



Suomen Vesitietoyhdistys r.y:n Uutiskirje – Kevät 2015



Suomen Vesitietoyhdistys r.y:n perinteinen Talviseminaari järjestettiin jälleen kerran hyvällä menestyksellä Lappeenrannassa Saimaan kanavakauden päättäjien yhteydessä. Talviseminaarissa oli lähes 70 osallistujaa ja keskustelu oli intensiivistä.

SISÄVESIVÄYLÄT MAHDOLLISTAJANA TODELLAKIN!

Montako kilometriä vesiteitä Suomessa onkaan? Entä montako kilometriä niistä on tällä hetkellä teollisuuden ja matkailun käytössä?

Vesitie - ympäristöystävällinen, turvallinen ja kustannustehokas kuljetusmuoto ja vesitse reitit lähes joka ainoaan Suomen kolkkaan – **sisävesiväylät pitäisi todellakin nähdä mahdollistajana**. Tässä jotain johon meidän pitäisi panostaa yhteisvoimin – viranomaiset, päättäjät, operaattorit, rahdinomistajat ja muut alueiden toimijat yhdessä!

Lappeenrannassa 21.1.2015 pidetyssä Talviseminaarissa tarkasteltiin vesiväyliä teollisuuden ja matkailun näkökulmasta. Saimme myös katsauksen naapurimaidemme Ruotsin ja Venäjän sisävesiliikenteen mittavista kehitys-

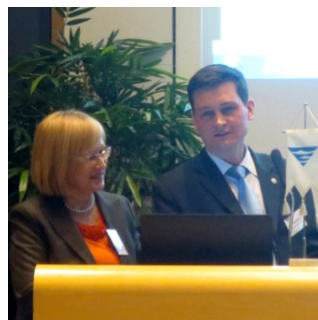
suunnitelmista.



kulkulaitoksesta kävi läpi Ruotsin kolme keskeisintä vesiteiden kehityshanketta, joista kaksi on sisävesiliikennehankkeita; Trollhättan ja Mälaren, ja yksi sisävesi-meriyhteyden infrastruktuurihanke; yhteys Luleåsta Perämerelle. Ruotsissa rautateiden käyttöaste on katossa, mutta vesiteillä riittää kapasiteettia, ja tähän panostetaan nyt. Uusiin vesiväylien on arvioitu olevan käytössä 2018-2019. Yksistään näiden kolmen hankkeen investoinnit ovat yhteensä lähes 700 miljoonaa euroa.

Senior
Advisor
**Johan
Lantz,**
Ruotsin
Meren-

Venäjän federaation liikennestrategia 2020 sisältää mittavia kehityssuunnitelmia myös sisävesiliikenteen osalta. Venäjällä tullaan panostamaan voimakkaasti väyliin, laivastoon ja kalustoon sekä koulutuksen. Professori **Tatjana Pantina** ja dosentti **Anatoly Burkov** Venäjän meri- ja sisävesiliikenteen



yliopis-
tosta
kertoivat
sisävesili-
vesili-
kenteen

nykytilasta sekä lähitulevaisuuden kehityshankkeista.

Venäjällä kulkukelpoisia sisävesiliikenneväyliä on lähes 50000 km. Sisävesikuljetusten kilpailukyky on korkea kuljettaessa esim. metallia, öljytuotteita tai maatalouskemikaalien.

Tulevaisuus on vesiteillä!

VALMIUDET KÄSITELLÄ SUUREMPIA ALUKSIA

Rikkidirektiivi ja muut säädökset sekä polttoaineen hinta, jonka oletetaan nousevan taas, johtavat siihen että tulevaisuudessa on taloudellisempaa kuljettaa rahti suuremmilla aluksilla. Ruotsissa pyritään ennakoimaan tätä kehitystä ja luomaan valmiudet suurempien alusten käsittelylle ja liikkumiselle sisävesillä.

Kiirunassa sijaitseva LKAB:n rautamalmikaivoksen volyymit ovat kasvussa ja vesitie Luleån kautta Perämerelle on tärkeä vientireitti EU:n sisämarkkinoille. Luleån sataman syväystä tullaan nostamaan 11 m 15 m ja parantamaan rautatieyhteyttä satamaan.

