



## Suomen Vesitietoyhdistys r.y:n Uutiskirje – Talvi 2017



*Suomen Vesitietoyhdistys r.y. kävi tänä syksynä tutustumassa Puolan, Itämeren alueen meriliikenteen jättiläisen, suuriin satamiin: Szczecin, Gdynia ja Gdansk.*

*Puola on Euroopan Unionin 6. suurin ja samalla Keski-Euroopan nopeimmin kasvava talous.*

## MERKITTÄVIÄ INVESTOINTEJA ITÄMEREN SATAMIIN

**Szczecinissä, Puolan 7. suurimmassa kaupungissa, sijaitsee yksi Puolan tärkeimmistä merisatamista - Szczecin-Świnoujścien.**



Vuositasolla rahtimäärät ovat keskimäärin olleet noin 24 milj. tonnia ja 90 000 TEU:ta.

Vuosina 2007-2020 satamaan on arvioitu investoitavan noin 490 MEUR. Szczecin-Świnoujścien merisataman tavoitteena on olla yksi Itämeren suuri logistiikkahub ja feedersatama. Kehityssuunnitelmissa on satamainfran kokonaisvaltainen kehittäminen, ml. satamalaiturit, terminaalit, liikenneyhteydet (maantie ja rautatie), paikoitusalueet sekä sisävesiliikenneyhteyden kehittäminen ja parempi hyödyntäminen Oder jokea pitkin Berliiniin (140 km). Tavoitteena on saada sisävesiliikenne paremmin integroitua merisatamiin.

**Gdynian satama on osa Baltic-Adriatic käytävää ”Motorway of the Seas”. Gdynian satama vietti viime vuonna 95-vuotisjuhlaa.**



Gdynian satama on merkittävä satama bulkki liikenteen osalta ja erityisesti Venäjän transiton osalta.

Kokonaisliikenne on volyymiltaan luokkaa 18 milj. tonnia ja 0,7 milj. TEU:ta. Käynnissä olevat investoinnit noin 300 MEUR. Vuoteen 2027 mennessä satama haluaa kehittyä toimivaksi universaaliksi multimodaalisatamaksi. Gdynian sataman strategian 4 painopistettä:

- universaali luonne – kilpailuetu,
- nykyaikainen satamainfrastruktuuri,
- multimodaalisuus, laaja yhteistyö eri kuljetusmuotojen kanssa ja
- ympäristöystävällisyys.

Yleisinfrastruktuurin kehittämiseen on saatu EU:sta rahoitusta noin 85%.

**Gdynian ja Gdanskin satamat yhdessä ovat Itämeren toiseksi suurin satama heti Pietari sataman jälkeen.**



Gdanskien kaupungilla on kaksi satama-alueita, konttisatama ja uusi telakka- ja teollisuuskeskus. Satama-alueita on laajennettu ja satamassa on käynnissä erittäin suuret investoinnit (1,4 MRD €). Sataman infrastruktuurin kehittämiseen on saatu rahoitusta EU:sta noin 250 MEUR.

Gdanskien liikennemäärät ovat luokkaa 37 milj. tonnia ja 1,3 milj. TEU:ta. Valmistuttuaan uusi konttisatama tulee muuttamaan Itämeren alueen konttiliikennettä merkittävästi sekä overseas- että feeder-liikenteen osalta. Gdanskien sataman pinta-ala on 700 ha, josta vielä 110 ha on vapaana. Operaattoreiden ja terminaalipalveluyritysten toivotaan sijoittuvan alueelle.



