



## Suomen Vesitiedustys r.y:n Uutiskirje – Syksy 2015



*Suomen Vesitiedustys r.y. järjesti jäsenilleen jälleen upean tutustumis- ja opintomatkan. Tänä vuonna kohteena oli Euroopan meri- ja jokiliikenteen solmukohtat ja kävimme tutustumassa mm. Antwerpenin ja Ghentin sisävesiliikenteen satamiin. Matkaan osallistui 34 henkilöä, edustajia teollisuudesta, logistiikkaoperaattoreista, yhdistyksistä, oppilaitoksista sekä viranomaistahoista.*

### MERI- JA JOKILIIKENTTEEN SOLMUKOHDAT

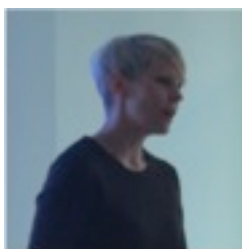
Kyllä tekee hyvää käydä välillä katso-  
massa miten muualla toimitaan ja  
hoidetaan asioita, ja poimia niitä par-  
haita käytäntöjä ja oppia oman päivit-  
tämän toiminnan pyörittämiseen.



Euroopas-  
sa sisä-  
vesitie-  
verkosto  
on hyvin  
keskeises-

sä roolissa, kun mietitään tavaravirtoja  
ja logistiikkaa. Euroopassa on yhteensä  
noin 37 000 kilometriä liikennöinti-  
kelpoisia sisävesiväyliä. Euroopan  
laajuiseen liikenneverkkoon kuuluu yli  
230 sisävesisatamaa, joista noin 40 on  
samanaikaisesti sekä sisävesi- että  
merisatamia. Sisävesireitit muodosta-  
vat kattavan, kustannustehokkaan ja

ympäristöystävällisen verkoston ja sen  
kehittämiseen satsataan voimakkaasti  
sekä valtioiden, kaupunkien että yksi-  
tyisten toimijoiden taholta. **Mikä  
sitten on Suomen rooli ja mah-  
dollisuudet tässä kokonaisuudes-  
sa?** Kävimme tutustumassa Antwerpe-  
nin ja Ghentin sisävesiliikenteen sata-  
miin. Vierailimme Verbruggen ter-  
minaleissa Terneuzenissa ja Vlissingenissä ja pistäydyimme Suomen edus-  
tustossa Bryssleissä. **Näimme, kuu-  
limme, koimme ja opimme!**



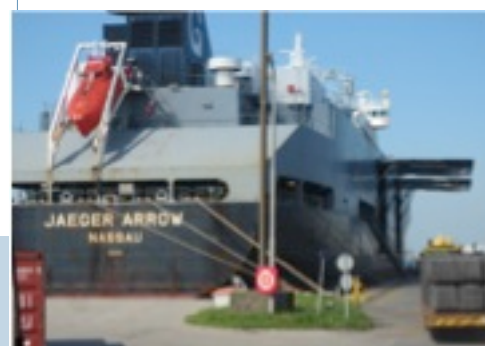
Suomen pysy-  
vässä edustus-  
tossa Brysselissä  
meidät otti  
vastaan meren-

kulun, maantiiliikenteen, horisontaa-  
listen liikenneasioiden erityisasiantunti-

ja **Päivi Wood.**

Toiminnat Euroopan sisävesiliikenteen  
satamissa ovat hieman eri mittakaavas-  
sa, kuin meillä täällä Suomessa, mutta  
on asioista joista voimme ottaa oppia.  
Sekä Antwerpenin että Ghentin sata-  
mien edustajat totesivat, että heidän  
roolinsa on olla mahdollistaja. He  
yhdessä alueellisten viranomaisten  
kanssa panostavat voimakkaasti satama-  
alueiden ja infrastruktuurin kehittämi-  
seen.

Verbrugge International operoi kolmea  
isoa terminaaliauuetta: Terneuzen,  
Vlissingen, Hollannissa ja Zeebrugge  
Belgiassa.



Vesiteiden kehittämiseen kannattaa panostaa!

## SUOMI EU:SSA

Suomi on ollut EU:n jäsenmaana nyt 20 vuotta. Suomen pidetään rakentavana jäsenmaana, joka osallistuu aktiivisesti työryhmien toimintaan. Edustusto Brysselissä tekee tiiviisti yhteistyötä Liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston ja Trafin kanssa. Tarvittaessa käytetään myös ulkopuolisia asiantuntijoita. Kansainväliseen merenkulkuun liittyviä asioita käsitellään IMO:ssa, ja päätökset noudattavat EU:n lainsäädäntöä ja päätöksiä.

