

**SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST**



Hoskonen muistuttaa, että satsaus vesiteihin ei ole keltäkään pois.

- Toimisimme vain EU:n tavoitteiden mukaan ja esittäisimme ilmaston enemmän säästämisen. Sitä paitsi raskaan liikenteen siirtäminen vesille säästäisi tienpitoon ja rautateitten kunnostukseen tarvittavia varoja. Siv. 6

Korhonen näkisi mielellään, että selvitetään kokonaisvaltaisesti kuinka tärkeä koko maan kannalta olisi sisävesiteitten kehittäminen ja rakentaminen. Nythän ehdotettuja väylähankkeita katsotaan tapauskohtaisesti. Siv. 7

Jyväskylään rakenteilla oleva uusi voimala, hinnaltaan n. 240 ME, on äärimmäisen kiinnostava esimerkki kohteesta, jossa yhdistyvät uudet mahdollisuudet vesikuljetusten kehittämiseen. Päijänteen ja Keiteleen vesistöt muodostavat suuren hankinta-alueen, jolta haketta ja turvetta löytyy riittävästi voimalan tarpeisiin. Siv. 2

**SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST**



**Waterland terminaali on Euroopan
nykyaikaisin katettu satama**



Suomen Vesitieyhdistys teki perinteisen seminaarimatkinsa tänä vuonna Hollantiin. Tutustumiskohteina olivat sekä Amsterdamin että Rotterdamin satamat. Matkan aikana pidettiin myös kansainvälinen seminaari, aiheena Venäjän vesiteiden avautuminen osaksi EU:n vesitieverkkoa.

**SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST**



Skinnari oli kesällä näkemässä senkin ”ihmeen”, että suomalaisen UPM-Kymmenen paperitavara virtasi laivalla Seineä pitkin Ranskan sydämeen. Siv. 6

Metsähakkeen vesikuljetus – projektin yhteydessä kehitettiin Järvi-Suomen alueelle soveltuva kokonaislogistinen ratkaisu, millä saadaan metsäbioenergia liikkeelle ja tehokkaasti tuotantolaitoksille. Logistinen kokonaisratkaisu perustuu olemassa olevien uiton allaslaskupaikkojen hyödyntämiseen sekä ympärivuotiseen vesitiekuljetukseen. Siv. 5

Suunnitelmien mukaan ensimmäinen ultrakevyt jäässä kulkeva haketta biovoimalaan kuljettava sisävesilaiva (Bioship 1) aiotaan rakentaa täysin kotimaisin voimin, ja se voidaan laskea vesille vuonna 2010. Siv. 11

Eduskunnan kanavaryhmä esittää, että liikennepoliittiseen selontekoon kirjataan selkeä merkintä myös sisävesikuljetusten ja sisävesireittien kehittämisestä Suomessa. Siv. 4

**SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST**



Pääkirjoitus

Vesiliikenne elvyttämään ja taantumaa torjumaan

Maakunnista sataa nyt valtio-neuvostolle toinen toistaan parempia ehdotuksia infra-hankkeiksi, joilla jorjuttaisiin taantumaa ja työttömyyttä. Nyt on juuri oikea aika vaikuttaa siihen, että valituksi tulevat ne hankkeet, joista saadaan pienimmällä rahalla suurin hyöty irti.

Esko Ahon johtama komitea kartoitti toimia, joilla voitaisiin tukea metsäteollisuuden kannattavuutta. Komitea ehdotti mm. kuljetuslogistiikkaa parantavien tie-, rata- ja vesitiehankkeiden toteuttamista. Koska Suomi on kaukana puunjalostusteollisuuden tuotteiden loppukäyttäjistä, on kilpailukyyn kannalta äärimmäisen tärkeää, että kuljetukset voidaan hoitaa mahdollisimman halvalla.

Fossiilisten polttoaineiden massiivinen käyttö muuttaa voimakkaasti maapallon ilmastoa, mistä seuraa dramaattisia muutoksia elinolosuhteisiimme. Muutokset ovat meidän ihmisten kannalta pääsääntöisesti huononnuksia eli meidän kannattaa yrittää torjua muutosta. Ilmastonmuutoksen torjuminen vaatii nopeita ja oleellisia muutoksia energiahuoltoon sekä liikenteen hoitoon.

Vesitiekuljetuksia lisäämällä voidaan alentaa merkittävästi kustannuksia ja energiankäyttöä. Suomella on poikkeuksellisen hyvät luontaiset edellytykset sisävesiliikenteelle.



Sisämaan metsäteollisuus sekä voimalaitokset sijaitsevat lähes poikkeuksetta liikennöintiin soveltuvan vesistön rannalla. Raaka-aineena käytettävää haketta voidaan kuljettaa niin sellutehtaille kuin voimaloihinkin laivoilla; samoin valmiit tuotteet ostajille.

Jyväskylään rakenteilla oleva uusi voimala, hinnaltaan n. 240 ME, on äärimmäisen kiinnostava esimerkki kohteesta, jossa yhdistyvät uudet mahdollisuudet vesikuljetusten kehittämiseen. Päijänteen ja Keiteleen vesistöt muodostavat suuren hankinta-alueen, jolta haketta ja turvetta löytyy riittävästi voimalan tarpeisiin. Jos kuljetukset voidaan hoitaa laivoilla, on se valtava hyöty voimalalle ja sitä kautta sähkön ja lämmön käyttäjille.

Laivakuljetusten esteenä olevat kolme liian matalaa siltaa Keiteleen väylällä on korotettava. Rahaa tähän tarvitaan 25 ME. Hakkeen keräilyyn ja lastaukseen tarvitaan terminaaliverkosto, jonka hinta on noin 20 ME. Jos nämä toteutuvat,

on yksityinen yritys valmis teettämään uuden, erittäin nykyaikaisen laivan hake- ja turvekuljetuksia hoitamaan ympärivuotisesti. Voimalan polttoainehuolto sekä alueen selluhakkeen hankinta työllistäisi tällä tavalla hoidettuna noin 200-400 ihmistä.

Keiteleen siltojen korotuksen ja terminaalien rakentamisen hyöty-kustannus-suhde on niin hyvä, että ne kannattaa toteuttaa kärkihankkeina. Jos valtiolla ei ole juuri nyt siihen rahaa, niin ne kannattaa rakentaa yksityisrahoitteisina elinkaarimallilla. Esimerkiksi työeläkeyhtiöt voisivat olla kiinnostuneita aiheesta. Taantumaa aletta on niiden oltu äärettömän vaikea löytää hyviä sijoituskohteita. On ilmeistä, että pitkäaikainen sijoitus, jossa takuumiehenä olisi Suomen valtio ja korko 4 %, olisi heille erittäin houkutteleva.

Suomen vesitiehdistys on omalta osaltaan pyrkinyt koostamaan voimia Päijänne-Keitele-alueen vesiliikenteen kehittämishankkeen taakse. Suurena ongelmana on hankkeen monialaisuus. Se ei missään tapauksessa ole pelkästään liikennehanke, vaan sillä on myös voimakkaat teollisuutta tukevat, työllisyystä parantavat ja ympäristönsuojelliset ulottuvuudet. Tämän vyyhdin aukaisemiseen tarvitaan valtion eri hallinnonalojen yhteistyötä, jonka toimuudesta tarvittaisiin nyt hyvä näyttö.

Pekka Nikkila
hallituksen pj.

Joensuun kaupunginhallitus antoi seuraavan lausunnon:

"Nykyisin voimassa oleva Saimaan kanavan vuokrasopimus päättyy vuonna 2013. Sopimuksen jatkoon epävarmuudesta johtuen vesiliikenteenharjoittajat eivät ole viime vuosina tehneet investointeja Saimaalle. Alan toimijat ovat kiirehtineet sopimusneuvotteluita. Sopimustekstin hyväk-

syminen Suomen ja Venäjän viranomaisien kesken on erinomainen asia. Sopimukseen on sisällytetty nykyisin erillisissä sopimuksissa määritellyt luotsausta, jäänmurtoa, matkailua ja kanavaliikenteen toimivuutta koskevat asiat sekä osapuolten oikeudet ja velvollisuudet.

Liikennöintioikeuden laajentaminen käsittämään myös kolmansien maiden matkustaja-alukset on selvä parannus. Saimaan kanavan liikenteellä on suuri merkitys erityisesti kaivannais- ja puunjalostusteollisuuden kilpailukykyille. Jatkossa vesitiekuljetusten merkitys bioenergian käytön lisääntymi-

Suomen Vesitiehdistys ry:n lausunto sopimusluonnoksesta Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä:

Suomen vesitiehdistys ry tervehtii tyytyväisyydellä saavutettua neuvottelutulosta kanavan vuokrasopimusluonnoksesta. Pitkään kestäneet neuvottelut ja niiden mukanaan tuoma epävarmuus aiheuttivat haittaa Saimaan vesiliikenteen kehittymiselle sekä Saimaan vesistöalueen satamien ja niissä toimivien yritysten tuotannollisille investoinneille.

Epätietoisuus kanavan vuokrasopimuksen jatkosta ja sopimusehdoista aiheutti myös epävarmuutta alueen teollisuudelle sen suunnittelussaan tulevia logistisia mallejaan ja etenkin vesiteiden käyttöön liittyviä investointejaan. Nyt saavutettu neuvotteluratkaisu on jatkamassa Saimaan kanavan vuokra - aikaa seuraavaksi 50 vuotiskaudeksi. Näin pitkä vuokra-aika mahdollistaa pitkäjänteinen kehitystyön uudelleen käynnistämisen Saimaan altaalla ja sen vaikutuspiirissä. Kuitenkin lähes tärkein sopimuselementti, luotettavuus toiminnan esteettömästä jatku-

misesta, on jäänyt vaillinaiseksi ja merkittävästi huonommaksi kuin umpeutuvassa vanhassa sopimuksessa. Sopimustekstissä oleva mahdollisuus irtisanoa vuokrasopimus 12 kuukauden irtisanomisaikalla, ilman sopimukseen kirjattuja irtisanomisperusteita on aiheuttamassa vielä suurempaa epävarmuutta, kuin mitä pitkään jatkuneet sopimusneuvottelut ovat aiheuttaneet 2000 luvulla.

Varauksettoman luottamuksen palauttamiseksi naapurivaltion alueella kulkevan kanavan käyttöön, irtisanomisyksiköä tulisi jättää kokonaan pois, tai mikäli se ei ole enää mahdollista, tulisi sopimukseen kirjattavien irtisanomisperusteiden olla sellaisia, että ne eivät jarruta Saimaan liikenteen kehittämisen vaatimia investointeja. Mikäli perusteet eivät ole hyväksyttävissä, suurena vaarana on, että Saimaan vesistöalueen kehitys jää pysyvästi nykyiselle tasolle eikä tarvittavia logistiikkaan suunnattuja inves-

tointeja uskalleta suorittaa. Kerrannaisvaikutuksena saat- taan myös olla koko sisävesiliikenteen kehityksen viivästyminen ja toiminnallisten kustannusten kasvu, minkä vaikutukset, Itä- ja Keski Suomen perusteellisuuden logistisille kustannuksille ja teollisuuden säilymiselle alueella, ovat kohtalokkaita. Katsomme, että neuvottelutulos tulee avata ja ottaa uudelleen käsitteilyyn sekä pyrkiä luomaan sopimusmalli, millä turvataan Suomen kansalliset edut loukkaamatta kuitenkaan toisen sopijapuolen katsantokantoja. Ainoastaan selkeällä ja yksiselitteisesti varmalla pitkäkestoisella sopimuksella on mahdollista palauttaa luottamus vie- raan valtion alueen kautta kulkevaan vesireittiin. Näin toimien on vielä ehkä mahdollista saada palautettua jo osin menetetty luottamus Saimaan kanavan käyttöön ja tuleviin investointitarpeisiin, koko Itä-Suomen parhaaksi.

Suomen Vesitiehdistys ry

seen tulee olemaan suuri. Vesitiekuljetuksilla voidaan myös vähentää kuljetuksista aiheutuvia päästöjä, joten Saimaan kanavalla on myös suuri ilmastopoliittinen merkitys.

Sopimukseen on sisällytetty irtisanomislauseke, jonka mukaan "kumpikin sopimuspuoli voi irtisanoa sopimuksen kirjallisella irtisanomisella diplomaattiteitse. Irtisanominen tulee voimaan 12 kuukauden kuluulta siitä päivästä, jolloin toinen sopimuspuoli on vastaanottanut ilmoituksen tai ilmoituksen mukaisesti myöhemmin ajankohtana."

Sopimuksen irtisanomiselle ei tarvita erityisiä perusteita. Tämä voi aiheuttaa epävarmuutta Saimaan altaan vesiliikenteen investoinneille ja kehittämiselle. Vesiliikenteen, satamien, varastojen investointien

takaisinmaksuajat on pitkiä, joten 12 kuukauden irtisanomisaika saattaa muodostua kynnyskysymykseksi investoinneista päätettäessä.

Sopimusteksti mahdollistaa Saimaan kanavaliikenteen jatkumisen, vaikka edellä mainittu irtisanomislauseke saattaa muodostua ongelmaksi vesiliikenteen kehittämiseksi. Olennainen kysymys vesiliikenteelle on kuitenkin sen kustannustaso ja liikenteen toimivuus. Sopimuksessa on määritetty sopijapuolten oikeuden ja velvoitteet, joiden pohjalta laivaliikenne pitää saada myös käytännössä toimivaksi niin, että alukset pääsevät liikkumaan Saimaan kanavan kautta nopeasti, turvallisesti ja taloudellisesti.

Vesiliikenteen kehittämisen kannalta tärkein tekijä on rahoituksen määrä. Jos kanavan kuljetus- ja luotsausmaksut nou-

sevat nykytasosta, heikkenee alusliikenteen kilpailukyky ja rahdit suuntautuvat muille kuljetusmuodoille. Karjalan radan kapasiteetti on jo nyt joillakin rataosilla ylikuormitettu, joten vesiliikenteen väheneminen siirtyisi maantelle, minkä seurauksena tiestön kulumisen ja liikenneturvallisuuden ongelmat lisääntyisivät.

Sopimuksen ratifioinnin jälkeenkin tulee Suomen valtion säilyttää kanava- ja luotsausmaksut nykyisellä tasolla. Tämä tulee olla selkeä lähtökohta sopimuksen jatkokäsittelyssä, sillä muussa tapauksessa Saimaan kanavan ja vesitiekuljetusten kilpailukyky heikkenee ja tavaraliikenteestä aiheutuvat ilmasto- ja muut ongelmat kasvavat."

Julkaisija:

Suomen Vesitiehdistys ry.

Päätoimittaja:

Antero Pulkkanen

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

email: pulkkanen@vesitiet.org

Toimittaja:

Ismo Parkkonen

Puhelin: 044-215 9924

email: ismo.parkkonen@kolumbus.fi

VESITIED JOULUKUU 2008

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**



Suomen Vesitietoyhdistyksen kirjallinen lausunto valtiovarainvaliokunnan liikennejaokselle

Merenkulun ja sisävesikuljetusten tulevaisuuden näkymät sekä kehitystarpeet ja – mahdollisuudet

Yleistä

Suomen Vesitietoyhdistys kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi juuri nyt niin ajankohtaisessa asiassa kuin vesiliikenteen kehittämisessä sekä siihen liittyvien väylien ja laiteteknisten ratkaisujen eteenpäinviemisessä.

Suomessa merenkulku on perinteisesti ollut vahvassa asemassa johtuen maamme sijainnista kauppakumppaneihimme nähden. Maamme satamat ovat hyvin hoidettuja ja sen ovat huomanneet myös naapurivaltiomme jotka hyödyntävät niitä transiitokuljetuksiinsa. Satamien ongelmana ovat lähinnä olleet kapeat tavaravirrat ja keskittyminen. Väyläsyvytykset ovat pääsääntöisesti riittäviä.

