

Eduskunnan kanavaryhmän kirjallinen kannanotto elinkeinoministeri Mauri Pekkariselle 12.1 1. 2009

Toimenpiteet metsäenergian käytön lisäämiseksi samalla turvaten Jyväskylän uuden biovoimalan raaka-ainehuolto ja alueen teollisuuden sekä talouden kehittyminen

Valtioneuvoston hyväksymät ilmasto- ja energiapolitiittiset tavoitteet ovat erittäin haasteellisia mutta samalla välttämättömiä. Vuodelle 2020 asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi tulee käynnistää välittömästi kaikki mahdolliset toimet ja priorisoida sellaiset, mitkä luovat kotimaisia työpaikkoja ja hyödyntävät kotimaisia luonnonvaroja. Tällainen nopeasti käynnistettävä hanke on Jyväskylän Energian uuden biovoimalan raaka-ainehankintaa turvaava, Päijänne-Keitele vesireittiä hyödyntävä hankekokonaisuus.

Hanke on kaikilta osin linjassa Ahon komitean suositusten kanssa, joita eivät edes komitean metsäteollisuuden edustajatkaan vastustaneet. Ahon komitean mukaisia toimia on jo käynnistetty investointiavustuksin rautatie- ja yksityisten yhtiöiden maantieteterminaalien rakentamista tukemalla. Päijänne-Keitele vesireitin hyödyntämiseen ja kehittämiseen sisältyvät alueterminaalit tulevat olemaan kaikille avoimia. Ne turvaavat raaka-ainehankinnan vapaan kilpailun ja mahdollistavat energiaapuun ohella myös muiden massa-artikkeleiden, kuten turpeen, ainespuun, sekä maa-ainesten välivarastointin. Terminaalit mahdollistavat myös jalostuksen ja jatkokuljetukset eri kuljetusmuotoja käyttäen. Esitetty terminaalijärjestelmä turvaa kaikis-

sa olosuhteissa Jyväskylän voimalan raaka-ainetarpeet ja sen tasaisen syötön. Keitelekanavan siltojen nosto on normaalia infrarakentamista, mikä sinänsä olisi tullut saatava valmiiksi viime vuosikymmenellä, jolloin kanava muilta osin valmistui. Sisävesi- ja meriliikenteeseen suunniteltu uudentyyppinen, ympärivuotiseen liikennöintiin soveltuva ja uudenaikaisella lastaustekniikalla varustettu alus mahdollistaa tehokkaat kuljetukset ja satamatoiminnot ilman kalliita satama-investointeja. Näin saavutetaan kokonaistaloudellisuus ja kilpailukyky sangen lyhyilläkin matkoilla verrattuna maantieliikenteeseen. Jyväskylän uuden voimalan raaka-ainehankinta-alue on suuren käyttömäärän vuoksi joka tapauksessa varsin laaja jolloin ainoastaan tehokkaan logistiikan avulla voi-

daan turvata taloudellinen raaka-aineen saanti. Uusi logistinen järjestelmä työllistää jo alkuvaiheessa 400 – 500 henkilötyövuoden verran ympärivuotisesti ja nämä työpaikat jakautuvat tasaisesti Päijänne-Keitele alueelle. Valtaosa työpaikoista tulee pieniin vähäväkisiin kuntiin, missä muita työmahdollisuuksia ei juuri ole. Aluksen rakentaminen on alkusysäys uudenaikaiselle telakkateollisuudelle ja myös sen myötä on mahdollista luoda uusia työpaikkoja lähes vastaava määrä seuraavan kymmenen vuoden aikana. Mielestämme Keitele-Päijänne hankekokonaisuus avaa uusia mahdollisuuksia koko Suomen sisävesiverkoston kehittämiseen. Samalla se tukee:

a) kansainvälisten **ilmasto- ja energiasopimusten** tavoitteiden saavuttamista

b) eurooppalaista **ympäristö- ja liikennepolitiikkaa**, joka kehittää rauta- ja vesiteihin tukeutuvia uusia kuljetusjärjestelmiä ja väylästöjä,

