



Suomen Vesitiedustys r.y:n Uutiskirje – Syksy-Talvi 2016

Suomen Vesitiedustys r.y.:n tämän vuotinen Opintomatka vei osallistujat tutustumaan Perämeren ja Pohjois-Ruotsin satamiin. Matkan aikana vierailimme Kemin, Luulajan, Piteån, Uumajan ja Vaasan satamissa.

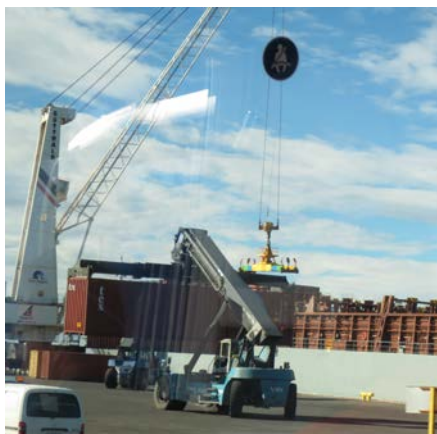


HYVÄ INFRASTRUKTUURI LUO UUSIA MAHDOLLISUUKSIA

Yhdistyksen vuosittain järjestämät opintomatkat ovat olleet hyvin tiiviitä ja informatiivisia kokonaisuuksia, eikä tämäkään opintomatka poikennut perinteistä.

Matkan ensimmäinen vierailukohde oli **Kemin Satama**, jossa meidät vastaanottivat huhtikuussa toimitusjohtajana aloittanut **Jaakko Rantsi** sekä Kemi Shipping Oy:n toimitusjohtaja **Kari Anttila**.

Kemin Sataman materiaalivirroista noin 75% on metsäteollisuuden tuotteita, tuontia ja vientiä ja noin 25% nestemäisiä polttoaineita. Sataman logistinen sijainti on hyvä. Satamassa käy kaksi konttifeederiä viikossa ja muita laivoja 2-3 kertaa viikossa. Noin joka kolmas viikko lähtee Wagenborgin aluksella paperituotteita USA:han. Vuosittain noin 250 säännöllistä laivakäyntiä ja lisäksi noin 100 satunnaista laivakäyntiä.



Luulajan Satamassa tapasimme **Henrik Vuorinen**, sataman toimitusjohtajan. Luulajan satama on yksi viidestä Ruotsin satamista, jotka kuuluvat TEN-T ydinkäytävään. Muut TEN-T verkkoon kuuluvat satamat ovat Göteborg, Malmö, Trelleborg ja Tukholma. Syy miksi Luulaja on otettu mukaan ydinsatamiin, on rautamalmi, sillä alueella tuotetaan 90% Eurooppaan menevästä rautamalmita. Rautamalmi tuodaan 100% rautateitse satamaan. 85% rautamalmita tulee Malmivaarasta, josta noin 30% Luulajaan ja 70% Narvikiin. Narvikissa olosuhteet ovat paremmat; syväys 27m, eikä jäätä. Rautamalmita suurin osa Eurooppaan menevästä viedään Luulajasta. Narvikista menee USA:han ja Aasiaan. Malmia arvioidaan riittävän vielä seuraaviksi 50-60 vuodeksi. Vuodessa Luulajan sataman kautta kulkee 25 milj. tonnia malmia. Ruotsin suurimmat teollisuusinvestoinnit on tehty Luulajan sataman alueelle. LKAB yksin on viimeisen 10 vuoden aikana investoinut alueelle jopa 65 mrd. SEK.