Meriliikenteen kalusto on kehittynyt, pääosin Euroopan liikenteeseen keskittyntä, vientiteollisuudelle eriytyneen suuniteltua ja rakennettua nykyaikaista linjalii- kennekalustoa. Kotimaisen meriteollisuusklusterin keskittyminen 80-luvun puolivälistä lähtien matkustajalaiva- liikenteeseen on kuitenkin tyypistänyt koko meriliikenteen kehittämispotentiaalia. Uudet alukset on suunniteltu ja tehty muualla kuin Suomessa ja nyt olemme joutuneet tilanteeseen, jossa maassamme ei ole telakoita eikä tietotaitoa lastialusten kehittämiseen. Tuloksena on ollut, että suuri osa suomalaista aluskantaa on siirtynyt ulkomaiseen omistukseen, mikä taas puolestaan johtaa epävarmuuteen mahdollisten kriisiolosuhteiden huoltovarmuudessa.

Sisävesiväylästömme ovat jääneet nykykehityksestä jälkeen huomattavasti verrattuna meriväyliin, rataverkkoon sekä tieverkkoomme. Sisävesiliikenne on kokenut historiansa aikana niin nousu- kuin laskukausiakin. Teollisuutemme perusta oli paljolti vesitieteyhteyksien varassa, kun puunjalostusteollisuus koki nousukautensa. Myös nousukauden jälkeinen kehitys pohjautui paljolti edulliseen raaka-aineen vesitiekuljetukseen, aluksi irtouittoon sekä myöhemmin nippu-uittoon. Alusteknologian kehitysvaihe on jäänyt vähäiseksi ja siinä on osasyitä ja Keski-Suomen metsäteollisuuden korkeille logistisille kustannuksille. Vientiteollisuuden osalta ainoastaan Saimaan kanava on tarjonnut sisämaan teollisuudelle mahdollisuuden vesiteiden hyötykäyttöön. Saimaan

kanavan ongelmana ovat olleet niin ympärivuotisuuden puute, vanhanaikainen sulkukoko kuin jatkuvat vaikeudet vuokramantajan kanssa. Koko 2000-luvun ovat epävarmuutta olleet luomassa pitkittyneet vuokrasopimusneuvottelut sekä myös edellä mainittu osavuotisuus. Julkisuudessa olleiden tietojen perusteella voidaan epäillä, että Saimaan kanavan uusittu vuokrasopimusluonnoskaan ei poista epävarmuutta, ehkä jopa lisää sitä.

Tulevaisuuden näkymät

Meriliikenne jatkaa normaalia kasvuaan ja satamatoimintojen keskittyminen jatkuu. Vuosaaren satama tulee supistamaan jonkin verran muiden etelärannikon satamien tavaravirtoja, mikä osin voitaneen korvata Venäjän transiitoliikennettä kasvattamalla. Venäjän omat suursatamat valmistuttuaan tulevat supistamaan transiiton kokonaismäärää ja ajan myötä satamapotentiaali tasaantuu kotimaan tavaravirtoja vastaaviksi.

Merilusten osalta kehitys kulkee hitaampiin, vähemmän energiaa kuluttaviin linjalii- kennealuksiin, joiden päästöt tulevat merkittävästi pienemmäksi ja kokonaistaloudellisuus paranemaan. Sisävesiliikenteen uusi kehityminen on jo käynnistynyt. Bioenergian laajamittainen käyttöönotto ja sen myötä lisääntyvien edullisten kuljetusten tarve ovat olleet avaintekijöitä uusinnovaatioiden osalta ratkaistaessa niin ympärivuotisen liikennöinti- mahdollisuuden kuin kokonaistaloudellisuuden kuljetusvaateita sisävesillämme. Sisävesiväylien käyttö tulee voimakkaasti lisääntymään ja liikenne muuttuu ympärivuotiseksi niin Saimaalla kuin Päijänteiden alueella, jossa väylien liikenteelliset parannustyöt ovat kiireellisiä. Sisävesille soveltuvaa kotimaista aluskalustoa on uusinno- voimansiirtotekniikan myötä mahdollista käyttää ympärivuotisesti. Alusten lastitehokkuus on kasvanut ratkaisevasti uusien keveitten 2000-luvulla laivanrakennukseen hyväksyttyjen ja nyt Keitele-Päijänne-laivatyypissä sisävesillä ensi kertaa käyttöön otettavien materiaalien myötä. Positiiviseen kehitykseen ovat vaikuttaneet voimakkaasti erityisesti Keski-Suo-

nessa Jyväskylän Energian suurvoimalan tarvitsemat raaka-ainevirrat sekä uuden laivatyypin myötä uudenlaisen kustannustehokkaan logistisen kokonaismallin käyttöönotto; aluetermiinaalit, jotka yhdistävät vesitie- ja maantiekuljetukset ilman perinteistä raskasta satamainvestointia.

Kehitystarpeet

Konventionaalisten merisatamien osalta pääkehitystarve lienee kehityksen seuraamisen nykyisen laajuudesta ja ajoissa reagoiminen tuleviin muutoksiin sekä tuleviin uusiin tavaravirtoihin ja lajikkeisiin. Merilusten osalta tulisi saada aikaan toimia, millä turvattaisiin kotimaisen lipun alla oleva kalusto riittävässä määrin turvaamaan mahdollisen kriisiajan tarpeet.

Sisävesiverkon osalta kiireellisin ja nopein kehitystarve on Keiteleen kanavan siltojen nosto alun perin suunniteltuun korkeuteen 8 metriin. Näin mahdollistetaan taloudellisen aluskoon tulo Päijänteiden-Keiteleen vesistöalueelle bioenergian, raakapuu ja muiden bulkkituotteiden kuljettamiseen. Siltojen nostoon ja väylätöihin tarvittavan 25 miljoonan euron investoinnilla saadaan Keiteleen kanavalle syntymään samansuuruiset tavaravirrat kuutioma- mitattuna kuin mitä Saimaan kanavan vuosittain läpikulkeva liikenne on tonaan mitattuna. Luonnollisesti siltojen alikulkukorkeuden nostaminen auttaa huomattavasti myös matkailua palvelevaa laivaliikennettä ja matkailua yleensä. Varsinaisia väylien laajen- nustarpeita ei ensivaiheessa Päijänne-Keitele alueella ole, sillä liikenne on suunniteltu olemassa olevien uittoväylien pohjalta. Väyliin kohdistuvia investointeja on vähäisin osin virtaavien osuuskien tarkeannerooppa- uksissa, joilla estetään talvisin muodostuvan paannejään syntyä. Päijänne-Keitele-alueen vesiliikenteen kokonaiskehittämiseen liittyy olennaisesti myös terminaaliverkoston synnyttäminen. Terminaaliverkosto tulee toimimaan kehitteillä olevien rautatie-terminaalien tavoin. Terminaalit tulevat sijoittumaan uito- entisille pudotuspai- koille tai muille vastaaville tarkoitukseen sopiville alueille. Terminaalien perusaja-

tuksena on minimoida auto- kuljetusmatkat ja keskittää tuotteiden käsittely alueelli- siin haketus/varastointi ter- minaalisiin, mistä jatkokul- jetukset tuotantolaitoksille suoritetaan edullista vesikul- jetusta käyttäen. Terminaali- verkoston ja aluskuljetusten avulla saadaan toteutetuksi valtioavallan ns. "risupaketin" tavoitteita sekä myös Ahon komitean metsäteollisuuden toimintaedellytysten tukitoi- mia, sillä terminaalien kautta on suunniteltu kuljetettavak- si myös niin runkopuuta kuin selluun valmistukseen sovel- tuvaa hakettakin.

Vastaava järjestelmä tulee seuraavassa vaiheessa saada rakennetuksi myös Saimaan vesistöalueelle, missä bio- energian käyttötarpeet ja kul- jetusaiyydet edellyttävät myös uusia toimintamalleja. Sisävesikaluston osalta koti- mainen suunnittelutyö on jo käynnistynyt ja varsinainen alusrakentaminen kotimaisin

voimin käynnistyy välittö- mästi kun edellytykset väy- lästön ja terminaaliverkoston osalta saadaan kuntoon. Saimaan kanavan osalta lähi- ajan tärkein tavoite on saada kansallisesti tyydyttävä neu- vottelutulos ja sen pohjalta uusittu vuokrasopimus alle- kirjoitettuksi. Välittömästi so- pimuksen tultua allekirjoite- tuksi tulee ryhtyä toimiin ka- navan ympärivuotisen liiken- teen turvaamiseksi. Rahoitus suunnittelutyön toteuttami- seen tulee varmistaa.

Esitämme seuraavaa

Raaka-aineen kuljetukset

Raaka-aine kuljetukset tule- vat Keiteleen-Päijänteiden alueella lisääntymään mer- kittävästi. Yksinomaan maantiekuljetusten varaan jätettynä se merkitsee huo- mattavia liikenteellisiä riskejä niin huoltovarmuu-

teen kuin onnettomuusher- kkeenkin. Vesitiekuljetus on luotettava ja kestävä ke- hityksen mukainen vaihtoehto minkä lisäksi raaka-aine lähikuljetukset metsästater- minaalisiin ja terminaali- haketuslaitteineen luovat mer- kittävästi uusia työpaikkoja koko laajalle vesistöalueelle. Keiteleen ja Keitele-kanavan käyttöä hakkeen ja turpeen vesitiekuljetuksiin pohjoisen Keski-Suomen alueelta ra- joittavat nykyisin liian ma- talat sillat. MKL:n tekemän alustavan suunnitelman mu- kainen siltojen alikulkukor- keuden korottaminen 8 metriin on kustannukseltaan n. 25 M€. Rahoitusesitys sisältyy Keski-Suomen hanke-esitykseen. Suomen Vesitietoyhdistys ry esittää, että bioenergian ja selluhakkeen terminaali- ja aluskuljetusjärjestelmä Kei- tele-Päijänne alueella otetaan valtion vuoden 2009 paino- pistelueeksi.

Tämä sisältää

- tarvittavan varat alusliikenteen esteiden poistamisen ja väylien kehittämisen
- terminaalialueiden hankinnan sekä hallinnoinnin kehittämisen
- terminaalialueiden perustamisen
- muut tarvittavat tukitoimet metsähakkehankinnan käytännön käynnistämiseksi

Oheisen taulukon mukaisesti:

Investointikohde	S 2009	S 2010	S 2011	S 2013
Bioenergian ja puuraaka-aineen vesiliikenneterminaalit	10,0 milj.	10,0	5,0	5,0
Terminaalien lupamenettely ja valmistelevat työt	1,0 milj.	0,5	0,5	0,5
Keiteleen kanavan siltojen korottaminen (sis. Keski-Suomen logistiikkahankkeeseen)	8,0 milj.	11,0	6,0	

Suomen Vesitietoyhdistys ry



Eduskunnan kanavaryhmän kannanotto

“Metsäteollisuuden ja metsäsektorin toimintaedellytystyöryhmän loppuraporttiin”

Eduskunnan kanavaryhmä toteaa mielihyvällä, että arvovaltainen asiantuntijaryhmä on raportissaan katsonut ilman ennakoasenteita kaikkia käytettävissä olevia mahdollisuuksia metsäsektorin toimintaedellytysten parantamiseksi niin lyhyellä kuin pitkälläkin aikavälillä.

Erityisesti kanavaryhmän kiitosten kohteena ovat työryhmän näkemykset ja suositukset kokonaislogistiikkaa koskeissa asioissa, missä vesiteiden kehittäminen on tarkasteltu tasavertaisesti muiden kuljetusmuotojen rinnalla. Raportissa todetaan, että “puusta ja sen kuidusta tulee lähiuosina olemaan niukkuutta” ja samoin todetaan, että “logistiikka muodostaa 15 – 20 % metsäteollisuusyritysten kaikista kustannuksista”.

Nämä seikat ovat olennaisia ja korostavat vesiteiden nopean kehittämisen ja nykyistä laajemman käyttöönnoton tarpeita.

Kotimaisen puun hankintamäärien lisääntyessä kuljetusmatkat tulevat kasvamaan ja sen myötä myös logistiset kustannukset nousemaan. Ottamalla käyttöön raportin mukaisesti vesiteiden kuljetusvaihtoehdot on mahdollista laajentaa hankinta-alueita kustannustehokkaasti ja samalla siirtävä kestävän kehityksen mukaisiin kuljetusjärjestelmiin varautuen jo nyt tulevaisuuden haasteisiin ja vaateisiin.

Ensi vaiheen nopeana toimenpiteenä tulee parantaa puuhuollon kannalta merkittäviä vesitietäyhteys Päijänteeltä pohjoiseen, nostamalla Keite-

leen kanavan sillat alkuperäisen suunnitelman mukaiseen 8,0 metrin alikulkukorkeuteen. Kyseisestä hankkeesta on käytettävissä MKL:n laatimat alustavat suunnitelmat. Näin mahdollistetaan olemassa olevan vesiväylän tehokas hyödyntäminen ja voidaan osoittaa kiistatta vesiliikenteen kokonaisaloudellisuus jatkohankkeita valmisteltaessa.

Keiteleen-Päijänteen alueen puuhuollon kokonaisvaltainen kehittäminen edellyttää kaikkia kuljetusmuotoja palvelevan koko vesistöalueen kattavan terminaaliverkoston synnyttämisen, josta raportissakin on selvä toimenpidesuositus. Ilman kattavaa ja tehokasta terminaaliverkostoa ei mitään kuljetusjärjestelmää voida hyödyntää kustannustehok-

kaasti. Samalla turvataan kokonaislogistiikan toimivuus, alueellinen työllisyys sekä metsäsektorin raaka-ainehuolto. Työryhmän raportissaan esittämä vaade julkisen rahoituksen saamiseksi innovatiivisiin koelaitoksiin tulisi toteuttaa mitä pikimmiten Päijänne-Keitele alueen terminaalien ja uuden alus- ja tekniikan nopean käynnistämisen varmentamiseksi.

Jatkotoimina tulee nopealla aikavälillä kehittää vastaava terminaaliverkosto Saimaan alueen teollisuuden tarpeita palvelemaan. Terminaaliverkoston kehittämisellä vastataan myös haasteeseen puumateriaalin uudelleen käytön toteuttamiseen sekä odotettavissa olevaan metsähäviöön ja muun biomassan voimakkaasti lisääntyvään käyt-

töön ja niiden edellyttämiin edullisiin logistisiin kustannuksiin.

Työryhmän esittämät metsäteollisuuden toimintakyvyn parantamiseksi suoritettavat liikenneinvestointiselvitykset seuraavaan hallitusohjelman ovat oikeita. Vesiteiden osalta selvitystyö tulee tehdä parhain kansainvälisten voimien, jotta vältyttäisiin vuoden 2000 virheitä ja asenteellisuudelta. Samalla olisi myös mahdollista selkeämmin käyttää olemassa olevia kansainvälisesti kehitettyjä innovatiivisia ratkaisumalleja koko kansakunnan parhaaksi. Selvitystyössä tulee tarkastella ympärivuotisesti käytettävissä olevan kotimaisen vesiväylän nopean aikajänteen rakentaminen Päijänteeltä ja Saimaalta kotimaiseen syöttöliikennesatamaan.

Näin turvaamme metsä- ja muulle teollisuudelle edulliset vienti- ja tuontiväylät sekä varmennamme myös metsäenergian liikuttavuuden eri tuotantolaitoksille niin rannikko- kuin sisämaa-alueillamme.

Eduskunnan kanavaryhmä toteaa työryhmän esitysten tukevan metsäteollisuuden lisäksi myös muita tuotannon aloja ja antavan mahdollisuuksia myös matkailun kehittämiselle. Kanavaryhmä antaa tukensa työryhmän esittämille toimille ja tulee toimimaan aktiivisesti ja valvovasti, jotta raportissa esitetyt toimet saadaan nopeasti palvelemaan teollisuuden ja alueiden positiivista taloudellista kehitystä. **Eduskunnan kanavaryhmä Hannu Hoskonen Puheenjohtaja**

Eduskunnan kanavaryhmä

Liikennepoliittinen selonteko ja vesiteiden tehokkaampi hyödyntäminen

Hallituksen toimet tarkastella liikennepoliittisia linjauksia tulevaisuudessa ovat juuri nyt mitä ajankohtaisimpia. Polttoaineen jatkuva hinnan nousu sekä ilmaston lämpeneminen ja vaatimukset kestävästä kehityksestä asettavat suuria haasteita eri kuljetusmuotojen ja väylien kehittämiseksi.