c) **kansallista kilpailukykyä** kalliiden liikennekustannusten Suomessa sekä tarjoaa teollisuudelle ja yhdyskunnille mahdollisimman edulliset ja aidosti kilpaillut kuljetusmarkkinat

d) **kansallista elinkeinopoliittikkaa** parantamalla metsätalouden kannattavuutta energiapuun mukaan lukien. Samalla tuetaan uutta telakkateollisuutta ja kotimaisen bioenergian hyödyntämiseen perustuvia uusia toimialoja,

e) **kansallista aluepolitiikkaa** varsinkin järvi-Suomen alueella varmistuen teollisuuden investoinnit alueelle jatkossakin,

f) **työllisyyttä**, etenkin niillä alueilla, joihin metsäteolli-



suuden supistukset ovat voimakkaimmin vaikuttaneet

Pidämme tarpeellisuena turvata sisävesiteiden tarjoamat mahdollisuudet **Ahon komitean suositusten mukaisesti toteuttamalla välittömästi toiminna 1) Keitelekanavan siltojen noston, 2) uuden aluksen takausjärjestelyt sekä 3) käynnistämällä alueterminaalien rakentamisen. Näin toimien turvataan:**

g) valtiovalan **kotimaisen metsä- ja peltoenergian käytölle** asettamat tavoitteet

h) **liikenteen ja energiatuotannon mahdollisuudet** täyttää valtiovalan päättämät päästötavoitteet

i) mahdollisuudet ottaa huomioon ympäröivien yhdyskuntien tarpeet ja luoda niille **uusia kehittämismahdollisuuksia** sekä tarjota innovatiivisia ratkaisuja uusiutuvaan

energiantuotantoon ja metsävarojen hyödyntämiseen.

j) **uusia työtilaisuuksia** ja etabloitumismahdollisuuksia uusille innovatiivisille yrityksille.

k) **kotimaiselle telakkateollisuudelle mahdollisuus** uuden alustyyppin kansainvälisille markkinoille tarvittavaan kehitykseen

Edellä esitetyn hankkeen käynnistämistä pohtivan LVM:n asettaman työryhmän työ valmistuu kuluvan vuoden loppuun mennessä. Uskomme, että työryhmässä tulee esiin riittävän monipuolisesti kaikki esittämämme hankkeen välittömät ja välilliset hyödyt. Samoin uskomme huomioitavan myös Jyväskylän Energian ja muidenkin uusiutuvien energioiden hankkeiden edut. Hankekokonaisuuden välitön käynnistäminen on merkittävää ilmasto- ja energiapolitiittinen teko ja myös nopeavaikutteinen elvytystoimi työttömyyden torjumisessa.

Kansanedustajat:

Hannu Hoskonen
Markku Rossi

Matti Kangas
Jouko Skinnari

Reijo Laitinen
Valto Koski

Kari Rajamäki

Asiantuntijat:

Timo Fredrikson
Pääkonsuli

Harri H. Lallukka
Metsänhoitaja, MMM

Antero Pulkkanen
Projektipäällikkö

Kuljetuslogistiikka tärkeä osa maaseudun elinvoimaa

Lausunto Valtioneuvoston maaseutupoliittiseen selontekoon (VNS 5/2009)

Kiitän maa- ja metsätalousvaliokuntaa mahdollisuudesta antaa kirjallinen lausunto Valtioneuvoston maaseutupoliittiseen selontekoon. Keskityn lausunnossani tavaraliikenteeseen ja alkutuotannon kannalta keskeiseen kustannustekijään, kuljetuslogistiikkaan sekä erityisesti sisävesiteiden hyödyntämismahdollisuuksiin tavaraliikenteessä. Selonteossa otetaan positiivinen kanta maaseudulla syntyneen yritystoiminnan edelleen kehittämiseen ja listataan toimenpiteitä, joilla yrittäjyyttä eri aloilla voidaan entisestään lisätä. Alkutuotanto (maalautous ja metsätalous) tuodaan esiin ennen kaikkea mahdollisina uus- ja oheistuotannon kehittämis-kohteina. Kuitenkin tulevaisuudessakin maaseudun elinvoimaisuuden kannalta on ratkaisevan tärkeää saada maa- ja metsätalouden perustu-

