

Saimaa navigare necesse est

Antti Vehviläinen, hankejohtaja, naviSaimaa



Vipuvoimaa
EU:lta
2014–2020



Euroopan unioni
Euroopan aluekehitysrahasto

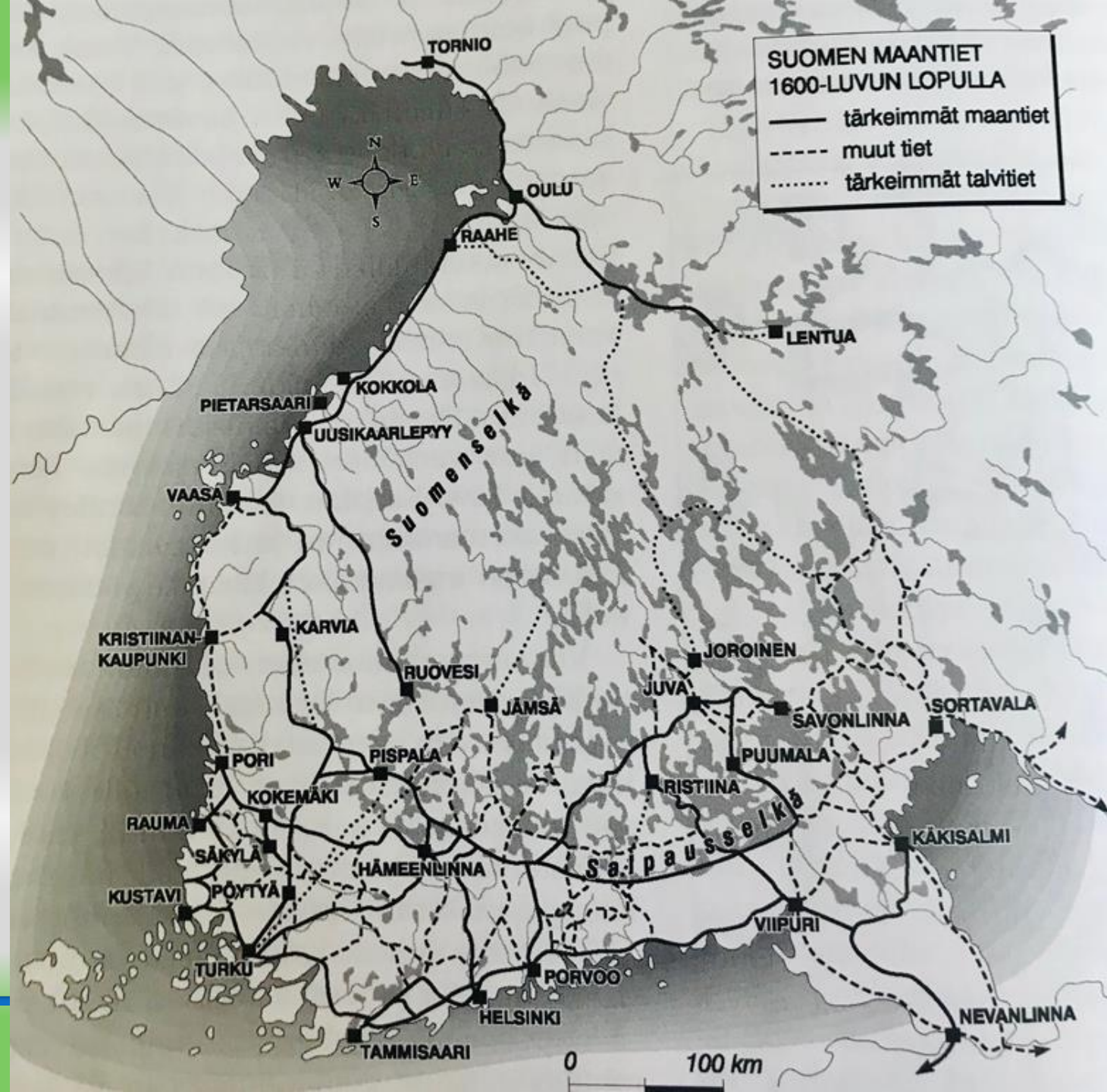
Esityksen sisältö

- Hieman historiaa
- Saimaan liikenteestä
- Mustat joutsenet
- Kanavan sulut
- Rahtiliikenne
- Risteilyliikenne
- Muutos ja vaikutukset
- Liikenne tulevaisuudessa
- naviSaimaa



