

Vastaanottaja

Rautatiealan sääntelyelin

Rautatiealan sääntelyelin

Asiakirjatyyppe

Raportti

Päivämäärä

4.10.2018

SELVITYS SATAMIEN RAUTATIELOGISTIIKASTA



Päivämäärä	4.10.2018
Laatija	Marko Mäenpää, Matti Utriainen, Jarkko Voutilainen
Tarkastaja	Matti Utriainen, Marko Mäenpää
Hyväksyjä	Marko Mäenpää
Kuvaus	Raportti

SISÄLTÖ

LYHENTEET	4
1. JOHDANTO	5
1.1 Selvityksen tausta ja tarkoitus	5
2. METODOLOGIA	6
2.1 Työtapakuvaus ja lähtötiedot	6
2.2 Keskeisen terminologian määrittely	6
2.3 Haastattelujen ja tiedonkeruun toteutus	6
3. YLEISTÄ SATAMIEN TOIMINNASTA	8
3.1 Satamien hallinto ja liiketoimintamalli	8
3.2 Tavaramaksusta	9
3.3 Rautatiesääntelyn laajuus satamassa	11
4. SATAMAT	14
4.1 Kemi	14
4.2 Oulu	18
4.3 Raahe	26
4.4 Kokkola	30
4.5 Pietarsaari	39
4.6 Vaasa	42
4.7 Kaskinen	47
4.8 Pori	52
4.9 Rauma	58
4.10 Turku	66
4.11 Hanko	73
4.12 Helsinki (Vuosaari)	78
4.13 Loviisa	87
4.14 HaminaKotka	92
5. VERTAILU MUIDEN MAIDEN TILANTEeseen	109
5.1 Yleistä	109
5.2 Göteborg (Ruotsi)	109
5.3 Gävle (Ruotsi)	109
5.4 Southampton (Iso-Britannia)	110
6. YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	112
6.1 Yleistä	112
6.2 Satamien kapasiteettitilanteesta	113
6.3 Hinnottelu	113
6.4 Geneerisen liikenteen määrittely	113
6.5 Suositukset	114

LYHENTEET

Bulk	Irtotavara, kuiva tai nestemäinen
Door-to-Door	Ovelta ovelle kuljetus noudettuna lähettäjältä ja toimitettuna vastaanottajalle
Hub	Keskus, tavaravirtojen lajittelukeskus
Hub-and-spoke-terminaali	Terminaali, jonka kautta kuljetukset on keskitetty
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code: Säännöstö, jonka tavoitteena on lisätä turvallisuutta aluksilla ja satamissa
KIP	Kokkola Industry Park: Kokkolan Suurteollisuusalue
LoLo	Lift on, Lift off: Tavarankuljetus laivoilla, jotka lastataan ja puretaan joko laivan omilla tai satamassa olevilla nostureilla
RoRo	Roll on, Roll off: Tavarankuljetus laivoilla, jotka lastataan ja puretaan tavallisesti laivan perässä olevan ns. peräportin kautta pyörivää ajo- tai vetokalustoa käyttäen.
RWTT	Rail wagon tippler terminal: Junavaunujen kaatolaite
TEU	Twenty Feet Equivalent Unit: Konttiliikenteen perusmittayksikkö. 1 TEU = yksi 20×8×8,5 jalan kontti
Virve	Virve on TETRA-standardiin perustuva viranomaisradioverkko

1. JOHDANTO

1.1 Selvityksen tausta ja tarkoitus

Rautatiealan sääntelyelin teetti satamien rautatielogistiikkaa koskevan selvityksen, joka sisältää selvityksen Suomen ulkomaankaupan merisatamien toiminnasta rautatieliikenteen tavaravirtojen näkökulmasta. Selvityksen ja sen johtopäätöksien pohjalta arvioidaan mm., miten satamiin voidaan liikennöidä useamman rautatieoperaattorin toimesta.

Selvityksen taustalla ovat Rautatielain (304/2011) voimaan tullut uudistus 8.12.2015 ja sen perusteella voimaan tulleet valtioneuvoston asetukset rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista (1489/2015) ja rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin jakamisesta (1490/2015).

Keskeinen osa työtä oli tarvittavan tiedon kerääminen satamien alueella ja niiden lähistöllä toimivista rautatierahdin kanssa tekemisissä olevista oleellisista toimijoista, niiden hallinnoimista tiloista, palveluista ja radoista sekä rautatieliikennöinnin toimintamalleista satamisissa. Työssä keskityttiin geneerisiin tavaravirtoihin ja niitä käsitteleviin tavaraliikenneterminaaleihin.

Selvityksessä keskityttiin seuraaviin satamiin: Kemi, Oulu, Raahe, Kokkola, Pietarsaari, Vaasa, Kaskinen, Pori, Rauma, Turku, Hanko, Helsinki (Vuosaari), Loviisa ja HaminaKotka. Lisäksi Ruotsista ja Englannista haettiin kansainvälisiä esimerkkejä tavaraterminaalien ja ratakapasiteetin käytön ja varaamisen menettelyihin sekä niiden koordinointiin ja toimintamalleihin.

Työtä on ohjannut Rautatiealan sääntelyelimestä Riikka Ristinen, Juha Karjanlahti ja Mertti Anttila. Käytännön työstä on vastannut Ramboll Finland Oy ja Ramboll CM, josta työstä ovat vastanneet Marko Mäenpää, Matti Utriainen ja Jarkko Voutilainen.

2. METODOLOGIA

2.1 Työtapakuvaus ja lähtötiedot

Työssä käytiin läpi satamien ja niissä toimivien raidelogistiikan kannalta oleellisten toimijoiden saatavilla oleva aineisto. Tärkeitä lähtöaineistoja olivat mm. Liikenneviraston ja yksityisraiteiden haltijoiden verkkoselostukset sekä raiteistokaaviot, satamien sekä niissä toimivien ahtaus- ja terminaalioperaattoreiden aineistot sekä soveltuvin osin Liikenneviraston ohjeet rataverkolla liikennöinnistä.

Kirjallisuusselvityksen lisäksi tehtiin satamien ja työn kannalta oleellisten operaattoreiden haastattelut. Pääosa haastatteluista tehtiin puhelimitse, minkä lisäksi käytiin paikan päällä tutustumassa satamien toimintaan Vuosaaren, HaminaKotkan, Turun ja Kemin satamissa.

2.2 Keskeisen terminologian määrittely

Tässä kappaleessa kuvataan lyhyesti selvityksessä käytetty terminologia.

Rautatieliikenteen tavaraliikenneterminaali on paikka, jossa kuljetettava tavara tai kuljetusyksikkö (esim. kontti) siirtyy rautatievaunusta tai rautatievaunuun, joko kuljetettavaksi edelleen toisella kuljetusvälineellä tai edelleen kuljetettavaksi rautateitse toisen kuljetusvälineestä purun jälkeen. Tämän selvityksen yhteydessä myös varasto luetaan terminaaliksi.

Geneerinen liikenne satamassa on tavaraliikennettä, jossa sataman tavaraterminaalia operatiivisesti hallinnoiva yritys tarjoaa terminaaleihin tai varastoihin liittyviä (rakennus tai alue) palveluita, jotka kohdistuvat muihin kuin yrityksen omiin tuotteisiin (raaka-aine, lopputuote tms.) tai useamman kuin yhden loppuasiakkaan tarpeeseen.

Ei-geneerinen liikenne satamassa on tavaraliikennettä, jossa sataman tavaraterminaalia operatiivisesti hallinnoiva yritys käyttää terminaalia tai varastoa (rakennus tai alue) yksinomaan omiin tavarakuljetuksiinsa (raaka-aine, lopputuote tms.). Loppuasiakas voi olla esimerkiksi teollisuusyritys tai tukkukaupan yritys (ei logistiikka-alan yritys).

Palvelupaikan ylläpitäjällä ymmärretään toimijaa, joka vastaa palvelupaikan operatiivisesta toiminnasta ja johon tulee ottaa yhteyttä käyttöön liittyvissä asioissa.

