



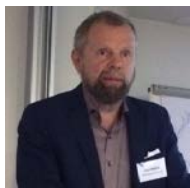
## Suomen Vesitietoyhdistys r.y:n Uutiskirje – Kevät-Kesä 2017

*Suomen Vesitietoyhdistys r.y.:n vuosi käynnistyi Lappeenrannassa yhdistyksen vuosikokouksella ja perinteisellä Talviseminaarilla, jossa teemana oli tänä vuonna ”Positiivista kehitystä Saimaan alueella”. Osallistujia oli paikalla salin täydeltä ja keskustelu oli vilkasta.*



### VIHREÄÄ VALOA - KAIKKIA OSAPUOLIA TARVITAAN

Suomen Vesitietoyhdistyksen Talviseminaarista on muodostunut yksi tärkeä sisävesiliikenteen toimijoiden kohtaamispaikka. Tänäkin vuonna tilaisuus keräsi paikalle runsaat 80 osanottajaa. Hallituksen puheenjohtaja **Kyösti Vesterinen** avasi tilaisuuden todeten, että Saimaan alueella on nyt hyvä vire ja alueen kehittäminen on usealla agendalla.



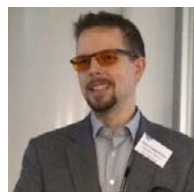
Meriauran toimitusjohtaja **Jussi Mälkiä** kertoi näkemyksensä Saimaan alueella

tarvittavista kehitystoimenpiteistä, joista yksi keskeinen on aluskannan uusiminen. Suurin osa Saimaalla liikennöivistä aluksista on jo vanhaa. Uusille monikäyttöisille aluksille, joilla esimerkiksi Mopro operoi, olisi tilausta. Alukset eivät kulje täydessä lastissa ja tässä olisi hyvä mahdollisuus kehittää yhdistettyjä kuljetuksia siltä osin kun se on järkevästi mahdollista toteuttaa.



Saimaalla on keskeinen rooli metsäteollisuuden kuljetuksissa nyt ja myös tulevaisuudessa, totesi **Outi Nietola**, Metsäteollisuus ry:n logistiikkapäällikkö.

Tuotantomäärät ovat pikkuhiljaa lähteneet kasvuun ja viimeisten 1,5 vuoden aikana on julkistettu useita metsäteollisuuden investointeja. Viime vuonna investointien määrä ylitti 1 mrd €.



**Janne Lappalainen**, Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikennejärjestelmä-asiantuntija esitteli

kolmen maakunnan, Etelä-Savon, Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon alueiden laatiman Itä-Suomen strategian. Strategian laadinnassa painotettiin asiakastarpeita raaka-ainekuljetuksista arkielämän liikkumiseen.



Kansanedustaja **Jukka Kopra** kertoi, että sisävesiliikenneasiat eivät ole olleet

viime aikoina esillä. Sisävesiliikenteen tilastot ovat melko synkkiä ja liikennevaliokunnassa ollaan tästä tietoisia. Mitä pitäisi tehdä, että saisimme hyödynnettyä vesitieväyliä paremmin?

**Tero Sikiö**, Sisävesiväyläyksikön päällikkö ja **Jukka Väisänen**, ylitarkastaja Liikennevirastosta kävivät läpi Saimaan alueelle suunniteltuja

kehitystoimenpiteitä.



Saimaan kanavan Mälkiän alaporttien uusinta on työn alla. Samalla on uusittu turvalaitteita, ja

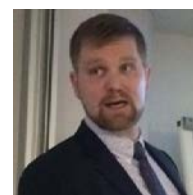
sulkujen talviliikennöintiä on pystytty parantamaan. Väylän kulkuvarmuus on hyvällä tasolla.

Uuden jäänmurtokaluston hankintaan liittyen Saimaan kanavan palvelusopimukset tehdään 10

vuodeksi, mikä antaa myös varustamoille mahdollisuuden tehdä investointeja turvallisemmin mielin. Ensimmäiset kilpailutukset käynnistetään keväällä 2017.



