

SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST



Paperiliiton puheenjohtajan Jouko Ahosen mielestä metsäteollisuudessa tarvitaan ennakkoluulotonta pohdintaa myös koko logistiikkaketjusta. Ei riitä, että raaka-aineet ajetaan autoilla tehtaalalle ja lopputuote, paperirullat, lätkäistään rekan lavalle ja viedään satamaan.

Sivu 3

Jos Merenkulkulaitoksen alkuperäisen suunnitelman mukainen ratkaisu olisi hyväksytty, uutta kanavaparia rakennettaisiin jo nyt. Työssä olisi ainakin satoja ellei tuhansia miehiä, valtavasti koneita ja autoja. Sen vaikutus kuntien talouteen, tulevaisuuden uskoon, työllisyyteen, maansiirtourakointiin, teollisuuteen, kauppaan ja liikenteeseen olisi mittava.

Sivu 6

SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST



Monesti tavaraliikennettä on katsottu ainoastaan valmiiksi jalostettujen materiaalien virtoina. On unohdettu mittavat sisäiset raaka-aine kuljetukset ja niiden systemaattinen kehittäminen ja pitkänajan kokonaisvaltaisen taloudellisuus. Uutena kuljetussuoritteena perinteisen runkopuun kuljettamisen rinnalle ovat nousemassa biomassan mittavat kuljetukset. Nämä kuljetussuoritteet nousevat seuraavan 5-10 vuoden kuluessa vuositasolla noin 15 milj. kuutiometriin

SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST



The English summary

The development of waterways is a national requirement

Sivu 10

Väylän kulkusyvyyys tarkoittaa suurinta suunniteltua syvyyttä, jolla alus voi normaaliolosuhteissa käyttää väylää. Kulkusyvyyys määritellään vertailutason mukaisesta vedenpinnan tasosta, mikä on merellä keskivesi ja sisävesillä purjehduskauden alivesi. Kulkusyvyyys ei tarkoita eikä takaa, että alus voisi kaikissa tilanteissa, kaikissa olosuhteissa ja millä tahansa nopeudella käyttää väylää turvalisesti ilman pohjakosketusriskiä (ks. MKL:n tiedotuslehti 7/12.7.2005)

Sivu 11

SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST



Pääkirjoitus

Siitä puhe mistä puute

Eurooppalaisen liikennepolitiikan "katekismus", ns. Valkoinen kirja, linjaa nykykaikaisen liikennejärjestelmän siten, että sen on oltava samanaikaisesti kestävä niin taloudellisesti ja sosiaalisesti kuin ympäristönkin kannalta. Kansan kielellä tämä tarkoittaa merenkulun ja sisävesiliikenteen edistämistä. Aivan niin - näiden liikennemuotojen edistämistä.

Meillä Suomessa vain näyttää olevan se pieni ongelma, että sana "edistää" ymmärretään kovin monella tavalla. "Se joka tykkää äidistä ei tykkää tyttärestä" ja päinvastoin. Herää väistämättä kysymys, miksi Suomi EU:n jäsenenä ei toimi niiden periaatteiden mukaisesti, jotka se jäsenmaana on ollut hyväksymässä.

Liikenne- ja viestintäministeriön liikenneväyläpolitiikan linjaukset vv. 2004 - 2013 ovat sangen lohdutonta luettavaa vesiteiden kannalta. Vuosien 2004 -

2007 teemahankkeista (340 M.) löytyy vain yksi oikea vesiliikennekohde "Pienehköt vesiväylät ja turvalaitteiden kehittämishankkeet" (8 M.), josta todetaan: "Parannetaan meri- ja sisävesiväylien turvallisuutta ja navigoitavuutta Suomenlahdella, Pohjanlahdella, Saaristomerellä ja Saimaalla". Lisäksi kohdassa "Rahoituksen toteutus" todetaan, että kustannukset katetaan vesiväylämaksuilla. Samoin isojen investointien joukossa on vain yksi kohde "Raahan sataman tuloväylän syventäminen", samanlaisilla rahoituskanneilla varustettuna kuin edellisenkin hanke.

Tulevien vuosien tarkastelu ei ole juuri sen lohdullisempaa luettavaa. Vuosien 2008 - 2013 hankkeista, yhteisarvoltaan n. 2200 M., yhdeksätoista on tiehankkeita, kahdeksan raideliikennehankkeita ja yksi vesiväylähanke (5 M.). On pakko kysyä, eikö meillä nähdä tulevaisuuteen, eikö vesiteiden kehittäminen kansantalouden ja elinkeinoelämän kannal-



ta olekaan tärkeää? Eivätkö vesitiet ole osa suomalaista kilpailukykyä täällä Euroopan laidalla?

Ensi vuonna Saimaan kanava juhlii 150-vuotista historiaansa. Onnea, vesitiet! Voiko tämän "kvartaalikapitalismin" aikana olla parempaa osoitusta kestävästä kehityksestä sekä vesiteiden käyttökelpoisuudesta ja toimivuudesta aikojen saatossa? Valtakunnat ja valtakuntien rajat ovat muuttuneet, mutta yhteydet ovat säilyneet. Eiköhän meidän pienen syrjäisen köyhän Suomen kannattaisi myös tulevaisuudessa panostaa liikenteessämme ratkaisuihin, joista voimme olla ylpeitä vielä v. 2155.

Matti Reijonen
Varkauden
kaupunginjohtaja
Suomen Vesitietyhdistys ry.
hallituksen pj.

Lausunto Kymenlaakson maakunta-kaavaehdotuksesta 21.09.2005

Suomen vesitietyhdistys kiittää mahdollisuudesta esittää näkemyksensä Kymenlaakson maakunta-kaavaehdotuksesta etenkin, kun kaava varautuu vesitietyyteen Kuusankoskelta Suomenlahteen sekä Heinolaan.

Pidämme hyvänä, että tämä vesiliikenteen yhteystarve on huomioitu erillismääräyksenä sekä korostetulla suunnittelumääräyksellä: "Alueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on säilytettävä mahdollisuus kanavayhteyden suunnitteluun ja toteuttamiseen." Tämä vastaa valtakunnallisten alueidenkäyttöavoitteiden periaatetta, jonka mukaan Saimaan ve-

sistöstä tulee olla yhteys Suomenlahteen. Näin maakunta-kaava välittää valtakunnalliset tavoitteet kunnalliseen kaavoitukseen ja viranomaisen edistettäväksi.

Uskomme, että vesiliikenteen tarjoamat mahdollisuudet tulevat korostumaan energian hinnan nousun myötä. Siksi kaikissa visiovaihtoehdoissa tulisi huomioida Heinola-Kuusankosken kanava ja vesiliikenteen yhteystarve Kuusankoskelta Suomenlahteen.

Päijänteen- ja Saimaan vesistöalueiden saattaminen meriyhteyteen Kymijoki-Mäntyharjun Kanavan kautta avaa Kotka-Hamina satamapari-

usia mahdollisuuksia syöttöliikennesatamina ja sitä kautta lisämahdollisuuksia koko Kymenlaakson ja Järvi-Suomen tulevalle kehitykselle. Mahdollisuus kilpailuttaa kuljetuksia eri liikennemuotojen välillä on teollisuuden toiminnan tue kaikissa esitetyissä kolmessa vaihtoehdossa. Avaamalla nopeasti vesitietyyhteys Heinola-Kuusankoski linjauksella Kuusankoskelta Päijänteen vesistöön, mahdollistetaan raaka-puun ja metsähakkeen kuljetukset Pohjoisen Kymenlaakson teollisuudelle.

Suomen Vesitietyhdistys ry
Antero Pulkkanen
toiminnanjohtaja

Eduskunnan kanavaryhmä 8.11.2005

Vesiteiden kehittäminen, kansallinen välttämättömyys

Edellisen hallituksen aikana turvattiin teollisuuden energiatarpeet tekemällä päätös uudesta ydinvoimalasta. Saimalla sitouduttiin myös vaihtoesteiden energiamuotojen kehittämiseen. Kansallisesti merkittävä ns. risupaketti hyväksyttiin ydinvoimapäätöksen yhteydessä. Näillä päätöksillä avattiin tie niin teollisuuden kuin yhteiskunnan energiatarpeiden turvaamiselle.

Jotta teollisuus voisi toimia kilpailukykyisesti ja tulevaisuuteen luottaen, ei pelkkä energian saannin varmuus ole ainut ja riittävä kriteeri jatkuvan kilpailukyvyn turvaamisessa. Nykyään, etenkin meillä Suomessa, ovat logistiset kustannukset nousseet yhä useammin kynnyskysymykseksi vertailussa kilpailijamaihimme nähden. Maantieteellistä sijaintiamme emme voi muuttaa, mutta logististen ratkaisujen osalta on vielä paljon tehtävissä. Voidaksemme luottavaisina katsoa tulevaisuuteen on ratkaisujen oltava kestäviä myös vuosikymmeniksi eteenpäin. Ratkaisumallien on täytettävä kestävä kehityksen vaatteen sekä toimittava kilpailukykyisesti ympäristössä, missä EU:n liikennepoliittiset linjaukset sekä aiheuttaja maksaa periaate tulevat aiheuttamaan runsaita muutoksia.

Liikenneministeriö käy parhaillaan kansliapäällikkö Korpelan johdolla Saimaan kanavan jatkoneuvotteluja Venäjän kanssa. Kanavan jatkosopimus on tärkeä koko Saimaan alueen teollisuudel-

le. Vesitietyyhteyden merkitys tulee korostumaan voimakkaasti tulevina vuosina ja vuosikymmeninä. Siksi onkin tärkeää, että Saimaan kanavan vuokrasopimus saadaan pikaisesti neuvoteltua, eikä sopimus saa aiheuttaa lisäkustannuksia jo ennestään maksuilla kuormitetulle vesiliikenne kuljetusmuodolle.

Jotta neuvottelut olisivat Suomen kannalta todellisia ja kansalliseen etuun painottuvia, tulee korkeimman valtiovallan toimesta ryhtyä pikaisiin konkreettisiin toimiin molempien järvi-alueiden, Päijänteen- ja Saimaan vesistöjen ympärivuotisen meriyhteyden turvaamiseksi. Kymijoki-Mäntyharju kanavaparin avulla. Turvaamalla monipuoliset logistiset vaihtoehdot Sisä- ja Itä-Suomen teollisuuden käytettäväksi, saadaan aikaan ratkaisu nykyhetken ja kaus tulevaisuuteen. Vesiteiden kehittäminen on kansallisesti tärkeää ja siten turvaamme perusteellisuutemme toimintamahdollisuudet myös muuallakin kuin rannikko-alueillamme ja samalla saamme myös kotimaiset syöttöliikennesatamat, Kotkan ja Haminan toimintokasvu-uralle.

Monesti tavaraaliikennettä on katsottu ainoastaan valmiiksi jalostettujen materiaalien virtoina. On unohdettu mitatut sisäiset raaka-aine kuljetukset ja niiden systemaattinen kehittäminen ja pitkän ajan kokonaisvaltainen taloudellisuus. Uutena kuljetus-suoritteena perinteisen runkopuun kuljettamisen rinnal-

le ovat nousemassa biomassan mittavat kuljetukset. Nämä kuljetussuoritteet nousevat seuraavan 5-10 vuoden kuluessa vuositasolla noin 15 milj. kuutiometriin. Monesti matkat ovat yli sata kilometriä ja valtaosa kuljetuksista keskittyy talvikauteen, jolloin energian kulutus on suurimmillaan. Liikenneturvallisuu- den kannalta on merkittävää, että myös nämä mittavat kuljetussuoritteet voidaan soveltuvin osin kuljettava vaihtoehtoisilla kuljetusjärjestelmillä, kuten vesiteillä.

