



Suomen Vesitietoyhdistyksen uutiskirje nro 2/2014 -

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

Yhteistyötä tarvitaan myös vesiteillä

Kilpailu kovenee vesiteillä entisestään, direktiivit ja säädökset asettavat haasteita toimialalle, väylien kehittämisellä, palvelutarjonnalla ja hinnoittelulla voidaan vaikuttaa tavaravirtoihin. Miten Suomi vastaa näihin haasteisiin? - **YHTEISTYÖLLÄ ja VOIMAVAROJEN TEHOKKAALLA KÄYTÖLLÄ** - Yhteistyötä tarvitaan viranomaisten ja elinkeinoelämän harjoittajien kesken,

eri kuljetusmuotojen välillä ja ennen kaikkea kansallisesti ja kansainvälisesti.



Pohjoinen merireitti – ollako vaiko eikö olla?

Suomen Vesitietoyhdistyksen tämän syksyinen opinto- ja tutustumismatka suuntasi kansainvälisille vesille pohjoiseen. Kävimme 11.–13. syyskuuta tutustumassa paljon puhuttaneeseen Pohjoiseen merireittiin ja sen kehittyessä avautuviin mahdollisuuksiin. Kolmen päivän matkalle kertyi linnuntietä pitkin peräti 3660 km.

Ensimmäinen pysähdyspaikkamme oli Kirkenes Norjassa, eli Kirkkonieni, jossa tapasimme yritysedustajia ja saimme kattavan yhteenvedon alueen kehityssuunnitelmista.

Kirkenes Business Parkin toimitusjohtaja **Terje Meyer** esitteli vuonna 2000 perustetun yrityspuiston, jossa toimii 85 yritysjäsentä. Business

Park toteuttaa useita kehityshankkeita vuodessa ja toiminta rahoitetaan jäsenmaksuilla, julkisella rahoituksella ja projektirahoituksella. Business Park toimii alueen yritysten edustajana toteuttaen kehitys- ja tutkimushankkeita, kouluttaen ja verkottaen osapuolia. Viime vuonna liikevaihto oli 6-7 milj. NOK. Kirkenes kasvaa ja kehittyä voimakkaasti. Joillakin toimialueilla on pulaa koulutetusta työvoimasta. Pohjoisen meritien avautuminen ja kehittyminen on tärkeä ja se on myös huomioitu kansallisessa kuljetusohjelmassa. Työvoiman vapaata liikkuvuutta pidetään todella tärkeänä pohjoisten alueiden kehittymisen kannalta.

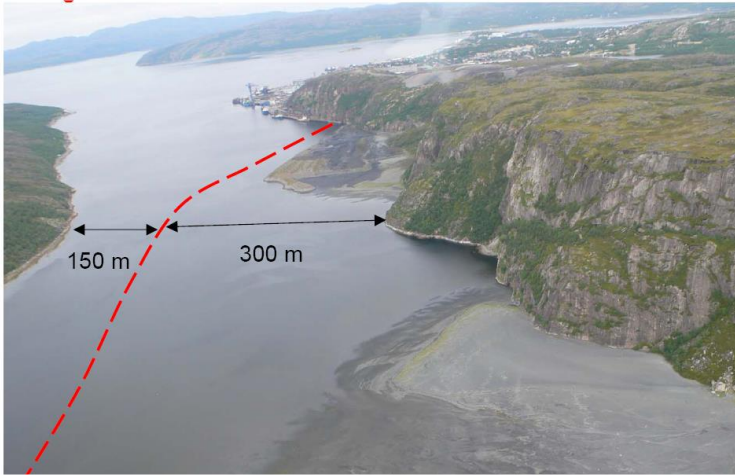


TSCHUDI
KIRKENES

Tschudi Kirkenes AS:n toimitusjohtaja **Audun Celius** esitteli yrityksen ja kertoi kehityssuunnitelmista Kirkenesissä. Tschudi Group on vuonna 1883 perustettu offshore, shipping ja logistiikkayritys. Yrityksellä on muutama oma alus ja se on keskittynyt erilaisiin kuljetuksiin itä-länsi -akselilla, Baltiassa, Venäjällä ja IVY-maissa. Pääkonttori sijaitsee Tallinnassa, Estonian Shipping Company.