Piteån Satama on Piteån kunnan 100% omistama. Liikevaihto oli viime vuonna noin 30 milj. SEK. Voitto, kasvua noin 6-7 milj. SEK. viime vuonna, keskimääräinen vuositulos on noin 3-5 milj. SEK. Sataman kautta kulkee pääasiallisesti paperia ja puutavaraa. Sataman lähellä, noin 25 km säteellä, on useita sahoja. Sataman toiminnasta meille kertoivat **Ulrika Larsson**, CEO, Port of Piteå, **Dick Headqvist**, Chairman of the Board, Port of Piteå, **Lars Wikström**, Infrastructure Manager, Port of Piteå **Clas Johansson**, Business Development Manager, Port of Piteå **Susanne Jangdal**, CEO, Shorelink ja **Ole Nilsson**, Marketing Manager, Shorelink.

Vuonna 2007 perustettiin yhtiö Port of Piteå, joka toimii landlordina ja alueen operaattorina toimii Shorelink. Satamassa käsitellään pääasiassa metsäteollisuuden tuotteita, 25 km säteellä on useita sahoja, joiden vientisatamana Piteå toimii. Vuosittain Piteån sataman kautta viedään noin 1,5 milj. t metsäteollisuuden tuotteita.

Satamien ei pitäisi kilpailla keskenään vaan toimia yhteistyössä. Kilpailua syntyy eri kuljetusmuotojen välillä.



LOGISTISELLA SIJAINNILLA ON MERKITYS

Piteån sataman logistinen alue on 350 000m² ja maa-aluetta on mahdollista jopa kaksinkertaistaa. Laituri pituutta on tällä hetkellä 700 m ja sitä on tarkoitus lisätä 100 m lähi aikoina. Varastotiloja sataman alueelta löytyy 60 000 m² katettuja ja avokenttää 210 000m² + 40 000m² terminaaliauuetta, joista 40 000 m² on rakennettu viimeisen 5 vuoden aikana. Laituri syväys satamassa on 12,5 m. Satamaan on hyvä rautatie- ja maantieyhteydet. Perheyhtiön omistama puutalotehdas on ollut tärkeä investointi satamalle. Puutalotehdas etsi logistisesti hyvää sijaintia, puuelementtien kuljetusta varten Tukholmaan, jossa talonrakennus on kovassa huudossa, edullisia opiskelija-asuntoja. Rakenteilla olevasta puutalotehtaasta tulee erittäin moderni, kaikki mahdollinen toiminta automatisoidaan. Puutalotehdas tulee työllistämään noin 150 henkilöä. Tuotantokapasiteetti vuodessa on noin 1400 asuntoa. Satamaan sijoittuvan puutalotehdas otetaan käyttöön 19.12.2017.

Shorelink on Piteån sataman operaattori. Yhtiö operoi Piteån lisäksi Luulajassa, Skellefteåssa sekä Kalixissa. Yhtiö tarjoaa terminaali-, laivaus- ja kuljetuspalveluita. Shorelink työllistää noin 190 henkilöä. Yritys omistaa satamissa nostureita sekä kuljetuskalustoa, rekkoja, konttirekkoja. Toimintokuvaan kuuluu myös koneiden huolto ja ylläpito. Vuonna 2015 Shorelinkin liikevaihto oli 254 milj. SEK. Tavoitteena on kahden vuoden sisällä kasvattaa liikevaihto 300 milj. SEK.