Eduskunnan kanavaryhmä edellyttää edellä mainittujen perustelujen pohjalta, että Kymijoki-Mäntyharju kanavaparin nostetaan nopealla aikajänteellä avoimeen keskusteluun ja siitä laaditaan uusi perusteellinen selvitys hankkeen saamiseksi seuraavan hallituksen ohjelmaan. Hanketta on selvitetty kahdesti viime vuosikymmenellä, selvitystöiden perusdatat ovat pääosin käyttökelpoisia, mutta meillä ja muualla tapahtuneet muutokset niin ympäristö- ja talouspolitiikassa kuin teollisuuden toimintaedellytyksissäkin tulee huomioida tulevaisuuteen luodatta ja mahdollisuuksia painottaen. Jotta selvitystyö ei kariutuisi samoihin suppeisiin näkemyksiin kuin edellisillä kerroilla, katsomme laaja-alaisen kansainvälisen selvitystyön parhaaksi etenemisvaihtoehdoksi.

Eduskunnan kanavaryhmä
Kanavaryhmän puheenjohtaja
Seppo Lahtela

Suomen Vesitietyhdistyksen seminaarimatka 2006

Seminaarimatka suuntautuu syksyllä 2006 Rhein - Mosel alueelle. Matkan aikana tutustutaan jokiliikenteeseen sekä alueen vesiliikennekohteisiin. Huomiotta eivät jää myöskään jokilaakson historialliset linnat viinitarhoineen ja myös paikalliselle ruokakulttuurille on varattu päivittäin tutustumisaikaa. Alustavasti matkan ajankohdaksi on varattu lokakuun viikolta 41 päivät 11-16.10.2006.

Tiedustelut ja ennakoilmoittautumiset, toiminnanjohtaja Antero Pulkkanen puh 05 535 4198 tai e-mail pulkkanen@vesitiet.org.

Julkaisija:

Suomen Vesitietyhdistys ry.

Päätoimittaja:

Antero Pulkkanen

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

email: pulkkanen@vesitiet.org

Toimittaja:

Ismo Parkkonen

Puhelin: (015) 646 155

email: ismo.parkkonen@kolumbus.fi

VESITIED JOULUKUU 2005

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



Paperiliiton puheenjohtajan Jouko Ahonen

Vesiteistä on ryhdyttävä jälleen keskustelemaan

Paperiliiton puheenjohtajan Jouko Ahosen mielestä metsäteollisuudessa tarvitaan ennakkoluulotonta pohdintaa myös koko logistiikkaketjusta. Ei riitä, että raaka-aineet ajetaan autoilla tehtaalle ja lopputuote, paperirullat, lätkäistään rekan lavalle ja viedään satamaan.

Vesitiet olisivat edullisimmat. Mutta Sisä-Suomesta puuttuvat ympäri vuoden auki olevat yhteydet Itämerelle ja samalla maailmanmarkkinoille. Siinä on Ahosen mukaan varsinainen ongelma.

Ahonen on pohtinut varsinaisten palkka- ja työaikakysymysten lisäksi myös paperialan tulevaisuutta. Hän ei kuitenkaan ole samaa mieltä niiden pessimistien kanssa, jotka uskovat paperin valmistuksen siirtyvän Suomesta pois.

Kyllä Suomessa paperia tehdään. Ei näitä tehtaita ja uusimpia koneita täältä mihinkään viedä.

Sen hän uskoo ja tietää, että yritykset myyvät vanhimpia koneitaan maailmalle. Mutta ei se suomalaista paperi- ja selluteollisuutta vielä upota.

Kuljetukset ja palkat ovat yhtä suuret

Ahonen on kiinnittänyt huomiota mielenkiintoiseen yhtälöön: palkkakustannukset ja kuljetuskustannukset ovat samansuuruiset, noin 15 prosenttia kumpikin.

- Kun työnantajapuoli pitää palkkakustannuksia liian suurina ja haluaa niitä laskea, pitäisi samalla pohtia miten kuljetuskustannuksia saataisiin alennettua. Siitä syn-tyy myös yhtäläillä säästöä.

Ahosen mukaan se on nyt vaikea ongelma, koska öljyn maailmanmarkkinahinnat ovat kohonneet rajusti, mikä nostaa kuljetusten hintaa. Mutta toistaiseksi paperialaan yritykset eivät ole muuttamassa logistiikkaketjujaan. Tässä pelaa vanha totuus: on helpompi tehdä niin kuin ennenkin, silloin ei tarvitse vai- vata päätään uusien ratkaisujen miettimisessä.

Toisaalta kuljetusyrityksille tulee taas vaikeat ajat: kustannukset kohoavat, mutta teollisuus pyrkii tietysti samaan aikaan kustannuksia eli alentamaan hintoja. Ristipaine on kova. Johtaako se kuljetusalalla konkurssieihin, sitä emme vielä tiedä.

Mutta mitä olisi tehtävä?

Miten olisi elvyttää kanavakeskustelu?

Ahonen muistaa hyvin, että toistakymmentä vuotta sitten Jyväskylän Kankaan tehtaalla pohdittiin tiiviisti ja aktiivisesti Kymijoen - Mäntyharjun kanavaa. Se nähtiin tehtaan ja koko Keski-Suomen kannalta erittäin hyödyllisenä ja tarpeellisenä ratkaisuna.

- Sen tiesimme ja tiedämme, että laivakuljetukset ovat huomattavasti halvempia ja aiheuttavat vähemmän päästöjä kuin maantie- tai rautatiekuljetukset. Ongelmana on

se, että Suomessa ei ole sisävesiltä ympärivuotista vesitieteyhtyä Itämerelle. Se olisi välttämätön. Nyt yritykset vierastavat vesiteitä, koska sen lisäksi tarvitaan muita kuljetusmuotoja ennen kuin tavara on meren rannalla ja vihdoin Keski-Euroopassa ja muualla maailmalla loppukuluttajalla.

- Ihmettelen, miksi Suomessa suhtaudutaan nihkeästi uusien vesitieteyhteyksien rakentamiseen. Saimaan kanavan ei riitä edes metsäteollisuuden kuljetuksiin eikä se ole auki läpi vuoden. Ympäri- vuotinen vesitieteyhteys olisi välttämätön. Ja se olisi myös EU:n liikenteen valkoisen kirjan asettamien tavoitteiden mukainen.

Miksi teollisuus ei vaadi kanavia?

Sitäkin Ahonen pitää omituisena, ettei teollisuus vaadi uusien vesiteitten rakentamista, vaikka se olisi juuri sille edullisinta.

- Ehkä siellä pelätään, että valtio haluaisi yritysten osallistuvan kanavien kustannuksiin. Mutta onhan valtio rakentanut maantiet ja rataverkostonkin verorahoilla. Kai samaa periaatetta käytettäisiin myös kanavien rakentamisessa.

- Joulukuun alussa vuonna 2000 valtioneuvoston iltakoulun päätöksellä Kymijoen - Mäntyharjun kanavaparin rakentaminen torjuttiin. Mielestämme päätös oli virheellinen. Ja tiedän, että monien asiantuntijoiden mukaan silloinen "uusi kanavaselvitys" perustui väärin lähtökohtiin. Jotkuthan sanoivat, että hallitusta ja yleistä mielipidettä johdettiin tahallisesti harhaan, Ahonen muistaa.

Puheenjohtaja Ahonen arvioi, että halvemmalla logistiset ratkaisut takaisivat myös sen, että suurin osa paperi- ja sel-

luteista pysyisi Suomessa. Nythän suuret yhtiöt rakentavat kilvan sellu- ja paperitehtaita ympäri maailmaa. Ne juoksevat halvan kuidun perässä.

Ahosen mukaan hyvää paperia ei kuitenkaan voi tehdä läntisen maailman nopeasti kasvavista kuitupuista. Siin- hen tarvitaan pohjoisen met- siä.

Ahosella on vankat kourat

Jouko Ahoselle paperiteollisuus on tuttuakin tutumpi. Hän ehti olla Kankaan pape-ritehtaalla Jyväskylässä kuu- kautta vaille 23 vuotta ennen kuin hänet "houkuteltiin" töihin Paperiliittoon. Tuosta va- jaasta 23 vuodesta hän oli 8 vuotta Kankaan tehtaan pää- luottamusmiehenä

Ulkoiselta olemukseltaan pu- heenjohtaja Jouko Ahonen muistuttaa esikuvaansa, Pa- periliiton pitkäaikaista pu- heenjohtajaa Veikko Ahtolaa, joka piirteli liittonsa tavoit- teet Klubi-askin takakanteen. Kumpikana ei ole kovin pit- kä, mutta tukevuutta riittää. Ahtolan aikana ei tarvittu las- kukoneita eikä tietokoneita. Ja usein tupakkiasiikin piirre- tyt luvut ja tavoitteet meni- vät jävitse. Mutta silloin ei elettykään globaali- ja kvar- taalitaloutta.

Vankkatekoisella miehellä on vankat kourat. Kyllä sen kä- tellessä tuntee. Paperiliiton pääneuvottelijana puheenjoht- aja Ahonen tarvitsee vank- kojen kourien lisäksi kylmää päätä, joka ei pienistä hätkäh- dä. Tämähän todettiin, nähtiin ja koettiin viime keväänä "paperiselkkauksen" aika- na.

On hänellä silti herkempi puolensakin. Julkisuudessa Ahonen on kertonut tirautta- vansa itkun esimerkiksi kat- soossaan liikkuvia elokuvia. Lempiruokaa eivät ole ras-



Paperiliiton puheenjohtajan Jouko Ahonen

vaiset pihvit vaan vaimon te- kemä makaronilaatikko.

Jouko Ahosta arvostetaan myös maailmalla. Hänet valittiin marraskuun puolessa välissä seuraavaksi nelivuo-

tiskaudeksi kansainvälisen tehdastyöväen federaation (ICEM:n) paperiryhmän pu- heenjohtajaksi. Se ei ole mi- kään pikkuhomma.

Ahonen ei ole mikään liikun- taihme. Hänen päivittäiset lenkinsä ovat kotoa autoon, autosta työhuoneeseen ja il- lalla päivävastoin. Toki kesäl- lä Keski-Suomi kutsuu: vene odottaa innokasta kalastajaa.

Kuvat ja teksti Ismo Parkkonen

Metalliliiton Matti Putkonen: Järvi - Suomesta rakennettava vesitieteyhteys Itämerelle

Metalliliiton viestintäpäällikkö Matti Putkonen on idearikas ja rohkea mies. Hän ilmoittaa suoraan ja kursailematta, että Järvi - Suomesta on rakennet- tava vesitieteyhteys Itämerelle. Eikä pelkkä ilmoitus riitä: Put- konen on laatinut myös toteut- tamisohjelman.

Putkonen vakuuttaa, että Suomen teollisuuden ammat- tiliitot ovat Kymijoen - Män-

tyharjun kanavan kannalla. Sehän avaisi Saimaalta ja Päijänteeltä suoran vesitein Itämerelle.

Putkonen on huolissaan maamme teollisuuden kilpai- lukyvystä. Hän näkee, että globaalissa maailmassa suoma- lainen teollisuus joutuu alttiiksi entistä kovemmalle kilpailulle. Jotta siitä selvi- tään, on tehtävä määrätietoi- sesti työtä rakenteellisten uu-

distusten toteuttamiseksi.

- Seuraavan kymmenen vuo- den aikana käydään maail- manlaajuinen pudotuspeli metalli- ja paperiteollisuu- dessa. Siinä pärjätään vain erinomaisella tuottavuudella, taitavalla muotoilulla, osaa- misella, innovatiivisuudella ja hyvällä kustannusraken- teella.

jatkuu sivulla 4

Ne matkat, ne matkat

Suomi on pitkien etäisyyksien maa. Siksi Suomessa myös kuljetuskustannukset ovat tavattoman suuret.