Photo: A Vehviläinen

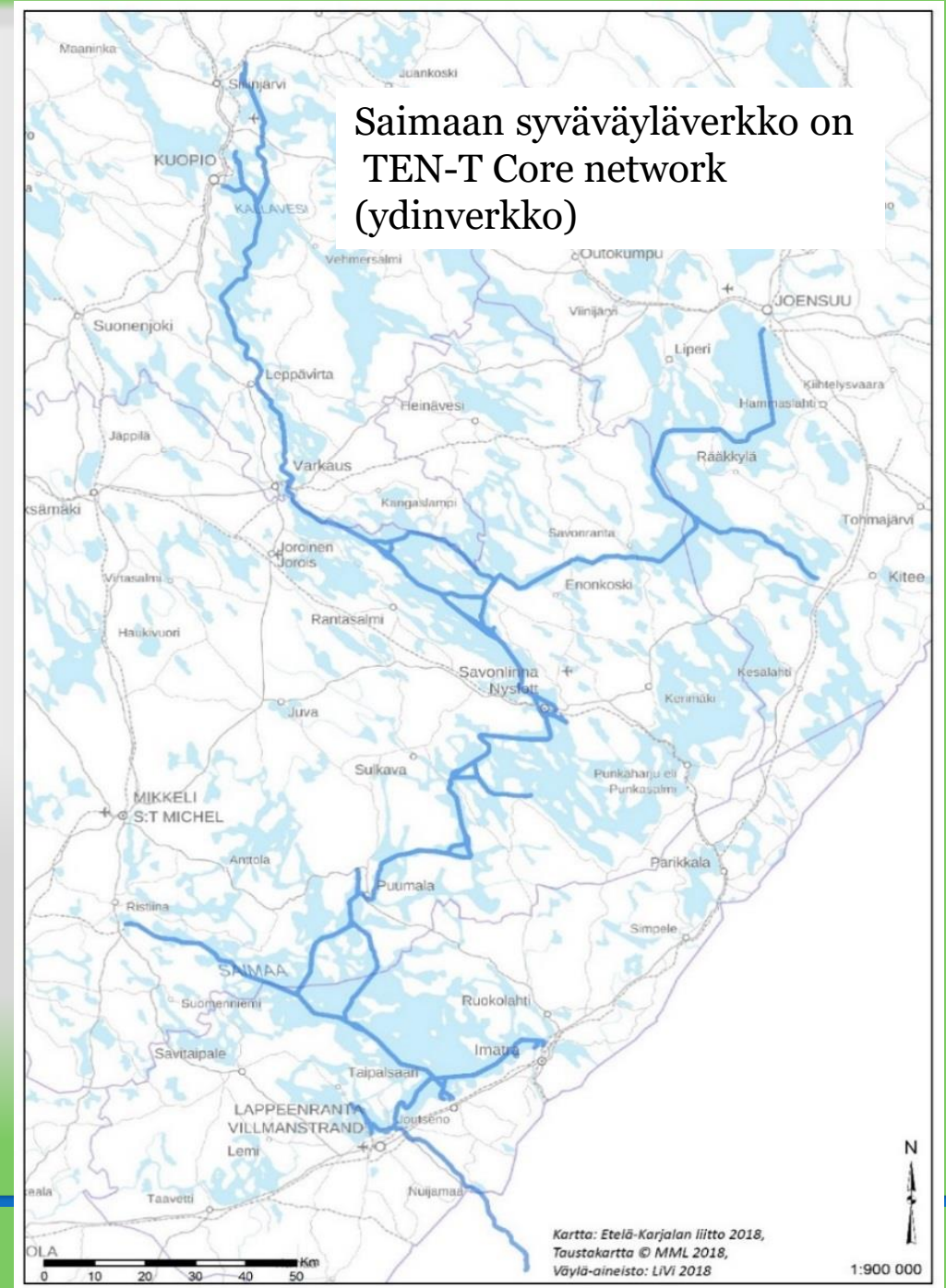
Vesiteiden
merkitys aina
ollut tärkeä
Itä-Suomen
liikenneverkolle



Saimaan rahtiliikenteen vaikutusalue



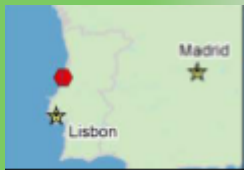
Saimaan syväväyläverkko on
TEN-T Core network
(ydinverkko)