Tschudi osti Sydvaranger AS:n vuonna 2006 ja öljykuljetukset aloitettiin alueella 2007. Tschudi on osa ”Northern Iron” konsernia, joka listattiin pörssiin Australiassa vuonna 2008.

Miksi pohjoiseen? Pohjoinen meritie, ilmaston lämpeneminen ja jäätikön sulaminen, alueen kasvava kaivos-toiminta, laaja alue ja tarvetta on ihmisten/työvoiman ja tavaran kuljettamiseen, Venäjän mittavat öljykentät, niiden huolto, tutkimustyö alueella jne. Arktinen alue tarjoaa paljon mahdollisuuksia. Tänä vuonna Kirkenesin satamaan on tehty 400 aluskäyntiä – 2,5 milj. tonnia yleisrahtia. Tschudi on aktiivisesti mukana Yamalin niemimaalle nousevassa Sabettan LNG sataman rakennushankkeessa logistiikkapalvelujen tarjoajana.



KILA - Kirkenes Industria Logistics Area: 1.000.000 m² maa-alue ja 600 m syvälaiteita - Pohjoisen merireitin logistiikkakeskus, joka tulee palvelemaan merikuljetuksia ja tukemaan öljy- ja offshore -liiketoimintaa. Suunnitteilla on myös öljy- ja LNG-terminaalin rakentaminen. Terminaali on tarkoitus ottaa käyttöön vuonna 2018.

Ismo Haaparanta on toiminut 2,5 vuotta **Sydvaranger Gruve AS:n** toimitusjohtajana Kirkenesissä ja on viihtynyt hyvin. Norjassa palkkataso on noin 15-20% korkeampi kuin Suomessa, mutta vastaavasti myös elintasokustannukset ovat korkeammat kuin Suomessa

Sydvaranger AS tuottaa erittäin korkealaatuista rautamalmia ja rautakonsentraattia. Sydvaranger hoitaa lähes kaiken täysin itsenäisesti, ainoastaan poraus- ja räjäytystyöt on ulkoistettu. Yritys on panostanut paljon turvallisuuteen. Tuotannosta suurin osa menee laivoilla Kirkenesistä Eurooppaan. Yleisesti Kirkenesin alueella on paljon erilaisia kehityshankkeita öljy-, energia- ja kaasusektoreilla. Rautatieyhteys Suomen ja Kirkenesin välillä olisi hyvä, jotta saataisiin turvattua varaosalogistiikka ja henkilöstön liikkuminen.

[Kiertoajelu Sydvaranger AS:n kaivosalueella.](#)



OAO Norilsk Nikel Murmanskin kuljetusyksikön johtaja **Vyachesav Konoplev** otti SVY:n delegaation vastaan. NN Kuljetusyksikkö on perustettu 2005. NN omistaa 5 jäämurtoluokan alusta, satama-alueen, jossa lastauslaiturit, konttikenttä, toimistotilat ja terminaali/varastorakennus. Ensimmäinen jäämurtoluokan alus on Aker Yardsin Suomessa rakentama alus, ja neljä 14,500 tonnin alusta ja tankkeri on rakennettu Saksassa. Alusten jäämurto-vahvuus on 1,5 metriä, 1-2 solmun vauhdissa.

Pääasiallinen rahti koostuu raaka-aineista, jalo- ja värimetalleista, joita viedään eri puolille Venäjää ja kansainvälisille markkinoille. Nikkeliä ja kuparia tuodaan Siperiasta Norilskin tehtailta meritse Murmanskiiin, josta se viedään edelleen Rotterdamiin/Hampuriiin, Euroopan markkinoille.