Projektisuunnittelija **Jukka Hasu**



Pohjois-Karjalan Maakuntaliitosta kävi läpi EMMA -hankkeen puitteissa toteutetun Best Practises

selvityksen: erikoiskuljetukset Elbellä, konttikuljetukset Reinillä ja sellukuljetukset Saimaalla.

**Toimiva infrastruktuuri – alukset ja operoijat – rahdin antajat ja rahti.**



## RAHTIMÄÄRÄT NOUSSUSSA

Uusien investointien ja alueen yleisen kehityksen myötä volyymit Saimaalla ovat nousussa. Myönteisenä yritys toimintaa tukevana kehityksenä on tietysti suunnitelmat Saimaan kanavan parantamisesta. On puhuttu sulkujen pidentämisestä ja väylän syväyksen nostamisesta, mikä mahdollistaisi hyötykuorman kasvattamisen laivoille 3300-3500 tonniin. Optimimittaisia aluksia ei Saimaalla juurikaan ole. Kehityssuunnitelmien toteutuessa kanavan sulkujen väli olisi 93 m, leveys pysyisi ennallaan 12,6 m ja syväys 4,45 m. Uudet EU-säädökset ja vaatimukset asettavat omat paineensa laivojen omistajille. Uusiin alukseen on huomattavasti helpompi investoida, koska jo rakennusvaiheessa voidaan ottaa huomioon aluksen mitat, käyttötarkoitus ja säästöjen asettamat kriteerit. Alustekniikka kehittyä ja katse on jo nyt automatisoiduissa ja miehittämättömissä aluksissa. Saimaalla ei täysin miehittämättömillä aluksilla voi kuitenkaan liikennöidä, koska kyseessä on suljettu liikennealue. Mälkiä näkee feederliikennöinnin, Saimaalta ulosmenevä ja

sisääntuleva luomisessa suuren potentiaalin. Tässä myös lastinkäsittelyn tehostamisella ja suoraviivaistamisella on suuri merkitys.

Teknologia kehittyä hurjaa vauhtia ja laitteistoa löytyy esim. laivojen ohjauksen helpottamiseen Hybridilaivamallissa on useita pieniä tehontuotantoyksiköitä, joilla pystytään optimoimaan polttoaineen käyttöä tilanteen mukaan. Alusten energiatehokkuus on aivan toista luokkaa tänä päivänä.

### **Saimaan kanavan jatkosopimus on voimassa vuoteen 2062 asti.**

Liikennevirasto vie omalta osaltaan eteenpäin sulkujen korjauksia. Infrarahat ovat tiukassa. Saimaan kannattavuudesta, kanavaliikenteen ohjauksesta, aluskoosta yms. on teetätetty erinäisiä selvityksiä. Kuljetusmarkkinat vesillä - laivojen rahtimaksut ovat kilpailukykyisiä, lastausmaksut kohtuullisia, luotsauskustannukset eivät ole ylitsepääsemätön kustannus, tekniikka kanavilla yleisesti kunnossa ja sitä kehitetään. Rahtimäärät vain eivät ole riittävät ja se on ongelma. Saimaalla liikennöivät lähinnä bulkialukset. Olisiko konttialuksille tilausta feederliikennöinnin tyyppisesti?



## KUSTANNUSTEHOKKUUS KAIKEN A&O

Päämarkkinoiden ollessa Euroopassa kuljetukset Suomesta ovat luonnollisesti kalliimmat verrattuna Euroopan sisäisiin kuljetuksiin. Toimitusvarmuuden kannalta väylien ylläpidolla ja kunnolla kuin myös satamatoiminnoilla ja palveluilla on suuri merkitys. Ympäristöasioita tulee koko ajan lisää, mikä etenkin Itämeren alueella nostaa kustannuksia entisestään.