Trollhätte on 82 km pitkä kanava Vänern-järveltä Göteborgiin. Kanavassa on kuusi sulkua ja se on operoinnissa 24/7. Liikennöinti reitillä on vakiintunut ja vuosittain kaupallisten kuljetusten määrä noin 1500. Nyt tavoitteena on liikennöintimäärän nostaminen ja siksi suunnitteilla on vesitien uudelleen reitittäminen.

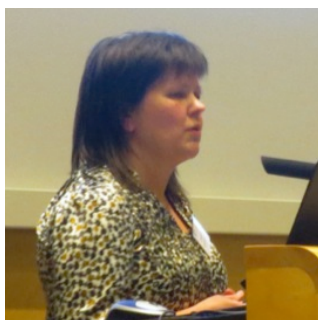
Toinen keskeinen sisävesihanke on Mälaren-järven vesiliikenteen kehittäminen. Tukholman ja Mälaren alueella asukasmäärä on kasvanut nopeasti ja sen myötä liikennöinti ja edelleen vaikutukset ympäristöön sekä teiden ylläpitokustannukset ovat nousseet. Lisäksi paineena on vielä EU:n asettamat vaatimukset päästöjen suhteen. On löydettävä vaihtoehtoisia logistisia ratkaisuja liikenteen järjestämiselle.

Mälarenin reitillä syväystä lisätään, silta-kohtia levennetään ja Södertäljen kanavaa uudistetaan, jotta voidaan turvata yhteys merelle. Haasteena on se, että huolimatta uudistusten vaatimista rakennustoista, ei liikennöintiä voida keskeyttää tai ohjata muualle. Sekä Trollhätte- että Mälaren-hanke on sisällytetty Ruotsin kansalliseen infrastruktuurisuunnitelmaan 2014-2025.



LÄHIN SATAMA ON PARAS SATAMA

Mälarhamnar AB:n omistavat Västerås 55% ja Köpingin 45% satamat. Yrityksen tehtävänä on taata alueen kaupan ja teollisuuden tavaraliikenteen kustannustehokas toteutus, kertoi toimitusjohtaja **Carola Alzén**. Vuosittain satamaan tehdään



850 käyntiä. Satamassa käsitellään pääasiassa neste-

ja kuiva bulkkia, konttitaravaa, yksittäisiä raskaita eriä sekä Ro-Ro kuljetuksia. Vienti on Ruotsille elintärkeää. Ruotsissa 75% kaikesta tavaraliikenteestä kulkee satamien kautta. Laivakuljetukset ovat kustannustehokas ja kestävä kehitys tukeva liikennemuoto. Liikenneinfrastruktuuria suunniteltaessa olisi syytä miettiä miten kehittää sisämaan ja rannikon satamien väliset yhteydet koko kuljetusketjua tukevaksi, sillä Ruotsin rannikko on pitkä ja sen varrella on yli 50 satamaa. Sisävesiliikenteen koko kapasiteetistä on käytössä tällä hetkellä vain 7%, ja samaan aikaan maantiet ja rautatiet ovat ylikuormitettuja.

Olemassa oleva infrastruktuuri on kattava, sitä pitäisi vaan hyödyntää järkevämminkin ja tehokkaammin.

Kuljetusmuotojen keskinäisen kilpailun sijaan tulisi ennemminkin kehittää yhteistyötä eri kuljetusmuotojen välillä.

Laskelmien mukaan vuoteen 2050 mennessä Ruotsin vienti- ja tuontikuljetukset tulevat kasvamaan 50%. Itämeren alue kasvaa, markkinat laajentuvat ja kilpailu kiristyy. Suurin paine kaupan ja kuljetusten kasvulle tulee idästä.

Teollisuus on täysin riippuvainen logistiikasta. Logistiikkakustannukset ovat Pohjoismaiden teollisuudelle aina suuremmat kuin Euroopan mantereella toimivien kilpailijoiden, siksi on käytettävä kustannustehokkaampia kuljetusratkaisuja ja hyödynnettävä olemassa olevaa infrastruktuuria yhdistämällä voimavaroja.



X 500 =



Kilpailun sijaan yhdistäen!

