

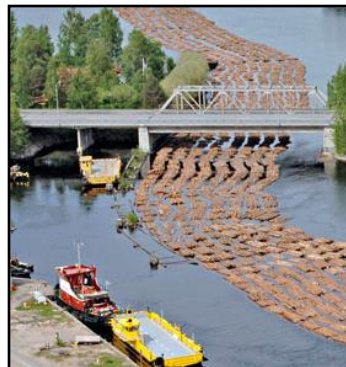


Suomen Vesitietoyhdistyksen uutiskirje nro 1/2014

Suomen Vesitietoyhdistyksen tavoitteena on vesiliikenteen ja sen toimintaedellytysten edistäminen, kehittäminen ja tarkoituksenmukainen hyödyntäminen sekä rannikolla että sisävesillä.

Suomi on tuhansien vesistöjen maa, eikä vesitie kulu

Kilpailu kiristyy alalla kuin alalla. Pitää pystyä toimimaan kustannustehokkaasti, ympäristöä ja kestävä kehityksen ajattelua unohtamatta. Vesiteiden käyttöaste Suomessa on edelleen paljon alhaisempi kuin monessa muussa Euroopan maassa esimerkiksi. Tässä on haasteita, mutta ennen kaikkea mahdollisuuksia.



Yhdistyksen vuosikokous pidettiin Lappeenrannassa 22.1.2014

Toiminnan ja jäsenten aktivointi sekä tiedottaminen nostettiin Lappeenrannassa 22.1.2014 pidetyssä Suomen Vesitietoyhdistyksen sääntömääräisessä vuosikokouksessa vuoden 2014 tärkeimmiksi kehittämiskohteiksi yhdistyksen toiminnassa.



Kokouksen valitseman puheenjohtajan, **Seppo Pirosen**, johdolla käytiin läpi vuoden 2013 toimintakertomus ja talous ja vastaavasti vahvistettiin vuoden 2014 toimintasuunnitelma ja budjetti. Kokouksessa päätettiin jäsenmaksujen suuruudet ja vahvistettiin hallituksen kokoonpano vuodelle 2014.



Hallituksen puheenjohtajana jatkaa **Kyösti Vesterinen** ja hallituksen jäseninä jatkavat: Timo Hatva, Oscar von Hertzen, Kristian Hällis, Jukka Kallio, Pekka Koskinen, Seppo Kykkänen, Hannu Lappalainen, Auvo Muraja, Jussi Mälkiä, Markku Pennanen ja Reko-Antti Suojanen. Uusiksi hallituksen jäseniksi valittiin Anna Näsi, Yara Suomi, Jyrki Ranki, Metsä Fibre, Peter Seppälä, Kuopion Energia ja Tiina Tuurnala, Liikennevirasto.

Vuoden 2014 Toimintasuunnitelma

Yhdistyksen tavoitteena on toiminnan kokonaisvaltainen kehittäminen jäsenkunnan tarpeita ja edunvalvontaa vastaamaan sekä tulla valtakunnallisesti tasavertaiseksi muiden vastaavien edunvalvontaorganisaatioiden kanssa. Toiminnassa tullaan käynnistämään eri osaamisalueita koskien asiantuntijafoorumitoiminta. Tavoitteena on osallistua, ottaa kantaa ja vaikuttaa vesiliikenteen kehittämiseen. Foorumit voivat toimia alueellisesti tai toimialakohtaisesti ja niiden työn tuloksena voi syntyä selvitys, kannanotto, lausunto tai esimerkiksi laajalle kuulijakunnalle suunnattu seminaari. Hallitus päättää aiheet ajankohtaisuuden mukaan ja kutsuu jäsenet ja mahdolliset ulkopuoliset asiantuntijat koolle.



