



ONKO SAIMAAN LUOTSAUKSEN
NYKYISELLE TOIMINTAMALLILLE
VAIHTOEHTOA ?

MIKSI TÄLLAINEN KYSYMYS NYT



- Saimaan kanavasopimusta on jatkettu 50v.
- Saimaan liikenteen kilpailukyky on heikentynyt
- Saimaan luotsauksen n. 4milj. euron valtion tuen säilymisen epävarmuus
- Tonniston ja tekniikan nopea kehitys, intake, gps, automaattiväylät jne.
- Muut Saimaan liikenteen kustannukset laskeneet, luotsaus kallistuntu yli 30%

MILLÄ MANDAATILLA PUHUTAAN



- Saimaan satamien ja satamaoperaattorien tekemät merkittävät infrastruktuuri-investoinnit haluamme olevan käytössä tulevaisuudessakin
- Teollisuuden omistamina logistiikkatoimijoina
- Operaattoreina olemme päivittäin tekemisissä Saimaan laivojen ja varustamoiden kanssa
- Osana koko Saimaan liikenteen palvelutuottajien yhteistyörakennetta

SAIMAAN LUOTSAUKSEN ERITYISPIIRTEITÄ 1



- Saimaan luotsauksen tuottaminen ja liikennealueen olosuhteet ovat voimakkaasti poikkeavia päätoimialue meriliikenteen suhteen
- Saimaalla sovelletaan kuitenkin luotsauslakia, määräyksiä ja käytäntöjä, jotka on luotu meriliikenteen tarpeisiin
- Edellisen seurauksena ydintehtävän tehokkuus kärsinyt, usein
- Saimaan liikenne osavuotista, Ylä-Saimaan luotsausmatkat ovat moninkertaisia keskimääräisiin meriluotsauksiin verrattuna, päävolyymit Ala-Saimaan satamissa
- Saimaalla ei ole merenkäyntiä ja kanavaosuus lähes pelkkää väylää

SAIMAAN LUOTSUKSEN ERITYISPIIRTEITÄ 2



- Väylästöllä paikoin myös hyvin kapeita jaksoja/paikkoja
- Nykyinen luotsauksen hinta on ilman 74% alennusta Ylä-Saimaalle yli 20.000,- €/laivakäynti, kun koko luotsauksen sisältävä rahti on Itä-merelle max. 40.000,- ja Pohjanmerelle n. 60.000,-/lasti
- Rahti- ja lastinkäsittelykustannukset ovat Saimaalla laskeneet 10 viimeisen vuoden aikana, luotsauskulut nousivat nyt n. 35 %
- Saimaan luotsauksen kulurakenne ei ole läpinäkyvä suhteessa koko maan luotsaukseen, jolloin palvelun ostajalle syntyy mahdollisuus epäillä, **edellisestä johtuen**, että Saimaalle, joka saa n. 4 milj. euron valtiontuen, voisi jyvittyä muuta maata enemmän hallinto-, pääoma tms. kustannuksia

TOIMENPIDE-EHDOTUKSEMME 1



- Koska Saimaan luotsaukselle on asetettu jo selvitysmies, rohkenemme tuoda ehdotuksemme asiakokonaisuuksista, joiden tulisi käydä ilmi Saimaan luotsausuudistusselvityksessä
- Mitään ennakkorajoitteita selvitykselle ei tulisi olla
- Saimaan luotsauksen kustannukset läpinäkyvästi eriteltyinä, jotta uusien mallien vertailu voidaan tehdä oikein
- Luotsien ajankäytön vertailu luotsaustyön ja muun työn kesken, jolla nähdään päätehtävän tehokkuus
- Samat vertailut kanavaluotsauksesta, sen erilaisuuden vuoksi
- Luotsikutteritoiminnan ja luotsien kuljetusten analysointi
- Linjaluotsaustarpeen- ja mahdollisuuksien selvittäminen

TOIMENPIDE-EHDOTUKSEMME 2



- Nyky- ja tulossa olevien teknisten ratkaisujen hyödyntämismahdollisuuksien tunnistaminen
- Edellisten tulosten pohjalta puhtaalta pöydältä, kunkin sektorin optimointisimulointi, joka paljastaisi parhaat toimintamallit, sijoituspaikat ja palvelulupausmahdollisuudet
- Jonka jälkeen synergiamahdollisuuksien analysointi mm. satamien ja laivanselvitysten kanssa
- Simulointitulosten ehdottamien parhaiden käytäntöjen pohjalta kävisi selväksi millaisia laki-, määräys- ja käytäntömuutoksia niiden saavuttaminen edellyttäisi
- Ydintoiminnan ulkopuolisten toimintojen tuottamismallit
- Luoda Saimaan liikenteen mukainen luotsausmalli

MEILLÄ ON YHTEINEN TAVOITE



- Saimaa on uniikki laboratorio uusille pilottihankkeille, olemme toteuttaneet omat radikaalit uudistusratkaisumme nosturi-innovaatiolla, joka on lyhentänyt laivojen kääntöaikoja yli puolella = alentanut selvästi kustannuksia
- Laivojen lastinottokyky on parantunut noin neljänneksellä ja mahdollistanut rahtitason säilymisen 2000-luvun alun tasolla
- Parantaa alus- ja ympäristöturvallisuutta = Saimaa imago
- Rikkidirektiivi tulee mullistamaan rahtiliikennettä, se saattaa tarjota Saimaalle ison kakun
- Saimaan rahtiliikenteen kilpailukyky ja liikenteen turvaaminen edellyttää ketjun kaikkien osien optimaalista tehokkuutta