Eurooppalaiset tuonti- ja vientisatamat Saimaan kanavaliikenteessä

Tavaran tuonti Saimaan satamiin

● Tuonti



Tavaran vienti Saimaan satamista

● Vienti





Photo: RoboDrones



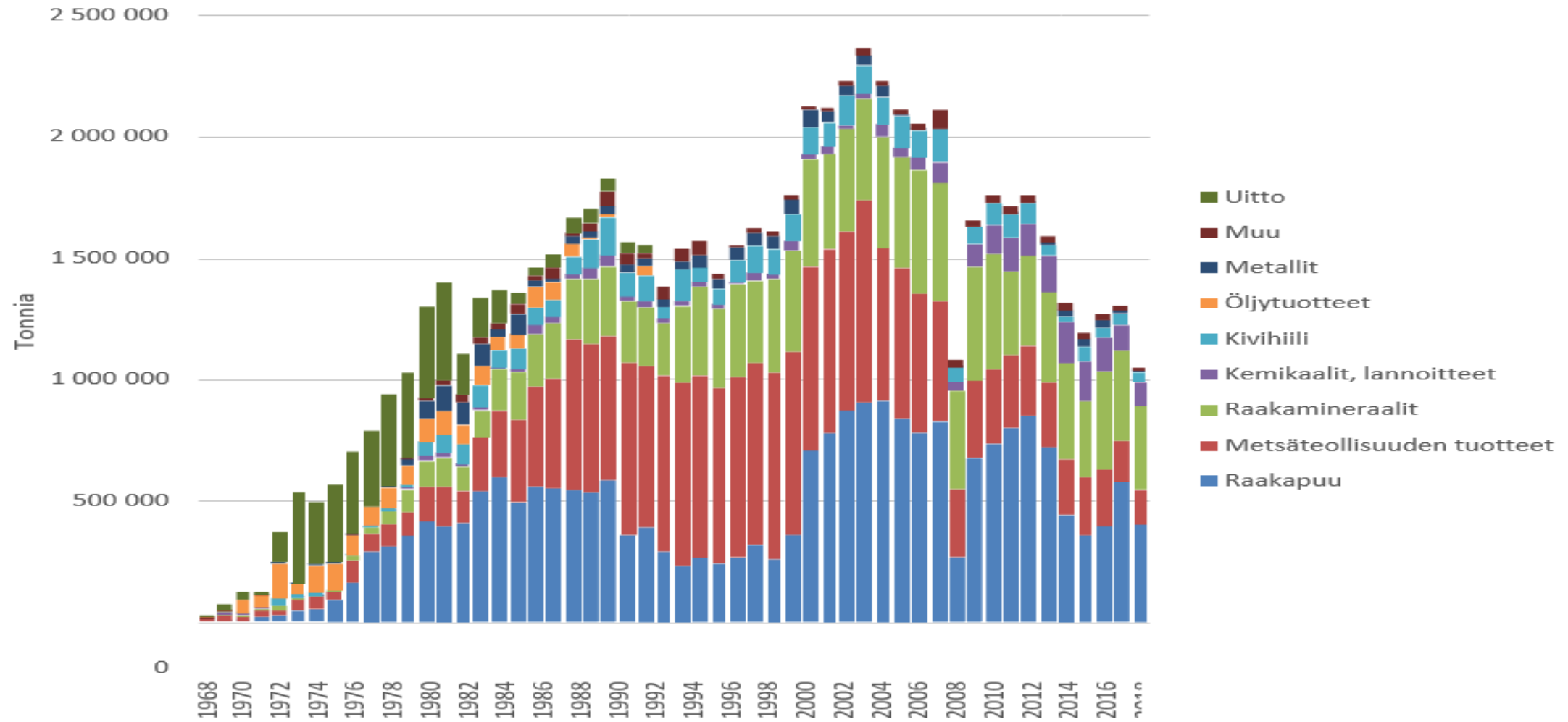
Saimaan kanava



- Vuokrasopimus on ainutlaatuinen maailmassa
- Uusittu vuokrasopimus 50 vuotta
- Voimassa nyt vuoteen 2062 asti
- Suluista 3 Suomessa, 5 vuokra-alueella
- Pituus 23 km + 20 km = 43 km
- Kokonaispudotus 76 metriä (Saimaa – Itämeri)
- Kanavan käytöstä ja kunnossapidosta vastaa Suomi

SAIMAA CANAL AND LOCKS
GRAPHIC: SARA ORAVUO

Saimaan kanavan kokonaisliikenne



Saimaa navigare **non** necesse est...