## SZCECIN-SWINOUJSCIEN - ITÄMEREN SILTA

**Aneta Szrede-Piernicka**, Szczecin-Swinoujscien merisataman kaupallinen johtaja, kertoi kehityssuunnitelmista. Kehitystyötä tehdään sataman alueella toimivien yritysten tarpeiden mukaan ja läheisessä yhteistyössä heidän kanssaan. Sataman rahdinkäsittelyn arvioidaan lähes kaksinkertaistuvan vuoteen 2020 mennessä. Vuonna 2016 rahtimäärä oli 29,7 milj. tonnia ja vuonna 2020 määrän arvioidaan nousevan jopa 42,9 milj. tonniin. Szczecin-Swinoujscien merisatama on osa TEN-T ydinverkkoa sekä TEN-T Baltic-Adriatic ydinkäytävää. Sataman infrahankkeisiin on saatu rahoitusta EU:sta.

Satamassa on vapaana 140 ha alue, joka on tarkoitus ottaa käyttöön ja kehittää edelleen. Satamassa on toimiva infrastruktuuri ja perustarpeet kunnossa mitä tulee logistiikkaan ja varastointiin. Satamaan on tarkoitus avata Itämeren suurin LNG terminaali: LNG toimitukset ja bunkraus.

### Yhteistyömahdollisuudet

Suomesta viedään Eurooppaan Szczecin-Swinoujscienin sataman kautta lähinnä bulkkia (metanoli, lannoitteita, metalliromua,

kipsilevyjä) sekä yleisrahtia (paperia, pahvia, rakennusmateriaaleja, lannoitteita, terästuotteita). Tätä logistiikkaketjua on mahdollisuus edelleen kehittää.



**Monika Żaboklicka**, General Cargo Sales Manager, DB Port Szczecin kertoi, että DB Port Szczecin on ainoa satama Puolan tällä rannikolla, joka operoi sekä kontteja että yleisrahtia. Satama palvelee feeder (Maersk, CMA-CGM, Cosco) aluksia ja short sea laivauksia (Unifeeder). Suomesta tuodan mm. terästä Raumalta ja UPM:n paperia ja pulppia.

**Zbyszek Chachuła**, Logistics Director, Bulk Cargo Port Szczecin Ltd on suurin ja monipuolisin satamaoperaattori Szczecinin satamassa. Satamasta on erinomainen yhteys Oderjoen kautta Euroopan sisävesille (68 km Itämereltä) ja maatieverkostoon.

Viime vuonna satamassa käsiteltiin noin 5 milj. tonnia rahtia: kuiva bulkkia (hiili, malmi, lannoitteita, kemikaaleja, viljaa ja yleisrahtia (pulp, rakennusmateriaaleja, kivilaattoja). Satamassa käy vuosittain kääntymässä 800 alusta, 1800 proomua, 60 000 rekkaa ja 50 000 rautatievaunua.



**Wiesław Mileńko**, Marketing and Commercial Manager, Terminal Promowy Świnoujście Ltd. toimii 24/7 ja tarjoaa henkilö- ja rahtiliikenteen palveluita (ro-pax, ro-ro, lautat). Terminaalin sijainti on erinomainen, hyvät maantie ja rautatieyhteydet sekä myös yhteydet sisävesille. Sisävesiliikenteen kuljetusten odotetaan kasvavan voimakkaasti lähitulevaisuudessa ja erityisesti mitä tulee ylisuuriin kuljetuksiin.



Satama on valtion omistama yhtiö ja se vastaa maa-alueiden hallinnoinnista, satamatoiminnoista sekä yleisen infrastruktuurin kehittämistä. Yksityiset operaattorit taas vastaavat omien toimintojensa ja hallinnoimiensa alueiden kehittämistä.

## GDYNIA – ITÄMEREN MULTIMODAAALISATAMA

### Tavoitteena on kehittyä Itämeren alueen universaaliksi multimodaalisatamaksi vuoteen 2027 mennessä

Gdynian satama on erikoistunut yleisrahtiin, erityisesti yksikkölastien käsittelyyn sekä ro-ro kuljetuksiin. Viime vuonna sataman kautta kulki mm. 19,4 milj. tonnia viljaa. Satamasta on hyvät yhteydet Itämerelle ja sisämaahan sekä hyvin varustettuja bulkkiterminaliaja.