- Teollisuutemme tuotteiden loppuhinnasta on nyt jo noin 30 prosenttia logistiikkakustannuksia. Maamme nykyisestä logistiikkarakenteesta johtuen EU:n päätöksillä on tulossa vielä lisälaskuja, muistuttaa Matti Putkonen.

Putkonen mukaan logistiikkakustannuksia ei ole enää varaa nostaa. Hän sanoo, että edes tuottavuuden parantamisella tai kustannusrakenteiden muuttamisella ei ole mahdollisuutta kohentaa Suomen kilpailukykyä samassa suhteessa kuin logistiikkakustannusten nousu sitä heikentää.

Kumipyöriltä laivan kyytiin

On siis tehtävä jotakin. Ja se jotakin on Putkonen mielestä vesiteitten rakentaminen. Ne olisivat esimerkiksi metsä- ja metalliteollisuuden kannalta ehdottomasti halvimmat ja samalla vähiten saastuttavat kuljetusmuodot Sisä-Suomesta Itämerelle.

Putkonen muistuttaa, että jo EU:n liikenteen valkoinen kirja edellyttää kuljetuksissa varsin radikaalia muutosta: raskaat ja vaaralliset kuljetukset siirretään vähitellen kumipyöriltä rauta- ja vesiteille. Tätä vauhditetaan asettamalla maantiekuljetuksille ns. ympäristömaksu eli siirtämään aiheuttaja maksaa-periaatteeseen.

- Meillä rautatiet ovat kohtuullisessa kunnossa. Ne tarvitsevat kyllä kohentamista ja

laajentamista. Siitä ovat todisteena ratojen murtumiset ja katkeamiset. Mutta perusrataverkko on kuitenkin olemassa.

- Meillä on ainakin Euroopan ellei peräti maailman upein ja maapinta-alaan nähden laajin ja monipuolisin vesitieverkko. Sitä ei kuitenkaan ole juurikaan hyödynnetty. Se on suuri ihme ja mysteeri.

- Minusta on kiire rakentaa läpi vuoden toimiva kanavointijärjestelmä, jolla sisämaan suuret järvet Päijänne ja Saimaa liitetään Suomenlahteen Kotkan seudulla. Sitä voidaan hyödyntää raaka-aineen kuljetuksissa ja valmiin tavaran viennissä maailmalle. Kanavan suulle muodostuu nykyistä huomattavasti suurempi ja merkittävämpi Kotkan - Haminan satamapari.

- Tämä kanavahanke on ollut vuosikausia liian mustavalikoisen keskustelun kohteena. Se on ehdottomasti tarpeellinen. Samalla se antaa mahdollisuuden suomalaiselle konepaja- ja telakkateollisuudelle tuottaa uusia innovatiivisia ratkaisuja ja tuotteita maailmanmarkkinoille.

Putkonen näkee, että kanavan rakentamisen myötä voisi Suomi ja Suomen teollisuus olla huomattavana tekijänä silloin kun EU:n ja Venäjän vesistöliikenteen välinen yhteistyö kehittyy ja sisävesiä ryhdytään hyödyntämään alati paisuvan liikenteen tarpeisiin.

Putkonen muistuttaa, että Aker Finnyardissa on kehitetty ("rääätälöity") tämäntapainen vesiliikenteeseen alustyyppi, jotka ovat ehdotonta huippua maailman alusmarkkinoilla.



Paperiliiton puheenjohtajan Jouko Ahonen ja Metalliliiton viestintäpäällikkö Matti Putkonen.

Putkonen malli

1. Liikenneministeriö ja kauppa- ja teollisuusministeriö perustavat työryhmän, jonka tehtävänä on laatia maahamme vesiliikennekartta, johon sisältyy myös sisävesiltä ympärivuotinen meriyhteys. Tähän työryhmään on otettava mukaan suomalaisen konepaja- ja telakkateollisuuden edustus. Työryhmän tulee saada raportti ehdotuksineen valmiiksi 1.4.2006 mennessä.

2. Selvityksen perusteella tehdään rakentamispäätökset, jossa valitaan myös niiden rahoitusmalli. Se voi olla joko Lahden moottoritien kaltainen yksityisrahoitus tai siten valtio varaa seuraavien viiden vuoden budjetteihin 100 - 140 miljoonaa euroa vuodessa kanavien rakentamiseen. Tämä voidaan jakaa liikenneministeriön, kauppa- ja teollisuusministeriön ja ympäristöministeriön kesken. EU:n liikenteen valkoisen kirjan mukaan hankkeeseen on mahdollista saada jopa 50 prosentin tuki. Kanavahankkeen arvioitu urakkahinta on 700 - 800 miljoonaa euroa, josta EU siis maksaisi 350 - 400 miljoonaa euroa.

3. Aloitetaan laaja suomalaisen vesiliikenneosaamisen, erityisesti rakentamisen ja uusien tehokaiden ja toimintakykyisten alustyyppien markkinointi. Sen voi toteuttaa kauppa- ja teollisuusministeriö yhdessä ulkomaankauppaministeriön kanssa. Tätä työtä tukisi kiinteästi suomalainen konepaja- ja telakkateollisuus, jonka asiantuntemusta voitaisiin käyttää hyväksi.

Kuvat ja teksti Ismo Parkkonen

Uittoyhdistyksen Kymijoen proomukalusto Saimaalle

Järvi-Suomen Uittoyhdistys siirsi Kymijoen vesistöllä 1990-luvun puolivälistä alkaen toimineen työntöproomuyksikkönsä Saimaalle maraskuun puolivälissä. Siirto tehtiin Numminen Heavyn ja Pekkaniska Oyj:n järedä kalustoa käyttäen siten, että kalusto nostettiin laveteille Ter-vossa ja kuljetettiin Leppävirran Kaivantolahden pudotuspaikalle, jossa ne laskettiin veteen.

Kalustoon kuuluvat hinaaja/työntäjä ARVO (rak. 1963 Väinölän telakalla), 2 ruumaproomua (rak. 1982 ja 1985 CCCP) sekä ohjailulaitteistolla varustettu lastauslossi. Lisäksi siirrettiin samassa

"kolonnassa" Saimaalle hinaaja LAURI, ARVO:n sisarus (rak. 1957 Väinölässä).

Syynä kaluston siirtoon oli sekä puutavaran uiton että proomukuljetuksen loppuminen toistaiseksi kannattamattomina Kymijoen vesistöllä. Pudotuslaituriverkosto ja uittosääntö halutaan kuitenkin pitää jatkossakin voimassa koko Kymijoen vesistöalueella. Näin voidaan varautua mahdollisiin uusiin väylä-hankkeisiin, uusiin ja tuleviin kuljetustarpeisiin (energia-puu ym.) sekä mahdollisiin energian hinnan mukanaan tuomiin kuljetusketjumuutoksiin.

Uittokesä 2005 Saimalla päättynyt

Kesän viimeiset puutavaralautat hinattiin tehtaille maraskuun viimeisellä viikolla. Pääsiäisen jälkeen huhtikuussa puutavaran veteen ajolla alkanut uittokausi saatiin päätökseen loppusyksyn tuulijaksojen aiheuttamista häiriöistä huolimatta.

Kesän uittomäärä nousi 1,0 milj. kuutiometriin. Nousua edellisen kesän poikkeuksellisen pienen uittomäärään oli 15 %. Keskiuittomatka säilynee n. 300 kilometrissä eli kokonaiskuljetussuorite on runsaat 220 milj. tnkm.

Uittomäärä kasvoi suunnitellusta merkittävästi sellu- ja paperiteollisuuden työselkka-

uksen johdosta. Puuta ajettiin uittoon sekä tehtaiden vastaanottorajoituksista johtuen että myös puutavaran laadun säilyttämiseksi. Kuluneen kesän hyvät kokemukset vedessä säilytetyn puun laadusta voivat jatkossa normaaleisakin oloissa tuoda lisäkuutiot uittoon.

Uittomäärä jakaantuu alueille siten, että Kallaveden vesistöalueelta tuli uittoon runsaat 240 000 m³, Pielisen vesistöalueelta lähes 370 000 m³ ja "tasavesi" Saimaan alueelta runsaat 390 000 m³.

Uittopuut hinattiin 8 eri käyttöpiisteeseen. Suurimmat käyttöpiisteet olivat UPM-

Kymmene Oyj:n Kaukaan tehtaasta (runsas 450 000 m³) . Botnia/M-Real Joutsonen yksiköt (n. 370 000m³) ja UPM-Kymmene Oyj:n Ristiinan vaneritehdas (n. 130 000m³).

Nippujen veteen siirto pudotuslaitureilla tehdään yrittäjävoimin haarukkatrukeilla. Myös osa lauttojen teosta on siirretty yrittäjien hoidettavaksi. Hinauksissa käytettiin 5 yrittäjän linjahinauskalustoa. Lisäksi Perkaus Oyj:n yksi oma linjahinaaja oli koko kesän hinauksessa. Uitto työllistää 7 kuukauden toimintakautensa aikana lähes sata henkilöä Vuoksen vesistöalueella.

Lähi vuosien uittomäärä näyttää vakiintuvan n. 1,0 milj. m³ tasolle Vuoksen vesistöalueella. Vuosittaista määrävaihtelua luonnollisesti syntyy puutilanteesta ja tehtaiden käyntiasteista johtuen. Nykyresurssit vastaavat sangen hyvin näköpiirissä olevaa tarvetta, joskin hinauksissa voi ongelmaksi lähivuosina tulla ammattilaisten ikääntyminen ja uusien hinausammattilaisten löytäminen.

Ilman ympärivuotista meriyhteyttä Järvi-Suomi kuihtuu

Investoinnit pysähtyvät, työllisyys heikkenee, ihmisten pako jatkuu

Järvi-Suomen vesiliikenteen eri toimijoiden edustajat vaativat Saimaan vesiliikennepäivillä, että Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkamisneuvottelut tulisi saada vakavasti ja pikaisesti käyntiin. Nykyinen vuokra-aikahan loppuu vuonna 2013.

Jos teollisuus, kuljetusyritykset, kaupungit ja satamat eivät ole varmoja vuokrasopimuksen jatkamisesta ei investointejakaan alueelle tule. Se merkitsee nykyisenkaltaisen alamäen kiihtymistä: väki vähenee, palvelut heikkenevät, teollisuus kaikkoon, kauppa näivettyy, ja kuntien ahdinko lisääntyy.

Kymijoen-Mäntyharjun kanavapari nähtiin suurena mahdollisuutena. Liikenneministeriö sai ankarat moitteet siitä, että se teetti vuonna 2000 väärin perusteisiin nojaavan kanavaselvityksen, minkä perusteella valtioneuvoston iltakoulu passitti kanavahankkeen pölyttymään arkistojen hyllyille.

Jos Merenkululaitoksen alkuperäisen suunnitelman mukainen ratkaisu olisi hyväksytty, uutta kanavaparia rakennettaisiin jo nyt. Työssä olisi ainakin satoja ellei tuhansia miehiä, valtavasti koneita ja autoja. Sen vaikutus kuntien talouteen, tulevaisuuden uskoon, työllisyyteen, maansiirtourakointiin, teollisuuteen, kauppaan ja liikenteeseen olisi mittava.

Liikenneministeriö
vesiteitten Jarruna

Syyttävä sormi osoitti erityisesti liikenne- ja viestintäministeriön kansliapäällikköä Juhani Korpelaa. Suomen Meripelastusseuran toimitusjohtaja Kyösti Vesterinen sanoi suoraan, että suurin jarru vesiteitten kehittämisessä on ollut juuri Korpea.