”Hallitus linjaa vaalikauden alussa eduskunnalle annettavalla selonteolla liikennepoliittikan pitkän aikavälin suuntaviivat. Selonteko pitää sisällään vaalikauden 2007–2011 väyläinvestointiohjelman sekä liikennejärjestelmän

kokonaisuuden hallintaa perustuvan pitkäjänteisen liikenteen ja infrastruktuurin kehittämisen ja investointiohjelman. Samassa yhteydessä selvitetään budjettirahoitusta täydentävien rahoitusmallien käyttöönnotto väyläinvestointeihin.”

Hallituksen tavoitteet ovat juuri oikeanlaiset, mutta selonteko on jäänyt vain osittaiseksi. Selonteko ei huomio maamme laajoja sisävesiä eikä sisävesiliikenteen kehittämistä. Selonteko keskittyy olemassa olevan verkoston hienosäätöihin ja jo ennalta tiedossa oleviin investointeihin.

Selonteon näköalatuomus huomioda muuttuvat olosuhteet ja eurooppalainen liikennepoliittikka on ilmeinen.

Koska kyseessä ei ole pelkästään investointiohjelma jo ennalta päätetyille väyläinvestointikohteille, vaan myös koko liikenneverkon kehittämisohjelma vuoteen 2020 saakka, pitää kaikki eri liikennemuodot tulla huomioiduksi tasapuolisesti. Liikennepoliittiset tavoitteet tulee sopeuttaa EU:n liikennepoliittisiin linjauksiin, missä pääpaino on energiatehokkuudella ja kestävällä kehityksellä.

Kun edellä mainitut näkökohdat huomioidaan, on perusteellista, että juuri energiatehokkuudeltaan paras, taloudellisin ja ympäristöystävällisin kuljetusmuoto, vesiliikenne, on jätetty vaille huomiota. Ainut vesiliikenteen näkökanta on ollut meriväylän kohdistuvat investoinnit, mikä sinänsä on hyvää kehittämistä, mutta jos sisävesiliikennettä ja sen tuomia mahdollisuuksia ei nyt huomioida liikennepoliittisessa selonteossa on ilmeistä, että koko sisävesiliikenteen antamat mahdollisuudet jäävät riittävää huomiota vaille 20 vuodeksi.

tilanteessa jossa kuljetuskustannuksilla on suuri merkitys. Myös EU:n liikennepoliittiset tavoitteet edellyttävät rautatie- ja vesiliikenteen käytön lisäämistä.

Liikennepoliittista selontekoa tulee ennen lopullista hyväksyntää tarkastaa vastaamaan EU:n tavoitteita, missä paino on energiatehokkuudella ja ympäristöystävällisyydellä. Tarkastelussa tulee myös huomioida eduskunnan jo hyväksymät kasvavat bioenergian käyttöä tavoitteet ja näköpiirissä olevat kasvavat kotimaiset hakkuut ja niiden

mukanaan tuomat puutavarakuljetukset maanteillemme. **Eduskunnan kanavaryhmä esittää, että liikennepoliittiseen selontekoon kirjataan selkeä merkintä myös sisävesikuljetusten ja sisävesireittien kehittämistä Suomessa.**

Eduskunnassa 29.4.2008 Eduskunnan kanavaryhmän puolesta Hannu Hoskonen, puheenjohtaja Reijo Paajanen, varapuheenjohtaja

2008 uittomäärät nousuun

Vuoksen vesistöalueella uittokausi käynnistyi 6.5.08 (18.5.07), jolloin hinaaja Ma Olli otti hinaukseen Kiteen Puhoksen pudotuspaikalta Ristiinan kuusisorvivuoksi-lautan. Hinaukset päättyivät Vuoksen vesistöalueella 21.11.08 (16.11.07). Ma Olli jätti tuolloin vuoden viimeisen uittolautan Kaukaalle Lappeenrantaan. Sääolosuhteiltaan kesä 2008 oli hyvin tuulinen, varsinkin syksyllä, mikä hidastutti hinauksia tehtäville. Onneksi suurilta lauttavahingoilta vältyttiin. Kiitokset tästä kuuluvat ammattitaitoiselle laivavälelle. Hinaukset hoidettiin tänä vuonna Kallavedellä Tukkipolmio Oy:n (Ma Sänne) kalustolla, Pielisellä Vesitiekuljetus Laukkanen Oy:n (Ma Aimo ja Axel)

Uittopojat Oy:n (Ma Olli) kalustolla sekä Saimaalla HP-Uitto Oy:n (Ma Roteva), Uittopojat Oy:n (Ma Olli) ja Perkaus Oy:n (Ma Chr. Kontturi) kalustolla. Linjainausyksiköitä oli käytössä yksi vähemmän kuin v.07. Hinaajien toiminta-aste oli merkittävästi parempi kuin edellisellä vuonna. Tänä vuonna 100 –vuotta täyttännyt Ma Christian Kontturi hinas Saimaalla yksistään n. 400.000 m³ puuta eli n. 84–88 milj. m³km. Alus oli käytännöllisesti katsoen yhtäjaksoisesti liikenteessä toukokuun lopulta marraskuun 20.päivään saakka. Hinaajan pääkoneisiin kertyi käyttötunteja pitkälti yli 3.000.

Uitot käynnistyivät tänä

vuonna lähes yhtä verkkaistakin kuin vuotta aiemmin. Syynä tähän oli se, että talvi-leimikoiden puukorjuumäärät jäivät poikkeuksellisen pieniksi (lauha talvi) ja sen vuoksi uittotermiinaaleihin saatiin ajettua keväällä velle poikkeuksellisen vähän puuta. Kesäkuussa veteenajotahti vilkastui selvästi, sillä osin Venäjän tuli uhkasta johtuen tehtaat alkoivat täyttyä tuontipuusta ja kotimaista puuta riitti uittoon. Edelliseen vuoteen verrattuna veteenajotahti jatkui pitkälle syksyn huomattavasti vilkkaampana kuin vuosi sitten. Etenkin sellupuun veteenajomäärät kasvoivat viime vuoteen verrattuna lähes 200.000 m³ ja järeän kuusenkin uittomäärä kasvoi lähes 50.000 m³. Myös ns. hiomokuusen uittomäärät kasvoivat.

Vuoksen vesistöalueen kuluneen vuoden kokonaisuittomäärä oli n. 855.000 m³, mikä on n. 45% (+265.000 m³) enemmän kuin edellisellä vuonna. Tosin 2000 –luvun keskimääräisestä uittomäärästä jäätiiin vielä lähes 200.000 m³. Vuoden 2008 kokonaiskuljetussuorite oli n. 248 milj. m³km (n.210–220 tnm). Suoritteen kokonaismäärä kasvoi edelliseen vuoteen verrattuna hieman vähemmän kuin puumäärä eli n. 43%, joten keskiuittomatkaksi lyheni 4 km 289 km:iin. Selvästi eniten veteenajomäärät kasvoivat Pielisen vesistöalueella n. 70 %. Tosin määrän kasvu kohdistui merkittävästi Joensuussa sijaitsevalle Utran pudotuspaikalle, josta ajettiin tänä vuonna n. 180.000 m³ puuta veteen. Pielisen vesistöalueen uittosuorite (m³km) kasvoi 50%,

Kallaveden 36% ja Saimaan 43%. Kolme suurinta ”uittotehdasta” olivat Kaukan sellutehdas, Ristiinan vaneritehdas ja Botnian sellutehdas Joutseossa. Em. tehtäille uittettiin n. 90 % kokonaisuittomäärästä. UPM oli edelleenkin selvästi suurin uittoa käyttävä metsäyhtiö.

Uittokustannusten nousupaineet olivat suuret tälle vuodelle johtuen lähinnä polttoainekustannusten noususta sekä ”avokäististä” palkkaratkaisusta. Uittomäärien kasvulla sekä toiminnan tehostamisella saatiin kuitenkin kustannusten nousupaineet kumottua. Uittokustannukset laskevat edelliseen vuoteen verrattuna, mikä parantaa uiton kilpailukykyä jatkossa verrattuna muihin puutavaran kaukokuljetusmuotoihin.

Metsäteollisuuden heikko suhdanneilanne ja sen myötä kasvanut kokonaispuuvarantotilanne vaikuttaa positiivisesti vuoden 2009 uittomääriin. Jos tuleva talvi on korjuuolosuhteiltaan parempi kun kaksi edellistä, voi uittomäärän kasvu olla hyvinkin merkittävä. Joka tapauksessa kaikki merkit viittaavat siihen, että Vuoksen vesistöalueella uuitaan v.2009 yli 1 milj.m³. Uittomäärien kasvua puoltavat varantotilanteen lisäksi tuotantorajoitukset ”ei uittoa käytävillä” sisämaan tehtailta ja metsäyhtiöiden välttämätön tarve alentaa raakapuun ”porttihinnoja”. Olisikohan sahojenkin jälleen aika miettiä uittopuun käyttöä kuljetuskustannusten hillitsemiseksi?

Matti Purhonen Järvi-Suomen Uittoyhdistys Perkaus Oy

Bioenergian käyttötavoitteet ja logistiset järjestelmät

Valtiovalta on jo tehdyissä päätöksissään sitoutunut miltaavin bioenergian käyttöä tavoitteisiin. Ydinvoimapäätöksen yhteydessä hyväksyttiin ns. risupakeetti, jossa tavoitteeksi metsäperäisen bioenergian käytön asetettiin vuodelle 2010, 5 milj. kiintokuutiometriä ja vuodelle 2020, 10 milj. kiintokuutiometriä. Kyseiset määrät kuljetettaviksi irtokuutiokiksi muutettuina ovat 12,5 milj. i-m³ ja 25 milj. i-m³. Vastaavasti täyspöytävaunullisina rekkakuormina vastaavat luvut ovat 125 000 rekkayksikköä ja 250 000 rekkayksikköä. Kun otetaan huomioon tosiasia, että paluukuljetuksia ei juuri löydy, lisää bioenergian kuljetukset tiestöön kokonaisliikennettä 250 000 ja 500 000 täyspitkällä rekkayksiköllä vuositasona. Lisäksi tulevat polttolaitoksille suunnatut turvekuljetukset, mitkä myös tulisi kaikin soveltuvain osin suunnata vesikuljetuksiin.

Ydinvoimapäätöksen yhteydessä asetetut tavoitteet olivat tuon ajan ja katsantokannan mukaisia minimitalvoitteita. Aika ja tavoitteet ovat nykyisin vallan toisenlaiset ja tavoitteeksi asetettu öljyriippumaton Suomi vuonna 2030, asettaa metsäenergian käytölle huomattavasti vaativammat tavoitteet.

Metsähakkeen vesikuljetusprojektin yhteydessä selvitetiin Päijänteen- ja Saimaan vesistöalueiden biomassapoten-

tentiaalit. Selvitys kohdennettiin ko. vesistöalueista 30 km ja 60 km etäisyydellä oleville alueille. Alueet olivat noin 60 000 km² ja 93 000 km², pinta-alat olivat karkeasti noin viidennes ja kolmannes maamme kokonaispinta-alasta. Vastaavasti alueella oli noin kolmannes ja puolet maamme biomassapotentiaalista. Kuudenkymmenen kilometrin etäisyydellä Päijänteen- ja Saimaan vesistöalueista on siten 51 milj. i-m³ varanto vuosittain korjattavaa biomassaa. Luku on teoreettinen ja kun teoreettinen arvo metsätyötiloille suunnatun kyselyn pohjalta muutettiin nykykäytäntöjen mukaisia korjuu-menettelmiä vastaavaksi, saatiin käytännön saantokertymäksi 15,5 milj. i-m³. Lukuja tarkasteltaessa tulee huomioida, että nykyiset korjuumenetelmät on kohdennettu pääsääntöisesti ns. päätehakkuu leimikoihin ja vähäinen kysyntä on osin säädelletty korjuumenetelmien hidasta kehittämistä. Voidaan kuitenkin todeta, että jopa nykykäytännön koko maasta olisi saatavana noin 30 milj. i-m³ bioenergiaa jatkojalostukseen ja – käyttöön.

Bioenergian käyttö on ollut tavoitteita vähäisempää ja osin tämä on johtunut vanhaaikaista polttolaitoksista ja energiamuotojen erilaisesta verokohtelusta. Suurimpia esteitä on kuitenkin ollut hakevarannon ja käyttökohteiden väliset pitkät kuljetusmat-

kat ja sen myötä korkeat kuljetuskustannukset. Korkeista kuljetuskustannuksista johtuen bioenergian tuottajille, metsänomistajille, ei ole kyetty maksamaan kohtuullisia korvauksia perusmateriaalista ja tämä on johtanut keräilyn kannattamattomuuteen ja mielenkiinnon vähäisyyteen bioenergian hyödyntämistä kohtaan.

Tulevaisuudessa, kun käyttö-määrät ja tarpeet tulevat kasvamaan, myös kuljetusmatkat kasvavat ja hankintaluokkeet laajenevat. Tämä puolestaan johtaa yhä kalliimpiin kuljetuskustannuksiin ja suurempiin ongelmiin. Ratkaisuna kuljetuskustannusten leikkaamiseen on uudenlaiset toimintatavat koko kuljetusketjun organisoimisessa ja uusien kuljetusmenetelmien käyttöönotto.

Metsähakkeen vesikuljetus – projektin yhteydessä kehitettiin Järvi-Suomen alueelle soveltuva kokonaislogistinen ratkaisu, millä saadaan metsäbioenergiaa liikkeelle ja tehokkaasti tuotantolaitoksille. Logistinen kokonaisratkaisu perustuu olemassa olevien uiton allaslasikapaikkojen hyödyntämiseen sekä ympärivuotiseen vesitiekuljetukseen.

Nykyiset uiton pudotuspaikat rakennetaan soveltuvin osin metsäenergian varasto- ja haketusalueiksi. Maantiekuljetusmatkat näille alueille voidaan rajata maksimissaan

50 kilometrin pituisiksi. Haketus suoritetaan näillä ”teollisuusalueilla” ja valmiit hakumatat sijoitetaan rannan läheisyyteen, mistä valmis hake kuljetetaan ympärivuotiseen liikenteeseen suunnitelluilla matalakulkuisilla aluksilla teollisuuslaitoksille. Alukset on suunniteltu ns. DAS (Double Acting Ship) aluksiksi, ja ne pystyvät liikennöimään ilman ulkopuolista apua kaikissa sisävesillä esiintyvissä jääolosuhteissa. Alukset varustetaan uudenlaisella lastaus- ja purkaustekniikalla, mikä perustuu pneumatikkaan. Kyseiseen tekniikkaan on patentointi menneillä ja se on kehitetty yhteistyössä hollantilaisen konepajan kanssa. Uusi menetelmä nopeuttaa lastausta ja mahdollistaa aluksen itsenäisen lastauksen aina 100 metrin etäisyydellä. Näin ollen satamatekniset varusteet eivät ole tarpeellisia ja kokonaiskustannukset pienenevät ja lastauspaikkojen sijaintia voidaan muuttaa tavaravirroille sopivaksi.

Suunnitellut alukset hyödyntävät olemassa olevia uittoväyliä, mutta alikulkukorkeuden tulisi olla vähintään 8 metriä, jotta kerta kuljetuskapasiteettina voitaisiin käyttää 7000 i-m³ lastikokkoa. Myös molempien suuren järvalueiden Saimaan ja Päijänteen yhdistävä vesitieverkko tulisi toteuttaa, sillä materiaali- ja vesistöjen välillä ovat nykyisin merkittävät, mutta

bioenergian laajamittaisen käytön myötä ne tulevat moninkertaistumaan ja samoin kilpailu bioenergia markkinoilla vaatii laajempia toimialueita.