Suomi pyrkii osallistumaan aktiivisesti sisävesiliikennettä ja merenkulkua koskeviin keskusteluihin ja vaikuttamaan asioiden kehitykseen eri foorumeilla. Suomalaisten yritysten ja toimijoiden toivotaan pitävän yhteyttä Suomen EU edustustoon ja tuomaan esille konkreettisia asioita käytännöstä. Suomi on mukana muiden EU-maiden rinnalla päättämässä ja asioita saadaan vietyä eteenpäin, kun perustelut ovat vahvat.

Sisävesialusten teknisiä muutoksia koskevasta direktiiviehdotuksesta Päivi Wood kertoi, että tämän hetkisten tietojen mukaan Suomi on ulkona direktiivin soveltamisesta. Neuvottelut ovat tosin vielä kesken ja lopullinen päätös asiaan saadaan loppuvuodesta ja käytännön soveltaminen alkaa noin 1,5 vuoden päästä. Ruotsissa tätä direktiiviä sovelletaan käytännössä jo nyt.

Seuraavissa valmisteltavissa sisävesiliikennettä koskevissa direktiiveissä käsitellään miehistön pätevyyttä ja ympäristöä. Direktiivin voimaan astumine kestää keskimäärin 18-24 kk.

Puheenjohtajuuskausi EU:ssa on puoli vuotta ja puheenjohtajuuskausien väli on 14 vuotta. Suomen seuraava puheenjohtajuuskausi on keväällä 2020.



## SISÄVESILIIKENTEN SUURI PROOMUHUBI

Antwerpenin sataman sijainti meri- ja sisävesiliikenteen verkottajana on selkeä. Satamasta on erinomaiset yhteydet Belgian, Hollannin, Ranskan, Saksan ja Itävallan sisämaan



terminaaleihin ja kehittävät ja kehittävät Antwerpenen Euroopan toiseksi suurin proomusatama, kertoi **Marjan Beelen**, Antwerpenin sataman strategiakonsultti.

Vuosittain satamassa käsitellään noin 48 200 proomua, mikä tarkoittaa noin 925 käyntiä viikoittain. Satamasta lähtee rahtia Sisä-Euroopan markkinoille 85 eri määränpähän 7 eri maassa. Sisävesiliikennemäärät ovat kasvaneet voimakkaasti viime vuosina. Vuonna 2014 sisävesiliikenteessä kuljetettiin 96,5 miljoonaa tonnia. Vastaava luku meriliikenteen puolella oli 199 miljoonaa tonnia. Sisävesiliikenteen osuus on siis jopa 1/3 koko vesiliikenteestä. Antwerpenin satama toimii yhtenä merkittävänä kemikaalituotteiden keskittymänä. 54% Antwerpenin sataman kauttakulkevasta tavarasta on nestemäistä. Proomuliikenteen kehittämiseen panostetaan ja tavoitteena on siirtää kuljetuksia maanteiltä vesireiteille. Satamalla on

mittavia kanavien laajennus- ja sulkujen uusimishankkeita käynnissä ja suunnitteilla. Näiden hankkeiden rahoitukseen osallistuvat aluehallinto ja Antwerpenin satama sekä alueella toimivat yritykset. Myös EU:n TEN-T varoista on saatu rahoitusta näihin hankkeisiin.

Satamatoimintojen kehittämiseen on luotu Instream-ohjelma. Tavoitteena on parantaa rahtien käsittelykykyä ja nopeutta sekä alueella



Everything is possible at the Port of Antwerp

liikennöinnin koordinoitua. Alusten tulee rekisteröityä järjestelmään lähestyessään satamaa. Monet terminaalit käyttävät vielä omia järjestelmiään, tavoitteena on saada kaikki järjestelmät keskustelemaan keskenään, jotta liikennöinti olisi jouhevaa.

Yksi keskeinen kehittämisalue on tietoliikenneyhteyksien ja yhteistyön kehittäminen sisämaan terminaalien ja hubien kanssa. Tavoitteena on luoda konttien konsolidointi keskittymä 32 km päähän Antwerpenin satamasta.



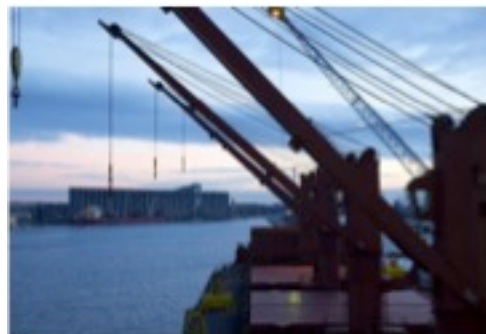
Kilpailun sijaan yhdistäen!

