selvää, ettei yhdessä talvessa (vaikka olisi todella kunnonkin talvi) kyettä varastotilannetta palauttamaan normaalille tasolle. Em. syistä johtuen myös ensi kesänä uittomäärät jäävät selvästi

2000-luvun keskimääräisistä puumääräistä, mutta vahva käsitys on, että määrät kuitenkin selvästi kasvat tästä vuodesta, + 150-200.000 m³?. Keväällä 08 paperiliiton työehtosopimuskausi päät-

tty, mutta toivotaan, että uusi sopimus syntyy kitkatta, jotteivät uittomäärät sen vuoksi nouse kuten muutama vuosi sitten. **MP 19.11.07**

Liikenneministeriössä on uusi vireä kansliapäällikkö

Liikenne- ja viestintäministeriön kansliapäällikkö, oikeustieteen kandidaatti Harri Pursiainen tuli äskettäin miehen ikään: hän täytti 50 vuotta. Pursiainen ei järjestänyt vastaanottoa eikä piittänyt lahjoja. Siinä mielessä hän poikkesi suuresti korkeista valtion virkamiehistä.

Virkeä kansliapäällikkö aloittaa päivän työt aamulla hyvin varhain. Hänet nähdään työhuoneessaan jopa heti aamu kuuden jälkeen. Se on virkamieskunnassa hyvin harvinaista.

Tässä hän muistuttaa entistä, monessa ryvetyntä, mutta äärimmäisen itsetietoisista ja tehokasta valtiovarainministeriön kansliapäällikkö **Bror Arne Napoleon Wahlroosia**, joka kehuu tehneensä kaikki työnsä aamulla jo kello yhdeksään mennessä. Parhaimpina vuosinaan hän pani sen jälkeen vapaalle. Niistä on huikkeit kertomuksia, kaskuja ja muistoja.

Pursiainen on syntyperältään savolainen. Hän näki päivän

valon, niin kuin on tapana sanoa, Kuopiossa marraskuun 17. 1957. Hän oli hiihtopöytäkirja: oikeustieteen kandidaatiksi hän valmistui jo 22-vuotiaana 1979 kahden ja puolen vuoden uuraustuksen jälkeen. Monet häkellyttäviä palkkiota asianajotoimestaan vetävät ns. huippujuristitkin ovat kuluttaneet yliopiston penkkejä paljon pienempään.

Pursiainen tähtäsi ja lähti heti virkamiesuralle. Hän toimi jo kuoputun vanhan TVH:n lakimiehenä, sieltä hän siirtyi 1984 liikenneministeriöön viestintäpuolen hommiin. Tiedemerkinnäosaston päällikkönä vierähtivät vuodet 1989 - 1999. Sen jälkeen hän oli aluksi viestintämarkkinaosaston apulaispäällikkö ja päällikkö. Liikenne- ja viestintäministeriön "kaikkivaltiaan päällikkönä", Juhani Korpelan siirtyessä eläkkeelle, Pursiainen talon läpikotaisin tunteneena valittiin ministeriön kansliapäälliköksi kesäkuussa 2006. Hän on ollut siten toista vuotta käytännössä ministeriön päällikkö. Ministeriön vaihtuvat ja jättävät



Kansliapäällikkö Harri Pursiainen

harvoin huomattavia jälkiä, virkamiehet sen sijaan pysyvät, esittelevät, muotoilevat ja toimeenpanevat päätetyt asiat.

Pursiainen on syntymänsä ja nimensä -nen -pääteestikin päätellen savolainen. Ja kerrotaan, että hän päättää monet ministeriönsä palaverit tokaisuun: "Näin myö tehään". Se tarkoittaa, että ministeriön virkamieskunta on ikään kuin suuri joukkue, joka pelaa yhteen. Henkilöstö on Pursiaiselle tiimi, joka tutkii, selvittää, ehdottaa ja toteuttaa poliittisten päätöksentekijöiden julkituoman tahdon.