tuotanto (maito, vilja, liha, puu) säilymään kannattavana ja tuotetuksi entistä tehokkaammin ja suhteessa alhaisemmin kustannuksiin. Uhkana on jo varsinkin metsäteollisuudessa nähty tuotannon supistuminen, erityisesti sisä-Suomessa sijaitsevien jalostuslaitosten sulkeminen ja tuotannon siirtyminen maamme rajojen ulkopuolelle. Pannostuksia raaka-ainehankintatuotannon kustannusten alentamiseen siis tarvitaan monella tasolla ja myös yhteiskunnan taholta. Keskeisen tärkeä osa kustannusketjua ovat kuljetukset. Liikennejärjestelmän kaikkien osien toimivuuden parantaminen ja kehittäminen tulee jatkossakin olla priorisoitu korkealle. Selonteossa todetaan raideliikenteen merkityksen lisääntyminen. Tämä onkin itsestään selvää, sillä sekä liikenteen CO₂-päästöjen pienentäminen että välillisen vetorituksen kohdistaminen

päästöihin nostavat jo lähitulevaisuudessa autokuljetusten kustannuksia merkittävästi. Tämä tulee näkymään sekä maaseudulta lähtevissä raaka-ainehankintakuljetuksissa että myös sisämaan jalostuslaitosten tuoterahien lisääntyvinä kustannuksina. Selonteossa on kuitenkin tyystin unohdettu vesitiekuljetusten mahdollisuudet maaseudun työpaikkojen ja elinmahdollisuuksien kehittämisessä. Vuonna 2008 työnsä päättänyt ns. Esko Ahon työryhmä esitti metsäteollisuuden ja metsäsektorin toimintaedellytyksiä parannettavaksi lisäämällä merkittävästi lisärahoitusta tie- ja rataverkoston sekä vesiväylien parantamiseen. Valtioneuvosto onkin myöntänyt tie- ja rataverkoston parannusinvestointeihin rahoitusta kiitettävästi, mutta vesiväyliin kohdistuneet investoinnit odotavat edelleen ratkaisujaan.

Keski- ja Itä-Suomen suuret järvi-alueet (Näsijärvi- Pyhäjärvi, Keitele-Päijänne ja Saimaa) tarjoavat suurelta osin käyttämättömän mahdollisuuden vesiteiden hyväskäyttöön tavarankuljetuksissa. Erityisesti raaka-aineet ja bulk-tuotteet (puu, hake, maanainekset ja kaivannaisteollisuuden tuotteet) mutta myös muut raskaat tuotteet (lannoitteet, rehut, vilja, nesteet) sopivat varsin hyvin kuljetettaviksi vesitse. Myöskään talvi ei aiheuta ylitsepääsemättömää ongelmaa sisävesikuljetuksille. Saimaalla (Varkaus-Lappeenranta-alueella) on talviliikennettä hinaaja-proomuyhdistelmällä sekä moottoriproomulla harjoitettu paria viime talvea lukuun ottamatta säännöllisesti vuodesta 1989 lähtien. Keitele-Päijänne-alueelle on kehitetty uusi ilman murtaja-apua jäissä kulkevaan kykenevä rahtialus, joka odottaa lopullisia valtio-

vallan tuki- ja takauspäätöksiä ennen rakentamistalouksen tekoa. Tehokkaasti hoide- tuilla laivakuljetuksilla voidaan vastata ilmastopoliittisiin takunna varoin sekä terminaalien hallinnointia riippumattoman, käyttäjien yhteisesti hallitseman organisaation toimesta.