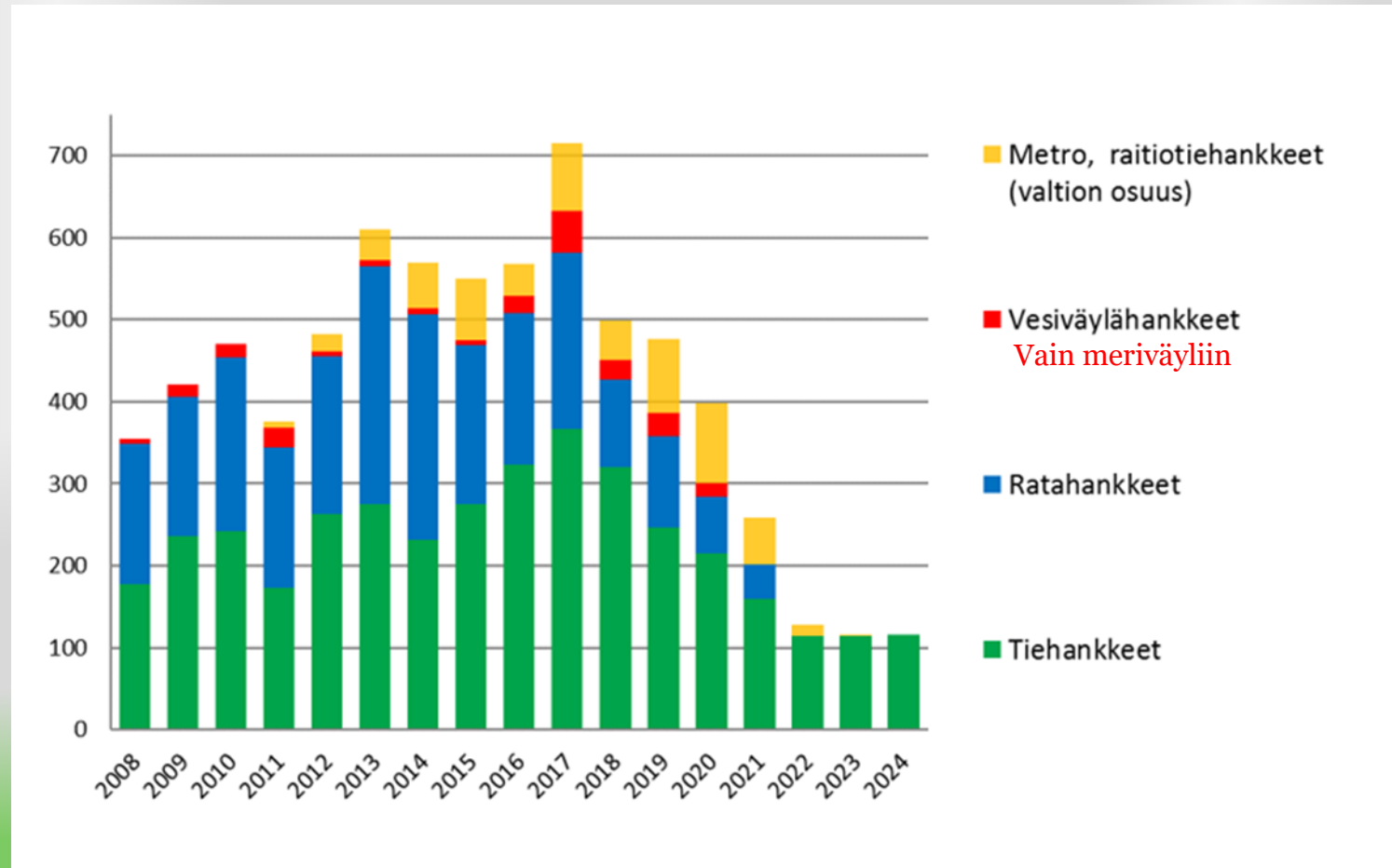
Aila-myrskyn ohella Saimaan vesiliikennettä alkoi viime vuosina uhata useampikin ongelma, jotka ”mustina joutsenina” itse asiassa uhkasivat vaikuttaa koko liikenteen loppumiseen.



Kuva: MTV Uutiset

Investointihankkeiden valtionrahoitus, sidottu pääoma

Ongelma 1



Ongelma 2



Kuva: SYKE

Koukkuvesikirppu (*Cercopagis pengoi*)

Koukkuvesikirppu on listattu maailman sadan pahimman vieraslajin joukkoon maailmanlaajuisessa haitallisten vieraslajien tietokannassa (Global Invasive Species database).

Painolastivesisopimus ja Saimaan liikenne

- Painolastivettä käytetään aluksen vakavuuden ja trimmin ylläpitämiseen
- IMO:n Painolastivesiyleisopimus:
 - Ehkäistään ja vähennetään *haitallisten vieraslajien* kulkeutumista painolastivesien mukana kansainvälisessä meriliikenteessä
 - Laivoihin on asennettava käsittelylaitteistot viimeistään ennen 8.9.2024.
- Koskee kaikkia laivoja sopimusvaltioiden merialueilla, riippumatta laivan lipusta
- Jälkiasennuslaitteen hinta-arviot Saimax-tyypille (asennuksineen):
 - € 400.000-500.000
 - (Vanhempien rahtialusten tasearvo noin 2M€)
 - (Venäläiset jokialukset alle 1M€)