Yhdistys jatkaa edelleen seminaari- ja verkostoitumistilaisuuksien sekä opintomatkojen järjestämistä. Viime vuonna perinteisen talviseminaarin lisäksi yhdistys järjesti yhteistyössä Liikenneviraston kanssa paljon positiivista palautetta saaneen kutsuseminaarin Kuopiossa. Tätä yhteistyötä tullaan jatkamaan ja entisestään tiivistämään.

Myös opintomatka – tutustuminen Viron ja Venäjän Suomenlahden satamiin – sai kiitosta. Matka oli ollut hyvin mielenkiintoinen ja valaiseva. Kuva: Muugan satama. Tälle vuodelle on alustavasti kaavailtu matkaa Arkangeeliin ja Murmanskiin.

Suomenlahden etelärannikon satamien ja Venäjän sisävesiliikenteen muutokset kiinnostivat

Yhdistyksen perinteinen talviseminaari kokosi 22.1.2014 Lappeenrannan kaupungin valtuustosaliin asiantuntijoita, toimijoita, vaikuttajia ja päätöksentekijöitä keskustelemaan aiheesta **Suomenlahden etelärannikon satamien ja Venäjän sisävesiliikenteen vaikutukset Suomen teollisuuden logistiikkiin ratkaisuihin.**

Lappeenrannan kaupunginjohtaja Kimmo Jarva avasi seminaarin toivottamalla kaikki osallistujat lämpimästi tervetulleiksi Suomen Vesitieyhdistyksen perinteiseen talviseminaariin Lappeenrantaan.



Antero Pulkkanen, seminaarin vastuullisena järjestäjänä, esitteli päivän ohjelman ja toivotti omasta puolestaan osallistujat ja erityisesti seminaarin venäläiset vieraat tervetulleiksi tilaisuuteen. SVY:llä on pitkät perinteet vesitieliikenteen kehittämiseen liittyvästä yhteistyöstä venäläisten kanssa.



Aleksander Kuznetsov, Admiral Makarov State Maritime Academy:n professori kertoi esityksessään Venäjän sisävesiliikennejärjestelmän ongelmista integroitua globaaliin, alueelliseen ja kansalliseen konttiliikennejärjestelmään. Maapallon pinta-alasta yli 70% on veden peitossa, mikä tekee vesiliikenteestä tärkeän. Kuljetuksia ja eri kuljetusmuotoja pyritään integroimaan, vaaditaan kapasiteetiltaan yhä suurempia laivoja ja parempaa kustannustehokkuutta. Uusia terminaaleja, varastoalueita ja satamakenttiä suunnitellussa tulee huomioida eri kuljetusmuotojen kehitysvaiheet ja seurata mitä muualla maailmassa ja ympärillämme tapahtuu.

Kiina, jossa on maailman suurin sisävesiliikenneverkosto, kuljetetaan pääasiassa bulkkia. USA, joka on sisävesiliikenneverkostoltaan toiseksi suurin, kuljetetaan ainoastaan bulkkia. Euroopassa (sininen alue) asuu noin 110 milj. asukasta. Sillä alueella tehdään kaikkein innovatiivisimmat vesitieliikenne- ja ratkaisut. Venäjän maansisäisestä konttiliikenteestä raiteita pitkin kuljetetaan noin 5%, autolla noin 95% ja sisävesiä pitkin 0%. Ilmaston muutos tulee myös ohjaamaan kuljetusreittien muodostumiseen.

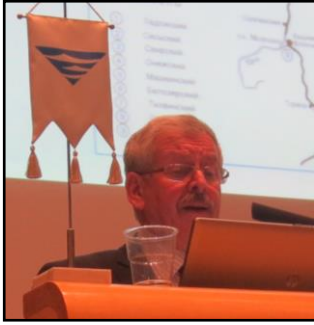


Pietarin alueen satamapasiteetti on ylikuormitettu. Tässä yhtenä mahdollisena ratkaisuna Kuznetsov pitää sisävesi- ja satamaliikenteen rahtien konsolidointia. Sisävesiliikenteen ongelmana on kuitenkin sen sesonkiluonteisuus. Venäjän sisävesireitit ovat avoinna noin 6 kk/vuodessa, tai jopa vähemmän. 60% kaikesta Pietariin tulevasta rahdista menee Moskovaan. Pietarin uudesta satamasta on suora yhteys Moskovan kehätielle – välimatka on 400 km.