Jaikossa tapahtuva metsäbioenergian jalostaminen nestemäiseen muotoon avaa aivan uusia markkinoita kotimaisille polttoaineille ja niiden laajamittainen hyödyntäminen vaatii myös kansainvälisen kaupan mahdollistavien yhteyksien rakentamisen. Tähän on ratkaisu, kotimainen ympärivuotinen meriyhteys. Tämän avulla voidaan bioenergian ympärille syntyvän teollisuuden tuotteet saada edullisesti laajoille kansainvälisille markkinoille ja samaa väylää voidaan hyödyntää myös muun teollisuuden ja elinkeinoelämän tarpeisiin. Ovathan vesitiekuljetukset noin viitisitoista kertaa ympäristöystävällisempiä kuin maantiekuljetukset ja kokonaisenergian kulutus kuljetettua tonnikilometriä kohden vesiteillä vain noin kolmannes maantiekuljetuksiin verrattuna.

Vesitieverkon kokonaisvaltaisen kehittämisen tukee merkittävästi bioenergian käytön tavoitteita, alueellista tasaa, teollisuuden toimintaedellytyksiä, työllisyyttä ja kestävä kehityksen periaatteita sekä EU:n -viitoittamaa liikennepolitiikkaa. Vesiliikenteen kokonaistaloudellisuus on jo nyt parempi kuin

muilla liikennemuodoilla ja edullisuus tulee korostumaan polttoaineiden hinnannousun ja riittävyyden myötä.

Vesitieverkon kehittäminen ja jatkorakentaminen tulee nähdä pitkäaikaisinvestointina, mikä tuottaa merkittävästi hyötyjä useille eri hallinnonaloille. Kokonaisinvestoinnit jakautuvat vihintäkin kuudelle vuodelle, ollen siten maksimissaan noin 150 miljoonan euron vuositasa, kun tämä summa jaetaan eri hyötyäsaavien hallinnonalojen kesken, on vuosikustannus kullekin vain noin 25 milj. / vuosi.

Vesitieverkon kehittämisestä ja jatkorakentamisesta on väännetty kättä jo kolmen hallituskauden ajan. Nyt olisi hyvä aika antaa tilaa todellisten vaihtoehtojen tutkinnalle ja selvittämälle. Tämä kaikki tulisi tehdä avoimesti ja liiketaloudellisin periaattein. Vesitieverkon kehittäminen ja jatkorakentaminen tulee nähdä pitkäaikaisinvestointina jonka hedelmiä voidaan hyödyntää jo suunnittelun ja rakentamisen aikana. Uuden kuljetusmuodon mahdollisuus ja toteuttaminen lisäävät alueen elämänsuokoa, avaa uusia investointimahdollisuuksia ja turvaa jo alueella olevan teollisuuden kilpailukykyä ja työpaikkojen pysyvyyttä.

SVY seminaari Amsterdamissa 24.10. 2008

Auvo Muraja kehitysjohtaja Oy Saimaa Terminals Ab

Euroopan sisävesiliikenneverkosto

EU:n sisävesitieverkosto käsittää yli 17.000 kilometriä väylästä, jolla voi kuljettaa enintään 1000 to lasteja. Viime vuosien kuljetusmäärä on ollut yli 480 miljoonaa tonnia rahtia vuodessa.

Venäjän sisävesitieverkoston ulkomaalaiselle tonnistolle avautumisen jankohdan lähestymisen on pääministeri Putin vahvistanut viime heinäkuussa pitämässään puheessa ja samalla ilmoittanut massiivisen investointiohjelman perustamisesta sisävesiliikenteen kehittämiseksi v. 2020 saakka.

Pelkästään Euroopan puolel- sen Venäjän sisävesiverkoston avautuminen muille kuin kotilipulle, laajentaisi lähes kolmanneksella tavaraliikenteelle soveltuvan sisävesitie- väylästä pituutta Euroopas- sa.

Venäjän yhdistetty syväväylä- järjestelmä (UDWS) Kokonaispituus n. 6500 km. Yhdistää Nevan ja Syvärijo- en ja Äänisen- Vianmeren-

ja Volgo-Balt- kanavien kaut- ta Itämeren, Valkoisenmeren, Kaspianmeren ja Mustanme- ren toisiinsa sisävesi-merili- kenteeseen soveltuvalla maxi- mi 3000 lastitonin (osittain max. 5000 to) aluksilla. Vuo- tuinen liikenne 160 miljoonaa tonnia, josta sisävesi-merili- kennettä n. 30 miljoonaa ton- nia. Talviseisokki marras- huhtikuun.

Rhein – Main – Tonava – verkosto

Kokonaispituus n. 3500 km. RMT- kanava (pituus 171 km) yhdistää Atlantin ja Mustanmeren keski - Euroopan läpi toisiinsa. Pelkkä Reinin vuosiliikenne on yli 300 milj. tonnia, n. 60% kaikesta EU:n sisävesiliiken- teistä. Sisävesi-meriliikenteen alukset, (n. 3000 to) liiken- nöivät pohjoisesta Ruhrille saakka. Etelässä Jugoslavian hajoamisen seurauksien aiheuttama Tonavan liikenteen palautuminen normaali- si on edelleen kesken. Koko ver- koston läpi pääsee n. 1000 tonnin sisävesialuksilla.

Seine joki

Sisävesi-meriliikennealueen pituus 365 km Le Havresta Pariisin satamiin n. 2600 lastitonin aluksilla. Rahtiliiken- ne n. 21 milj. tonnia vuodessa

Trolhättan kanava

Goteborgista Väner-järvelle toimiva ympärivuotisesti toimiva sisävesi-meriliikenne- väylä on pisimmillään 270 km pitkä. Maksimi aluskoko n. 4000 lastitonnia. Rahtiliiken- ne n. 3,5 miljoona tonnia vuo- dessa.

Saimaan kanava

Saimaan syväväylän (min.4,20 syväys) pituus 814 km. Rahtiliikenne n. 3 milj. tonnia/vuosi, josta kanavan kautta reilu 2 milj. tonnia. Maksimi aluskoko n. 2500 to lastikapasiteetti. Talviseisok- ki tammikuun lopusta maaliskuu loppuun.

Edellä olevien sisävesi-meri- liikennereittien keskeinen liiken- nöinti muodostaa kaup- palisesti kannattavan ja kehitty- vän Euroopallaisen sisävesi- tieverkon. Väli-meren puo-

lella olevat Ranskan ja Italian (samo- in kuin Portugalin Dou- ro - joki) sisävesireitit ovat muusta Euroopan verkos- ta kaukana ja liikenteeltään vähäisiä.

EU:n alueen suurimmat sisä- vesiliikenteen kehitysinv- estoinnit kohdistuvat Pariisin ja Amsterdamin välisen Seine- Schelde-kanavan, 106 km rakentamiseen, jonka pitäisi valmistua v.2014. Avautuvan kanavaliikenteen avulla Rans- ka on laskenut vähentävänsä

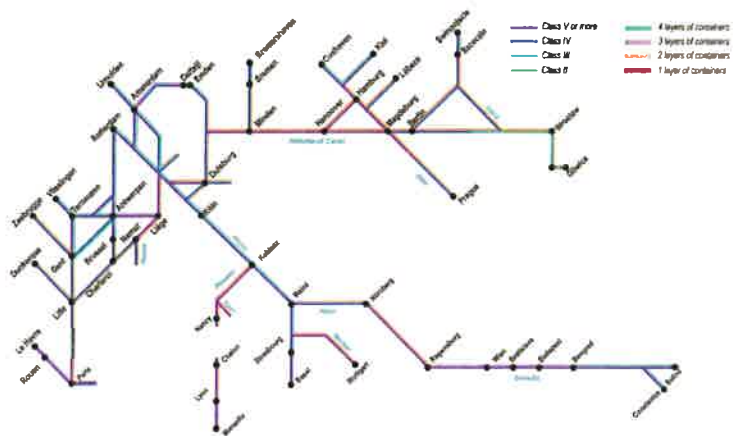
v 2020 mennessä 25% liikenteen hiilidioksidipää- stöistään. Toinen suurempi toteutuma- sa oleva kehitysinvestointi on sodan runteleman Tonavan liikennöitävyyden parantami- nen.

Saksassa ja Benelux-maissa on useita sisävesiestien pa- rannusprojekteja, jotka usein liittyvät konttiliikenteiden ke- hittämiseen.

Kuvaavaa kehityssuunnan muutoksesta on viimevuosina sisävesireittien vanhan luoki-

tuksen rinnalle tullut uusi luokitus, joka määrittelee alusten konttien kuljetuskapa- siteetin pohjalta. Ei lastatun kappalemäärän perusteella vaan, kuinka monta kontti- kerrosta reitillä voi kuljettaa päällekkäin. Liitekuva.

Toivottavaa tietysti on, että myös Saimaan kanavan ym- päri- vuotisempi liikennöinti- mahdollisuus tulisi kehitys- investointien listalle pian.



Eduskunna valiokunnat ja jaokset ottivat kantaa vesiliikennekysymykseen antaessaan lausuntoa liikennepoliittisesta selonteosta

Maa- ja metsätalousvaliokunta: Valiokunta toteaa, että energiatehokasta, taloudellista ja ympäristöystävällistä kuljetusmuotoa, vesiliikennettä, ei ole otettu huomioon selonteossa. Valiokunta pitää kuitenkin erittäin tärkeänä, että maamme sisävesikuljetusten ja sisävesireittien kehittämiseen panostetaan nykyistä voimakkaammin. On muun ohella selvítettävä uusien kanavointien toteuttamismahdollisuudet.

Talousvaliokunta: Sisävesiliikenne on jäänyt selonteossa vaille huomiota. Talousvaliokunnan mielestä myös taloudellisesti kannattavien sisävesikuljetusten ja sisävesireittien kehittäminen on sisällytettävä liikenneverkon kehittämisohjelmaan. Kehittämisohjelman tulee sisältää olemassa olevan väylästä ohella myös väyläverkoston laajentamisen mahdollisesti uusine kanavahankkeineen. Sisävesiliikenne on kuljetuskapasiteetiltaan tehokas, ympäristöystävällinen ja turvallinen kuljetusmuoto. Sisävesireittien kehittämisellä on tärkeä merkitys myös matkailun kannalta.

Kansanedustaja Hannu Hoskonen:

On hirvittävä virhe jos annamme liikenneverkotomme rappeutua

- Nykyiseltä sukupolvelta on hirvittävä virhe, jos se antaa liikenneverkostomme rappeutua. Jo vanha kansa sanoi, että sen kansakunnan menestys on taattu, joka investoi liikennehankkeisiin, sanoo eduskunnan kanavaryhmän puheenjohtaja, kansanedustaja Hannu Hoskonen.



Ilomantsilaisen Hoskonen mukaan kullekin vuodelle budjettiin merkityistä ja päätetyistä määrärahoista leijonan osan vievät valtavat moottoritiehankkeet. Siitä seuraa, että perustienpitoon ja rautateiden kunnostamiseen ei jää juuri mitään.

- Maantiet, rautatiet ja vesireitit ovat huomattava kansallisvarallisuus. Niistä on pidettävä hyvä huoli. Niitä ei saa päästää enempää rappeutumaan. On laskettu, että maasamme tarvittaisiin vuosittain perustienpitoon vähintään 100 miljoonaa euroa ja rautateiden kunnossapitoon 70 – 80 miljoonaa euroa. Se pitäisi osoittaa juuri näihin tarkoituksiin ja sen pitäisi olla kiinteä paketti. Tällä tavalla voitaisiin tehdä pitkäjänteistä, vakavaa ja uskottavaa liikennepoliittikkaa. Hoskonen mukaan tämä pitäisi olla täysin selvää ja olisi hyvin toteutettavissa.

Mikä mättää?

- Tuntuu siltä, että eduskunnassa kaikki ovat tästä asiasta samaa mieltä. Mutta mikä mättää, kun mitään ei tapahdu. Kaikki tekeminen unohtuu. Jokaiselle on selvää, että ilman konkreettisia päätöksiä ja niiden toteuttamista ei mitään synny.

Hoskonen kantaa vakavaa huolta vesiteiden kehittämisestä. Hän muistuttaa, että esimerkiksi Jyväskylän Ener-

gia rakentaa parhaillaan uutta biovoimalaitosta, joka valmistuttuaan tarvitsee 3 – 5 miljoonaa irtokuutiometriä kiinteää paikallista polttoainetta. Energiayhtiö haluaa käyttää myös vaihtoehtoisia liikennemuotoja, koska kulu on valtava: viidessä tunnissa laitoksen kitaan uppoa peräti yksi junavaunullinen kiinteää polttoainetta. Vuodessa tarvitaan sen kuljettamiseen 1752 junavaunua tai 35040 rekkaa!

Jyväskylän Energia varautuu kuljettamaan puolet tarvitsemastaan biomassasta uudentyyppisillä laivoilla. Tuo määrä kulkisi vain 360 laivalastilla eli yhdellä lastilla päivässä. Yhtiön aikelle tarvittaisiin nopea päätös Keiteleen kanavan siltojen nostamisesta. Nehän estävät tehokkaasti isompien laivojen liikennöimisen kanavassa. Mm. Vuolteen salmen sillan korkeus on Leppäveden ja Kuhankosken välillä on vain 3,5 metriä. Se estää tehokkaasti laivakuljetukset kanavalla.

Keiteleen kanava pantava kuntoon

- Tuntuu siltä, että kanavien rakentamiselle haluttiin aikanaan panna piste, koska Keiteleen kanavaa ei nähtävästi

suunniteltukaan laivaliikenteelle vaan maisemien ihailmiselle, murjaisee Hannu Hoskonen.

Kansanedustaja Hoskonen mukaan tässä pahenevassa lamatilanteessa olisi heti ryhdyttävä parantamaan Keiteleen kanavan liikennöitävyyttä.

- Parannetusta Keiteleen kanavasta saisimme tietoa ja kokemusta vesiteiden tehokasta käytämisestä uudentyyppisillä aluksilla ja myös yhteistyöstä muiden liikennemuotojen kanssa. Samalla olisi osoitettava määrärahoja myös muiden merkittävien vesitierakennuskohteiden suunnitteluun ja rakentamiseen.

- Tässä tulee heti mieleen aikanaan väärin perustein haudatun Kymijoen-Mäntyharjun kanavaparin uuden ja asiantuntevan suunnittelun käynnistäminen.

Hoskonen muistuttaa, että satsaus vesiteihin ei ole kenneltäkään pois.

- Toimimme vain EU:n tavoitteiden mukaan ja esittäisimme ilmastoon enemmän saastumisen. Sitä paitsi raskaan liikenteen siirtäminen vesille säästäisi tienpitoon ja rautateiden kunnostukseen tarvittavia varoja.

- Maaseutua on ajettu ja ajetaan alas. Tätä on jatkunut pian 30 vuotta. Tämän ajatuksen vahvisti Oulun Yliopistossa tohtoriksi väitellyt Tea Remahl. Hän arvioi, että poliitikot aikaisemmin pitivät tärkeänä sitä, että koko maa on asutettu, niin nyt katsotaan, ettei sillä ole niin väliä. Itä- ja Pohjois-Suomi saavat kutistua kunhan Etelä-Suomi pärjää. Tähän kehitykseen on saatava loppu, painottaa kansanedustaja Hannu Hoskonen.

Liikenne- ja Viestintävaliokunta: Selonteossa ei ole kiinnitetty kovin suurta huomiota sisävesiliikenteen kehittämismahdollisuuksiin. Maa- ja metsätalousvaliokunta on lausunnossaan korostanut sisävesiliikenteen energiatehokkuutta, taloudellisuutta ja ympäristöystävällisyyttä kuljetusmuotona. Lausunnan mukaan sisävesikuljetusten ja sisävesireittien kehittämiseen on panostettava nykyistä voimakkaammin, ja muun ohella selvítettävä uusien kanavien toteuttamismahdollisuudet. Liikenne- ja viestintävaliokunnan asiantuntijakuulemisissa on niin ikään korostettu sisävesiliikenteen tulevaisuuden kehittämismahdollisuuksia. Valiokunta painottaa sisävesiväylien kehittämistä tulevaisuudessa varmistuvien elinkeinoelämän konkreettisten kuljetushankkeiden mukaisesti. Valiokunnan saaman käsityksen mukaan erityisesti puun- ja puupohjaisen biomassan kuljetukset voivat merkittävästi lisääntyä sisävesillä.