Rahdin purku/lastaus vie noin 3-4 päivää. Sataman kapasiteetti on 1,5 M tonnia/vuosi. Satamasta on rautatieyhteys Venäjän päärautateille. Norilskilla on tehdas Harjavallassa, Suomessa, josta on rautatieyhteys Murmanskiiin. Murmanskista raaka-aineet viedään rautateitse Harjavallaan.

Mikhail Khomenko, Talnah -aluksen kapteeni kertoi, että Norilsk Nikelin alukset ovat maailman ensimmäisiä jääluokan Arc7 konttialuksia, ja Talnah -aluksessa on Aker Arctic Technologyn suunnittelema Azipod -potkurilaitte. Matka Murmanskin ja Dudinkan (Jenisei-joella) välillä kestää talviaikaan noin 5-7 päivää. Vuonna 2010-2011 NN:n Talnah -alus kulki koko reitin Murmanskista Kiinaan Pohjoista meritietä ilman jäämurtajan avustusta. Norilsk Nikelin alukset ovat osallistuneet myös arktisen alueen tutkimukseen.



Kiertoajelulla **JSC Murmansk Commercial Seaport**:ssa **Taras Jerchenkon**, asiantuntija, **Tatyana Gerasimchukin**, kaupallisen osaston johtava insinööri ja **Andrei Dotsenkon**, kaupallisen osaston päällikkö opastamana. Murmanskin satama täyttää 100 vuotta, se on vuoden vanhempi kuin itse Murmanskin kaupunki. Pääasiassa sataman kautta kulkee irtorahtia ja hiiltä. Vuonna 2013 satamassa käsiteltiin 17 milj. tonnia rahtia. Tästä suurin osa on hiiltä, jonka osuus oli 13 milj. tonnia. Viime vuonna hiiltä kulki sataman kautta ennätysmäärä. Yhden aluksen vetoisuus on noin 150 000 tonnia. Kivihiili tulee Kuzbassista (6000 km päästä), ja Murmanskista se lähtee vientimarkkinoille Eurooppaan meriteitse. Murmanskin satama on rahtiliikenteen solmukohta.



Se on Venäjän pohjoisin satama ja se toimii ympärivuotisesti, se ei jäädy. Satamassa on kaksi syvälaituria, syväys 13-14,5 m, joilla voidaan käsitellä isompia aluksia. Satamassa on 16 laituripaikkaa. Satamassa työskentelee 1500 henkilöä. Satamasta on rautatieyhteys. Parhailaan on käynnissä sataman modernisointi ja laitteistoa uusitaan, liukuhihnakuljettimia, nostureita – suunnitelmat on budjetoitu vuoteen 2020. Tavoitteena on laivan saumaton ja nopea purku/lastaus ja samalla nostaa sataman kapasiteettia 20 milj. tonnia/vuodessa. Rahtimäärät ovat pysyneet melko stabiileina viime vuosina, mutta kasvua haetaan esim. romumetalli, kivi ja sepeli sektorilta.



Dmitry Baryshev, JSC MCS:n tytäryhtiön **Agrosferan** varatoimitusjohtaja esitteli apatiittikonsentraatin ja mineraali-lannoitteiden sekä niiden raaka-aineiden käsittelyä varten satama-alueelle rakennetut erityissiilot ja lastinkäsittelyjärjestelmät. Laiturilta on ratayhteys siiloon. Käytössä on erityisvaunuja, jotka ovat tiiviisti suljettuja, ettei niihin pääse ilmasta kosteutta. Mineraali-lannoitteita ja raaka-aineita tuodaan rautateitse Cherebovetsista, Vologdan alueelta (2000 km), Saratovin alueelta (4000 km). Satamassa ne varastoidaan siiloihin ja lähetetään edelleen ympärimaailman meritse. Merilogistiikka on tärkeä, laivojen on oltava ajoissa lastausvalmiina.

