

SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST



Valoa tunnelin päässä

SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST



Gulf of Finland - Ladoga lake canal

Seminaarin eräs kohokohta ja varsin paljon odotettu esitelmä oli Evgeny Brodskiy'n esitelmä aiheesta "Tulevaisuuden sisävesikuljetusten kehitystarpeet, -tavoitteet ja -periaatteet".

Sivu 3.

Laatokan - Suomenlahden kanavaa pohdittiin vakavasti jo 1930-luvulla

Ajatus Laatokan ja Suomenlahden välisestä kanavasta ei ole uusi. Sitä tutkittiin jo 1800 -luvun puolivälissä ja vähän sen jälkeen. Sitä ajoivat erityisesti Viipurin, Käkisalmen ja Sortavalan kauppiat ja liikemiehet.

Sivu 6.

Blisworthin tunneli



kuva
Päivi Vattulainen

Rooman konsuli Marcus Porcius Cato lopetti noin 2200 vuotta sitten aina puheensa lauseeseen: "Muuten olen sitä mieltä, että Kartago on hävitettävä". Ja sehän ajan mittaan tehtiinkin.

Itä- ja Keski-Suomesta olevat kansanedustajat taas voisivat nyt sanoa: "Muuten olemme sitä mieltä, että Kymijoen-Mäntyharjun kanava on rakennettava".

"Vesitiet on rakennettava omalle maaperälle. Ei voida rakentaa tulevaisuutta sen varaan, että kanava sijaitsee vieraalla maaperällä". Näin sanoo kansanedustaja Seppo Lahtela.

Pääjohtaja Markku Mylly

Sisävesiliikenteellä on monia Suomen kansallisia ja Euroopan unionin liikennepoliittisia tavoitteita tukevia ominaisuuksia. Sisävesiliikenne on energiatehokas ja ympäristöystävällinen liikennemuoto. Se on myös turvallinen ja ruuhkaton.

Sivu 4.

Kansanedustaja Seppo Lahtela:

Suomen olisi pitänyt jo vuonna 2000 tehdä päätös Kymijoen-Mäntyharjun kanavan rakentamisesta. Silloin meillä olisi ollut paljon paremmat mahdollisuudet Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkamisneuvotteluissakin, mikäli niitä käydään, ja silloin olisi ollut Saimaan kanavalle omalla maaperällä vaihtoehtokin.

Sivu 7.

SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST



SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST



PÄÄKIRJOITUS

Kaikki muuttuu



Suomen Vesitiedistyskeskuksen puheenjohtaja ja Varkauden kaupunginjohtaja Matti Reijonen.

Ennen oli sanonta, että "kun Herra antaa viran, hän antaa myös kyvyn hoitaa sitä". Taisi tuohon vanhaan viisauteen kuitenkin sisältyä se ajatus, että virkamies kehittyi virassaan ja kykenee siten edistämään hallintosektorinsa asioita. Rehellisyyden nimissä on sanottava, että näinhän se useimmissa tapauksissa on tänäkin päivänä.

Tämä sääntö pätee kuitenkin huonosti meidän liikenne- ja viestintäministeriömme virkamiesjohtoon, joka näyttää asettuvan poliittisen päätöksenteon yläpuolelle tai vähät välittävän eurooppalaisen liikennepoliittikan kehityssuunnasta, puhumattakaan kansallisen ja alueellisen näkökulman huomioon ottamisesta. Poliittisten päättäjien linjausten vastaisesti he ovat valmiit alueellisen lentoliikenteen lopettamiseen ja siten kaiken osaamisen keskittämiseen pääkaupunkiseudulle kuin myös Saimaan sisävesiliikenteen alasajoon siten, ettei vaihtoehtoja edes tulkita. Silloin sekin vähä, mikä olisi tehtävissä, jää tekemättä.

Ellei tilanne muutu, liikenne- ja viestintäministeriön nimi lyhennettäkään pelkäksi viestintäministeriöksi. Muussa tapauksessa ministeriön virkamiesjohtoon on hankittava siihen tehtävään kykeneviä henkilöitä.

Ennen oli Neuvostoliitto, Leningrad ja Saimaan kanava; nyt on enää Venäjä ja Pietari eikä kohta Saimaan kanavaakaan. Täydellinen näköalatomuus on johtamassa siihen,

että kanavasopimus raukeaa. Ministeriön virkamiesjohtoon vaihtoehdottomuus ja passiivisuus ovat kuluttamassa loppuun sen hupenevan ajan, joka asian hoitamiseksi on jäljellä.

Kaikki muuttuu, myös Saimaan kanavan kohdalla. Nykyinen vuokrausmalli on aikansa elänyt. Se on vaikeasti hallinnoitavissa, se ei ole liikenteen kannalta innovatiivinen eikä kaksine hallintoi-

neen vastaa enää tämän päivän vaatimuksiin. Pitäisikö ratkaisun ollakin osa EU:n ja Venäjän välistä makropoliittikkaa? Voisiko kyseeseen tulla vaikkapa yhteisyritys, jonka vastuulla olisi liikenteen kehittäminen, infrastruktuurin ylläpitäminen sekä kanavan hallinto, jonka se saisi hoidettavakseen molemmilta valtioilta. Kiinnostaisikohan tällainen malli markkinataloutta kohti ponnistelevaa Venäjää?

Saimaan Satamien neuvottelukunnan puheenjohtaja Seppo Kesti luovutti oheisen vetoomuksen kauppa- ja teollisuusministeri Mauri Pekkariselle tiistaina 14.12.2004 eduskuntatalossa pidetyn taapaamisen yhteydessä

SAIMAAN SATAMIEN NEUVOTTELUKUNTA
14.12.2004

KAUPPA- JA TEOLLISUUSMINISTERIÖ
ULKOMINISTERIÖ
TYÖMINISTERIÖ
LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

VALTIONEUVOSTO
SISÄMINISTERIÖ
YMPÄRISTÖMINISTERIÖ

SAIMAAN VESISTÖALUEEN YMPÄRIVUOTISEN VESILIIKENTEEN JA MERIYHTYIDEN TURVAAMINEN NYT JA TULEVAISUUDESSA

Saimaan alue on jo pitkään ollut liikenteellisessä paitsiossa verrattuna maan nopeasti kehittyviin kasvukeskuksiin ja rannikkoalueisiin. Alueella on puuttunut mahdollisuudet käyttää ja kilpailuttaa tasapuolisesti eri kuljetusmuotoja, johtuen meriyhteyden osavuotisuudesta ja kanavan sijainnista vieraalla maaperällä. Myös toimivan syöttöliikennesataman puuttuminen on ollut osasyynä lastien yksipuolistumiseen ja kokonaisliikenteen huonoon kasvuun.

Saimaan alueen sisävesiliikenteen kehittäminen ympärivuotiseksi on ollut alueen kaikkien satamien, kaupunkien ja teollisuuslaitosten sekä myös Merenkulkulaitoksen yhteinen näkemys. Saimaan allas ja Saimaan kanava ovat myös oleellisia osia eurooppalaisessa TEN-verkostossa. Saimaan kanavan kautta kulkevasta tavaraliikenteestä yli 90 % on ulkomaanliikennettä. Liikenne- ja viestintäministeriön laskelmat metsäteollisuuden raaka-ainehankintojen osalta ennustavat kanavaliikenteen kohoavan lähivuosina ainakin kaksinkertaiseksi. Viimeaikoina voimakkaasti noussut polttoaineen hinta vaikuttaa myös vesitiekuljetuksia suosi-
vasti ja arvioitu kehitys tulevaisuudessa lieenee myös samansuuntaista.

Alueella on investoitu sekä kunnallisiin että teollisuuslaitosten omistamiin satamiin ja terminaalirakennuksiin, niin ikään myös tuloväylä kanavalle, Suomen lahden puolella, ruopattiin tämän syksyn aikana. Saimaan kanavan vuokra-ajan umpeutuminen ja kanavan tulevista vuokraehdoista johtuva epävarmuus saattaa tellyt investoinnit riskialttiiksi ja samalla satamien laajennukset ja uusinvestoinnit on jouduttu lykkäämään tuonnemmaksi epävarmasta tulevaisuudesta johtuen. Teollisuus ei uskalla tehdä pitkän tähtäimen investointeja niin kauan kuin vesitiedistyskeskuksen säilyminen Saimaalla merelle on epävarma. Tämä puolestaan estää EU:n liikennepoliittikan toteutumista ja Saimaan alueen kehittymistä, mikä heijastuu koko Itä-Suomeen ja sen alueelliseen menestymiseen. Hollantilaisen ja saksalaisten varustamojen alusinvestoinnit todennäköisesti keskeytyvät, kunnes saadaan selvyyttä siitä, mitä tapahtuu vuoden 2013 jälkeen.

Koska epävarmuus Saimaan kanavan tulevaisuudesta on muodostunut kehityksen esteeksi, ympärivuotisen yhteyden puuttumisen ohella, katsomme tarpeelliseksi, että valtiovalta ryhtyy tarkastelemaan asiakokonaisuutta laajempaan asiayhteyteenä. Tarkastelulähtökohdaksi tulee olla teollisuuden toimintaedellytysten turvaaminen, alueellisen tasapainon huomioiminen, työllisyyden parantaminen, ympäristönäkökohtien ja EU:n liikennepoliittisten linjausten huomioiminen sekä kansallisesta itseään säilyttämisen näkökulmasta kiinnittäminen.

Kotimaisen, molemmat järvi- ja meren alueet yhdistävän Kymijoki-Mäntyharju kanavaparin ja samalla näiltä suurilta sisävesialueilta merelle johtavan Kymijoen kanavan kaavallisten valmiuksien varmentaminen ja ylläpitäminen sekä perusselvitysten asiallinen laatiminen tulee ottaa realistiseen käsittelyyn. Samalla mahdollistetaan myös vaihtoehtoinen ratkaisumalli nyt jähmeästi eteneviin Saimaan kanavasta käytäviin neuvotteluihin.

Kotimainen vaihtoehtoinen yhteys, Kymijoki-Mäntyharju kanavapari, olisi ilman erityistoimikakin valmiiksi ympärivuotinen, se mahdollistaisi kotimaisen syöttöliikennesataman käytön, missä eivät ahtajattakaan muodostuisi ongelmaksi, kuten Venäjän hallitsemalla Viipurinlahdella on tilanne. Molemmat suuret järvi- ja meren alueet saataisiin näin ympärivuotisen meriyhteyden piiriin ja myös materiaali- ja energiavirrat järvi- ja meren välisessä sisäisessä liikenteessä voitaisiin hoitaa vesitse kestävästi kehityksen ja EU:n liikennepoliittisten linjausten mukaisesti. Tulee myös huomioida laajojen sisävesiyhteyksien mukanaan tuomat mahdollisuudet bioenergian kuljetuksille hallituksen ns. "risupaketin" päätöksen mukaisesti.

Saimaan Satamien Neuvottelukunta katsookin tarpeelliseksi ja välttämättömäksi Saimaan kanavasta käytäviin neuvottelujen kiihdyttämisen. Samalla tulee huomioida myös vaihtoehtoisen ratkaisumallin toteutusvalmiuden ylläpitäminen sekä kansallisen kokonaisuuden että teollisuuden tarpeiden huomioiminen EU:n liikennepoliittisten linjausten mukaisesti.

Kunnioittavasti

SAIMAAN SATAMIEN NEUVOTTELUKUNTA

Saimaan alueen teollisuuden edustajat luovuttivat oheisen tekstin liikenneministeri Leena Luhtaselle tiistaina 12.10.2004

VALTIONEUVOSTO
LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KAUPPA- JA TEOLLISUUSMINISTERIÖ
ULKOMINISTERIÖ

SAIMAAN KANAVAN VUOKRASOPIMUKSEN JATKAMINEN

Tavaraliikenne Saimaan kanavan kautta on viime vuosina lisääntynyt tasaisesti Saimaan alueen metsäteollisuuden tuotantomäärien ja raaka-ainetarpeen kasvun myötä. Viime vuonna tavaraliikenteen määrä saavutti Saimaan kanavan historian korkeimman, yli 2,2 milj. tonnin tason. Alkaneen purjehduskauden liikenne on jälleen ollut edellisiä vilkkaampi, mikä lupaa kokonaisliikenteen kasvavan edelleen.

Saimaan kanavan liikenteen tulevaisuutta varjostaa merkittävästi epävarmuus kanavan vuokrasopimuksen jatkumisesta nykyisen vuokrakauden päättymisen v. 2013 jälkeen. Yritysten kehittyvä toiminta ja logistiikka vaatii jatkuvasti investointeja ketjun eri osiin. Logistiset investoinnit ovat pitkävaikutteisia, yli 10 vuoden tähtäimellä tehtäviä ratkaisuja. Osa näistä on jo nyt jäänyt toteuttamatta ja vuokrasopimuksen jatkamisen viivästyessä entistä suurempi osa investoinneista tehdään kilpailuviin kuljetusjärjestelmiin. Samalla viivästyvät myös Saimaan alueen vesiliikenteen kehittämisen investoinnit, jotka kaikki on selkeästi kytketty Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkamiseen.

Saimaan liikennekauden pidentäminen nykyisestä n. 10 kuukaudesta ympärivuotiseksi edellyttää sekä kehitystyötä että laiteinvestointeja. Tämä tulevaisuuden liikenteen kasvun kannalta oleellinen kehitystyö odottaa myös positiivista lopputulosta vuokrasopimusneuvotteluista.

Allekirjoittaneet Saimaan tavaraliikenteen toimijat toivovat, että venäläisen osapuolen kanssa käytäviä vuokrasopimusneuvotteluja kiirehdytään riittävän painokkaasti. Tavoitteena tulisi olla jatkettu uusi vuokrasopimus purjehduskauden 2005 alkuun mennessä.

Kunnioittavasti

Stora Enso Oyj	Thomesto Oy	Oy Metsä-Botnia Ab
MondoMinerals Oy	Puhos Board Oy	Vapo Oy
Imatra Steel Oy	Joensuun Laivaus Oy	Oy Saimaa Terminals Ab

Inland Waterway Vision 2020-seminaari

Helsingissä 2.-3.12.2004

2.-3.12.2004 järjestettiin Helsingissä, Kansallissalissa, kansainvälinen huipputapahtuma, jossa kahdeksan eri maan lähimerenkulun ja sisävesiliikenteen eri intressipiirien edustajat saivat mahdollisuuden kuulla alan asiantuntijoiden laadukkaita esitelmiä sekä omalta osaltaan tuoda esiin alan kehitystarpeita. Seminaarin järjestäjänä toimi INTRASEA Interreg IIIB-projekti ja isäntänä Pekka Nikkilä Etelä-Savon Maakuntaliitosta suomalaisen pääpartnerin edustajana.

Tilaisuuden avasi Merenkululaitoksen pääjohtaja Markku Mylly.

Visio 2020 ja siitä eteenpäin

Pohjana seminaarille oli Work Package 2:n aikaansaama runko visioltle vuodelle 2020 ja siitä eteenpäin, jonka heti seminaarin alussa esittelivät seminaarin puheenjohtaja Rolf B. Bertilson ja koko Intrasean johtoryhmän puheenjohtaja Willand Ringborg, kumpikin Ruotsin Merenkululaitoksesta.

Jaakko Kilpeläinen, TBE System Oy Ltd:n toimitusjohtaja ja Lappeenrannan Teknisen Yliopiston Pohjoisen ulottuvuuden laitoksen edustaja, valaisi kuulijoita Venäjän kaupan rakenteen muutoksista sekä yleisestä ennätysmäisestä taloussuvasta, jonka ennusti olevan yli kolminkertaisen vuonna 2020 nykyiseen verrattuna. Ulkomaankaupan rakenne tulee niinkään muuttumaan kohti enenevässä määrin jatkojalostettujen tuotteiden vientiä nykyisen pitkälti raaka-ainevirtoihin perustuvan kaupankäynnin sijaan. Venäläistoimijoiden osuus liikenteestä tulee niinkään kasvamaan. Kiteyttäen esitelmän kulmakivet, voidaan todeta, että jokiliikenteen kehittämisen ei ole ensisijainen Venäjän liikenneministeriön tavoite, vaikkakin kuljetuspoliittiset strategiaviitteet sitä epäsuorasti tukevatkin. Laivarakennusteollisuudelle liikenteen avautuminen tuo uusia haasteita, koska standardit Venäjällä poikkeavat eurooppalaisesta. Navigointijärjestelmät ja palveluvaatimukset muuttuvat kiihtyvällä tahdilla. Moskovaan suuntautuva liikenne on tulevaisuuden haaste, samoin kuin Kiinan yhteyskin. Näiden kaikkien kehittämisenä ja tutkimisessa tulisi olla voimakkaasti mukana, mikäli halutaan hyödyntää lähinaapurimme kiihtyvän taloussuvun mukanaan tuomat liiketoimintamahdollisuudet.

Laivaajien visiot

Suomalaisten laivaajien edustajina visioita toivat esiin Nordkalkin Timo Hirvonen sekä Stora Enson Wood Supply Finlandin Sami Honkanen, joka havaitsi, kuin-

Infrastruktuuri-investointien kehitystarpeet sekä näkymät Venäjän sisävesiteiden avautumiselle

Seminaarin eräs kohokohta ja varsin paljon odotettu esitelmiä oli Evgeny Brodskiy'n esitelmiä aiheesta "Tulevaisuuden sisävesikuljetusten kehitystarpeet, -tavoitteet ja -periaatteet". Brodskiy havaitsi 22 kuvalla Venäjän sisävesiteiden nykyti-

laa sekä korosti infrastruktuuri-investointien, ja erityisesti kunnossapitoinvestointien välttämättömyyttä. Vuonna 2007 ulkolaisille toimijoille avautuvat venäjän sisävesiverkot tuovat uutta potentiaalia alueen kehitykselle. Eräs olennaisimmista edellytyksistä sisävesiver-

koston kehitykselle ja taantumisen ehkäisemiselle on yleinen investointihalukkuuden lisääminen Venäjällä ja erityisesti länsimaisten rahoituslaitosten ja teollisuuden innostaminen alueelle investoimiseen.



Gulf of Finland - Ladoga lake canal (draft project)

ka strategisesti ylivoimainen sisävesikuljetusmuoto on muihin kuljetusmuotoihin verrattuna bulkkituotteille, kuten metsäteollisuuden raaka-aineille, rakapuille ja hakkeelle.

Keskieuropalaisen laivaajavision esitteli Volkswagen Transport GmbH:n Detlev Wollert.

Volkswagenin irtiotto perinteisestä konttilaivaussysteemistä Hampurista (aikaisemmin maantiekuljetus Braunschweigistä Hampuriin, jossa jälleenlaastaus valtamerialivoihin) Braunschweigiin muutama vuosi sitten koettiin niin uutta ajattelua edustavaksi, että yhä tänä päivänäkin mitä moninaisimmassa logistiikkatapahtumissa ympäri maailmaa toivotaan VW:n esitelmiä aiheesta.

Pääasiallisimmat operatiiviset edut konttiliikenteen keskittämistä Braunschweigin kautta ovat mahdollisuus poiketa jokaisessa konttiterminaalissa Hampurissa, lähetystoiminnan keskittämisen tehtaalle, sekä äkillisiin muutostarpeisiin reagoimismahdollisuus. Taloudellisia merkittäviä etuja ovat tietuuden välttämisen, konttien varastointikustannusten välttämisen Hampurissa sekä kokonaiskuljetusketjun taloudellisuus verrattuna aiempaan järjestelmään. Luonnollisesti pullonkaulojakin on uuden systeemin tiellä ollut ja on edelleen, mutta niiden voittaminen vaatii ennen kaikkea byrokratian yksinkertaistamistoimia, joihin vain poliittisella päätöksenteolla voidaan vaikuttaa. Teknisiä ongelmia ovat olleet mm. suuret vuorovesi-

vaihtelut sekä suuret sulkujen määrät ja rajoitettu proomujen kulkukapasiteetti Weser-joella, jotka vaikuttavat transit-ajan liian voimakkaasti. Kuljetustarpeet tulevaisuudessa itämeren alueen vaikutuspiirissä sekä sisävesien hyväksikäytön tuoman mahdollisuudet Euroopan alueella

Willand Ringborg Ruotsin Merenkululaitoksesta ja Stefan Herlin Finalines'ltä käsitelivät kumpikin esityksissään Pohjois-Euroopan kaupan kasvunäkymiä ja niiden vaikutusta Itämeren rahtikuljetuksiin, hieman eri näköalapaikoilta nähtynä.