Talousvaliokunnan puheenjohtaja Jouko Skinnari:

Panostusta vesiteihin on tuntuvasti lisättävä

- On selvää, ettei suomalainen elinkeinoelämä pärjää, jos sen logistiikkakustannukset ovat huomattavasti suuremmat kuin kilpailijamaissa. Tämä näytti osaltaan heijastuvan myös suomalaisten metsäjähtien tekemiin ratkaisuihin: tuottavat tehtaat pannaan kiinni. Toki näihin päätöksiin vaikuttivat muutkin seikat, mutta kuljetuksilla on Suomen kaltaisessa maassa suuri merkitys, eduskunnan talousvaliokunnan puheenjohtaja Jouko Skinnari toteaa.

Skinnari oli kesällä näkemässä senkin "ihmeen", että suomalaisen UPM-Kymmenen paperitavara virtasi laivalla Seineä pitkin Ranskan sydämeen.

- Olen hiukan hämmästellyt, ettei asiasta ole täällä kotimaassa ihmeemmin kirjoitettu. Minusta se osoitti sen, mihin suuntaan meilläkin pitäisi raskaan liikenteen virsta ohjata. Ja onhan EU:lla selvä linja: raskaat ja vaaralliset kuljetukset on siirrettävä enenevässä määrin rautaa- ja vesiteille. Siihen meilläkin pitää panostaa. Ovathan molemmat liikennemuodot kustannuksiltaan huomattavasti edullisempia ja päästöiltään pienempiä kuin maantiekuljetus.

- Ja onhan meillä lähempänäkin esimerkki siitä, miten runsaasti vesiteitä voidaan ja tulee käyttää. Venäjällä on kaut-



ta aikain pantu paljon painoa juuri vesiliikenteen kehittämiseen. Suuret joet ovat tarjonneet selkeän ja halvemman valtavyöhykkeen kuin maantiet tai rautatiet.

Skinnari muistuttaa myös, että hake- ja muitten biopolttoaineiden käyttö lisääntyy lähivuosina ja vuosikymmeninä varsin rajusti. Lisäksi aivan varmasti syntyy uutuustuotteita ja -ratkaisuja, jotka tukevat tätä kehityslinjaa. Niiden toteutus vaatii aivan muita liikennemuotoja kuin pelkkä rekkaliikenne.

On löydetty uusia rahoitusmuotoja

Kansanedustaja Jouko Skinnari oudoksuu sitä, että Suomessa tehdään maailmalla hyvin tunnettuja ja -kysyttyjä loistoristeilijöitä, mutta ei

kunnon käytännön laivoja. Niillä tulee varmasti jo lähitulevaisuudessa olemaan kysyntää.

- Minusta pitäisi pikaisesti selvittää minkälaisia mahdollisuuksia on Päijänteen ja Saimaan yhdistämiseen kanavalla tai kanavilla. Se tekisi Keski- ja Itä-Suomesta myös vesiteiden kannalta yhtenäisen logistisen kokonaisuuden. Tällöin myös Sisä-Suomi tulisi vahvemmin halvemman ja ympäristöystävällisen liikennemuodon piiriin.

Skinnari on ollut vuosia mukana myös eduskunnan kanavaryhmän toiminnassa. Sen tärkeimpiä tehtäviä on edistää Suomen sisävesiliikennettä.

- Useat uudet ratkaisut on tyrmätty liian kalliina. Näinhän kävi vajaat kymmenen vuotta sitten Kymijoen-Mäntyharjun kanavaparin kohdallakin. Silloin kun valtiolla ei ole rahaa, minusta pitäisi miettiä ns. elinkaarimalin käyttämistä. Siitähan on saatu jo kokemuksia eräistä moottoritieratkaisuista. Uskoisin, että mm. eläkeyhtiöt olisivat kiinnostuneita sijoittamaan tällaisiin vahvasti tulevaisuuteen tähtääviin liikennehankkeisiin. Niille se olisi sijoitus tulevaisuuteen ja varman tuoton etsimistä näistä projekteista.

Kansanedustaja Martti Korhonen:

On aika satsata tulevaisuuteen

Uusiin väylähankkeisiin varoja

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtajan Martti Korhosen mielestä nyt on sijoitettava valtion

varoja juuri väylähankkeisiin. Sillä tavalla torjutaan työttömyyden rajua paisumista ja satsataan tulevaisuuteen.

- Meillä on jätetty sisävesiteiden kehittäminen lapsipuolen asemaan. Ainoa, jossa



jotain on tapahtunut, on Saimaan kanavan vuokraus- ja liikennepolitiikan jatkaminen. Sekin vaatii vielä kummankin osapuolen ratifioinnin.

Korhonen tietää, että meriväyliä on parannettu ja parannetaan yhä, mutta siihen vesiteihin kohdistuneet investoinnit ovat jääneetkin.

Kansanedustaja Korhosen mielestä nyt on aika satsata tulevaisuuteen. Liikennetietämyksen on kohdistuttava tasapuolisesti koko maahan.

- Tiestömme on päässyt pahasti rappeutumaan ja rautateitten kunto on heikentynyt. Ne tarvitsevat paljon enemmän rahaa kuin mitä hallitus niille äskettäin osoitti. Kun lisäksi näytetään siltä, että maailmanlaajuinen talousputa yhä syvenee, se vaatii Suo-

messakin ripeää toimintaa. Juuri väylähankkeet työllistävät sekä suoraan että välillisesti tuhansia ihmisiä. Korhonen näkisi mielellään, että selvitetään kokonaisvaltaisesti kuinka tärkeä koko maan kannalta olisi sisävesiteiden kehittäminen ja rakentaminen. Nythän ehdotettuja väylähankkeita katsotaan tapauskohtaisesti.

- Meillä on ehkä liikaa painotettu maantieteelliseen kehittämistä ja sen eduista huolehtimista. Rauta- ja vesitiet ovat jääneet pienemmälle huomiolle. Pidän tärkeänä, että kaikkia liikennemuotoja tarkastellaan ja kehitetään tasapuolisesti.

- EU:n liikennedirektiivit säätelevät paljolti liikennepolitiikkaa myös Suomessa. Niiden mukaan raskaan liikenteen painopiste tulee suunnata rauta- ja vesiteille. Tässä suhteessa meillä on syvällisen pohdinnan aika. Miten, missä suhteessa, kuinka paljon ja millä aikavälillä niihin satsataan valtion rahaa.

Korhonen näkisi mielellään uusia näkökulmia ja -ratkaisuja sisävesiteiden kehittämiseen.

- Jyväskylässä puhuttiin kovasti Keiteleen kanavan parantamisesta. Se vaikutti varsin järkevältä ratkaisumallilta etenkin kun se palvelisi uutta biomassalla toimivaa voimalaitosta, joka valmistunee parin vuoden kuluttua. Siinä oli minusta haettu uutta mallia suurten massojen kuljetuksiin ja käsittelyyn.

Kansanedustaja Jari Leppä:

Liikennepoliittiset linjaukset eivät edes tunne vesiteitä

Kansanedustaja Jari Leppä valittaa, että tehdyt liikennepoliittiset linjaukset eivät tunne vesiteitä. Se on merkittävä maassa, jossa on valtava sisävesistö. Hänen mukaansa vesiteiden nostamiseen muitten liikennemuotojen rinnalle tarvitaan vahva poliittinen tahtotila. Sen eteen on tehtävä kovasti töitä.

- Vesiteiden rakentamisella on kansantalouden kannalta montakin etua. Kuljetus vesiteillä jättää positiivisen energiapolitiittisen jalanjäljen: se on halvempaa ja energian käytön kannalta tehokkaampaa kuin esimerkiksi maantiekuljetukset.

- Suomella on valtavat mahdollisuudet vesiteiden käyttöön. Jo erittäin laaja ja lähes yhtenäinen järvien verkosto mahdollistaa satojen kilometrien pituiset kuljetusreitit. Talvi tosin asettaa tiettyjä rajoituksia niiden käyttämiseen, mutta uudentyypiset alukset voivat kulkea Suomeen jäätöolosuhteissa myös ilman jään-



murtajien apua. Niiden kehittämiseen ja rakentamiseen on satsattava varoja.

- Suurin osa maamme bioenergiavaroista sijaitsee suurten järvien läheisyydessä. Jo sen vuoksi laivat ovat ylivoimaisia suurten massojen kuljetusvälineitä. Ja etenkin Saimaalla vesitiereitit ovat jo valmiina.

Lepän mukaan näyttäisi siltä, että ajatus Saimaan ja Päijänteen vesistöjen yhdistämisellä alkaa saavuttaa yleisempää

hyväksyntää. Sen sijaan Kymijoen kanavointi aiheuttaa enemmän tunteenomaista ja aikaisempiin kannanottoihin nojautuvaa vastustusta.

- Merenkulkulaitoksen aikanaan tekemä suunnitelma Mäntyharjun kanavasta pitäisi toteuttaa jo senkin vuoksi, että tällöin saataisiin aikaan koko Järvi-Suomen kattava vesitieverkosto. Se mahdollistaisi bioenergiaan perustuvien kannattavien laitosten perustamisen edullisimpiin paikkoihin. Ja kanavan rakentaminen työllistäisi huomattavan määrän eri alojen ihmisiä. Ja lähitulevaisuudessa me tarvitsemme paljon työllistäviä kohteita.

- Meidän on kehitettävä myös energian omavaraisuutta, jotta lähivuosikymmeninä olisimme riippumattomia ulkomaisesta tuontienä. Tämän saavuttamiseksi tarvitaan eri puolilla maata sijoitettavia yhdistelmälaitoksia.

Energiatellisuus kaipaa hyviä liikenneyhteyksiä

Timo Fredriksson haluaa saada Keiteleen kanavan valmiiksi

Jyväskylän Energian hallituksen puheenjohtaja Timo Fredriksson kaipaa eduskunnalta yhtä ratkaisua: Keiteleen kanavan töiden loppuunsaattamista. Käytännössä se tarkoittaa siltojen alituskorkeuden nostamista kahdeksaan metriin. Nyt esimerkiksi Leppäveden ja Kuhankosken välillä olevan Vuonteensalmen sillan alituskorkeus on vain 3,5 metriä. Se estää tehokkaasti liikennöinnin kanavalla.



Fredrikssonin mukaan Keski-Suomen oma ministeri Mauri Pekkarinen ymmärtää Keiteleen kanavan valmiiksi saattamisen välttämättömyyden. Mutta tarvitaan tietysti koko hallituksen ja eduskunnan myöntäminen kannanotto, jotta kanava saadaan laivoilla liikennöitävä kuntoon.

- Akerin laboratorio ja käytännössä mm. Siperian pohjoispuolella olevan Koillisväylän olosuhteet osoittavat, että Azipod -järjestelmää käyttävät alukset selviävät ilman jäänmurtaja-apua paksuimmassakin jääkerrostumissa, mitä Suomessa koskaan on.

Fredriksson sanoo, että rauta- ja maantieteytykset ovat hyvät pohjoisesta etelään ja idästä länteen. Mutta vesitieteytykset takaa juuri Keiteleen kanavan siltojen takia. Muutoin vettä pitkin pääsisi Viita-saaren Keitelepohjasta Jyväskylään ja Lahdesta myös Jyväskylään.

- Käyttäisimme mielellämme vesiteitä, jos yrittäjä tai yrittäjiä löytyy. Suunnitteilla olevat uudentyypiset laivat olisivat hyvin edullisia kuljetusvälineitä. Niillä kuljetukset hoituisivat esimerkiksi Keitelepohjasta tuntuvasti edullisemmin kuin rekoilla. Sitä paitsi ne ovat ympäristön kannalta rekkakuljetuksia huomattavasti paremmat.

- Keiteleen kanavan rakentaminen valmiiksi palvelisi myös Keski-Suomen muitakin teollisuuslaitoksia. Päijänteen-Keiteleen altaallahan sijaitsevat myös Metsäliiton ja UPM-Kymmenen suuret laitokset. Ja se mahdollistaisi myös uusien teollisuuslaitosten sijoittumisen suurten vesistöjen äärelle.

Fredrikssonin mukaan Keiteleen kanavaa on arvosteltu mm. siitä, ettei sillä ole kuljetuksia.

- Mutta miten keskeneräisellä kanavalla voisi olla kuljetuksia? Eiväthän isommat alukset sen läpi edes pääse. Kuljetusten vähäisyydestä puhuminen on siten pelkkää hurskastelua ja aikaisempien laiminlyöntien peittelyä.

Biovoimalaitos valmistuu 2010 Keljonlahdelle

Jyväskylän Energia rakentaa parhaillaan Keljonlahdelle biovoimalaitosta, joka valmistuu 2010. Voimalaitos hyödyntää modernia yhteistuotantoteknologioita, jossa tuotetaan samassa prosessissa lämpöä ja sähköä. Se tarkoittaa, että lämmöntuotannossa syntyvällä höyryllä tuotetaan myös sähköä. Yhteistuotannossa on hyvä hyötysuhde. Keljonlahdessa voidaan puusta ja turpeesta

hyödyntää peräti 90 prosenttia. Se on lähes kolme kertaa enemmän kuin perinteisessä lauhdevoimaan perustuvassa energiatuotannossa.

Biovoimalaitos tarvitsee vuosittain 3-5 miljoonaa irtokuutiometriä paikallista kiinteää polttoainetta: kantoja, risuja, turvetta ja ruokohelpiä. Siitä puolet voitaisiin hoitaa vesiteitse. Voimalaitos näläisee viidessä tunnissa 20 rekkakuormallista tai yhden junavaununlaisen Keski-Suomesta peräisin olevaa polttoainetta. Se on Paasikiven terminologian mukaan "hirmuinen määrä".

Lisää laskelmia. Viiden miljoonan irtokuution kuljettaminen 100 kilometrin päästä tekisi rekoilla 7 miljoonaa kilometriä ja laivoilla vain 142 000 kilometriä. Rekat kuluttaisivat polttoainetta 2,8 miljoonaa litraa, mutta laivat vain yhden miljoonan. Ero on huimaava. Kuljetukseen tarvittaisiin ehkä vain yksi laiva, jossa olisi 8-9 henkilöä kolmivuorotyöhön. Heidän palkkakassuksensa olisivat noin 0,75 miljoonaa euroa. Mutta rekoissa tarvittaisiin 136 henkilöä, joiden palkat veisivät jo 7,5 miljoonaa euroa. Mitä tarvitaan Keiteleen-Päijänteen kuljetusjärjestelmään?

Ensiksikin yksi alus. Se kootaan lohkoista paikan päällä. Sitten tarvitaan 10 - 15 alueellista terminaalia, joiden koko olisi 10-20 hehtaaria. Kussakin terminaaliissa käsiteltäisiin vuosittain 200 - 300 000 irtokuutiota bioenergiaa. Tällä suurella järvioltaalla - Keiteleen kanavan valmiiksi saattamisen ohella - tarvittaisiin nyt terminaalien rakentamisesta päättämistä ja töihin ryhtymistä, metsäenergian keräilyä aloittamista ja laivojen suunnittelua ja rakentamista kotimaisilla telakoilla.

Valtiovarainvaliokunnan puheenjohtaja Hannes Manninen: Työllisyyspakettia kasataan vauhdilla ministeriöissä

Valtiovarainvaliokunnan puheenjohtajan Hannes Mannisen mukaan hallitus ei ole lyönyt lopullisesti lukkoon elvytyspakettia ja sen kahdesta osasta. Hallitus kuitenkin ilmoitti 100 miljoonan euron lohkaisemista laman torjuntaan.

- Se sata miljoonaa on tavaltaan vain hetetty summa. Mitään lopullisia päätöksiä ei hallitus ole tietääkseni tehnyt. Nyt eri ministeriöissä selvitetään kohteita, jotka voidaan aloittaa nopeasti ja jotka työllistävät mahdollisimman paljon ihmisiä. Hallitus antaa eduskunnalle lisäbudjettiesityksensä tammikuun lopussa, jolloin helmikuussa työnsä aloittava eduskunta saa sen heti käsiteltäväkseen. Silloin tiedämme, mitä konkreettista



hallitus hakee ja kuinka suuri määräraha arvioidaan olevan tarpeen.

