

Kotka Hamina

Alueen meriklusterista poisjätetty kehittämismuutosto

Meriklusterin Hiipunut toimialue

Valmet Oy, Kotkan telakka 1975-1987

Kemira Oy:n edeltäjä, Valtion Rikkihappo- ja Superfosfaattitehtaat rakensi Kotkaan vuonna ensimmäisen lannoitetehtaansa. Kemira lopetti sen toiminnan vuonna 1973, mutta turvata

Uuttakin yritystoimintaa telakkateollisuudessa on. Kotkan telakalle on sijoittunut Laffcomp Oy, joka on aivan toimintansa alussa. Yhtiön tavoitteena on ryhtyä rakentamaan rajoitetuille vesil-

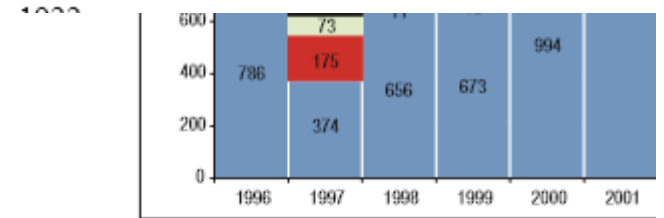
Valmetin ja Wärtsilän vuoden 1986 aikana käydyt neuvottelut toimialarationalisoinnista j Wärtsilä Meriteollisuus Oy:n syntyyn. Uudessa yhtiössä Valmetin omistus oli 30%. 1980-lopun laivanrakennuksen kriisin seurauksena Wärtsilä Meriteollisuus päätti lopettaa Kotkan toiminnan vuonna 1987.

Jarmo Luoma-aho 11.8.2003

Lähteet

Nils G. Björklund, Valmet. Asetehtaiden muuttuminen kansainväliseksi suuryhtiöksi. Jyväskylä 1990.

Oy Wärtsilä Ab:n vuosikertomus 1987.



Kuva 6.16. Suomen telakka- ja veneteollisuuden tila vuosien 1996-2001 välillä. Lähde: Tullin ulkomaankauppatilasto/Ultika-tietokant

linen. Käytännössä tämä merkitsisi alumiini- ja kennorakenteita painon keventämiseksi, mutta teräsrakenteitakin käytettäisiin jäänmurtokyvyn saavuttamiseksi. Laivat sopisivat mm. ympäri- vuotiseen biopoltoaineiden keräämiseen ja kuljetukseen sisä- ja rannikkovesillä. Kotkan telakalla korjattiin vastikään myös venäläinen sisävesilaiva. Kotka on näin mahdollisesti palaamassa telakkapaikkakunnaksi.

Suomen telakkateollisuuden vienti on voimakas. Vuonna 2005 telakoiden vienti oli 1,1 miljardia euroa.

Kotkan telakalla on ollut merkittävä rooli suomalaisen laivanrakennuksen kehittämisessä. Turussa ja Raumalla – on keskitytty nimenomaan risteilyalusten ja matkustajalautojen rakentamiseen. Vuonna 2006 Aker Yards osti Ranskasta Alstom Marinen telakat, joissa myös matkustajalaivojen rakentamisella on tärkeä merkitys.

33 Rajoitetuilla vesillä tarkoitetaan sellaisia vesiä, joissa aluksen syvyyttä, leveyttä ja/tai pituutta rajoittavat väylän mitat.

Palvelut

Liikenne

Toimintaohjeet

Tilaa yrittämiseen

Tietoa satamasta

Yhteystiedot

Tervetuloa HaminaKotkaan

Meriklusterin kärki |



Sataman palvelut



Konttisatama



RoRo-satama



Nestesatama



Bulk-satama



Metsäteollisuus

Sataman toimialueen palvelut

Palvelut

Liikenne

Toimintaohjeet

Tilaa grittämiseen

Tietoa satamasta

Yhteystiedot



Meriliikenne



Rautatieliikenne



Maantieliikenne



Risteilyliikenne

Liikenne |



Oletettavissa oleva Sataman suurin kasvu v . 2018

Kaikki hyvin satamassa ja Kotka/Haminassa ?
Vai onko ?

2 kysymystä

1) Miksi ulkolainen yritys tuo 150 henkeä Kotkaan töihin.... ????

2) Miksi Sataman nettisivujen liikenne sivuilta ilmoitetuista liikennemoodeista puuttuu sen suurin kasvupotentiaalin tuova liikennemoodi:

Sisävesiliikenne.

