



Vesitieverkstopäivä Joensuussa 25.10.2016

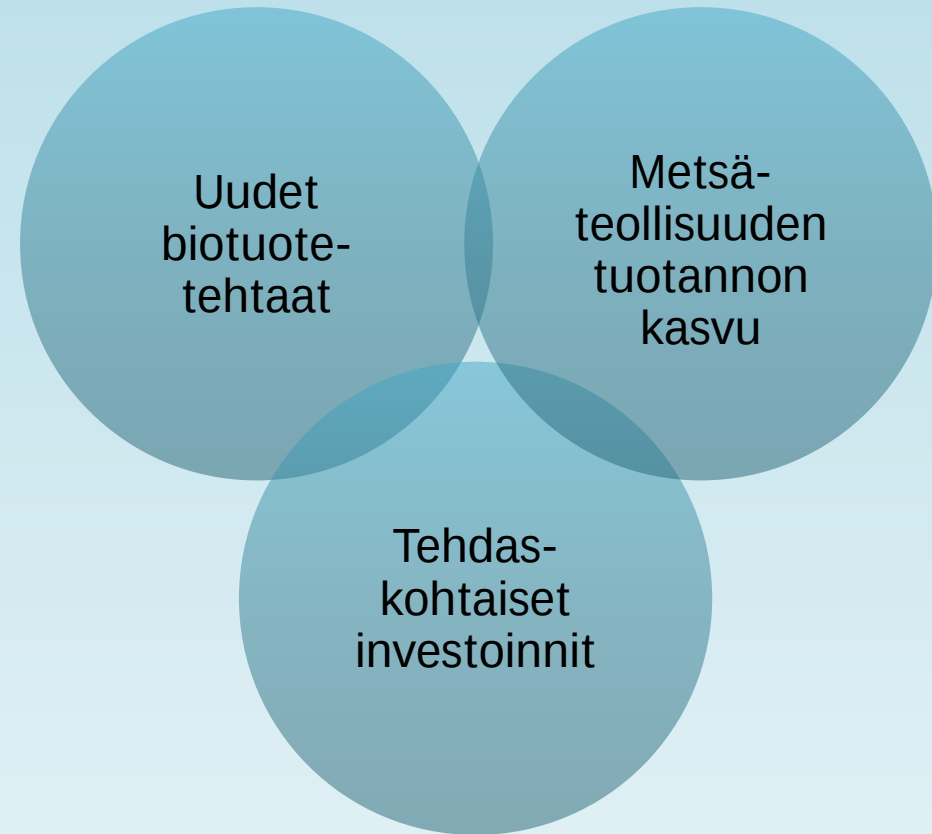
Rahtiliikenteen kehitys
Saimaalla

Kimmo Kuukka

C&C Port Agency Finland

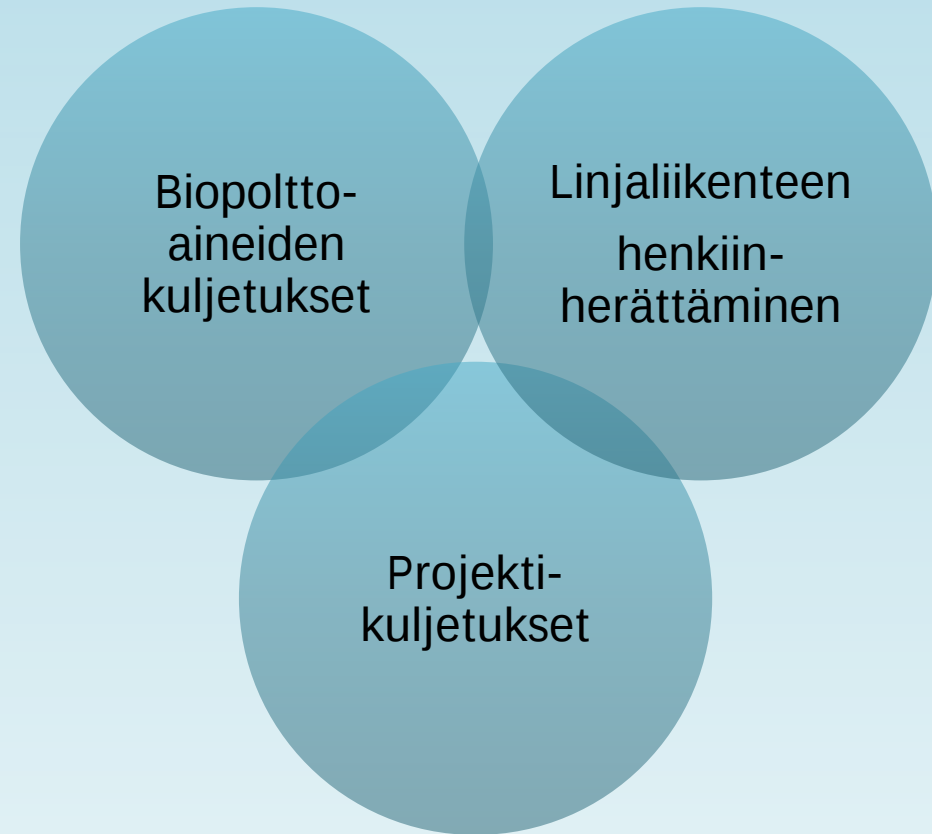
Visio 2021: uusitaan loikka 2 milj. tonniin