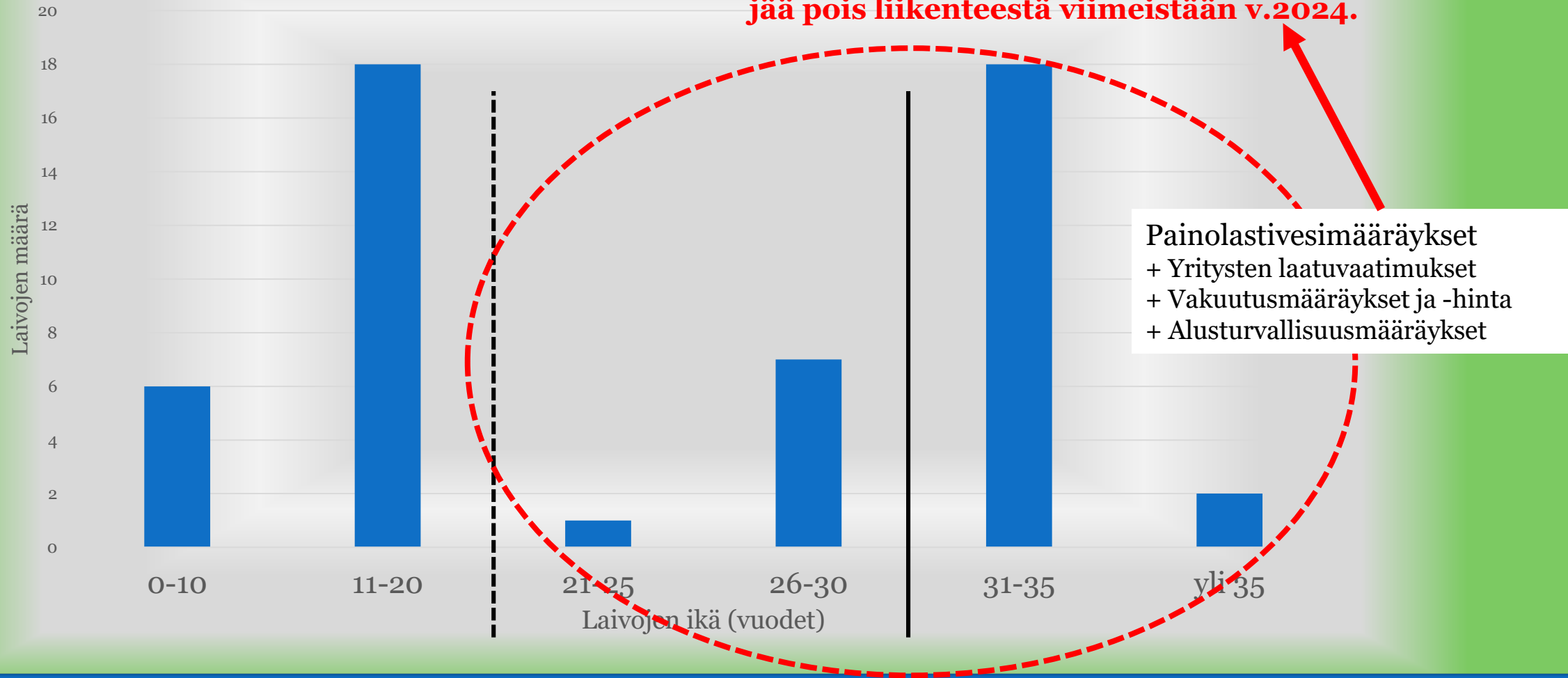


Saimaalle sopiva kalusto vanhentuu

Saimaalla käyneiden rahtialusten ikäryhmät ja alusmäärä per ikäryhmä v.2019

Laivojen normaali poistoaika on noin 25-30 vuotta.

Yli 50% nykyisin liikennöivistä laivoista, jää pois liikenteestä viimeistään v.2024.