- Ministeriöissä työ on tarkoitus saada valmiiksi tammikuun alkupuolella. Siihen mennessä maakunnat ja eri intressipiirit voivat tuoda tar-

keitä tavoitteitaan ministeriöitten tietoon.

Mannisen mielestä tärkeitä ja toteuttamiskelpoisia ovat kohteet, joista on jo valmiit suunnitelmat ja joiden vaikutus ulottuu pitkälle tulevaisuuteen. Näitä ovat ennen muuta maantiet, rataverkosto ja kannattavat väylähankkeet. Ne tukevat talouselämää.

Kansanedustaja Mannisen mukaan valtiosihteerin Raimo Sailas kokoa sen paketin, joka aiotaan toteuttaa ensi vuoden alkupuolella.

- Tiedämme, että normaali taloudellinen toiminta supistuu ensi vuonna ja ehkä seuraavanaakin. Se tarkoittaa sitä, että erityisesti työllistäviin toimiin täytyy löytyä varoja.

Metsäteollisuuden ja metsäsektorin toimintaedellytystyöryhmä Loppuraportti 30.09.2008

Lausumia vesiteistä koskien:

Kotimaisen puuraaka-aineen hankinnan tavoiteltu kasvu sekä teollisuus- että energia- käyttöön tulee lisäämään toimivan liikenneväylästä merkitystä. Erityisesti alemmalla tieverkolla, mukaan lukien metsä- ja muut yksityistiet sekä suurella osalla rataverkkoa metsäteollisuuden puuraaka-aineen kuljetukset muodostavat valtaosan tavaraliikenteestä. myös vesiliikenneväylien kehittämiseen on investoitava.

Väliarportissaan 15.2.2008 työryhmä esitti merkittävää lisärahoitusta puutavaran kuljetuksen kannalta tärkeän alemmanasteisen tie- ja rataverkon peruskorjaukseen ja ylläpitoon. Kehyspäätöksessään maaliskuussa 2008 valtioneuvosto päätti pitkälti työryhmän esityksen mukaisesti parantaa puuhuollon kannalta tärkeitä tie- ja rataverkkojen sekä vesiväylästä osia lisäämällä ja kohdentamalla tähän tarkoitukseen

vuosien 2008 - 2011 kaikkiaan 225 miljoonaa euroa.

Työryhmä esittää, että metsäteollisuuden toimintakyvyn edellyttämistä liikenneinvestoinneista, mukaan lukien vesiväylien kehittämisen, tehdään erillinen selvitys siten, että sen tulokset ovat käytettävissä vuoden 2011 hallitusohjelmassa laadittaessa.

Katso sivu 12

SVY seminaari Amsterdamissa 24.10. 2008

Karl Hamberg, Aker Arctic Technology Oy

Uudella teknologialla uusiin ympärivuotisiin liikennejärjestelmiin

Tavarakuljetukset Euroopan sisäisillä vesireiteillä ja lyhyillä meriosuuksilla ovat volyymiltään valtavat. Tekninen mahdollisuus säännöllisiin kuljetuksiin on generoinut mittavan liiketoiminnan. Laaja infrastruktuuri, mukaan lukien tuotantolaitosten sijoittaminen, kanavat, väylät, satamat, tavaraterminaalit, aluskalusto, liityntäliikenne on muotoutunut luonnollista tietä taloudellisten lainalaisuuksien mukaisesti.

Euroopassa on muutamia, merkittäviäkin, vesireittejä jotka suljetaan talvikaudeksi. Sellaisia ovat Saimaan kanava, Keski-Ruotsin halki kulkeva Vänerne-ritti, Volga-Don kanavayhteys Kaspianmerelle, vesireitti Pietarista Mustalle Merelle, yhteys Pietariin kautta Vian merelle, Siperian suuret joet. On aika helppo ymmärtää että kuljetusten kausittainen sulkeminen estää laajemman ja taloudellisiin vesikuljetuksiin perustuvan infrastruktuurin kehittymisen. Joko sopeudutaan siihen että kuljetuksiin tulee katkos, tai investoidaan rinnakkaiseen järjestelmään, kuten rautatie- tai maantiekuljetukset. Näinhän tilanne oli myös Pohjanlahden alueella ennen kuin laivaliikenne saatiin ympärivuotiseksi.

Viime vuosien tekninen kehitys on tuonut mallituksen jäissä kulkevan aluskaluston suorituskykyyn. Ns. Aker Arctic DASTM-periaatteella toimiva alus on suunniteltu kulkemaan vaikeissa jääolosuhteissa perä edellä, kääntyvän ruoripotkurin vetäminä. Konseptin läpimurto saatiin talvella 1993, kun konvertoitu tankkeri MS LUNNI osoitti verrattomasti paremman kulkukyvyn perä edellä vaikeissa jääolosuhteissa. Aluksen tavanomaiset potkuri ja peräsin oli vaihdettu 11,4 MW tehoseen Azipod ruoripotkurilaitteeseen. Etu on merkittävä sekä tarvittavan konetehon että äärimmäisen "läpäisykyvyn" kannalta. Tekniikka sinänsä ei ole sidottu Azipod-laitteeseen, siihen soveltuu myös riittävän lujaksi mitoitettu mekaaninen "Z-veto" ruoripotkuri.

Tekninen kehitys myös joki- ja sisävesialustan suhteen voidaan jakaa aikakausiin ennen ja jälkeen DAS-toimintaperiaatteen.

1970-luvulla Neuvostoliitto päätti avata Koillisväylän ja

siihen liittyvät suuret Siperian joet liikenteelle. Suomessa rakennettiin mm. matalakulkuisia jokijäänmurtajia:

- Kapitan Chechkin luokka. Syväys 3,25 m, Leveys 16 m, tavanomaiset potkurit, yhteisteho 3300 kW, 6 laivaa.
- Kapitan Evdokimov luokka. Syväys 2,5 m, Leveys 16 m, tavanomaiset potkurit, yhteisteho 3800 kW, 8 laivaa.

Saimaan kanavan liikenteeseen rakennettiin MS ARPPE, syväys 2,8 m, leveys 12,5 m, yksi 1500 kW potkuri kääntävissä suolakkeissa.

Eräänlainen kuriositeetti oli MS RÖTHELSTEIN, jonka tilasi sähkövoimayhtiö Donaukraft AG. Sen tehtävänä on varmistaa liikenne Tonavalla ja myös purkaa jääkasautumia voimalaitospatojen alueella. Aluksen leveys on 10,0 m, syväys 2,0 m, koneistona 2 azipod laitetta 550 kW. Alus selviää 1,7m paksussa tasaisessa jäässä ja 2 m paksuissa valkeissa.

Ensimmäinen "uuden aikakauden" alustyyppi joka mitatusuhteiltaan soveltuu myös mataliin sisävesiin, on MS ARCTICABORG. Se suunniteltiin pohjoiselle Kaspianmerelle jossa on matala vesi ja talvisin erittäin vaikeat jääolot. Se pystyy kulkemaan jopa 1,0 m paksussa jäässä ja, mitä tärkeintä, läpäisemään jäävallin ja kasautumat jotka voivat ulottua merenpohjaan asti. Syväys on 3,0 m, leveys 16,4 m, potkuriteho 3220 kW jakaantuneena kahdelle Azipod laitteelle.

Puhuttaessa sisävesiliikenteestä ei ehkä ensimmäisenä tule mieleen Siperian suuri Jenisei-joki. Onhan se varsin leveä ja laivaväyläkin on 9 m syvä. Kuitenkin, OAO Norilsk Nickel on vuosina 2006-2009 pystyttänyt ympärivuotisen kuljetusjärjestelmän joen varrella sijaitsevaa Norilskin kaivoskombinaattia palvelemaan. Tehtävään suunniteltiin ja rakennettiin AARC:n ja telakan yhteistyönä innovatiivinen Aker Arctic DASTM periaatteella toimiva konttialaiva MS Norilskiy Nickel. Alustyyppi on käytännön työssä ylittänyt kaikki odotukset ja tyypistä valmistuuden vuoden 2009 helmikuuhun mennessä kokonainen viiden aluksen laivasto.

Aker Arctic Technology Oy (AARC) muodostettiin erilliseksi yhtiöksi vuoden 2006

alus, kun Aker Yards Oy (nykyinen STX Finland Cruise Oy) päätti keskittyä risteilijöiden ja Ro-Pax lauttojen rakentamiseen. AARC:in on koottu Suomen telakkateollisuuden koko arktisen osaamishistoriallinen tietotaito. Onhan STX-Finland Cruise Oy muodostunut Wärtsilän, Valmetin, Hollmingin ja Raum-Repolan fuusioiden tuloksena kahden vuosikymmenen aikana.

AARC on rakennuttanut uuden jäämallikoelaitoksen Helsingin Vuosaareen. AARC:n toimialaan kuuluvat jäämallikokeet, suunnittelu- ja konsultointitehtävät, kenttätutkimukset, jää-expeditiot, kokeet ja mittaukset laivoilla. Henkilöstöä yhtiössä on 32.

AARC:ssa on tehty tutkimustyötä myös sisävesiliikenteen jää-ongelmien parissa. Ehkä kiinnostavin hiljattain tehty selvitys liittyi Kymi-Mäntyharjun kanavahankkeeseen. AARC:ssa tehtiin tutkimuksia LVM:n, MKL:n, VTT:n, Etelä-Savon maakuntahallituksen ja Järvi-Suomen Kanavien neuvottelukunnan tilauksista. Tärkeimpiä osia olivat vertailevat jäämallikokeet tavallisella ja DASTM aluksella kanavassa talviolosuhteissa. Viipurinlahden jääolosuhteiden selvitys, sekä kuljetusjärjestelmävertailu jossa verrattiin simuloinnin avulla viittä erilaista kuljetusjärjestelmää. Ympärivuotiseen liikenteeseen suunniteltu DASTM-alus ja proomu-erälaivajärjestelmä todettiin tutkimuksessa selvästi muita edullisemmiksi. Esimerkiksi 2 m sohjorännissä DASTM-alus pystyy ylläpitämään jopa kolminkertaista nopeutta verrattuna samantehoiseen perinteiseen laivaan. Myös ohjailu- ja kääntymiskyky ovat ylivoimaisia. Selvityksiä on raportoitu myös EU:n INLATRAS loppuraportissa (www.inlatras.org).

On ymmärrettävää että kuljetusjärjestelmäpäätöksiä tehdään vuosikymmenien perspektiivillä. Uusi tekninen läpimurto avaa uusia mahdollisuuksia, mutta infrastruktuurin sopeuttaminen vie aikaa. Onhan kyseessä muutokset sekä kuljetusjärjestelmään että tavaravirtoihin, jopa prosessilaitosten sijoituspäätöksiin. Usein tekninen innovaatio mahdollistaa uudenlaisia kannattavia liiketoimintaa, mutta sen täyden potentiaalinen hyödyntäminen vaatii



Tonava-jäänmurtaja RÖTHELSTEIN jääkokeissa.



MS ARCTICABORG talvisella Kaspianmerellä vetämässä proomua, edeten perä edellä.



MS ARCTICABORG talvisella Kaspianmerellä vetämässä proomua, edeten perä edellä.



Taiteilijan visio DAS-joki-merialuksesta.

myös muutoksia aikaisemman toimintatapaan, jotta siitä saataisiin täysi hyöty. Barentsin merellä MT "Ui-

kun" prototyyppimatkoista kului 15 vuotta siihen, että Aker Arctic DASTM-periaatteen perustuvat ensimmäi-

set öljyn arktiset vientikuljetusjärjestelmät otetaan käyttöön.

SVY seminaari Amsterdamissa 24.10. 2008

Current State and Prospects of the Integration of the Russian Inland Waterways in European Transport System.

Dr. Alexander Kuznetsov

Project manager with

"Marine Construction and Technology" Ltd (MCT)

St. Petersburg, Russia

The MCT company, being one of the leading design and construction company in Russian maritime transportation business, monitors very carefully the problems of the country's Inner Waterways Transportation System (IWTS). This paper deals with some matters resulted from the company's own researches, thus not obligatory reflecting the official point of view.

The Inner Waterways as a System

Any practically used Inner Waterways give an example of a generalized Transportation System. This system is intended to be open, i.e. interacting with other systems. The "other systems" are regarded as ones of upper, this and lower levels. Accordingly, any IWTS should be studied in the paradigm of the unified system approach. The main components to be explored under this approach are:

1. Demands
2. Transportation ways
3. Transportation vehicles
4. Terminals
5. Operational background

1. Demands over Russian Federation Integrated Deepwater IWTS (RFIWS)

Domestic demands: facts

- connects 86 subjects of Russia
- annually transports 23 M passengers
- annually transports 130 M t of cargo
- 67% of 130 Mt are inert cargo (mineral, construction materials)
- 11% are oil and oil products
- 6% are timber/lumber
- total mileage accounts for 90 B t-km
- the only connection for RF North

Foreign demands: facts

- connects 44 countries
- annual export volume is around 15 M t
- annual import volume is around 1.0 M t
- 60% of ops are international transportation
- market capacity is 700 M USD
- the expected meridional growth
- The expected growth from Black Sea region
 - alumina from South Europe to W&E Siberia
 - transit to Perm, Samara, Aktau for rails
 - crude oil from Aktau (Kaz) in tankers
 - transit cargo from SEA region
 - grained and bulk sulphur southward
 - containers bound southward

Passenger traffic demands: facts

- on some routes the foreigners account for 90%
- annually about 150 K foreigners
- around 150 different routes (3-20 days)
- 75% of the routes in European part of Russia
- the most popular is the Msc-SPb route
- over 1000 passenger ships of 157.4 K psngr capacity
- connection to Donau (thus Ger, Aus, Slo, Hun, Cro, Jug, Bul, Rom, Mol, Ukr)
- possible Integrated Great European Cruise ring
- Possible double fold in tourists - if only the infrastructures are modified
- over 190 big vessels

2. Transportation ways

Some 6.5 Thousand km of RFIWS by the European agreement of 26.09.1997 were acknowledged as meeting the highest standards of international water ways, which enables the seamless transportation to be performed by mixed sea-river vessels. RFIWS permits the draught of 4m (except two legs of 54 and 107 km long, with the limitation of 3.3-3.5 m). RFIWS is divided into two parts: Northern and Southern ones.

- Northern part: Baltic sea, Neva, Ladoga, Svir, Onega, White sea, BBC, koye water reservoir, Kubenskoye lake, Suhona, Vychegda
- Southern part: Moscow canal, Moscow river, Oka, Vetluga, Sura, Kama, ya, Don, Azov sea

The vision of a design and project organization.

In 1703 -1811 Vyshnevolozkaya, Mariinskaya and Tichvinskaya water systems were created, with Znynskaya, Severo-Dvinskaya and Moskvoretzkaya lock systems added later. The Stalin (Belomorsko-Baltiyskiy) Canal was open in 1934. Today the Moscow canal is 70 years old, Volgo-Don ship canal is 55 years old. The completion of Volgo-Balt in 1960th finished the creation of RFIWS.

Main elements of the system are Volgo-Baltic water way on the North-West and Volgo-Don ship canal on the South. These two constructions connect all the water regions together. Despite the permanent growth of passengers and cargo flows, their capacity is already exhausted. The lock chambers and fairways at Volgo-Don cannot accommodate 10 K t dwt ships. The leg Astrachan-Volgograd can have the draught limitation depending upon the water debit through Volgograd water node.

Today the shunting string of 18 lock at Volgo-Don is constructed, thus enabling the draught of 5.5 m and width at the bottom level 62 m (for 10 K t dwt ships). This will not only increase the cargo volume up to 30 M t, but give the Caspian states the access to the Black Sea and Mediterranean, thus changing their geopolitical status. By economical, water resource, geological and hydrological factors this solution is more attractive than 'Eurasia' and 'Kazak' projects. The consortium of Russia, Kazakhstan, Azerbaijan, Turkmenia and Iran is formed in order to work over the project and the construction works to be started 2010-2015.