Ristivetoakin ilmeni. Varsinaisen Saimaan altaan kuntien, satamien ja yritysten edustajat pitivät Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkamista ykköskohteena ja välttämättömänä. Sen sijaan Päijänteen alueen edustajat katselivat asiaa laajemmin: heille kävisi Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkaminen, vaikka siitä ei Keski-Suomelle suoraa hyötyä olisiakaan, mutta samalla olisi avattava Kymijoen kautta väylä Suomenlahdelle. Se palvelisi parhaiten Keski-Suomen elinkeinoelämää.

Mielenkiintoista oli myös se, että ainakin osa pääkaupunkiseudun virkamiehistä ja jopa suunnittelijoista tuntui menettäneen uskonsa uuden kanavaparin rakentamiseen. Epävirallisissa keskusteluissa monet ilmaisivat epäuskonsa ympärivuotiseen liikenteeseen kanavissa.

Sekin nähtiin selvästi, että Venäjälle Saimaan kanavan merkitys on marginaalinen. Itäinen suuravalla keskittyy suurien öljysatamien ja -terminaalien rakentamiseen ja öljyn vientiin. Se johtaa valtavasti kasvavaan laivaliikenteeseen Suomenlahdella. Saimaalta tulevat pikkupurkit ovat venäläisten kannalta pikemminkin haittana kuin hyötynä. Jo tämän pitäisi herättää Suomen päättäjät pohtimaan uuden vesiliikenneväylän avaamista.

Venäjälle ei Saimaan kanavalla merkitystä

Heikki Soininen Saimaan Satamista arveli, että Venäjää ei erityisemmin kiinnosta Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkaminen, vaikka se monien satamien ja teollisuuslaitosten kannalta olisi suotavaa ja tarpeellista. Mut-



Seminaariväkeä vesiliikennepäivillä

ta hän uskoi, että Saimaan kanavaa liikennöidään vielä 30 vuoden kuluttua, "ja myös muita", hän arvioi uskollisesti lisäsi. Soinisen mielestä kansliapäällikkö Juhani Korpelan persoona on vesiteitten kehittämisen kannalta suuri ongelma.

Hannu Huikuri Pohjois-Karjalan liitosta ilmoitti liitonsa kannattavan vesiteitä. Hänen mukaansa Kymijoen-Mäntyharjun kanavalla olisi kestävä perusteet. Häneen mielestään kuitenkin Saimaan kanavan vuokra-ajan jatkamisesta pitää saada aikaan sopimus. Jos se saadaan, silloin Pohjois-Karjalan mielestä Saimaan kanava on ykkönen. Huikuri ilmoitti, että kyllä teollisuuden kanssa tehdään yhteistyötä myös logistiikan alueella. Monethan valittivat sen puutetta. Huikurin tulevaisuuden visioissa oli myös Saimaan ja Laatokan välinen kanava. "Karjalan Pyhäjärveltä voidaan kaivaa kanava Laatokalle. Siitä tulisi vain 50 km pitkä. Se yhdistäisi EU:n ja Venäjän vesitiet".

Venäjä ja Pietari ovat
suuria mahdollisuuksia

Jarmo Turunen Karelia Corridorista oli ehdottomasti sitä mieltä, että vesiteitä tarvitaan. Hän muistutti, että Suomessa on unohtettu, että Venäjän talous kasvaa nyt hyvin nopeasti. Pietari on lähellä ja se on suuri markkina-alue ja se kasvaa alati. Vesiyhteys sinne on erittäin tärkeä. Turunen

muistutti, että Itä-Suomen ohjelman liikennehankkeet on toteutettava.

Hannu Koverola Kouvolan seudun kuntayhtymästä muistutti, että metsäteollisuuden kuljetuksista 68 prosenttia on maanteillä. Toisaalta metsäteollisuuden tuotteista 95-98 prosenttia viedään vesiteitä pitkin markkinoille. Koverola ihmetteli, miksi tarvitaan monia kuljetusjärjestelmiä ennen kuin tuotteet ovat varsinaisella kuluttajalla. Olisi järkevää, että koko homma pelaisi vesiteitä pitkin. Kymijoen-Mäntyharjun ympärivuotinen kanava palvelisi tätä tarkoitusta erin-

omaisesti. Tässä on maakunnallisilla liitoilla iso tehtävä. Hänen mukaansa Kymenlaakso ei Saimaan kanavalla ole mitään merkitystä. Mutta tulevaisuudessa kasvavan energiapuun kuljetukset saadaan kannattaviksi vain vesiteiden kautta. Koverolan mukaan kunnillakaan ei ole halua investoida, jos eletään ainaisessa epävarmuudessa.

Keski-Suomi kaipaa
meriyhteyttä

Kauko Lehtonen Keski-Suomen maakuntaliitosta arveli, että jollei Jyväskylästä päästä vesiteitse Lahtea etelämmäksi uusia investointe-

ja ei tule. Maakunnassa on vankka kanta Kymijoen-Mäntyharjun kanavan puolesta. Sen kautta maakunnan metsäteollisuuden tuotteet pääsisivät tehokkaasti, turvallisesti ja nykyistä alhaisemmin kustannuksin merisatamiin. Lehtonen mukaan Pietarin markkinaa ei saa unohtaa. Se on merkittävä ja kasvaa alati. Lehtonen vaati Keski- ja Itä-Suomen toimijoita topakoitumaan. "Niska-karvat nousevat pystyyn, kun ajattelee, miten vähän meillä on yhteyksiä teollisuuteen. Niitä on kehitettävä ja yhteisvoimin ajettava ratkaisuja eteenpäin".



Saimaan Satamien puheenjohtaja Heikki Soininen

Matti Reijonen Varkauden kaupunginjohtaja sanoi, Savossa Saimaan kanava on ykkösasia. Siksi Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkamiseen on panostettava. "Paneudutaan kaikkiin voimin siihen. Unohdetaan toistaiseksi Savon kanava ja muut hankkeet. Keskitytään olennaiseen", oli Reijosen sanoma.

Kyösti Vesterinen Mopron hallituksen puheenjohtaja ja Meripelastusseuran toimitusjohtaja kysyi: Onko vesiteille käyttöä? Ja vastasi, että on. Vesterinen vaati, että maakuntakaavoissa on säilytettävä varaukset kanaville, silloille ja muille tarvittaville rakennelmille. Nämähän ovat välttämättömät, jos päätös kanavien rakentamisesta tehdään. Tällöin ei tarvitse tehdä uusia aikaa vieviä kaavamuutoksia.

Teollisuus tarvitsee
myös vesitieteyhteyksiä

Jyrki Ranki Metsä-Botnias-ta ilmoitti, että vesiteitä tarvitaan sekä sisämaankuljetuksiin että viennissä. Nythän ulkomaille tapahtuvassa viennissä on ympärivuotinen vesiyhteys, mutta metsäteollisuuden tuottavuuden kannalta kotimainen ympärivuotinen vesitietierei olisi tärkeä. Ranki katsoi, että Ala-Saimaan alueen kuljetukset eivät kestä enää lisäkustannuksia.

Jari Lehtonen Stora Ensosta oli samaa mieltä. Myös hänen mielestään tarvitaan sisämaahan myös ympärivuotinen vesitieteyhteys. Lehtonen sanoi, että jos Saimaan kanavasta ei tule uutta vuokrasopimusta, Stora Enso ei investoi Saimaan alueelle.

Olavi Tyrsky Mopro Oy:stä totesi, että Saimaan vesistöalueella on jo olemassa ympärivuotista toimintaa. Mutta Saimaan kanavan käyttöä talvella hän piti mahdottomana. Yhtiön on Tyrskyn mielestä kustannustehokas. "Mutta kun menemme Juustilan sulun ylitse, venäläinen luotsi astuu laivaan ja kustannukset kasvavat". Hänen mielestään kanavalla ei tarvita luotsia. Yhtiöllä on kahdeksan laivaa. Tyrsky ilmoitti, että "jos



Eduskunnan kanavaryhmän puheenjohtaja Seppo Lahtela

muualla menee paremmin, siirrymme sinne”.

Jorma Saarinen UPM-Kymmenestä korosti samoja näkökohtia kuin Metsä-Botnian ja Stora Enson edustajat. Hänen mukaansa kuljetusten luotettavuus on A ja O. Saaimaa näkee kuorma-autoliikenteessä kovia kustannuspaineita polttonesteiden hinnannousujen vuoksi. Kuorma-autoissa polttoainekustannukset ovat 30 prosenttia, mutta raide- ja vesiliikenteessä ne ovat huomattavasti pienemmät. Tällä on merkitystä kuljetuksia suunniteltaessa.

Auvo Murajan (Saimaa Terminalsista) mukaan kuljetusten luotettavuus on tärkein. Se tuo merkittäviä lastiarvoja. Epävarmuus kanavaratkaisuista saattaa johtaa siihen, että täällä ei investoida. Siitä seuraa, että yhä suurempi osa kuljetuksista siirtyy

kumipyörille. Muraja sanoi myös, että alalla tapahtunut tekninen kehitys on laskenut merkittävästi kuljetusten hintoja.

Mikko Lattu Puhos Boardista totesi, että ympärivuotinen vesitietyhteys on tärkeä. Puhoksesta viedään tavaraa isoilla laivoilla Japaniin asti. Jos vesitietyhteys takkuilevat uusia investointeja ei tehdä.

Emme edes tiedä kydäk Venäjän kanssa neuvottelujavai ei.

Seminaarissa puhunut kansanedustaja **Seppo Lahtela** mielestä Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkamisneuvottelujen rinnalla on pidettävä mielessä kotimaan maaperällä olevan ympärivuotisen vesitietyhteyden rakentamista Saimaalta ja Päijänteeltä Suomenlahdelle. Se on monessakin mielessä tärkeä. Jos uutta kanavaa ei

rakenneta, se on kuoliniskuitäisen Suomen teollisuudelle ja elinkeinoelämälle. Me emme voi jäädä epävarmaan ja vain kesäaikana auki olevan Saimaan kanavan varaan. Emme edes tiedä käydäkö Venäjän kanssa neuvotteluja vai ei. Kansliapäällikkö Juhani Korpela pitää vusistitakanaan nämä tiedot. Lahtela otti myös esille mahdollisuuden, ettei kanavan vuokra-ajan jatkaminen kiinnosta enää venäläistä osapuolta. Onhan Suomenlahden pohjukkaan rakennettu ja rakenteilla uusia öljysatamia, joiden kapasiteetti on tavatoman suuri. Saattaa olla, että he näkevät Saimaan kanavalla ja kanavalle tulevan ja menevän liikenteen haittaavan massiivisia öljykuljetuksia. Ja on ilman muuta selvää, että niitä eivät venäläiset haluta vaarantaa, **Seppo Lahtela** arvelee.

Luotsausmaksut ja kuljetustuki Joensuun sataman ongelmoina

Modernissa satamakonttorissaan istuvaa Joensuun satamajohtajaa **Matti Linervoa** harmittaa kaksi tärkeää asiaa: **Saimaan pohjoisosien suuret luotsausmaksut ja puuttuvat kuljetustuet.**

Linervon mukaan luotsausmaksut ovat jo nyt niin suuret, että ne juuri ja juuri mahdollistavat liikenteen Joensuun satamaan ja satamasta. Silti paineita on niiden nostamiseen, koska luotsausmaksujen sanotaan olevan vain neljäsosa todellisista kustannuksista.

- Jos nykyiset luotsausmaksut nelinkertaistetaan Joensuun, Kuopion ja Varkauden satamat voidaan saman tien panna kiinni, Linervo viestittää.