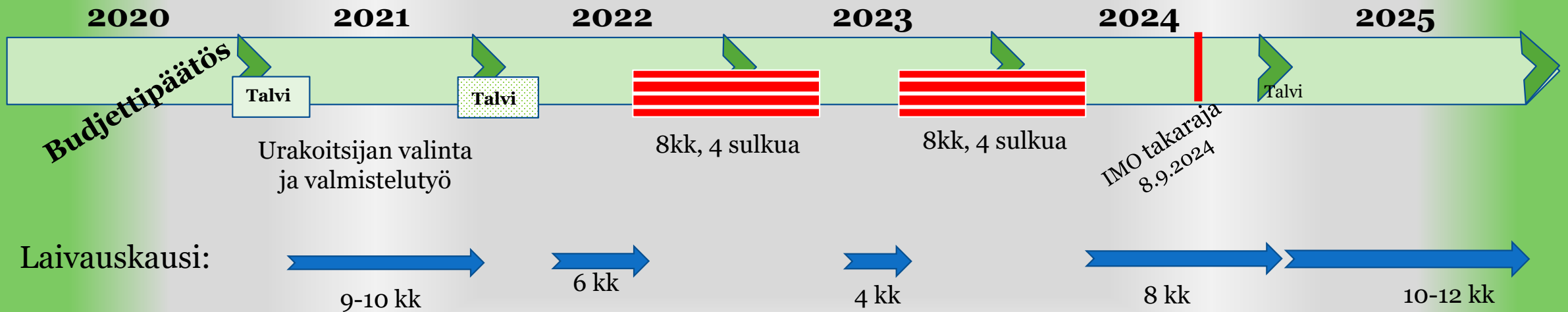
Saimaan sulkujen pidentämisen hyödyt

- Suurempi lastikapasiteetti, noin 30% lisäys nykyiseen
- Parantuva laivatarjonta, kaluston nuorennusleikkaus
- Pienempi rahtikulu/tonni sekä hiilijalanjälki/tonni
- Työllisyysvaikutus arviolta 2000-3000 htv rakennusaikana
 - rakentajilla oltava Suomen passi rajasopimuksen takia
- Uusien rahti- ja matkustaja-alusten käyttö mahdollistuu
 - Ympäristöystävällisemmät polttoaineratkaisut
 - Biotuotteet, sähkö, vety...
 - Elinvoimaa teollisuudelle ja matkailulle
- Rahdin siirto maanteiltä ja rautateiltä vesiteille merkitsee:
 - Teiden ja rautateiden kuluminen vähenee
 - Onnettomuuskustannukset vähenee
 - EU Green Deal tavoitteiden saavuttamista



Kuva: naviSaimaa

Sulkupidennyksen mahdollinen aikataulu



Sulkupidennyksen ohella kanavan vedenpintaa nostetaan 10 cm => lisää lastikapasiteettia noin +4-5%

Saimax-tyyppinen rahtilaiva



Saimaan sisäinen rahtiliikenne

- Ympärivuotinen liikenne, pääsääntöisesti raakapuukuljetuksia aluksilla tai työntöproomuilla
- Iisalmi/Kuopio- ja Nurmes/Joensuu-alueilta => Imatralle/Lappeenrantaan/Ristiinaan



Photo: Mopro Oy



Photo: Fin-Terpuu

Uitto Saimaalla – kasvava volyymi



Saimaan liikenne 2020 (laivaajien ja Väyläviraston arvio)

- Kanavaliikenne, uitto ja laivapuu Saimaalla:
 - Yhteensä kuljetetaan 2.700.000 rahtitonnia
 - Käsittelytonneja 3.900.000 rahtitonnia
 - Saimaa käsittelysatamana Suomessa 5/28 (ilman bulk-satamia)
 - Aluskäyntien määrässä Suomessa 5/28 (ilman autolauttasatamia)
- Kanavan nykyliikenne vastaa 60.000 autokuormaa
- Kanavaliikenteessä CO₂ päästöjä 10.000 tonnia/vuosi vähemmän kuin vastaavassa autokuljetuksessa
- Yhteiskuntataloudellinen vuosisäästö, kanavaliikenne vs. auto-/junakuljetus
 - €24 miljoonaa (Ramboll 6/20)

	CO ₂ -päästö kg/kuljetettu tonni	CO ₂ -päästö g/tonnikm
Suora aluskuljetus Saimaalta	4,4	24
Kuljetus merisataman kautta	10,9	38

Ramboll 6/20)