Helsingin Sanomien syntymäpäivähaastattelussa Pursiainen kertoi toiminnastaan näin: "Olen verrannut ministeriötä jääkiekkojoukkueeseen, jossa ministeri on keskushyökkääjä, minä taas laiturit tai puolustaja, joka heittää kiekot niin, että maalit ovat tehtävissä. En ole nähnyt ainuttakaan joukkuetta, jossa puolustaja riemuitsisi, että onpa meillä huono keskushyökkääjä".

Idea on mainio. Tiedämme hänen historiasta, että eri ministeriöiden sisällä ja ministeriöiden välillä on ollut kamppailua: pyrkivät ovat turmelleet tiimin hengen, työn ja tulokset. Toivottavasti Pursiainen pysyy roolissaan ja on vahva laiturit tai tarvittaessa puolustaja, joka turmelee vastapuolen hyökkäysten aikeet.

Todettakoon kuitenkin, että Pursiaisesta ei ole kuulunut sellaisia jopa skandaalin käyrsiä seikkailuja, sähläyksiä ja törmäilyjä kuin "Buntasta".

Syntymäpäivähaastattelussaan kansliapäällikkö Harri Pursiainen piti työnsä parhaana puolena monipuolisuutta. Ja on tärkeää havaita, että hänen mukaansa liikennejärjestelmiä pyritään vastedes kehittämään kokonaisuutena eikä vain pala palalta.

Vapaa-aikoinaan kansliapäällikkö kokkaa. Toki hän tekee muutakin, mutta italialainen ruoka on hänen mieleensä. Tuskin sentään Silvio Berlusconiin Parman kinkkupuuhiden perusteella.

Sisävesiliikenteen uusi tuleminen

Näin oli ennen

Olen aluperin sisävesien poika, Sulkavalta. Tosin suolaisilla vesillä purjehtinut aluksen päällikkönä kolmella vuosikymmenellä.

Isäni Maunu kertoi useasti tarinaa siitä, että isoisäni - Jussi Hintsanen - kauppias noin sata vuotta sitten toi Pietarista Sulkavalle 2 proomulasillista viljaa ja pelasti alueen talven ruokatilanteen. Isoisäni matkusti vielä savonlinnaan pelkästään höyrylaivalla ja kuuleman mukaan olisi jopa joskus myhästynyt ellei olisi ollut tiedossa että hänkin on vielä tulossa; kippari odotti Jussia.

Omat muistoni sisävesiliikenteestä ovat joskus 50-luvulta, siltä ajalta jolloin sulkavan kirkonkylälle tuotiin vielä höyrylaivalla sekä halkoja että sementtiä kesä-aikana.

Näissä molemmissa tapauksissa vesiliikenteen merkitys veden äärellä olevalle paikkakunnalle oli erityisen tärkeä.

Tästä alkoi 60-luvulla kehitys mikä toi sisävesiliikenteen rappiotilaan; rautatieliikenteen puuttui paikkakunnalta ja koko *infra* jäi kuorma-autoliikenteen kehittämisen varaan. Koska Sulkava oli syrjässä pääreiteiltä etelään niin Sulkava päässyt kehittymään kummankaan pääliikenneväylän risteykseksi eikä tehdaspaikkakunnaksi, vaan väkiluku on pienentynyt pienentymistään yli 7000 hengen kunnasta noin 3000 asukkaan kunnaksi.

Vesiväylien tärkeydestä muistuttaa enää esimerkiksi kunnan asukkaita vain Sulkavan soudut ja teollisuudesta Marimekko. Koko nykyinen paikkakunnan tarvitsema liikenne on optimoitu täydellisesti kuorma ja henkilö-autoliikenteen varaan.