Yksi pieni vastaus kahteen kysymykseen

Siksi että Kymijoki kanava on jätetty rakentamatta, se jätti niin telakkateollisuuden kehittymisen tapahtumatta ja samaan aikaan EU liikennestrategian pääperiaatteen vastaisesti jätettiin liikennepolitiikassa sisävesiliikenne mahdollisuudet käyttämättä kun

Suomen satamien takamaitten tavaraliikennevolyymit ovat koko 2000 luvun ajan ohjatut enenevässä määrin maantie ja raideliikenne kehittämisten avulla Helsingin kautta kulkeviksi

Radikaali muutos edellyttää politiikan muutosta

Sen perustana voidaan pitää 18.04.2018 Eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan julkaisua Suomen sata uutta Mahdollisuutta jossa esitetään radikaali vesiliikenne ja sen perustat uusine materiaaleinen jotka ei ainoastaan Mahdollista vaan edellyttää äysin uuden logistiikan ja sille sisävesiväylät Ruotsin mallin mukaisesti noudattamaan EU:ssa sovittua liikennestrategiaa ja liikennemoodeja(mm Kotkan Satama on noudattanut maan normaalia tapaa ja Jättänyt sisävesiliikenteen pois omasta liikenteen suunnittelusta . Olisi aika ottaa se mukaan ja alkaa toimia vastaavasti.

Peruskäsitteet vaihtoehtoisiksi logistiikkamalleiksi

- **Suomi on Saari –malli**

”Vanhan sanonnan mukaan ”Suomi on saari”. Tämä toteamus pitää todellakin paikkansa, sillä ulkomaankaupastamme tänäkin päivänä noin 80 prosenttia kulkee meritse. Rannikoillamme ja merilläämme on jo ammoisista ajoista lähtien harjoitettu merenkulkua. Sitä todistavat muun muassa lukuisat rannikoiltamme löytyneet muinaiset hylyt.”

http://www.meriliitto.fi/?page_id=29

- **Laiva lähelle – malli**

- *”Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system”*
- *.....At the same time, the proposals will dramatically reduce Europe's dependence on imported oil and cut carbon emissions in transport by 60% by 2050.”*

https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en

Lähihistoria ja politiikka :

Olisiko aika palauttaa mieleen ja toiminta malliin , että Kotkan Sataman kotimaan liikenne volyymien kehittämisen suurin este on maantie ja raideliikenteen yltiöpäiset kehittämishankkeet jotka poikivat ainoastaan Helsingin ja uudenmaan alueenmaksimaalista kehittämistä ja Vuosaaren sataman liikenteen kasvuja