Mikhail Pimonenko, North-West Russia Logistics Development Center:n johtaja kävi esityksessään läpi Luoteis-Venäjän sisävesireittejä. Valkoinen meri – Itämeri - reitti otettiin käyttöön jo 1933, koko reitin pituus on 227 km, reitillä on 19 sulkua ja erilaisia siltamekanismeja. Reitillä kuljetetaan pääasiassa bulkkia, eikä juurikaan kontteja. Osa sulkujen puuosista on jo huonossa kunnossa ja ne vaativat korjausta. Volga - Itämeri -reitti otettiin käyttöön 1964, reitin pituus on 861 km ja reitillä on 10 sulkua. Keskimääräinen navigointi aika vuodessa on 209 vrk. Pietari on osoittautunut reitin pullonkaulaksi, sillä laivat joutuvat usein odottamaan ja kääntyminen saattaa kestää jopa 2-3 vuorokautta.

Pohjoinen reitti kiinnostaa. Sitä pidetään uutena merten moottoritienä Aasiaan ja Eurooppaan. Liikennöintimäärät ovat kasvaneet viime vuosina voimakkaasti. Konttiliikenteen kehityksen kannalta EU:n ja Venäjän välinen Great European Container Ring –hanke on myös seuraamisen arvoinen.



Evgeny Brodskiy, Volga-Baltic Administraationin johtaja esitteli kollegansa Igor Cherenkov laatiman esityksen pohjalta Volga-Baltic reitin hydraulisten mekanismien kunnostuksesta. Kyseisellä reitillä on jopa 60 sulkua ja porttia. Kuljetusmäärät ovat kasvaneet viime vuosina. Viime vuonna reitillä kuljetettiin yli 22 milj. tonnia. Kesä-heinä-elokuu ovat vilkkaimmat kuukaudet tällä reitillä. Samanaikaisesti väylällä voi olla jopa 250 alusta. Väylän kunnostukseen on panostettu paljon, kaikki metallirakenteen ja koneet on uusittu, ankkurointiseinä on korjattu, uuden rinnakkaisen linjan rakennustyöt on aloitettu, milloin se valmistuu, siitä ei ole vielä tarkkaa tietoa.

Evgeny Brodskiy kävi läpi myös alusturvallisuuteen liittyviä asioita. Venäjän sisävesialueet jaetaan 16 eri piiriin. Jokiliikenteen tiedottaminen on Euroopan palvelun tasolla. Volga-Itämeri -väylän tukirankana on koko reitin kattava telekommunikaatioverkosto. Järjestelmän ylläpitoon käytetään paljon panoksia, jotta voidaan turvata navigointi ja myös auttaa tarvittaessa. Venäjän VTS keskuksista monet toimivat ympärivuorokautisesti.



Seminaarin paneelikeskustelussa yleisö sai esittää kysymyksiä venäläisille vieraille.

Saimme tietää mm. että Venäjän vesireiteillä liikennöivillä aluksilla tulee aina olla venäjänkielentaitoinen henkilö. Lisäksi pitää olla laita, jossa 300 MHz radiotaajuus. Rahtia kuljetettaessa tulee luonnollisesti vaadittavien asiakirjojen olla kunnossa.

Kuulimme myös, että Venäjän liikenneministeriö ja Venäjän valtio panostavat tällä hetkellä sisävesiliikenteen väylien kehittämiseen. Lokakuussa 2013 hyväksyttiin Sisävesiliikenteen kehitysstrategia vuoteen 2030. Alusten kuntoon ja niiden valmiuksiin liikkua sekä sisävesiväylillä, matalissa vesissä, että merellä tullaan kiinnittämään erityistä huomiota.