2.3 Haastattelujen ja tiedonkeruun toteutus

Kirjallisuusselvityksen lisäksi tärkeä osa työtä olivat satamien ja niissä toimivien työn kannalta oleellisten operaattoreiden haastattelut. Niiden avulla täydennettiin kirjallisuusselvityksen aineistoa ja selvitettiin alan toimijoiden näkemyksiä aihepiiriin liittyen. Työn aikana käytiin paikan päällä seuraavissa satamissa:

- Vuosaaren satama ml. Multi-Link Terminals Oy ja Nurminen Logistics Oy (14.3.2018)
- Kemin satama (26.3.2018)
- Turun satama Oy (6.6.2018)
- HaminaKotkan satama ml. RP Logistics Oy ja Steveco (3.4.2018 ja 7.6.2018)

Näiden lisäksi toteutettiin kirjallisuusselvityksiä, kyselytutkimuksia ja/tai puhelinhaastatteluja seuraaville tahoille:

- Oulun satama Oy

- Herman Andersson Oy
- Raahen satama Oy
- Hooli Stevedoring Oy
- Kokkolan satama Oy
- Rauanheimo Oy
- Pietarsaaren satama Oy
- Euroports Pietarsaari Oy
- Kvarkenports Oy
- Blomberg Stevedoring Oy
- Kaskisten satama Oy
- Silva Shipping Oy
- RP Logistics Oy
- Rauman satama Oy •
- Porin satama Oy
- Loviisan satama Oy
- Hangon satama Oy

3. YLEISTÄ SATAMIEN TOIMINNASTA

3.1 Satamien hallinto ja liiketoimintamalli

Kunnalliset satamat ovat muuttuneet osakeyhtiöiksi vuoden 2015 alkuun mennessä. Suomessa kaikki rautatieyhteyden omaavat yleiset satamaosakeyhtiöt ovat kunnallisessa omistuksessa. Tämän lisäksi on yksityisomistuksessa olevia yleisiä satamaosakeyhtiöitä (Olkiluoto, Salo, Inkoo ja Tolkkinen) sekä teollisuussatamia (esim. Tornio, Raahen SSAB).

Suomessa olevat kunnalliset satamaosakeyhtiöt toimivat vain satamanpitäjinä. Ahtauksen, muun logistiikan ja palvelut hoitavat muut yritykset. Osa yksityisistä yleisistä satamista tarjoaa myös lastinkäsittelypalveluita. Esimerkiksi Ruotsissa jotkut satamaosakeyhtiöt toimivat sekä satamapitäjinä että ahtausliikkeinä.

Satama voi omistaa rakennuksia (esim. varastot) ja isoja lastinkäsittelylaitteita (esim. satamanosturit), joista se voi periä vuokraa tai käyttömaksuja. Terminaaliyrittäjä voi vuokrata varaston tai yritys voi rakentaa satamanpitäjältä tai kaupungilta vuokratulle tontille rakennuksen. Lisäksi satamissa on kenttäalueita, joita vuokrataan tarvitsijoille joko lyhyt- tai pitkäaikaisesti. Esimerkiksi kontin varastointivuokran konttikentällä voi periä joko satamanpitäjä tai terminaalioperaattori riippuen siitä, onko operaattori vuokrannut alueen omaan käyttöönsä. Satamanosturit ovat siirtyneet monissa satamissa satamanpitäjältä satamaoperaattoreiden omistukseen.

Satamaterminaaleihin johtavat raiteet voivat olla joko satamanpitäjän, kaupungin, terminaalioperaattorin omistuksessa. Yleensä sataman läheisyydessä on Liikenneviraston ratapiha, josta raide jatkuu sataman yksityisraiteena satamaan. Yhdysraiteet ovat sataman tai kaupungin omistuksessa, jos satamassa on muita yksityisiä raiteita.

Terminaaliraiteiden käytöstä ja kapasiteetin jakamisesta päättää terminaalioperaattori perustuen omaan liiketoimintaansa, ja niihin liittyviin sopimuksiin terminaalioperaattorin sekä sen asiakkaan kanssa (laivaaja; esim. paperitehdas). Rautatieoperaattorilla ei ole intressiä sopia terminaaliraiteiden käytöstä, jos kyseessä ei ole reittiliikenne. Konttiterminaaleissa olevilla sataman raiteilla voidaan käsitellä useamman konttiterminaalioperaattorin kontteja, jos aluetta ei ole vuokrattu konttiterminaalioperaattorille.

Yhdysraiteiden kapasiteetin jakaminen eri terminaalioperaattoreille perustuu ensisijaisesti terminaalioperaattoreiden väliseen operatiiviseen sopimiseen ruuhkatilanteissa. Satamanpitäjä tekee tarvittaessa päätöksen ristiriitatilanteissa. Terminaalioperaattori päättää mitkä vauvat otetaan lastinkäsittelyyn. Tämä perustuu terminaalioperaattorin ja tämän asiakkaan (laivaajan) väliseen sopimukseen (esim. palveluaika).

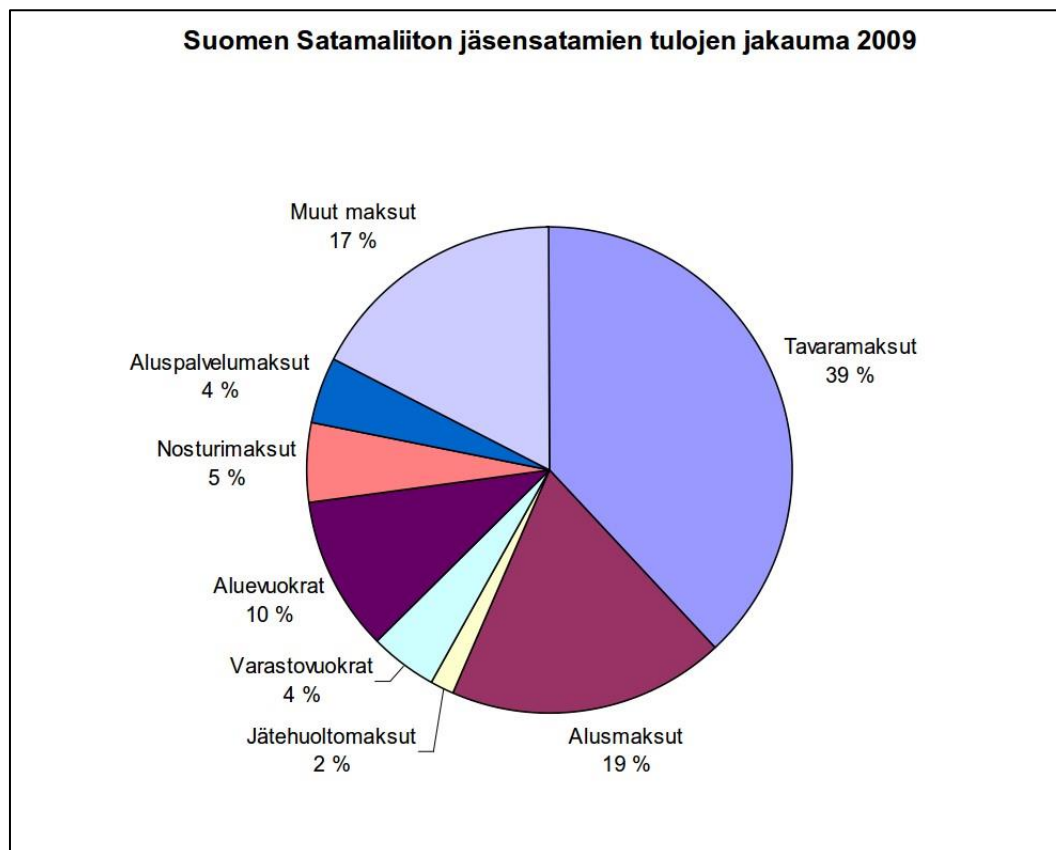
Logistiikkapalveluiden ja siihen liittyvän infrastruktuurin ylläpitäminen ovat satamanpitäjän ja terminaalioperaattorin liiketoimintaa, jolle on saatava kokonaisuutena positiivinen tulos ja näin osinkotuottoja omistajille.

Väylän käytön todellisten kustannuksien laskeminen on haasteellista. Todellisiin kustannuksiin perustuva hinnoittelu johtaisi kohtuuttomiin kustannuksiin ja käytännössä vähentäisi rautatieliikenteen kilpailukykyä. Tavararyhmäkohtainen tuotteen määrään perustuva tavaramaksumi tasaa sataman hinnoittelurakennetta. Rautatie on monessa tapauksessa välttämätön satamainfrastruktuurin osa, joka ei ole yksinään kannattava.