Vanhoissa EU-maissa BKT kasvaa tasaisesti noin 2,5 %:n vuosivauhtia, kun taas Baltiassa, Puolassa ja Venäjällä kasvu voi lähivuosina olla jopa 5-6 %. Talouksien kas-



Seminaarin puheenjohtaja Rolf B. Bertilson

vu lisää alueen kaupankäyntiä ja kuljetustarpeita, erityisesti vienti Pohjois-Euroopasta lisääntyy jatkossa merkittävästi. Laajasti katsottuna Itämeren alueella asuu noin 300 miljoonaa kuluttajaa, ja meritiety yhdistävät Itämeren alueen saumattomasti Keski-Euroopan jokiverkoston varrella sijaitseviin suurin kulkutukkeskuksiin.

Itämerellä kuljetetaan vuosittain noin 400 miljoonaa rahitonnia, joista 40 % on alueen sisäistä kauppaa. Kuljetusmäärien on arvioitu kasvavan jatkossa 4-5 %:n vuosivauhtia. Tällaisella vuosikasvulla Itämeren sisäiset rahtimäärät yli kaksinkertaistuvat tämän hetken tilanteesta vuoteen 2020 mennessä. Viime

vuosina Itämeren satamissa on vuosittain kirjattu vajaat 90.000 satamakäyntiä, joista ylivoimaisesti suurin osa Suomessa ja Ruotsissa. Vesietiekuljetukset ovat lisänneet osuuttaan maanteiden kustannuksella. Vanhojen EU-maiden kuljetuksista maanteiden osuus on ollut n. 45 %, meriteiden reitit 30 %, sisävesiteiden n. 15 % ja rautateiden vajaat 10 %.

Eurooppalaisen liikennepoliitiikan painopisteitä ovat pullonkaulojen poistaminen, keskittyminen käyttäjien tarpeisiin ja kuljetusten globaalisoinnin hallinta. Vesiteiden käyttöä pyritään edistämään osana eurooppalaisen kuljetusverkon kehittämistä. Suunnitelmissa on myös



Inland Navigation Europe'n INE'n pääsihteeri Karin De Schepper

ottaa käyttöön tehokas kuljetusmaksupolitiikka. EU:n meritiekuljetusten toimintaohjelmassa painotetaan muun muassa merten moottoritiehanketta, intermodaalisten lastausyksiköiden standardointia, byrokration ja liikenteen esteiden vähentämistä, tullimuodollisuuksien helpottamista, ympäristöstandardien parantamista sekä tutkimus- ja kehitystyötä.

Inland Navigation Europe'n INE'n pääsihteeri Karin De Schepper oli seminaarissa kertomassa Euroopan sisävesikuljetusten näkymistä. INE on vuonna 2000 perustettu sisävesikuljetuksia edistävä riippumaton organisaatio, jonka pääpaikka sijaitsee Brysselissä ja jolla ei ole kaupallisia intressejä. INE:n jäseniä ovat mm. vesitieteyhdistykset ympäri Euroopan sekä satamalaitekset.

De Schepperin mukaan sisävesikuljetuksilla on Euroo-

passa paljon kasvupotentiaalia. Vesitiet voidaan luokitella joustaviksi ja luotettaviksi, vapaata kapasiteettia omaaviksi ja uusien kuljetusmahdollisuuksien tarjoaviksi kuljetusväyläiksi. Lisäksi niiden eräänä etuna on intermodaalisuus. Erityisesti joki- ja merikuljetusten yhdistäminen muodostaa kattavan verkoston, jota uusilla innovaatioilla voidaan käyttää mm. varastojen sitoman pääoman vapauttamiseen, jota mm. Coca Cola Company on omalla "floating warehouse", "kelluva varasto"-ideallaan toteuttanut.

Kehitystä ja lisääntyvää luonnollisen, jo olemassa olevan, kuljetusreitien hyödyntämistä rajoittavat kuitenkin mm. lastinkäsittely- ja väylämaksut, byrokrazia, yleinen systeemin aliarvostus sekä vesiteiden infrastruktuuri-investointien ja ylläpidon investointien vaikea toteutettavuus. Kuitenkin mm. Ranskassa on tehty ai-

van hiljattain uusia kanava-suunnitelmia perustuen sisävesiliikenteen ruuhkia ehkäisevään vaikutukseen. Konttiliikenteen järjestelmällinen kehittäminen sisävesiteille soveltuvaksi ja toimivaksi kuljetusjärjestelmäksi on välttämätöntä, koska jatkuva liikennemäärien siirtyminen bulkki- ja konttikuljetuksista yksikkö- ja konttikuljetuksiin on kiihtyvä trendi, jolla ei näy loppua.

Muita mielenkiintoisia aiheita olivat mm. Magnus Sundströmin havainnointi Baltic Sea Motorways'sta sekä erityisesti laadukkaat esitelmät teknisistä suuntaviivoista niin laivanvarustajien, Dr Werner Knoll, Binnenreederei AG, kuin myös Euroopan laivatekniikan kehityskeskuksesta DST'stä, josta esitelmöitsijänä toimi Branislav Zigic. Lisäksi seminaariväki kuuli Puolan Infrastruktuuriministeriön Marta Wolskan näemyksiä Puolan sisävesiliikenteen kehitysprojeekteista sekä

varsin mielenkiintoisen ja laadukkaan esitelmän vertailukohteena Itämeren alueen ulkopuolisen alueen, Iso-Britannian sisävesiliikenteestä, jonka rahtiliikenteen kehittäminen vaarantamatta kanavien matkailulinkeinoja on erittäin sensitiivistä. Iso-Britanniasta puhumassa oli British Waterways'n Graham Holland.

Poliittisten vaikuttajien vähäinen osallistumisprosentti, huolimatta lukuisista lähetystyistä kutsuista, kiinnitti niin osallistujien kuin järjestäjienkin huomion. Kaikkien kehityshankkeiden läpiviemisen ehdoton edellytys on vastaisuudessa saada erityisesti poliitikot, mutta myös valtionhallinnon eri organisaatiot mukaan keskusteluun, jossa yhteisenä tavoitteena on EU:n valkoisen kirjan viitoittamien kuljetuspoliittisten saavutusten aikaansaaminen – ja näistä eräs merkittävä on sisävesiliikenteen kaikenlainen



Isäntänä Pekka Nikkilä, Etelä-Savon Maakuntaliitosta suomalaisen pääpartnerein edustajana, summasi kokouksen tapahtumat.

tukeminen eurooppalaisen, jatkuvasti kapasiteettinsa äärrajoilla toimivan, maantieverkoston ruuhkautumisen voittamiseksi – ja sitä kautta maantiliikenteen turvalli-

suuden ja joustavuuden parantaminen kaikissa Euroopan Unionin maissa

Teksti Ulla Keino ja Saara Lallukka

Intrasea – "Inland Waterway Vision 2020 Seminar" 2.-3.12.2004



Pääjohtaja Markku Myllyn avauspuhe IntraSea seminaarissa

Intrasea – Inland Waterway Vision 2020 seminaariin. Olemme kokoontuneet Intraseahankkeen järjestämään seminaariin keskustelemaan Itämeren maiden sisävesiliikenteen tulevaisuuden visioista. On tärkeää välillä suunnata katse tulevaisuuteen tulevan toimintaympäristömme ja tulevien yhteisten tavoitteiden kirkastamiseksi.

Intrasea-projektissa laadittava visio ulottuu vuoteen 2020. Tämä on hyvä lähtökohta keskittää aikavälillä

visiolle. Liikenneinfrastruktuurin ja kuljetusjärjestelmien kehittämisen pitkäjänteisyyden vuoksi on myös tavoitteita joiden toteuttaminen tapahtuu vielä pidemmällä aikavälillä.

Sisävesiliikenteellä on monia Suomen kansallisia ja Euroopan unionin liikennepoliittisia tavoitteita tukevia ominaisuuksia. Sisävesiliikenne on energiatehokas ja ympäristöystävällinen liikennemuoto. Se on myös turvallinen ja ruuhkaton.

Suomessa ei ole samanlaisia ruuhkaongelmia kuin päämarkkinoillamme Keski-Euroopassa, mutta siellä olevat ruuhkat voimme

suorilla sisävesi-merikuljetuksilla ohittaa hyödyntämällä Keski-Euroopassa sijaitsevia sisävesiä. Samaten on mahdollista käyttää sisävesi-merikuljetuksia syöttökuljetuksina keskittämällä kuljetuksia tietyihin satamiin.

Suomessa sisävesikuljetuksia ja ulkomaanliikenteen osalta sisävesi-merikuljetuksia käytetään pääasiassa Itä-Suomessa sijaitsevalla Saimaan järviolueella ja järvi-alueen Suomenlahteen yhdistävällä Saimaan kanavalla. Saimaan kanava sijaitsee osittain Venäjältä vuokratulla alueella ja se yhdistää Itä-Suomessa sijaitsevan Saimaan järvi-alueen Suomenlahteen.

Saimaan kanavaa käytetään pääasiassa Itä-Suomen metsäteollisuuden vienti- ja tuontikuljetuksissa. Saimaan kanavan liikenne on viime vuosina ylittänyt 2 miljoonaa tonnia. Vuonna 2003 kanavan kautta kuljetettu tavaramäärä oli ennätykselliset 2,2 miljoonaa tonnia. Vuodesta 2000 liikenne on kasvanut yli 25 %. Kuljetusten kasvuun ovat vaikuttaneet Kaakkois-Suomen puunjalostusteollisuuden suuret investoinnit vuosituhaten vaihteissa.

Suomalaisen sisävesiliikenteen kehittämisessä tärkeintä olisi saada liikennekausi ympärivuotiseksi. Suurin este Saimaan kanavan laajemmalle käytölle onkin keskitälven liikennekatkos, joka johtuu vaikeista jääolosuhteista. Kanava on suljettuna keskimäärin 2,5 kuukautta vuodessa, jolloin kuljetukset on hoidettava rannikolla sijaitsevien satamien kautta.

Viime vuosina onkin laajasti mahdollisuuksia selvitetty kanavan ympärivuotiseen liikennöintiin. Tutkimusten mukaan ympärivuotisen liikenteen sujuva ylläpitäminen edellyttää, ettei kanavan jäänpaksuus ylitä 100 cm. Jotta tämä toteutuisi, on kanavaan johdettava lisälämpöä. Tarvittavaksi lämpötehoksi on arvioitu noin 130 MW, jolloin lämmönjakon-

putkiston kustannukset olisivat noin 20 miljoonaa euroa. Lisäksi ympärivuotisen liikenteen ylläpitämiseksi tulee varmistaa kanavan luiskarakenteiden kestävyys ja taata riittävä jäänmurtoavustus.

Keskitalven käyttökatkoksen ohella toinen ongelma on Saimaan kanavalle sopiva aluskoko, joka on pidetty osittain riittämättömänä teollisuuden kuljetustarpeisiin nähden. Toisaalta suurempien laivojen käyttöönotto toisi mukanaan omat haasteensa alusten täyttöasteen ja riittävän liikennefrekvenssin varmistamisen osalta. Laivauserät ovat nykyisellään varsin sopivia eikä tämä ongelma ole näin ollen välttämättä ole kovin merkittävä.

Saimaan kanavan nykyinen vuokrasopimus Venäjän kanssa päättyy vuonna 2013. Kanavaan suunniteltujen merkittävien investointien toteuttaminen edellyttää kanavan vuokra-ajan jatkamista, sillä ennen riittävää vammua vuokrasopimuksen uusimisesta ei merkittäviä pitkäaikaisia investointeja tultane tekemään, Suomen lähiajan tärkeimpänä sisävesiliikennettä koskevana tavoitteena onkin päästä venäläisen neuvotteluapuuden kanssa Saimaan

kanavan vuokraneuvotteluissa molempia osapuolia tyydyttävään lopputulokseen.

Intrasea-projektilla ja tällä seminaarilla on tärkeä merkitys Itämeren lähimerenkulun ja sisävesiliikenteen edistämiseksi ja yhteistyön lisäämisessä myös tällä alueella. Voimia yhdistämällä saadaan aikaan enemmän ja tehokkaammin. Kullakin maalla on luonnollisesti omat erityisolosuhteensa, mutta paljon on myös sellaista yhteistä, jossa voimme oppia toisiltamme, tehdä yhteistyötä ja hyödyntää toistemme kokemuksia. Esimerkiksi tutkimuksia voidaan suunnata siten, että tulokset hyödyntävät mahdollisimman laajaa kokonaisuutta. Yhteistyön avulla myös vältetään päällekkäisiä selvityksiä ja turhia virheitä. Vuoro vaikutuksen ja yhteistyön lisääminen onkin tärkeä tavoite myös Intrasea-projektissa.

Hyvät naiset ja herrat, haluan toivottaa teidät tervetulleiksi Intrasea-seminariin ja toivottaa teille hyödyllistä tapaamista!

British Waterways ja Blisworthin tunneli

Englantiin suuntautuneen seminaarimatkan matkakertomus Vesitiet-lehteen
Apulaisjohtaja Risto Lång
Merenkululaitos

British Waterways

British Waterways ylläpitää 3200 km:n pituista kanavaverkkoa Englannin, Skotlannin ja Walesin alueilla. Kanavia ei markkinoida ainoastaan kanavina, vaan ne tarjoavat oivallisen ympäristön veneilyn lisäksi myös mm. pyöräilyyn, lenkkeilyyn ja ongintaan. British Waterways hallinnoi myös kanavaverkoston vesivaroja. Vuotuinen budjetti on n. 270 Milj. euroa eli se on suurempi kuin Suomen koko Merenkululaitoksen vuosibudjetti. Merille pantavaa rahoituksen jakautumisessa on kanavaverkoston entisöinti- ja kunnostustöiden suuri osuus (n. 40 % rahankäytöstä). Merkittävimpinä yksittäisinä entisöintikohteina ovat olleet Andertonin sulkuhissi ja Falkirk Wheel, maailman ensimmäinen pyörivä sulkuhissi, joka tuo mieleen lähinnä huvipuistojen härvelit.



Perjantapäivän isäntänämme oli Asset Manager Graham Holland British Waterways-organisaatiosta. Graham oli kesällä 2003 osallistunut PIANCn sisävesikomitean alaisen kanavien kunnossapitoasioita käsittelevän työryhmän kokoukseen Suomessa, jonka isäntänä allekirjoittanut toimi. Graham oli vaikuttanut ensimmäisestä Suomessa käynnistään ja erityisesti Saimaan kanavasta. Vastalahjaksi hän oli lupautunut isännöimään vesitiedystyksen retkettä ja vastasi tämän päivän järjestelyistä.

Suuntasimme bussillamme Oxfordista Stoke Bruernin idylliseen pikkukylään, minä historiaan ja olemassaoloon oli oleellisesti vaikuttanut 1790-luvulla rakennettu Grand Union kanava. Kylä oli syntynyt kanavan ympärille ja valtaosa rakennuksista olikin aikanaan toimintunut kanavahenkilökunnan työ- ja asuinrakennuksina.

British Waterwaysin tekninen johtaja Sim Stewart ja Gra-

ham Holland toivottivat meidän tervetulleiksi omintakeisella suomenkielellä ja alustivat kertomalla organisaatiostaan ja lähistölle rakennetusta Blisworthin tunnelista, joka oli rakennettu vuosina 1793 – 1805.



Blisworthin tunneli

Blisworthin tunnelin kokonaispituus on 2812 m ja se kulkee 40 m:n syvyydessä savesta sekä kalkki- ja hiekkakivistä muodostuneen maan läpi. Tunnelin halkaisija on 6

m. Tunnelin rakentaminen ei osoittautunut helpoksi tehtäväksi ja aloitettu työ jouduttiin keskeyttämään vuonna 1796. Töitä jatkettiin uudella linjauksella ja uuden urakoitsijan toimesta. Pääsy ensimmäisen linjauksen hylkäämi-

seen olivat tunnelin keskiosalla vettä läpäisevistä hiekkakivistä johtuneet runsaat vesivuodot. Lopulta työ saatiin päätökseen ja tunneli avattiin liikenteelle 25.3.2005.



Vuonna 1980 tunneli suljettiin lukuisten sortumien vuoksi. Kunnostustyöt tehtiin 1983-84, jolloin vanhaa tiilivuorausta korjattiin ja tunnelin keskimmaiselle kolmannekselle rakennettiin kokonaa uusi vesitiivis betoni- vuoraus.

Alustusten jälkeen saimme kokea mieleenpainuvan veneajelon (narrowboat) entisöidyn tunnelin läpi. Valaisematomana tunnelin vuorauksesta ei saanut kuin hämää muistikuvia taskulampun valossa. Kaiken varalta veneessä oli rohkaisuksi mahdollisuus virvokkeiden nauttimiseen. Tunnelissa kohtasimme reilun puolen tunnin aikana usean veneen, jotka juuri ja juuri mahtuivat sivuuttamaan veneemme. Vastaantulijoista

päätellen reitillä on melko vilkas liikenne. Lopulta tunnelin päässä pilkotti valoa ja pääsimme lievästä pakokaasujen hajusta raikkaampiin tuuliin.

Nautittuamme Stoke Bruernissa lounaan pääsimme tutustumaan paikalliseen kanavamuseoon, jonka esille asettelu olikin vaikuttava. Sikäläisen kanavaperinteen yli 200-vuotinen pituus antaa aivan toisenlaiset puutteet museotoiminnalle kuin meidän lähes 100 vuotta nuorempi kanavaperintemme.

Museon jälkeen vierailuryhmämme oli valmis jättämään hyvästit isännillemme ja jatkamaan kokemusten puntarointia läheisessä pubissa. Keskusteluissa tuli esille mm.

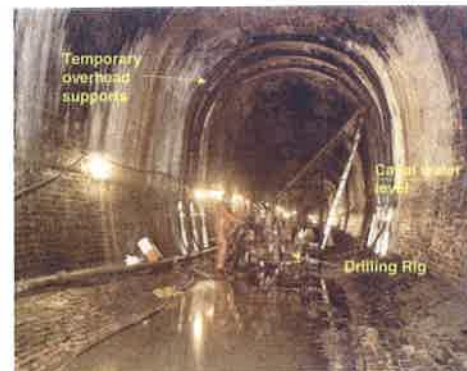
ajatus uuden "Tunneliyhdistyksen" (tai tunnelin läpäiseiden kerhon) perustamisesta.

Lauantaina viimeisenä matkapäivänämme suuntasimme ennen lentokentälle menoa vielä Stonehengen muinaisille kivilöydöksille ja Kennet & Avon kanavan suosittuun sulkukohteelle.

Kennet & Avon kanava yhdistää itä-länsi suuntaisena Thames-joen Bristolin Englannin länsirannikolle. Caen Hillissä kanava nousee mäkettä ylös 16 sulun yhtäjaksoisena ryhmänä

(2 mailin matkalla on yhteensä 29 sulkua). Toisin kuin Blisworthissa täällä vesivarat ovat riittäneet perinteisen sulkuratkaisun toteuttamiseen. Sulkuryhmän toimivuuden kannalta tarpeelliset vedentasaussalta olikin rakennettu kunkin porrassulkuun kuuluvan sulkukammion väliin. Veden riittävyys on helpottanut myös sikäläinen sulkujen mitoitus (leveys n. 2 m, pituus n. 20 m).

Yleisvaikutelma seminaarimatkasta oli hyvin positiivinen ja paaluellenolla olikin tyytyväisiä matkalaisia lennon pienestä myöhästymisestä huolimatta. Suurkiitokset matkanjärjestäjille onnistuneesta matkasta!



Kennet & Avon kanavan suosittu sulkukohteet.

”Kuljetuskustannusten alentaminen on oikeata liikennepolitiikkaa”

*Laatokan - Suomenlahden kanavaa
pohdittiin vakavasti jo 1930-luvulla*

Ajatus Laatokan ja Suomenlahden välisestä kanavasta ei ole uusi. Sitä tutkittiin jo 1800 -luvun puolivälissä ja vähän sen jälkeen. Sitä ajoi-
vat erityisesti Viipurin, Käkisalmen ja Sortavalan kauppi-
aat ja liikemiehet.

1930 -luvulla valmistuneen, insinööri Reino Castrénin tekemän selvityksen perusteella oli kolme tärkeää näkökulmaa: kanava edistäisi koko Laatokan Karjalan elinkeinojen kehittymistä, lyhentäisi tuntuvasti Laatokan ja Suomenlahden välillä käytettävää kuljetusaitakaa ja avaisi suomalaisella maaperällä olevan vesitieyhteyden Laatokalta "suomalaiselle". Lisäksi Castrén arvioi, että välikäteen avatulta Vienanmeren - Laatokan eli ns. Stalinin kanavalta tulisi rahtia myös uudelle kanavalle. Nevan sillat Pietarissa olivat jo silloin vakavasta esteenä vapaalle laivavälille Suomenlahdelta Laatokalle.