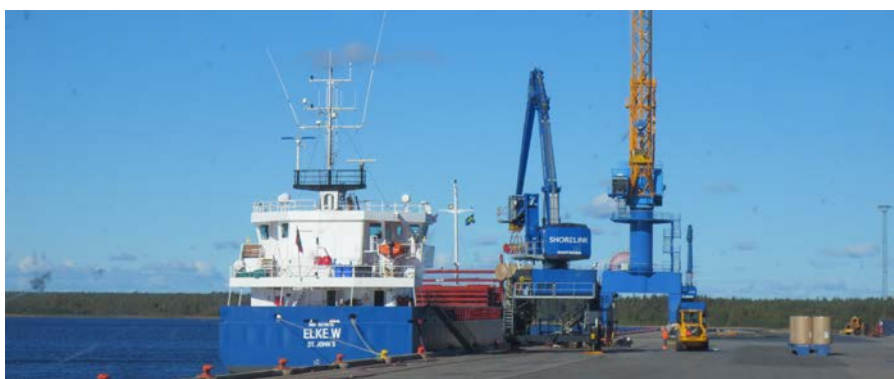
Skellefteån satama toimii ympäri- vuotisesti. Vuosivolyymi on noin 1.4 milj. t. ja 200 laivakäyntiä/vuosi. Satamassa on 5 laituriipaikkaa, yhteensä 893 m. Tästä öljylaiturin pituus on 180 m. Syvyys satamassa on 4,5-12,5 m. Pääasiallisesti hoidetaan ro-ro laivauksia. Alueella on katettua varastotilaa 7100 m³ ja avokenttää 25000 m³. Pääasialliset sataman kautta kulkevat tuotteet ovat metsäteollisuuden tuotteita, bulkkia ja tuulimyllyjä.

SEA TRAFFIC MANAGEMENT

Uumajan satamassa ollaan kehittämässä **Sea Traffic Management (STM)** järjestelmää (kansainvälinen satamien kommunikointijärjestelmä), joka on jatkoa Monalisa 2. Uuden järjestelmän arvioidaan olevan käyttövalmis vuonna 2018 (3-vuotinen hanke). Tässä hankkeessa Ruotsin satamista ovat mukana mm. Uumajan ja Göteborgin satamat ns. ”test bed”. Hankkeessa on kaiken kaikkiaan mukana 13 satamaa; Välimeren alueelta mm. Italiasta, Kreikasta ja Kyprokselta jne. Hankkeessa on osallisina eri satamatoimijoita: laiva-agentteja, terminaali- palveluiden tarjoajia, hinaaja- ja jäänmurtoyrityksiä. Tavoitteena on kehittää yhteistyötä satama-alueella toimivien tahojen päätöksentekijöiden kesken. Tällä hetkellä on menossa vaihe, jossa kerätään tietoa olemassa olevista järjestelmistä ja haetaan yhteen sopivaa sovellusta. STM-järjestelmästä tullaan saamaan reaaliaikaista tietoa kaikesta siitä, mitä tapahtuu satamassa, esim. laivojen arvioidut lastaus ajat, sähköiset merikartat jne. Kaikella tällä pyritään parantamaan ja tehostamaan, optimoimaan satama-toimintoja sekä kokoamaan parhaita käytäntöjä. Seuraava askel on kytkeä mukaan liiketoiminta, esim. laskutus. Vaasa, Kvarken Ports, tulee myös kuulumaan tämän järjestelmän piiriin.

STM-järjestelmä pitäisi olla Euroopassa käyttöön vuonna 2025 ja maailman laajuisesti vuonna 2030.

Uumajan kautta kulkee pääasiallisesti sahatavaraa. Ro-Ro laivat käyvät kaksi kertaa viikossa ja konttilaiva käy satamassa joka keskiviikko ympäri vuoden. Satamassa ollaan siirtymässä yhä enenevässä määrin konttikuljetuksiin. Satamassa on käynnissä geologiset tutkimukset, sillä tavoitteena on siirtää konttilastaukset Gustafsudistä sisäsataman alueelle. Tätä varten rakennetaan myös uusi laituri. Matkustajasataman kautta kulkee vuosittain 2,2 milj. t, josta 1,8 laituri-lastia ja loput terminaali-lastia. Sataman kokonaisvolyymi on noin 350000 t/vuodessa.