Tässä työssä päähuomio on satamien suljetulla ISPS-alueella. ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) koskee kansainvälisen liikenteen aluksia ja niitä palvelevia satamarakenteita. ISPS-lainsäädäntö liittyy satamaturvatoimenpiteisiin, jotka on toimeenpantu EU:n jäsenmaissa turvatoimiasetuksella. Sen tarkoitus on estää satamaan tai alukseen pääsy sellaisilta lasteilta, materiaaleilta tai ihmisiltä, joiden katsotaan aiheuttavan vaaraa itse satamalle ja/tai alukselle sen miehistölle tai matkustajille. Tämän työn kannalta merkittävin käytännön vaikutus ISPS-alueella ja sen ulkopuolisella alueella toimimiseen liittyy ILO 137 - yleissopimukseen, jonka mukaan satama-alueella tapahtuva ahtaustyö kuuluu ensisijaisesti rekisteröidyille satamatyöntekijöille. Auto- ja Kuljetusalan työntekijäliitto (AKT) tulkin mukaan tämä tarkoittaa AKT:n jäsentä. AKT valvoo, että tätä sääntöä noudatetaan jokaisessa satamassa. Säännön tulkinta ja AKT:n aktiivinen toiminta rajoittavat vapaata satamapalvelutoimintaa. Suljetun satama-alueen ulkopuolella lastinkäsittelyyn liittyvä toiminta on jousitavampaa. Rautatieliikenteen osalta tällä rajalla ei ole sääntelyyn liittyviä vaikutuksia.

3.2 Tavaramaksusta

Suomessa satamanpitäjä saa tuottoja satamamaksuista. Satamaksuja ovat esimerkiksi tavaramaksu, alusmaksu, jätemaksu ja palvelumaksut. Satamamaksut käsitellään tuloina, joita ei ole ns. korvamerkitty kustannuksien kattamiseen. Satamanpitäjä pyrkii tekemään voittoa ja tulouttaa voitot omistajalle. Yksinkertaistettuna voidaan todeta, että tavaramaksun ajatellaan koskevan korvausta sataman maainfrastruktuurin käytöstä (kenttäalue, tiet, raiteet, eräät varastot, valaistus jne.). Alusmaksu ajatellaan korvaukseksi laiturin käytöstä. Tavaramaksun maksaa laivaaja ja alusmaksun varustamo.



Kuva 1. Satamien tulojen jakauma (Suomen satamaliitto, 2009).

Tavaramaksu oli ennen satamien yhtiöittämistä julkisoikeudellisen maksun tyyppinen. Sitä voitiin pitää veronomaisena maksuna. Tavaramaksu voitiin asettaa perintään ilman oikeuden päätöstä. Tavaramaksu oli määritelty satamien julkisessa hinnastossa ja se oli satamalautakunnan vahvistama. Tästä huolimatta tavaramaksu oli käytännössä neuvoteltavissa ja eri yrityksillä oli mahdollista olla erisuuruisia tavaramaksuja samoistakin tuoteryhmistä. Tällä tavoin voitiin esimerkiksi antaa volyyimialennusta tai houkutella kilpailevan sataman asiakas edullisimmilla maksuilla.

Satamia koskevan erityislainsäädännön purkamisen (L 1213/2014) myötä tavaramaksu muuttui yksityisoikeudelliseksi maksuksi ja muutenkin satamien toiminta selkiintyi normaalin yritystoiminnan mukaiseksi. Satamat julkaisevat edelleen julkisia hinnastojaan, mutta tavaramaksun suuruutta voidaan vapaammin neuvotella asiakaskohtaisesti. Hinnastot sisältävät kaikki satamanpitäjän perimät maksut.

Sataman kautta kuljetettavien tuotteiden tavaramaksun määrittämiseksi voidaan ainakin teoriassa laskea tuotteen käyttämä infrastruktuuri, jyvittää yleisiä kustannuksia ja lisätä tarvittava kate. Käytännössä tavaramaksun muodostumiseen vaikuttavat kuitenkin myös esimerkiksi vapaana oleva satamakapasiteetti, perinne, kilpailutilanne, tuotteen arvo suhteessa paan ja asiakkaan "maksuhalukkuus".

Satamanpitäjillä ei ole olemassa järjestelmällistä tavaramaksun hinnoittelumallia, joka ottaisi huomioon ja erittelisi tuotteen infrastruktuurin käytön kustannukset (esim. tie, raide, valaistus, hallinto, kenttä, huolto yms.), kun se kuljetetaan sataman kautta.

Sataman liiketoimintana on toimia kuljetusmuodon vaihtopaikkana, jossa voi olla myös lisäarvopalveluja (esim. varastointi, satamaan saapuneen irtotavaran säilytys tai lastaaminen kontteihin). Tavaramaksu perustuu siten kuljetuksiin, jotka alkavat tai päättyvät laivakuljetukseen. Joissakin tapauksissa satamassa toimiva logistiikka-alan yritys voi käyttää varastointitilojaan kootakseen lastia, joka sekä tulee että lähtee maakulkuneuvolla (ajoneuvoyhdistelmä tai juna). Perusperiaatteen mukaisesti satama ei saa tällöin maksua infrastruktuurin käytöstä, lukuun ottamatta mahdollista aluevuokraa. Jotkut satamat perivät tavaramaksua myös kuljetuksissa, joissa ei käytetty laivaa. Jotkut satamat perivät tavaramaksuksi nimetyn ratamaksun, joka perustuu radanpidon kustannuksiin. Esimerkiksi Kemin sataman hinnastossa tämä on mainittu. Käytännössä nämä maksut neuvotellaan vuosittain.

Satamaliikenteen rautatiekuljetuksien osalta suomalaiset satamat eivät peri erillistä ratamaksua vaan rataan liittyvät kustannukset on sisällytetty tavaramaksuun. Näin ollen on mahdollista, että vain raidetta tai tietä kuljetuksiinsa käyttävä laivaaja maksaa kustannuksia, jotka tosiasiallisesti muodostuvat muusta satamatoiminnasta tai kuljetusmuodosta.

Satamanpitäjälle olisi todennäköisesti edullisempaa, jos tuotteet kuljetettaisiin satamaan tai satamasta ajoneuvoyhdistelmällä, jos sillä vältettäisiin investoiminen rautatieinfrastruktuuriin. Rautatiekuljetukset liittyvät kuitenkin suuriin volyymeihin, jotka mahdollistavat suuremmat kuljetusmäärät sataman kautta ja sitä kautta suuremmat tulot.

3.3 Rautatiesäätelyn laajuus satamassa

3.3.1 Yleistä

Tämän raportin tarkoituksena on selvittää, miten rautatiekuljetuksia voidaan suorittaa satamissa tasapuolisesti, syrjimättömästi ja yhtäläisin ehdoin rautatielainsäädännön perusteella. Tämän takia on tärkeä määrittää milloin rautatiekuljetus ja siihen liittyvä säätely alkaa tai päättyy. Konsultti esittelee tässä yhteydessä satamiin liittyvät määritelmät ja alan toimintatavat. Esitys ei ole juridinen, vaan se on laadittu logistiikan näkökulmasta hyödyntäen konsultin osaamista ja haastatteluissa esille tulleita asioita.

3.3.2 Terminaalin määrittelystä

Voimassaolevan rautatielainsäädäntö syrjimättömään kapasiteetinvaraukseen ja hinnoitteluun perustuu EU:n rautatiemarkkinadirektiiviin 2012/34/EU ja täytäntöönpanoasetukseen 2017/2177.

Suomen Rautatielaissa 304/2011 viitataan rautatiemarkkinadirektiivin liitteeseen II, jossa mainitaan palvelupaikkäsitteenä ”rahtiterminaali” (eng. ”freight terminal”). Rahtiterminaalia ei ole kuitenkaan määritelty. Terminaalin ja varaston erona pidetään yleisesti osoitteellisuutta: terminaalissa tavaralla on määränpää ja tavara on säilytyksessä terminaalissa, kunnes kuljetusprosessi jatkuu - varasto on taas tyypillisesti paikka, jossa tavara varastoidaan pidemmäksi aikaa ilman, että tavaralla on tiedossa määränpää.

Rautatieterminaali voi olla joko multimodaalinen tai intermodaalinen. Multimodaalinen tarkoittaa terminaalia, jossa tavarankuljetuksessa käytetään kahta tai useampaa kuljetusvälinettä ja tavara lastataan lastiyksikköön tai puretaan sellaisesta pois. Esimerkkinä paperirulla lastataan konttiin satamaterminaalissa.

Intermodaalisessa terminaalissa kuljetusyksikkö (esim. kontti, perävaunu tai ns. Piggy-Back) siirretään kuljetusyksiköstä toiseen. Esimerkkinä on sisämaan konttiterminaali, joka toimii hub-terminaalina (”hub-and-spoke”, ”koontiterminaali”). Tällaisessa terminaalissa sinne tulevat kontit järjestellään uudelleen lastattavaksi toisille rautatiereiteille tai ajoneuvoyhdistelmiin edelleen kuljetettavaksi seuraavaan hub-terminaaliin tai loppukäyttäjälle. Intermodaalinen hub-terminaali on useissa tapauksissa välttämätön rautatieliikenteelle, ja sen käytön estäminen monopolilla tai kartellilla vähentää kilpailumahdollisuuksia.