Alle 1000 tonnin laivan luotsaus edes takaisi Joensuuhun maksaa noin 4000 euroa ja yli 1000 tonnin aluksilla maksu on 4332 - 4778 euroa. Isompi luku tarkoittaa luotsausta Tappuvirran kautta.

Linervon mukaan Etelä-Saimaan satamien luotsausmaksut ovat minimaalisia Pohjois-Saimaaseen verrattuna. Se on niille ehdoton kilpailuetu.

- Meidän on otettava ero kiinni tehoilla. Siihen olemme pystyneet, sillä henkilökuntamme on erinomaista, samoin kuin laivausta hoitava yritys. Ilman niitä häviäisimme Saimaan liikenteessä.

Valtio tukee Saimaan liikennettä vahvasti

Finnpilotin eli valtion Luotsausliikelaikoksen operatiivinen johtaja **Jouni Kokkonen** sanoo, että Saimaan luotsausmaksut ovat vain 26 prosenttia merenrannikon luotsausmaksuista. Se selittyy sillä, että valtio tukee huomattavilla summilla Saimaan laivaliikennettä.

- Valtion tuki on vuodessa 3-4 miljoonaa euroa. Tällä systeemillä pääsemme nollaluokseen, Kokkonen sanoo.

Sen Kokkonen myöntää, että satamien ja laivaajien kannalta maksut ovat suuria. Ne tekevät Saimaan pohjoisosalla suunnilleen tuhat euroa enemmän suuntaansa kuin Etelä-Saimaalla.

- Maksut perustuvat luotsauslakiin. Ei siinä sen ihmeempää ole. Ne määräytyvät matkan pituuden ja laivan koon mukaan.

Saimaan kanavalla ja Saimaan vesistöalueella arvonnalisäverottoman luotsauksen perusmaksu on 200 - 1000 tonnin aluksilla 1-10 meripennikulman matkalla 97 euroa ja 71-100 meripennikulman matkalla jo 727 euroa. Ja sen jälkeen tulee lisämaksu, joka on jokaiselta 100 meripennikulmaa ylittävältä alkavalta meripennikulmalta 25 euroa. Siitä voi jokainen laskea paljon enemmän luotsausmm. Joensuun satamaan maksaa kuin Saimaan alkuvesillä.

Joensuun sataman liikenne vähentynyt

Joensuun sataman liikenne on vähentynyt viime vuoteen verrattuna. Tärkein syy oli paperin selkaus, jonka seurauksena mm. selluloosan vienti väheni lokakuun puoleen väliin mennessä runsaasta 151 000 tonnista 94 000 tonniin. Sotkamon talkkia laivattiin nelisen tuhatta tonnia enemmän kuin viime vuonna, mutta sen taru on nyt lopussa: Joensuu näet hävisi kilpailussa Oululle.

- Sotkamosta on yhtä pitkä matka rekoilla Ouluun ja Joensuuhun, mutta Oulun etu on se, että sieltä pystytään liikennöidään ympärivuotisesti, kun Perämeren satamat pidetään auki myös talvella. Ja toisaalta merellä voidaan käyttää suurempia laivoja kuin Saimaalla. Joensuussa satama joudutaan pitämään jäästeiden vuoksi kiinni kolme tai jopa kolme ja puoli kuukautta. Se on aivan liian pitkä aika, Linervo harmittelee.

Linervo asettaa toiveita puupelletteihin. Ilmantsissa olevan tehtaan laajennus valmistuu näinä aikoina.

- Odotamme, että saisimme laivattua tänä syksynä vielä kaksi kolme laivalastillista pellettejä. Niiden kysyntä lisääntyy maailmalla.

Missä kuljetustuki?

Kuljetustuki on toinen asia, joka saa Linervon pyörittämään päätään. Sitä jaetaan Suomessa varsin nihkeästi.



Joensuun Satama ilmasta käsin katsottuna

- Ruotsissa kuljetustuki on kymmenkertainen Suomeen verrattuna. Siellä tajutaan, että jos syrjäseudut halutaan pitää asuttuina, työpaikkoja on luotava ja entiset pidettävä. Muuten tiet nurmettuva, pusikot valtaavat ne hiljalleen ja puuristikoita nousee talojen ovien ja ikkunoiden päälle.

Lokakuussa Kauppalehden Extra logistiikassa verrattiin Tärennessä toimivaa Krekula & Laurin sahaa kuusamolaiseen Pölkky Oy:öön. Tärennessä sahatavaa viedään Etelä-Ruotsiin yli 700 kilometrin päähän. Saha maksaa rahtimaksuja vuosittain 1,3 miljoonaa euroa ja saa Ruotsin valtiolta kuljetustukea 36 prosenttia eli lähes 500 000 euroa.

Kuusamon Pölkky vien kolmanneksen tuotteistaan eri puolille Suomea ja kaksi kolmatta osaa ulkomaille. Viranniemiensa saha maksaa rah-

teina 3,5 miljoonaa euroa vuodessa ja saa kuljetustukea noin 10 prosenttia eli noin 350 000 euroa. Jos tuki olisi sama kuin Ruotsissa Pölkylle tulisi vuosittain reilut 1,2 miljoonaa euroa. Ja sitä paitsi kuljetustukea ei makseta lainkaan raaka-aineiden kuljetuksesta. Niistä Pölkky pulittaa noin 9 miljoonaa euroa vuosittain.

Vähäisessä kuljetustuessa on sekin vääristymä, että sitä saa sitä enemmän mitä pitempi kuljetusmatka on. Oululaisen ahtausliikkeen edustajan mukaan esimerkiksi Kemijärveltä kannattaa ennemmin ajaa 900 kilometriä Helsinkiin kuin 300 kilometriä Ouluun.

Linervo mukaan kuljetustuen saattaminen samalle viivalle Ruotsin kanssa parantaisi oleellisesti Saimaan pohjoisten satamienkin asemaa.

Entä Saimaan kanavasopimus?

Mutta Joensuun niin kuin muidenkin Saimaan satamien miljoonan euron kysymys on Saimaan kanavan vuokrasopimuksen päätyminen tai jatkuminen.

- Ellemme saa varmuutta vuokra-ajan jatkumisesta vuoden 2013 jälkeen emme uskalla investoida tänne. Ja se merkitsee hidasta kuolemaa, kuvaa Linervo tilannetta Saimaan pohjoisosassa.

Saimaan kanava on Joensuussa etusijalla, mahdollinen Kymijoen-Mäntyharjun kanava toisella sijalla. Sekään tuskin mahdollistaa ympärivuotista liikennettä, ilman uutta, paremmin jäissä kulkevaa kalustoa.

Jotain "tarttis tehdä" sisävesiliikenteen kehittämiseksi.

Ismo Parkkonen

IntraSea Interreg IIIb



Projektin suomalaisen johtoryhmän Pj. Pekka Nikkilä.

Intrasea-projekti on 28 suomalaisen, ruotsalaisen, saksalaisen, puolalaisen, venäläisen ja liettualaisen partnerin yhteishanke, joka on osittain EU:n interreg-rahoitusohjelman tukema.

Projektin suomalaiset partnerit ovat Merenkululaitos, Etelä-Savon maakuntaliitto, Pohjois-Savon liitto sekä Suomen Vesitiedusteluyhtiö. Projektin suomalaisen johtoryh-

mään kuuluvat Pj. Pekka Nikkilä, Varapj. Paula Qvick, Taneli Antikainen, Antero Pulkkanen, sekä johtoryhmän sihteeri Ulla Keino.

Projekti muodostuu viidestä eri työkokonaisuudesta, ns. "work packagesta" eli WP:stä. WP1 oli vastuussa infrastruktuurin ja reittejä sisältävän tietokannan kehittämisestä, WP2 muodosti vision sekä strategiakehityksen projektin tavoitteisiin pääse-

miseksi, WP3 kartoitti kuljetusten siirtymismahdollisuuksia muilta kuljetusmuodoilta vesiteille sekä sisävesimeriliikenteen kehittämistä, WP4:n tavoite oli kehittää yhteisiä investointitapoja vesiteiden kehittämiseksi ja WP5 keskittyi sisävesistön mahdollisuuksien tarkasteluun matkailun osalta. Suomella oli jokaisessa työryhmässä edustaja, ja Suomi oli päävastuussa WP2:n läpiviemisestä.

Projekti alkoi vuonna 2003 ja päättyi joulukuussa 2005. Vuonna 2004 järjestettiin kansainvälinen visioseminaari Suomessa ja vuoden 2005 loppusyksystä pidettiin eri maissa kunkin maan omalla kielellä päätösseminaari, joka keskittyi kansallisella tasolla olennaisiin asioihin lähimerenkulun ja sisävesikuljetusten kehittämiseen. Projektille on haettu jatkoa INTRASEA2-nimikkeellä. Päätös jatkohakemuksen hyväksymisestä saadaan joulukuun aikana.

Ulla Keino



IntraSea – seminaarissa Helsingissä

Ismo Parkkonen
Kuvat ja teksti

IntraSea – seminaarissa Helsingissä

IntraSea – seminaarissa Helsingissä nähtiin yhtenä tärkeimmistä muutoksista Itämeren liikenteessä, että Venäjän osuus kasvaa. Kaikesta tavaraliikenteestä suurin osa on EU:n ja Venäjän välillä.

Tämä heijastuu myös tulevaisuuden liikennetarkoituksissa. Niiden on palveltava EU:ssa hahmotettua linjaa. EU:n liikenteen Valkoinen kirja on peruspilari, mutta sekin herättää suurissa toimijoissa kriittisiä mielipiteitä.

Hyvin ponnekkaasti painotettiin Suomen sisävesien käyttömahdollisuuksia. Ongelmana on, että yhteyttä Itämerelle ei ole. Siksi kanavointi nostettiin taas näkyville.

Toimitusjohtaja Kyösti Vesterinen:

Sisävesiteillä ei ole vahvaa ja tarmokasta puolestapuhujaa

Intrasea-seminaarissa käytettiin kaksi riviä ja kärkeästä puheenvuoroa. Toisesta vastasi Meripelastusseuran toimitusjohtaja Kyösti Vesterinen ja toisesta Stora Enson logistiikkajohtaja Antti Vehviläinen.

Vesterinen pohti sitä, onko Suomessa sisävesiliikennettä. Hän totesi, että sisämaaan suurjärjillä Keiteleellä, Päijänteellä, Pyhäjärjellä ja Näsijärvellä ei ole henkilöliikennettä. Hänen mukaansa Suomessa ei yksinkertaisesti arvosteta sisävesiliikennettä.

- Makeata vettä kohdellaan eri tavalla kuin suolaista vettä. Sisävesiliikenne on Suomen erinomaisista ulkoisista olosuhteista huolimatta marginaalista. Rauta- ja maantiet ovat liikenteen kannalta ylivoimaisessa asemassa, Vesterinen täsmensi.

Missä on vesiteiden puolestapuhujaa?

Vesterisen mukaan eräs tärkeä syy tähän on se, että vesiteillä ei ole vahvaa puolestapuhujaa. Liikenne- ja viestintäministeriö on unohtanut sisävedet. Se johtuu pääasiassa siitä syystä, että ministeriön kansliapäällikkö Juhani Korpela ei kannata sisävesiliikennettä.

Kyösti Vesterinen piti valitettavana, että elinkeinoelämä ei puhu suurella äänellä sisävesiliikenteen puolesta. Sen sanoilla olisi painoarvoa.

- Mielestäni elinkeinoelämällä pitäisi olla laajempi näkemys logistiikasta. Sen olisi uskallettava puhua liikenteestä kokonaisvaltaisesti, ei vain siitä, mihin on totuttu ja mikä on vallitseva käytäntö.