Liikenneinfrastruktuurin, varsinkin vesiteiden kehittämishankkeet ovat usein suuria kokonaishankkeita, jotka kohdistuvat usean maakunnan alueelle. Siksi onkin tärkeää luoda maakunnallisten toimijoiden (maakuntien liitot, alueelliset ELY-keskukset) kesken sellainen yhteistoiminta-organisaatio, jonka puitteis- sa maakuntarajoja ylittävät hankkeet käsitellään ja tehdään niiden toteutukseen tähtäävät esitykset ja päätökset. Valtiovalan ilmastopoliittiset päätökset ja sitoumukset hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä jo vuoteen 2020 mennessä edellyttävät mittaviin toimenpiteisiin ryhtymistä välittömästi. Siksi onkin toivottavaa, että jo kuluvan vaa-

likauden aikana tehdään päätöksiä liikenneinfrastruktuurin parantamisesta myös vesiliikenteen osalta. Samoin myös terminaaliverkoston perustaminen tulisi saattaa käytännön toimenpiteiden tasolle viipymättä.

Savonlinnassa 8.3.2010



Harri H Lallukka
MMM, MH

Uittopäällikkö (eläkk.), Järvi-Suomen Uittoyhdistys

Metsäalan logistiikan tutkimukseen olisi rahaa, miksi opiskelijat karttavat apurahoja jakavaa säätiötä?

Miksi apurahat eivät kelpaa, ihmettelee Rannikko- ja Sisävesiliikenteen Säätiön puheenjohtaja Harri H. Lallukka. Lallukan mukaan säätiö on pitkän aikavälin instituutio. Sääntöjensä mukaan ”säätiön tarkoituksena on kehittää uiton ja muun rannikko- ja sisävesiliikenteen kuljetusjärjestelmiä, aluksia ja kalustoa Suomessa.” Siinä tehtävä on selkeästi määritetty.

Ja edelleen: ”Säätiö toteuttaa tarkoitustaan jakamalla apurahoja alan tieteelliseen tutkimukseen sekä tutkimukseen liittyviin jatko-opintoihin ja palkintoihin.”

Säätiö on kartuttanut pääomaansa sijoittamalla suomalaisiin pörssiosakkeisiin. Säätiö on vakavarainen ja tähän mennessä se on jakanut apurahoja yhteensä noin 50.000 euroa eli noin 300.000 mummon markkaa. Suurin yksittäinen apuraha on ollut 10 000 euroa.

Miksi ei kiinnosta?

Säätiön hallituksen puheenjohtaja Harri H. Lallukka ja uittopäällikkö Matti Purhonen ihmettelevät, miksi apurahahakemuksia ei ole tullut. Onko kyse tietämättömyydestä eli ettei säätiötä opiskelija- ja tutkijapiireissä tunneta? Nyt ainakin pyritään tietoa jakamaan useissa korkeakoulukaupungeissa.

Lallukan mielestä esimerkiksi metsäteollisuuden logistiikassa olisi paljonkin tutkittavaa ja selvitettävää. Muutamat luvut ilmaisevat sen, että mielenkiintoisia ja tutkimuksellisesti merkittäviä kohteita löytyy.

Ensiksi logistiikka muodostaa 15 - 20 prosenttia metsäteollisuusyritysten kaikista kustannuksista. Se on eräs tärkeimmistä kilpailukykyyn vaikuttavista tekijöistä.

Toiseksi metsäteollisuuden logistiikka sisältää yli 100 miljoonan tonnin vuotuiset raaka-aine- ja tuotekuljetukset kotimaassa. Lisäksi noin 20 miljoonan tonnin tuotteiden vientikuljetukset ja lähes yhtä suuret raaka-aineiden tuontikuljetukset sekä niihin liittyvät varastointi-, pakkaus-, suunnittelu-, ohjauksen ja tietojen rahaliikenteen. Tällä alueella jo prosentin säästö tai nousu merkitsee todella paljon. Lallukka ja Purhonen pitävät tätä ketjua äärimmäisen tärkeänä. Heillä ammattimiehinä on moniakkin varteenotettavia tietoja ja näkemyksiä alan logistiikasta. Miksi metsäalan logistiikkaa ei tutkita? Missä ovat tutkijat?

