

Fossiilittoman liikenteen tiekartta: Taustamuistio Saimaan sisävesiliikenteen kuljetuksista ja niiden kehittämistä

Liikenne- ja viestintäministeriön johtamassa ja koordinoimassa Fossiilittoman liikenteen tiekarttatyössä pyritään tunnistamaan erilaisia keinoja liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi sekä arvioimaan keinojen vaikuttavuutta. Tiekarttatyön työn tueksi Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Liikenne- ja viestintävirastolta tämän taustamuistion. Työ käsittelee ensisijaisesti CO₂-päästövähenyspotentialia. Työ perustuu asiantuntija-arvioon.

Tausta ja tavoitteet

Osana liikenteen päästöjen vähentämiseen tähtäviä toimia hallitusohjelmaan on kirjattu sisävesiliikenteen edistäminen EU:n tavoitteiden mukaisesti. Tämä muistio käsittelee Saimaan sisävesiliikenteen nykytilaa ja kehittämistä tässä kontekstissa.

Sisävesiliikenteellä tarkoitetaan tässä Saimaan kanavan kautta kulkevia ulkomaan vienti- ja tuontikuljetuksia, alueen satamien välisiä kuljetuksia, uittoa ja matkustajaliikennettä.

Saimaan sisävesiliikenteen nykytila ei ole optimaalinen sen potentiaaliin verrattuna. Vuonna 2019 Saimaalla kuljetettiin 1 053 090 tonnia lastia, mikä vastasi noin 1,3 % osuutta Suomen vesikuljetusten kokonaismäärästä. On arvioitu, että Saimaan sisävesikuljetusten potentiaalinen kapasiteetti on noin 5 miljoonaa tonnia.

Lastimäärät Saimaan sisävesiliikenteessä ovat vähentyneet ajanjaksona 2015-2019, mikä johtuu mm. teollisuusyritysten strategioiden muuttumisesta ja epävarmuudesta koskien kanavan talviliikennettä ja jakson aikana korjaustöistä johtuvista lyhyemmistä liikennekausista.

Saimaan vesiliikenteen matkustajamäärät olivat samana vuonna noin 100 000 luokkaa, mikä vastasi reilut 2 prosentin osuutta Suomen kotimaanliikenteen matkustajamäärästä.

Saimaalla kirjattiin vuonna 2019 yhteensä 891 satamakäyntiä, joista 72 % tapahtui rahtilaivoilla, 21 % matkustajalaivoilla ja 7 % proomuilla ja hinaajilla. Suomalaisten alusten osuus satamakäynneistä oli 15 %.

Saimaalla liikennöivät alukset ovat yleisesti ottaen vanhoja, sillä niiden ikämediaani on 30,5 vuotta, mikä asettaa haasteita myös turvallisuus- ja ympäristönäkökulmiin.

Tämän muistion keskiössä ovat olleet seuraavat tutkimuskysymykset:

- Mitkä ovat Saimaan sisävesiliikenteen kehittämisen vaikutukset CO₂-päästöihin?
- Miten suuri osa Saimaan kuljetuksista voisi siirtyä sisävesiliikenteeseen vuoteen 2030 mennessä?
- Mitkä ovat Saimaan sisävesiliikenteen kehittämisen esteet?
- Miten teollisuus voisi hyötyä Saimaan sisävesikuljetusten kehittämisestä?

- Mikä on Saimaan sisävesiliikenteen kehityspotentiaali keskipitkällä aikavälillä?

Keskeiset tulokset

Sisävesiliikenteen käytön lisäämisellä voitaisiin vähentää Saimaan alueen lastikuljetuksista aiheutuvia CO₂-päästöjä. Yksinomaan Saimaan sisävesiliikenteen kehittämällä voidaan saavuttaa valtakunnan tasolla melko vähäiset vaikutukset.

Johtopäätökset ja luotettavuus

Alla on esitetty keskeisiä johtopäätöksiä tutkimuskysymysten osalta. Käytössä olleesta materiaalista johtuen, johtopäätökset ovat suuntaa antavia.

Mitkä ovat Saimaan sisävesiliikenteen kehittämisen vaikutukset CO₂-päästöihin?

Sisävesiliikenteen käytön lisäämisellä voidaan vähentää Saimaan alueen lastikuljetuksista aiheutuvia CO₂-päästöjä. Aihetta käsittelevän selvityksen perusteella suorat rahtilaivakuljetukset Saimaan ja Manner-Euroopan välillä ovat toiseksi ympäristöystävällisin vaihtoehto CO₂-päästöjen näkökulmasta. Vertailussa oli mukana kuusi eri kuljetusmuotoa tai kuljetusmuotoyhdistelmää.

Koska tarvittava satama- ja väyläinfrastruktuuri on jo olemassa, suorat rahtilaivakuljetukset ovat saman selvityksen kustannus-hyöty analyysin perusteella paras vaihtoehto. Sen houkuttelevuutta tosin heikentää Saimaan kanavan rajoitettu liikennekausi.

Suomessa on laaja, mutta tällä hetkellä paikoitellen alhaisella käyttötasolla oleva satama- ja väyläverkosto. Sen koko potentiaalia hyödyntämällä olisi teoriassa mahdollista päästä huomattavampiin päästövaikutuksiin. Jatkossa olisi tarpeen selvittää mahdollisuuksia hyödyntää koko Suomen satama- ja väyläverkostoa nykyistä tehokkaammin Suomen sisäisissä kuljetuksissa.