Keski-Euroopassa rautatieoperaattorit myyvät intermodaalisia kuljetuspalveluita, joihin kuuluvat sekä rautatiekuljetus, mahdollisesti maakuljetusosuus ja mahdollisesti useita hub-terminaalipalveluita kuljetusketjun aikana. Nämä ovat tyypillisesti aikataulutettua rautateitse hoidettavaa linjaliikennettä, johon useat asiakkaat voivat ostaa kuljetuspalveluita.

Satamassa sijaitsevaa konttiterminaalia voidaan pitää intermodaalisena terminaalina. Konttiterminaalioperaattori tekee sopimuksen eri varustamojen (laivalinja) kanssa näiden yritysten laivoihin liittyvän konttiliikenteen lastinkäsittelystä satamassa. Varustamot ovat siis konttiterminaalien asiakkaita. Varustamot tekevät sopimuksia laivaajien kanssa. Teoriassa varustamo voi myydä palvelun joko satamasta satamaan tai perille asti (”door-to-door”). Jälkimmäisessä varustamo ostaa maakuljetuspalvelut maanteitse kuljetusyrityksiltä tai rautateitse rautatieoperaattorilta. Rautatieoperaattori ei ole siis kuljetuksen järjestäjä vaan alihankkija varustamolle. Millään satamaan liittyvällä osapuolella ei ole intressiä estää tietyn rautatieoperaattorin liikennöintiä.

Suomessa säännöllistä konttiliikennettä on ainoastaan Vuosaaren, HaminaKotkan, Rauman, Porin ja Oulun satamissa. Tässä työssä konttiterminaaleiksi määritellään terminaalit, joissa on säännöllistä konttiliikennettä, sitä varten käytössä olevaa käsittelykalustoa ja konttiliikennettä varten dedikoitu lastauslaituri. Muissa satamissa terminaalit palvelevat pääosin muuta kuin konttiliikennettä. Kontinkäsittelykalusto palvelee myös muilla kuin raideliikenteellä kuljettuja kontteja.

3.3.3 Suomalainen kauppatapa kuljetuksiin liittyen

Suomessa kuljetukset satamiin ja satamista ovat laivaajan omille tuotteille (esim. paperitehdas) tilaamia kuljetuksia, jotka suoritetaan joko junalla tai ajoneuvoyhdistelmällä. Rautatieoperaattorit eivät markkinoi yhteyttä vapailla markkinoilla reittiliikenteenä vaan rautatieoperaattorilla on joko kertaluonteinen tai pitkäaikainen kuljetussopimus tietyn laivaajan kanssa rautatiekuljetuksien hoitamisesta. Rautatieoperaattori voi hoitaa kuljetuksen haluamallaan tavalla joko maan- tai rautateitse (esim. VR Transpoint). Terminaalioperaattorille on yhden-tekevää, millä kuljetusvälineellä lasti tulee ja mikä yritys lastia kuljettaa. Terminaalioperaattori myy rautatieoperaattorin tapaan palveluita laivaajalle.

Mikään kolmas osapuoli ei voi ostaa kuljetuspalveluja tähän laivaajan ja rautatieoperaattorin väliseen sopimukseen liittyen. Rautatieoperaattorilla voi olla mahdollisuus järjestellä kuljetuksia siten, että eri laivaajien vaunuja vedetään samassa junassa. Myös terminaalioperaattori voi järjestellä tilojaan niin, että siellä voidaan käsitellä samanaikaisesti usean laivaajan tuotteita. Nämä yhdistelyt eivät välttämättä tee mistään kuljetusketjun osasta yleistä, geneeristä, kuljetuspalvelua.

Tuote voi tulla satamaan joko ajoneuvolla tai junalla. Tuote voi olla esimerkiksi kontti, joka käsitellään satamassa yksikkönä ja joka lastataan edelleen esimerkiksi laivaan (intermodaalinen). Tuote voi myös tulla satamaan junalla, jonka lasti puretaan satamaterminaaliin (multimodaalinen). Satamaterminaalissa tuote voidaan varastoida tuoteyksikkönä (esim. paperirulla), joka lastataan laivaan kappaletavarana. Tuote voidaan myös lastata esimerkiksi konttiin tai lauttavaunulle, joka lastataan edelleen laivaan.

3.3.4 Intermodaaliset kuljetukset Suomessa

Suomessa rautatieoperaattorit eivät operoi tällä hetkellä intermodaalisia kuljetuspalveluita. VR Transpoint:illa oli intermodaalinen junalinja Helsingistä Oulun Oritkariin, jossa kuljetettiin ajoneuvoyhdistelmiä ja perävaunuja. Toiminta lopetettiin heikon kannattavuuden johdosta 6.1.2014. VR Transpoint on kuitenkin ilmoittanut, että toiminta voi jatkua tulevaisuudessa varsinkin, jos se voidaan yhdistää Vuosaaren konttikuljetuksiin. Tällöin voi muodostua tilanne, jossa rautatieoperaattori markkinoi liikennettä omaan lukuunsa.

Esimerkkejä rautatieoperaattorin intermodaalisista kuljetuksista aiheeseen liittyen (kuvitteellisia, terminaaleja ei ole olemassa):

Sisämaan hub-terminaali:

Rautatieoperaattori A:lla on säännöllinen linjaliikenne päivittäin junalla Helsingin satamasta Tampereella olevaan A:n operoimaan terminaaliin. Junassa kuljetetaan kontteja ja siinä on myös tavaravaunuja, joista voi ostaa kuljetuspalveluja yksittäisille kuormalavoille ja muulle kappaletavaralle (intermodaalinen ja multimodaalinen). Tampereen terminaalissa juna puretaan ja kontit ja muu kappaletavara lastataan uudelleen A:n operoimiin Kuopion ja Oulun terminaaleihin meneviin juniin.

Rautatieoperaattori B haluaa avata säännöllisen linjaliikenteen B:n operoimiin Oulun ja Rovaniemen terminaleihin. Konttien ja kappaleavaran järjestely on mahdollista vain A:n operoimassa Tampereen terminaalissa, koska muita ei ole olemassa; tämä tekee Tampereen terminaalista strategisesti tärkeän. Tampereen terminaalissa on tilaa mutta A ei halua kilpailijaansa Tampereen terminaliin. Tässä tilanteessa on selvää, että kapasiteettia tulisi jakaa kohtuullisella hinnalla.

Satamaterminali:

Rautatieoperaattori A:lla on säännöllinen intermodaalinen konttilinjalienne junalla Vuosaaren satamasta Ouluun. B haluaa avata vastaavan linjan. Vuosaaren sataman raiteiden kapasiteetti tulee jakaa siten että molemmat voivat operoida ja myydä kuljetuspalveluitaan, mikäli satamassa on kokonaisuutena kapasiteettia (laituri, laiva, kenttä jne.).

3.3.5 Johtopäätöksiä

Direktiivissä mainitaan, että satamavarusteet ("port facilities") kuuluvat myös sääntelyn piiriin. Satamavarusteita ei ole kuitenkaan määritelty. Lainsäädäntö koskee rautatieliikennettä ja siten sitä on haastavaa soveltaa rautatiesääntelyä muuhun satamakäsittelyyn (esim. varustamon sopimus terminalioperaattorin kanssa). Toisaalta rautatiekuljetuksen jälkeen tai sitä ennen ei saa tapahtua epäsuoraa kapasiteetin rajausta; raiteen tai terminalin käyttöi-keudella ei ole merkitystä, jos muut satamakäsittelyn vaiheet eivät ole mahdollisia.

Työn aikana tehtyjen selvitysten ja eri toimijoiden kanssa käytyjen keskustelujen perusteella konsultti suosittelee, että satamien logistiikkaketjusta luokitellaan rautatieliikenteeseen kuuluviksi osiksi satamien rautatiepalvelut, satama-alueen ja sen terminalien tai kenttien yhdys-, pysäköinti-, järjestely- ja kuormausraiteet sekä raideliikenteellä kuljetettujen tavaroiden käsittelyyn suoraan liittyvä välivarastointi, jonka tarkoituksena on tavarain edelleenkuljetus satamasta millä tahansa kuljetusmuodolla.

3.3.6 Tehtävänannon mukainen selvityskokonaisuus

Konsultin tehtävänä ei ole tulkita direktiivin tai lainsäädännön soveltamisen perusteita. Tehtävänannon mukaisesti tässä selvityksessä on kartoitettu kaikki satamien geneeriseen liikenteeseen liittyvät terminalit, joihin on mahdollista purkaa joko suoraan tai epäsuorasti rautateitse kuljetettavaa lastia. Myös varastot on luettu tässä yhteydessä terminaleiksi.