- Uusien biotuotetehtaiden valmistuminen 2017-2019 lisää puunkäyttöä merkittävästi
- Puurakentamisen lisääntyminen vaikuttaa sahatavaran tuotantoon
- Ruoka- ja nestepakkaus-kartongin kysyntä kasvaa
- Kaivannaisten tuotanto tehostuu



Visio 2021: uusitaan loikka 2 milj. tonniin

- Suomessa 90 % uusiutuvasta energiasta on bioenergiaa
- Kysynnän kasvaessa hankinta-alue laajenee ja vesikuljetusten osuus kasvaa
- PK-sektorin osalastitarjonta linjalaivoille valittuihin satamiin
- Rakennusteollisuuden ja konepajojen projektit



Viimeiset kolme ja puoli vuosikymmentä

- 1980-luku, 1-1,5 milj. tonnia/vuosi

Tavaraliikenne kasvoi tasaisesti, uusia satamia valmistui ja entisiä kehitettiin

- 1990-luku, keskim. 1,5 milj. tonnia/vuosi

Alkuvuosien lama ja Neuvostoliiton hajoaminen taittoivat kasvun, vienti kehittyi hyvin

- 2000-luku, yli 2 milj. tonnia/vuosi 2008 asti

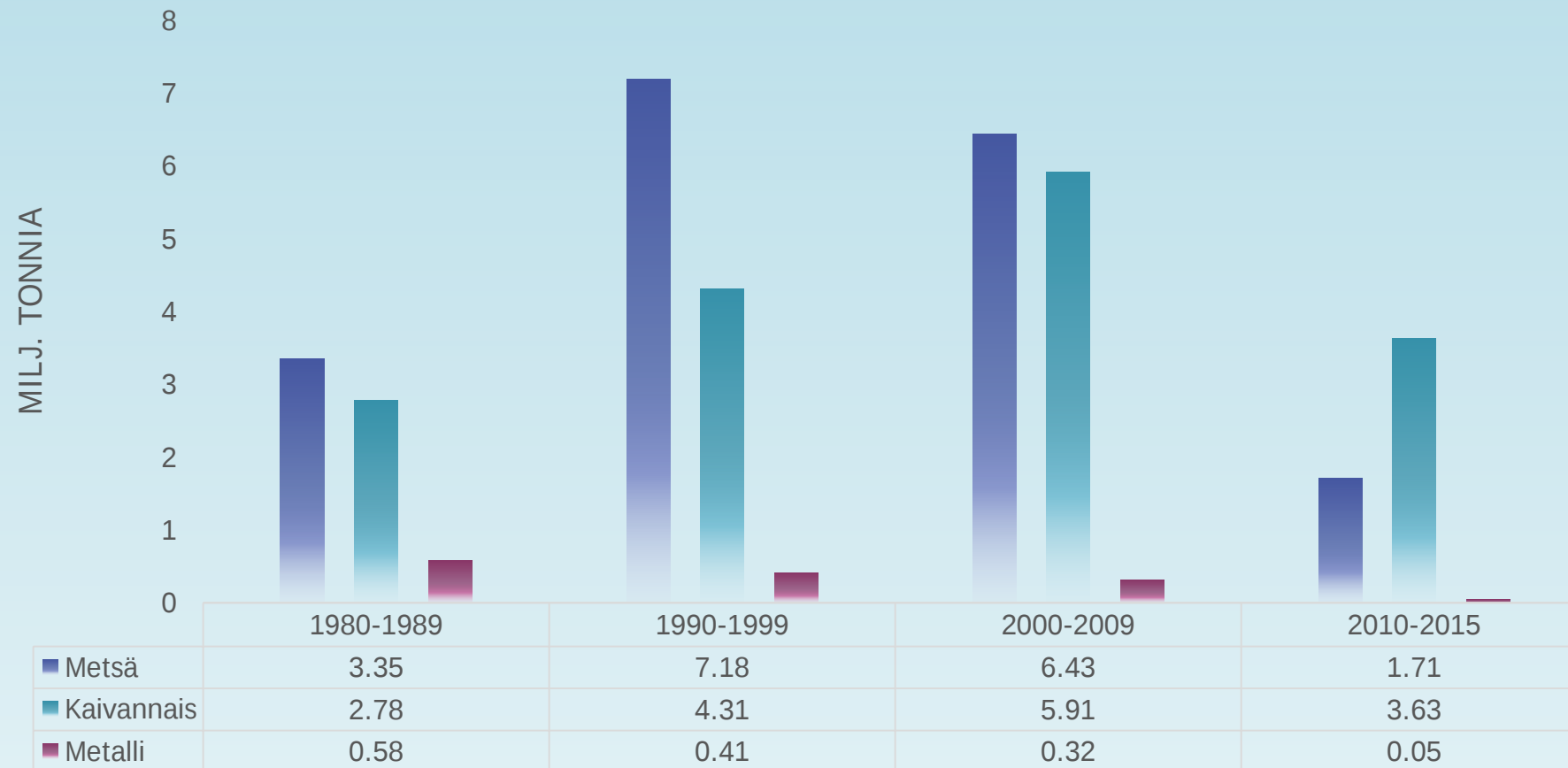
Metsäteollisuuden investoinnit kasvattivat raakapuun ja sellun kuljetuksia