Samat perustelut ja näkökohdat pätevät tänäkin päivänä.

Castrén kirjoitti kanavaselvityksensä esipuheessa enteellisesti, kaukokatseisesti ja varsin viisaasti:

"Liikenneyhteyksien parantamisella käsitetään monasti kulloinkin muodissa olevien liikenneireittien, meillä kymmenkunta vuotta sitten rautateiden, nyt korkealuokkaisten maanteiden, ulottamista mahdollisimman sytyräisiin seutuihin ja niiden yhteyttämistä rintamaille. Tämä kanta on perin juurin väärä. Liikenne ei milloinkaan ole oma tarkoituksensa".

Kanavaa puuhattiin monta vuosikymmentä

Laatokan ja Suomenlahden välistä kanavaa ryhdyttiin puuhaamaan jo 1800 -luvun puolessa välissä. Osin se jäi Saimaan kanavan jalkoihin, mutta jo tuolloin Nevan ylittävät sillat Pietarissa koettiin hankaliksi ja paljon aikaa vieviksi. Laivojen oli näet odotettava siltojen avaamista yleensä noin 12 tuntia. Harvoin kävi niin, että Suomen-

lahdelta Laatokalle tai päinvastoin kulkevat laivat saivat satutettua aikataulunsa juuri aamuyön tunteihin, jolloin Nevan sillat avattiin.

Vuosien 1884-1885 valtiopäivillä Käkisalmen edustaja tri K. E. F. Ignatius esitti tutkimuksen tekemistä kanavasta. Samalla hän perusteli sen merkitystä mm. näin: Samalla kun muualla maassa on tehty rautateitä autoittujen ja harvaan asuttujen seutujen kautta ja kanavia kaivettu myöskin vähäpätöisten vesistöjen välille, ovat Vuoksen viljellyt ja tiheään asutut seudet ja sekä Laatokan väkiriiksen rannikko joutunut unohtuksiin.

Kanavasta keskusteltiin vuosia. Sinä aikana ehti tsaarinvallalla rapautua ja kumoutua-kin, mutta valmista ei tullut. Kanavasta tehtiin useita tutkimuksia, joskin pääasiassa "mutu" -menetelmällä. Kanavan rakentamista perusteltiin monin tavoin ja sitä vastustettiin lähes yhtä mutkikkaasti ja vahvasti.

Vihdoin Viipurissa kokoontui 4. huhtikuuta 1928 Viipurin, Käkisalmen ja Sortavalan kaupunkien, Lahdenpohjan kauppalan, eräiden maalaiskuntien, teollisuuslaitosten ja taloudellisten yhdistysten edustajat. Kokous asetti "Laatokan - Suomenlahden kanavakomitean", joka kuntien ja teollisuuslaitosten kustannuksella toimitti taloudellisen tutkimuksen kanavasta ja muutoksen ajoi ponnekkaasti asiaa.

Kun kanava-asiaa perusteellisesti tutkittiin ja selvitettiin usean vuoden ajan, komitea päätti mietintönsä 16. kesäkuuta 1933 virkkeeseen:

"Kaikkeen edellä esittämäänsä nojautuen Kanavakomitean täten kunnioittavimmin ehdottaa Kulkulaitosten ja Yleisten töiden Ministeriölle, että Ministeriö ryhtyisi kiireellisesti kaikkiin tarpeellisiin toimenpiteisiin Laatokan - Suomenlahden kanavan rakennustyön toteuttamiseksi".

Laatokan Karjalan kaupungit, kunnat, yhdistykset ja te-

ollisuuslaitokset osoittivat esimerkiksi ryhtiä ja aloitteellisuutta hankkeen pystytyn panemisessa, kanavaprojektin tutkimisessa ja sen maksamisessa. Siitä voisivat nytkin ottaa oppia Itä- ja Keski-Suomen maakuntaliitot, kunnat, yhdistykset ja yhtiöt. Maksu ei ollut eikä olisi nytkään yhtä toimijaa kohden kovin suuri.

Reino Castrén selvittäjäksi

Insinööri Reino Castrén siis palkattiin selvittämään ja tutkimaan selvän rakentamismahdollisuuksia ja sen kannattavuutta. Castrén ei ollut ennakkovaltuutoin eikä kanavakomitea asettanut hänelle mitään erityisavoitteita tai rajoituksia, kuten monissa jälkeempään tehdyissä kanavaselvityksissä on tehty. Sitä paitsi Castrén ei ollut yhden asian miehenä. Hän tarkasteli liikennettä kokonaisuutena.

Reino Castrén teki suurtyön selvitellessään Laatokan ja Suomenlahden välisen kanavan rakentamismahdollisuuksia, sen edellytyksiä ja pohtien sen kannattavuutta.

Castrén oli vankasti sitä mieltä, että Laatokan ja Suomenlahden välinen kanava olisi kannattava. Lisäksi hän arvioi, että se edistäisi varsin tehokkaasti ei ainoastaan Laatokan Karjalan vaan koko Itä-Suomen talouden kehittymistä. Jo silloin hän tähyisi sellaista mahdollisuutta, että osa Vienanmeren (ns. Stalinin) kanavalta tulevasta liikenteestä kulkeisi tätä uutta kanavaa pitkin, koska Nevan ylittäviä nostosiloja ei voitu silloin eikä nytkään avata kuin muuttimiksi aamuyön tunteiksi. Nykyisillä liikennemäärillä Pietarin läpäiseminen rahtilaivoilla tulee yhä vaikeammaksi.

Kanavan edut

Castrén lähti selvityksessään siitä, että "yhteisön kannalta välillinen hyöty ilmenee uuden kulkutien aiheuttamana omaisuuksien arvojen nousuna, tuotannon ja tavaravaihdon vilkastumisena, verotettavan omaisuuden ja tulon lisäysenä". Hän myös muis-

tutti, että lupaavampi tulevaisuus houkuttelisi pääomia myös muualta kanavan vaikutusalueelle.

Reino Castrén tulkitasi kanavan taloudellisen merkityksen myös niin, että sen "elvyttävä vaikutus tuntuisi kaikkialla, mistä kanavasta hyötyvät tehtaat tuovat raaka-aineitaan, tai minne kanavan välittömästä vaikutuspiiristä viedään huomattavammin määrin raaka-aineita jalostettavaksi".

Castrén ennakkoi myös tulevaa. Hän näet arveli, että ”epäilemättä kerran koittaa vielä aika, jolloin näitä esteitä (Suomen viennille Venäjälle eli silloiseen Neuvostoliittoon) ei ole. Silloin herää ajatus, että olisiko Karjalan kaupan jälleen suuntauduttava pääasiassa Venäjälle”. Tälläkin näkökulmalla hän perusteli kannavahanketta.

Reino Castrén torjui kiivaasti ajatuksen, että kanavaa ei kannata eikä voi rakentaa, kun entisillään kuljetusvälineillä pystytään hoitamaan kuljetukset. Hän painotti ja toisti tärkeää ajatusta, jota ei Suomessa nykyään muisteta: "Ei kulkuneuvojen lisääminen, vaan kuljetuskustannusten alentaminen on oikeata liikennepoliittikkaa".

Rahoitus

Castrén näki, että kanavan rahoittaminen olisi täysin mahdollista jos senkin vuoksi, että valtio joutui satsumaan tuohon aikaan suuria summia työttömyyteen. Vuoden 1929 loppuun tapahtuneesta New Yorkin Wall Streetin pörssiromahduksesta seurannut maailmanlaajuisen lama johti Suomessakin ennen näkemättömään työttömyyteen.

Kanavan karkea kustannusarvio oli 600 miljoonaa silloista markkaa. Euroissa se olisi noin 192,6 miljoonaa ja vanhoissa mummon markkoissa noin 1150 miljoonaa. Mutta Castrén arvioi, että se voitaisiin rakentaa halvemmalla, koska työpalkat ja muut kustannukset olivat huomattavasti alentuneet laman ja suuren

työttömyyden seurauksena. Hän muistutti, että vuoteen 1933 mennessä valtio oli käyttänyt jo yli 500 miljoonaa markkaa pelkkiin työllisyystöihin ja työttömien avustamiseen.

Kanavakomitea laskeskeli, että niillä rahoilla, joita kanavaan sijoitettaisiin, voitaisiin alentaa työttömyyttä ja samalla myös siitä aiheutuvia kustannuksia. Olivathan kanavatyöt 1930 -luvulla vielä paljolti ihmistyövoiman varassa. Vasta sotien jälkeen "Hullu-Jussi", muut kaivinkoneet, Caterpillarit ja suuret kuorma-autot syrjäyttivät lapiomiehet, joita tosin käytettiin vielä 1960 -luvun alussa runsain mitoin maantie(työttömyys)tiöissä ympäri maata.

Edelleen Castrén ja kanavakomitea laskivat, että kanava maksaisi itsensä takaisin melko nopeasti, koska kuljetuksista voitaisiin periä kohtalaisia maksuja ja silti liikenne kanavaa pitkin tulisi paljon halvemmaksi kuin rauta- tai maanteitä käytettäessä.

Siihen aikaan ei ympäristöarvoja eikä saasteita noteerattu. Jos niille olisi annettu sama painoarvo kuin nykyisin, niin Laatokan - Suomenlahden kanavan kannattavuus olisi parantunut.

170 kilometrin "ura" Kannakselle

"Castrénin kanava" olisi alkanut Laatokan puolella Käkisalmen pohjoispuolelta Kivisalmeta, jatkunut Käkisalmenkolkasta ja Vuoksesta pitkin Torhonselälle, sieltä etelään kaartana Noisniemen, jatkuen Pöhläkkälän, Paakolan, Koskuanselän, Näätäjärven, Lyykyjärven ja Kärsilänjärven kautta Kivisiltaan Suomenveden pohjaan. Tässä se olisi tavoittanut Saimaan kanavan suun. Näin myös Laatokka ja Saimaa olisivat tulleet mutkan kautta vesitieteyteen keskenään.

Toki silloin mietittiin sellais-
takin vaihtoehtoa, että Nois-
niemen (Kiviniemen lähellä)

mutka voitaisiin oikaista rakentamalla 11 kilometriä pitkä maakanava suoraan Paakolasta Torhonselälle. Se olisi lyhentänyt kanavan pituutta melkoisesti. Mutta Castrén epäili, että se tulee paljon kallimista kuin Vuoksen valmistusta omaa pitkin vedettävä lajavareitti.

Koko pituus kanavalla oli si ollut noin 170 kilometriä.

Tisänsäyden alkuvuosisikym-
meniä nostettiin esille myös
ajatus Laatokan ja Saimaan
yhdistämisestä suoralta kana-
valla. Eräänä vaihtoehtona
nähtiin Jänisjoen ja Jänisjär-
ven kautta kulkeva kanava.
Myös Hiitolanjoen kautta ta-
pahuuua yhteyttä pohdittiin.
Mutta kaikki nämä suunnitel-
mat ja ajatukset kompustuivat
1930 -luvun lopun synkkään
syksyyn ja marraskuun lopus-
sa 1939 alkaneeeseen talviso-
taan.

Yhdeksän sulkua

"Castrénin kanava" olisi siis ollut noin 170 kilometriä pitkä. Luonnostaan kyllin syyllä väylä olisi ollut 83,44 kilometriä, ruopattavaa merta, järviä tai jokea 63,50 kilometriä ja kanavoitavaa maastoa 23,98 kilometriä. Siihen olisi rakennettu 9 sulkua. Kanavan syvyys olisi ollut maaleikkauksissa keskellä 5 metriä, pohjaleveys 26 metriä, kalioleikkauksissa pohjaleveys 29 metriä, järvisissä ja joessa pohjaleveys 40 metriä ja meressä 50 metriä.

Sulkujen syvyys kynnyksellä olisi ollut 4,4 metriä, porttien väli 81,5 metriä, sulkukammion pituus 74 metriä ja sulun hyödyllinen pituus 72 metriä. Sulkujen leveys porttien kohdalla olisi ollut 11,5 metriä.

Kanava-alusten pituus olisi ollut 72 metriä, leveys reunallistoinen 10,5 metriä ja syväys ("syvältävyys", sanoo Castrén) 4,0 metriä. Näiden "paattien" suurin kantavuus olisi ollut 1350 tonnia.

Teksti:
Ismo Parkkonen

Keski- ja Itä-Suomen kansanedustajien tahto on selvä: Kymijoen-Mäntyharjun kanava on rakennettava

Rooman konsuli Marcus Porcius Cato lopetti noin 2200 vuotta sitten aina puheensa lauseeseen: ”Muuten olen sitä mieltä, että Karthago on hävitettävä”. Ja sehän ajan mittaan tehtiinkin.

Itä- ja Keski-Suomesta olevat kansanedustajat taas voisivat nyt sanoa: ”Muuten olemme sitä mieltä, että Kymijoen-Mäntyharjun kanava on rakennettava”.

”Vesitiet on rakennettava omalle maaperälle. Ei

voida rakentaa tulevaisuutta sen varaan, että kanava sijaitsee vieraalla maaperällä”. Näin sanoo kansanedustaja Seppo Lahtela.

”Kymijoen ja Mäntyharjun kanavat ovat liiketaloudellisesti kannattavia. Se on aivan selvä asia. Liikenneministeriön vuonna 2000 teettämät laskelmat olivat tarkeitshakuiset ja väärät”, näkee kansanedustaja Pekka Kuosmanen.

”Itä-Suomesta katsottuna asia on niin, että jollemme saa edullisia runkokulje-

tuksia (vesi- ja rautatiet) niin teollisuus täällä kiihtuu”, arvioi entinen kansanedustaja Erkki Kanerva.

Ilomantsilainen ensimmäisen kauden kansanedustajan Hannu Hoskosen mukaan eduskunnan on päätettävä kaikki tärkeät asiat. ”Pitää tasapuolisesti huomioida koko maan edun kannalta merkittävät hankkeet. Siksi Kymijoen-Mäntyharjun kanavahanke pitää nostaa heti esille ja tehdä rakentamispäätös”.

Kansanedustaja Jari Lepän mielestä vesiteitten hyödyntäminen ja kehittäminen on jäänyt muiden liikenneyhteyksien varjoon. ”Näin ei saisi olla. Jo aluepolitiikankin näkökulmasta vesiteitä tulisi kehittää nykyistä enemmän”, hän korostaa.

Suolahtelainen kansanedustaja Matti Kangas sanoo, että ”huolimatta Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkamisesta tai sen päättymisestä Kymijoen-Mäntyharjun kanava tulee rakentaa kuntoon.

Silloin meillä on ympärivuotinen kunnollinen vesireitti merelle”.

”Pääasia on kuljetuskustannusten pienentäminen. Tähän päästään ainoastaan ympärivuotisten vesiteiden rakentamisella”, sanoo Jyväskyläläinen kansanedustaja Ahti Vielma.

”Suomalaisista liikennepoliitikkaa tulee tarkastella laaja-alaisesti, koko maan näkökulmasta. Tätä kokonaisuutta ei voi jättää yksin liikenneministeriön ja sen virkamiesten hoidettavaksi”.

hahmottaa Reijo Laitinen, kansanedustaja Jyväskylältä.

”Kustannukset ovat ratkaisevia tekijöitä. Veden pinta kestää kulutusta parhaiten ja on helppo hoitoinen tiettyin, veden puhtauden ylläpitämiseen liittyvin edellytyksin”, muistuttaa lahtelainen kansanedustaja Jouko Skinnari. Hän on myös eduskunnan talousvaliokunnan puheenjohtaja.

Hastattelut Ismo Parkkonen ja kuvat Lasse Kontiola

Kansanedustaja Seppo Lahtela: Kymijoen-Mäntyharjun kanavapäätös olisi pitänyt tehdä jo vuonna 2000



Kansanedustaja Seppo Lahtela, eduskunnan kanavaryhmän puheenjohtaja

- Suomen olisi pitänyt jo vuonna 2000 tehdä päätös Kymijoen-Mäntyharjun kanavan rakentamisesta. Silloin meillä olisi ollut paljon paremmat mahdollisuudet Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkamisneuvotte- luissakin, mikäli niitä käydään, ja silloin olisi ollut Saimaan kanavalle omalla maaperällä vaihtoehtokin.

- Kun laskelmat tehtiin ministeriön vesiteitä vastustavien johtavien virkamiesten tavoitteiden mukaan, niin saatiin kanavamalli, joka oli ylisuuri ja hirmuisen kallis. Ministeri Olli-Pekka Heinosen (kok) esityksestä uuden kanavan rakentamisesta luovuttiin, mutta samalla Saimaan kanavan vuokrasopimusneuvotte- lulta vietiin viimeinen-

kin valttikortti. Nyt Venäjä voi käytännössä sanoa Saimaan kanavan vuokrasopimuksen sisällön ja hinnan, sanoo eduskunnan kanavaryhmän puheenjohtaja, kansanedustaja Seppo Lahtela (kesk).

- Minusta tuntuu, että venäläiset suhtautuvat vältellen näihin neuvotteluihin. Aittoa kiinnostusta tuskin on, sillä eivät he tarvitse Saimaan kanavaa. Toki he rahastavat siitä mielellään. Ja kukapa ei rahastaisi, jos siihen on mahdollisuuksia. Suhtaudun neuvottelumahdollisuuksiin avoin silmin, mutta epälu- loisin mielialoin, tokaisee Lahtela. Samalla hän valittaa, että on itsekin asiasta vain julkisen uutisoinnin varassa. Mahdollisista neuvotteluista

ei ole hiiskuttu sanaakaan.

- Mutta se on selvää, että vaihtoehtoja pitää olla. Koko liikennepoliitikassa on asetettava kansalliset edut päällimmäisiksi. Vanha virkamies- pohjainen yhden ministeriön ajattelumalli on unohtettava. On huolehdittava koko maan kilpailukykyä. Painotan kuitenkin, että erityisesti Saimaan-Päijänteen alueen kilpailukyky saadaan kuntoon rakentamalla kunnon vesite- verkko. Se on halvin, energias- täällisin, tehokkain ja ympäristön kannalta paras ratkai- su.

Lahtela on jämerä, vehkalah- telainen maanviljelijä ja yrit- täjä. Hän ei kuvia kumarru.

Lahtelan mukaan vain vesitiet voivat turvata teollisuus- den toimintaedellytykset ja kestävä kehityksen mukai- set liikennematkaiset. Maan- teilleme ei enää mahdu ra- jattomasti uutta liikennettä, ja sitä kautta rahtaus on myös Monta kertaa kalliimpaa kuin vesi- ja rautateillä.

- Vesitiet on rakennettava omalle maaperälle. Ei voida rakentaa tulevaisuutta sen varaan, että kanava sijaitsee vieraalla maaperällä. Vaikka Saimaan kanavalla ei ole ol- lutkaan sellaisia ongelmia kuin maantiiliikenteessä, jossa tulli- ja tullilähdet, ra- hastushalut ja muut esteet ovat vaikeuttaneet liikenne- tä, on silti etsittävä turvalli- sin ratkaisu.

Raakapuun kuljetukset Venä- jältä ovat olleet vuosittain toistakymmentä miljoonaa kuutiometriä. Kun Venäjän oma metsäteollisuus kasvaa ja myös ulkomaiset inves- toinnit Venäjän metsäteolli- suuteen lisääntyvät on odo- tettavissa, että raakapuun tuonti vähenee. Sen sijaan uskotaan, että metsähakkeen tuonti lisääntyisi. Hakkeen kuljetus sujuisi parhaiten ve- siteitä pitkin. Hakelan on uudistuva energialähde.

Aikanaan puhuttiin paljon Laatokan ja Saimaan yhdis- tämisestä kanavalla. Tähän Lahtela ei ota jyrkkiä kan- taan. Hän vain toteaa, että asia on selvitettävä yhdessä Ve- näjän viranomaisten kanssa. Se toki olisi suurin reitti hak- keen ja puutavarankin kulje- tuksessa. Ja myös Suomen vienti hyötyisi siitä.

Kansanedustaja Ahti Vielma:

Saaimaan kanavasta huolimatta Kymijoki-Mäntyharju rakennet- tava

- Saimaan kanavan vuokraso- pimuksen jatkamisessa on omat riskinsä. Minusta Suomi ei voi jättäytyä vain yhden kanavan varaan. Sen vuoksi on rakennettava ehdottomasti Kymijoen-Mäntyharjun kana- va. Jos Saimaan kanavan vuokrasopimusta jatketaan vuoden 2013 jälkeen, silloin Suomella olisi kaksi kanava- yhteyttä Suomenlahdelle: ym- päri- vuotinen Kymijoen-Män- tyharjun reitti ja vain sulan veden ajan auki oleva Sai- maan kanava. Näin kasvava tavaraliikenne olisi turvattu, näin arvioi kansanedustaja Ahti Vielma Jyväskylältä.