4. SATAMAT

4.1 Kemi

Kemin Satama Oy palvelee kontti-, kappaletavara, neste- ja bulk-liikennettä. Metsäteollisuus-tuotteet ovat merkittävin vientituote. Konttiliikenne on pienimuotoista ja se liittyy pääosin metsäteollisuuteen. Paperia viedään myös Stora Enson omissa suurissa SECU-konteissa ro-ro-laivoilla.

Neste Oy tuo öljytuotteita Kemiin laivoilla; tuotteet jaetaan Pohjois-Suomen alueella ajoneuvoyhdistelmillä. Kuivabulk -tuotteita ovat erilaiset mineraalit (esim. kaoliini).

4.1.1 Sataman toimintaan liittyvät organisaatiot

Kemin Satama Oy on Kemin kaupungin omistama osakeyhtiö. Sen tehtävät koostuvat hallinnollisista tehtävistä, satama- ja aluspalveluista sekä satama-alueen kunnostus- ja rakennustöistä. Hallinnollisiin tehtäviin kuuluvat lupa-asiat, investoinneista vastaaminen ja markkinointi. Kunnostus- ja rakennustyöalueeseen kuuluu Veitsiluodon satama-alue sekä Ajoksen satama-alueella, tiet, kiinteistöt, laiturit ja rautatiet. Kemin Sataman tehtäviin kuuluu myös kiinteän omaisuuden mahdollinen vuokraustoiminnasta vastaaminen. Kemin Satama Oy:n tuottamia palveluja ovat

- laituriportit ja varastokentät,
- maantiet ja rautatiet Ajoksen sekä Veitsiluodon satama-alueella,
- alusten irrotus ja kiinnitys,
- alusten tarvitsemat vedenotto-, jätehuolto-, ym. palvelut,
- satama-alueen, öljyvarastoalueen, kalasataman ja pienvenesatamien kunnossapito, valaistus ja valvonta sekä
- satama-altaan sekä Ajoksen ja kaupungin välisen väylän merenkulun turvalaitteet.

Veitsiluoto toimii tuonnin osalta lähinnä Stora Enson Veitsiluodon tehtaan raaka-aineiden tuontisatamana. Satamaan tuodaan pääasiassa raakapuuta ja kalkkia.

Alla on lueteltu keskeiset satamaan liittyvät logistiikkatoimijat. Näistä Kemi Shipping Oy:llä ja Baltic Bulk Oy:llä on rautatieoperaatioihin liittyviä toimintoja.

Ahtausliikkeet ja satamaoperaattorit

Kemi Shipping Oy

Ajoksentie 708, Kemi

puh. 0207 428 200

Tuotantopäällikkö Teemu Kauppi 040 831 1230

www.kemishipping.fi

Baltic Bulk Oy

Ajoksentie 748

94900 Kemi

Antti Vihavainen, Aluepäällikkö; 040 861 3412; antti.vihavainen@balticbulk.fi

Terminaali- ja varasto-operaattorit

- Vapaavarasto Oy
- Kemi Shipping Oy www.kemishipping.fi
- Chemec Oy (Kaoliini) <http://www.chemec.fi/>

- TKH LOGISTICS OY <http://www.tkh.fi>
- Baltic Bulk Oy <http://www.balticbulk.fi/>

Tällä hetkellä VR Transpoint Oy on ainoa rautatieoperaattori satama-alueella ja yritys suorittaa kaikki vaihtotyöt.

4.1.2 Rautatietoimintaan liittyvät satamien varusteet

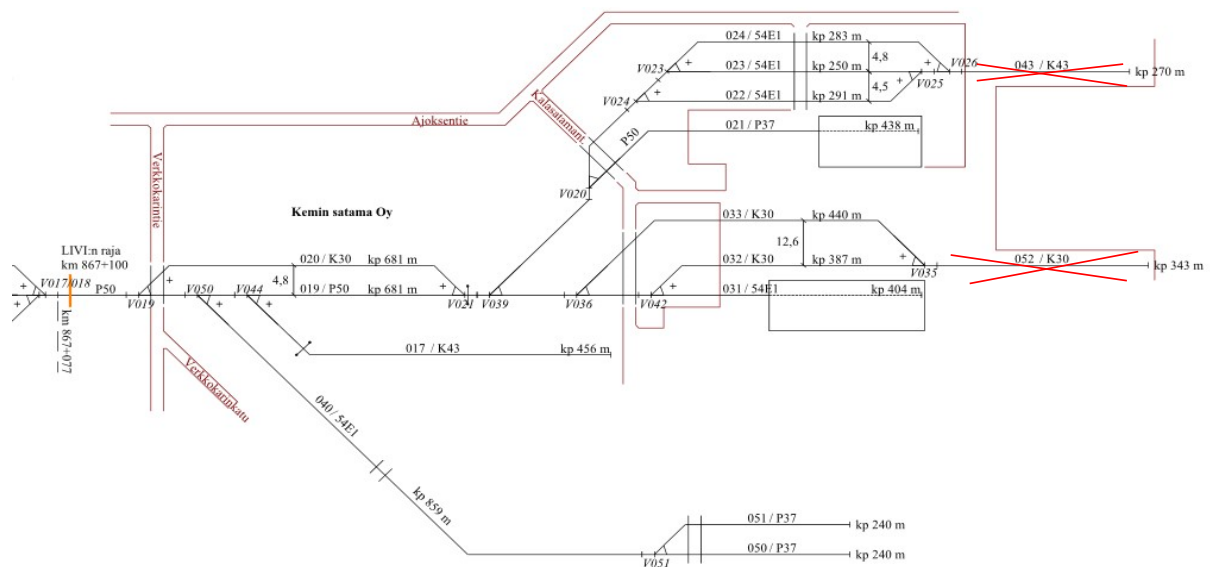
Kemin satama Oy vastaa ainoastaan rataan liittyvästä infrastruktuurista. Lastinkäsittelylaitteet ja muut varusteet ovat operaattoreiden omistuksessa ja operoinnissa. Laitureilla olevat raiteet ovat juuri poistettu. Nykyaikainen logistiikka ei voi hyödyntää laiturilla olevia raiteita, koska suora rautatievaunujen käsittely on liian hidasta.

Satama varusteita ovat esimerkiksi konttikurottajat, lauttavaunut ja niiden vetomestarit sekä satamanosturit. Konttikurottajia käytetään suoraan junavaunujen lastinkäsittelyyn. Muut varusteet liittyvät lastien edelleenkäsittelyyn satamassa.

4.1.3 Sataman raiteiston kuvaus käyttötarkoituksineen

Kemin sataman rataverkko koostuu noin 8 kilometristä raiteita, jotka ovat Kemin sataman ajoksessa. Rataverkko on Kemin sataman omistuksessa ja ne liittyvät Liikenneviraston omistamaan rataverkkoon. Rataverkolla on seuraavat ominaisuudet:

- Suurin sallittu akselipaino 225 kN
- Nopeusrajoitus 20 km/h
- Sähköistämätön



Kuva 2. Kemin sataman raiteistokaavio.

Taulukko 1. Raiteiden käyttötarkoitus.

Raide n:o	Käyttötarkoitus	Tyypillinen tuote	Terminaalioperaattori	Omistaja	Geneerinen
017	Kuormausraide	Kontit	Kemi Shipping Oy	Kemin Satama Oy	
019-020	Kuormausraide	Kontit	Kemi Shipping Oy	Kemin Satama Oy	
021	Kuormausraide	Metsäteollisuus (ei aktiivisessa käytössä)	Kemi Shipping Oy	Kemin Satama Oy	
022-024	Pysäköinti (ei aktiivisessa käytössä)	-	-	Kemin Satama Oy	
031	Kuormausraide	Metsäteollisuus (ei aktiivisessa käytössä)	Kemi Shipping Oy	Kemin Satama Oy	
032-033	Pysäköinti (ei aktiivisessa käytössä)	-	-	Kemin Satama Oy	
040	Yhdysraide	-	-	Kemin Satama Oy	
050-051	Kuormausraide	Irtolasti	Baltic Bulk Oy	Kemin Satama Oy	

Raiteet 019 ja 020 käytetään pysäköintiraiteena ja satunnaiseen lastinkäsittelyyn (lähinnä kontit). raiteet 021 -024 eivät ole aktiivisessa käytössä. Raide 043 laiturille on purettu. Raide 021 johtaa satamavarastoon mutta se ei ole käytössä. Varasto E sijaitsee Kemin sataman Oy:n omistamalla tontilla ja rakennus on Kemi Shipping Oy:n omistuksessa. Varastoa käytetään pääsääntöisesti paperin, sellun ja kartongin varastointiin ennen laivausta.