Jatkuuko näin ikuisesti

Ei tietenkään. Historian kulun kiemurat ovat ihmeellisiä. Nyt on vuorossa ILMASTO-MUUTOKSEN torjuminen. Se on alkanut ja sen vaikutuksen jäsittävät koko eurooppaa mukaan luettuna Sulkavalaiset. Tuntuuko kaukaa haetulta. Mitä tekemistä sisävesiliikenteellä ja ilmastamuutoksella on keskenään.

Valkoinen kirja

Komission 12. syyskuuta 2001 julkaiseman valkoisen kirjan "Eurooppalainen liikennepoliittikka vuoteen 2010: valintojen aika" [KOM(2001) 370 lopullinen] tavoitteena on yhteen sovittaa talouskehitys ja yhteiskunnan laatu- ja turvallisuusvaatimukset nykyaikaisen ja kestävä liikennejärjestel-



Sulkavan Suur-Soudut menaailään

män kehittämiseksi vuoteen 210 mennessä.

Komissio ehdottaa noin kuutakymmentä toimenpidettä sellaisen liikennejärjestelmän luomiseksi, jossa voidaan saavuttaa uusi tasapaino eri liikennemuotojen välillä, elvyttää rautatieliikennettä, edistää meri- ja sisävesiliikennettä ja hallita ilmaliiikenteen kasvua. Valkoisella kirjalla toteutetaan tällä tavoin Eurooppa-neuvoston Göteborgissa kesäkuussa 2001 vahvistamaa kestävä kehityksen strategiaa.

Vihreä kirja

Komissio antoi kesäkuussa 2006 vihreän kirjan Euroopan unionin tuleva meripoliittikka: Meriä ja valtameriä koskeva eurooppalainen näkemys. [KOM(2006) 275 lopullinen], jossa käsitellään näkökulmia yhteisön tulevaan meripoliittikkaan. Vihreässä kirjassa korostetaan Euroopan merellistä johtajuutta ja identiteettiä, josta tulisi säilyttää

- laivanrakennusalan teknikat (monimuotoiset, turvalliset ja ympäristöä säästävät huipputekniikat);
- oheispalvelut (meriteknologien taitotieto).

Vihreän kirjan pohjalta perustettiin meriklusteri osaamiskeskukset syyskuulla 2007 Suomeen.

Meriklusteri Visio on seuraava

Meriklusteriohjelman myötävaikutuksella Suomessa on vuonna 2013 maailman tehokkain ja kannattavin meriklusteri, jonka innovatiiviset tuotteet ja palvelut menestyvät kilpailuilla markkinoilla. Vuoteen 2013 mennessä meriklusteriohjelma on edistänyt erityisesti pk-sektorin mahdollisuuksia kasvaa ja tarjota osaamistaan ja tuotetaan globaalisti toimintaympäristössä.

SOLAS 2002-17 -F

Kauppamerenkulun laivoja on sisävesille rakennettu konventionaalisesti puusta ja teräksestä jo yli sadan vuoden ajan.

Solas on merenkulun kansainvälinen turvallisuussäännöstö, mikä antaa suuntaviivat myös sisävesi ja rannikkoliikenteeseen rakennettaville aluksille. Sen toteuttamista valvoo merenkulkuhallitus Suomessa. Se voi antaa valvonnan akreditoimille jollekin luokitulaitokselle, useimmiten silloin kun laiva rakennetaan ulkomailla ja kansainväliseen liikenteeseen. Kotimaan liikenteen laivat mkh tarkastaa ja hyväksyy tai hylkää itse.

Vuoteen 2002 laivanrakennukseen voi käyttää pääsääntöisesti vain terästä tai alumiinia.

Solas 2002 17F säännöstö mahdollistaa teräksen ja alumiini n korvauksen muilla

vastaavilla kansallisten viranomaisten hyväksymillä rakenteilla ja rakennusmateriaaleilla.