Tässä pitää huomioida mm. satama-aldaiden koot, laivojen koko ja syvyydet, mahdollisuus käyttää hinaajaa, syvyydet ja leveydet reiteillä vaihtelee, ympäristövaatimukset ja eri polttoainevaihtoehdot.

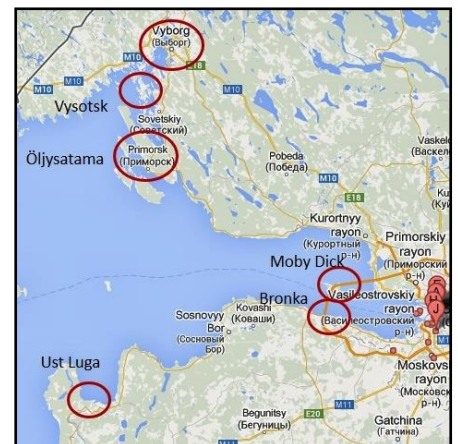
Varustamotoiminta ja laivojen rakennus on Venäjällä yksityistä toimintaa, mutta vesiväylien ja infran kunnossapito on valtion hoidettava. Esimerkiksi Volga-Balt reitin kunnostustyöt on tehty täysin valtion budjetista saadulla rahoituksella.

Venäjällä on luotsipalvelua tarjoavia kaupallisia yhtiöitä. Volga-Balt Administration on valtion alainen organisaatio ja valvoo liikennöintiä Nevalla. Tästä ollaan hyvin tarkkoja. Nevalla ei saa liikennöidä kukaan, ei venäläinen eikä ulkomainen, ellei laivalla ole Volga-Baltin luotsia paikalla. Nevalla saattaa olla jopa 25-40 alusta peräkkäin, joskus lastina on vaarallisia, ympäristöhaitallisia aineita, Pietarin sillat ovat ylhäällä suhteellisen lyhyen ajan, käytännössä ope-rintiaika on keskiyöstä klo 4 aamulla.



Pekka Koskinen, Talent Vectialta kuvasi esityksessään Suomenlahden satamat nyt ja huomenna kilpailutilanteen muutosta lähitulevaisuudessa. Viron, muiden Baltian maiden ja Pietarin satamat Suomenlahdella kasvavat ja kehittyvät. Satamissa on käytössä uusinta teknologiaa, laajoja konttikenttiä ja suoria maantie- ja rautatieyhteyksiä sisämaahan. Hänen näkemyksenä on, että tulevaisuudessa Suomen konttiliikenne tulee keskittymään Helsinkiin, Vuosaaren satamaan. Virossa on odotettavissa matkustaja- ja rahtiliikenteen eriytyminen jollain aikavälillä. Matkustajaliikenne tulee edelleen Tallinnaan, vanhaan satamaan, mutta

rahtiliikenne siirtynee Muugaan ja edelleen uuteen rakenteilla olevaan konttisatamaan 3-4 vuoden aikajänteellä. Kunda toimii bulkksatamana ja Sillamäen satamassa on myös laajennussuunnitelmia konttiliikennettä silmällä pitäen. Nämä muutokset tulevat heijastumaan Suomen kilpailu- asemaan varmasti. Samoin Venäjän Suomenlahden satamat: Ust Luga, Primorsk, Pietari, Bronka, Moby Dick, Vysotsk ja Viipuri. Bronkan rakenteilla olevan kontti- ja roro-liikenteen sataman suunnitelmat ovat mittavat ja Pietarin satamasta konttiterminali tulee siirtymään Bronkaan, jonne ajavat suuret alukset, mikä edelleen vaikuttaa feeder-liikenteen rakennemuutokseen. Mitä Suomen valtion ja suomaisten logistiikkayritysten pitäisi tehdä, että säilytämme asemamme tässä lajissa?