- Oikeastaan sisävesiliikenteen puolesta puhuvat vain

eduskunnan kanavapuolue ja Suomen Vesitiedusteluyhtiö. Mutta ne ovat ministeriössä kirosan asemassa, Vesterinen latasi.

Saimaan kanavaneuvottelut ovat pahasti myöhässä

Vesterinen pitäisi voimassa Kymijoen – Mäntyharjun kanavan kaavaraukset, vaikka liikenne- ja viestintäministeriö kiirehti valtioneuvoston päätöksen (vuonna 2000) jälkeen niiden purkamista.

Hänen mukaansa Saimaan kanavan vuokrasopimusneuvottelut olisi pitänyt käydä jo 1997 – 1998. Ne olisivat nyt pois päiväjärjestyksestä ja Suomessa tiedettäisiin varmasti jatkuuko liikenne tässä rännissä vai ei. Vesterinen piti Saimaan kanavan neuvottelukuntaa täysin tarpeettomana.

- Merenkulunkannalta olisi ainoa asiantunteva elin tai väline, joka voisi hoitaa kaikki

kanavaa koskevat asiat, huomautti Vesterinen.

Toimitusjohtaja Kyösti Vesterinen pohti myös Pietarin tilannetta. Kaupungin sillat estävät tehokkaan laivaliikenteen. On vain ajan kysymys, milloin Venäjä ratkaisee asian. Maan talous kehittyi ripeästi ja se asettaa koko logistiikka-alueen perusteellisen tarkastelun alaiseksi.

- Mistä kautta Pietari ohitetaan? kysyi Vesterinen.

Siihen hän jätti vastaamatta.

Venäjältä hän on kuultu ajatuksia, että Pietari voitaisiin ohittaa Suomen kautta, jolloin vanhat kanavakaavailut voitaisiin ottaa suunnittelun pohjaksi. Reino Castrénin 1930-luvulla esittämä ajatus ja suunnitelma Laatokan – Suomenlahden kanavasta voisi olla yksi vaihtoehdoista. Ja toinen olisi Laatokan ja Saimaan toisiinsa yhdistävä kanava. Mutta se vaatisi jatkoksi Kymijoen – Mäntyharjun kanavan, jolloin mailla olisi ympäri vuoden auki oleva vesitietä Jäämereltä Itämerelle.

Markkinointijohtaja Staffan Herlin:

Kasvu painottuu nyt selvästi itään

Finnlinesin Staffan Herlinin mielestä sisävesi- ja meriliikenne täydentävät toisiaan. Itämeri on nyt EU:n sisävesi. Ja teesit: Kasvu painottuu itään, talouden painopiste siirtyy itään. Uusi EU kasvaa nopeammin kuin vanha EU.

Staffan Herlinin mukaan vuotuisen kasvun ennustetaan olevan Itämerellä 4 – 5 prosenttia vuodessa. Se merkitsee, että kuljetettavan tavarain määrä kaksinkertaistuu jo vuoteen 2020 mennessä. Nousu olisi 200 miljoonasta tonnista 420 miljoonaan tonniin.

- Meriväylät ovat luonnollisen kasvutien. Myös rautateillä tapahtuu huomattavaa tavarakuljetusten lisääntymistä. Konttiliikenne raivaa nopeimmin tietä idässä kuin rekka-autot. Se on nähty, sillä konttiliikenne on viisinkertaistunut vain 10 vuodessa. Herlinin mielestä Venäjä on nyt ykkösaie. Kilpailu tavaramäärästä kiristyy. Tulevaisuusia satamia: Ust – Luga 2007, Lomonosov. Kaliningradin reittiä Venäjälle vahvistetaan, Baltian maiden valmius lii-

kenteen hoitamisen tehostunut, Puolan asema vahvistunut, maareitit kasvavat, Trans-Siperian rautatiet ulottuvat Keski-Eurooppaan ja Mustalta mereltä kehittyvä reitti Venäjälle.

- Mutta, sanoi Herlin, Venäjän sisävesitiet ovat vielä hyödynnettävää. Suomen logistista asemaa hän piti hyvänä, mutta arvioi, että sitä ei ole täysin mitoin hyödynnetty.

Herlinin visiossa satamissa tapahtuu rajuja muutoksia. Vuosaaren uudessa satamassa on sovellettu uusimpia näkemyksiä.

Staffan Herlinin mielestä yhdistettyjen kuljetusten onnistuminen edellyttää, että tunnistetaan niiden ja logistiikan toisistaan riippuvainen yhteys. Vaikutus on molemminpuolinen.

Herlin täsmensi: "Onnistumisen edellytys vaatii myös kailta panostusta koulutukseen. Tärkeimmät alueet, joissa on havaittu puutteita; Tieto, työkalut, tietoisuus, taito.

Aker Articin toimitusjohtaja Mikko Niini:

Teemme laivoja jotka kulkevat täysjäässä olevan kanavan läpi

Aker Articin toimitusjohtaja Mikko Niini sanoi Helsingissä Intrasea-seminaarissa, että Aker Finnyards pystyy rakentamaan sellaisia murtajia ja laivoja, jotka selviävät kaikista näillä leveysasteilla olevista jäistä. Se on paljon sanottu, mutta Niinellä oli kylä esittää totista faktaa sanojensa tueksi.

Aker Articillä on pitkä ura laivojen ja etenkin jäänmurtajien suunnittelussa. Tämä jäämällaboratorio, Warc, perustettiin jo vanhan Wärtsilän aikana eli 1969. Se palveli myös Wärtsilän telakoita ja Valmetista muodostettua Wärtsilän Meriteollisuutta, joka eli ja kaatui hieman onnettomissa olosuhteissa. Myös Masa Yardsin ja viimeiset vuodet Akerin toimintoja se on tukenut.

Tämän huippulabran suunnittelemat ja takavuosikymmeniä rakennetut laivat toimivat edelleen mallikelpoisesti. Niini muistutti, että Venäjän sisävesijäänmurtajat toimivat edelleen, Taimyr läpäisee hyvin 2,3 metrin sisävesijään. Kaspianmeri on ollut eräänlainen jäälaboratorio. Siellä laivat ovat kulkeneet jopa monimetrisissä ahtojäissä.

Azipod on tärkeä

Niini sanoi, että tärkeimpiä "aseita" Akerin suunnitelmilla ja rakentamalla laivoilla on Azipod-potkuri, jonka se on kehittänyt yhdessä ABB:n kanssa. Sen avulla laivat läpäisevät uskomattomia jäämassoja. Jos laivan kulku tyssääntyy keula edellä, laiva pyöräytetään ympäri: takaperin se menee helposti paksujen jäiden läpi. Takaperin edessä potkuri huuhtelee laivan rungon, jolloin jäävastus pienenee. Se on tämän takaperin kulkemisen salaisuus.

Vaikka kanava jäässä, laivat kulkevat läpi

Nämä laivat ovat ylivoimaisia 1400 metrin kääntöasteella, ja vielä 800 metrin kääntöasteella ne ovat muita edellä.

Niini kehaisi myös, että yrityksen suunnittelemat laivat ovat erinomaisia myös sisävesillä ja kanavissa. Vaikka koko kanava olisi jäässä, nämä laivat pystyvät kulkemaan niiden lävitse. Niiden



Aker Articin toimitusjohtaja Mikko Niini

esteenä ovat ainoastaan vanhanaikaiset sulut. Jos kanavissa halutaan ympärivuotista liikennettä, sulkutekniikkaa on Niinen mukaan kehitettävä. Ideoitahan ja ratkaisumallejahan on jo olemassa.

Articin laivoja Karalle, Sahalinille, Kaspialle...

Aker Artic suunnittelee laivoja Karamerelle, Sahalinin alueelle ExxonMobilille, Kaspialle, ja Norilsk Nikkel on ensimmäinen itsenäisesti kulkeva konttilaiva. Se ei siis tarvitse jäänmurtaja-apua.

Norilskiin on puskettava Jäämerta vajaat 2000 kilometriä Muurmanskista itään pitkin Koillisväylällä, sitten vielä nelisensataa kilometriä Jenisein laajaa ja isoa suuhaaraa kohti Siperian sydäntä. Ja kuten tunnettua, Siperia opettaa. Jopa suomalaisiakin sen hyödyttävä kylmyys rasittaa.

Tämäntyyppisten alusten lipulaiva on Nesteen Tempera. Se kuljetti Suomenlahdella mustaa notkuvaa tavaraa eli öljyä kaksi kertaa enemmän kuin muut laivat. Sen ei tarvinnut pitää seisokkeja jääsäteiden takia. Esimerkiksi kaikki kiinteäpotkuriset laivat olivat Primorskissa vaikeuksissa vahvan jäätalven aikana.

Aker Articilla tulee olemaan hyvin keskeinen asema myös uusien kaasulaivojen suunnittelussa. Karamerellä tarvi-

taan runsaasti näitä laivoja, sillä sen ja Jamalin niemimaan kaasuvarat ovat suuremmat kuin Lähi-Idässä yhteensä. Ja niitä ryhdytään toden teolla hyödyntämään. Ja onhan Barentsin merellä tavattoman suuria kaasukenttiä kuten mm. Stokmanovskoje.

Articista tulee itsenäinen yritys

Aker on päättänyt tehdä Articista itsenäisen yrityksen, joka voi myydä suunnitelmiaan myös muille telakoille. Niinen mukaan se on hyvä ratkaisu.

Artic saa Vuosaaren tammi-kuussa valmistuvaan jäämällaboratorioonsa uuden lasipohjaisen altaan, joka parantaa sen mahdollisuuksia uusien laivojen suunnitteluun. Tärkeimpinä kohteina tulevat olemaan rahti-, kaasututkimus- ja öljyntorjuntalukset.

Artic harrastaa yhteistyötä Venäjän kanssa, jolla on suurimmat tarpeet jäissä kulkevien alusten kehittämiseksi ja rakentamiseksi. Vaatiihan sen Jäämeren rannikko, Itämeri, Kauko-Itä, kanavat ja suuret sisäjoet Volga, Ob, Jenisei, Lena, Kolyma ja Amur paljon aluksia, jotka pystyvät kulkemaan myös jäissä.

Saimaa Terminsin johtaja Auvo Muraja

Satamat lähellä tuotantolaitoksia

Saimaa Terminsin johtaja Auvo Muraja piti Saimaan liikenteen vahvuutena sitä, että modernit satamat ovat lähellä tuotantolaitoksia, ne ovat tehokkaita ja niillä on uusi aluskalusto. Ne ovat uudistaneet nosturitekniikkansa, mikä paransi lastausten tehokkuutta puolella.

Muraja piti vahvuutena myös niiden logistiikan ekologisuutta: yksi laivaa saattaa korvata 60 – 70 rekkaa. Se vähentää maanteitten kulutusta, päästöjä ja onnettomuusriskejä.

- Ilman vesiteitä monien teollisuuslaitosten olisi mahdotonta toimia Sisä-Suomessa. Ajatellaan esimerkiksi sitä, miten Ahlströmin valmistamat 11 metriä halkaisijaltaan olevat ja 250 – 320 tonnia painavat tuotteet matkaisivat muilla kuljetusvälineillä kuin vesiteillä maailmanmarkkinoille. Ei siitä mitään tulisi.

Se on Auvo Murajan mukaan selvää, että vesitiekuljetukset tukevat muita kuljetusmuotoja.

Mutta Saimaalla on rajoituksensa, ja se on ensi sijassa kanavaliikenteen osavuotisuus. Laivat eivät pysty hyrräämään kanavan läpi vuoden jokaisena päivänä. Saimaan kanava kun on pakko sulkea jääesteiden vuoksi aina talveksi.