Raiteet 032 – 033 ovat satunnaisessa käytössä pysäköinnissä ja lastinkäsittelyssä. Raide 052 laiturille on purettu. Raide 031 johtaa satamavarastoon mutta se ei ole käytössä. Varasto J sijaitsee Kemin sataman Oy:n omistamalla tontilla ja rakennus on Kemi Shipping Oy:n omistuksessa. Varastoa käytetään pääsääntöisesti paperin, sellun ja kartongin varastointiin ennen laivausta.

Raiteita 050 – 051 käytetään irtolastin käsittelyyn. Raiteet sijaitsevat satamakentällä. Niiden vieressä on kolme erillistä Baltic bulk Oy:n omistamaa satamavarastoa Kemin satama Oy: vuokraamalla tontilla.

Junat muodostetaan välittömästi sataman ulkopuolella sijaitsevassa liikenneviraston ratapihalla (AJOS). Vaihtotyön tekee VR Transpoint Oy.

4.1.4 Satamassa sijaitsevat rautatieliikenteen palvelupaikat sekä lisä- ja oheispalvelut

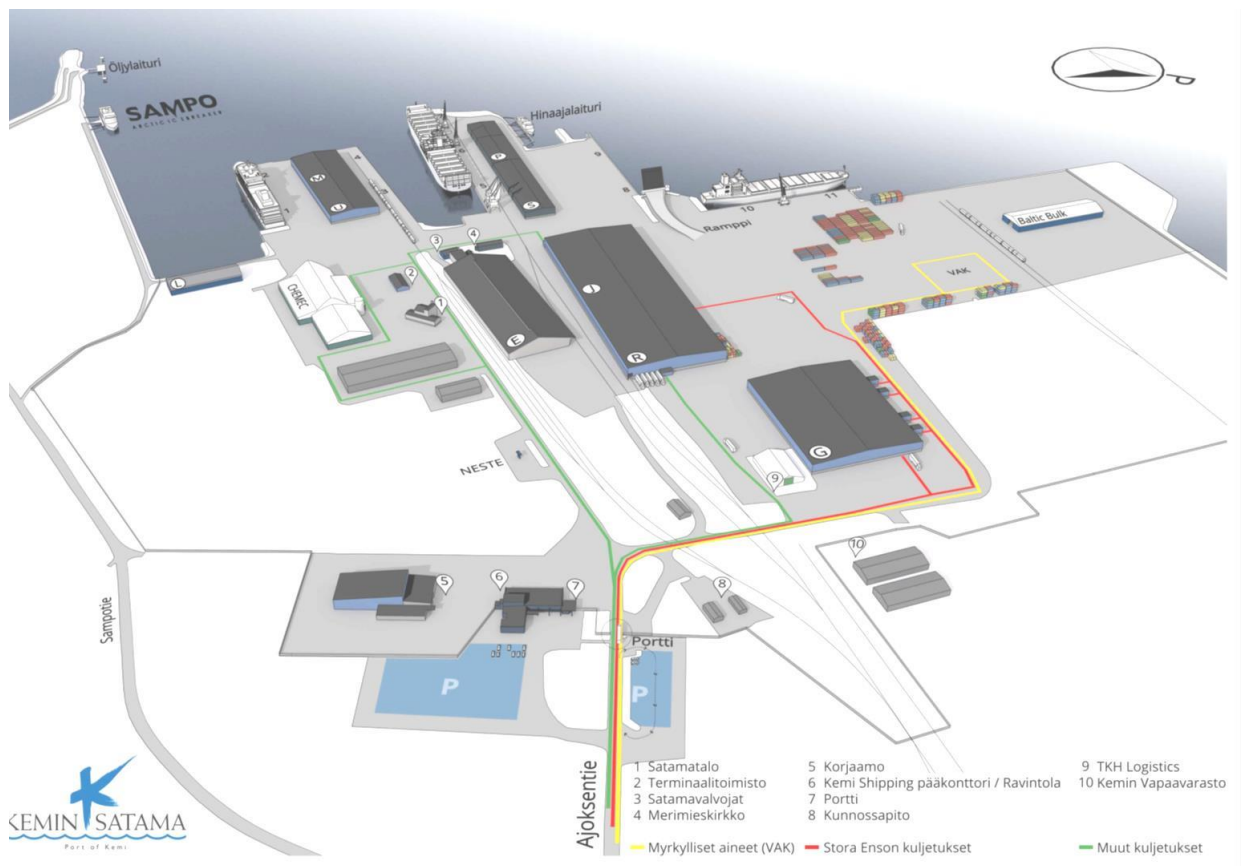
Kuormausraiteet ja järjestelyraiteet on merkitty edelliseen taulukkoon ja raiteistokaavioon. Satamassa toimivat raideliikenteen käytössä olevat terminaalit on merkitty sataman yleiskarttaan. Niiden tavarankäsittelystä ja varastointipalveluista vastaa terminaalioperaattori. Rataverkon käytöstä ei peritä erillistä maksua. Rataverkon käyttö sisältyy sataman käytöstä perittävään kulloinkin voimassa olevaan tavaramaksuun.

4.1.5 Ratakapasiteetin jakaminen

Kemin Sataman rataverkkoa käyttää tällä hetkellä yksi raideoperaattori. Rautatieliikennettä on vähän. Kapasiteetti jaetaan neuvottelumenettelyllä. Satamalla ei ole erityisiä menetelmiä ratakapasiteetin jakamiseksi.

4.1.6 Satamassa sijaitsevat tavaraterminaalit ja varastot sekä niiden käyttötarkoitus

M	Metsäteollisuustuotteiden varastointi
L	Metsäteollisuustuotteiden varastointi
E	Metsäteollisuustuotteiden varastointi (rautatieyhteys)
J	Metsäteollisuustuotteiden varastointi (rautatieyhteys)
G	Metsäteollisuustuotteiden varastointi
P	Metsäteollisuustuotteiden varastointi
Baltic bulk	Mineraalien varastointi (rautatieyhteys varastojen läheisyyteen)
Konttikenttä	Konttien varastointi (rautateiden käyttömahdollisuus)



Kuva 3. Kemin sataman yleiskartta.

4.1.6.1 Kemin satama Oy

Kemin satamalla ei ole katettua varastointitilaa varsinaisella satama-alueella. Satama vuokraa satamakenttäaluetta tarvitsijoille. Satamaa omistaa Kemin Vapaavaraston rakennukset varsinaisen satama-alueen ulkopuolella. Näihin ei ole rautatieyhteyttä.

4.1.6.2 Kemi Shipping Oy

Katettua varastotilaa on tarjolla 60 000m². Aidatulla ja valvotulla alueella on kylmää ja lämmintä varastotilaa. Alueella on kulunvalvonta. Keminsatamassa on myös vaarallisten aineiden säilytysalueet ja lämpötilakontrolloitujen konttien säilytysalue.

4.1.7 Yhteenveto sataman ja sen toimijoiden valmiudesta tarjota rautatieliikenteen palveluita syrjimättömästi

Keminsatamassa rautatietoiminta on pienimuotoista ja siellä on paljon vapaata kapasiteettia. Arvioinnin perusteella ei ole nähtävissä rakenteellista estettä usealle rautatieoperaattorille. Keminsatama Oy toivoo, että rautateiden käyttö lisääntyisi. Suurempia määriä on nähtävissä etenkin kaivosteollisuuden kuljetuksista.

Kapasiteetin varaus tehdään sopimalla toimijoiden kesken siten että Keminsatama Oy on päättävä taho. Peruseriaate satamatoiminnassa on, että ensin saapunutta palvellaan ensin.

Satamassa ei ole vapaata katettua varastointitilaa. Keminsatama Oy:llä on tarjota vuokratavaksi kenttäaluetta varastointiin ja satamavarastonkin rakentaminen on mahdollista. Kenttäalueella on raiteita, joita voidaan käyttää lastinkäsittelyyn. Satamaoperaattori myy palveluita kaupallisesti niitä tarvitseville. Satamassa ei ole esteitä käyttää muita satamaoperaattoreita.

4.2 Oulu

Oulun satamassa käy vuosittain noin 550 alusta ja tavaraliikennemäärät olivat vuonna 2017 yhteensä noin 3.6 miljoonaa tonnia. Sataman tavaraliikenteessä vienti koostuu etenkin metsäteollisuuden tuotteista ja tuonti nestemäisistä polttoaineista ja metsäteollisuuden raaka-aineista. Oulun satama on Pohjois-Suomen suurin konttisatama.