Thomas Erlund, Liikennevirastosta kertoi VTS-liikenteenohjausjärjestelmän hyödyistä merellä ja sisävesillä. Liikennevirastolla on kolme meriliikenteenohjausyksikköä: Suomenlahden meriliikennekeskus Helsingissä, Länsi-Suomen meriliikennekeskus Turussa ja Saimaan Vesiliikennekeskus Lappeenrannassa. Meriliikenteen ohjausjärjestelmä on kattava ja eri viranomaistahojen ja satamien kanssa tehdään yhteistyötä ja jaetaan tietoa. Kaiken tavoitteena on vesillä liikennöinnin sujuvoittaminen. Vuoden 2014 yhtenä tavoitteena on yhteistyön syventäminen ja edelleen palvelun parantaminen jäänmurron ja luotsauksen kanssa. GOFREP – mandatory Ship Reporting System in the Gulf of Finland – Viron, Venäjän ja Suomen käyttämä Suomenlahden meriliikenteen ohjausjärjestelmä on tuottanut erinomaisia tuloksia ja mahdollisiin onnettomuustilanteisiin on pystytty puuttumaan ajoissa ja ohjaamaan alus oikealle reitille. ENSI = reittisuunnitelmien jako meriliikenteen ohjauksen kanssa on uusi Liikenneviraston uusi hanke. Yhteistyössä ovat mukana myös Liikenne- ja viestintäministeriö ja Nurminen Säätiö.



Jukka Väisänen, Liikennevirastosta alusti jäänmurron haasteista ja hyödyistä taloudelle. Ympäristö asettaa omat vaatimuksensa kalustolle ja henkilöstölle; jääluokitus, ympäristömääräykset ja päästörajoitukset jne. Talviliikenteen tukitoimista Väisänen korosti reaali-aikaisen tiedottamisen merkitystä eri osapuolten välillä esim. jääolosuhteista. Hän myös kyseenalaisti talvisatama -luokituksen tarpeen. Suomessa on 23 talvisatamaa. Ruotsissa ei ole käytössä satamien talvi -merkintä.

WINMOS = Winter Motorways of the Seas on EU:n rahoittama projekti, jossa tehdään tutkimusta ja konkreettisia toimenpiteitä talvimerenkulun kehittämiseksi.

Riittävä avustuskapasiteetti, kuljetusketjun yhtenäisyys, oikean tiedon saanti oikeaan aikaan, osaamisen/kokemus ja yhteistyö eri osapuolten välillä takaavat kuljetusketjun sujuvuuden.



Esko Pettay, Meriaurasta kertoi laivojen vaihtoehtoisista polttoaineista ja energiatehokkuudesta. Hän muistutti, että ympäristön lisäksi myös talous, ilmaston muutos, Suomen sijainti, kauppataase, huoltovarmuus jne. ovat asioita, miksi on syytä miettiä ja tutkia vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttömahdollisuutta tarkemmin.

Ongelmia on. Esim. maakaasun tuotantovaiheessa ilmakehään pääsee vuotamaan metaania, joka on kasvihuonepäästöjä monikertaisesti haitallisempi; rikkipesurit taas vähentävät laivojen energiatehokkuutta ja lastikapasiteettia.

Suomen näkökulmasta puupohjaiset polttoaineet ovat mielenkiintoinen vaihtoehto. Toinen mielenkiintoinen mahdollisuus on jättepohjaiset polttoaineet, josta saatava biopolttoaine on toiminnaltaan raskasta polttoainetta vastaava, mutta päästöiltään huomattavasti pienempi. Biokaasua voidaan tuottaa lähestulkoon mistä tahansa eloperäisestä aineesta, ja esim. kalanperkuujätteiden jatkojalostuksesta on saatu hyviä tuloksia.