3. Transportation vehicles

Facts:

- Russia river register accounts 30 K different vessels
- Out of this transport vessels are 15 K (self-propelled ships and barges)
- Total cargo capacity is 12 M t
- Out of it 2.5 M t are oil tankers
- Total power of tug-boats is 2 M KWt
- Last 15 years decreased the fleet by 15%
- Even these ships stay idle (especially on East)
- The average age of the fleet is over 25 years

State and future:

The special role plays the mixed sea-river fleet. These vessels can call between European Sea and Russian river ports. Today there are over 1100 vessels of the kind and they transport over 30 M t of cargo. 90% cargo handled by big shipping companies (Volotanker, Severo-Zapadnoe parohodstvo, Volzhskoye parohodstvo, Belomorsko-Onezhskoye parohodstvo). Beyond the proven profitability, these vessels operated all around the year. While 3-8 month period when the inner waterways are frozen and river vessels stay idle anchored, sea-river ships go to seas and earn money. There are special shipbuilding programs for the vessels up to 6,500 t. In 2006 in Russian Federation over 140 ships of this kind were built, while the demand is 500 (with joint cargo capacity of 4.5 M t annually) with the potential supply only 300 vessels. The state should give a support to the shipbuilders by leasing schemas to close this gap.

4. Terminals

Though Russia has the inner waterway systems of the biggest length in the world, it is used far below its capacity and very unevenly over the regions.

Facts:

- There are 126 river ports in Russia
- The majority of the port have rail connections
- The volume of cargo handled is over 200 M t
- The capacity is used for 40-50%
- The maximum level of 580 M t was recorded in 1998
- Mid 1900th it was less than 100 M t
- After 1999 it growth: in 2004 130 Mt and 30 M passengers
- River transport in RF is only 4% of cargo transport

General description:

In 1990th the state walked away from this business and reserved only control and supervision functions. In their current state, Russian river port facilities and equipment are in a very poor condition and do not match the modern demands for terminal complexes. The most severe common problem is the physical state of berths. The crane is out-of-date and with insufficient lifting capacity.

5. Administrative background

Today EU, UN, Central Rein Navigation Commission, Donau Navigation Commission actively work on harmonization of acts and standards. In the frames of Russia and EU partnership agreement RF took some obligation to open the inner waterways to foreign flag. It will allow to start cargo and passengers transportation over "the Great European Water Transport Ring". The existing navigation aids system provides the required safety, but norms and standards concerning the space between fairways and vessels differ greatly from European ones. There are differences in information system, navigation signs and charts provision.

All these circumstances create the risk of accidents and loyal suits to Russian waterways. Norms and legislation issues for that still are to be developed. The status and responsibility of pilots on foreign flag's vessels are unclear, the working language to be stipulated, radionavigation equipment and radio frequencies to be selected, accident investigation and statistics procedures are missing, along with insurance and responsibility rules. Due to the efforts of EEC UN technical demands for ships, rules and signals are brought to proximity.

The differences are not dramatically big, could be overcome with only time and willingness needed.

Challenges, problems and perspectives

- Total length of all-Russian IWTS is 102 ths km
- Out of it 45 ths km with guaranteed dimensions
- Out of it 21 ths km with navigation lights
- There are 700 locks, canals, dams, lifts etc.
- In service over 2000 ships of technical fleet
- 11 river port of 126 are open for foreign flag
- Out of 335 facilities subject to declaration 12 are in dangerous state
- 75% are in exploitation for over 75 years
- The losses due to limited legs are 30 M t
- Cargo volumes reduced 6 times from the former days
- In 1990 Volgo-Balt was 4 m deep and 80 m wide, transit Cherepovets to SPb in 3-3.5 days
- Today depth is 3.5 m, dwt less than 4000 t
- Delays doubled, transit times grew to 2 days
- Annual financial losses are 36 M euro
- The directions of development are set by the Transport strategy of RF up to 2020, Concept of inner waterways transport development, subprogram Inner waterways of the Federal program "Modernization of Russian Transport System 2002-2010"
- Estimation of investments in RFIWS reconstruction up to European standards is 9 000 000 000 000 rubls
- The short future is the project of "shipping horseshoe" Caspian Sea-Volga-Volgo-Don canal-Don-Azov-Black Sea and to Donnau
- Russia proposed to EU to take a part in transport corridor Volga-Don-Donnau with entrance to Caspian Sea, which will allow to transport over 15 M t cargo annually
- To speed up the project RF MoT invited EU to invest Kokchetav and Gorodetz hydro nodes as well as in construction of 10 terminals all year terminals (200 M euro)
- The distant future is to create Big Transport Ring (Neva, Volga, Don, Mein, Rhein, Azov, Black and Baltic seas)
- It will increase the volume to 100 M t per year
- The foreign flag navigation on this leg will open the transportation over the Europe an Great Ring (Black Sea, Donnau, Mein, Rhein, VolgoDon canal, Baltic sea, Neva, VolgoBalt water way)
- In the Concept of IWTS explicitly stated the foreign flag prohibition
- To do with this ban is a precondition for WTO and free navigation convention
- The reconstruction of the RFIWS will be done in two steps: first, reconstruction of Rostov-Astrakhan leg (ITC "North-South", India-Iran-Russia-N Europe)
- Unification of the depth all over RFIWS

The most serious challenges

- the huge amount of construction work, dredging and capital investments needed;
- limited navigation period dramatically effecting the payback terms of investments;
- long transit and consolidation times inconvenient for small transport companies;
- seasonal variations of traffic not welcomed by container shippers.

SVY seminaari Amsterdamsa 24.10. 2008

Great European Container Ring

Mikhail Pimonenko

Centre "ILOT", Director

North-West Russia Logistics Development and Information Centre "ILOT" proposes an idea of international project, devoted to development of container transportation by inland waterways of Europe Union and Russia.

Project Justification

Specific features of inland waterways within European Union and the Russian Federation (such as extension on large distances, deep waters, coverage of large territories, presence of developed system of channels and water locks) give opportunities for wider and co-ordinated use of the system as a major transport artery.

Existing transport situation restrains steady development of trade links between the European Union with other countries. First of all, it may be explained that current transport infrastructure cannot guarantee keeping of high freight flow rates between the European Union and the Russian Federation, as well as makes it impossible to expand trade in direction EU – Kazakhstan – China, EU – Iran. Moreover, lack of modern transport infrastructure in new EU member-states decelerates integration of these countries in the EU and predicted synergy effect becomes doubtful. Development of international container traffic on the basis of inland waterways of Major European Container Rim: Rhine – Maine – Maine – Danube canal – Danube – Black Sea – Azov Sea – Don – Volga-Don canal – Volga – Caspian Sea – Volga-Baltic canal – Neva – Gulf of Finland –

Baltic sea should be a key for development of transport links between EU member-states, the Russian Federation and their partners.

To address this targeted objective, co-ordinated actions of above countries for development of inland container traffic and associated intermodal infrastructure within Great European Container Ring, as well as harmonisation of regulations and rules for such container traffic are required. Such approach will be an incentive for improvement of container traffic level, as well as for creation of cost-efficient interaction with railway and motor transport, at the same time covering all countries within Ring boundaries.

This Project assumes co-ordinated activities of European and Russian partners aimed at identification of transport barriers and development of action plans for their rectification, development of a common strategy for harmonisation of technical and regulatory specific features pertaining such traffic through inland waterways of several countries, justification and attraction of investments required for development of river transport within Great European Container Ring.



Project Targets

The following is required for successful implementation of identified objectives and practical effects for all interested parties:

- Investigation of interests and a circle of interested parties for implementation of GECC Project;
- to devise recommendations for clarification of national and regional strategies for development of transport networks with consideration of necessity to develop Great European Container Ring;
- to co-ordinate regulatory and production rules for ports and operators of container traffic on Great European Container Ring, as well as to ensure compliance of data exchange formats and technologies;
- to ensure harmonisation of Great European Container Ring transport corridor performance with applicable international and Russian transport laws;
- to work out a model of container traffic operator performance on Great European Container Ring and recommendations for expansion of activities for existing operators;
- to make preliminary provisions for activities of a permanent Forum for the Great European Container Ring, including representatives of national and regional level authorities and business representatives. The Forum will proceed activities for Great European Container Ring performance and development.

Predicted Results

By the end of Project preparation, we may estimate the following results:

- recommendations to clarify development strategies for transport networks and regulatory co-ordination of river traffic with consideration of conditions required for Great European Container Ring development;
- model and business justification of container traffic operator performance on the Great European Container Ring and expansion of activities for existing operators;
- recommendations for the most efficient scheme to involve transport companies, ports, regions in performance of the Great European Container Ring. Such scheme will create a basis for attraction of the EU new member-states (Hungary, Romania, Slovakia, Bulgaria) and other European countries (Croatia, Serbia, Ukraine, Moldova), regions of the Russian Federation, Black Sea and Caspian Sea states into a unified transport network;
- permanent Forum for the Great European Container Ring performance and development;
- information to facilitate GECC Project results for development of river container traffic on the Great European Container Ring for inclusion in international and national strategies, programs and plans of transport sector development.

Presumable Partners

- North-West Russia Logistics Development and Information Centre ILOT, St.Petersburg;
- Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Germany, Bremen;
- Finnish Waterway Association (FWA), Finland
- North-West Shipping Company, Russia, St.Petersburg;
- Ust-Luga Commercial Seaport, Russia, St.Petersburg;
- Volgograd river port, Russia, Volgograd;
- Transphera Group, Russia, St.Petersburg.
- Institute of Economics, Karelian Scientific Centre RAS

SVY seminaari Amsterdamissa 24.10. 2008

Ensimmäinen ultrakevyt, hakeetta kuljettava sisävesilaiva laskettaneen vesille 2010.

Historia, lyhyt versio

Sisävesikuljetukset ovat ympäristöystävällinen ja edullinen kuljetustapa verrattuna kumi- tai rautapyörin. Tämän ovat niin EU-viranomaiset kuin Jyväskylän Energiaa johtokin todenneet jo vuosikymmenten kuluessa, jolloin Jyväskylän Energia alkoi suunnitella uuden biovoimalan rakentamista. He näkivät selkeästi, että kuorma-auto on liian pieni yksikkö yksin kuljettamaan heidän valtavat, useaan miljoonaan kuutiioon kohoavat vuosittaiset biopolttoainemääränsä.

Biovoimalan toiminnan turvaamiseksi Jyväskylän Energia tarvitsee myös sisävesitietä tyydyttääkseen tämän miljoonan kuutioiden turve- ja haketerpeen. Heidän todellinen kuljetustarpeensa on ollut riittävä peruste sille, että uuden laivan kotimainen suunnittelu aloitettiin viime vuonna. Nyt vuoden 2008 aikana suunnittelu on saatu hyvään vauhtiin.

Suunnitelmien mukaan ensimmäinen ultrakevyt jäissä kulkeva hakeetta biovoimalaan kuljettava sisävesilaiva (Bioship 1) aiotaan rakentaa täysin kotimaisiin voimin, ja se voidaan laskea vesille vuonna 2010. Päisi uudentyyppisen laivan, sisävesikuljetukset Suomessa tarvitsevat kokonaan uuden kuljetusjärjestelmän, jotta ne kannattavat. Konventionaalisia satamia, kuorma-autoja, kauhakuormaajia tai satamanoistureita järjestelmässä ei tarvita, vaan lasti imetään rannalta pneumaattisella lastaus- ja purkujärjestelmällä putkia myöden laivaan jopa 100 metrin etäisyydeltä.

Nämä turve- ja haketerminaalit, joihin risut, kannot ja hakukäytävät tuodaan haketusta varten, antavat arvioiden mukaan alkukeräyksessä, alkukuljetuksessa ja haketuksessa elannon noin 30-50 hengen. Näitä terminaleja tarvitaan Saimaan ja Päijänteen vesiliikenteeseen yhteensä noin 30-40 kpl eli uusia työpaikkaa tulee 900-2000 henkilölle.

Sisävesikuljetuksiin oli jo vuonna 2005 olemassa valmis hollantilainen konsepti, johon päädyttiin m.m. EU:n tuke-
man Creating-projektin yhteydessä EU:n komission, Jyväskylän Energia ja Vesiliikenneyhdistysten yhteistyönä <http://www.jenergia-lehti.fi/> Ultrakevyttä jäissä kulkevaa laivaa kotimaisiin voimin rakentamaan ja suunnittelemaan on Kotkaan perustettu erillinen yhtiö (Laffcomp Oy), kun taas toinen kotimainen yksityinen yhtiö (Biolaivat Ky) vastaa laivan operoinnista. Laivan rahoitus on saatu järjestettyä.

Tämä hanke, joka luo uusia työpaikkoja niin maaseudul-

le hake-biopolttoainerintamalle kuin kaupunkiin laivanrakennusallalle, odottaa nyt - joulukuussa 2008 -. Finnve-
ran käsittelevän takuupyyntö-
asiat alustakuulain mukaisesti mahdollisimman pian. Sen jälkeen voidaan Jyväskylän Energian kanssa solmia lopullinen rahtaussovitimus, joka sitten johtaa laivan rakentamiseen ja sen käyttöönottoon suunnitellussa aikataulussa.

Bioship 1

Perusratkaisu

Bioship 1-laivan suunnittelun lähtökohta: on siirrettävä mahdollisimman edullisesti noin puolet 5 milj. m³:stä biopolttoainetta, joka on kuljetettava metsästä terminaalien (veden ääreen), jossa sen annetaan kuivaa yksi talvi, minkä jälkeen se haketetaan ja laivataan biovoimalalle. Jyväskylän Energian tarve oli saada vakuus aluksen ympärivuotiseen liikennöinnistä, koska heidän tarpeensa keskittyy erityisesti vuoden kylmimpään aikaan. Biopolttoainerintamalinan tulee olla rannalla, ja laivan sellainen, että sillä voidaan lastata taloudellisesti. Terminaaleja on Päijänteen kuntien kanssa viime kesänä kartoitettu ja suunniteltu niille paikallisia operaatioita ja operaattoreita. Paikallinen hake tehdään ja edelleen kuljetetaan Jyväskylään läheltä autokuljetuksina ja muualta laivalla.

Taulukosta käy ilmi mm. miksi pneumaattinen, ilmalla toimiva iso "pölymuri" on ekologisin.

Laivan lastaus- tekniikka
Hyödyt
Haitat
Huomiot
Lastaus järjestettynä maista erilaisia tekniikoita käyttäen
Laivalle teknisesti halpa, mahdollistaa halvat laivat
Maahenkilöstön tarve. Erilliset tekniikat jokaiseen lastauspaikkaan.
Laivahenkilöstö "turhan panttina" lastauksen ja purkauksen aikana. Kokonaisuutena kallis, kun 15 satamaan joudutaan investoimaan.
Siltä maihin
Laivalle halpa ja toimiva ratkaisu, mahdollistaa halvat laivat.
Kuljetusketjun kokonaiskustannukset suuret, henkilöstöä ja koneita vaativat.
Laivahenkilöstö "turhan panttina" lastauksen ja purkauksen aikana.
Laivalla olevat hihnakuuljetimet
Raskaat, hankalat siirtää laivasta maihin.
Tarvitsee maissa lastin hihnalle siirron. Kokonaiskustannukset suuret, henkilöstöä ja koneita vaativat.
Laivahenkilöstö "toisissa lastauksen aikana".