Oulun satama koostuu kolmesta osasta, jonka muodostavat Oritkari, Nuottasaari ja Vihreäsaari. Näistä Oritkariin ja Nuottasaareen on rautatieyhteys. Oritkarissa käsitellään pääasiallisesti kontteja ja metsäteollisuuden tuotteita, Nuottasaarella metsäteollisuuden raaka-aineita ja Vihreäsaarella nestemäisiä polttoaineita sekä bulk-tuotteita.

4.2.1 Sataman toimintaan liittyvät organisaatiot

Oulun Satama Oy on Oulun kaupungin omistama osakeyhtiö. Sen tehtävät koostuvat hallinnollisista tehtävistä, satama- ja aluspalveluista, satama-alueen infrastruktuurin yllä- ja kunnossapidosta sekä satamatoiminnan kehittämisestä. Satamayhtiöllä ei ole omaa lastiin liittyvää operatiivista toimintaa.

Oulun Satama Oy

Poikkimaantie 16, 90400 OULU

puh. +358 44 703 2753

<https://ouluport.com>

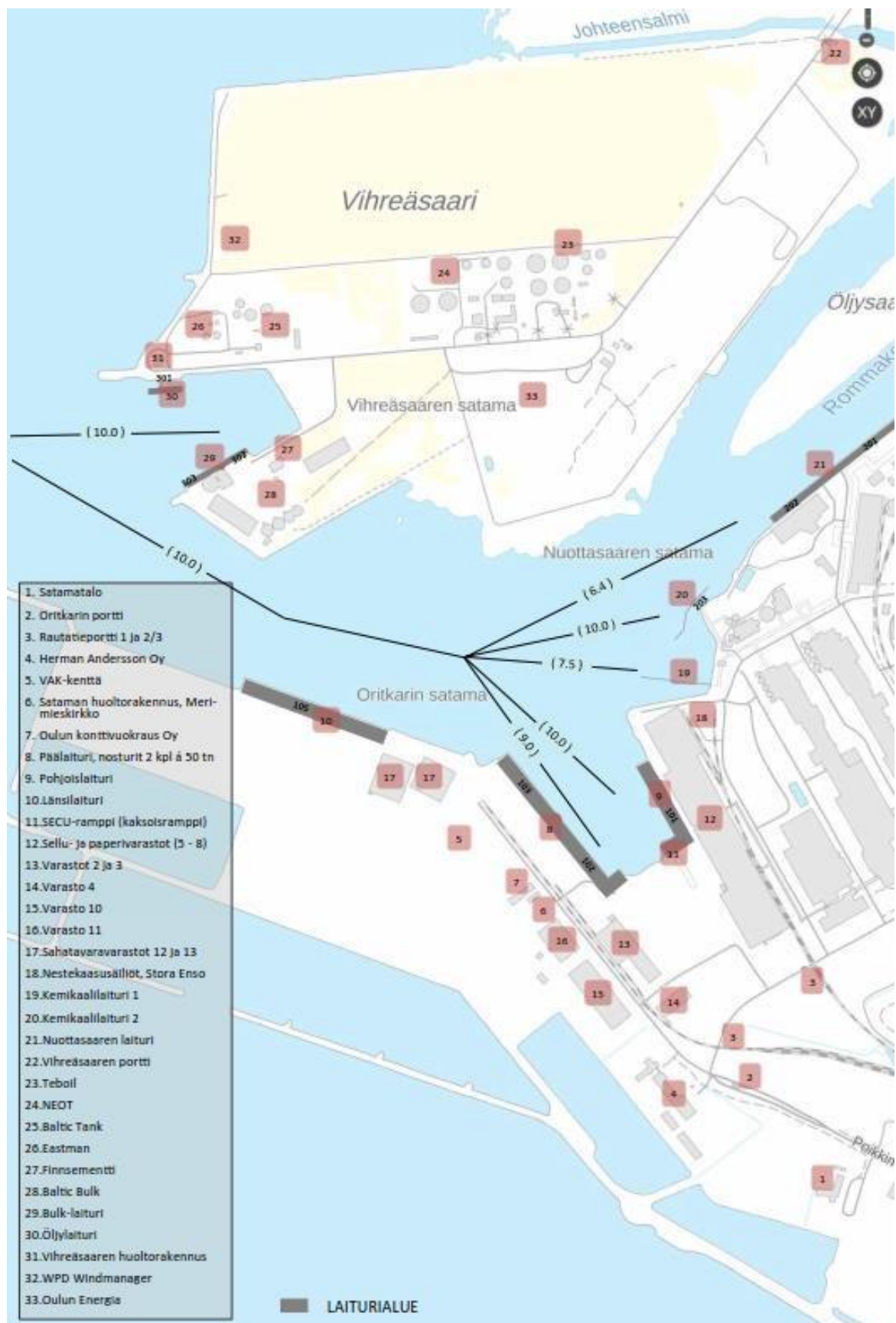
Satamassa ahtausliikepalveluja tarjoaa Baltic Bulk Oy, Baltic Tank Oy ja Herman Andersson Oy. Näistä vain Herman Andersson Oy palvelee tällä hetkellä rautatieliikennettä.

Herman Andersson Oy

Poikkimaantie 12, 90401 OULU

Puh. +358 8 3150 100

Tällä hetkellä VR Transpoint Oy on ainoa säännöllisesti satama-alueella liikennöivä rautatie-operaattori, joka suorittaa kaikki vaihtotyöt. Lisäksi Fenniarail on käynyt satunnaisesti satamassa.



Kuva 4. Oulun sataman yleiskartta.

4.2.2 Rautatietoimintaan liittyvät satamien varusteet

Junanvaunujen operointi tapahtuu Herman Anderssonin kalustolla, joita ovat konttikurottajat ja haarukkatrukit. Lisäksi Oritkarin satamassa on kaksi Oulun Satama Oy:n omistamaa 50 t nosturia Päälaiturilla ja ne palvelevat pääasiallisesti konttiliikennettä.

4.2.3 Sataman raiteiston kuvaus käyttötarkoituksineen

Oulun satamaan tulee ratayhteys sekä Oritkariin että Nuottasaareen. Raiteet 702-705 eivät ole vielä käytössä. Raiteilla 530, 550 ja 553 ei ole tällä hetkellä operointia ja rata 534 ei ole käytössä.

Oulun Satama Oy:n rataverkko on toisen luokan liikenteenohjauksen aluetta. Oulun satamayhtiö on satama-alueen rataverkon haltija. Suurin sallittu akselipaino on 22.5 kN tai valtion rataverkolta/-lle liikennöivällä kalustolla Liikenneviraston valtion rataverkolle antaman luvan mukainen. Rataverkkoa ei ole sähköistetty. Rataverkon geometriatiedot on esitetty EU:n keskitetyssä rautateiden infrastruktuurirekisterissä (RINF).

Sataman raiteistokaavioon ja verkkoselostukseen on tulossa päivitys, kun kaikki ratamerkit ja numerot on saatu paikalleen.

Taulukko 2. Raiteiden käyttötarkoitus, käyttäjät ja omistajat.

Raide n:o	Käyttötarkoitus	Tyypillinen tuote	Terminaalioperaattori	Omistaja	Geneerinen
501	Yhdysraide	Tulo rata satamaan	-	Oulun Satama Oy	Kyllä
530	Yhdysraide	Ei operointia	-	Oulun Satama Oy	Kyllä
531	Yhdys- ja järjestelyraide	Järjestelyratapiha	-	Oulun Satama Oy	Kyllä
532	Yhdys- ja järjestelyraide	Järjestelyratapiha	-	Oulun Satama Oy	Kyllä
533	Yhdys- ja järjestelyraide	Järjestelyratapiha	-	Oulun Satama Oy	Kyllä
534	Kuormausraide	Ei käytössä	-	Oulun Satama Oy	Kyllä
536	Kuormausraide	Sellu	Herman Andersson	Oulun Satama Oy	Kyllä
537	Kuormausraide	Paperi	Herman Andersson	Oulun Satama Oy	Kyllä
538	Kuormausraide	Paperi	Herman Andersson	Oulun Satama Oy	Kyllä
539	Kuormausraide	Paperi	Herman Andersson	Oulun Satama Oy	Kyllä
540	Yhdys- ja järjestelyraide	Paperi	-	Oulun Satama Oy	Kyllä
550	Yhdys- ja järjestelyraide	Ei operointia	-	Oulun Satama Oy	Kyllä