Alueelle suunnitellaan mm. maantiekuljetusten poiminta- ja jättöpistettä, jotta pystyttäisiin vähentämään liikennettä ruuhkaisella kehätiellä. Tavoitteena on siirtää kuljetuksia yhä enenevässä määrin sisävesiliikennettä hyödyntäväksi ja kuljetuksia rekoista proomuille.

Antwerpenin satama yhdessä yhteistyökumppaneidensa kanssa on luomassa intermodaalista palvelumallia, joka helpottaa asiakasta löytämään parhaan mahdollisen tavan sekä taloudellisesti, ajallisesti että ympäristöhuomioiden, kuljettaa rahtia.

Delegaatiomme pääsi tutustumaan satama-alueeseen lähemmin, kiertäessämme aluetta Senior Advisor Danny Deckersin opastamana.

Antwerpenin satamasta on moneksi. Sataman kautta kulkee mm. terästä lannoitteita ja petrokemian tuotteita Venäjältä, varaosia Eurooppaan, sokeria Arabi-maihin, rakennusmateriaaleja mm. Norjasta, elintarvikkeita Eurooppaan, käytettyjä autoja Afrikkaan ja uusia autoja USA:sta Eurooppaan. Satamasta lähtee päivittäin 250 täysjunaa useisiin Euroopan destinaatioihin. Satama työllistää yli 60.000 henkilöä.



## BELGIAN SUURIN DRY BULK SATAMA - GHENT

Ghentin sataman analytikko Patrick De Hertoch ja neuvonantaja Kate Verslype kertoivat sataman toiminnasta ja veivät meidän kiertoajelulle pienellä satama-aluksella.

Ghentin satama on kasvanut voimakkaasti viime vuosien aikana ja sen kehittämiseen panostetaan edelleen. Työn alla on jo useita kehityshankkeita, kuten esim. uuden kanavan rakentaminen.

Vuonna 2014 rahtiliikenteen volyyymi sataman kautta oli 47,7 milj. tonnia. Tästä merikuljetusten osuus 25,9 milj. tonnia ja sisävesiliikenteen 21,8 milj. tonnia. Ghent on yksi Euroopan suurimmista kuivan ja nestemäisen irtotavaran kauttakulkusatamista. Ghentin satama työllistää lähes 61.000 henkilöä ja alueella toimii yli 300 yritystä.



## GHENTIN SATAMA INVESTOINNIT VUOSITTAIN 425 MILJ. EUROA

Ghent on multimodaali satama Euroopan eri liikennemuotojen risteyksessä: merenkulku, sisävesiliikenne, maantie- ja rautatieyhteydet sekä putkikuljetukset.

Tulevaisuudessa Ghent in satamayhtiö haluaa panostamaan entistä enemmän kestävään kehitykseen ja lisätä sisävesi-

ja rautatieliikenteen kuljetusten osuutta.

Vuosittain sataman ja sen infrastruktuurin kehittämiseen satsataan jopa 425 milj. euroa, josta noin 84 milj. euroa menee merikuljetusten kehittämiseen ja 341 milj. euroa muuhun kuin merikuljetuksiin. Kehityshankkeiden rahoitukseen osallistuvat sekä aluehallinto,

satamayhtiö sekä muut yksityiset toimijat yhdessä. Belgian pankin tilastojen mukaan sataman tuottama lisäarvo alueelle on jopa 6,7 mrd euroa.

Vuosittain satamassa operoidaan noin 2900 meriliikenteen alusta ja noin 14600 sisävesiliikenteen alusta.

Muutamia faktoja Ghent in satamasta

- pinta-ala 4,700 ha, josta Ghent in satama omistaa noin 30%
- 5 satama-allasta: Kluizendok, Rodenhuisdok, Mercatordok, Sifferdok ja Grootdok
- 28 km laitureita
- 128 km maanteitä ja 211 km rautateitä
- syvyys 13,5 m ja laivasyväys 12,5 m
- satama-altaista on rautatieyhteys
- nousu- ja laskuvesi eivät vaikuta sataman toimintaan
- tärkeimmät kauppakumppanit: Ruotsi, Venäjä, Brasilia, Kanada ja USA



Verbrugge omistaa ja operoi neljässä terminaalissa, joissa käsitellään suuria määriä erilaista rahtia. Turvallisuus on kaikki kaikessa ja siihen panostetaan sekä koulutuksen että laitteistojen, ohjeistusten ja turvallisuusmääräysten osalta jatkuvasti.