Kyseisen muutoksen realisoimista merenkulun kaluston rakentamiseen on tutkittu siitä lähtien ja nyt 31.10.2007 julkaistiin EU rahoitteen tutkimuksen loppuraportti Boråsissa Ruotsissa, jossa todetaan että uusien keveät materiaalien materiaalit käyttöönottoon ei enää ole käytännön ongelmia vaan voidaan ottaa käyttöön ja esittää hyväksyttäväksi jokaiseen laivaan laivakohtaisena kansallisena perusteluna ratkaisuna niin kauan kunnes siitä tehdään selkeä uusi SOLAS säännöstö, jonka kaikki IMOon liittyneet merenkulkuvaltiot voivat hyväksyä standardiksi.

Mitä yllämainittu tarkoittaa?

Yllämainittu tarkoittaa kaikesa yksinkertaisuudessaan että meillä on mahdollisuus rakentaa kaupallisesti sellaisia aluksia sisävesille jotka rajoitetuissa vesiolosuhteissa voivat ympärivuotisesti kuljettaa lastia kannattavasti.

Mitä se numeroina tarkoittaa?

Tarkoittaa että mikäli esimerkiksi uusia materiaaleja käytetään pystymme rakentamaan sisävesille 2,4 metrin syväudessa kulkevan ympärivuotisen laivan joka kuljettaa noin 6500 m3 hakeita niin olemme luoneet uuden ajan sisävesiliikenteeseen jolla löydämme

täysin uuden kannattavuusluokan.

Tarkoittaa edelleen että silloin koko puunjalostusteollisuuden tuotteiden sisäänotto-logistiikka tulee suunnitella uudelleen niin että puunjalostusteollisuus ottaa vastaan ai-noastaan hakeita nykyisen pyöreän puun sijaan.

Tämä tarkoittaa edelleen että jokaisella veden äärellä olevalla paikkakunnalla myös Sulkavalla tulee olla oma (mahdollisesti useita) terminaaleja, joihin risut, puut ja männykävyt kerätään ja jossa ne haketetaan eri luokkiin ja edelleen kuljetetaan niin bioenergialaitoksiin kuin metsäteollisuuden käyttöön. On oletettavaa että kun uusi järjestelmä on saatu suunniteltua ja käynnissä niin huomattavasti pienempi määrä samaan lopputuotteeseen tarvittavaa puuta tarvitaan viedä puunjalostuslaitoksille ja loppu voidaan käyttää energiaksi ja sillä vähentää huomattavasti tuontien energian tarvetta

Lisäksi laiva matkan aikana laivan hukkalamöllä kuivataan hakeita ja nostetaan sen polttoarvoa.

Puhumme siis tavoitteesta jossa 65-70 kuorma auton kuorman kuljettaa yksi alus sisävesillä ja jota lastaamaan, kuljettamaan ja purkamaan tarvitaan 2 miestä yhdessä ja kaksi leppä = 4 miestä /laiva.. 75 km etäisyydellä tehtaasta tai energialaitoksesta, se tarkoittaa että noin yksi matka /

vuorokausi voidaan tehdä laivalla. samaan päästään kun 15-20 kuorma autoa ajaa ympärivuorokauden rallia maantiellä.

Miten tavoite saavutetaan.

Kotkaan on perustettu uusi yritys Laffcomp Oy jonka kunnianhimoisena tavoitteena on saada kotimaisten huippuosaajien ja jo kyseisiä ultrakeveitä materiaaleja muihin tuotteisiin käyttävien yritysten, että ulkomaisten komposiittimateria-osaajien yhdistetyillä voimilla, tekesin ja Martec/Marco Polo projektien avulla järjestelmä muutoksen ensimmäinen tarjottava kuvio uskottavaksi Jyväskylän energialle liikenteeseen vuonna 2010.

Mikäli tässä onnistutaan, niin kuin uskomme, niin olemme suurten Venäjän keskieuropaan markkinoiden äärellä ja tuomme oman panoksemme Suomalaisen ilmastomuutoksen hillitsemiseksi ja samalla uuden uljaamman ajan sisävesiliikenteeseen.