v. 2000-2001 Lipposen hallituksen vaihtoehdot

Lähilaiva – logistinen malli

Kymi-Mäntyharju
kanavahanke

http://vanha.verkkouutiset.fi/arkisto/Arkisto_2000/15.joulukuu/kyka5000.htm

Suomi on saari – logistinen malli

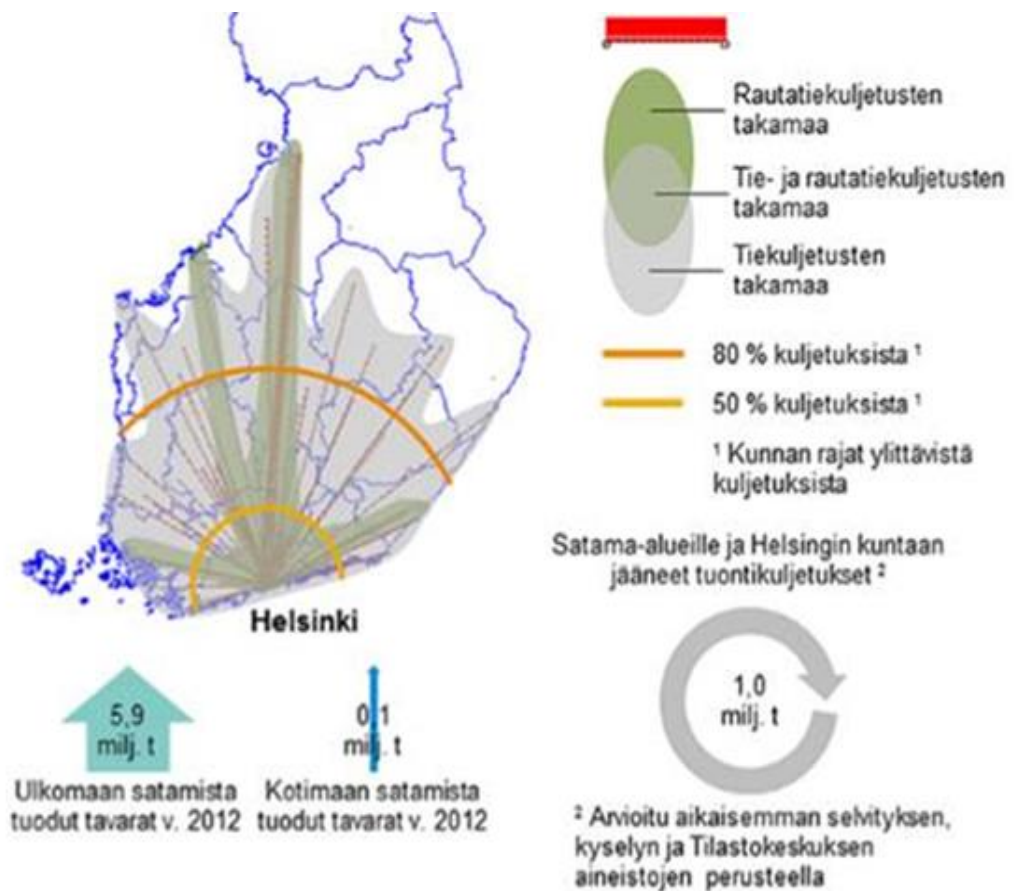
Helsinki –Vuosaari
satamahanke

https://www.vtv.fi/files/968/152001Vuosaaren_satamahanke.pdf

Suur-Vuosaari

tilanne 2017

Kymi-Mäntyharju kanava



Kuva 63. Helsingin sataman tuontikuljetusten takamaa (liikennemäärätiedot läh-

Jota ei toteutettu
Vaan



Tarkoittaa , että

- 1) Järvi Suomen vienti ja tuonti hoidetaan rannikko satamien kautta (noin 30% koko Suomen volyymista)
- 2) Että Vuosaaren sataman rakentaminen poliittisena päätöksenä on vienyt Järvi Suomen lasteista pääosan uuteen Vuosaaren satamaan



- 3) Edelleen kuvasta voi päätellä että Helsingin sataman liikenteestä noin puolet voitaisiin hoitaa EU:ssa sovitun kestävä kehityksen mukaisesti järvi suomen omista lähisatamista

2000 luvulla hallituksissa olleiden Valtapuolueiden julkisesti tunnustetut liikennepoliittiset tavoitteet :

Suomi on saari – malli :

- Keskusta <http://www.keskusta.fi/loader.aspx?id=c4b43ab3-673c-4d62-a0fa-79b7524e15d0> kohta 5.7 sivut 12 ja 13
- Vasemmistoliitto : <http://vasemmisto.fi/politiikka/ohjelmat/vasemmiston-tavoitteet-2016-2019> kohta 3.5
- RKp : http://www.sfp.fi/sites/default/files/Partidag2016/Puolueohjelma_2016_fi.docx kohdat 730 -740
- Vihreät: https://www.vihreat.fi/files/liitto/Poliittinen_ohjelma2014_1.pdf tavoite 3

Laiva lähelle - malli

- Sosiaalidemokraatit vuodesta 2014 :
<https://drive.google.com/drive/folders/0B8AFa3xbB8dpfmNRQXU3eVdGbnE3N2swZXEzUDJYYWlfRkhTUhpNQTNjaVJTvnRtX3pkYUE> sivu 28

Ei selkeää tunnistettavaa liikennepoliittista ohjelmaa

- Kokoomus : <https://www.kokoomus.fi/faktat/> ei omaa liikennepoliittista ohjelmaa. Ministeri Risikko edellyttänyt ensimmäisenä liikenneministerinä EU päätösten huomioimista Suomalaisessa liikennepoliitikassa ilman tulosta vuonna 2015
- Perussuomalaiset: <https://www.perussuomalaiset.fi/tietoa-meista/puolueohjelma/> ei omaa liikennepoliittista ohjelmaa. Maaseutu ohjelmassa sellaisia mainintoja liikennepoliitikasta, joita voidaan käyttää sekä ”Suomi on saari” malliin että ”Lähilaituri on paras”-malliin.