



Copyright: S. Werner



## EMMA

**EMMA** = **E**nhancing freight **M**obility and logistics in the BSR by strengthening inland waterway and river sea transport and **proM**oting new intern**A**tional shipping services



## *Hankkeen tavoitteet*

- **Lisätä** sisävesiteiden käyttöä ja tunnettavuutta Itämeren alueella
- **Havaita** ja **poistaa** liikennemuotoa rajoittavia pullonkauloja
- **Aktivoida** toimijoita edistämään sisävesitien käyttöä kuljetusketjuissa
- **Edistää** poliittista ja taloudellista tukea sisävesiliikenteelle
- **Kehittää** hallinnollisia rakenteita sisävesitien positiivisen kehityksen edesauttamiseksi
- Kansainvälinen **tietojen** ja kokemusten **vaihto**
- **Nimetä** kustannustehokkaita rakenteellisia kehityskohteita joilla on suuri vaikuttavuus/hinta potentiaali
- **Tuoda esiin** onnistumisia ja menestystarinoita sisävesikuljetuksista

- Kokonaisbudjetti noin 4,4 milj. €
- Kestoltaan 3-vuotinen 03/2016-03/2019
- 21 partneria, 5 maasta
- Pääpartneri: Port of Hamburg Marketing
- Suomipartnerit: Pohjois-Karjalan Maakuntaliitto, LADEC Lahden seudun kehitys ja Suomen Vesitieteyhdistys r.y.
- Rahoitus: EU itämeri-ohjelma, TEM sekä omarahoitusosuus PKML → (Pohjois-Karjalan tulevaisuusrahasto)
- Hankkeella on 48 liitännäispartneria.
- Suomen liitännäispartneriteita: Saimaan Satamat Oy, Liikennevirasto, Hämeen kauppakamari ja Shortsea Promotion Centre (SPC) Finland ja Meritaito

## *Hankkeen toteutus*

- Muodostaa voimakkaampi yhteinen ääni ja parempi asema poliittisessa päätöksenteossa ja yleisessä tietoisuudessa
  - Yhteistyö eri intressiryhmien välillä
  - Tehdä vaikuttamisyhteistyötä Itämeren alueella
  - Äänenä sisävesikuljetukselle
- Parantaa sisävesikuljetuksen kilpailukykyä
  - Vaikutetaan hallinnollisiin ja sääntelystä johtuviin esteisiin
  - Analysoidaan pullonkauloja ja asiakastarpeita
  - Ideoidaan ja muodostetaan uusia palveluita
  - Todistetaan sisävesiliikenteen toteutettavuutta ja vetovoimaa konkreettisin pilottihankkein



Copyright: S. Werner

## WP2 activity 2,7 RIS Finnish pilot



Jukka Hasu  
Project Coordinator  
Regional Council Of North-Karelia



EUROPEAN UNION  
EUROPEAN  
REGIONAL  
DEVELOPMENT  
FUND



Pohjois-Karjalan  
MAAKUNTALIITTO

## *RIS Saimaa*

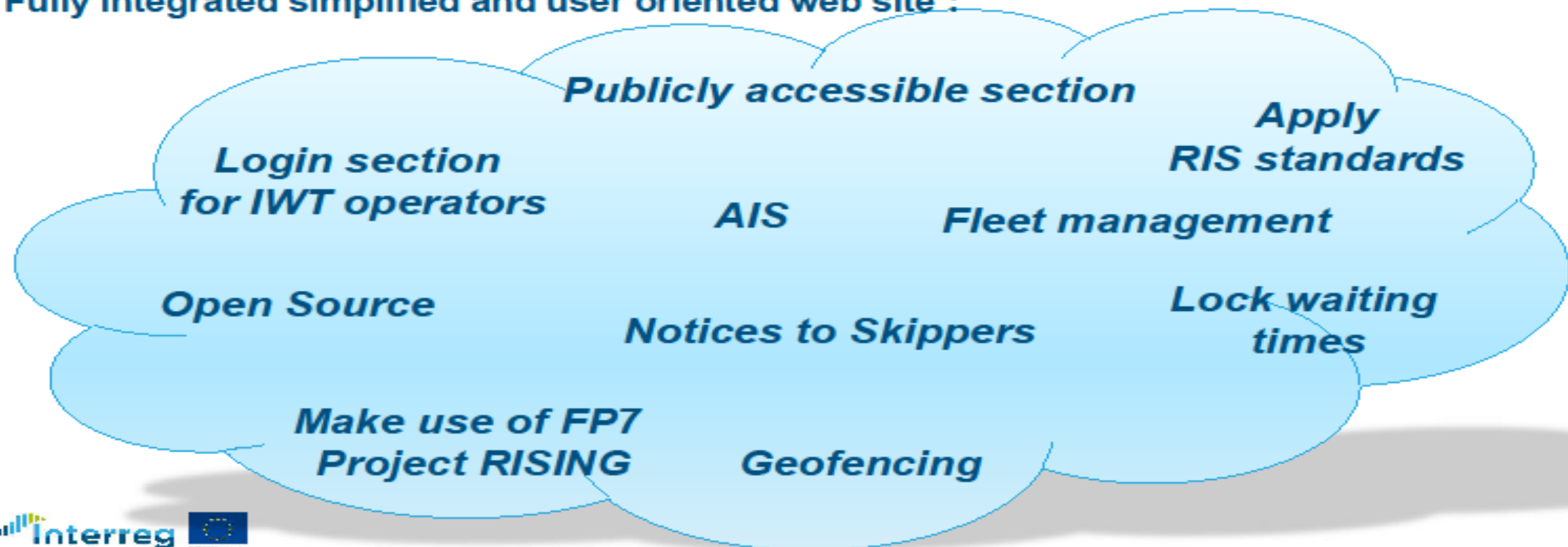
Paikallisiin olosuhteisiin räätälöity Saimaa Information System.