Kanavavaltuutetun keskustelutilaisuus

Seminaarin päätteeksi oli järjestetty kanavavaltuutettu **Harri Pursiaisen** keskustelutilaisuus. Hän kertoi, että Saimaan kanavavaltuutettujen asialistalla on mm. liikennekauden pidentäminen ja talviliikennöinnin mahdollisuudet. Erillisiä kehittämisvaroja kanavauudistuksia varten ei LVM:llä ole, mutta kanavan suhteen ei viime aikoina ole ollut ongelmia. Kuljetusmäärissä tuonti on kasvanut. Saimaan kanavaliikenteen osalta venäläiset viranomaiset eivät ole vielä tehneet lopullista päätöstä laivojen selvitys- ja rajatarkastuspisteestä. Yhteistyö venäläisten kanssa on erittäin hyvää ja tiivistä. Tapaamisia ja yhteydenpitoa on lähes viikoittain. Eri liikennemuodoilla on omat työryhmänsä. Yhteistyössä on voimassa ns. läheisyysperiaate, eli asiat ratkaistaan siellä missä ne ovat. Venäjällä ollaan kovasti kiinnostuneita älyliikenteestä ja uusista arktisista yhteistyömahdollisuuksista.



Saimaan kanava-vahdin ansiomerkki Antero Pulkkaselle

Liikennevirasto myönsi **Antero Pulkkaselle** Saimaan kanavavahdin ansiomerkkin ansiokkaasta työstä Suomen vesitieliikenteen asioiden aktiivisesta ajamisesta. Myönnetty arvomerkki oli järjestyksessä 92. Suomen Vesitieyhdistys kiitti pitkäaikaista toiminnanjohtajaa kutsumalla hänet yhdistyksen ainaisjäseneksi.



Verkostoitumista ja vapaata keskustelua seminaarin jälkeen

Seminaarin päätteeksi osallistujat oli kutsuttu verkostoitumaan ja nauttimaan pientä iltapalaa.



Saimaan kanavan liikennekauden päättäjäiset

Liikenneviraston järjestämiä Saimaan kanavan liikennekauden päättäjäisiä juhlustettiin Ilistoen kerhotalolla Saimaan kanavan vuokra-alueella 23.1.

Saimaan kanavavaltuutetut **Harri Pursiainen**, Suomen liikenne- ja viestintäministeriön kansliapäällikkö ja **Sergey Aristov**, Venäjän Federaation varaliikenneministeri kiittivät kaikkia Saimaan kanavan toimijoita, käyttäjiä ja työntekijöitä hyvästä yhteistyöstä. Kuljetus- ja liikennöintimäärät kanavalla ovat nousussa.

Liikenneviraston pääjohtaja **Antti Vehviläinen** ojensi **Liisa Pennaselle** Suomen presidentin tervehdyksenä Suomen valtion virka-ansiomerkin pitkäaikaisesta ja ansiokkaasta työstä Liikenneviraston tulkkina.

Suomen Vesitietoyhdistyksen puheenjohtaja **Kyösti Vesterinen** vei **Sergey Aristoville** yhdistyksen tervehdyksen, kertoi lyhyesti yhdistyksen toiminnasta ja tavoitteista ja lahjoitti varaministerille yhdistyksen virallisen pinssin.

SVY:n tiedottaminen

Olette juuri lukenee läpi yhdistyksen tämän vuoden ensimmäisen uutiskirjeen. Toivottavasti lukeminen oli mieluista. Tätä käytäntöä on tarkoitus jatkaa. Yhdistyksen kotisivut on uudistettu. Sieltä löytyy tietoa yhdistyksen tapahtumista, tilaisuuksista ja aineistoista. **Käykääpä tutustumassa www.vesitiet.org**

Terveisin toiminnanjohtaja **Heli**

Puhelin: 050 5903182 ja s-posti: heli.koukkula@vesitiet.org