Ryhmämme pääsi tutustumaan ensimmäiseen venäläiseen ydinjäänmurtaajaan "Lenin", joka nykyisin toimii museona. Ydinjäänmurtaaja valmistui 1959 ja seilasi 55 vuotta merillä, vastasi jäänmurrosta pohjoisilla merialueilla, oli mukana useissa tutkimusmatkoissa ja pelastusoperaatioissa. Venäjällä on 10 ydinkäyttöistä jäänmurtaajaa, joista tämä Lenin siis ensimmäinen. Ydinjäänmurtaajissa poltto-aine riitti noin 5-6 vuodeksi. Jäänmurtaajalla oli 110 henkilöä töissä. Useissa tehtävissä oli tuplamiehistö: kokeneita merenkävijöitä ja oppipoikia.



Rosatomflotin Capt. Andrey Smirnov, Deputy Director for Fleet Operations, lahjoitti SVY:lle taulun, jonka hallituksen puheenjohtaja Kyösti Vesterinen vastaanotti.

Mihail Belkin kertoi **Rosatomflotin** tärkeimmistä hankkeista, jotka keskittyvät pääasiassa Yamalin niemimaan LNG, maakaasu- ja öljyesiintymien raaka-aineiden kuljettamiseen. Murmanskista matka Pohjoisnavalle kestää 91 tuntia. Jääolosuhteet pohjoisilla merialueilla ovat vaihdelleet vuosittain, esimerkiksi vuonna 2013 jääalue oli 40% laajempi kuin 2012. Navigointi ilman jäänmurtokelpoista alusta tai jäänmurtaajan saattoa on mahdollista vain elokuusta lokakuuhun. Rosatomflot vastaa kaikkien ydinkäyttöisten jäänmurtaajien operoinista Venäjällä. Lähitulevaisuuden suunnitelmissa on usean uuden ydinkäyttöisen jäänmurtaajan tilaus.



Transito määrät Koillisväylällä ovat laskeneet verrattuna aikaisempiin vuosiin. Moskovassa toimivan Koillisväylähallinnon – Northern Sea Route Administration (www.NSRA.ru), tehtävänä on taata turvallinen navigointi ja merialueen ympäristön suojelu koillisväylällä ja pohjoisilla merialueilla.

Verkostoitumisessa on voimaa

Murmanskissa SVY järjesti verkostoitumisseminaarin yhdessä Finpron kanssa. Tilaisuuteen oli kutsuttu paikallisia toimijoita ja vaikuttajia. SVY haluaa kiittää Andrey Kletrovia, Finpron paikallista asiantuntijaa järjestelyistä Murmanskissa. Saimme lyhyessä ajassa kattavan katsauksen pohjoisten alueiden kehityksestä, suunnitelmista, haasteista ja myös yhteistyömahdollisuuksista.



Zoya Efimova, Murmanskin alueen Talouskehitysministeriöstä kertoi Murmanskin alueen vahvuuksista ja kehityspotentialista. Murmanskissa on panostettu paljon investointi-ilmapiiriin parantamiseen. Murmansk on elinkeinoelämän, tutkimuksen ja kulttuurin pohjoinen keskus. Kauppakumppaneista Suomi on 5. sijalla, heti Hollannin, Kiinan, Norjan ja Saksan jälkeen. Suomalaisten kanssa on toteutettu useita raja-alueyhteistyöhankkeita: Alakurtin teollisuuspuisto –hanke, Kantalahden ja Sallan teiden parannushanke, Barents Logistics 2, jossa on mukana 15 yritystä ja monia muita.



Vitaly Osin, Murmanskin alueen Liikenneministeriön varaministeri painotti esityksessään meriliikenteen merkitystä. Kuolan niemimaalla on 3 satamaa: Murmanskin satama, joka on avoinna ympärivuotisesti, Kantalahden ja Vitinon satamat, joissa tarvitaan jäänmurtoa. Pääasiallisesti rahti tulee rautateitse Murmanskiin, jossa se lastataan vientiä varten laivoihin. Murmanskissa halutaan alueesta kehittää kuljetuskeskittymä – Transport hub ja tämä on huomioitu valtion budjeteissa ja strategioissa. Alueella tullaan panostamaan mm. rautatieyhteyksiin, syväsatamiin ja uusiin terminaaleihin.