European Federation of Inland Ports - EFIP:n johtaja **Kathrin Obst** esitti kattavan yhteenvedon Euroopan sisävesisatamien kehitystrendeistä sekä EU:n viimeisimmistä sisävesiliikennettä koskevista poliittisista linjauksista.



kennettä koskevista poliittisista linjauksista.

EFIP on perustettu vuonna 1994 ja se edustaa noin 200 sisävesisatamaa 18 EU-maassa, Sveitsissä ja Ukrainassa. EFIP tehtävä on välittää jäsenilleen tietoa sisävesiliikenteeseen liittyen sekä toimia sisävesisatamien promoottorina ja verkottajana.

EU:n linjaukset perustuvat Liikenteen valkoiseen kirjaan vuodelta

2011, johon kirjatut tavoitteet ovat kovat: vuoteen 2030 mennessä

- 30% maantiekuljetuksista yli 300 km matkoilla on siirrettävä rautateille ja sisävesille
- CO2 päästöjä pitää vähentää kaupunkialueilla
- EU:ssa on koko alueen kattava ja toimiva TEN-T-ydinverkkoon

Kaikki EU:n liikennettä koskevat linjaukset ohjaavat siihen, että liikennettä on siirrettävä pois maanteiltä ja pyrittävä käyttämään ympäristöystävällisempiä kuljetusmuotoja. Ensimmäinen ja/tai viimeinen maili kumipyörillä – multimodaalikuljetukset on IN. Vuoteen 2050 mennessä on varmistettava, että kaikista keskeisistä satamista on yhteydet rautateille, ja mahdollisuuksien mukaan myös sisävesiliikenteeseen.



ENNEN OLI LAIVAT UUSIA NYT NE OVAT VANHOJA

Jokialusten ja joki-merialusten määrä on Venäjällä edelleen huomattava, mutta määrät ovat viime vuosina laskeneet. Syitä on monia, kuten esim. alhaiset kuljetusrahdit ja 90-luvun taitteessa tapahtunut muutos vaikuttaa edelleenkin, rahtia on vaikea saada palaamaan sisävesille. Laivasto ja muu kalusto on vanhaa. Alusten keski-ikä on noin 33 vuotta.

Sisävesiliikenteeseen tarvitaan uusia joki- ja joki-meriliikenteen aluksia. Vuoteen 2020 mennessä Venäjällä suunnitellaan rakennettavan useita satoja rahti-, matkustaja- ja huoltoaluksia – tarve on suuri

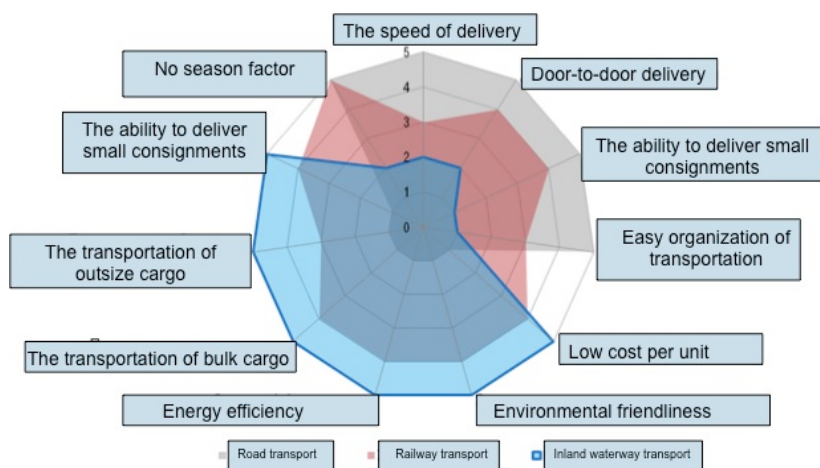
- 186-198 merikelpoista alusta
- 90-100 joki-merikelpoista alusta
- 220-260 sisävesiliikenteen alusta
- 30-35 matkustaja- ja rahti-matkustajaliikenteen alusta
- 5 matkustaja alusta sisävesiliikenteeseen

Venäjällä on useita kansallisia telakoita, joissa suurin osa sisävesiliikenteen kalustosta on rakennettu, mm.:

- Krasnoye Sormovo (Nyzhni Novgorod): 83 alusta
- Okskaya (Navashino): 34 alusta;
- Volgograd: 33 alusta;
- Onega tehdas (Petrozavodsk): 18 alusta



Joki-merialusten suunnittelussa on keskeistä huomioida maksimimitoitukset joka suhteessa: kantavuus, vesiväylät, kanavien leveys ja pituus, sulut ja sillat – innovatiivisia ratkaisuja tarvitaan!