Vielma on ollut hyvin aktiivi- sesti toiminnassa Kymijoen- Mäntyharjun kanavan puolesta lähes alusta saakka. Eikä into ole vastoin käymisistä huolimatta laantunut.

- Ei lainkaan. Kyllä minä edel- leen näen sen tarpeellisu- na ja välttämättömänä investointi- na.

Jyväskylän apulaiskaupungin- johtajana hän näki, ettei pitä- panna kaikkia munia samaan koriin. Eli että pitkien etäis- syyksien maassa tarvitaan useita eri kuljetusvaihtoehto- ja. Nythän Keski-Suomesta etelään, ja päinvastoin, suun- tautuvat tavaravirrat liikkuvat pääasiassa rekoilla ja junilla. Mutta jos Kymijoen kanava olisi rakennettu, tavaraa voi- taisiin liikuttaa huomattavan suurilla laivoilla Keteleen lat- vavesiltä Suomenlahdelle ja

etäämmäksikin. Se saattaisi liikenteellisesti Keski-Suo- men lähes samalle viivalle etelä- ja länsirannikon sata- mien kanssa.

- Pääasia on kuljetuskustan- nusten pienentäminen. Se pa- rantaa myös Sisä-Suomen teollisuuden kilpailukykyä. Tähän päästään ainoastaan ympärivuotisten vesiteiden rakentamisella. Onhan tun- nettu, että laivat kuluttavat yli kymmenen kertaa vähem- män energiaa tonnikilometriä kohti kuin esimerkiksi rekka- autot. Ja jos energian hinta vielä nousee, suhde kasvaa entisestään.

Raskas maantiiliikenne ei maksa kuin pienen osan aihe- uttamistaan ulkoisista kustan- nuksista. Vielman mukaan näitä kustannuksia ei saa siir- tää henkilöautoilijoiden kan- nettavaksi. Asia on hoidetta- va muulla tavalla.

Tästä vinoutuneesta liikenne- politiikasta Vielma sysää vas- tuun liikenneministeriölle.

- Liikenneministeriö on saa- nut liian yksipuolisesti mää- rätä liikennepoliitika. Tämä on laaja-alaisempi asia. Minusta on ainoa järkevä tapa se, että eduskunta ratkaisee tällaiset koko kansantalou- teen ja maan kilpailukykyyn vaikuttavat asiat. Tässä on selkeä paikka kulttuurin mu- tokseksi, arvioi kansanedusta- ja Ahti Vielma.

Kansanedustaja Hannu Hoskonen

**Virkamiesten valtaa kavennettava liikennetarkkaisuissa
"Eduskunnan otettava ohjat
käsiin kanavaratkaisuissa"**



Kansanedustaja Hannu Hoskonen

Vaikka Kymijoen-Mäntyharjun kanavaparin rakentaminen torjuttin vajaat neljä vuotta sitten liikenneministeriön virkamiesten teettämällä "selvityksellä", ei hanketta silti ole unohdettu. Eduskunnassa elää yhä mieliala, että kanavapari on rakennettava. Ilomantsilainen ensimmäisen kauden kansanedustaja Hannu Hoskonen ei usko, että liikenneministeriön olisi kerääntynyt kaikki viisaus. Eduskunta on se elin, joka päättää tärkeät asiat.

- Eduskunnassa linjataan maan kannalta tärkeät asiat. Pitää tasapuolisesti huomioida koko maan edun kannalta merkittävät hankkeet. Siksi Kymijoen-Mäntyharjun kanavahanke pitää nostaa heti esille ja tehdä rakentamispäätös, Hoskonen esittää.

Hoskonen mukaan Saimaan kanavan tulevaisuus on pitkälti kiinni Venäjän federaatiosta. Ei tiedetä varmasti ovatko Ve-

näjän päättäjät kiinnostuneet enää jatkamaan vuokrasopimusta.

Viisasta rakentaa omalle maapohjalle - Mutta, Hoskonen lisää, suomalaisen kannalta olisi viisasta rakentaa omien rajojemme sisälle toimiva, ympärivuotisessa käytössä oleva vesitieyhteys Päijänteeltä ja Saimaalla Suomenlahdelle. Kymijoen-Mäntyharjun kanavapari toisi valtavan edun koko Etelä- ja Keski-Suomen taloudelle. Se olisi parasta aluepolitiikkaa, mitä tässä maassa on pitkään aikaan tehty.

Hoskonen muistuttaa, että EU tukee vahvasti näitä ympäristön kannalta hyviä ja liikenteellisesti tehokkaita hankkeita, joita Keski-Euroopassa on tehty jo vuosikymmeniä. Lisäksi on mietittävä kannattavaa ko meidän maksaa kovaa vuokraa Saimaan kanavasta. On parempi sijoittaa rahat kotimaisiin hankkeisiin, jotka

olisivat meille myös sijoitus-tilaisuuteen. Ja kuka takaa Saimaan kanavan toiminnan seuraavan 50 vuoden aikana? Maksameko vuokraa epävarmasta reitistä? kysyy Hannu Hoskonen.

Venäläistä osaamista on hyödynnettävä

- Rakentamisessa voisi hyödyntää venäläistä kanavaosaamista, jota heillä todella on. Näin voitaisiin kuitata Neuvostoliitolta jääneitä velkoja. Kymijoen kanavointi avaisi ennen näkemättömiä mahdollisuuksia suomalaiselle elinkeinoelämälle. Lähes 90 prosenttia metsäteollisuuden tuotteista tulisi ympärivuotisten meritiekujuusten piiriin. Kanavasta hyötyisi muikin raskas teollisuus, ja matkailu saisi aivan uuden sy- säyksen kansainvälisen turismin lisääntyessä. Kanavahanke on parasta aluepolitiikkaa, mitä Suomessa rahalla voi saada. Jos joku ministeriö vastustaa järkeviä hankkeita, poliittisten päätöksentekijöiden on ajateltava asiaa koko kansan kannalta ja virkamiehistä huolimatta tehtävä päätös heti.

Hoskonen on kuullut, että venäläiset ovat esittäneet näkemyksiä, joiden mukaan heidän kannaltaan öljykujuusten turvaaminen ja ympäristövahinkomahdollisuuksien ennalta torjuminen ovat tärkeämpiä kuin Saimaan kanavan liikenteen jatkaminen.

- Tämä näkemys on venäläisten oma taloutta palveleva ja he varmasti itse tietävät ja tuntevat omat asiansa. Meidän on kuitenkin tarkasteltava asioita oman maamme ja taloutemme kannalta. Yhteistyötä pitää olla, mutta samalla on huolehdittava kansallista edustamme. Venäläisten esittämä ajatus tukee vahvasti oman, Suomen maaperällä olevan kanavaverkoston rakentamista.

edellyttävät erilaisia ratkaisuja mm. vesiteiden mukaan otamista suunnitelmassa ja toteutuksissa, jotta Suomi pysyy kilpailukykyisenä.

Skinnari, Vesijärven ja Päijänteen hyvin tuntevana, on ehdottomasti sitä mieltä, että Päijänteen ja Saimaan vesistöalueilla olevalla teollisuus-

Kansanedustaja Jari Leppä: Vesitieverkko on kaikkien hallinnonalojen yhteinen asia



Kansanedustaja Jari Leppä

- Vesitieverkko on koko maan ja kaikkien hallinnonalojen yhteinen asia. Se on mitä suurimmassa määrin elinkeinopolitiikkaa. Sen rakentaminen ja kehittäminen ei saa olla pelkästään yhdestä ministeriöstä kiinni. Suomen kilpailukyvyssä huolehtiminen vaatii kaikkia tahoja etsimään keinoja, joilla pärjäämme yhä kovenevassa kansainvälisessä kilpailussa, esittää kansanedustaja Jari Leppä.

Leppä arvelee, että venäläiset ovat kiinnostuneita jatkamaan Saimaan kanavan vuokrasopimusta. Mutta samalla hän on sitä mieltä, että riippumatta siitä, mikä Saimaan kanavan vuokrasopimuksen kohtalo tulee olemaan, Suomen on ensisijaisesti huolehdittava oman maan suurilta järviolueilta Suomenlahdelle ulottuvan meriyhteyden rakentamisesta. Tällä hän tarkoittaa Kymi-

joen-Mäntyharjun kanavaa. Samalla Leppä korostaa, että kaikki kuljetusvaihtoehdot ja niiden keskinäiset suhteet on perusteellisesti selvitettävä.

Leppä muistuttaa myös siitä, että vesiteiden hyödyntäminen on jäänyt muiden liikenneyhteyksien kehittämisen varjoon. Näin ei hänen mukaansa saisi olla. Jo aluepolitiikan näkökulmasta vesitie- liikennettä tulisi kehittää nykyistä enemmän.

Venäläiset ovat esittäneet näkemyksiä, joiden mukaan heidän kannaltaan on tärkeämpää Suomenlahdella tapahtuvien öljykujuusten turvaaminen ja ympäristövahinkojen ennalta torjuminen kuin Saimaan kanavan liikenteen jatkaminen.

- Venäläiset haluavat kehittää Suomenlahden satamiaan ennen muuta öljynkuljetuksia varten. Mutta mielestäni heillekin olisi tarvetta, varsinkin kappalestavarakuljetuksille, muikin vesitieyhteys. Joka tapauksessa laivaliikenteen kasvaessa Suomenlahden pohjukka ruuhkaantuu. Kannattaa varmasti selvittää yhdessä kaikki ne eri vaihtoehdot, joita on olemassa, huomauttaa kansanedustaja Jari Leppä.

della tulisi olla samat kilpailuedellytykset ja monipuoliset liikenneyhteydet kuin rannikon satamakaupungeilla. Johan hallitusohjelmassa sitä edellytetään ja alueellisen tasapainon kannalta se olisi erityisen tärkeä.

- Saimaan kanavan vuokrasopimus umpeutuu 2013. Vaikka sopimusta jatkettaisiin, Keski- ja Itä-Suomi tarvitsevat - monestakin syystä - myös muun yhteyden merelle, Skinnari muotoilee. Se tarkoittaa aivan selvästi Kymijoen-Mäntyharjun kanavaa.

Kuljetuskustannukset ovat ratkaisevia

Lahtelainen kansanedustaja Jouko Skinnari katsoo, että "kuljetuskustannukset eri näkökulmista ovat ratkaisevia tekijöitä arvioitaessa eri liikennemuotoja. Veden pinta kiestä kulutusta parhaiten ja on helppohoitoinen tiettyin, veden puhtauden ylläpitämiseen liittyvin edellytyksin".

On osoitettu, että kuorma-autoliikenteen aiheuttamat ulkoiset kustannukset ovat moninkertaiset sen maksuun. Mikä eteen?

- Kustannusjako on jatkuvaa tasapainoilua. Silti raskaan maantielikenteen on kannettava oikeudenmukainen, sen aiheuttamiin kustannuksiin perustuva osuus ulkoisista kustannuksista, Skinnari sanoo.

Kanava Laatokan ja Saimaan välille?

Skinnari tietää, että nykyoloissa venäläisten kannalta tärkeintä on turvata yhä kasvava öljyn kuljetus Suomenlahden pohjukassa olevista satamista. Siksi heille Saimaan kanavan merkitys on hyvinkin toisarvoinen. Skinnari toteaa: "Venäläisten näkemyksiä tulee kunnioittaa, mutta Suomella on oman. Neuvottelut ratkaisevat tämänkin asian".

- Laatokan ja Saimaan välisen kanavayhteyden rakentaminen on ollut esillä mm. venäläisten kanssa eri yhteyksissä. Minusta erilaisia vaihtoehtoja tulee etsiä, koska Suomelle ja Venäjälle toimivat kuljetusreitit ovat maittemme työllisyyden ja hyvinvoinnin kannalta tärkeitä.

Eduskunnan talousvaliokunnan puheenjohtaja Jouko Skinnari ei jättäisi liikennepoliittikkaa yleensä puhumattakaan vesiteistä yksin liikenneministeriön ratkaistavaksi.

- Kaikki tieratkaisut kosketavat Liikenneministeriön ohella myös ympäristö-, kauppa- ja teollisuus-, työ- ja eräitä muita ministeriöitä. Siksi koko hallituksen tulisi tarkastella niitä kokonaisuutena. Silloin voisi syntyä järkevä, tasapainoinen ja tasapuolinen ratkaisu.

Jouko Skinnari:

**Suomen on noudatettava
EU:n liikennepoliittikkaa**

Eduskunnan talousvaliokunnan puheenjohtaja, kansanedustaja Jouko Skinnari pitää tärkeänä, että Suomi noudattaa tarkasti myös EU:n liikennepoliittisia linjauksia.

- Jo yksistään EU-raham saamisen kannalta on oltava mukana myös yhteisön tekemisissä liikennepoliittisissa rat-

kaisuissa. Ja on muistettava, että ne ovat sitä paitsi yleensä hyvin järkeviä.

Skinnarin mukaan liikennettä on tarkasteltava kokonaisuutena.

- Suomi on pinta-alaltaan Euroopan suurimpia valtioita. Pitkät kuljetusetäisyydet

Kansanedustaja Pekka Kuosmanen: Kymijoen-Mäntyharjun kanavaa ryhdyttävä heti rakentamaan

- Vesiteitä on ehdottomasti kehitettävä. Minusta Suomen on ryhdyttävä kiireellisesti rakentamaan Kymijoen-Mäntyharjun kanavaparia ja siihen oleellisesti liittyvää järvi- ja jokiverkostoa. Onhan vesiteiden osuus raskaasta liikenteessä Keski-Euroopassa jopa neljännes, mutta meillä vain 7-8 prosenttia. Vesitiet ovat ympäristön kannalta parhaat, ja ne ovat raskaan liikenteen kannalta halvimmat. Kymijoen-Mäntyharjun kanavapari on asetettava painopistealueeksi, esittää kansanedustaja Pekka Kuosmanen Kouvolasta.

Kuosmanen on ainoa itäsuomalainen kansanedustaja, joka on valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston jäsen. Hän on siten aitiopaikalla, kun liikennepoliittisia päätöksiä tehdään.

- Liikennejaostoon pyrinkin, jotta voin vaikuttaa näihin valtakunnan kannalta tärkeisiin ja kokonaisvaltaisiin liikennetarpeisiin, hän selvittää.

Kuosmanen muistuttaa, että venäläisiä ei juuri kiinnosta Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkaminen eikä kanavan suuri remontointi. - Senkin vuoksi on ryhdyttävä toteuttamaan Suomen maaperällä olevaa vesitietarkeitä.

Saimaan kanavasta ei haluta neuvotella

- Käydessämme kesällä Ve

näjällä saimme vaikutelman, että he eivät halua edes neuvotella asiasta. Heitä kiinnostaa paljon enemmän omien öljyterminaaliensa ja Suomenlahden pohjukan satamien kehittäminen kuin Saimaan kanava, joka ei heille merkitse juuri mitään. Ja meille sanoi jopa liikenneministeriön kansliapäällikkö Juhani Korpela, että neuvotteluhyteyttä Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkamiseksi ei ole. Tästä eduskunnan on tehtävä johtopäätös: on rakennettava ympäristöön käyttöön sopiva Kymijoen-Mäntyharjun kanavapari. Se mahdollistaa Itä- ja Keski-Suomen talouden elpymisen ja kehittymisen, sanoo Kuosmanen.

- Toivotaan kuitenkin, että Venäjältä saadaan Suomeen sellainen valtuuskunta, jolla on valtuudet ilmoittaa, mitä Saimaan kanavan vuokrasopimuksen kanssa tehdään. Korostan kuitenkin, että molempia kanavia tarvitaan. Jos Saimaan kanavan vuokrasopimusta jatketaan, sille on tehtävä vain normaali "vuosihuolto". Mihinäkään sulkuja laajentamisen ei tule ryhtyä.

Kuosmanen mukaan Kymijoen ja Mäntyharjun kanavat olisivat myös liiketaloudellisesti kannattavia.

- Se on aivan selvä. Se että liikenneministeriön vuonna 2000 teettämässä "selvityksessä" kanavien rakennuskustannukset saatiin tavattoman

korkeiksi ja liikenne kannattamattomaksi, ei merkitse mitään. Ne laskelmat olivat selvästi tarkoitushakuiset. Minä olen tehnyt maarakennustöitä muutamien miljardin markkojen arvosta. Uskon tuntevani tämän alan hyvin. Siksi en usko niihin laskelmiin, joita silloin esitettiin.

Miksi hallitukset eivät saa mitään aikaan?

- Sitä minä ihmettelen, että tänäkään hallitus ei ole tässä vesiteiasissa saanut mitään aikaan. Se on samalla tavalla neuvoton liikenneministeriön virkamiesten edessä kuin kaksi sitä edeltänyttä Lipposen hallitustakin. Kanavaratkaisulla olisi erittäin suuri työllistävä vaikutus ei ainoastaan rakennusaikana vaan myöhemminkin. Se nähdään historiasta.

- Sen tiedämme kanssakäymisen perusteella, että Venäjä ei enää halua olla pelkkä raakapuun viejä. Uittamalla sieltä ei enää tule samoja puumääriä kuin aikaisemmin. He lähtevät siitä, että omien raakapuuvarantojen turvin metsäteollisuutta on kehitettävä Venäjällä, ei ulkomailla. Ja olen havaitsevanani, että esimerkiksi UPM-Kymmene laskeskelee vastaisuudessa investoivansa mieluummin halvempien hintojen ja pienempien palkkojen Venäjälle kuin Suomeen.



Kansanedustajat Seppo Lahtela, Juhani Sjöblom, Pekka Kuosmanen ja Matti Kangas

Kansanedustaja Matti Kangas: Kuljetukset turvattava kaikissa tapauksissa

Suolahtelaisen kansanedustaja Matti Kankaan mielestä vientiteollisuuden kuljetukset on turvattava kaikissa tapauksissa.

- Vaihtoehtoisten kuljetusratkaisujen kehittäminen on hyvä asia, mutta samalla tulee huolehtia nykyisten liikenneväylien toiminnasta niin ettei vientiteollisuus vaarannu. Rauta- ja maantiet on pidettävä hyvässä kunnossa. Se tarkoittaa, että niihin on osoitettava nykyistä enemmän rahaa.

- Minusta on selvää, että vesija raideliikennettä tulee suosia, mutta meidän laaja tieverkostomme on samalla pidettävä kunnossa. Sitä ei saa päästää rappeutumaan. Samalla on huolehdittava siitä, että Päijänteen ja Saimaan alueen teollisuuden kilpailulliset edut saatetaan samalle tasolle kuin merenranta-alueilla. Se takaa, että työpaikat säilyvät Suomessa ja täällä suurten vesistöjen liepeillä.

- Riippumatta Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkamisesta tai sen päättymisestä Kymijoen-Mäntyharjun kanava tulee rakentaa kuntoon. Silloin meillä on ympärivuotinen kunnollinen vesireitti merelle. Kun tiedämme, että laivakuljetukset ovat turvallisempia, ympäristöystävällisempiä ja huomattavasti halvempia kuin esimerkiksi rekkaliikenne niin teollisuuden kilpailukyky oleellisesti paranee.

Kangas sanoo ymmärtävänsä sen, ettei Saimaan kanavalla ole venäläisille kovinkaan suurta merkitystä. Enemmän he keskittyvät nyt öljyterminaalien rakentamiseen ja Suomenlahden kautta maailmalle tapahtuvaan öljyn vientiin.

- Kaikkein kannattaa tässä maailmassa varautua, Kangas huomauttaa. Hän tarkoittaa, että on mahdollista, ettei Saimaan kanavan vuokra-

sopimusta jatkettaisiinkaan. Ainakin mahdollisista neuvotteluista on oltu hiljaa.

Kangas ei suhtaudu kielteisesti ajatukseen Laatokan ja Saimaan välisen kanavan rakentamiseen, josta venäläiset ovat viime aikoina puhuneet.

- Kyllä siitä hyötyisi ennen muuta Suomen metsäteollisuus. Ja myös muulle teollisuudelle siitä olisi etua. Eikä pidä unohtaa matkailullisia mahdollisuuksia, sillä kaunis Karjala on alkanut kiinnostaa muitakin kuin suomalaisia. Onhan se monien mahdollisuuksien maa. Siksi toiseksi Vienalohdesta Äänisen kautta Laatokalle tulevalta kanavalla olisi mahdollisuus saada liikennettä varsinkin, kun Barentsin alueella aloitetaan lähiaikoina työt. Kannattaa muistaa myös Luoteis-Venäjän suuret luonnonrikkauudet.