Andrey Kletrov, Finpron Murmanskin yksikön asiantuntija linjasi esityksessään Pohjoisen merireitin mahdollistamia hankeaihoita – liiketoiminnan mahdollisuuksia ja haasteita. Murmansk on ainoa arktinen satama, joka on käytössä ympärivuotisesti. Infrastruktuuri on alueella kehittynyt tukemaan teollista toimintaa. Alueella on hyvin koulutettua ja kokenutta henkilökuntaa saatavilla. Investointi-ilmapiiri on Murmanskin alueella hyvä ja yrityksiä tuetaan eri tavoin. Haasteita kuitenkin riittää: arktisissa oloissa toimiminen ja tarvittavan teknologian ja tekniikan kehittäminen, satamien kunnostaminen tukemaan alueen kehitystä, etsintä- ja pelastuskeskusten uudistaminen (laitteistot yms.), navigointi-infrastruktuuri kaipaa uudistusta, nykyaikaistamista, tiedonsiirto ja yhteydet alueella, energiatehokkuuden nostaminen jne. Nämä kaikki haasteet on noteerattu ja Venäjällä tehdään parannustoimenpiteitä. Yhtenä suurena haasteena on mm. merenkulkukelpoisen laivaston ylläpito ja uudistaminen. Näissä tässä esitetyissä olisi myös tilaa yhteistyölle.

Yhteistyöstä keskusteltiin Merenkulun ja sisävesiliikenteen yliopistossa Pietarissa

Kotimatalla kävimme tutustumassa Amiraali Makarovin mukaan nimettyyn johtavaan merenkulun ja sisävesiliikenteen yliopistoon Pietarissa (State University of Maritime and Inland Shipping), jossa kuulimme Venäjän sisävesiliikenteen kehitysnäkymistä, tutkimuksesta ja yhteistyömahdollisuuksista. Yliopistolla on laajat kansalliset ja kansainväliset kontaktit ja yhteistyöverkostot; Suomalaisista korkeakouluista yhteistyötä tehdään mm. KyAMK:n kanssa; vaihto-oppilastoimintaa ja työharjoittelua. Opiskelijoita yliopistossa on 15 718 ja 38 eri maasta. Haasteellisena Venäjälläkin koetaan nuorten kiinnostuksen ylläpito merenkulkua kohtaan.

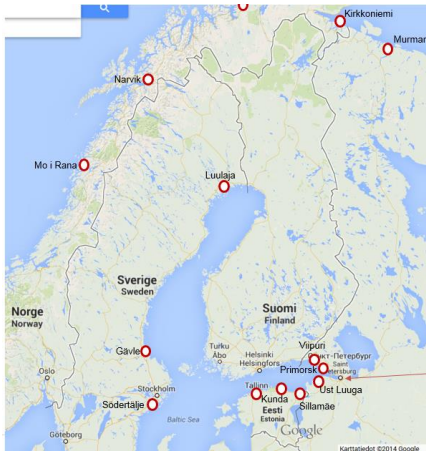


Vesitieverkostopäivä 21.10.2014

Liikenneviraston ja Suomen vesitieyhdistysten ry:n järjestivät yhteistyössä Helsingissä 21.10.2014 Vesitieverkostopäivän teemalla **Vesiväylät ja Valta – Ennen ja Nyt**. Tilaisuuteen osallistui viranomaistahojen sekä eri toimialoja edustavien yritysten päätöksentekijöitä keskustelemaan vesiteiden nykytilanteesta, ajankohtaisista asioista sekä kehittämismahdollisuuksista.