PALVELUTARJONNAN KEHITTÄMISELLE TARVETTA

Liikennevirasto teetti tämän vuoden aikana Saimaan rahtiliikenteen palveluselityksen. Selvityksen puitteissa haastateltiin 29 eri tahoa, alueella toimivia yrityksiä, kauppakamareita ja maakuntaliittoja. Tavoitteena oli selvittää mikä on Saimaan strateginen merkitys rahtiliikenteellä ja minkälaista kilpailukykyä se tuo alueelle, millaisia palveluita tarvitaan ja miten pk-sektori voisi hyötyä. Alueella on käynnissä merkittäviä investointeja. Teollisuuden mielestä Saimaa on edelleen kilpailukykyinen ja halutaan on etsiä uusia palvelutarjoajia, kuten esim. integraattori yhdistämään alueen lasteja täysiksi kuljetuksiksi. **Saimaan alueen** (Etelä-Karjala, Pohjois-Karjala, Etelä-Savo, Pohjois-Savo) rahtimäärät tänään

- Tieliikenne: lähtevä 13,5 milj. tonnia, saapuva 9 milj. tonnia, alueen sisäiset 32 milj. tonnia
- Karjalan rata, noin 5-6 milj. tonnia
- Savon rata, noin 6-7 milj. tonnia
- Saimaan rahtiliikenne, noin 2-3 milj. tonnia

Tulevaisuudessa uusia tavaravirtoja voisi olla enemmän ja siksi tarvitaan palvelutarjonnan kehittämistä. Saimaa logistisena väylänä koetaan kilpailukykyiseksi, toimivaksi ja ympäristöystävälliseksi, vaikkakin kilpailu eri kuljetusmuotojen välillä on kiristynyt.

Millaista palvelua Saimaan rahtiliikenne tarvitsee?

- 11 kuukauden liikennekausi
- Lastierien yhdistämistä
- Ketterä linjaliikenne tiettyihin Euroopan satamiin sekä sen markkinointi ja johtaminen

Miten PK-sektori voisi hyötyä Saimaan rahtiliikenteestä?

- Nykyisessä muodossa Saimaan rahtiliikenne ei palvele PK-teollisuutta johtuen lastierien koosta
- Linjaliikenne olisi hyvä mahdollisuus PK-teollisuudelle

YHTEISEEN HIILEEN - KAIKKIA OSAPUOLIA TARVITAAN

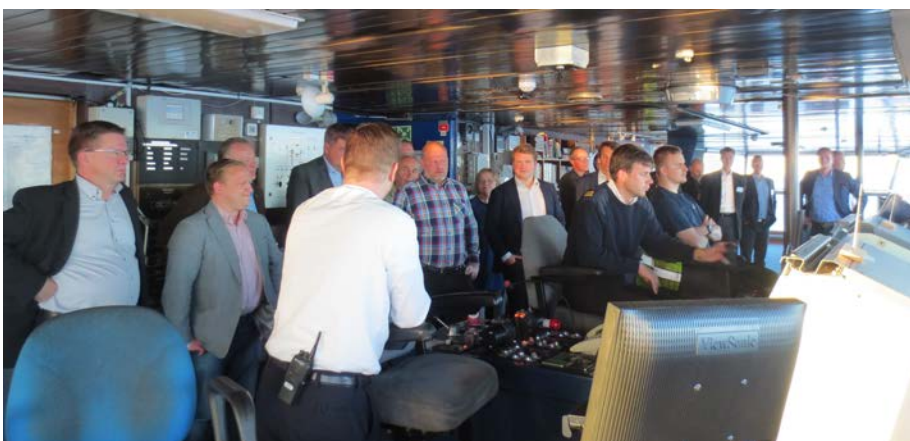
Liikennevirasto ja Suomen Vesitieyhdistys r.y. järjestivät 25.10. Joensuussa Vesitieverkostopäivän, jossa Saimaan kanavan 160-vuotisjuhlavuoden kunniaksi teemana oli **Saimaan liikennöintiä vielä 160 vuotta.**

Saimaan aluesuunnittelussa vesitieverkosto tulisi jatkossa huomioida paremmin ja sillä voisi olla huomattavasti merkittävämpi rooli. Saimaan tarjoamista kuljetusmahdollisuuksista ja palveluista pitäisi tiedottaa ja markkinoida paremmin kotimaassa sekä kansainvälisesti.