Miten korkeakoulut?

Harri H. Lallukka ihmettelee sitä, miksi yliopistojen ja ammattikorkeakoulujen opiskelijat eivät valitse opinnäytetöidensä aiheiksi vesiteiden ke-

hittämishankkeita. Eivätkä edes professorit ole alasta kiinnostuneet.

- Heillä tuntuu olevan omat suunnitelmansa, joihin valittavasti metsäteollisuuden logistiikan tutkiminen ei mahdu. Eivätkä he tietysti ohjaa opiskelijoitakaan alalle, koska he eivät ole itse siitä kiinnostuneet.

Joka tapauksessa kyseessä on kansantaloudellisesti hyvin merkittävä tutkimusalue varsinkin nyt, kun Suomen metsäteollisuus on ilmeisesti historiansa suurimman murroksen kourissa. 1800-luvun lopulta alkaen on keitetty selvää ja käärittyä paperia samalla rutiinilla. Nyt ollaan tilanteessa, jossa Suomessa olevan metsäteollisuuden pitäisi pystyä vastaamaan Etelä-Amerikan ja Aasian vastavaan teollisuuden kilpailuun. Hiukan ironista tietysti on, että Suomen Stora - Enso joutuu kilpailemaan mm. Stora - Enson Brasilian tehtaiden kanssa. Ja sama tilannehan on tietysti myös toisella jätillä, UPM:llä.

RASILA:n ”tekosia”

Säätiön isänä ja äitinä oli RASILA eli Rannikko- ja Sisävesiliikenteen työntajaliitto. Kun se liittyi Metsäteollisuuden Työntajaliittoon (MTA), sen hallitus perusti marraskuussa 1983 työryh-

män ”selvittämään kotimaan vesiliikenteen alalla toimivien yksityisen sektorin työnantajien järjestäytymistä tarkoituksenmukaisella tavalla.”

Työryhmä sai työnsä valmiiksi seuraavan vuoden huhtikuussa. Siinä esitettiin mm., että perustetaan Rannikko- ja Sisävesiliikenteen Säätiö, jonka peruspääomaksi lahjoitetaan RASILA:n omaisuuden realisoinnista saatavista tuloista, joka jäljelle jää erinäisten kulujen jälkeen.

RASILA:n ylimääräinen liitokokous 30.5.1985 teki mainitun päätöksen, ja hyväksyi säätiön säädekirjan, säännöt ja valitsi ensimmäisen hallituksen. Myös MTA:n hallitus hyväksyi esitykset ja päätti perustaa MTA:n vesiliikennejaoston. Samalla myös perustettiin Vesiliikenteen edistämisrahasto.

Säätiön ensimmäinen hallituksen kokous pidettiin 2.12.1986. Erinäisten muutosten jälkeen säännöt rekisteröitiin tammikuussa 1989. Säätiön peruspääomaksi tuli 42.214 euroa.

Säätiön varat sijoitettiin kotimaisiin pörssiosakkeisiin, jotka ovat ”poikineet” varsin hyvin. Alkuvarat ovat moninkertaistuneet. Säätiötä voi luonnehtia vakavaraiseksi. Apurahoja pystytään jatkosakin vuosittain jakamaan kunnan tutkimuksiin.



Rannikko- ja Sisävesiliikenteen Säätiön puheenjohtaja Harri H. Lallukka



Rannikko- ja Sisävesiliikenteen Säätiön hallituksen jäsen, uittopäällikkö Matti Purhonen

Apurahoja vesitieliikenteen tutkimuksiin

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

Apurahoja voi hakea ilman erityistä hakupäivää. Seuraava hakemusten käsittely tapahtuu syyskuussa 2010. Vapaamuotoiset hakemukset tulee osoittaa Säätiön hallitukselle ja toimittaa joko postitse tai sähköpostilla os:

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

Lisätietoja Säätiöstä ja apurahoista antaa hallituksen puheenjohtaja (yhteystiedot edellä)