### Satama kehittyy

Sataman pinta-ala on 755,4 ha, josta maa-alueen osuus on 492,6 ha. Vuoteen 2020 mennessä tavoitteena on satama-altaan ruoppaus 14,1 metristä 16 metriin, uusi kääntöallas ja lauttaterminali sekä koko logistiikkakeskuksen edelleen kehittäminen. Satama kiinnittää toimintojaan kehittäessä paljon huomioita ympäristöön ja sen suojeluun. Sataman kautta kulkevasta liikenteestä noin 90-95% on jälleenlaivauksia Puolan sisällä - Puolasta Puolaan.

Satamassa operoivat mm. Stena Line, Finnliness, CMA-CGM ja MSC ja terminaalioperaattoreina: Baltic Container Terminal (BCT), Gdynia Container Terminal (GCT), OT Port Gdynia, Baltic Grain Terminal (BTZ), Baltic Bulk Terminal (BBT), Maritime Bulk Terminal Gdynia (MTMG), KOOLE Tankstorage Gdynia

- **BCT** on yksi suurimmista konttiterminali Puolassa ja Itämeren alueella. Terminaalissa käsitellään vuosittain noin 750 000 TEUta.
- **GCT** palvelee lähinnä feeder liikennettä Puolan ja Läntisen Euroopan välillä, sekä Englantiin ja Venäjälle.



### Morska Agencja Gdynia

on yksi Puolan markkinoiden vanhimmista kuljetus- ja logistiikka-alan toimijoista. MAG hoitaa rahtitoimitukset mihin tahansa maailmaan kolkkaan - meritse ja maitse.

MAG toimittaa vuosittain tuhansia kontteja tie- ja meriliikenteeseen, järjestää rahtilaivaukset, maantie- ja rautatiekuljetuspalvelut, hoitaa raskaiden ja ylisuurten rahtien kuljetukset, bulkkikuljetukset, nestemäiset kuormat sekä yleislastin. MAG rahtaa aluksia Suomeen ja proomuja Hollannin sisävesille. Iltapäivän aikana keskusteltiin yhteistyön kehittämisestä suomalaisten toimijoiden kanssa.

## SATAMA LAND LORDINA

**Marcin Osowski**, Director of Infrastructure, Port of Gdansk esitteli Gdanskian sataman. Satama vastaa infrastruktuurista, toimii land lordina ja kaupallisena keskuksena. Tavoitteena on luoda hyvä ilmapiiri sataman asiakkaille eli operaattoreille jsekä satamassa toimiville muille tahoille. Satama-alueen kehittämiseen on panostettu paljon ja aluetta on laajennettu.

### Gdansk on Puolan suurin satama

Satamassa käsitellään vuosittain noin 13 milj. tonnia rahtia. Viime vuonna satamasta laivattiin 8,6 milj tonnia, josta 30% kontteja, 30% öljyä ja kaasua ja 30% bulkkia ja muita. Vuonna 2016 satamassa käsiteltiin 1,3 milj TEUta. Tänä vuonna sataman läpi on mennyt jo 38 milj. tonnia rahtia. Tälle vuodelle on odotettavissa uusi ennätys rahtien käsittelymäärässä.



## KANSAINVÄLISTÄ TOIMINTAA

### NEVA TRANS 2017 MESSUT

Suomen Vesitieyhdistyksen hallituksen varapuheenjohtaja **Pekka Koskinen** ja toiminnanjohtaja **Heli Koukkula-Teixeira** osallistuivat syyskuussa Pietarissa pidettyyn Neva Trans konferenssi- ja messutapahtumaan Amiraali Makarovin merenkulkualan yliopiston kutsumana. Pekka Koskinen piti esityksen sisävesimatkailun kehittämisestä Suomen ja Venäjän välillä. Ehdotus Saimaan ja Laatokan vesistöt yhdistävästä matkailureitistä sai positiivisen vastaanoton. Venäjä on panostamassa lähitulevaisuudessa ympäristöystävälliseen jokiristeilyyn, aluksiin ja infrastruktuuriin.