Haasteita riittää vesiteillä ja yhteistyötä tarvitaan kaikilla mahdollisilla saroilla – tavoitteena on Suomen kilpailukykyyn edistäminen.

Suurina haasteina nähtiin rikkidirektiivin ja muiden lähitulevaisuuden säännösten voimaan astuminen, entisestään koveneva kansainvälinen kilpailu Itämeren alueella, erilaiset olosuhteet ja globaali taloustilanne.



Naapurimaat, Ruotsi, Baltian maat ja Venäjä, panostavat voimakkaasti sisävesiväylien ja satamatoimintojen kehittämiseen ja tämä tulee varmasti heijastumaan myös Suomeen ja Suomen kautta kulkeviin tavaravirtoihin.

Kilpailukykyyn säilyttämiseksi kaivataan uusia ratkaisuja, tehokkaampaa resursointia ja uuden teknologian hyödyntämistä: uudet polttoainevaihtoehdot ja alustekniikkaa. Olennaista on myös koko kuljetusketjujen tarkastelu ja yhteydet vesiväylien ja tie- ja ratayhteyksiä välillä esim. ulkomaihin satamiin.

Suomessa turvallisuus vesiteillä, on sitten kyse sisävesillä tai merellä liikennöinnistä, on aina asetettu korkealle. Liikenneviraston tarjoama mm. VTS palvelua, eli meriliikenteen ohjauspalvelua ja METO-yhteistyö, eli Merellisten toimijoiden (Liikennevirasto, Trafi, Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos) välistä yhteistyötä on harjoitettu Suomen aluevesillä jo 20 vuotta.

Päivän ohjelmassa oli kaksi paneelikeskustelua, joissa pohdittiin mm. toimialanäkymiä kansallisella tasolla, liiketoimintaympäristön muutoksia ja sen vaikutuksia, väylämaksujen tarpeellisuutta, palvelujen ja toimintojen kehittämistä satamien ja elinkeinoelämän tarpeista katsottuna sekä yhteistyömahdollisuuksia eri toimijoiden välillä. Paneelikeskusteluissa oman näkemyksensä esittivät Samuli Haapasalo, Keskuskauppakamari, Taneli Antikainen, Liikennevirasto, Henrik Sjölund, Helsinki Chartering Oy, Hannu Asumalahti, satamajohtaja, Rauman satama sekä (kuvassa vasemmalta) Matti Pajula, Finnpilot Pilotage Oy, Staffan Herlin, Finnlines Oyj, Jussi Mälkiä, Meriaura Group ja Berit Hägerstrand-Åvall, StoraEnso Oyj.

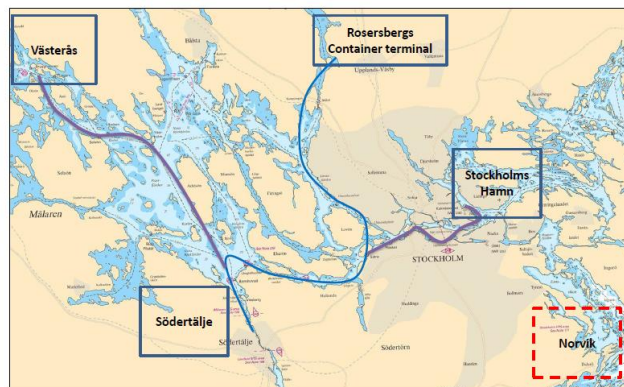


Vesitieverkostopäivän päätteeksi **Marielle Svan**, Head of the Infrastructure Unit, **Maritime Administration of Sweden** kertoi, miten Ruotsissa kehitetään sisävesiväyliä. Ruotsissa panostetaan myös väylien turvallisuuteen ja ympärivuorokautiseen palveluun. Ruotsissa on käynnistetty muutamia sisävesiliikenteen kehityshankkeita, joista yksi on Mälaren –hanke. Tavoitteena on alueen vesiväylien kehittäminen, kanavia parannetaan, väylää syvennetään ja levennetään. Hankkeella on voimakas tuki Ruotsin valtion taholta ja se on huomioitu Ruotsin kansallisessa pitkän aikavälin infrastruktuurin kehityssuunnitelmassa (vuodet 2014-2025). Toinen tärkeä hanke on Luleå vesiväylä -hanke, jossa tavoitteena on teollisuuden raaka-aineiden kul-