Kansanedustaja Reijo Laitinen Suomelle monipuoliset ja tehokkaat kuljetusratkaisut



Kansanedustaja Reijo Laitinen

Jyväskyläläisen kansanedustaja Reijo Laitisen mielestä Suomen on ehdottomasti kehitettävä monipuoliset kuljetusratkaisut, mikä mahdollistaa sen, että myös Sisä-Suomen teollisuus säilyy kilpailukyisenä. Nythän energian hinnan nousu uhkaa nostaa kuljetusten hinnat niin suuriksi, että kilpailukyisten tavaroiden tuottaminen Keski- ja Itä-Suomessa vaarantuu.

- Sisä-Suomen eli Päijänteen ja Saimaan vesistöalueiden teollisuudelle pitää turvata samat logistiset edut kuin Rannikko-Suomenkin teollisuudelle. Se tarkoittaa vesiteiden lisäämistä eli lähinnä

Kymijoen ja Mäntyharjun kanavien rakentamista, rautateiden parantamista ja niiden kuljetuskapasiteetin nostamista. Ja sitä paitsi vesitiet ovat halvimmat, vähiten energiaa kuluttavat, päästöjä tuottavat ja siten ympäristöstä säästävät kuljetusväylät, Laitinen korostaa.

Laitisen mukaan myös ns. Savon kanavan rakentamista on kiirehdittävä. Aivaisihan se paikallisen liike-elämän, pientonniston ja huviveneilyn käyttöön koko Järvi-Suomen runsaat ja monipuoliset vesitöt, saaristot ja rannat.

- Pitää kuitenkin aina muistaa, että tärkeintä liikennepo-

litikassa on liikenne- ja kuljetuskustannusten pienentäminen. Nykyisellä maanteitä suosivalla, raskaan liikenteen lisäämisellä ja ruuhkien kasvattamisella ei tähän päästä. Meidän tulisi noudattaa tiukasti EU:n liikennedirektiivin ohjeita, joiden mukaan raskaasta liikennestä tulee siirtää vesi- ja rautateille.

Kansanedustaja Reijo Laitinen sanoo ymmärtävänsä venäläisten kannan, että heitä kiinnostaa enemmän Suomenlahden öljykuljetusten turvaaminen ja mahdollisten ympäristövahinkojen estäminen kuin Saimaan kanavan liikenteen jatkaminen.

- Senpä vuoksi Suomella pitää olla muukin vesiväylä Saimaalta ja Päijänteeltä Suomenlahdelle kuin Saimaan kanava, Laitinen toteaa.

Ja loogistahan se onkin. Vaihtoehtoon politiikka tai toiminta on huonoa politiikkaa ja huonoa toimintaa.

Laitinen arvioi, että Laatokan ja Saimaan välinen kanava, josta venäläiset ovat viime vuosina puhuneet, toisi etuja. Kasvaahan mm. energiahakkeen tuonti Luoteis-Venäjältä varmasti lähivuosikymmeninä, koska oman maan hakemäärät eivät riitä uusille hakevoimaloille.

- Mutta minusta tämä kanava ei vielä nyt eikä aivan lähitulevaisuudessakaan ole ajankohtainen hanke.

- Tärkeää minusta on se, että suomalaista liikennepoliittikkaa tarkastellaan laaja-alaisesti koko maan näkökulmasta. Kyse on kansallisesta asiasta ja eri aluelatouksien vahvistamisesta ja elinkeinojen turvaamisesta. Tällaista kokonaisuuksi ei voi jättää yksin liikenneministeriön ja sen virkamiesten hoidettavaksi. Meillä on katsottu vain erittäin kapeasti, lähes laput silmillä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnon alaa, katsoo Laitinen.

Vesitiet tärkeä ehto Itä-Suomen kehittymiselle

Joensuun kaupungin valtuutettu Erkki Kanerva

Ilman kanavaa Joensuun satama uhkaa näivettyä



Joensuun kaupungin valtuutettu Erkki Kanerva

Jos Saimaan kanavan vuokra-sopimusta ei jatketa vuoden 2013:n jälkeen eikä uutta korvaavaa väylää rakenneta Saimaan vesistöä Suomenlahdelle, Joensuun satamaa uhkaa näivettyminen ja kuolema. Jo nyt satamainvestoinnit ovat jäissä, kun varmuutta jatkosta ei ole. Näin vakuuttaa entinen kansanedustaja ja joensuulainen monitoimimies Erkki Kanerva.

Kanerva muistuttaa, että kun Keravan-Lahden oikorata ja Olkiluodon viides ydinreaktori valmistuvat. Niin Suomessa ei ole vireillä yhtään suurta rakennuskohdetta. Senkin vuoksi Kymijoen-Mäntyharjun kanavaparin rakentaminen tulisi pikapuolin aloittaa. Se ehtisi valmiiksi hyvissä ajoin ennen vuotta 2013.

- Itä-Suomesta katsottuna asia on niin, että jollekin saa edullisia runkokuljetuksia (vesi- ja rautatiet) niin teollisuus täällä kuihtuu. Se ei ole automiesticään etu. Ei heillekään tyhjistä makseta. Jos teollisuus kuihtuu, ei enää leipää tule liikenteellekään.

Eikä näivettyminen kohtaa ainoastaan Joensuun satamaa. Saman ongelman eteen joutuvat myös Kuopion, Varkauden ja Lappeenrantaan satamat. Ja kuitenkin satamiin on uhrattu satoja miljoonia "mummon

markkoja". Jätetäänkö ne makaamaan tyhjän päälle? Kiinnostako Venäjää enää Saimaan kanava?

Venäläisten perimmäisiä tarkeitoksista ei vielä tunneta. Se lieene varmaa, ettei heillä ole kovinkaan suurta kiinnostusta jatkaa Saimaan kanavan vuokrasopimusta, koska liikenne Suomenlahden pohjukassa uusien öljyterminaalien rakentamisen jälkeen vilkastuu tavatomaasti. Eikä Venäjälle Saimaan kanavalla ole juuri mitään taloudellista merkitystä. Onpahan se vain viilu maan rajojen sisällä. Ja sieltä tulevat laivat vain haittaavat Viipurin ja Suomenlahdella vilkasta öljytankkeriliikennettä.

Erkki Kanerva pitää omittuise-na sitä, että kukaan ei tunnu tietävän ketkä käyvät ja millä tehokkuudella Saimaan kanavan vuokrasopimusneuvotteluja. Kanerva toteaaakin lakonisesti: Tuskinpa niitä käydään lainkaan.

- Jos Saimaan kanava voisi toimia ympärivuotisesti ja jos saat-taisiin pitkä sopimus, silloin homma voisi toimia. Mutta vaikka kanava pystyttäisiin tek-nisesti pitämään auki, niin Viipurinlahden ahtajaaongelmat eivät sillä poistu.

Sitä paitsi oman metsäteolli-suutensa kehittymisen seuruksena Venäjää ei enää kiin-

nosta niinkään raakapuun myynti Suomeen, vaan ulko-maalaisen - myös suomalaisen - pääoman investoinnit Venäjälle. Tästä Venäjän äskettäin valittu pääministeri Ivan Fradkov puhui Suomen vierailullaan.

Fradkovin näkökulma on luonnollinen. Ei raaka-aine-toimittajan rooli johda maan eikä sen luoteiskulman teol-listumiseen ja hyvinvoinnin kasvuun. Siinä tarvitaan monipuolista teollisuutta, infra-strukturia ja palveluja. Itä-Suomi heikoilla

Kanervan mukaan ilmaa kunnollista ympärivuotista vesitietä Itä-Suomi jää heik-koon asemaan.

- Alueellisen tasapainonkin vuoksi Itä-Suomelle olisi turvattava samat edellytyk-set kuin Etelä- ja Länsi-Suo-melle. Niillä satamat ovat avoinna ympäri vuoden. Ja jos jaitä tulee valtion omis-tamat jäänmurtajat kiirehti-vät tuota pikaa avaamaan väylät aina Perämeren poh-jukkaan asti. Tämä tarkoittaa sitä, että valtion on myös tuettava tämän alueen rauta-teitä ja sisävesiväyliä.

- Vesi- ja rautateitä on nope-asti kehitettävä Itä-Suomessa, koska täältä ei ole rannikolle olevia suoria yhteyksiä. Kum-mankin verkon kehittämistä tarvitaan, jotta täältäkin mark-kinoille päästäisiin. On merkillistä, että kun puhutaan tuhansien järvien maasta, niin Ruotsissa kuljetetaan vesitse enemmän tavaraa kuin meillä, Kanerva ihmettelee.

- Pitkien etäisyyksien maassa kuljetuskustannukset ovat suuret. Ne on minimoitava. Muuta tietä ei ole. Kun tiedämme, että vesitiet ovat halvimmat ja ympäristöystävällisimmät, niihin on satsattava nykyistä enemmän. Ja sitä paitsi EU:n jäseninä olemme sitoutuneet noudattamaan yhteisön liikenne-politiittista linjaa. Mutta vesi- ja rautatieliikenteen suhteellisen osuus liikenteen kokonaispotista on huomattavasti jäl-jessä EU:n linjauksista.

Kanerva ei suoraan ota kantaa mahdollisuuteen rakentaa Laatokan-Saimaan kanava, joka mahdollistaisi tulevaisuudessa hakkeen tuonnin Venäjältä. Nythän näyttää siltä, että raakapuun tuonnissa Venäjältä tapahtuu lähivuosina vähenemistä maan oman metsäteollisuuden kehittymisen seurauksena. Mutta haketta löytyy. Hän näkee tämän asian neuvottelukysymyksenä.

Missä eduskunnan tahto ja aitoiveet?

- Suomen liikennepolitiikka on mielenkiintoista. Edellinen eduskunta vaati Kymijoen-Mäntyharjun kanavan toteut-tamisasteen nostamista, mutta liikenneministeriön johtavat virkamiehet toimivat päinvastoin. Silloinen liikenneministeri Olli-Pekka Heinonen salli kansliapäällikkönsä toimia eduskunnan tahdon vastaisesti. Kanavahanke hylättiin muka liian kalliina. Ja kalli-han se olikin virkamiesten oh-jauksessa tehdyn "selvityk-sen" mukaan. Sen jälkeen ympäristöministeriö sai luvan alkaa purkaa Järvi-Suomen kanavien kaavavarauksiakin.

Se tarkoitti, että Suomessa ylittä valtaa käyttävä elin, eduskunta, salli kävellä ylit-seen.

Saimaan liikenteessä eletään kriittisiä aikoja

Joensuun satamapäällikön Matti Linervon mukaan Saimaan liikenteessä eletään kriittisiä aikoja. Saimaan kanavan vuokra-aikaa on jäljellä enää kahdeksan vuotta. Vuokra-ajan jatkamisesta ei ole mitään tietoa. Se merkitsee, että yrittäjät eivät uskalla investoida Saimaan liikenteeseen.

- Kuitenkin liikenteen takia satamat ovat joutuneet investoimaan. Joensuun satamakin on tänä vuonna pannut rahaa turvallisuuteen 200 000 euroa. Ja kaikilla satamilla ovat haussa ympäristöluvat ja niiden tuomat velvoitteet. Olisi aika saada jonkinlainen sel-

vyys siihen, käydäänkö Saimaan kanavan vuokrasopimuksesta neuvotteluja, ja jos käydään, missä vaiheessa ne ovat.

Linervo pahoittelee Kymijoen-Mäntyharjun kanavahan-keen torpedointia.

- Silloin luovuttiin neuvotte-luvallista Saimaan kanavan vuokrasopimusneuvotteluis-sa. Samalla menetettiin mah-dollisuus ympärivuotiseen liikenteeseen. Nyt ollaan siinä vaiheessa, että liikenne ei kehity vaan alkaa hiipua. Ympä-rivuotinen liikenne merkit-sisi Joensuun satamalle 20 prosenttia kasvua.



Joensuun sata ilmasta käsin

Viipurinlahti on ongelmana

Joensuun Laivaus Oy:n toimitusjohtaja Markku Pennanen pitää tarpeellisenä Saimaan kanavan vuokrasopimustalujen käymistä.

- Vaikka sopimus syntyisikin Viipurinlahti tulee oleman ongelmana. Se käy ahtaaksi Venäjän öljyliikenteenkin vuoksi. Jos ja kun sen läpi

viedään 150 miljoonaa tonnia öljyä, pientonnistolle jää vain vähän mahdollisuuksia. Sitä paitsi Viipurinlahti on matala ja ahtajaiden ahdistama. Ympäriivuotinen kanava tarvittaisiin ehdottomasti.

Joensuussa ei peitellä halua, että Kymijoen-Mäntyharjun kanava tulisi rakentaa.



Joensuun Laivaus Oy:n toimitusjohtaja Markku Pennanen

Suomen Vesitieyhdistys tutustui StoraEnson Tilburyn uuteen terminaaliin

21. marraskuuta 2004
Pekka Koskinen

1. Tilburyn sataman positiointi Englannin satamien joukossa

Tilburyn sataman (Port of Tilbury) omistaa skotlantilainen sijoittayhtiö Forth Ports. Ryhmään kuuluu muitakin satamia Englannissa. Tilburyn satama on investoinut metsäteollisuuden logistiikkapalvelujen kehittämiseen merkittäviä summia viimeisten 6-7 vuoden aikana. Ensimmäinen investointi, joka palvelee Suomen metsäteollisuuden vientiä on ns. Finland Terminal. Toinen merkittävä investointi on ollut Finnforestin logistiikkakeskuksen kehittäminen. Kolmantena investointivaiheena on ollut UPM sahataran uuden käsittelytekniikan kehittäminen. Neljäntenä vaiheena oli noin vuosi sitten tehty investointipäätös, jossa Port of Tilbury investoi noin 45 meur StoraEnson automaatti- ja konventionaalisen paperivaraston kehittämiseen.



Havainnekuva Tilburyn automaattivarastosta

Tilburyn satama on varmastakin maailman innovatiivisin satama, joka keskittyy paperin käsittelyyn. Kehityksen takana on joukko tekniikan innovatiivisia henkilöitä yhdistettynä omistajaan, joka haluaa panostaa lastinkäsittelyn tekniikan kehittämiseen, jotta asiakkaille voidaan tarjota toiminnallisesti ja taloudellisesti tehokas paperinkäsittely, joka puolestaan parantaa metsäyhtiöiden asiakaspalvelua.

Tilburyn sataman lähistöllä asuu 20 miljoonaa henkilöä noin 150 km säteellä.

Satamalla on 380.000 m² varastointitilaa ja koko satama-alue on noin 320 hehtaaria. Englantiin tuodaan vuosittain noin 6 miljoonaa tonnia paperituotteita, joista Tilburyn osuus on 3 miljoonaa tonnia. Finland Terminal käsittelee vuosittain noin miljoonaa tonnia, SCA:n volyymit ovat noin 600.000 tonnia ja Norske Skogin vuosittain ovat noin 350.000 tonnia. Tilburyn sataman on Englannin neljänneksi suurin konttisatama.



2. Finland Terminal

Finland Terminal on Port of Tilburyn operoima metsäteollisuuden terminaali, joka palvelee UPM:ää, M-real:ia ja Myllykosken toimitusketjuja. Varastot ovat modernit ja rullat varastoidaan tyypillisellä tavalla lattialle.

3. StoraEnso Tilburysssä

Port of Tilbury rakentaa parhaillaan maailman moderneinta satamaterminaalia paperituotteille. Uuden täysin automatisoidun varaston asiakkaana on StoraEnso. Tilburyn terminaali integroituu täydellisesti

StoraEnson uuteen kuljetusjärjestelmään, jossa lasti-tyksikkönä on suuri kontti, jota kutsutaan SECU:ksi.

Robottiikka lastaa paperirullat SECUihin Ruotsin paperitehtailla. SECU:t kuljettavat rautateitse Göteborgin satamaan, jossa SECU:t nostetaan pois rautatievaunuista odotuspaikoille, josta ne siirretään saman päivän aikana Tilburyn lähtevään laivaan. Laivat saapuvat vajaan kahden vuorokauden kuluttua Tilburgiin, jossa SECU:t puretaan laivasta ja siirretään



UPM:n sahatarava Tilburysssä

terminaaliin. Robottiikka purkaa paperirullat automaattisesti kuljetushihnalle, joka siirtää rullat tunnistemien kautta automaattivarastoon, jossa jokaisella paperirullalla on oma varastohyllypaikka. Asiakkaan tilauksen tultua robottiikka kerää tilaukseen kuuluvat rullat ja sijoittaa ne trailereiden automaattilastaukseen. Lontoon alueen suurimmilla asiakkaila on trailereiden automaattipurkausjärjestelmä, joka siirtää rullat painokoneiden läheisyyteen.

Toimitusketjun rullakäsittely on automatisoitu kokonaan ja toimituksessa tehtaalta asiakkaalle ei ole yhtään trukki-käsittelyä. Tämä on maailman automatisoiduin paperinkäsittelyn toimitusketju, jossa on useampi kuljetusmuotoja kytkettyä yhdeksi kokonaisuudeksi.

4. Finnforest Tilburysssä

Finnforestilla on laaja logistiikkakeskus Tilburysssä. Asiakkaille toimitettavat tuotteet tulevat eri puolilta maailmaa. Ovet tulevat Etelä Afrikasta ja Brasiliasta. Oheinen kuva kertoo kuinka asiakkaille lähtevät toimitukset kerätään telineelle, jossa asiakkaita erä identifioidaan ja dokumentoidaan. Tämän jälkeen asiakas-erät siirretään odotusruutuihin, josta erät lastataan asiakaskuljetuksiin. Finnforest tunnistaa tarvittaessa jokaisen tuotteen. Oheinen kuva kertoo kuinka jokaisen painekyllästetyn riman päässä on viivakoodi.



Asiakaseriä siirretään odotusruutuihin

5. UPM:n sahatarava Tilburysssä

Port of Tilbury on kehittänyt varastointijärjestelmän, jossa jokaisella sahataravapakettilla on oma varastohylly. Vastaväläisiä varastoja on jo muissa Englannin satamissa esim. Hullissa. Sahataravan käsittelyyn on kehitetty oma trukki, joka liikkuu tukevasti hyllyjen välissä ja nostaa paketit trukin sivulla.



6. Brasilian autot Tilburyn ja Suomen kautta Venäjälle

Tilbury toimii myös transito satamana Etelä Amerikan ja Venäjän välillä. Kuvassa olevat Volkswagenit on valmistettu Brasiliassa, josta ne on ruotu Tilburyn isoilla rorolaivoilla. Transfennican laivat kuljettavat autot Suomen satamiin, josta autot kuljetetaan edelleen auronkuljetustrailereilla Venäjälle. Näiden autojen toimitusketju on todella pitkä.

Jokaisen painekyllästetyn riman päässä on viivakoodi.

Kuvassa olevat Volkswagenit on valmistettu Brasiliassa



Wagenborg Saimax

Wagenborg Shipping aloitti liikennöinnin Saimaalla 1994. Siinä vaiheessa tuskin kukaan osasi aavistaa, kuinka laajaksi toiminta Saimaalla laajenis.

1990 luvun puolivälissä varustamo esitteli "Bijlsma Trader"-tyyppisen aluksen Saimaalle. Alustyyppin kantaavuus on noin 2250 tonnia ja ruuman optimaalisen mitoituksen ansiosta tällä tyyppillä kuljetettiin suurempia lasteja kuin mihin aiemmin Saimaalla oli totuttu. Wagenborg Shippingin ja yksityisten varustajien yhdessä kehittämä alustyyppi osoittautui niin edistykseksi, että kaikkiaan 15 tämän tyyppistä alusta rakennettiin vastaamaan kasvavaa kysyntää alueella. Moni näistä aluksista liikenei edelleen Saimaalla.

Kysynnän edelleen kasvaessa ja laivajien tarpeiden edelleen muuttuessa -90 luvun lopulla, oli selvää, että Saimaalle tarvittaisiin jälleen uudentyyppistä kalustoa. Aikaa kului kuitenkin useampi vuosi, ennen kuin neuvottelut varustajien, rahoittajien,



laivajien ja muiden sidosryhmien kanssa kantoivat hedelmää; Saimaalla jo toimineet hollantilaiset pienvarustajat ja Wagenborg Shipping jälleen yhdessä esittelivät uuden,

"Susanne"-tyyppin Saimax aluksen. Tämä alustyyppi pystyy lastaamaan 2550 tonnia tai 4400 kuutiota sahatarvaa maksimi 4,35 metrin saimaa syvyydellä ja on hyvillä ominaisuuksillaan heittänyt ansaittua huomiota ja suosiota Saimaalla. Ensimmäinen sarjan laiva, mv "Susanne", luovutettiin 9. tammikuuta 2004 ja on talvikauden jälkeen

purjehtinut Saimaalla säännöllisesti. Saman sarjan aluksia tulee liikenteeseen useampia siten, että purjehduskaudella 2005 aluksia on liikenteessä 6-8 kappaletta.