SISÄVESILIIKENTEEN PLUSSAT JA MIINUKSET

Venäjän sisävesiliikennejärjestelmä on valtava. Sanotaan, että rautatiet ovat Venäjän selkäranka, sisävesijärjestelmä lienee maan suonisto. Liikennöintikelpoisia vesiväyliä Venäjällä yli 100 000 km. Sulkuja reiteillä on yli 100 ja erilaisia hydraulisia laitteistoja yli 700. Sisävesiliikenteen laivastossa on 13 600 alusta ja rahtia kulkee vuosittain noin 137 miljoonaa tonnia. Sisävesisatamia, joihin on maantieteyhteys, on yli 130 ja palveluksessa yli 100 000 henkilöä. Huolimatta tästä kattavasta vesitieverkostosta, rahtimäärät sisävesillä ovat kolme kertaa pienemmät kuin mitä maantieliikenteessä.

Pullonkauloja on sisävesiliikenteessäkin ja näihin on nyt otettu kantaa Venäjän sisävesiliikenteen strategiassa 2030: sulkuja ja hydraulisia laitteita tullaan uusimaan, kapeita väyliä levennetään ja parannetaan ja liikennöintikelpoisia väyliä lisätään, liikenteeseen tulee uusia aluksia ja kalustoa. Tavoitteena on luoda edellytykset tavaravirtojen uudelleen ohjaukselta varten ja siirtää kuljetuksia maanteiltä sekä rautateille että sisävesille, tasapainottaen näin koko maan liikennejärjestelmän kuormitusta. Sisävesiliikenteessä nähdään paljon mahdollisuuksia.

NO MITEN SITTEN MEILLÄ...



Kesäkautena Suomen vesillä liikkuu 4,5-5 miljoonaa matkustajaa, kertoi **Pekka Haltia** Suomen Matkustajaläyhdistys r.y.:stä.

Matkustajalaivavarustamojen määrä on kuitenkin vähenemässä, johtuen mm. EU:n käynnistämästä alusturvallisuuslaista, työaikadirektiivistä, suurista ylläpidon kustannuksista (12 kk) vs. lyhyt toimintakausi (noin 4 kk). Suomessa on paljon tarjottavaa kaunis, puhdas luonto ja vesistöt, saaristo, kalastus ja marjastus. Viisumivapaus lyhyille matkoille toisi varmasti uusia matkustajia Suomen sisävesille.



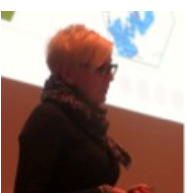
Pekka Koskinen, Brave Logistics Finland Oy, esitti Saimaan Kanavan Neuvottelukunnan laatiman Sisävesi-liikenteen strategian konkreettisen toimenpidesuunnitelman

5 strategista kärkihanketta ja 9 operatiivista hanketta. Kärkihankkeiksi nimettiin Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen, kanavan veden pinnan nostaminen, viisumivapauden mahdollistaminen venäläisille turisteille, TEM:n rooli mahdollisena riskirahoittajana ja selvitys Saimaan satamien ja vesitieverkoston roolista TEN-T verkostossa.



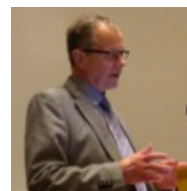
Teollisuuden näkökulmasta katsottuna sisävesiliikenne on ekologinen ja turvallinen vaihtoehto. StoraEnson logistiikkajohtaja **Timo Hatva** kertoi yrityksen panostaneen paljon turvallisuuteen, ja jokainen rekka, joka saadaan pois maanteiltä on hyvä asia. Vuositasolla StoraEnson paperin, sellun ja kartongin kokonaiskuljetusvolyymi on noin 13 miljoonaa tonnia ja sahatavaran kuusi miljoonaa kuutiota.