Miten suuri osa Saimaan kuljetuksista voisi siirtyä sisävesiliikenteeseen vuoteen 2030 mennessä?

Kun tarkastellaan Saimaan alueen kuljetuksia, merkittävä osa niistä voitaisiin lähitulevaisuudessa hoitaa sisävesikuljetuksilla. On arvioitu, että Saimaan kanavan kautta olisi mahdollista kuljettaa yli 5 miljoonaa tonnia lastia vuodessa nykyisen noin 1,5 milj. tonnin sijasta. Lisäksi alueella liikennöivien laivojen lastinkuljetuskapasiteettia olisi mahdollista nostaa nykyiseen verrattuna.

Mikäli Saimaan kuljetuksissa halutaan siirtyä nykyistä enemmän sisävesikuljetuksiin, sille on ensin luotava kuitenkin tarvittavat edellytykset.

Mitkä ovat Saimaan sisävesiliikenteen kehittämisen haasteet?

Saimaan sisävesiliikenteen kehittämisessä on monia haasteita. Keskeisimpiä näistä ovat kanavan ympärivuotisen liikennöintimahdollisuuden puuttuminen, kanavasulkujen tekniset ja rakenteelliset rajoitteet, sekä alueen vesireittien alhainen kulku-syvyys.

Nämä ja muut haasteet ovat vaikuttaneet ensinnäkin siihen, että Saimaan alueella sijaitsevat teollisuusyritykset eivät ole muuttaneet logistisia ratkaisujaan sisävesikuljetusten kannalta suotuisaan suuntaan. Jos Saimaan sisävesiliikenteen infrastruktuuria ei kehitetä, lastikuljetusten arvioidaan myös siirtyvän yhä enemmän maanteille.

Toiseksi, esteet ovat vaikuttaneet siihen, että varustamot eivät ole olleet halukkaita investoimaan uusiin Saimaan liikenteeseen soveltuviin laivoihin. Esimerkiksi epävarmuus alueen vesireittien tulevasta kulkusyvyydestä on ongelma uudisrakenteen

jääluokkaa määritettäessä, ja tiedon puute kanavasulkujen teknisistä mitoista vaikeuttaa uudisrakenteen ulottuvuuksien määrittämistä.

Lisäksi on syytä painottaa, että teollisuusyritysten logistiset ratkaisut ja varustamoiden intressit investoida uusiin laivoihin ovat vahvasti kytköksissä toisiinsa.

Miten Saimaan teollisuus voisi hyötyä sisävesikuljetusten kehittämisestä?

Saimaan alueen teollisuus voisi hyötyä sisävesikuljetusten kehittämisestä monin eri tavoin. Alueen teollisuus on sijoittunut rannikolle, mikä on etu sisävesikuljetusten käytön kannalta. Sen kuljetustarpeet ovat myös sellaisia, että niissä voidaan käyttää sisävesikuljetuksia laajamittaisesti.

Sisävesikuljetukset ovat muutoinkin kilpailukykyinen kuljetusmuoto alueen teollisuudelle. Ne ovat esimerkiksi hinnaltaan edullisia ja energiataloudellisia, edistävät EU:n ja Suomen ilmasto- ja liikennepolitiikan tavoitteita, ja niitä varten on rakennettu laaja satamaverkosto ja muu infrastruktuuri vuosien saatossa. Lisäksi Saimaan vesialueet tarjoavat vetovoimaisen matkailuympäristön.

Monet sisävesiliikenteen eduista ovat kuitenkin sellaisia, että niitä ei tänä päivänä voida hyödyntää Saimaan teollisuuskuljetuksissa täysimääräisesti koska alueen liikennejärjestelmää koskevat, tulevaisuudessa tehtävät ratkaisut eivät ole ennakoitavissa.

Muuta huomioitavaa

Suomessa on laaja, mutta tällä hetkellä paikoitellen alhaisella käyttötasolla oleva satama- ja väyläverkosto. Sen koko potentiaalia hyödyntämällä olisi teoriassa mahdollista päästä huomattavampiin päästövaikutuksiin. Satama- ja väyläverkoston ylläpito ja palvelutarjonta on kuitenkin melko kallista Suomen valtiolle ja kunnille. Jatkossa olisi tarpeen selvittää satama- ja väyläverkoston hyödyntämistä nykyistä tehokkaammin Suomen sisäisissä kuljetuksissa.

Saimaan sisävesikuljetuksilla voitaisiin hoitaa myös joitakin nestemäisiä bulk-kuljetuksia. Tähän liittyviä mahdollisuuksia ja uhkia olisi tarpeen selvittää.

Yhteydenotot: kirjaamo@traficom.fi

Yhteyshenkilöt: Jarno Ilme, verkostajohtaja ja Outi Ampuja, johtava asiantuntija

Lähteet

Muistion aineistona on käytetty Traficomien merenkulun tilastoja, asiantuntijahaastatteluja keskusteluja Väyläviraston kanssa sekä selvityksiä Saimaan sisävesiliikenteestä ja sen kehittämisestä. Asiantuntemus aiheesta on muodostettu vuosien varrella.