Kotka 27.11.2007

Veikko Hintsanen
merikapteeni, EMLog

Saimaan ja Moskovan välinen rahtiliikenne käynnistyi

Saimaan liikenteen merkitys on saamassa uusia ulottuvuuksia Venäjän viennin jatkuvan kasvun myötä. Julkisuudessa on näkyvimmin ollut esillä Venäjän tavaraliikenteen rajaruuhkat ja massiivisen raakapuutuonnin epävarmat näkymät. Viennin kasvu on kuitenkin ollut samaan aikaan myöskin ripeän tasaisena.

Oy Saimaa Terminals Ab on oman Saimaan satamien satamaoperaation ja parivuotista sitten aloitetun Kotkan Kantasataman operoinnin ohessa kehittänyt suurimman asiakaskuntansa metsäteollisuuden kanssa jo usean vuoden ajan. Sillä on myös IVY-liikenteiden maaterminaalitoimintaa satamatoimipaikkojensa lisäksi Kouvolassa.

Vuosi vuodelta pahenevat ongelmat rekkaliikenteen rajanylityksissä ja kasvava vauvakuulustalon puute itärajan takaisessa rataliikenteessä ovat nostaneet alusliikennekuljetusvaihtoehdon lopultakin varteenotettavaksi kuljetusmuodoksi.

Perusteellisen valmistautumisen ja pitkäaikaisten hyvien varustamossuhteiden kautta Saimaa Terminals onnistui avaamaan ensimmäisen Venäjän terminaalinsa Moskovassa ainoaan saatavilla olevaan kolmen liikennemuodon satamaan.

Eteläinen jokisatama sijaitsee 8 km Kremlin aivan kehä kolmen äärellä omine rautatieasemineen ja hyvine yhteyksineen myös ulkoiselle kehätielle.

Alusliikenne toimii hyvin

Saimaa Terminalsin koulutettua Suomessa moskovalaisen terminaalihenkilökunnan ja varustettua terminaalin paperin käsittelyyn tarkoitettulla trukikalustolla sekä testattua auto- ja rautatiekuljetuksen

myös viranomaisportaan toiminnan, päästiin alusliikenteen käynnistämään vihdoin syyskuun alussa.

Historiallinen ensimmäinen paperilasti Stora Ensolta Vuoksen satamasta Moskovaan purettiin 11. syyskuuta Scanbumaga -terminaalissa, joka on Saimaa Terminalsin Venäjän terminaalien rekisteröity tuotenimi.

Purjehdusaika oli ennakoitun mukainen 6 vuorokautta, jota kasvatti reilulla vuorokaudella tulliselvitys ja Pietarin siltojen avaamisen odottaminen. Pilottimatkan jälkeen ehdittiin toteuttamaan kaksi matkaa lisää, ennen kuin Moskovan kanava suljettiin talveksi 10. marraskuuta.

Alusliikenne osoitti kaikin puolin toimivuutensa. Tullimuodollisuudet sujuivat normaalisti, itämaiseen tapaan kuuluvien alkukangisteluojen jälkeen, purjehdusaika pysyi suunnitellussa ja lastin kunto säilyi virheettömänä. Rajaruuhkiakin samalla helpotettiin laivakohtaisesti yli 50 rekkakuorman verran.

Pitkä talvi rasitteena

Luonnollisesti pitkän talven aiheuttama noin viiden kuukauden seisokki alusliikenteessä alentaa palvelun kiinnostavuutta, mutta kilpailukykyinen rahtitaso ja rajaruuhkista vapaa kuljetusmuoto ovat positiivisella puolella vaakakupissa.