- 2010-luku, 1,7-1,3 milj. tonnia/vuosi

Liikenne supistumassa nyt kolmatta vuotta peräkkäin, kaivannaisteollisuus noussut metsäteollisuuden ohi

	Aluskuljetukset (tonnia)	Lastialuksia (läpikulkuja)
1981	1,00 milj.	1146
1990	1,77 milj.	1811
2004	2,37 milj.	2239
2015	1,32 milj.	1112

Metsä-*, kaivannais- ja metalliteollisuuden kuljetukset Saimaan kanavan kautta



*pois lukien raakapuu

Vienti ja tuonti Saimaan ulkomaanliikenteessä

1990-luku

- vienti 62 %, tuonti 38 %

2000-luku

- vienti 46 %, tuonti 54 %

2010-2015

- vienti 38 %, tuonti 62 %

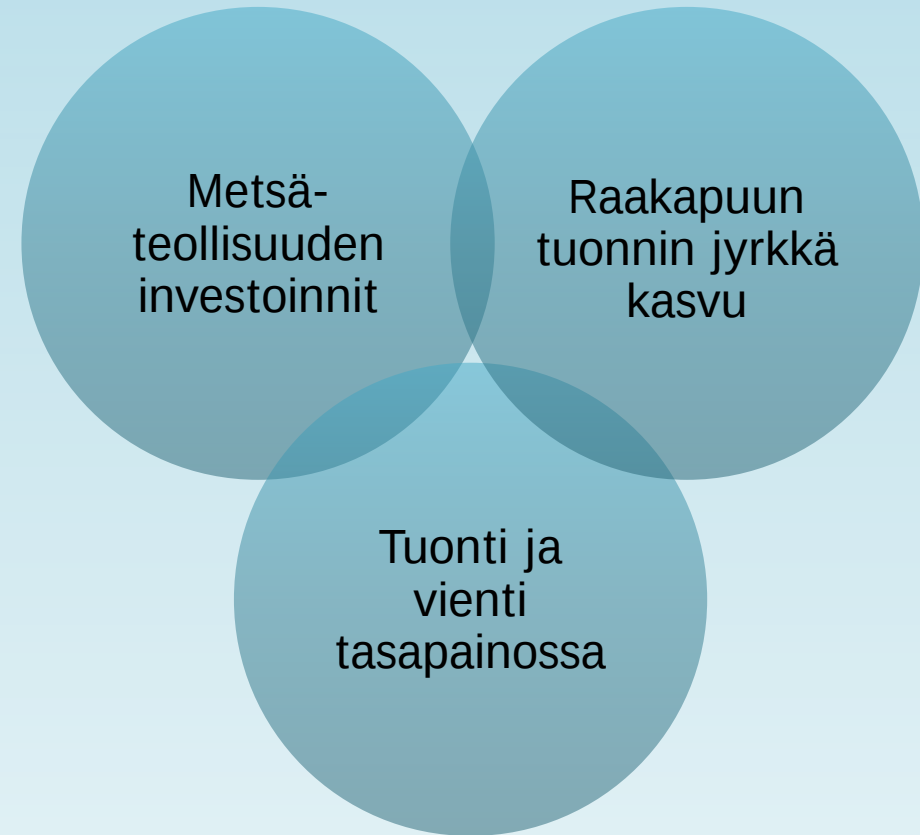
	Vienti (milj.tonnia)	Tuonti (milj.tonnia)
1990-1999	8,95	5,51
2000-2009	8,82	10,56
2010-2015	3,56	5,80