Laivan lastaus tekniikka	Hyödyt	Haitat	Huomiot
Lastaus järjestettynä maista erilaisia tekniikoita käyttäen	Laivalle teknisesti halpa mahdollistaa halvat laivat	Maahenkilöstön suuri tarve. Erilliset tekniikat jokaiseen lastauspaikkaan	Laivahenkilöstö "turhan panttina" lastauksen ja purkauksen aikana
Siltä maihin	Laivalle halpa ja toimiva ratkaisu mahdollistaa halvat laivat	Kuljetusketjun kokonaiskustannukset suuret, henkilöstö ja kone intensiivinen	Laivahenkilöstö "turhan panttina" lastauksen ja purkauksen aikana
Laivalla olevat hihnakuuljetimet	Raskaat, hankalat siirtää maihin	Tarvitsee maissa lastin hihnalle siirron. kokonaiskustannukset suuret, henkilöstö ja kone intensiivinen	Laivahenkilöstö "toisissa lastauksen aikana"
Pneumatiikka ja lastausputki maihin	Kulkee laivan mukana, ei satamainvestointeja, laivan henkilökunta hoitaa koko lastauksen ja purkauksen.	Laivan tehontarve suuri	Tehontarve vastaa laivan jäissäkulkuominaisuuksia

Pneumatiikka ja lastausputki maihin

Kulkee laivan mukana, ei satamainvestointeja, laivan henkilökunta hoitaa koko lastauksen ja purkauksen. Laivan tehontarve suuri. Tehontarve vastaa laivan jäissäkulkuominaisuuksia.

Tämän suuren valinnan jälkeen – jossa selvisi, voidaan-
ko lähteä edes periaatteessa järjestämään sisävesikuljetuksia – tulivat vasta kysymykset, miten itse laivaa saadaan Päijänteen ekologiset vaatimukset täyttäväksi ja toiminnaltaan kannattavaksi.

Kestävän kehityksen mukainen laivasuunnittelu sisävesille
Jo lähtökohdiltan toiminta, joka muuttaa kuorma-auto-

jossa yli 50 km:n matkat tulee suorittaa muilla kuin kumi-
pyörillä.

Päijänteen kirkkaat vedet tulee suojata kaikelta saasteelta. Bioship 1 -suunnittelun minilähtökohdista on turvallisuu-
suus: esim. navigointilaitteisiin tulee kaksinkertainen varmistus ja koneisiin paikoin jopa nelinkertainen.

Bioship 1 on 110 m pitkä ja 14 m leveä ja ui 2,4 metrin syvyydessä sekä ottaa lastia minimissään 7000 m³. Alus on varustettu neljällä erillisellä moottorilla, neljällä sähköä tuottavalla generaattorilla ja neljällä eri potkurilla eli turva "black-outia" vastaan on nelinkertainen. Lisäksi alus käyttää polttoainenaan maakaasua nesteytettyä (LNG) noin 170 asteeseen pakkanen puolelle.

Laiva lastaa noin 2000 m³ tunnissa, joten se on kolme – max. neljä tuntia terminaalien kupeessa-laivaväylällä -
maximissaan 100 metrin etäisyydellä kasasta, ei välttämättä edes laiturissa (koska niitä ei ole) ja lähtee sitten tyhjentämään lastinsa Jyväskylään. Laivan henkilökuntaa on 4 laivan päällä; he ajavat, lastaavat ja purkavat laivaa yöstä päivää noin viikon kerrallaan ja ovat sen jälkeen viikon vapaalla.

Laivan tekniikasta, huollosta ja korjauksista huolehtii erillinen maahenkilöstö ulkoistettuna toimintana. Heillä on suora reaaliaikainen yhteys kaikkiin laivan koneistoihin ja laitteisiin, ja he lähtevät laivalle aina tarvittaessa ja tankkaavat laivan aina kun laiva saapuu Jyväskylään.

enemmän lastia. Jyväskylässä se käytännössä merkitsee, että aina kun näette Bioship 1 -aluksen voitte arvioida, että laivassa on lastina 70 kuorma-autollista, joista jopa 10-15 kuorma-autollista johtuu siitä, että laiva on rakennettu uusia materiaaleja hyväksikäyttäen, ja jos on talvi, niin voitte arvioida, että vielä noin 80 cm:n jäässä laiva pysyy kulkemaan omin konein.

Laivan suunnittelu täyttää alla olevat periaatteet

Markkina-aluetta myös maailma

Muualla Euroopassa sisävesiä käytetään tehokkaammin kuljetuksiin kuin Suomessa. Esimerkiksi Ranskassa ja Englannissa on siirretty sisävesikuljetuksiin niin teollisuudessa kuin kaupan alalakin. Englannissa tätä toteutetaan jo jopa suurten tavarataloketjujen ja DHL:n Englannin sisäisessä liikennesuunnittelussa, jossa kumi-
pyöräliikennettä on jo alettu siirtää vanhoille, kunnostettaville industrialismin alku-
ajojen minikanaville. Myös Venäjällä on aloitettu rahaa sisävesiliikenteen laajaan käyttöönottoon.

Tätä samaa laivatyyppiä on mahdollisuus tarjota kansainvälisillekin markkinoille, koska olemme hyvän askeleen edellä ensimmäisten ultrakevyiden laivojen suunnittelussa ja toteutuksessa.

Sisävesilaivoista on käynnissä monta m.m. Lappeenrannan Osaamiskeskustoiminnan kautta liikkeelle lähtenyt selvitys. Muun muassa tämäntyyppisen laivan elinkaarikustannuksia vertaillaan kuorma-autokuljetuksiin ja teräsrakenteisen laivaan sekä kustannusten että ympäristöasioiden suhteen. Myös logistisia malleja rakennetaan. Selvityksiä tehdään niin Lappeenrannan teknillisessä korkeakoulussa kuin Helsingin TKK:n sekä uusien materiaalien osalta saksalaisten toimittajien kanssa. Tämä tarkoittaa, että edelläkuvattua prototyyppiä jatkokehitetään vähintään kolme vuotta kansainvälisille markkinoille EU:n, Saksan ja Suomen valtion tuella.

Veikko Hintsanen, Laffcomp Oy, tj, merikapteeni, EMLog.



Veikko Hintsanen, Laffcomp Oy, tj, merikapteeni, EMLog.

liikennettä joko rautateillä tai vesillä tapahtuvaksi, on kestävä kehitys mukainen. Sata metriä pitkä laiva ottaa 60-70 rekka-autollista lastia uumeniinsa.

Henkilökuntaa laivaan tarvitaan 1:8, myös saastemäärät pienenevät ja yhteiskunnan välilliset/ ulkoiset kustannukset putoavat murtosaan maantieliikenteeseen verrattuna. Tämä ei tarkoita sitä, että maantieliikenne häviäisi, vaan sitä, että erityisesti tässä Jyväskylän Energian projektissa siirtyä ensimmäistä kertaa Suomessa EU:n tavoitteiden mukaiseen logistiikkaan.

Eli vaikka laiva jostain syystä haverioisi, niin missään olosuhteissa ei Keiteleen eikä Päijänteen vesistöön tule polttoaineita, vaan mikäli vuotoja tulee niin, polttoaine haihtuu taivaan tuuliin eikä valu vesistöön.

Meluhaitat tietenkin askarruttavat, mutta vain inurin osalta, joka pitää tietenkin suhina, kun hake kulkee putkessa formulauhtia, n. 300 km/h. Kokonaisuutena laivan äänet ovat kuitenkin puhe-, ei huutoasoa. Suurin ääni tulee haketuksista, mutta se on tekniikalla hallittavissa, ja ääntä imevät myös tulevat haakevuoret, jotka tehdään laivan lastausta varten...

Laivan polttoaineesta huolehtii on Gasum seuraavat 15 vuotta. Pienennämme todella huomattavat määrät hiilidioksidia nesteytetyn maakaasun (LNG:n) käytöllä. Polttoaine tuodaan Porvoon uudesta maakaasun nesteytyslaitoksesta.

Laivan runko, lasti ja henkilöstön tilat on erikoisuunniteltu ultrakeveiksi uusien 2000-luvulla laivanrakennussääntöjen sallimiksi tulleiden kevytmateriaalien avulla. Näitä uusia yhdistelmä-
materiaaleja käytetään matalakulkuihin sisävesilaivaan voidaan jo nyt ja lähitulevaisuudessa ottaa entistä

Paperiliiton Jouko Ahonen:

Tuotekehitys ja monipuolinen logistiikka pelastavat Suomen metsäteollisuuden

Vesitiet -lehti kysyi Paperiliiton puheenjohtajalta Jouko Ahoselta, miten suomalainen metsäteollisuus selviää kriiseistään. Ahosen mukaan avainsanoja ova tuotekehitys ja monipuolinen ja selkeä logistiikka.

Tässä kysymykset ja vastaukset.

1. Metsäteollisuus on kriisisä. Mitä tehdä?

Metsäteollisuuden ongelmat ovat lähes maailmanlaajuisia. Pahimmat ongelmat ovat ns. kypsillä markkinoilla, joissa sähköinen tiedonvälitys on syönyt selvästi paperin kulutuksen kasvua. Valitettavasti nämä markkina-alueet ovat Suomen päämarkkina-alueita eli läntinen Eurooppa. Pahin tilanne on ollut USA:ssa ja jatkuu pahana edelleen Kanadassa.

Suomalaiset paperituotteiden valmistajat ovat keskittyneet pitkälti valmistamaan juuri niitä paperilaatuja, joiden kysyntä ei ole kasvanut odo-

vampia tuotteita. Ja nämä tuotteet eivät ole pelkästään paperia, eivätkä kasvavia määriä pakkaukseen liittyviä tuotteita vaan myös puutuotteellisuus eri muodoissaan tarjoaa lupaavia tulevaisuudennäkymiä.

Suurena ongelmana on säilyttää kotimaiset tuotantolaitokset tuotantokunnossa myös tämän "murrosvaiheen" yli, jona aikana näitä uusia monipuolisia tuotteita kehitetään. Vie nimittäin tuotteesta riippuen useitakin vuosia ennen kuin näitä uusia innovaatioita voidaan hyödyntää merkittävässä kaupallisessa laajuudessa kannattavasti.

2. Alan logistiikkakustannukset ovat hyvin isot verrattuna Keski-Eurooppaan ja muuhun maailmaan. Mitä pitäisi tehdä niiden alentamiseksi?

Metsäteollisuusyritykset keskittyvät liikaa valittamaan kuljetuskustannuksia tuotantolaitokselta asiakkaalle, jotka todellakin pääosin sijaitsevat läntisessä Euroopassa. Kotimaan sisäiset kuljetukset, joiden taloudellista merkitystä ei tule vähätellä, jäävät usein tässä tarkastelussa vähemmälle huomiolle. Toki kuormautorytittäjät on saatettu "taksoitukseksi" melkoiseen ahdistukseen varsinkin, kun polttoaineiden hinnat olivat todella huippukorkealla. Nythän tilanne on näiltä osin hieman helpottanut.



Kotimaiset kuljetusverkot ovat perustuneet viime vuosina lähes pelkästään "kumipyöriin" ja rautateihin, jolloin vesikuljetusten selvitykseenkään ei olla edes juurikaan perehdytty. Kuitenkin tuhansien järvien maassa vesireittejä riittää, kunhan vesireittien varrelle vaan rakennetaan riittävästi monipuolisia terminaleja esimerkiksi raaka-ainneiden lastaamiselle. Pääosin tehdaslaitokset sijaitsevat vesireittien varrella, joten varsinkin pienillä panostuksilla valmiiden tuotteiden kuljettaminen vesiteitse olisi mahdollista.

Kaikkien selvitysten mukaan vesikuljetus on kaikkein taloudellisin ja tehokkain kuljetusmuoto, sillä vesikuljetuksessa kulkee todella suuret tavaramäärät edullisilla hinnoilla vähäisen energiakulutuksen vuoksi suhteessa maantie- tai

jopa rautatiekuljetuksiin. Kehitystyon tuloksena on rakennettavissa sellaisia vesikuljetusproomuja ja laivoja, joilla tai joiden yhdistelmällä tarvittaessa suuriakin valmiita tuote-eriä on kuljetettavissa päämarkkina-alueille eli asiakkaille saakka. Keski-Euroopassahan ovat toimivat vesikuljetusreitit jo nyt, joilla kulkee suuret tavaramäärät. Myös Venäjällä, joka on suomalaisten metsäteollisuustuotteiden potentiaalinen kasvava markkina-alue, on jo nyt kohtuullisen hyvin toimiva vesiteverkosto.

3. Miten näet vesiteiden mahdollisuudet Suomessa?

Mahdollisuudet ovat lähes rajattomat, kunhan vaan löytyy ennakkoluulotonta rohkeutta kehittää niitä ja nii-

hin soveltuvaa kalustoa. Teollisuuden itsensä panostusten lisäksi tulisi myös yhteiskunnan osallistua tähän kansantaloudellisesti tärkeään työhön. Jo tuossa aiemmassa vastauksessani löytyy perustelua tähän kysymykseen.

4. Ovatko kaikki liikenne- muodot - maantiet, rautatiet, vesitiet tasavertaisessa asemassa maamme liikennepolitiikassa?

Eivät suinkaan tällä hetkellä. sillä vesitiet ovat jääneet kehittämättä. Jostain syystä esimerkiksi valtiovalan toimesta ollaan oltu varsin hiljaa vesiteistä.

Tosin syksyllä mietintönsä jättänyt valtioneuvoston asettama ns. Esko Ahon komitea nosti yhtenä asiaina esiin myös vesireittien selvittämisen yhtenä varteennotettavana kustannustehokkaana kuljetusmuotona. Tosin sen jälkeen asiasta ei valtiovalan toimesta ole kuulunut ainakaan vielä mitään.

Usein pelätään, että vesitiet "syövät" markkinoita muilta kuljetusmuodoilta, mutta näin ei tarvitse olla. Esimerkiksi raaka-ainneiden kuljettamisessa vesireittien varrella "kumipyörille" avautuisi aivan uusia mahdollisuuksia. Tämä syöttöliikenne työllistäisi kylä yrittäjiä ja työntekijöitä, tosin ajomatkat jäisivät varmaan

lyhyemmiksi, joka taas ympäristöpäästöjen osalta olisi myönteinen asia. Myös valmiiden tuotteiden kuljetuksessa niin "kumipyörät" kuin rautatietkin voisivat toimia varsin laajalla kapasiteetilla täydentäen tehokasta vesireittien hyödyntämistä.

Sillä eiväthän vesireitit joka paikkaan suinkaan yltäisi, ainostaan keskeiset pääreitit olisivat vesiteitä.

Kaikki syöttöliikenne jäisi edelleen nykyisinkin yleisimmän käytössä olevien kuljetusmuotojen hoidettavaksi. Lisäkuljetuksia toisivat myös ns. bioenergiaan liittyvät syöttökuljetukset.

5. Miten näkisit nämä asiat tulevaisuudessa? Painopisteet?

Kuten edellä olevasta voi selkeästi päätellä, tulisi mielestäni vesikuljetusreitit ottaa tasavertaiseen tarkasteluun suunniteltaessa tulevia kuljetusmuotoja. Suunnitteluvaihe ei saisi kestää pitkään, sillä kaikki kustannussäästöt tulisi hyödyntää mahdollisimman pian. Välittömästi suunnittelun jälkeen tulisi sen pohjalta toteuttaa tarvittavat toimenpiteet.

Olen varsin vakuuttunut siitä, että melkoisen monessa tapauksessa vesireitti olisi se kannattavin ja kustannustehokkain kuljetusmuoto. Näin se tukisi metsäteollisuuden ja myös muunkin teollisuuden säilymistä ja edelleen kehittämistä kotimaassamme.

Säästyneet kuljetuskustannukset voitaisiin ohjata uusien tuotteiden kehittämiseen ja tärkeään tutkimustoimintaan, joilla varmistaisimme pärjäämisemme kovenevilla maailmanmarkkinoilla jatkossakin. On siis viimeinkin todellisten tekojen aika myös vesikuljetusten osalta.

Haastattelu:
Ismo Parkkonen

Apurahoja vesitieliikenteen tutkimuksiin

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

Apurahoja voi hakea ilman erityistä hakupäivää. Seuraava hakemusten käsittely tapahtuu maaliskuussa 2009. Vapaamuotoiset hakemukset tulee osoittaa Säätiön hallitukselle ja toimittaa joko postitse tai sähköpostilla os:

Rannikko- ja Sisävesiliikenteen Säätiö
Hall. puheenjohtaja Harri H Lallukka
Huutokallionkatu 11 A 1
57100 Savonlinna
Puh. 0400 502 862
E-mail: harri.lallukka@welho.com

Lisätietoja Säätiöstä ja apurahoista antaa hallituksen puheenjohtaja (yhteystiedot edellä).