Saimaan kuljetusreitti on tärkeä ja reitti soveltuu erinomaisesti tiettyihin tuote- ja raaka-ainekuljetuksiin (tuonti: raakapuu, sellu, liitu ja vienti: kartonki, paperi, sellu, sahatavara, pelletti). Satamapari-toiminnalla saadaan "round-trip" kustannukset kohdalleen ja yhteistyö satamien ja muiden toimijoiden kanssa on joustavaa. Liikennekauden pidentäminen Saimaalla olisi toivottavaa.



Yara on maailmanlaajuinen kivennäislannoitteiden, teollisuuskemikaalien ja ympäristönsuojelutuotteiden toimittaja, kertoi laivauspäällikkö **Anna Näsi**.

Kokkolassa. Lannoitteet viedään tehtaalta suoraan asiakkaan omaan varastoon. Yaran toiminnassa turvallisuus ja energiatehokkuus ovat tärkeitä. Yksi 2400 t laivaus vastaa noin 60 täysperävaunurekkaa tai 2 täyttä tavarajunaa. Toiminnan kannalta tärkeää on sujuva jäänmurto kauden alussa ja lopussa, tonniston saatavuus kilpailukykyisillä rahdeilla ja osapuolten sitoutumisen liikennöintiin Saimaalla. Valtion panostus sisävesiliikenteen kehittämiseen, kanavan ja väylästä kunnostukseen ja ylläpitoon olisi toivottavaa.



Kanslianeuvos **Heikki Soininen** pohti yhteenvedossaan vesiliikenteen kehitysmahdollisuuksia nykyisessä kilpailutilanteessa.

Liikennemuotojen välinen kilpailu rahdeista jatkuu kireänä erityisesti heikon kysyntätilanteen vallitessa. Teollisuuden, kaupan ja ihmisten kokonaisedun kannalta on hyödyllistä, että käytettävissä on vaihtoehtoja erilaisiin kuljetustarpeisiin. Kilpailun puute merkitsisi tehottomuuden lisääntymistä tai hintatason nousua, todennäköisesti molempia. Kuljetuskapasiteetti olemassa olevilla vesireiteillä on käytännössä lähes rajaton, joskin talvi ja esim. Saimaalle soveltuvien alusten määrä aiheuttaa ajoittaisia ongelmia.



SAIMAAN KANAVAKAUDEN PÄÄTTÄJÄISIÄ juhlistettiin perinteisesti 22.1. Saimaan kanavan rannalla, Venäjän puolella. Kanavaltuutetut **Harri Pursiainen** ja **Sergey Aristov** kiittivät kaikkia osapuolia hyvästä yhteistyöstä kuluneena kautena. Uusi vuokrasopimus on nyt kaikilta osin toimeenpantu, kun saadaan vielä vuokra-alueen rajankuvaspöytäkirja valmiiksi. Talouden ja viennin taantumuksesta huolimatta, liikennöinti Saimaan kanavalla on pysynyt lähes ennallaan. Teollisuudelle tärkeän raakapuun tuonti on hieman hiipunut, silti lähes puolet koko liikenteestä on raakapuun kuljetuksia. Vastaavasti kotimaan tavaraliikenne kasvoi viime kaudella. Kiitosta saivat niin Saimaan kanavan käyttäjät, Suomen ja Venäjän elinkeinoelämä, varustamot, asiantuntijat kuin myös viranomaistahot.



Oy Saimaa Terminals Ab

TOIMINNANJOHTAJAN TERVEHDYS

Aikamoinen vuosi takana ja edessä varmasti yhtä vauhdikas ja mielenkiintoinen. Vuosi sitten lähes noviisina hyppäsin tähän "veneeseen". Haluankin kiittää jäseniä luottamuksesta ja tuesta, joka päivä olen jotain uutta oppinut tältä toimialalta. Tekemisen meininki on hyvä, eikä periksi anneta! Maailman poliittinen tilanne on vaikea ja talouden taantuma heittää omat varjonsa. Laivat kuitenkin kulkevat edelleen ja rahti ja matkustajat liikkuvat.

Vesiteillä on tilaa – Terveisin Heli



Seräma Saimaalla -lastina lannoitteita Yaran tehtaalta Siilinjärveltä Tanskaan.