Venäjän liikenneministeri Maksim Sokolov (oikella) ja Makarovin yliopiston rehtori Sergey Baryshnikov (vasemmalla).

### EMMA BSR Interreg –hanke

Kansainvälinen hankekokous pidettiin Torunissa Puolassa 3.-4.10.2017. Kokouksessa käytiin läpi jo toteutetut hankeosuudet ja yhteenvedot. Hanke on edennyt suunnitelmien mukaan ja hanke on saanut Euroopassa huomioita kiitettävästi. Itämeren alueen sisävesikartta on päivitetty, artikkeleita julkaistu ja mm. Ruotsissa ja Puolassa toteutettu pilotoiteja sisävesikuljetuksista. EMMA osallistui myös Kuljetusmessuille Münchenissä. Suomipartnerit ovat tuottaneet mm. seuraavat yhteenvedot

- Analysis of main IWT bottlenecks
- Analysis of responsibility structures in IWT administration
- SWOT analysis of national IWT lobby structures
- Marketing material on Saimaa
- Demonstrate IWT potential in the BSR for pilot case: raw wood

SVY on nyt käynnistänyt sosio-ekonomisen hiilijalanjälki -vertailun Saimaan alueella eri kuljetusmuotojen välillä. Selvitys on tilattu ruotsalaiselta M4Traffic AB:ltä. Talviseminaarissa 24.1.2018 Lappeenrannassa tuloksia.



### INFUTURE – ENI CBC –hanke

On hyväksytty rahoitettavaksi The South-East Finland – Russia CBC 2014-2020 ohjelman puitteissa. Pääpartnerineina ovat Suomesta Meriturvallisuuden ja -liikenteen tutkimuskeskus sekä Venäjältä Amiraali Makarovin Merenkulkualan Yliopisto.

Ohjelman rahoitus on vielä ratifioimatta, mutta rahoittaja on arvioinut että hankkeet voi alkaa aikaisintaan 1.3.2018.

SVY:n rooli hankkeessa on toimia asiantuntijana ja neuvonantajana, mutta myös tärkeänä linkkinä suomalaisiin pk-yrityksiin.

Yhdistyksellä on tärkeä rooli sisävesiliikenteen käytön edistämässä sekä keskeisten suomalaisten toimijoiden, viranomaisten ja päätöksentekijöiden verkottajana.

### SVY:N VUOSIKOKOUS & TALVISEMINAARI

**Vuosikokous** Lappeenrannassa Sokos Hotelli Lappeessa keskiviikkona 24.1.2018 klo 10-11.30.

### Perinteinen Talviseminaari ”Sisävesiliikenne vuonna 2022”

Lappeenrannassa Sokos Hotelli Lappeessa keskiviikkona 24.1.2018 klo 12-17.00, kansliapäällikön keskustelutilaisuus klo 17-18.00 ja illallinen klo 18.00.

**Muistathan ilmoittautua ajoissa!**

Yhdistyksen tehtävänä on edistää ja kehittää rannikko- ja sisävesiliikennettä ja sen toimintaedellytyksiä osana koko liikenneverkostoa teidän tarpeitanne kuunnellen.

Olethan siis yhteydessä! Terveisin Heli



### TAAS ON KOHTA VUOSI VIERÄHTÄNYT ...

Vaikkakin yhdistyksen toiminnassa on erilaisia aktiviteetteja tiedottamista ja viestintää, tapahtumia ja kokouksia, lausuntoja ja hankkeita, niin kuitenkin yhdistyksemme olemassaolo ei ole vielä

kovin hyvin tunnettu edes Suomessa.

Olisin todella iloinen ja otettu, jos saisin teiltä, hyvät jäsenet ja sidosryhmien edustajat, **palautetta nykyisestä toiminnasta sekä ideoita ja toiveita toiminnan kehittämisen suhteen.**