Tavaralajit muutamana vertailuvuotena

Vuosi	Raakapuu (tuhatta tonnia)	Sahatavara (tuhatta tonnia)	Paperi (tuhatta tonnia)	Sellu (tuhatta tonnia)	Raakamin. (tuhatta tonnia)	Lannoitteet, kemik. (tuhatta tonnia)	Hiili, koksi (tuhatta tonnia)	Metallit (tuhatta tonnia)
1991	360 (24%)	301 (20%)	315 (21%)	71 (5%)	251 (17%)	18 (1%)	98 (6%)	31 (2%)
2001	713 (34%)	348 (16%)	163 (8%)	181 (9%)	443 (21%)	20 (1%)	110 (5%)	72 (3%)
2011	736 (42%)	44 (3%)	149 (8%)	117 (7%)	474 (27%)	121 (7%)	87 (5%)	-
2015	443 (34%)	44 (3%)	101 (8%)	86 (7%)	397 (30%)	169 (13%)	22 (2%)	25 (2%)

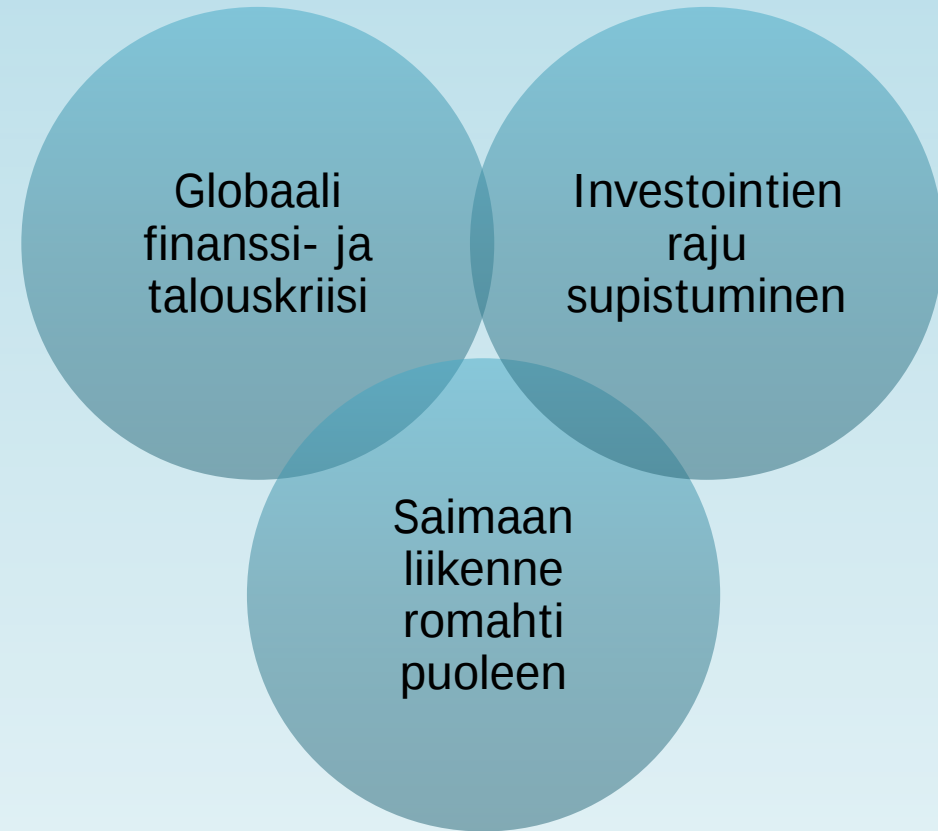
Mitä tapahtui 2001?