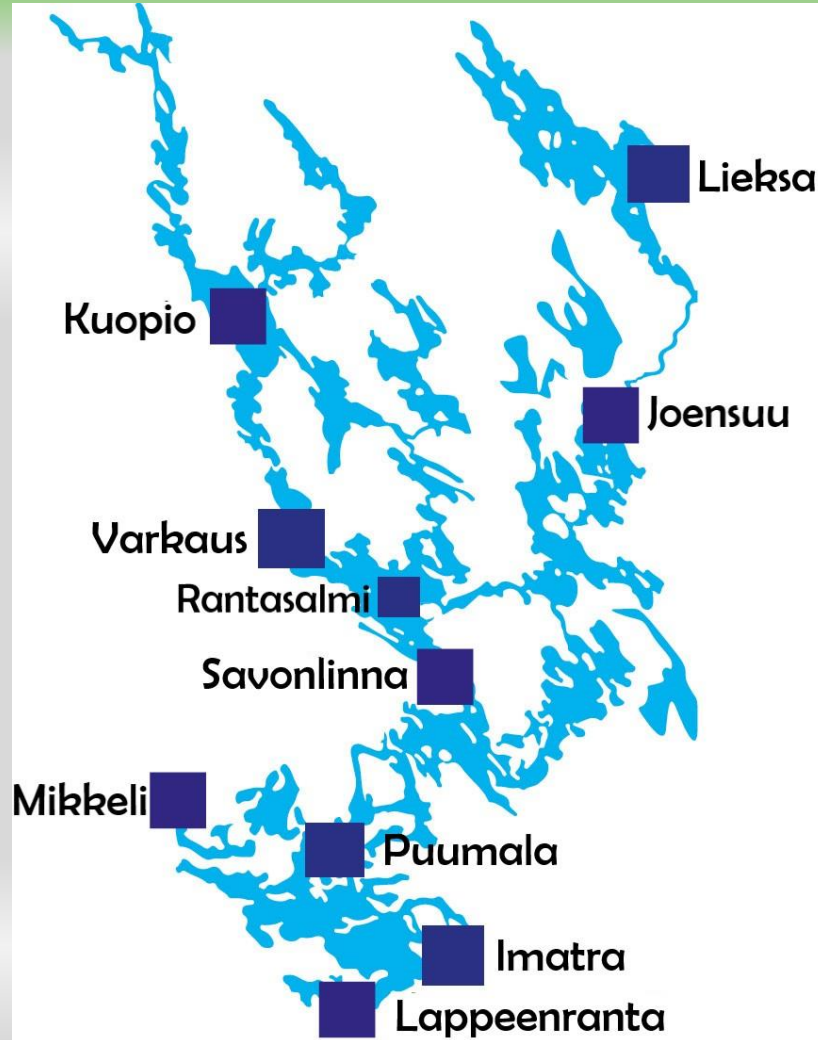
Risteilyt Saimaalla

- Sisävesillä noin 110 000 matkustajaa/vuosi
- Saimaan kanavassa 35 000/vuosi
 - Viipurin matkat seis v.2020
- 17 alusta Saimaalla
 - (1 alus kansainvälisessä liikenteessä Viipuriin)



Photo: Visit Savonlinna

Nykyiset päiväristeily- kaupungit



Vipuvoimaa
EU:lta
2014–2020



Euroopan unioni
Euroopan aluekehitysrahasto

Uusitun (sulkupidennys) Saimaan kanavan vaikutukset Itä-Suomen alueelle



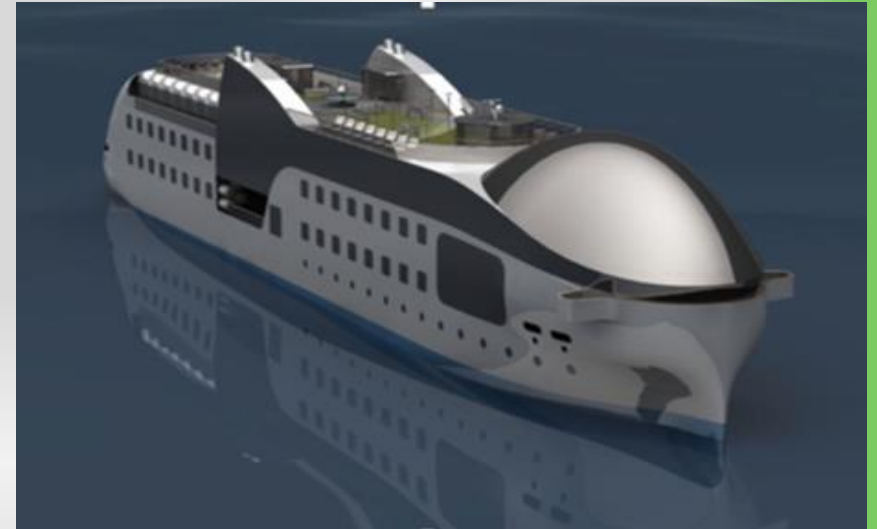
Teollisuus ja kauppa

- Suurempi lastikapasiteetti
 - Uusi 4,35m syväys ei käytettävissä Varkaudesta pohjoiseen!
- Lisääntyvä laivatarjonta
- Halvemmat rahdit
- Osalastit ja yhteislaivaukset
- Uudempi tonnisto
- Uudet laivainnovaatiot
- Ympäristöystävällisemmät käyttövoimat aluksissa
- Valitettavasti lyhyempiä laivauskausia vuosina 2022 ja 2023



Kaupungit ja matkustajaliikenne

- Risteilyliikenteen mahdollistaja
- Hytti(yö)risteilyjen kysyntä kasvaa
- Uusia laivainvestointeja
- Koti- ja ulkomaisia laivaoperaattoreita
- Alueellinen turismi kasvaa
- Turismin tuki- ja ohjelmapalvelujen ostot kasvavat
- Matkustajasatamat oltava kaupunkien keskustoissa
- Venäjän rengasmatkat mahdollistuvat



Liikenne tulevaisuudessa

- Vuosina 2022-2024 liikenne määrien lasku sulkujen pidennystöiden takia
- Pidennysprosessin vaikutukset laivaajien reitteihin ja satamatoimijoiden toimintaan?
- Liikennemäärät eivät automaattisesti nouse pidennyksen jälkeen -> jatkokehitystä tarvitaan = Strategia