Tässä vaiheessa "Susanne"-tyyppin alukset ovat täytäneet asiakkaiden toiveet mutta olisi vaarallista tuudittautua uskomaan, että tämä on ainasta pysyvä tilanne. Teollisuuden tarpeet ja toiveet muuttuvat joskus nopeastikin ja uusiin tilanteisiin on sopeutettava. Olemme kuitenkin erittäin tyytyväisiä siihen, että hollantilaiset ystävämme ovat kotiutuneet ja sitoutuneet Saimaalle ja näkevät alu-

een tärkeyden suomalaiselle teollisuudelle ja paikallisille

toimijoille Saimaalla. Luonnollisesti varustajien toivee-

na on, että toiminta Saimaalla jatkuu pitkälle tulevaisuuteen.

Oy Helsinki Chartering Ab

Kesän 2004 uittokausi tavanomaisesta hiljaisempi

Puutavaran nippu-uitto Vuoksen vesistöllä päättyi 7.11. HP-Uitto Oy:n hinaaja ROTEVA hinasi viimeiset, Savonlinnan eteläpuolisen Pihlajaveden saarista korjatut puuerät tehtaille Punkaharjulle, Joutsenoon ja Lappeenrantaan. Puutavaranippujen veteenajo alkoi 19.4. Kiteen Puhoksen pudotuslaiturilla ja hinaukset aloitettiin 10.5.

Kesän uittomäärä Vuoksen vesistöllä oli 0,88 milj.m3 (1,18 milj.m3 v.2003). Kymijoen vesistöllä uittettiin saarimetsistä korjattuja puita 18.000 m3 (sama määrä v. 2003).

Kymijoen vesistöllä toimi entiseen tapaan Järvi-Suomen Uittoyhdistyksen omistama puutavaranproomukuljetusyksikkö. Sen kuljettama puumäärä oli runsaat 40.000 m3.

Vuoksen vesistöllä puiden veteenajo jakaantui alueittain seuraavasti: Kallaveden alue 0,30 milj.m3 (0,41), Pielisen alue 0,31 milj.m3 (0,38) ja Saimaan alue (Joensuu-Varkaus-eteläpuolinen alue) 0,27 milj.m3 (0,38). Suurimmat yksittäiset veteenajopaikat olivat Utra (Joensuu), Peltosalmi (Jämsä), Puhos (Kitee) ja Nurmeksken 2 pudotuslaituria.

Suurin uittopuun käyttöaste oli UPM:n Kaukan tehdas Lappeenrannassa, jonne uittettiin 0,4 milj. m3. Botnian ja M-Realin Joutsenon tehtaille toimitettiin uittopuuta yhteensä 0,3 milj.m3. Kaikkiaan uittopuuta käytävää tehtaita Vuoksen vesistöllä oli 10 kpl.

Hinaukset hoidettiin yrittäjien omistamien 4 linjahanauksyksikön toimesta uittoyhdistyksen Kallaveden ja Pielisen alueilla. Perkaus

Oy:n alueella (Saimaa) toimi yksi yhtiön omistama linjahinaaja (CHR. KONTTURI) sekä kolme yrittäjähinaajaa.

Kesän ja syksyn runsaista sateista johtuneet huonot korjuolosuhteet vaikuttivat myös uittoon, jonka määrä jäi poikkeuksellisen alhaiseksi. Uittokauden aikana jouduttiin myös aiempaa enemmän tekemään töitä voimakkaiden tuulien hajottamien yksittäisten puutavaranippujen korjaamisessa.

Tulevan vuoden uittomäärän odotetaan palaavan "normaalille", 1,0 - 1,2 milj. kuutiometrin tasolle mikäli metsäteollisuuden tehtaiden käyntiasteet säilyvät nykyisen tasoisina.

Globaali turbulenssi alkoi ravistella Saimaan ulkomaanliikennettä

Viimeisten vuosien aikana Saimaan intressipiirit ovat kiinnittäneet huolensa kanavan vuokrasopimuksen jatko-neuvottelujen viipymiseen ja liikennekauden pidentämiseen tähtäävien selvitysten aktivoimiseen. Mutta nyt, jopa tänne kanavan takana olevalle rauhalliselle vesistölle, ovat kantautuneet ensimmäistä kertaa nykykanavan aikana rajuina myös globaalin merenkulun roiskeet, puhumattakaan keski-Euroopassa osin niistä johtuvat kuin Euroopan sisäisetkin myllyryskyt.

KOVIA HAASTEITA

1. yksinkertaisin ja tunnetuin, polttoaineen hinnasta johtuva rahtitason nousu, on jo 15% luokkaa

2. ns. Kiina-ilmiöstä johtuva raaka-aineiden hintaboomi on johtanut laivakapasiteetin loppumiseen ja rauhahintojen hurjaan, alueittain jopa yli 100 % tason nousuun.

3. samaan aikaan Venäjän ja Baltian kulutuskysyntä on kasvanut nopeimmin Euroopassa

nämä ovat johtaneet tilanteeseen, jossa telakoiden kapasiteetit on myyty loppuun => laivojen hinnat ovat nousseet pilviin => käytettyjen laivojen hinnoille on käynyt samoin => keski-Euroopassa hakurahiliikenteen rahtitaso on noussut vähimmilläänkin yli 30% => Saimaalla liikennöineet alukset haluavat myös siirtyä keräämään korkeampia rahteja sieltä => Saimaasta (ja Suomen satamista) edelleen kiinnostunut tonnistot tarvitsee myös kauan aikaa stabiilina säilyneeseen rahtitasoonsa kaksinumeroisia korotusprosentteja, jotta kaikki tonnistot ei siirtyisi "apajille" => kestäkö vienti kymmenien prosenttien rahtitason nousun jonkun aikaa, vai muuttuuko konventionaalisten alusten vienti/tuontitasapaino ja nostaa tuontirahdit sietorajan yläpuolelle

4. Venäjän tuonti-innun seurauksena Suomeen saapuu Moskovasta ja Pietarista suuri määrä purettuja rekkoja, joilta puuttuu paluulastin keski-Eurooppaan. Autot hyvän tuontirahdin ansaittuaan, ovat valmiita kuljettamaan mahdollisesti Suomesta löytämänsä vientikuormat "alta

omakustannushinnan", ennen kuin menevät tyhjään takaisin.

5. Edellisen seurauksena Tanskan, Pohjois-Saksan, Hollanin, Belgian ja jopa Pohjois-Ranskan rekkarahdit ovat niin halpoja, ettei muut kuljetusmuodot voi näihin hintoihin mennä.

Saimaan ympäristöstä tuleviin haasteiden lisäksi on Saimaalla merkittäviä sisäisiäkin haasteita.

- Saimaan osalastiliikenne/linjalikenne on kuultunut tavavaravirtojen hajanaisuuden ja ohuuden vuoksi => asiakkailta on löydyttävä täydet laivalastit

- Saimaan liikenteestä on menetetty päätuotteen sahatarvan viennistä 2000 luvun aikana 41% (n.650.000 m3:stä vähentynyt 382.000 m3:in vuosina 2000-2003)

- korkeamman jalostuksen höylätyt tuotteet kuljetetaan konteissa ja rekoissa

- kysynnästä johtuva vienti on kasvanut voimakkaasti kauko-itään => tapahtuu konttikuljetuksina

- raakapuun ja hakkeiden tuonti alkaa olla tonniston riittävyyden rajoilla

- mikäli Saimaan vientiä edelleen siirtyy huomattavissa määrissä rekoille ja kontteihin, nosta se väistämättä tuontirahdeja dramaattisesti liikenteen tasapainon kääntymässä

- venäläisen tonniston määrä kuittuu ikääntymisen vuoksi nopeasti

- Saimaan satamien pitäisi pystyä parantamaan kilpailukykyään entisestään kilpailussa merisatamien kanssa => edellyttää investointeja sekä lyhyempiä laivojen satama-aikoja

- Kanavanvuokrasopimustilanne estää investoinnit

VUOKRASOPIMUKSEN JATKO SUURIN KANTO KASKESSA

Saimaan satamaoperaattorit ovat raskaat investointivastuut kantavat ja liikenteen toimivuuden kannalta kriittisimmät palveluntuottajat Saimaan liikenteessä varustamoiden kanssa. Investointikehityksen pysähtyminen on Saimaan liikenteen kehittämisen suurin uhka.

Vuosien ajan on satamaoperaattoreiden toimesta yritetty korostaa Saimaan liikenteen

kannalta kriittisen vuoden 2013 (kanavan vuokrasopimuksen päättymisvuosi) olevan liikenteen jatkuvan kehittämisen kannalta jo puhana hidasteena.

Kansallisen ja osin Saimaan sisäisenkin yksimielisen tahoton puuttumisen vuoksi, huudot ovat kaikuneet valta osin kuoroille korville. Meneenä kesänä kuitenkin saatettiin kaikkien Saimaan lastin-antajapiirien yhteinen vetoomus vuokrasopimuksen neuvotteluiden viipymästä käynnistämistä liikenneministeriöön ja pääministerille asti. Kanavaneuvottelut eivät kuitenkaan voi edetä, koska venäläinen osapuoli ei koe niitä ajankohtaisiksi. Olisi kansallinen isetuslaskelun paikka miksi näin on. Saimaan satamissa syyt tunnetaan, mutta se ei pelasta enää tilannetta, vaan nyt on käteen jääneillä korteilla yritettävä saada vuokrasopimusneuvottelut ylimmän valtiojohtoon ohjauksessa venäläisen osapuolen kanssa nopeasti käyntiin.

Vain Saimaan liikenteen etu-akso satamaoperaattori ajavat? Ei suinkaan, vaan huolena tältä kehäkolmosen ulkopuoliselta pieneltä osin globaalil-

ta, uutteriittain suurelta osin eurooppalaiselta (eubaalilta-ko?) näköalapaikalta on Järvi-Suomen alueen kilpailukyvyt tulevaisuus tuotannon sijoituspaikkana ja potentiaalisten tuotantoresurssien; raaka-aineiden, innovaatioiden ja ammattitaitoisien väestön hyödyntämättä jääminen. Saimaan liikenteestä satamaoperaattoreidenkin asiakkaat itä/keski-Suomalaiset tehdaslaitokset saivat oman sijoituspaikkansa tarjoamaa lisäbonusta.

Auvo Muraja
Oy Saimaa Terminals Ab ja
Savosteve Oy
satamaoperaattoriyhtiöiden
toimitusjohtaja



Vesitiekuljetusten lisäämisen haasteet Britanniassa

Isossa-Britanniassa maanteiden ruuhkaisuus on ongelma kuten monissa muissakin Euroopan maissa. Britannian kaltaisella ylikansoitettulla saarella toimiva ja tehokas tieinfrastruktuuri on kuitenkin ensiarvoisen tärkeä. Pienetkin liikennemäärien lisäykset jo valmiiksi ruuhkaisessa verkostossa voivat nopeasti tukkia tiet. Vastaavasti pienillä liikennemäärien vähentymisillä erityisesti rahtiliikenteessä voi olla positiivinen vaikutus. Ruuhkainen tieverkosto, Englannissa vallitseva rekkakuskipula ja eurooppalainen kuskien työaikaa rajoittava direktiivi viittaavat siihen, että rahtiliikenteessä ollaan ottamassa käyttöön vaihtoehtoisia kuljetusmuotoja tai niitä ollaan lisäämässä jo olemassa olevien järjestelmien täydentämiseksi ja parantamiseksi.

Maanteiden ruuhkaongelma

Englannin hallitus on jo jonkin aikaa yrittänyt keksiä keinoja ruuhkien vähentämiseksi. Lyhyellä tähtämällä jonkin verran helpotusta tuovat uusi 12-kaistainen Lontoon kehätie ja maksullinen Birmingham–Manchester-moottoritie, mutta pian nekin ruuhkautuvat henkilö- ja kuorma-autoista. Joidenkin mielestä henkilöautot aiheuttavat eniten ongelmia. Onkin totta, että henkilöautoja on huomattavasti enemmän kuin rahtiliikenteen kuorma-autoja, mutta virallisissa tilastoissa ei oteta huomioon sitä seikkaa, että kuorma-autot ovat liikenteessä jatkuvasti, kun taas henkilöautot seisoivat suurimman osan aikaa pysäköityinä kotipihoilla tai työpaikoilla. Tilastoissa ei yleensä myöskään huomioida pienempiä kuljetusajoneuvoja (esim. pakettiautoja).

Henkilöautot aiheuttavat luonnollisesti omalta osaltaan ruuhkautumista, mutta niiden käytön tai lisääntymisen rajoittamiseen ei ole olemassa riittävästi poliittista tahtoa. Hallitukselle on huomattavasti helpompaa rajoittaa kuorma- ja pakettiautojen käyttöä. Hallituksen kanta tulee esiin äskettäin julkaisussa valkoisessa kirjassa *The Future for Transport – a network for 2030*, joka näyttää pohjustavan siirtymistä pois aggressiivisesta tieverkoston rakentamispolitiikasta kohti vaihtoehtoisia kuljetusmuotoja. Britannian hallitus on siis ainakin tiedostanut sen, että ruuhkautumisesta ei päästä eroon rakentamalla lisää.

Vesitiekuljetuksissa kehittämisen varaa

Maantiekuljetuksia täydentävät kuljetusmuodot ovat luonnollisesti rauta- ja vesitiet. Ison-Britannian viennistä ja tuonnista noin 96 % tapahtuu meritse. Tärkeää ei ole kuitenkaan ainoastaan tuonnin ja viennin rahtimäärien tarkastelu, vaan lisäksi tulisi myös miettiä sitä, missä rahti on järkevin lastata ja purkaa ajatellen sen lähtöpaikkaa ja määränpäätä. Kiinnostava yksityiskohta on, että 70 % Englantiin tuoduista konteista

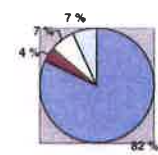
puretaan etelän suurissa satamissa ja 80 % etelässä puretuista konteista kuljetetaan kuorma-autoilla maan keski- ja pohjoisosiin. Yli 80 % Irlannista lähtevistä täysperävaunuista puolestaan vietään ensin meritse Ison-Britannian länsirannikolle. Sieltä ne ajetaan maitse Englannin kaakkoisosaan ja laivataan Manner-Eurooppaan, jossa ne ajavat lopulliseen määränpäähänsä. On syytä pitää mielessä se taloudellinen vaikutus, joka tällaisella toiminnalla on Englannille ja maailmanlaajuisia linjalii- kennepalveluja tarjoaville varustamoille, mutta samalla pitäisi myös miettiä tehokkaita tapoja käyttää vesitiekuljetuksia maanteliikenteen ruuhkien vähentämiseksi.

Britanniassa on noin 100 kaupallista rahtia käsittelevää satamaa, joista puolet hoitaa 97 % koko maan tuonti- ja vientirahdista. Vain murto-osa satamista pystyy ottamaan vastaan suurimpia aluksia. Satamaverkoston käyttötehostuudessa olisikin ehkä parantamisen varaa. Vielä jokin aika sitten suuri englantilainen tuontiyritys purki konttinsa maan eteläosan satamassa ja kuljetti sitten lastin pohjoisessa sijaitsevassa satamassa aivan jakelukeskuksen viereksi. Siirtyminen uuteen toimintatapaan on poistanut Englannin maanteiltä lähes viisi miljoonaa kuorma-autokilometriä ja parantanut huomattavasti yrityksen jakeluketjun tehokkuutta. Englannin luontaisen rannikkoviivan ja lukuisten satamien käyttö suurempien satamien syöttöliikenteessä tarjoaaakin paljon mahdollisuuksia vähentää rahtiliikenteen ajoneuvoja maanteiltä.

Tällä hetkellä Britanniassa 82 % maan sisäisestä rahdista kuljetetaan maanteilla, 7 % vesiteillä, 7 % putkistoja ja 4 % rautateillä pitkin. Kun myös välimatkat otetaan huomioon (prosentit edustavat pelkkien tonnin sijaan tonnikilometrejä), maantiekuljetusten osuus vähenee 63 prosenttiin ja vesiteiden osuus kasvaa 26

prosenttiin. Rautateiden osuudeksi jää 7 % ja putkistoille 4 %. Eräs tilastojen paljastama kiinnostava seikka on se, että mikäli jo nyt vahvasti tuettua rautatieliikennettä avustetaan edelleen siten, että rautateiden rahtimäärät kaksinkertaistuvat, vaikutukset maanteiden ruuhkautumiseen ovat mitättömiä.

Eri kuljetusmuotojen osuudet Britannian sisäisistä tavarakuljetuksista v. 2002 (tonneja)



(Lähde: Waterborne Freight in the UK 2002)

Ympäristöystävälliset vesitiet

Yhtenäinen rantaviiva, 100 kaupallista satamaa ja noin 2.000 kilometrin pituinen kuljetuksiin soveltuva vesitieverkosto tarjoavat Britannialle merkittävän mahdollisuuden kuljettaa rahtia vesitse kustannustehokkaalla, ympäristöystävällisellä ja kestävällä tavalla.

Kestävä kulutus tarkoittaa elämästä maapallon voimavarojen mukaisesti haaskamattomaa sen pääomaa. Vesitiet kuluttavat vähemmän energiaa kuin mikään muu kuljetusmuoto. Kun yhden kilometrin matkan käytetään vain yksi kilogramma polttoainetta, vesitse voidaan kuljettaa 127 tonnia rahtia. Rautateillä vastaavalla määrällä polttoainetta voidaan kuljettaa 97 tonnia ja maanteilla ainoastaan 50 tonnia. Kun tarkastellaan energiankulutusta tonnikilometriä kohti, aluskuljetus kuluttaa ainoastaan 0,2 MJ, rautatiekuljetus puolestaan noin 0,4 MJ ja maantiekuljetus jopa 0,8 MJ.

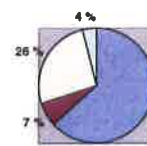
Energiankulutus on välittömässä yhteydessä käytettyyn polttoainemäärään, joka puolestaan on verrannollinen hiilidioksidipäästöihin. Laivojen energiantarve TEU- tai tonnikilometriä kohti on huomattavasti alempi kuin rekkajen kulutus. Laivat aiheutta-

vat siis merkittävästi vähemmän hiilidioksidipäästöjä. Koko Euroopan yhteisön alueen liikenteessä vesitiekuljetukset aiheuttavat 25 grammaa hiilidioksidipäästöä tonnikilometriä kohti, rautatiekuljetukset 41 grammaa ja maantiekuljetukset peräti 160 grammaa. Lisäksi kannattaa huomata, että lähes 40 %

maantiekuljetuksista vuosittain.

Mutta mitkä ovat eri kuljetusmuotojen todelliset kustannukset? Euroopan komission mielestä todellisiin kustannuksiin täytyy laskea mukaan saastuminen, vaikutukset ilmastomuutokseen, infrastruktuurikustannukset, me-

(tonnikilometrejä)



maanteiden päästöistä on peräisin kuorma- ja linja-autoista. Hiilidioksiidi on eräs maapallon lämpenemisen suurimmista aiheuttajista.

Puhuttaessa edelleen rajallisista resursseista yhteen moottoritiekilometriin kuluu yli 100.000 tonnia maa-ainesta. Vuosittain Britannian maanteihin käytetään yli 90 miljoonaa tonnia hiekkaa ja kiveä. Rannikkoa pitkin kulkevat vesitiet sekä suuri osa rahtikuljetuksiin käytetyistä sisävesiteistä ovat sen sijaan luonnon synnyttämiä, joten ylläpittoa tarvitaan vain vähän ja se voidaan tehdä kestävällä tavalla. Maa on myös rajallinen resurssi. Laajoilla kaupunkialueilla tiet täyttävät 20 % maapinta-alasta ja rautatiet 4 %. Nämä ovat merkittäviä lukuja Britannian kaltaisella tiheään asutulla saarella.