Metsäteollisuuden kuljetuksissa (vientä ja tuonti) sisävesiliikenteen osuus on vain noin 1-2%. Viime vuosina sisävesikuljetusten määrät ovat vakiintuneet noin 1 milj. tonniin mukaan lukien uitto ja aluskuljetukset. Saimaan osuus aluskuljetuksista oli viime vuonna noin 83%. Myös sisävesiliikenteen turvallisuus on noussut voimakkaasti esiin. **Liikennepoliittisilla ratkaisulla – esim. jäänmurtopalvelut ja liikennekauden pidentäminen, voidaan tukea sisävesiväylien parempaa hyödyntämistä.**

Loppupeleissä yritykset kuitenkin tekevät päätöksen siitä, mitä kuljetusmuotoa he käyttävät ja silloin kustannustehokkuudella on merkitystä. Metsäteollisuus näkee sisävesikuljetukset täydentävänä mahdollisuutena. Liikenneviraston teettämää selvitystä on pidetty erittäin positiivisena ja järkevänä pidetään ajatusta investoida isompiin aluksiin, joita voisi hyödyntää Saimaan lisäksi myös muualla. Uiton lastauspaikkoihin toivotaan panostettavan edelleen. EU:ssa on asetettu Suomelle kovat päästövaatimustavoitteet - vuoteen 2030 mennessä on päästöjä vähennettävä 39%. Tämä tukee laajemmassa kokonaisuudessa sisävesiliikenteen käyttöasteen nostamista.

### **Julkishallinto = Mahdollistaja**

Liikennejärjestelmän pitää olla tehokas, taloudellinen ja kansainvälisesti integroitunut sekä turvallisuus ja ympäristöystävällisyys huomioiva. Elinkeinoelämän kuljetuksista olisi mahdollista siirtää osa vesiteille. **Saimaan kanavainvestointien toteuttamista pidetään hyvänä.** Haaveena on, että linjalivoilla voitaisiin kuljettaa pienempiä tavaramääriä. Onko se realistista – se jää nähtäväksi!



## LIIKENNEKAARI JA SISÄVESILIIKENTEN TULEVAISUUS

Liikennepuolen kehityshankkeista on tulossa liikennekaari 2 ja 3, joissa kantaa otetaan myös vesiliikenteeseen. Nyt on siis ns. 1000 taalaan paikka vaikuttaa siihen miten kehittää vesiliikenteen käyttöä. Liikennevaliokunnassa ollaankin erittäin kiinnostuneita vesiliikenteen kehittämisestä. Kaivataan älykkäitä argumentteja vesiteiden puolesta! Vesiliikenteen käytön tehostaminen kuljetusmuotona ja osana koko logistiikkaketjua on toivottavaa. Yksi tukkilautta vastaa viittä kuorma-autoa maanteillä.

### Investointisuunnitelmat kuten Ruotsissa

Ruotsissa tehdään erittäin pitkäkantoisia kehitys- ja investointisuunnitelmia. Pitäisikö meidän ottaa mallia? Suomesta puuttuu valtakunnallinen pitkän tähtäimen liikennepoliittinen selonteko. SVY voisi toimia ns. sanansaattajana toimijoiden ja liikennevaliokunnan välillä. Pitää seurata ja olla aktiivisesti yhteydessä.

### Teollisuusyritykset mukana

Tosiasia on kuitenkin, että kalusto vanhenee, ja ennen kuin päätöksiä saadaan sulkujen pidennyksistä, kukaan ei tule investoimaan uusiin aluksiin. Alukset vähenevät ja sen myötä volyymit.

### SVY:n strategiset päämäärät

Yhdistyksen vuosikokouksessa 25.1. hyväksyttiin uusi strategiaehdotus ja päämäärät:

- Edistämme Suomen vesiväyläverkoston tilan, kaluston ja välityskyvyn parantamista siten, että vesiliikenne säilyy kilpailukykyisenä ja kiinnostavana myös tulevaisuudessa.
- Keräämme, jalostamme ja välitämme laadukasta tietoa jäsenistöllemme sekä sidosryhmillemme.
- Ylläpidämme vuorovaikutusta päätöksentekijöiden kanssa vesiliikenteen edistämisen toimenpiteistä Suomessa ja teemme yhteistyötä muiden edunvalvonta-organisaatioiden kanssa.
- Verkostoitumalla kansainvälisesti pyrimme tuomaan ja viemään vesiliikenteen hyviä käytäntöjä ja toimintamalleja.