"Tämä yhteys tarjoaa Stora Ensolle erittäin tervetulleeseen vaihtoehdon päästä ruuhkaisen Moskovan keskelle ja jakaa toimituksemme paikallisesti Moskovan alueen asiakkaiden muuttuvat tarpeet huomioiden ja samalla ohittaen aina vain pidemmät rajaruuhkat. Tulevalle purjehduskaudelle suunnittelemme lisäämääriä ja liikenteen muodostuessa säännölliseksi, voimme laivata myös pienempiä kertaeriä" toteavat Stora Enson Imatran tehtaiden logistiikkapäällikkö Jari Lehtinen ja konsernin logistiikkapäällikkö Pekka Jalonen.

Venäjän vesitieverkko on valitettavasti edelleen suljettu muulta kun Venäjän lipun alla kulkevilta laivoilta pieniä Etelä-Venäjän jokiosuusia lukuun ottamatta. Siispä toistaiseksi on käytettävissä vain vanhahkoa mitoituseltaan vajavaisesti liikenteeseen soveltuvaa venäläistä aluskalustoa, joka kykenee toistaiseksi voimassa olevalla Moskovan kanavan syvyydellä (3,00 m) lastaamaan vain n. 1100 tonnia.

Ensi kesänä lisää aluksia

Saimaa Terminalsin käyttöön on kunnostettu paperiliikenteeseen kaksi sisäalusta, mutta tavoitteena olevan säännöllisen liikenteen vuoksi alkavalle vuodelle alusmäärää lisätään.

Moskovan vientiliikenteelle on alusta lähtien ollut tarvetta

Road Rail and River Transports

PAPER DISTRIBUTION CENTER



Inspired by Customer

Saimaa Terminals East

SCANBUMAGA

RIGHT IN THE HEART OF MOSCOW



Oy Saimaa Terminals Ab



SCANBUMAGA

SCANBUMAGA TERMINAL Офис: Южнопортовый Промысел 10, Москва 115455, Россия
 Офис: 00100, Хельсинки, Финляндия | Сайт: www.saimaaterminals.fi



STK 1036 alusta puretaan Scanbumaga-terminaalissa Moskovassa

ta myös varustamon puolesta, koska pääosin raakapuutuonnissa olevilta laivoilta on puuttunut paluulastit Sisä-Venäjälle. Kuitenkin ilman terminaalialia, jonne pääsee myös maakuljetusmuodoilla ympärivuotisesti, liikenteen hoitaminen olisi mahdotonta.

Vuodelle 2008 Scanbumaga terminaalin kapasiteetti on kasvamassa merkittävästi ja valmiudet viikoittaisen alusliikenteen ylläpitämiseen alkavalla kaudella ovat jo olemassa. Ensi purjehduskaudelle Saimaan ja Moskovan aluslii-

kenteen asiakkaiksi on tulossa myös kolmansien maiden transitoliikennettä ja tuotepertuaari laajenee käsittämään paperituotteiden lisäksi myös muita alusliikennettä hyödyntäviä tuotteita.

Apurahoja vesitieliikenteen tutkimuksiin

Rannikko- ja Sisävesiliikenteen Säätiö myöntää apurahoja vesiliikenteen kuljetusjärjestelmien ja kaluston kehittämiseen. Apurahoja jaetaan alan tutkimukseen ja jatko-opintoihin sekä opinnäytetöihin.

Apurahoja voi hakea ilman erityistä hakupäivää. Seuraava hakemusten käsittely tapahtuu maaliskuussa 2008. Vapamuotoiset hakemukset tulee osoittaa Säätiön hallitukselle ja toimittaa joko postitse tai sähköpostilla os:

Rannikko- ja Sisävesiliikenteen Säätiö
 Asiamies Auli Halttunen
 c/o Järvi-Suomen Uittoyhdistys
 PL 47, 57101 SAVONLINNA
 Puh. (015) 555 0404
 E-mail: auli.halttunen@uittoyhdistys.fi

Lisätietoja Säätiöstä ja apurahoista voi kysyä joko Säätiön asiamieheltä (yhteystiedot edellä) tai hallituksen puheenjohtajalta: Harri H. Lallukka, puh. 0400 502 862, e-mail: harri.lallukka@welho.com.