Saimaan vesiliikenteen kehittämistarpeet



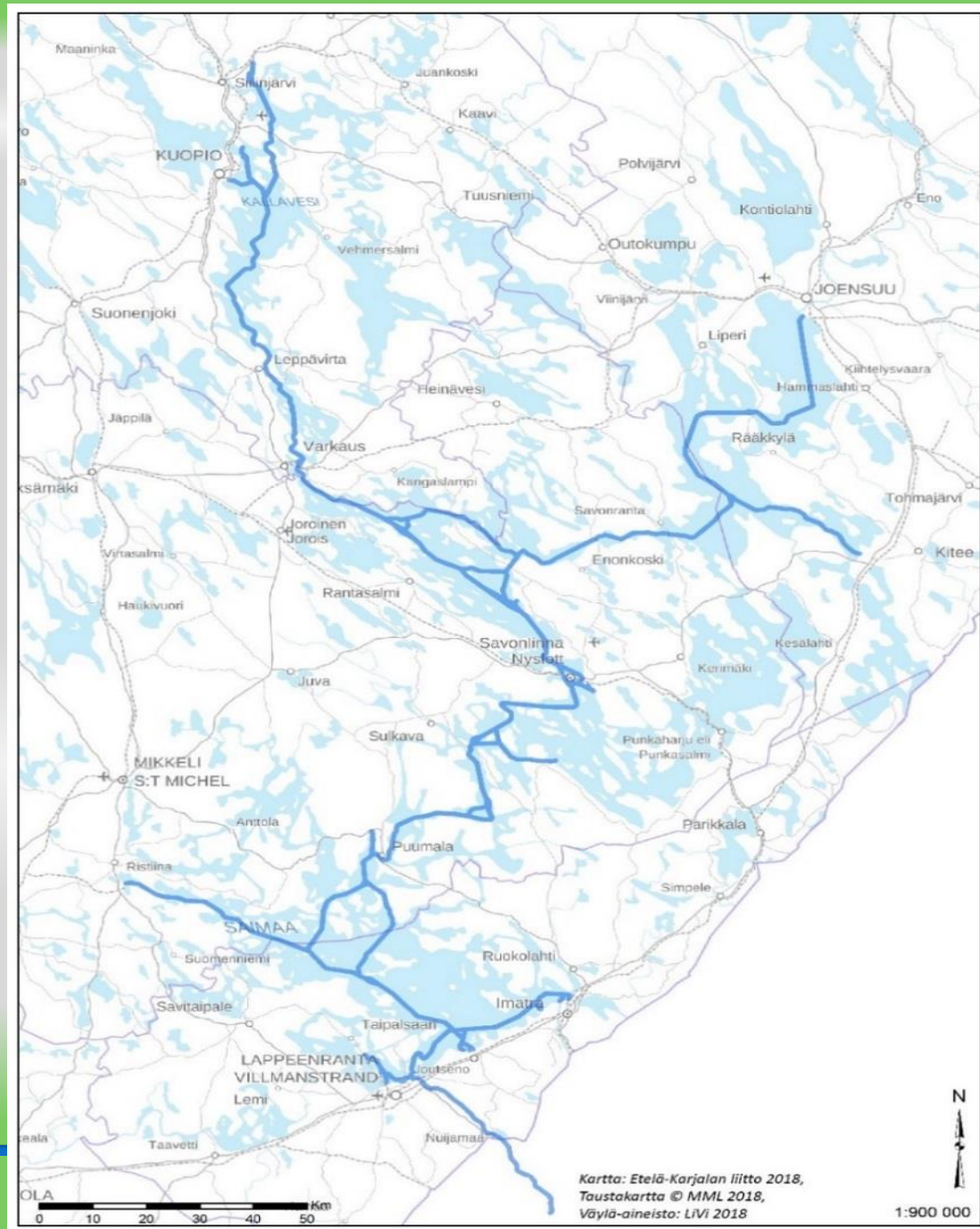
Kuva: Kaisa Hirvonen

- Ympäri vuotisuus
- Satamien yhteistyön kehittäminen
- Satamien infran kehittäminen vastaamaan tulevaisuuden tarpeita
- Satamien saavutettavuuden parantaminen
- Laivaajien sitouttaminen ja tukeminen
- Digitaalisuus, tilannekuvan hallinta
- TEN-T (syväväylä ja satamat) kehitys
- Uusien palvelujen (esim konttiliikenne) tukeminen
- Kansainvälinen yhteistyö ja vaikuttaminen
- Uiton ”tuotteistaminen”
- Saimaan sisäisen liikenteen uudistaminen

Saimaan vesiliikenteen kehittämis- hanke



- 4 maakuntaliiton alueella ja kaikkien yhteistyössä
- EU:n EAKR-rahoitus sekä maakuntien, kaupunkien, kuntien ja teollisuuden rahoitus



naviSaimaan tavoitteet

- Saimaan vesiliikenteen toimintaedellytysten turvaaminen ja parantaminen ja sitä kautta Saimaan alueen ja Itä-Suomen teollisuuden ja muun elinkeinoelämän nykyistä vähähiilisempien kuljetusketjujen tukeminen myös älyliikenteen mahdollisuuksia hyödyntäen.
- Toimintaedellytysten parantaminen ja turvaaminen niin rahti- kuin matkustajaliiketoiminnassa
- Yhteinen päätös sopivimmasta yhteistyömuodosta Saimaan vesiliikenteen kehitystyön jatkamiseksi
- Hankeen aikataulu 8/2019 – 4/2021