Uusia innovatiivisia ja hyväksi todettuja ratkaisuja kaivataan. Tulevaisuudessa Saimaalle voisi miettiä linjaliikenteen käyttöä, jolloin eri yritykset pystyisivät yhdistelemään lasteja, ja mistä myös pk-sektori hyötyisi.

Kalusto Saimaalla vanhenee 5 vuoden sisällä ja tarvetta on noin 20 uudelle laivalle. Varustamot ovat valmiita investoimaan, mutta edellyttävä minimissään kolmen vuoden sopimuksia asiakkailta. Satamat ovat myös halukkaita kehittämään palvelujaan.

Saimaan alueen teollisuus tekee parasta aikaa investointeja tuotannon kasvuun. Investoinnit valmistuvat parin vuoden kuluttua ja Saimaan alueen kuljetukset lisääntyvät jopa 2 milj. tonnilla. Arviossa on mukana Finnulpin suunnitteilla oleva sellutehdashanke Kuopioon. Arvioitua kuljetusmäärät ovat suuri haaste alueen tie- ja raideverkolle. Osa sopisi hyvin Saimaan kuljetuksiin laivoilla. Saimaan vesiväylät ja Saimaan Kanava läpäisevät hyvin uudet liikennemäärät. Saimaan rahtiliikenne on täysin linjassa EU:n arvojen kanssa. Sisävesiliikenteen kehittäminen on yksi tärkeimmistä EU:n makrologistiikan kehityssuunnista.



SAIMAAN KANAVAN KEHITTÄMINEN

Liikennevirasto on aloittanut Saimaan kanavan sulkujen pidennyksen ja kehittämisen teknisen suunnittelutyön, joka valmistuu syksyllä 2017. Tämän jälkeen on tarkoitus aloittaa rakennussuunnitelma, joka valmistuisi syksyllä 2018. Näin itse kanavan rakennusprojekti pääsisi teoreettisesti käynnistymään 2019, mikäli valtiolta resursoi tähän seuraavan hallituksen budjetista. Saimaan kanavan parannushankkeen arvioidaan kestävän 3-4 vuotta ja nykyisten laskelmien mukaan se maksaisi noin 50 milj. euroa, eli noin 12,5 milj. euroa/vuosi. Saimaan kanavalle on selkeä tarve vielä 160 vuotta eteenpäin!



Antti Vehviläinen, pääjohtaja,
Liikennevirasto

VESITIEKULJETUKSISTA TASA-ARVOINEN LIKENNEMUOTO

LUOTSAUS SAIMAALLA

Tekninen kehitys vesitieliikenteessä ja luotsauksessa on mennyt eteenpäin; nyt tiedetään missä ollaan, paikannus ja seuranta, mutta ongelmana on miten alusta käsitellään kapeissa väylissä ja suluissa. Kaikki ennaltaehkäisevä toiminta on tärkeä, mutta tärkeää on, että laivalta löytyy henkilökuntaa, joka pystyy hoitamaan tilanteen kiperän paikan tullen.

Turvallisuudesta ei pidä tinkiä.

Luotsaustyötä Saimaalla olisi mahdollista tehostaa yhteistyöllä. Linjaluotsauksen lisäksi pitäisi miettiä miten hoitaa tiedon kulku, viranomaisyhteis-työ, osa hoitaa siltoja, osa hoitaa sulkujia – miten voisimme kehittää yhteistyötä esim. M-Pilot toiminnan-ohjausjärjestelmää hyväksi käyttäen.

Autonomiset alukset ja tekniikka kehitty nopeasti. Aluksen koko miehittämisen rooli tulee joidenkin vuosien päästä muuttamaan radikaalisti.