- Koota yhteen tahot jotka hyötyvät tai tuottavat tietoa RIS Saimaaseen
- Selvittää käyttäjien tarpeet ja odotukset → kyselytutkimus
- Hankkeessa on luvattu pilotoida järjestelmää Saimaalla → Demo
- Koostaa muualla käytetyt vastaavan kaltaiset ratkaisut
  - Mm. Saksan pilotti (WP2,activity 3)
  - Hyödyntää saatavilla oleva RIS dataa ja sisällyttää se yhteen web-aplikaatioon mm. Elektroniset kartat (ENC), Alus sijainti (AIS), Kapteeni ilmoitukset (NtS), Vedenkorkeuden tiedot
  - Tonavalla käytössä DoRIS järjestelmä ja mobiilisovellus



Functionality according to the project description

**“Fully integrated simplified and user oriented web site”:**





## *Tulevaisuuden tavoitteita*

- Poliittiset päättäjät ottavat sisävesitien tuoman potentiaalin huomioon linjauksissaan
- Sisävesikuljetus toimii hyvin yhteistyössä maantie- ja rautatiekuljetusten kanssa
- Sisävesikuljetus on toimiva osa kuljetusketjua ja se koetaan helpoksi, tehokkaaksi ja ympäristöystävälliseksi tavaksi kuljettaa
- Saimaan vaikutusalueen raaka-aineille ja teollisille tuotteille ympäristöystävällinen, riskittämpi ja kustannustehokas kulku

## *Hankkeen hyödyt*

- Kansainvälinen yhteistyö, näkökulmat ja ideat kehittämiseen
- Tiedon tuottaminen sisävesikuljetuksia tarvitseville ja harkitseville
- Kansainvälinen yhteistyö ja vaikuttaminen Euroopan tasolla
- Pullonkaulojen samankaltaisuuksien havainnointi ja ratkaisuiden tuominen kaikkien tietoon
- Tiedonvälittäjä sekä oppimisprosessi hyvistä tavoista toimia sisävesiliikenteessä

## *Haasteet*

- Sisävesitien integroiminen ja kehittäminen kuljetusketjujen tarpeisiin
- Pullonkaulat heikentävät kilpailukykyä muihin kuljetusmuotoihin verrattuna
- Tietoisuuden puute poliitikkojen, rahdinantajien ja yleisön keskuudessa
- Maa- ja rautatiekuljetusten organisoinnin helppous ja ketteryys verrattuna vesitiekuljetukseen
- Sisävesikuljetusten markkinoinnin ja lobbauksen nykytila
- Investointien ja innovaatioiden toteutusten puute ja viivästykset estävät integroitumista toimitusketjuihin
- Maakuljetusten parantunut kilpailukyky suhteessa vesikuljetukseen johtuen lähinnä autojen kokonaispainojen kasvusta ja diesel-polttoaineen pitkään jatkuneesta edullisesta hinnasta.