Kuljetusmuotojen todelliset kustannukset

Euroopan komission arvion mukaan rahtikuljetukset lisääntyvät yhteisön alueella 38 % vuoteen 2010 mennessä. Tämä kasvu on mahdollista toteuttaa vesiteillä. Maanteiden ruuhkautumisesta seuraa ajanmenetyksiä, onnettomuuksia, vakavia loukkaantumisia ja epäedullisia terveysvaikutuksia. Jo pelkästään rekat aiheuttavat 17 % kaikista Britannian

luhailait, onnettomuudet ja ruuhkautuminen. Vuonna 2001 komissio arvioi, että maantiekuljetukset aiheuttivat 92 % näistä kustannuksista, rautatiekuljetukset 2 % ja vesitiekuljetukset vain 0,5 %. Päästömielessä vesitiet ovat ylivoimaisesti paras kuljetusmuoto. Uusi rekkaja koskeva lainsäädäntö tekee autoista nykyistä puhtaampia, mikä on kaikkien kannalta hyvä asia, mutta myös vesikuljetusala pyrkii voimakkaasti vähentämään päästöjään. Kun kaikkien kuljetusmuotojen todelliset ympäristökustannukset – saastuminen, melu, ruuhkautuminen, onnettomuudet, ilmastomuutos ja infrastruktuuri – otetaan huomioon, vesitiet ovat pysyvästi parempi vaihtoehto kuin maantiet tai rautatiet.

Sea and Water – vesitiekuljetusten edistäjä

Kaikista hyvistä puolista huolimatta vesiteiden käyttömahdollisuus jää kuitenkin usein unohtuiksi.

Tämän epäkohdan korjaamiseksi Britanniaan perustettiin teollisuuden tarpeita vastaamaan Sea and Water -niminen organisaatio vuoden 2003 lopussa. Organisaation tavoitteena on kannustaa rahtinantajia käyttämään vesiteitä sekä tehdä yhteistyötä Ison-Britannian ja muiden Euroopan maiden hallitusten kanssa optimaalisten poliittisten

ehtojen löytämiseksi, jotta rahtikuljetusta vesitse voidaan lisätä.

Vaikka Sea and Water on osittain hallituksen rahoittama organisaatio, sillä on runsaasti liikkumavaraa ja sen johtamisesta ja hallinnoinnista vastaavat elinkeinoelämän edustajat. Organisaation kokonaisvaltaisen strategian laatii meri- ja sisävesiliikenteen johtavista edustajista muodostuva neuvottelukunta. Erikoiskysymyksiä ja aloitteita käsittelee kaksi asiantuntijakomiteaa, joista toinen keskittyy meri- ja rannikkoliikenteeseen ja toinen sisävesiteihin. Komiteoiden jäsenet ovat omien alojensa johtavia asiantuntijoita. Sea and Water on ainoa olemassa oleva foorumi, jossa koko toimialan edustajat voivat kokoontua keskustelemaan alaa koskevista kysymyksistä. Keskusteluun osallistuu satamia, rahtiturantapalvelujen tarjoajia, rahtikuljettajia, välittäjiä, agentteja ja rahtinantajia.

Sea and Water on perustettu sellaisena ajankohtana, jolloin sekä Britannian hallitus että Eurooppa etsivät aktiivisesti entistä parempia tapoja hyödyntää vesiteitä. Sea and Waterilla on siis hyvä mahdollisuus yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa saavuttaa tavoitteensa eli rahtikuljetusten siirtäminen maanteilta vesiteille.

Artikkelin kirjoittaja:
Mike Elsom
Toimitusjohtaja
Sea and Water

info@seaandwater.org
www.seaandwater.org

Käännös: Saara Lallukka

Turson historia

Satamajäänsärkijä S/S Turso yhdistys ry

Turson tilaus ja rakentaminen

Turson tarina alkoi virallisesti heinäkuun 16. p:nä 1942, kun Wärtsilä-Yhtymä Oy:n Hietalahden Telakka ja Helsingin satamalauskunta allekirjoittivat sopimuksen jäänsärkijä-hinaajan rakentamisesta Hietalahden telakalla Helsingin kaupungille. (Tuohon aikaan jäänmurtajaa kutsuttiin jäänsärkijäksi.)

Tätä ennen oli kuitenkin tapahtunut paljon. Satamalauskunta oli todennut, että vanha sotasaajana 1918 Helsinkiin jäänyt ja kaupungin ostama hinaaja Hercules oli liian heikko selviytyäkseen talviolosuhteissa alusten avustamisesta.

Helsingin kaupungille oli jo 1936 valmistunut Hietalahden telakalla 1.945 hv:n satamajäänmurtaja Otso, mutta sen lisäksi tarvittiin pienempi hinaaja-jäänmurtaja. Hietalahden telakka oli legendaarisen murtajasuunnittelija K. Albin Johanssonin johdolla Otson jälkeen rakentanut 1938-39 Suomen ensimmäisen ja maailman toisen dieselsähköisen jäänmurtaja Sisun Merenkulkulaitokselle ja nyt tilattu alus oli Otson ja Sisun jälkeen kolmas, joskin pienempi murtaja samalta suunnittelijalta ja rakentajalta.

Tämän 36 m pitkän murtajahinaajan koneetehoksi oli sovittu 750 hv, jonka tuotti Wärtsilän rakentama trippeli-höyrykone. Aluksen alkupeiräinen sopimushinta oli 16,3 Mmk ja luovutuksen oli määrätty tapahtua marraskuussa 1943.

Laivan rakennussopimuksessa oli pieni silloista poikkeuksellista aikaa kuvaava lauseke: "Kriisi ajasta johtuvan tinaa ynnä muiden aluksen rakentamiseen tarvittavien tärkeiden aineiden puutteen johdosta on veistämö oikeutettu, sovituaan siitä tilaajan kanssa, käyttämään erikseen määritettyä "Umstellmaterial" nimitettyä ainetta."

Satamalauskunnan toimintakertomuksessa vuodelta 1944 anotaan, että aluksen rakentaminen viivästyi kuitenkin raaka-aineiden saannin ja työvoiman vähyys aiheuttamien vaikeuksien takia niin, että se laskettiin vesille vasta tammikuun 12. p:nä 1944 saaden nimekseen Turso. Aluksen kummina toimi rouva Saima Hoppu, Helsingin Satamalauskunnan johtaja K.W. Hopun puoliso. Vesillelaskun jälkeen kuitenkin työt edistivät niin ripeästi, että jo maaliskuun 15. p:nä telakka saati

toi luovuttaa uuden Turson Helsingin kaupungille, joka maksoi laivasta indeksin ym. korotuksineen 18,5 Mmk.

Sekä vesillelasku-, kaste- ja luovutusjuhlatilaisuudet tuntuivat joutuneen uutispimennykseen, sillä ei Helsingin Sanomat, Uusi Suomi eikä Hufvudstadsbladet maininneet sanaakaan Tursosta tammimaaliskuussa. Olihan Helsingin ensimmäinen suurpommitus helmikuun 6-7. päivien välisenä yönä juuri Turson ollessa Hietalahden varustelulaiturissa. Satamat ja telakka olivat hyökkäyksen erityiskohteina ja Jätkäsaarella muutaman sadan metrin päässä Tursosta FÄA:n lastilaiva Antares sai täysosuman ja se jouduttiin upottamaan tulipalon sammuttamiseksi.

Turson luovutuskoeajalle maaliskuun 15. p:nä osallistuivat Helsingin kaupungin edustajina yliponnestari Antti Tulenheimo, kaupunginjohtaja Erik von Frenckell, kiinteistöjohtaja J.W. Keto, kaupunginjohtaja E. Moring, kauppaneuvos I. Lindfors, satamajohtaja K.W. Horppu, satamakapteeni J.A. Lehtonen ja johtaja K. Albin Johansson. Wärtsilä-yhtymää edustivat mm. vuorineuvos Wilhelm Wahlforss ja telakanjohtaja Aug. Jansson. Aulis lähti Hietalahdesta klo 10 ja luovutusseremoniat lipunvaihdon jälkeen huipentuivat matkalla Eteläsatamaan klo 10.20 kolminkertaiseen eläköön-huutoon. Turso selviytyi erinomaisesti Kruunuvuorenselän yhdeksän tuuman paksuisen jään murtamisesta.

Turso palveluksessa

Turson vaiheet Helsingin satamamurtajana jäivät kuitenkin lyhyiksi, sillä jo joulukuun 4. p:nä 1944 se joutui lopettamaan tehtävänsä. Kauppa- ja teollisuusministeriön kaupparenkulun ohjaus- ja säännötläytöimikunta eli Kamerto aika rahtasi joulukuun 5. p:nä Turson liittoutuneiden käyttäväksi Kronstadtin avustamaan Leningradin liikennettä.

Turso oli kuitenkin Helsingissä maaliskuun 15. p:nä joulukuun 4. p:nä kulussa 951 tuntia ja käytti toimintakertomuksen mukaan sinä aikana 575 tonnia kivihiiltä. Se avusti 372 alusta ja antoi vetäjä aluksille 411 tonnia. Suomi joutui jatkosodan päätyttyä luovuttamaan parhaan kauppalaitaan sotakorvauksena Neuvostoliitolle. Näistä 102 aluksesta Turso oli yksi kymmenestä arvokkaimmasta.

Tammikuun 1. p:nä 1945 Sotakorvusteollisuuden valtuuskunnan eli Sotevan laivatoimikunta nimitti ilmoitti, että Turso tullaan luovuttamaan sotakorvauksena Neuvostoliitolle. Luovutus tapahtui Leningradissa helmikuun 8. p:nä 1945 ja aluksen irtisanotto 14 hengen miehistö palasi pääliikkönsä Birger Malmin johdolla takaisin Suomeen. Helsingin kaupunki sai aluksesta korvauksena 25 mmk, mutta raha ei korvannut satamamurtajan puutetta, joka saatiin poistettua vasta lähes viiden vuoden kuluttua uuden Turson valmistuttua.

SOTEVA oli yksipuolisesti määrännyt korvaussopimuksessa 1.11.1945 aluksesta suoritettavaksi korvaukseksi 25 Mmk. Helsingin kaupunginhallitus valitti asiasta Sotakorvusteollisuuden korvauslautakunnalle ja esitti mm. asiantuntijalausannon, jonka mukaan aluksen arvo luovutushetkellä oli 33 Mmk. Korvauslautakunta piti kuitenkin SOTEVAN esittämän arvon voimassa. Myöskään Korkein hallinto-oikeus ei katsonut päätöksessään 31.10.1946 aiheelliseksi korottaa korvaussummaa. Kun Helsingin kaupunki sitten 27.1.1947 tilasi Wärtsilältä uuden Turson, joka oli muuten samanlainen kuin vanhakin, vain dieselmoottori oli uutta, kirjattiin tilaus sopimuksen mukaiseksi hinnaksi 57,4 Mmk.

Tursole rakennettiin sisar-laivoja sotakorvauksena

Neuvostoliiton merenkuluviranomaiset pitivät Tursoa niin sopivana alustyyppinä omaan käyttöönsä, että he merkitsivät sotakorvauksopimuksen uudisrakennuslistalle 20 kappaleella Turso-tyyppiä 600 hv:n hinaaja/satamajäänmurtajia. Alusten rakentamistehtävä lankesi tietenkin Wärtsilän Hietalahden telakalle, joka ryhtyi määrätietoisesti hoitamaan valtaisan rakennusohjelman. Uskomattoman nopeasti pystyttiin prototyyppialuksen ansiosta töihin ja ensimmäinen Turso-tyyppin uudisrakennus pystyttiin jo 31.8.1945 luovuttamaan Neuvostoliitolle. Saman vuoden loppuun mennessä valmistui vielä kaksi kappaleta samanlaisia aluksia. Seuraavina vuosina tuoti vaikeuksia saada ulkomailta runkojen kokoamiseen tarvittavia levyjä, mutta jotenkin ohjelma pystyttiin hoitamaan ja viimeinen eli 20:s alus luovutettiin helmikuussa 1952 Neuvostoliitolle.

Taifun-nimellä Leningradin liikenteessä Turso vieraili Taifuniksi nimettyä vielä kerran Suomesa ja Helsingissä kesällä 1945, kun se saapui Leningradista kapteeni A.J. Kozlo-



Alus Antero A. Wirtankoski

vin komennossa Helsinkiin heinäkuun 26. p:nä magneettisuuden poistoa varten ja jatkoi kahden päivän kuluttua matkaansa Tukholmaan. Sieltä se teki kolme matkaa Tallinnaan vieden mukanaan virolaisten pakolaisten käyttämiä aluksia.

Taifun luovutettiin Baltijskoje Morskoje Parohodstvo-varustamon eli lännessä Baltic Shipping Companyna tunnetun suuryhtiön omistukseen. Alus hoiti vuosikymmenien menestyksellisesti Leningradin satamaliikennettä pahoissa talviolosuhteissa. Niinpä se sai Leningradin kaupunginvaltuuston toimeenpanevalta komitealta kunniakirjan Nevan jääpatojen murtamisesta useina talvina. Tämä "gramota" on edelleen kehyssytetty aluksen messin senällä.

Vuosikymmenien ankan työn jäljillä Taifun oli varsin kulunut, kun se siirtyi 1995 yksityisen ECO Phoenix Holding-yhtiön omistukseen. Sitä on nyt viime vuosien aikana kunnostettu pienellä rahalla, mutta ammatitaitoisesti siten, että alus on nyt hämmästyttävän hyväkuntoisen näköinen ja se on säilytetty lähes alkuperäisessä asussaan. Suurimmat muutokset vuosien varrelta ovat hiilestä 1962 öljylämmitykseen siirtyminen ja sen jälkeen 1988 maston siirtäminen edemmäksi ja pelastusveneen korvaaminen pelastuslautalla.

ECO Phoenix Holding PLC:n koko toiminta liittyy öljyn: se toimittaa omilla aluksillaan laivoille polttoöljyä, ottaa vastaan öljyisiä pilssiveisiä, suorittaa öljyvahinkojen torjuntaa ja puhdistaa öljytankkeja. Myös Taifuniin on kesäisin voitu kiinnittää kaksi kelluvaa pintaveden kuorijaa.

Taifun ex Turso on ainut laatuaan

Voimme melkoisella varmuu-

della sanoa, että sotakorvauksena luovutetuista 102 suomalaisesta kauppalavasta ei ole enää muita kuin Turso jäljellä, joten se on ainutlaatuisen monumentti maamme ja kansamme vaikeista ajoista 1940-luvulla.

TURSON HANKINTA JA -TULEVAISUUS

Taifun oli vuosikymmenien ankan työn jäljiltä Baltic Shipping Companyn omistuksessa päässyt päällisin puolin huonoon kuntoon. Aluksella palvellut kapteeni Andrey Araratov tiesi kuitenkin aluksen ja sen höyrykoneen olevan erinomaista tekoa ja kehotti vastaperustettua EcoPhoenix Holding-yhtiötä hankkimaan Taifunin. Näin tapahtuikin 1995. Siitä lähtien alusta on kapteeni Araratovin ja konepäällikkö Vladislav Solomeniukin johdolla kunnostettu pieteetillä ja ammatitaitoisesti siten, että alus ja sen höyrykone ovat hämmästyttävän hyvässä kunnossa alkuperäisine osineen aina hiilikäyttöistä Högfors-liettä myöten. Alus on ollut jatkuvasti ympärivuotisesti liikenteessä Pietarin satamassa ja sen lähi vesillä erilaisissa hinaaja- ja öljyntorjuntatehtävissä.

Alus "löytyi", kun toimitusjohtaja Tommy Vertti aloitti liikeneuvottelut 2002 EcoPhoenix Holding-yhtiön kanssa. Vertille kerrottiin, että yhtiöllä on käytössään vanha suomalainen hinaaja, nykyiseltä nimeltään Taifun. Entisenä merenkulkijana ja höyrykonemestarina Vertti kiinnostui asiasta ja sai haltuunsa papereita, joissa tämän "hinaajan" entiseksi nimeksi mainittiin "Tirise". Aluksen pituus 36 metriä kertoi, että kyseessä ei ollut mikään tavanomainen hinaaja. Turso oli löytynyt!

Vertti otti sydämenasiakseen saada alus takaisin Suomeen. Avukseen hän pyysi ystävänsä merikapteeni Antero Salan, joka selvitti keväällä

2003 aluksen historian, sen omistussuhteet, silloisen kunnan sekä kaupalliset ja juridiset edellytykset aluksen Suomeen saamiseksi. Tätä selvityshanketta rahoittivat Kymenlaakson Liitto ja Kotkan – Haminan seudun Yrityspalvelu Oy. Useat yritykset, yksityishenkilöt ja muutamien kaupunkien olivat kiinnostuneita Tursosta, mutta riittävää rahoituspohjaa ja pitkäjänteistä sitoutumista aluksesta huolehtimiseen ei tuntunut löytyvän. Tommy Vertti ei kuitenkaan menettänyt uskoaan, vaan jatkoi neuvotteluja EcoPhoenixin kanssa kunnes menehtyi äkilliseen sairaskohtaukseen syksyllä 2003.

Antero Salla jatkoi yhteydenpitoa suomalaisiin aluksesta kiinnostuneisiin tahoihin ja pyysi EcoPhoenixilta kärsivällisyyttä. Alusta ei missään tapauksessa saisi myydä romuksi. Kevättalvella 2004 asia sai vihdoin myönteisen ratkaisun ministeri Aatos Erkon myötävaikutuksella, hän oli aiemmin perehtynyt perusteellisesti alukseen ja sen eri vaiheisiin. Myös Suomen Höyrypurseura ja sen kommodori Pekka Snellman olivat aktiivisesti Salan tukena. Salla toimi yhdyshenkilönä ostajan ja myyjän välillä ja saattoi todeta 21.4.2004, että Eco-Phoenix on hyväksynyt aluksesta tarjotun hinnan ja muut ehdot. Lopullinen kauppasopimus allekirjoitettiin 12.7.2004.

Satamajäänsärkijä S/S Turso yhdistys ry perustettiin Helsingissä 19.5.2004. Sen jäseniksi tulivat Suomen Höyrypurseura ry, Suomen Laivahistoriallinen Yhdistys ry, Kvaerner Masa-Yards Oy sekä ministeri Aatos Erko. Yhdistyksen hallituksen puheenjohtajaksi nimettiin Suomen Höyrypurseuran kommodori Pekka Snellman.

Turson tulevaisuus

Turson saaminen takaisin jo Jatkun sivulla 15

timaahansa on Suomen merenkulun historiassa ainutlaatuinen tapahtuma. Aluksen säilyttäminen alkuperäiskunnossa tähän päivään saakka on sen viimeiseltä venäläiseltä omistajalta EcoPhoenix Holdingilta laivahistoriallinen kulttuuriteko, jota täydentää heidän vilpittön toiveensa nähdä aluksen palaavan takaisin Suomeen vanhuudenpäivään viettämään.

Satamajäänsärkijä S/S Turso yhdistys tekee parhaansa taatakseen alukselle tästä eteenpäin sen arvon ja merkityksen mukaisen käytön. Turso tulee olemaan Suomen vielä käyttökunnossa olevien höyryalusten lippulaiva, jolla on myös suuri kansainvälinen huomioarvo. Yhdistys kutsuu tukseen merenkulusta ja laivoista kiinnostuneiden henkilöiden ja yhteisöjen laajan joukon, jotta Turson tulevaisuus on turvattu.

Turso viedään aluksi Savonlinnaan Laivaatustalon telakalle ensimmäisiä kunnostustöitä varten. Sen lopullisesta kotipaikasta tullaan päättämään myöhemmin. Kysymykseen tulee merenranta-kaupunki, joka osoittaa alukselle sen merkityksen mukaisen laituripaikan ja saman kaupungin merellisessä imagoissa sekä sitoutuu tukemaan taloudellisesti aluksen ylläpitoa.

Aluksen kunnostaminen ja entisöinti tulee tarjoamaan mielenkiintoisia työkohteita monien eri alan ammattimiehille, koulutajille ja opiskelijoille. Kunnostettuna alus on elävä ja liikkuva höyrylaivamuseo, jolla on arvokasta käyttöä muun muassa nuorisolle suunnattavassa merenkulku- ja höyrylaivaperinnekasvatuksessa. Alukseen tullessa sijoittamaan tilojen suljmissa puitteissa suomalais-

sista ja venäläisistä dokumentaatioista aluksen pitkän uran varrelta. Turso tulee vierailemaan Itämeren eri satamissa esimerkiksi Itämeren ekologisen suojeluohjelmien ja höyryalusregattojen yhteydessä. Satamajäänsärkijä S/S Turso yhdistyksen tehtävänä on huolehtia aluksen ajokunnosta säilyttämisestä mahdollisimman kauan ja sen jälkeen turvata asianmukainen museointi. Urhea Turso on sen ansainnut.