## RAHTI ON KUNINGAS

Aker Arctic Technology Oy suunnittelee ja kehittää jäätä murtavia aluksia vaikeisiin olosuhteisiin.



Johtaja Arto Uuskallio kertoi, että jo vuodesta 2006 lähtien Venäjän arktisille vesille on tuotettu 31 alusta.

Merikuljetus tehokasta verrattuna muihin kuljetusmuotoihin ja Saimaan kanavan kehittäminen tukee ilmastopäätösten toteutusta.

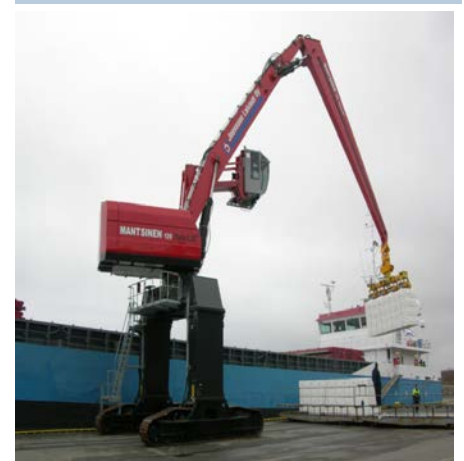
Rahti syntyy vasta kun infrastruktuuri on kunnossa. Rahtimääriä pitäisi pystyä lisäämään. Aluskalusto vanhenee, joten kanavainvestoinnit pitäisi tehdä suhteellisen nopeasti, että pystymme säilyttämään nykyisen rahtiliikenteen Saimaalla. Mitä tehdä, että saadaan rahtit takaisin vesille? Pitää yrittää ymmärtää koko logistiikkaketju - ovelta ovelle ja laskea kokonaiskustannukset, hakea uusia ideoita ja kombinoida. **Uusia aluksia ... uusia mahdollisuuksia!** On saatava laajempi ymmärrys tavaravirroista, jonka perusteella alukset suunnitella sopivaksi ja tehokkaiksi juuri siihen tarkoitukseen.



## SISÄVESILIIKENTEN HYÖDYISTÄ – EMMA SELVITYS

- Saavutetaan kustannusetua mahdollisimman lyhyellä ensimmäisellä ja viimeisellä siirrolla
- Kyetään välttämään kantavuuksista, ruuhkista ja fyysisistä pullonkauloista johtuvia haittoja
- Kyky tuottaa lisäarvoa kuljetusketjussa
- Sisämaasatamien ja terminaalien edullisemmat varastointikustannukset
- Minimoidaan yhteiskunnalle liikenteestä aiheutuvia haittoja (melu, päästöt, ruuhkat, onnettomuudet ja tiestön kuluminen)

EMMA = Enhancing freight Mobility and logistics in the BSR by strengthening inland waterway and river sea transport and proMoting new internAtional shipping services. EMMA -hanke on EU:n Interreg BSR ohjelman 3-vuotinen kehityshanke 3/2016-2/2019. Suomesta hankkeesta ovat mukana Pohjois-Karjalan Maakuntaliitto, Lahden Seudun Kehitys LADEC Oy ja Suomen Vesitieyhdistys r.y.