jetusmäärien kasvattaminen EU:n suuntaan, turvallisuutta unohtamatta. Satama tulee toimimaan tuki- ja vaihtoehtoisena satamana Narvikin satamalle. Hanke on tarkoitus aloittaa vuonna 2016.

Tulevaisuuden konttiproomu liikenteen verkosto

Vesitieverkostopäivän puheenjohtajina toimivat Suomen Vesitietoyhdistyksen hallituksen puheenjohtaja Kyösti Vesterinen ja Liikenneviraston pääjohtaja Antti Vehviläinen.



SVY:n muusta toiminnasta vuonna 2014

Asiantuntijafoorimit ovat kokoontuneet muutamaan otteeseen pohtimaan mm. Suomen tavaravirtojen ja kuljetusten tulevaisuutta sekä Luotsauspalvelun kehittämistä. Molempien työryhmien tuloksista keskusteltiin Vesitieverkostopäivänä Helsingissä.

SVY on osallistunut kansainväliseen **Suomenlahden Merikokoukseen** (Maritime Assembly) Rakveressä ja Turussa. Merikokous toimii kehittämisalustana Itämeristrategiaa tukevalle verkostotoiminnalle. Merikokouksessa Turussa keskusteltiin mm. Suomenlahden pienveneliikenteen kehittämishankkeesta, uusista konkreettisista yhteistyömahdollisuuksista Suomen, Viron ja Venäjän kesken Suomenlahdella palvelemaan Suomen, Viron ja Venäjän veneilytarpeita. Central Baltic program -pohjainen hanke avautuu marraskuussa. Kehittämisaiheina ovat lisäksi mm. veneilyn turvallisuus, sopivat reitit ja venesatamien tarpeet ja kehitys, kohdealueiden palvelut ja luontoarvot. Lisätietoja Matti Erävala, Kotkan kaupunki.



SVY osallistui kesällä 24. **Valtakunnalliseen saaristo- ja vesistöseminaariin** Savonlinnassa ja syksyllä **Suomi Merellä –säätien 50-vuotis juhlaseminaariin** Helsingissä sekä Liikenne- ja viestintäministeriön järjestämään kansainväliseen Pohjoisen Ulottuvuuden -foorumin puitteissa järjestettyyn **ITS in Logistics in the Northern Dimension, Barents and Arctic Area –seminaariin** Helsingissä.

Toiminnanjohtajan tervehdys

Olette juuri lukenee yhdistyksen tämän vuoden toisen uutiskirjeen/tiedotteen. Toivon, että saitte uutta ja hyödyllistä tietoa omaan toimintaanne.

Näin on kohta vuosi vierähtänyt. Itse olen kuluneen vuoden aikana oppinut todella paljon uutta, tavannut ja tutustunut uusiin ihmisiin. Kesälomamatkalla kävin Budapestissa ja täytyy myöntää, että tuli ihailtua sisävesiliikennettä eri näkökulmasta.

Muistattehan välillä käydä yhdistyksen sivuilla ja vinkata myös muille vesitieasioista kiinnostuneille www.vesitiet.org

Perinteinen SVY:n Talviseminaari pidetään **21.1.2015** Lappeenrannassa, eli siellä viimeistään nähdään!



Suomen Vesitietoyhdistys r.y. yhteystiedot: Toimisto sijaitsee nykyisin Helsingin keskustassa, Kampin huipussa, osoitteessa Urho Kekkosen katu 2, 7. krs. 00100 HELSINKI.

Puhelin: +358 (0)50 590 3182 ja s-posti: heli.koukkula@vesitiet.org