Haastavat Suomen rannikot, kapeat väylät ja talviolosuhteet – näitä ei voida ohittaa teknisillä yleismaailmallisilla ratkaisuilla. Tarvitaan paikallisoosaamista!

SAIMAA ON TÄRKEÄ

Vesitiet on yksi osa kokonaista logistiikka-järjestelmää. Monet maakunnalliset liikenneselvitykset on tehty erillisinä. Olisiko paikallaan liikenneverkkoselvitys, jossa tarkasteltaisiin kokonaisvaltaisesti koko logistiikkaketjua? Sisävesiliikenne tarjoaa mahdollisuuksia, joita meidän pitäisi hyödyntää paljon paremmin. Saimaan alueen kilpailukyvyyn ja jatkuvuus on meidän kaikkien yhteinen asia!

POSITIIVISTA KEHITYSTÄ SAIMAAN ALUEELLA

Suomen Vesitieyhdistys r.y. järjestää perinteisen Talviseminaarin Lappeenrannassa 25.1.2017.

Talviseminaarissa keskustelemme Saimaan alueen kehityksestä, kuulemme viimeisimmistä selvityksistä ja hankealoitteista. Keskustelussa mukana päätöksentekijät, vaikuttajat, toimijat ja asiakkaat. Osallistumismaksu jäsenille on 300,-/hlö ja ei jäsenille 350,-/hlö. Ilmoittautumiset sähköpostitse heli.koukkula@vesitiet.org.



Tero Sikiö, Liikennevirasto



Matti Pajula, Finnipilot Pilotage Oy



EMMA – ITÄMEREN ALUEEN KEHITYSHANKE –

Suomesta hankkeessa ovat mukana Pohjois-Karjalan Maakuntaliitto, Lahden Seudun Kehitys LADEC Oy ja Suomen Vesitieyhdistys r.y. Yhtenä hankkeen pilottina on "Älykäs Saimaa", jossa tarkoituksena on ympäristöä, olosuhteita, toimijoita ja heidän tarpeitaan analysoimalla kartoittaa, millaista tietoa ja millainen tietojärjestelmä tukisi Saimaan rahtikuljetuksia ja liikennöintiä parhaiten. Tässä yhteydessä tullaan alueen kuljetuspotentialista ja uusista mahdollisuuksista eri liikennemuotojen ml. vesitiekuljetusten osalta laatimaan yhteenveto. Toinen ajatus toteutettavaksi EMMA-hankkeen puitteissa on ns. sosio-ekonominen selvitys. Tässä selvityksessä vertailemalla eri kuljetusmuotoja ja logistisia ratkaisuja käydään läpi ympäristöystävällisyys, infrastruktuurin ja ylläpidon kustannukset, turvallisuus sekä merkitys alueelle.



SVY:n VUOSIKOKOUS

pidetään Lappeenrannassa 25.1.2017 klo 9-11.00.

ONHAN SAIMAA VIELÄ HUOMENNAKIN

Saimaan kanava on 160-vuotias hyvinvoiva vanhus, joka on palvellut alueen maakuntia, toimijoita ja asukkaita kunniakkaasti. Nyt on meidän aikamme toimia ja tukea, että Saimaa säilyy elinvoimaisena edelleen. Saimaan alueella asuu lähes 700 000 ihmistä, joista monet saavat elantonsa joko suoraan tai välillisesti Saimaasta. Tarvitaan toimiva infrastruktuuri, tarvitaan käyttäjät ja tarvitaan asiakkaat. Kehitettävää on ja uusia mahdollisuuksia syntyy – ne pitää vain osata hyödyntää yhdessä! – Terveisin Heli



Suomen Vesitieyhdistys r.y., Vattenvägföreningen i Finland r.f., Urho Kekkosen katu 2 C, 7 krs., 00100 HELSINKI, www.vesitiet.org

Toiminnanjohtaja Heli Koukkula-Teixeira, puhelin 050 5903182, sähköposti: heli.koukkula@vesitiet.org