## *Vahvuudet*

- Osa TEN-T ydinverkkoa
- Sisävesisatamien suuri varastointikapasiteetti
- Ruuhkattomat kulkuyhteydet (vapaat laituripaikat, raideyhteydet, tieverkko)
- Kilpailukykyinen varastoinnin hinta
- Satamien ja operaattoreiden korkea palvelutaso ja lisäarvopalvelut
- Väylän hyvä kunto ja edulliset ylläpitokulut
- Tehokas, nopea ja ympäristöystävällinen tapa kuljettaa
- Tehokas ,ammattitaitoinen ja moderni materiaalinkäsittely
- Ongelmanratkaisukyky, joustavuus sekä innovaatiot



## Heikkoudet

- Ympärivuotisuuden puute ja epävarmuus laivauskauden kestosta
- Yksipuolinen kuljetus- ja palvelutarjonta (laatikkoruumat ja hakurahti)
- Laivaajien lukumäärä (metsä- ja kaivannaisteollisuus)
- Houkuttelevuus kuljetusreittinä ja markkinana
  - Markkinointi: vrt. esim. Tonava, [viadonau.org](http://viadonau.org) web sivut+twitter
  - Koordinoivan tahon puuttuminen (kapellimestari)
  - Materiaalivirtojen epätasapaino
  - Varustamoiden pienemmät tuotot vrt. hakurahti Etelä Suomi tai Baltia
  - Saimaan kanavan fyysiset rajoitteet liikenteelle
- Vesitien rooli teollisuuden strategioissa ”se kolmas vaihtoehto” ja nykytilassa pitäytyminen

## *Mahdollisuudet*

- Intermodaali- ja projektikuljetukset → uudet kuljetusvirrat
- Merisatamien kasvu → syöttöliikenne Saimaalta
- Kuljetusmuotojen kehittyminen toisiaan tukeviksi kokonaisratkaisuiksi (ovelta ovelle)
- Digitalisaation tuomat mahdollisuudet ja innovaatiot (esim. alustana kokonaisratkaisuille) → Intelligent Saimaa?
- Uudet kuljetuskäytävät ja materiaalivirrat
- Palvelutarjonnan monipuolistuminen (uudet laivatyytit)
- Kanavan ja vesiväylien aukiolon pidentäminen kohti ympärivuotisuutta ja luotettavan tiedon tuottaminen aukioloajoista



## *Mahdollisuudet*

- Tekniset parannukset kanaviin, väyliin, satamiin ja muiden liikennemuotojen risteymäkohtiin
- Laivaajien yhteiskuljetusten yleistäminen
- Näyteikkunana Suomalaiselle osaamiselle ja innovaatioille: Jäänmurto, materiaalinkäsittely, laivanrakennus, teknologiaratkaisut, tietoliikenne, väylien ylläpito ja kunnostus.
- infrahankkeiden vaikutusarvioinnin uudistaminen ottamaan paremmin huomioon ulkoiset vaikutukset (aluetalous, työllisyys, onnettomuudet ja päästöt)
- TEN-T verkon ja sen mahdollistaman rahoituksen hyödyntäminen



## Uhkia

- Materiaalivirrat siirtyvät pysyvästi muille kuljetusmuodoille → sisävesiliikenne vähenee
- Keskitetty SCM → Saimaa tietoisuuden katoaminen (väylän markkinointi korostuu entisestään)
- Investointi- ja sitoutumishaluttomuus sekä kuljetusmuodon kilpailukyvyn heikkeneminen:
  - Saimaalla operoivien laivojen sukupuutto
  - Satamien, operaattoreiden ja varustamoiden heikko kannattavuus
  - Infran ja kaluston vanheneminen, palvelutason heikkeneminen ja alan erikoisosaamisen katoaminen
- Vakava onnettomuus/ympäristöhaitta sisävesillä ja sen vaikutukset yleiseen ilmapiiriin ja toiminnan



## *Kehitysaskeleita*

- Kohti laivauskauden pidentämistä
  - Jäänmurto toiminnan ja kaluston kehittyminen
  - Saimaan kanavan toiminnan jatkuva parantaminen (mm. uudet alaportit, pulputtimet, muurin lämmitys)
- Laivaajat yhdistävät kuljetuksiaan (synergiaedut ja laivausten tiheämpi frekvenssi)
- Muiden teollisuudenalojen kiinnostuksen lisääntyminen kaivannais- ja metsäteollisuuden lisäksi
- Joensuun syväsataman kehittäminen (raideyhteys, laituri sekä uudet varastointialueet)
- Greenpark yrityspuisto Joensuun syväsataman välittömässä läheisyydessä ja satama sen mahdollisena vetovoimaisuus tekijänä

KIITOS!