Terneuzenin terminaalissa käsitellään pääasiassa sellua, paperia ja bulkkitavaraa, Zeelandin terminaalissa sellua, terästä ja metallia, Scaldian terminaalissa sellua, metallia ja erilaisia projektikuljetuksia ja Zeebrugessä (Belgiassa) kappaletavarakontteja ja projektikuljetuksia. Rahti liikkuu Verbruggen terminaalien kautta ympäri maailman. Verbrugge on yksi suurimmista selluoperaattoreista.

Verbruggen terminaaleista on suora pääsy merelle, ei sulkua, eikä vuorovesivaihtelua. Yhtiö omistamien satama-alueiden pinta-ala on noin 300 ha. Terneuzenin ja Scaldian terminaalialueilla on vielä vapaata rakentamotonta maaluettua yhteensä noin 45 ha.

Verbruggella on omaa maantiekuljetuskalustoa ja korjaamo. Terminaaleissa käsitellään päivittäin lähes 500 rekkaa.



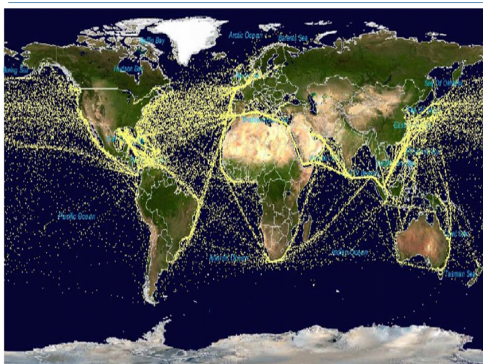
#### VERBRUGGE - JOHTAVA LOGISTIIKKAPALVELUIDEN TARJOAJA

Turvallisuuden lisäksi henkilökunta on perheyhtiölle erittäin tärkeä. Päivittäin Verbruggen terminaaleissa työskentelee yli 1000 ihmistä.

Verbrugge panostaa paljon koulutukseen ja heillä on oma koulutuskeskus. Työntekijöitä kannustetaan kehittämään omaa osaamistaan ja etenemään urallaan.

Verbruggen toiminnan neljä tukijalkaa:

- liiketoiminta perustuu luottamukseen ja tunteisiin
- asiakaskeskeisyys on kaiken a ja o
- työntekijöiden sitouttaminen ja sitoutuminen on olennaista
- pitkäaikaiset kumppanuudet kantavat kauas



IMO:n otos meriliikenteestä: 1 vrk aikana noin 50.000 rahtialusta liikenteessä.

#### VESITIEVERKOSTOPÄIVÄ 22.10.2015 TURUSSA

Liikenneviraston ja SVY:n järjestämä Vesitieverkostopäivä kokosi Turkuun yli 70 toimijaa. Aiheena oli Suomen kilpailukyky merenkulun näkökulmasta, merenkulkuun vaikuttavat säädökset ja mitkä ovat Suomen mahdollisuudet pärjätä. Suomella on IMO:ssa oma edustaja ja LVM, LiVi ja Trafi tekevät hyvää yhteistyötä, että Suomen ääni saadaan kuuluville. Tilaisuudessa peräänkuulutettiin teollisuuden ja merenkulun toimijoiden, varustamoiden ja satamien aktiivisuutta, jotta saadaan oikeaa tietoa kentältä siitä mihin asioihin pitää pyrkiä vaikuttamaan. Kaivataan myös toimijoiden avoimuutta ja keskinäistä yhteistyötä. Valtion päätöksentekijöille terveisinä, että kustannukset ja ylisääntely pitää saada kuriin pitkäjänteisillä poliittisilla päätöksillä. Menestyksen edellytyksenä on ennustettava, vakaa ja kilpailukykyinen toimintaympäristö.

#### TOIMINNANJOHTAJAN TERVEHDYS

Elämme vaikeaa ajanjaksoa. Uutisissa maailmalla ja meiltä saa lukea lähes päivittäin jotain negatiivista. Minun täytyy kyllä todeta, että yhdistyksellä on ollut taas vauhdikas ja hyvä vuosi. Yhdistys on järjestänyt ajankohtaisia tapahtumia, osallistunut vesiteitä koskeviin keskusteluihin ja saanut piiriinsä uusia jäseniä.

Nyt pitää katsoa eteenpäin, ja kuten Vesitieverkostopäivässä todettiin - yhdistää voimavaroja, olla luova ja osata luovia!