## KANSAINVÄLISTÄ TOIMINTAA

### EMMA PROJECT MEETING

was held March 8-9th in Helsinki at the premises of the Finnish Waterway Association. Around 30 project partners from Germany, Poland, Lithuania, Sweden and Finland representing companies and administrations gathered to discuss about the coming tasks and the progress and results so far. Results have been very encouraging and the co-operation between partners fruitful. Studies on inland waterway bottlenecks and inland waterway decision-making bodies and structure have been conducted in all partner countries and pilots planned to carry on within the project are under work. Despite of the project working sessions, EMMA delegation got a chance to visit the Port of Vuosaari and Aker Arctic Technology Inc. Furthermore, SeaHow (Meritaito) presented their services and experience on 3D scaling and smart buoys. The next international EMMA project meeting will be held October 4-6th, 2017 in Torun, Poland.

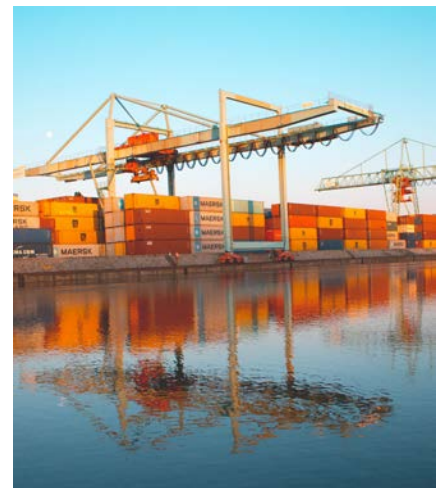
### ENI CBC - RAHOITUSOHJELMA

Kotka Maritime Research Association, South-Eastern Finland University of Applied Sciences, Finnish Waterway Association, North-West Russia Logistics and Information Development Center ILOT, SeaHow by Meritaito Ltd, Admiral Makarov State University for Maritime and Inland Shipping and Aalto University have submitted in co-operation and application to ENI CBC programme with a project proposal on **Future Potential of Inland Waterways**.

Overall objective of the South-East Finland – Russia ENI CBC is to increase the importance of the area and corroborate the area to become the most efficient, prosperous and interesting hub and investment target in Northern Europe. Decisions on approval are estimated to receive earliest in September 2017.

### SYKSYLLÄ OPINTO- JA TUTUSTUMISMATKALLE

Tulevana syksynä yhdistys järjestää upean mahdollisuuden lähteä kiertämään ja tutustumaan Puolan suuriin satamiin ja toimintaan. **14.-16.9.2017 lähemme tutustumaan Gdanskin, Gdynian ja Szczecin satamiin** Yhdistyksen opintomatkat ovat olleet hyvin asiapitoisia, sisältörikkaita ja siksi myös suosittuja. Merkitse ajankohta kalenteriisi jo nyt.



### YHDISTYKSELLÄ OMA BLOGI

Yhdistyksellä on oma blogi, jonne jäsenet voivat tuottaa sisävesiliikenteeseen liittyvää asiapitoista tekstiä julkaistavaksi. Ole aktiivinen ja ota yhteyttä!

### LINKEDIN KESKUSTELURYHMÄ

Yhdistykselle on luoto oma suljettu keskusteluryhmä LinkedIn -alustalle. Ryhmän nimi on **Finnish Waterways – Inland and Coast**. Ellet vielä ole mukana ryhmässä, niin liity ja tule mukaan keskusteluun ja jakamaan sinulle tärkeitä aiheeseen liittyviä asioita.

### POSITIIVISTA VIRETTÄ ....VESITEILLÄ

Yhdistyksen vuosi on käynnistynyt aktiivisesti ja positiivista virettä on vesiteillä. Saimaalla tehdään hienoa työtä kanavan ja väylän parantamisen eteen. Uusia investointeja on uutisoitu sekä teollisuuden että laivavarustamojen puolelta. Säädöksiä tulee ja menee, mutta ne eivät saa muodostua toiminnalle esteeksi. Keskustelua ylläpitämällä meillä on mahdollisuus vaikuttaa sisävesiväylien kehittämiseen ja edelleen alueiden elinvoimaisuuteen ja kilpailukykyyn. Sisävesiväylät ovat voimavara, jossa vielä paljon hyödynnettävää. Terveisin Heli