Turson historia: © MAP 28.7.2004 Matti Pietikäinen Turson hankinta ja -tulevaisuus: 29.07.2004 Antero Sala

Lisätiedot
Antero Sala 050 364 4633 anteroirama.sala@pp.inet.fi
Pekka Snellman 0400 737 849 pekka.snellman@t-stenbacka.fi

Merenkululaitoksen johdon strategiapäivillä tehtiin ehdotus laitoksen toiminnan uudelleen organisoinnista

Merenkululaitoksen johto päätti strategiapäivillä 21.10. tehdn ehdotuksen laitoksen toiminnan uudelleen organisoinnista siten, että merenkulupiirit hallinnollisina yksikköinä lakkaisivat.

Tällä hetkellä alueilla hoidettavat operatiiviset tehtävät jäisivät alueille ja alueellista osaamista vahvistetaan. Nyt tehdyn pää-

linjauksen pohjalta käynnistetään jatkovalmistelut ja toteutuksen suunnittelu, johon myös henkilöstö osallistuu.

Muutos toteutettaisiin hyvää henkilöstöpolitiikkaa noudattaen eli ketään ei irtisanoeta eikä henkilöstöä pakkosiirretä. Tarkemmasta aikataulusta päätetään jatkovalmistelun pohjalta.

Päätöksen perustelut ovat Merenkululaitoksen tilaaja-tuottaja-organisointi ja sen aiheuttamat muutokset merenkulupiirien tehtävissä.

Esitys menee YT-käsitteilyyn ja sen jälkeen poliittiseen päätöksentekoon. Muutos edellyttäisi Merenkululaitosta koskevan lainsäädännön muuttamista.

Vesiteiden puolesta

Saimaan kanavan vuokraus päättyi 2013. Jatkosopimuksesta ei ole mitään varmuutta ja vielä vähemmän tiedetään minkälaisista sopimusehdoista ehkä pystytään sopimaan veli venäläisen kanssa.

Jo nyt voidaan perustellusti kysyä, onko strategiaamme tulevaisuutta ajatellen vesiteittemme ja niiden kehittämisen osalta ollut oikea? Ovatko poliittiset päättäjämme olleet tarpeeksi avarakatseisia riittävän kauaksi tulevaisuuteen. Itse kuulon skeptisiin epäilyihin.

Neuvostoliiton romahdettua ja uuden Venäjän syntyttyä kuului niihin miehiin, joka arvosteli presidentti Jeltsiniä. Hänhän tunnusti neuvostovaltion aikaiset Suomen saatavat Neuvostoliitolta uuden Venäjän velaksi Suomella. Yhtä hyvin Jeltsin olisi voinut todeta, että valtio ei ole sama, nimi ja rajatkin ovat muuttuneet sekä valtiokooneisto uusittu. Pieni osa Venäjän velasta Suomelle kuittattiin siten, että venäläiset rakensivat Päijänne- Keitele kanavan sulkuineen.

Sen sijaan, että Venäjän velkoja meille suomalaisille järjestettiin kansainvälisin sopimuksin ainakin Pariisissa, olisi ollut suotavampaa, kun venäläisten rakennusaloitteen oli Suomessa, että he olisivat jatkaneet "samoilla lämpimillä" Kymijoen kanavan toteuttamista eikä velkoja olisi osaksikaan annettu anteeksi. (Kuinkahan moni suomalainen tietää mitä Venäjän velka Suomelle on tätä nykyä?) Meilläpä on vain menettänyt aivan päinvastoin. Lipposen II-hallitus otti ilta-koulussaan viime metreillä vielä kantaa siihen, että Kymijoen kanavaa ei rakenneta ja seutukaavassa sitä koskevat aluevarauksetkin pitäisi poistaa. Tämä ratkaisu perustuisi varsin tarkoitushakuisiin selvityksiin. On suorastaan tragikoomista, että näissä selvityksissä käytettiin kääntösuhteita sellaista alustyyppiä joka soveltui mahdollisimman huonosti Kymijoen uomaan. Minulle on selvitetty, että tätä alustyyppiä löytyi Keski-Euroopastakin vain yksi kappale ja sekin on kuulemma telakalla. Siis ratkaisu ei perustunut faktoihin. Ratkaisu oli poliittista pää-

töksentekoa hurjimmillaan vain pitäisi sanoa mielivalta.

Eipä ehditty kuin seuraavien eduskuntavaalien yli niin jo hallitusneuvotteluihin liittyen uutisoitiin Järvi-Suomen yhdistämisestä Kymijoen kanavalla Suomenlahteen. Uutisoitiin takana olikin Metalliliiton/telakateollisuuden toive päästä rakentamaan jo valmiiksi suunniteltua ko. kanavaa sopivaa alustyyppiä ja sulkulaitteita. Valitettavasti tämä hanke ei tullut hallitusohjelmaan. Eduskunnassa elää edelleen ns. "kanavapuolue" ja sisäministeri Rajamäki on suhtautunut vesitieverkoston kehittämiseen lämmöllä, vaatien ns. Savon kanavan rakentamista, joka yhdistäisi Päijänteen vesistön ja Saimaan vesistön latvavesiä.

Konginkankaan traaginen bussiturma noin vuosi sitten, raskaan maantieliikenteen räjähdysmäinen lisääntyminen öljynhinnan nousu ja joskus väistämättä tapahtuva öljyn ehtyminen, pitäisi olla sellaisia mittareita päätäjille, joiden valossa luulisi olevan helppoa tehdä ratkaisuja tu-

TÄYDEN PALVELUN SATAMAOPERAATTORI



www.joensuunlaivaus.fi

hansien järvien ja kymmenien jokien maassa erityisesti vesitieverkoston mutta myös ratatieliikenteen kehittämissä.

Jos venäläiset olisivat kuitanneet velkansa meille rakentamalla Kymijoen kanavan, olisimme neuvottelupöydässä venäläisten kanssa kohta aivan toisenlaisessa asemassa neuvoteltaessa Saimaan kanavan vuokrausmaksun mahdollisesta jatkosta. Tällöinhän voisimme todeta, että emme tarvitse välttämättä ollenkaan tätä vieraan valtion alueella kulkevaa Saimaan kanavaa kun meillä on Kymijoen kanava. Mehän rakennamme vain Päijänteen ja Saimaan yhdistävän Mäntyharjun kanavan ja ohjaamme Saimaankin liikenteen Kymijoen kanavan kautta. Vajaa 10 vuotta sitten tehdyissä realistisissa oikealle jokialustyyppi-

le (suomalainen versio) perustuvissa laskelmissa Kymijoen kanavan kustannukset olisivat olleet vain 1,5 --2 kertaa suuremmat kuin mitä Saimaan kanavan peruskunnostamiskustannukset olisivat jos suomalaiset jatkaisivat vuokrausmaksusta ja itse kunnostaisivat tämän vieraan valtion maalla kulkevan kanavan.

Lisäksi on huomattava, että vähäinen merkitys ei ole myöskään sillä, että Kymijoen kanava, jokiuomaa mahdollisimman pitkään hyödynnettävänä, olisi täysin suomalaisen ympärivuotisessa käytössä oleva vesitie Järvi Suomesta Suomenlahdelle. Merikaupunkien Kotkan ja Haminan merkitys syöttöliikennesatamina antaisi näille satamakaupungeille aivan uusia ulottuvuuksia ja huomattavan piristysruiskeen nykyiseen

positiivisen kehityksen lisäksi. Ovathan suurimmat satamat Keski-Euroopassakin jokien suulla. Tämä pitäisi vain Kotkan ja Haminan päättäjienkin vihdoin oivaltaa.

Yhteistyöterveisin ja hyvää Joulun aikaa toivottaen

Hjalmar (Jammu) Kahanpää
Iitin kunnanvaltuuston puheenjohtaja

Julkaisija:

Suomen Vesitiedyhdistys ry.
17 vuosikerta

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 2004



Sivunvalmistus:

Kuusankosken kaupunki
Juhan Virtanen
Puhelin: 05-280 4286
email:juhani.virtanen@kuusankoski.fi

Paino:

ScanArk, Kouvola

Painos 3000 kpl

ISSN 1459-532X

SAIMAA
NAVIGARE
NECESSE
EST



Saimaan kanavan liikenteen kehittymisen eri vuosikymmeninä

Kanavaliikenteessä v. 1968 tämän vuoden loppuun mennessä on kuljetettu aluksissa tavaraa 42 miljoonaa tonnia. Tähän urakkaan on tarvittu yli 54800 rahtialustan ja promojen kulkukertaa eli mereltä kanavalle on tullut yli 27 000 rahtialusta Saimaalle. Ajanjakson keskilähti on ollut vajaat 800 tonnia/kulkukerta. Saimaan kanavalla oli myös uittoa alkuvuosista aina vuoteen 1993 yli 4 miljoonaa tonnia. Tämän vuoden loppuun mennessä kanavan läpi on kuljetettu kaikkiaan tavaraa 46 miljoonaa tonnia, 1,28 miljoonaa tonnia/vuosi.

Kanavaliikenteen virstanpylväitä

Kun Saimaan kanavan liikenne alkoi v. 1968, niin tavaraa kulki alkuvuosina hyvin vähän. V. 1975 tavaraliikenne ylitti 500000 tonnia, 1979 miljoonaa tonnia ja v. 2001 yli 2 miljoonaa tonnia. Tänä vuonna saavutetaan uusi liikenneennätys yli 2,3 milj. tonnia.

Rahtialusten määrä 1980 – 1989 huipussaan

Aluslaskutusta ja tavaraliikenteen kehityksessä eri vuosikymmeninä on isot erot. Ensimmäisen vuosikymmenen aikana aluskanta oli vanhaa ja pääasiassa neuvostoliittolaista ja suomalaista aluslaskutusta. Suurimmat lastit tuolloin olivat 1500 tonnia

Rahtialuslaskutuksen kehittymisen alkoi 1970 luvulla ns. Ladoga-sarjan rakentamisella ja se jatkui 1980-luvulle asti. Vanhimmat Ladoga-tyyppiset alukset ovat jääneet pois kanavaliikenteestä.

1970-luvun lopulla Euroopassa alkoi uusien sisävesimerialusten rakentaminen ja se on jatkunut 2000-luvulla. 1980-luvun alkupuolella kanavaliikenteeseen alkoi tulla yhä enemmän saksalaista uutta kalustoa kuten ns. Wewelsleft-tyyppi, joka lastasi n. 1500 – 1800 tonnia tavaraa. Muutama tämän tyyppinen alus on liikkunut Saimaalla vielä 2000-luvulla. 1980-luvulla kehitettiin ns. Saimax-tyyppiset rahtialukset eli Saimaan kanavan sulun mittausten mukaan rakennettu alus.

1990-luvulla alkoi kanavaliikenteeseen ilmestyä uusia hollannin lipun alla olevia aluksia. Nykyisen kanavan alkuaikojasta lähtien kanavalla on liikkunut neljä belomorskij-tyyppin alusta, jotka kuljettavat nykyisin raakapuu Venäjältä. Nämä alukset on rakennettu 1960-luvulla Suomessa Reposaareissa.

1968 – 2004 venäläiset alukset ovat kuljettaneet 17 miljoonaa tonnia tavaraa kanavan läpi, 40,5 %, saksalaiset alukset 10,3 miljoonaa tonnia, 24,5 %, suomalaiset alukset 4 miljoonaa tonnia, 9,5 % ja muun lipun alla 10,7 miljoonaa tonnia, 25,5 %.

V. 2004 kanavaliikenteeseen tuli uusi sulun mittausten mukaan rakennettu alustyyppi. Uuden tyyppin aluksella kuljetetaan 21500 tonnia tavaraa eli aluslaskutuksen kehityksessä on tapahtunut iso harppaus 1960-luvun ns. Itämeren pykälaivasta lastauskyytylään 1500 tonnia nykyiseen moderniin kanavalaivaan.

Tällä hetkelläkin Euroopassa rakennetaan uutta aluslaskutusta, jotka ovat mitoiltaan sopivia Saimaan liikenteeseen.

Tavaraliikenteen kasvu kiihtyy 2000-luvulla

Vuosikymmenien tavaraliikenteen kehityksissä on paljonkin eroa. 1970-luvusta voidaan todeta, että se oli opetelun ja kanavan markkinoinnin aikaa. Tuolloin ei yksinkertaisesti ollut edellytyksiä vilkkaalle kanavaliikenteelle. Sotien jälkeen Saimaan alueen teollisuus oli järjestänyt kuljetuksensa rannikon satamien kautta. Kanavayhteys oli ollut poikki 30 vuotta. Teollisuuden sodissa olleilla laivastuilla oli yhä ymmärrettävästi niukkaa asenne kanavaan, josta puolet oli vuokrattu Neuvostoliitolta. Asennetta kuvannee hyvinkin erään sahan laivastuilla lausunto kanavan valmistuttua ”Ei koskaan Saimaan kanavan kautta”. Keski-Euroopassa sisävesien satamat olivat vielä 1970-luvun alkupuolella varsin kehittymättömiä.

1980-luvulla tavaraliikenne alkoi kehittyä ja raakapuun tuonti silloisesta Neuvostoliitosta kasvoi ja metsäteollisuustuotteiden vienti alkoi kasvaa. Liikenteen kasvuun vaikutti myös 1980-luvulla liikennekauden jatkaminen; kehitettiin sulkujen laitteistoja talviliikennettä varten ja vuokrattiin jäänmurtoon ja avustustehtäviin sopivaa aluslaskutusta. Liikennekauden jatkamisella kanavan vuosittainen liikenne kasvoi 0,3 – 0,4 miljoonaa tonnia/vuosi. Merkittävä asia kanavaliikenteen kehitykselle oli, että Saimaalla viedään tavarat rannikoiden suurten satamien ohitse suoraan sisävesille lähelle asiakasta. Liikenteen kasvulle tuli edellytykset, kun Saimaalle rakennettiin uusia lastauspaikkoja ja olemassa olevia satamia kehitettiin. Saimaan liikenteen hoitamiseen tuli innostuneita operaattoreita, jotka toimivat nykyisin samalla innolla kuin 1980-luvulla.

1990-luvulla raakapuun tuonti romahti Neuvostoliiton loppumisen myötä. Raakapuun tuonti Venäjältä alkoi elpyä vasta vuosikymmenen lopussa. 1990-luvulla, jos metsäteollisuuden tuotteiden vienti ja muu liikenne ei olisi kasvanut, niin kanavaliikenne olisi romahtanut 1,5 milj. tonnista 1,2 miljoonaa tonniin/vuosi raakapuun tuonnin romahdettua.

2000-luvulla alkoi kanavaliikenteessä uusi miljoona luku 2 miljoonaa tonnia. Vuosituhannen vaihteessa Kaakkois-Suomen metsäteollisuus uudisti tuotantolaitoksiaan. Investointien seurauksena kuljetukset lisääntyivät kaikilla kuljetusmuodoilla. Raakapuun käyttö lisääntyi huomattavasti ja selluloosaa tuli vientiin enemmän kuin 1990-luvulla. Raakapuun ja hakkeen tuonti Venäjältä ja Baltian maista kasvoi huomattavasti. Keski-Euroopasta tulevat laivat saavat yhä useammin tuontilastin viimeistään Baltian alueelta. Tällä tavalla rahtitaso on pysynyt vakana, koska laivalla on tuonti- ja vientilasti kanavan läpi. Parhaimmillaan rahtialus Saimaan matkallaan kuljettaa tavaraa kanavan läpi 4000 – 4400 tonnia. Tämän lajin ennätys ulkomaanliikenteessä on tältä vuodelta 5000 tonnia.

Kanavaliikenteen kuljetuksista v. 1968 tämän vuoden loppuun on ollut n. 70 % metsäteollisuuden kuljetuksia kun mukaan lasketaan raaka-aineet ja tuotteet. Metsäteollisuuden tuotteiden osuus on ollut 36 %.

Satamapaikkakuntien kehitys

Saimaan kanavan liikenne on keskittynyt pääasiassa kaupunkien ja joissakin kunnissa sijaitseviin satamiin.

Saimaan satamapaikkakuntien liikenteen kehityksessä on aivan selvästi nähtävissä niin kaupunkien kuin teollisuuden investoinnit uusiin laitureihin, terminaaleihin ja ratayhteyksiin.

Varkauden kaupungin alueella olevien satamien liikenne oli 1990-luvulla 3,8 miljoonaa tonnia, kasvua edelliseen vuosikymmenen 1,6 miljoonaa tonnia. 1990-luvun loppupuolella teollisuuden kuljetuksiin tuli muutoksia mm. paperituotteiden, kaoliinin ja kalsiumkarbonaatin kuljetukset kanavan kautta loppuivat. Tämä näkyi aivan selvästi 2000-luvun kehityksessä Varkauden kohdalla eli vuosisaksien ja pienempi vuosi 1990-luvulla.

Joensuun sataman liikenteen kehitys on ollut huimaa kun verrataan eri vuosikymmeniä. Ensimmäisellä vuosikymmenellä oli erikoinen tapaus, jos Joensuussa kävi rahtialus. 1980-luvulla alkoi kehittyä sen aikana, kun nykyisin satamassa toimiva satama-operaattori alkoi tekemään kovasti töitä liikenteen kehittämiseksi. Kaupunki alkoi investoida satamaan, kun liikenne alkoi hiljalleen kasvaa, satamaoperaattorin toimesta rakennettiin terminaaleja jne.

Lappeenrannan Mustolan sataman liikenne on ollut koko ajan kasvujouhteista edelliseen vuosikymmenen verrattuna ja 2000-luvulla kasvuvauhti vain paranee. V. 1968 tämän vuoden loppuun Mustolan lii-

TÄYDEN PALVELUN SATAMAOPERAATTORI

Joensuun Laivaus Oy

www.joensuunlaivaus.fi

Ympäristöystävällistä logistiikkapalvelua



Mustola

Honkalahti

Vuoksi

Varkaus

Olemme sisävesiliikenteen kokeneimpia satama-operaattoreita Suomessa.

Tuotamme monipuolisia ja yksilöllisiä satamapalveluja lastintalajille ja varustamolle:

- altaus- ja huolintapalvelut
- konttisäilytyspalvelut
- laivanselvityspalvelut
- terminaali- ja varastointipalvelut
- Venäjän transito Mustolassa

Osakkuusyhtiömme Joensuun Laivaus Oy:n kanssa palvelumme kattaa kaikki Saimaan satamat.

Oy Saimaa Terminals Ab

PL 229, 53101 Lappeenranta
Puh. (05) 5441 700
etunimi.sukunimi@steveco.fi
www.saimaaterminals.fi

Savosteve Oy

Osittie, 78710 Varkaus
Puh. (017) 5514 421
savosteve.co@savosteve.inet.fi

Uusi yhteinen puhelinnumeromme 10.1.05 alkaen 0207 432 760

kenne on ollut 6,0 miljoonaa tonnia.

Imatralle ensiksi Kaukopään laiturin ja myöhemmin Vuoksen satama ovat kehittyneet liikenteellisesti hyvin. Silloinen Enso Gutzeit ja myöhemmin Stora Enso ovat olleet uranuurtajia kanavaliikenteen kehittämisessä ja se on näkynyt niin Imatran, Varkauden kuin muidenkin satamien liikenteessä. Saimaan kanavan liikenteestä n. puolet on ollut Enson ja myöhemmin Stora Enson liikennettä.

Saimaan alueella on tehty koko ajan kehitystyötä lasta-

ustekniikan kehittämisessä ja se on 1990-luvun loppuun huijennut uudenmalliseen nosturiin ”Mantsinen”, jota on käytössä lähes kaikissa Suomen satamissa ja laajalti Suomen rajojen ulkopuolella. Esim. Joensuussa tämän tyyppin nosturilla 2000 tonnin selluloosaerän lastaus kestää 4 tuntia.

Kanavaliikenteen tulevaisuus

Saimaan kanavan vuokrasopimus Venäjän kanssa päättyi 2013. Vuokrasopimusneuvottelut jatkosta ovat alkanet

hyvin nihkeästi, koska Venäjän pääneuvottelijat on vaihtunut usean kerran. Uusi sopimus tulisi saada mahdollisimman pian. Nykytilanne on aiheuttanut sen, että investointeja esim. satamiin ei tehdä ennen kuin kanavasopimuksen jatkosta on selvyyttä.

Jos ja kun kanavasopimus saadaan aikaiseksi, niin Saimaalla alkaa satama- ja muiden investointien seurauksena liikenteen kasvu. Tavoitteeksi voisi asettaa 3 miljoonaa tonnia vuosikymmenen loppuun mennessä.

Seppo Piironen