- Metsäteollisuuden investoinnit Kaakkois-Suomessa toivat vahvan nousun kuljetuksiin
- Raakapuun tuonti yli kaksinkertaistui, sellun vienti kasvoi 27%
- Saimaan kanavan aluskuljetusten tavaramäärä ylitti ensi kertaa 2 miljoonaa tonnia (17%:n nousu edellisvuodesta)



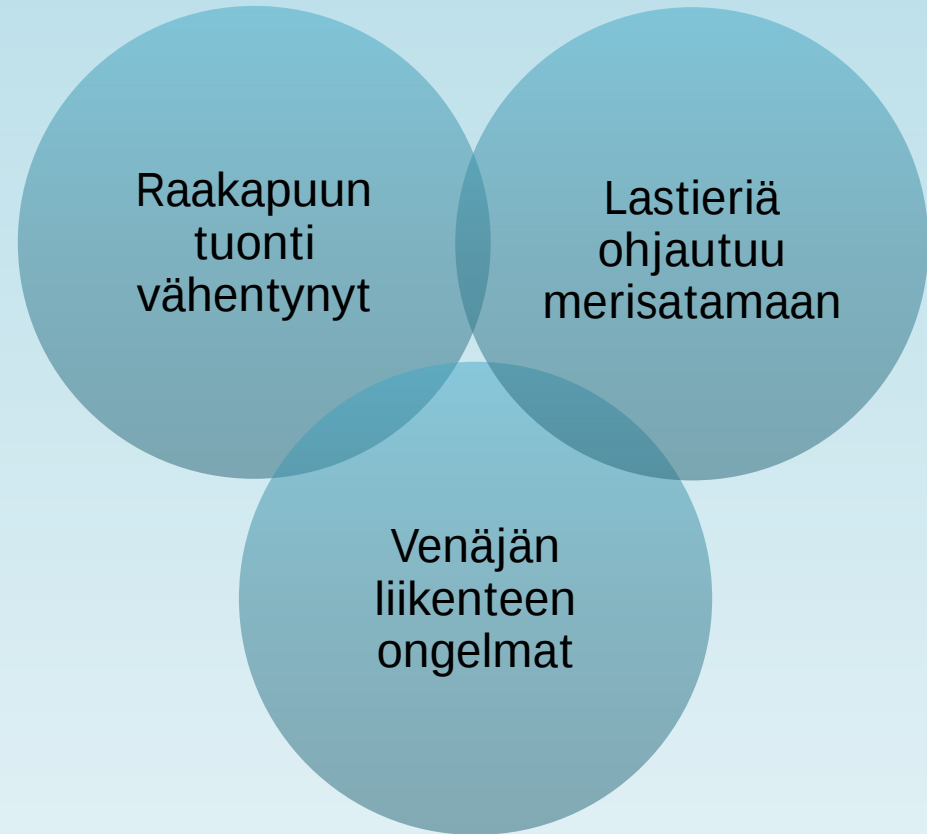
Mitä tapahtui 2009?

- Yksityiset investoinnit Suomessa supistuivat 17 %
- Metsäteollisuuden investoinnit romahtivat v:n 2007 tasolta 40 %
- Raakamineraalit (talkki, kipsikivi, karbonaatti, suola murskattu kivi) suurimmaksi tavararyhmäksi ohi metsäteollisuustuotteiden



Kuluvan vuosikymmenen trendi ollut laskeva

- Tavaraliikenne supistuu nyt kolmantena peräkkäisenä vuotena
- Paperin ja sahatavaran kuljetusmäärät vähentyneet
- + Raakamineraalien ja lannoitteiden osuus kasvanut tasaisesti
- + Erikoisterästen vienti alkoi uudelleen pitkän tauon jälkeen



Kehityksen pahin este on Kapteeni Talvi

Liikennekausi ei pitene lähivuosina (?)

LVM:n meriliikennestrategia 2014-2022:

Ympäri vuotisuus vaatisi n. 30 m€ investoinnit, toisi kanavalle kunnossapito- ja jäänmurtokustannuksia n. 3-4 m€/v eikä sitä voida pitää nykyisten ja ennakoitavien liikennemäärien valossa kannattavana. Arvioidaan myöhemmin uudelleen, jos liikennemäärien kehityksessä tapahtuu merkittäviä muutoksia. Tavoitteena kuitenkin mahdollisimman pitkä liikennekausi.



Kapteeni Talvi voi olla ankara:

Jouluaatto
Lappeenrannassa
2010
-27°C



Toisaalta Kapteeni
Talvi (ei kuvassa)
unohtaa joskus tulla
kalenterin mukaan:

Jouluaatto
Lappeenrannassa
2015
+11°C



KIITOS!