Muraja luetteli muita epävarmuustekijöitä kokonaisen liu-



Saimaa Terminsin johtaja Auvo Muraja

dan: Saimaan kanavan vuokrasopimuksen tilan, lastipotentiaalin suppeuden, aluskoon rajaat, tuonnin ja viennin epätasapainon, Viipurin lahden epävarmuustekijät, konttiliikenteen kasvun ja Venäjältä vapautuvan halvan rekkakaluston kasvavan osuuden liikenteessä.

Saimaan liikenteen kilpailukykyyn kehittymiselle Muraja asetti muutamia vaatimuksia: Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkaminen, purjehduskauden jatkaminen tuonnin ja viennin tasapainon parantaminen, laivojen satamassa oloajan lyhentäminen,

liikennöintikustannusten hallinta ja eräitä muita.

Auvo Murajan mukaan myös kehittymismahdollisuuksia on olemassa. Lähtökohta on ekologiatavoitteen toteuttaminen ja EU:n liikennepoliittikan mukainen toiminta. Sen seuraukset näkyisivät koko Saimaan logistiikkaketjussa.

Muraja oli myös miettinyt poikittaisyyhteyksiä Kymijoen vesistöön ja Laatokkaan. Tällä yhteydellä olisi suuri merkitys Saimaan sisävesiliikenteeseen.

Antti Vehviläinen kritisoi EU:n valkoista kirjaa

Metsäjänti Stora Enson logistiikkajohtaja Antti Vehviläinen arvioi kriittisesti EU:n liikenteen Valkoista kirjaa. Sen tarkoituksena on muodostaa unionin liikennepoliittika vuoteen 2010 mennessä. Siinä noteerataan käyttäjien tarpeet etusijalle.

Valkoisen kirjan mukaan pää tavoite on luoda eri liikennemuotojen välille uusi tasapaino, joka saavutetaan elvyttämällä raideliikennettä ja edistämällä sisävesi- ja meriliikennettä.

Nyt tilanne on: tavaraliikenteestä hoituu 44 prosenttia maanteillä, 41 prosenttia rautateillä ja 4 prosenttia sisävesillä. Tässä laskelmassa 1 prosentti merkitsee 30 miljoonaa tonnikilometriä.

Vehviläisen mukaan kaupan ja teollisuuden tarpeita ei Valkoisessa kirjassa ole juurikaan noteerattu. Hän epäili, että teoria ja käytäntö eivät liikennepoliittikassa kohtaa.

EU:n nykyinen rataverkko on kapasiteettinsa rajoilla. Se on hidas. Eikä ole tilaa rakentaa uusia rautateitä. On muitakin ongelmia: unionin alueella on 4 erilaista raidelevyettä, 12 erilaista sähköjärjestelmää, 18 erilaista turvajärjestelmää, 9 erilaista signaalijärjestelmää ja 5 erilaista vaunujen kytkentäjärjestelmää.

Vehviläisen mielestä EU unohtaa sisäisessä merenkulussa, että Itämeri on vilkkaasti käytetty ja sen kasvu jatkuu. Ja että asiakkaat ja kauppa määräävät liikenteen trendit.

Antti Vehviläinen oli kerännyt kalvoonsa sisävesiliikenteen kehitystä osoittavat pylyvät. Niiden kertoma on karua kieltä: koko ajan on mentu alaspäin. Ilmankos Vehviläinen oli pannut kalvoonsa alareunaan mustan ristin.

Mutta onko sisävesiliikenteen tila näin synkkä?

**SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST**



The development of waterways is a national requirement

The canal committee of the Parliament of Finland
November 8, 2005

The previous government of Finland made a decision of building a new nuclear power plant, thus securing the energy needs of the industry. At the same time the government and the parliament committed themselves in the development of optional energy sources, especially bioenergy and wood energy. These decisions were the basis of guaranteeing the energy needs of the industry and the whole country.

The secured energy supply is not, however, the only requirement for protecting the competitiveness of the industry. At the moment, especially in Finland, the logistic costs have more often become a point at issue in comparisons with the neighbouring countries. The geographical location of Finland cannot be changed, but there are still many options left with the logistic solutions. The decisions that will be made need to be sustainable for decades to come so that we can be confident about the future. The decisions need to meet the requirements of sustainable development and at the same time secure the competitiveness in an environment in which the EU definitions of transport policy and the user-pays principle will cause a great deal of changes.

The Ministry of Transport and Communications is currently negotiating with Russia the continuation of the lease of the Saimaa Canal.

The agreement is important for the industry of the lake Saimaa area. The waterway connection will be even more significant in the next years and decades. Therefore it is essential that the lease can be agreed upon soon and that the agreement will not cause more costs for the waterway transport industry, which is already loaded with charges.

In our opinion state authorities must now take immediate action in order to secure a year-round sea connection from lakes Saimaa and Päijänne by constructing the Kymijoki-Mäntyharju Canal. A decision to offer wide logistic possibilities for the industry located in eastern Finland will be a far-reaching solution. It is very important at a national level to develop the waterways, especially in order to guarantee the competitiveness of the industry not only on the coast but in other parts of Finland as well. The development of inland waterways would also enable the feeder harbours, Kotka and Hamina, to expand their operation.

The transport industry is often seen as a flow of finished goods only, but in this approach internal raw material flows, their development and long-term economy are ignored. Biomass has become a new important product transported on our waterways along with the traditional transport of logs. During the next 5 to 10 years the transport volume of biomass will

grow to around 15 million cubic metres per year. Often the transport distance is over 100 kilometres and most biomass transports take place in wintertime when the consumption of energy is at its highest. From the point-of-view of traffic safety it is also important that these massive transport actions can be taken care of by optional means of transport, for instance by waterways, when possible.

The canal committee of the Parliament requires – based on the above mentioned arguments – that the construction of the Kymijoki-Mäntyharju Canal will be raised and an open discussion will be started. A new detailed investigation of the canal must be conducted in order to include the project in the next government programme. The possibilities of constructing the canal were investigated twice in the 1990s. The basic data of those investigations is still mainly valid but the changes that have taken place for instance in environmental issues and conditions of industrial activity both in Finland as well as in other countries must be considered. In our opinion a wide international investigation is the best way to proceed so that the investigation would not be wrecked by the same narrow perceptions as last time.

The canal committee of the Parliament

Seppo Lahtela
Chairman

tuuskunnan neuvottelemaan Saimaan kanavan vuokrasopimuksesta.

Neuvottelut kanavan jatkosopimuksesta alkanut lokakuussa. Suomen valtuuskunnan puheenjohtaja, liikenne- ja viestintäministeriön kansliapäällikkö Juhani Korpela arvioi, että venäläiset ovat valmiita jatkamaan 2013 päättyvää sopimusta viidelläkymmenellä vuodella.

Kanavan vuosivuokra on ollut noin 300000 euroa. Kaikkiaan 43 kilometriä pitkä kanava kulkee puolet matkasta Venäjältä vuokratulta alueelta. Tavaraliikenne on viime vuosina kasvanut yli kahteen miljoonaan tonniin vuodessa.

STT

Sea connection from inland waterways desperately needed

A meeting focusing on the current and future state of Finnish waterways gathered about 80 persons interested in these issues to Lappeenranta and Vyborg in September.

Many speakers required that the Saimaa Canal lease negotiations must be started seriously and soon. The current lease of the Russian part expires in 2013. The speakers reminded that if industrial companies, towns and harbours do not know for sure that the agreement can be renewed the region will not receive any investments.

The Kymijoki-Mäntyharju Canal was seen as a major opportunity. The Ministry of Transport and Communications was strongly blamed for conducting a canal investigation based on wrong arguments in 2000. The report led to the refusal of the project by the government. Had the original canal plan of Finnish Maritime Administration been accepted, the construction of the canal would already be on its way. The financial and other positive effects of the project would be significant.

Different priorities

Contradictory opinions regarding priorities were expressed. Many persons representing companies, harbours and towns located by lake Saimaa considered the lease negotiations the most important issue whereas speakers coming from the lake Päijänne region also emphasised the opening of a waterway connection from Kymijoki to the Gulf of Finland. Some speakers seemed to have lost their faith in a year-round operation of canals.

It became also clear that the Saimaa Canal is of minor importance to Russia, which concentrates on the construction of large new oil terminals and harbours.

Despite that **Heikki Soininen** (Saimaan Satamat) was convinced that the Saimaa Canal will still be in operation in 30 years.

Hannu Huikuri of the Regional Council of North Karelia was in favour of the Kymijoki-Mäntyharju Canal, but for the Council it is even more important to continue the lease of the Saimaa Canal. Huikuri also talked about a canal between lakes Saimaa and Ladoga, which would connect the waterways of Russia and the EU.

Jarmo Turunen (Karelia Corridor) reminded that the Russian economy is growing very fast at the moment and therefore a waterway connection from Finland to St. Petersburg is essential. **Hannu Koverola** (Kouvola Region Federation of Municipalities) asked why the forest industry uses parallel transport systems and proposed that only waterways should be used. The Kymijoki-Mäntyharju Canal would be the best solution for this purpose.

Sea connection required in central Finland

Kauko Lehtonen and the Regional Council of Central Finland were also in favour of the Kymijoki-Mäntyharju Canal, which would offer an efficient, safe and a rather inexpensive waterway from the region to the Finnish seaports. Lehtonen also highlighted the importance of cooperation between decision-makers and industry representatives.

Matti Reijonen, mayor of Varkaus, pointed out that in

this region the new lease agreement of the Saimaa Canal is the absolute priority and other projects can be postponed at the moment. **Kyösti Vesterinen**, chairman of the board of Moprop Oy, insisted that reservations for canals, bridges and other infrastructure are included in the region planning so that they are ready when needed.

Waterways essential for the industry

Jyrki Ranki (Metsä-Botnia) and **Jari Lehtonen** (Stora Enso) emphasised that waterways are needed both in exports and inland transports. Especially the profitability of the Finnish forest industry requires a national year-round waterway. Lehtonen said that if the lease of the Saimaa Canal is not renewed, Stora Enso will not invest in the lake Saimaa region anymore. **Jorma Saarimaa** of UPM Kymmene agreed with Ranki and Lehtonen and highlighted the reliability of transport systems. He also pointed out that fuel costs do not play such an important role in waterway transport as for instance in road transport.

Olavi Tyrsky of Moprop Oy reminded that some companies operate on lake Saimaa also during the winter, but in his opinion the Saimaa Canal cannot be open all year round.

Auvo Muraja (Saimaa Terminals) and **Mikko Lattu** (Puhos Board) said that investments in the region will decrease if waterways are not developed. Muraja also pointed out that technical development has decreased transport costs in general.

Uutisia muista lehdistä

Helsingin Sanomat 14.9.2005

Paperiteollisuuden painopiste siirtyy Kiinaan

"Maailman paras paikka"

Changshu. UPM:n tehdas Changshussa on sijainniltaan "Aasian, ellei maailman paras", sanoo UPM:n toimitusjohtaja Jussi Pesonen.

Laitos sijaitsee noin sadan kilometrin päässä Kiinan kaupallisesta keskuksesta, 20 miljoonan asukkaan Shanghain metropolista. Ympäröivä Jiangsun maakunta on Kiinan tärkeintä talousaluetta.

UPM:n tehdas Jangtsejoen varrella. Yhtiöllä on tehtaan tuntilla oma satama, johon raaka-aineet voidaan tuoda maailmalta. Valmiit tuotteet voi tehtaalta lastata laivoihin ja viedä Kiinaan tai muun Aasian satamiin. UPM:llä on Canghussa myös oma hiilivoimala, jonka ansiosta se on omavarainen energian suhteen.

Helsingin Sanomat 28.5.2005

Saimaan kanavan vuokrasopimus neuvotteluun

Venäjän liikenneministeriö on asettanut virallisen val-

Helsingin Sanomat 50 vuotta sitten, sunnuntaina 20.11.1955

Saimaan kanavan käyttäminen elvyttäisi Pohjois-Karjalaa ja Savon elinkeinoelämää

Saimaan kanavan käyttöön saamisella olisi hyvä elvyttävä vaikutus savon ja Pohjois-Karjalan taloudelliseen elämään ja sen kehitykseen. Tähän toteamukseen päätyi eilen Kuopiossa Pohjois-Savon maakuntaliiton taloudellinen työvaliokunta.

Kokouksessaan komitea suunnitteli lausunnon, jota Saimaan kanavan käyttömahdollisuuksia tutkimaan asetettu komitea on mm. maakuntaliitolta pyytänyt. Kana-vakysymyksen johdosta käydyssä keskustelussa todettiin, ettei kanavien aika suinkaan ole ohi, että mm. Saimaan alueen tuotantokapasiteetin sekä suomen ja Neuvostoliiton kaupan voimakkaan kas-

vamisen johdosta olisi Saimaan kanavalla nyt monessa suhteessa sotia edeltänyttä aikaa suurempikin merkitys. Sotien syyttämiseen saakka kanavalla oli jatkuvasti vilkas liikenne, vaikkei laajentamistyö vielä ehtinytkään valmiiksi.

Keijo Kostainen
Johtaja
Merenkulutus



WAGENBORG SHIPPING

THE POWER OF COMBINING MPP & TEU.



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

INTRASEA WP 2/It meren alue Visio 2020+ ja strategia

Sekä vision että strategian pohjana on ollut EU:n valkoinen kirja Eurooppalainen liikennepoliittika vuoteen 2010: valintojen aika, jossa sisävesiteiden ja merikuljetusten ennustetaan olevan tulevaisuudessa entistä merkittävämmässä asemassa.

Ympäristöasioihin, esimerkiksi fossiilisten polttoaineiden käytön vähentämiseen, on kiinnitettävä jatkossa enemmän huomiota. Kun pyritään kestävän kehityksen mukaisiin liikennetarpeisiin, on otettava huomioon muun muassa polttoaineen kulutus tonnikilometriä kohti sekä muut ulkoiset kustannukset.

Koska sisävesitiet ovat ympäristöllisesti edullinen kuljetusmuoto, niiden käyttöä tulisi nimenomaan tukea uusilla infrastruktuuriratkaisuilla, jolloin liikennettä saadaan siirrettyä pois ruuhkautuneilta maanteiltä.

Maantiekuljetukset ovat nousseet muihin liikennemuotoihin nähden jo liian hallitsevaan asemaan, kun asiaa tarkastellaan kestävä kehityksen ja muiden ympäristötavoitteiden näkökulmasta. Sisävesiteiden kehittäminen on unohtunut vuosikymmeniksi eikä niitä käytetä läheskään täysipainoisesti. Maanteiden ja rautateiden kuljetusjärjestelmät ovat kehittyneet nopeasti. Vesiteitä pidetään puolestaan yleisesti

vanhanaikaisena kuljetusmuotona, joten niiden kehitys on ollut hidasta.

Eri liikennemuodoille pitäisi kohdistaa tasavertaisesti kustannuksia, investointeja ja poliittisia toimenpiteitä. Sisävesiteiden infrastruktuurin kehittämiseen on ryhdyttävä panostamaan ja mahdollisesti vanhanaikaisten liikennejärjestelyjen parannustyöt pitäisi aloittaa mahdollisimman pian. Niin ikään on kehitettävä alusteknologiaa ja lastin käsittelylaitteistoja, jotta voidaan vastata asiakkaiden kasvaviin vaatimuksiin sekä entisestään kovenutvaan kilpailuun eri kuljetusmuotojen välillä.

Vesiteiden pitäminen auki ympärivuotisesti on nykyään mahdollista, ja jäänmurtajia sekä jäänpöistöjärjestelmiä voidaan kehittää edelleen. Sulkujen ja väylien turvallisuutta ja helppokäyttöisyyttä on myös mahdollista parantaa kehittyneen teknologian avulla.

On ehdottoman tärkeää informoida laaja-alaisesti sisävesikuljetusten eduista ja tulevaisuuden mahdollisuuksista sekä luoda uudenlaisia kuljetusratkaisuja, jotka vastaavat teollisuuden tarpeita.

Visio 2020+

Intrasea-hankkeen visio 2020+ toimii tiennäyttäjänä

ja strategia korostaa niitä toimintatapoja, joita toteuttamalla sisävesikuljetukset siirtyvät uudelle kestävä kehityksen aikakaudelle.

Tällä hetkellä Itämeren alueen valtiot kehittävät omia kansallisia kuljetusjärjestelmiään, joilla on kuitenkin rajoitteensa. Lisäksi kehitystyötä hidastaa luontainen uusien ideoiden vastustus. Tavoitteena on, että EU:n valkoinen kirja ohjaa eri maiden kansallisia liikennepoliittisia ratkaisuja. Tavoitteen saavuttamiseksi yhteisellä Intrasea-strategialla ja toimintasuunnitelmalla.

Visio pitää sisällään seuraavat kohdat:

- Itämeren alueen yhteisen markkinan kehittyminen lisää huomattavasti sekä matkustajien että tavaroiden liikennettä.
- Maailmanlaajuisen teollisuuden logistiikkastrategioista tulee alueellisia koko Itämeren alueella ilman kansallisia rajoja.
- Ympäristöystävällisistä meri- ja sisävesiliikenteistä tulee Itämeren alueen pääkuljetusmuoto.
- Sisävesiliikenne lisääntyy Itämeren alueen maissa.
- Tavaraterminaalit eivät enää sijaitse valtateiden risteyskohdissa vaan satamien, rautateiden ja maanteiden risteyskohdissa.
- Maanteiden liikenneturvallisuus parane ja ympäristöystävälliset väylät saavutetaan, koska sisävesikuljetusten määrä lisääntyy jatkuvasti.
- Tietotekniikkaan tukeutuvat logistiset järjestelmät vastaavat tulevaisuuden kauppamerenkulun ja matkailun asettamia tavoitteita.

Sisävesiliikenteen puolesta

Saimaan Satamat

Joensuu, Kuopio,
Lappeenranta, Savonlinna
ja Varkaus

Saimaa Navigare Necesse Est

Vision toteuttaminen

Vision tavoitteisiin pääsemisen edellyttää seuraavien periaatteiden noudattamista:

- EU:n valkoinen kirja ja ulkoiset kustannukset. Toiminnan lähtökohdat ovat EU:n valkoisen kirjan yleiset periaatteet. Erityisesti täytyy tuoda esiin ulkoisten kustannusten vaikutus koko kuljetusketjun taloudellisuuteen. Valkoisen kirja pyrkii edistämään ympäristöystävällisten kuljetusmuotojen käyttöä, mitä tulisi korostaa jatkuvasti, jotta voidaan varmistaa, että EU:n liikennepoliittikka todella noudatetaan. Lisäksi olisi saatava aikaan eri kuljetusmuotoja tasavertaisesti kohteleva liikennetukipoliittika.
- Pysyvä ja päätoiminen organisaatio, jonka rahoitus on kunnossa. Rahoitus olisi hyvä saada kansainvälisestä, riippumattomasta lähteestä, joka toimii koko EU:n tai Itämeren alueella. Hankkeen onnistumiseen tarvitaan asiantuntevia työntekijöitä, joilla on kansainvälisiä suhteita sekä kokemusta paikallispolitiikan päätöksenteosta ja toimeenpanosta. Työntekijöillä on oltava halu kehittää sisävesiliikennettä. Kaikkia alueella meneillään olevia sisävesihankkeita ja liikenteen kehityssuunnitelmia on seurattava aktiivisesti. Tukiverkostot ovat myös tärkeitä hankkeessa mukanaolijoille.

Tiedon keskittäminen oikeisiin kohteisiin. Tarvittava tiedon ja työn määrä pitää suunnitella mahdollisimman tarkasti. Kansalliset merkittävät päätöksentekijät on pystyttävä tunnistamaan,

jotta voidaan seurata mahdollisia muutoksia heidän organisaatioissaan ja vastuualueissaan. Kohderyhmiä voivat olla esimerkiksi toimeenpanevat virkamiehet, teollisuuden päätöksentekijät, poliitikot, maakuntaliittojen virkamiehet ja työnantajajärjestöt.

• Riittävän informaation jakaminen. Tiedonkulun lähtökohdaksi on määritellä sisävesiteiden vahvuudet ja tulevaisuuden mahdollisuudet. Kohderyhmiä on informoitava säännöllisesti niin tiedotusvälineiden kautta kuin esimerkiksi järjestämällä koulutustapahtumia, seminaareja ja tapaamisia.

• Kehityssuunnitelmien ja jatkuvien sisävesiteiden infrastruktuuri-investointien perustelu. Itämeren alueen työryhmä analysoi eri maiden pullonkauloja ja pyrki tarjoamaan niihin ratkaisuja. Työryhmän tärkeänä tavoitteena on muuttaa väärä mielikuva ja vähentää sisävesiteihin kohdistuvia ennakkoluuloja. Sisävesiteistä on tarkoitus tehdä trendikäs kuljetusmuoto. Työryhmä suunnittelee infrastruktuuriratkaisuja pitkällä tähtäimellä eikä kvartaalitalousajattelun mukaisesti. Lisäksi korostetaan eri maiden hallitusten osuutta infrastruktuuri-investointeihin. Työryhmä nostaa esiin 2-5 tärkeintä hanketta jokaisesta maasta ja seuraa niiden toimeenpanoa.

• Suunnitelmien edistäminen, markkinointi ja täytäntöönpano. Sen jälkeen kun olemassa olevaa järjestelmää on parannettu tai kun on rakennettu täysin uutta infrastruktuuria, sen käytön edistämiseksi on laadittava

tehokas markkinointisuunnitelma. Investoinnin toteutuksessa on oltava aktiivisesti mukana.

• Toteutetun projektin jälkihoito. Hankkeiden edistymistä ja niiden tehoa on jatkuvasti seurattava. Jotta uusilta pullonkauloilta voidaan välttyä ja jotta voidaan varmistaa kestävä kehityksen mukainen toiminta, on tärkeää keskustella jatkuvasti palveluntuottajien ja loppukäyttäjien kanssa.

• Uusien ratkaisujen ja menetelmien kehittäminen. Tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan jatkuvaa aktiivisuutta kehittää uusia, eri kuljetusmuotoja yhdistäviä ratkaisuja. Parhaan kokonaisratkaisun löytäminen vaatii logistiikan kokonaiskustannusten hallintaa. Olemassa olevien kuljetusjärjestelmien tehokkuutta on koko ajan arvioitava kriittisesti eikä nykyisen käytäntöjen pitää antaa rajoittaa uusien innovatiivisten ratkaisujen keksimistä. Vesitieinfrastruktuurin ympärivuotinen tehokas toiminta edellyttää uusimman teknologian käyttöönottoa.

• Verkostoittaminen, kokemusten ja ideoiden vaihto sekä kommunikaatio. On ehdottoman tärkeää muodostaa sekä kansallisia että kansainvälisiä verkostoja. Kansallisten Itämeren alueen työryhmien kannattaa tehdä yhteistyötä muiden työryhmien, Euroopan unionin, sisävesiliikennettä ja kestävä kehityksen mukaisia kuljetusmuotoja tukevien organisaatioiden sekä palveluntuottajien, -käyttäjien ja rahdintajien kanssa. Yliopistot ovat myös mahdollisia yhteistyökumppaneita.