551	Kuormausraide	Kontteja / saha- tavaraa	Herman Andersson	Oulun Sa- tama Oy	Kyllä
552	Kuormausraide	Kontteja	Herman Andersson	Oulun Sa- tama Oy	Kyllä
553	Kuormausraide	Viimeksi käytetty talkin tuonnissa (nyt tuonti lop- punut toistaisek- si)	Herman Andersson	Oulun Sa- tama Oy	Kyllä
561	Kuormausraide	VAK-aineet / sahatavara	Herman Andersson	Oulun Sa- tama Oy	Kyllä
562	Kuormausraide	VAK-aineet	Herman Andersson	Oulun Sa- tama Oy	Kyllä
701	Yhdys- ja jär- jestelyraide	Raiteet eivät ole olleet vielä käy- tössä	-	Oulun Sa- tama Oy	Kyllä
702	Kuormausraide	Raiteet eivät ole olleet vielä käy- tössä	-	Oulun Sa- tama Oy	Kyllä
703a	Kuormausraide	Raiteet eivät ole olleet vielä käy- tössä	-	Oulun Sa- tama Oy	Kyllä
703b	Kuormausraide	Raiteet eivät ole olleet vielä käy- tössä	-	Oulun Sa- tama Oy	Kyllä
704	Kuormausraide	Raiteet eivät ole olleet vielä käy- tössä	-	Oulun Sa- tama Oy	Kyllä
705	Kuormausraide	Raiteet eivät ole olleet vielä käy- tössä	-	Oulun Sa- tama Oy	Kyllä

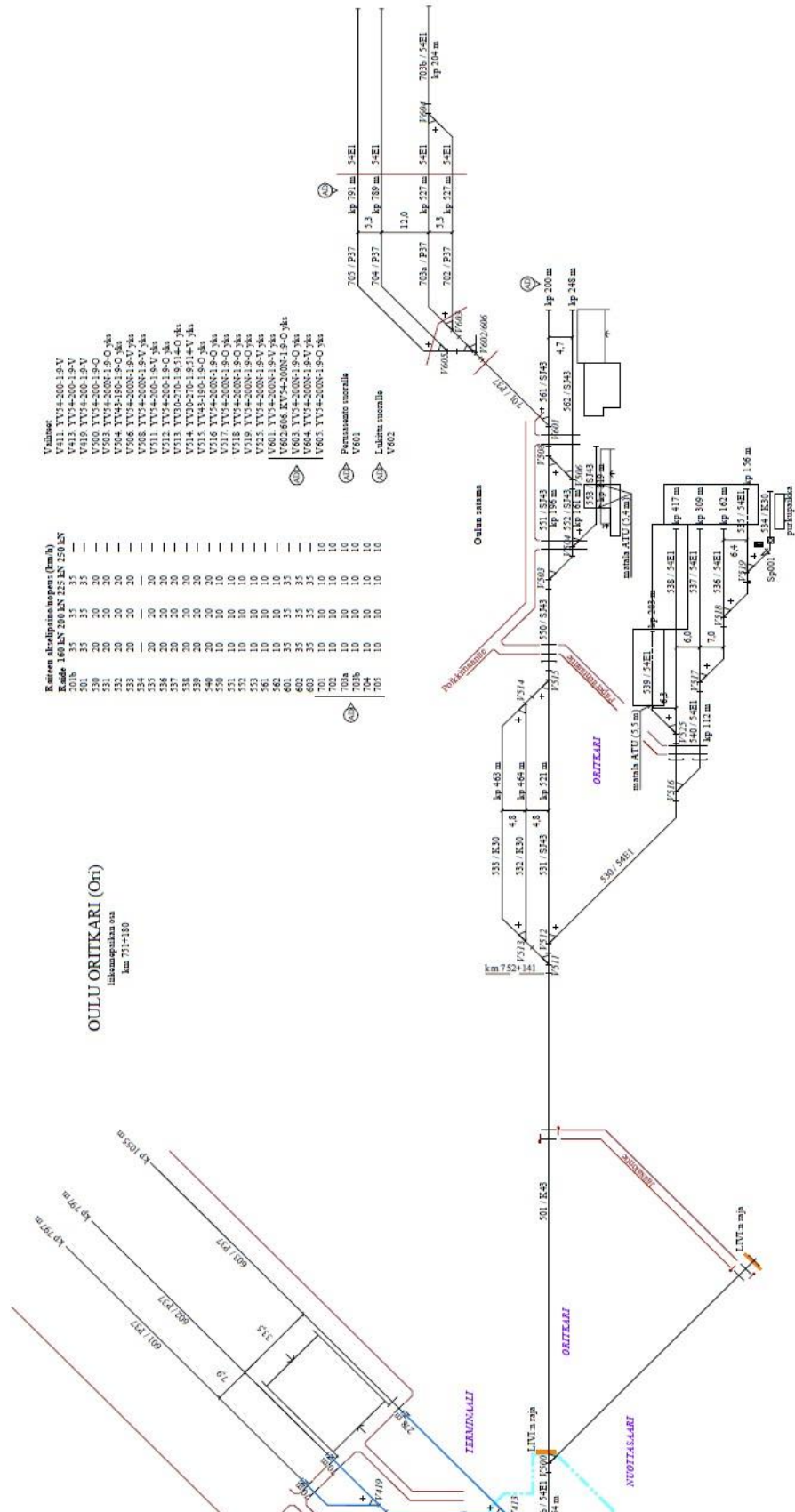
4.2.4 Satamassa sijaitsevat rautatieliikenteen palvelupaikat sekä lisä- ja oheispalvelut
Kuormausraiteet ja järjestelyraiteet on merkitty edelliseen taulukkoon ja raiteistokaavioon. Satamassa toimivat raideliikenteen käytössä olevat terminaalit on merkitty sataman yleis-
karttaan. Niiden tavarankäsittelystä ja varastointipalveluista vastaa terminaalioperaattori. Rataverkon käytöstä ei peritä erillistä hintaa. Rataverkon käyttö sisältyy sataman käytöstä perittävään kulloinkin voimassa olevaan tavaramaksuun.

4.2.5 Ratakapasiteetin jakaminen

Oulun Satama Oy:n rataverkolla ei ole aikataulusidonnaista liikennettä. Rataverkko on toisen luokan liikenteenohjauksen aluetta, jolloin yksiköt tarvittaessa sopivat keskenään liikennöinti-
järjestyksestä. Tästä on myös käytännön kokemusta, kun VR Transpoint Oy:n lisäksi Fennia-
rail Oy on liikennöinyt satunnaisesti sataman rataverkolla. Kapasiteetin jaosta ja liikennöin-
nistä on sovittu neljän osapuolen kesken, joita ovat olleet satamayhtiö, satamaoperaattori
sekä kaksi rautatieoperaattoria. Asiat sovittiin sillä periaatteella, että operointi saadaan su-
jumaan mahdollisimman sujuvasti. Kaikki osapuolet ovat olleet mukana keskustelussa ja yh-

teisymmärrys on löytynyt kivuttomasti. Asiaa on helpotti myös se, että ainoastaan yksi sataoperaattori Herman Andersson Oy toimi molempien rautatieoperaattoreiden kanssa. Mahdollisissa ongelma- ja riitatilanteissa satamanpitäjä eli rataverkon haltija tekee lopulliset päätökset. Lähtö rataverkolta on riippuvainen siitä, miten Liikennevirasto voi ottaa junia valtion rataverkolle.

Kaikilla rautatieoperaattoreilla on vapaa pääsy sataman rataverkolle.



Kuva 5. Oulun sataman raiteistokaavio.

4.2.6 Alueiden omistus ja vuokraus

Sataman maa-alueen omistaa Oulun kaupunki. Satamayhtiö ja kaupunki ovat sopineet maa- ja vesialueiden käytöstä pitkällä vuokrasopimuksella. Satamayhtiö voi tehdä lyhytaikaisia vuokrasopimuksia kolmannen osapuolen kanssa esim. maa-alueen käytöstä yhdeksi vuodeksi. Vuokra määräytyy neliöiden mukaan. Oulun Satama Oy omistaa ja hallinnoi kaikkia satama-alueen raiteita ja se vastaa niiden kunnossapidosta.

Operaattorit ovat tehneet pitkät vuokrasopimukset Oulun kaupungin kanssa tarvittavista maa-alueista varastoja varten, jotka ne omistavat.

4.2.7 Satamassa sijaitsevat tavaraterminaalit ja varastot sekä niiden käyttötarkoitus

Oulun satama-alueen varastojen kokonaiskapasiteetti on noin 65 000 m² ja asfaltoitua konttikenttääluetta on yhteensä noin 10 hehtaaria. Sataman kokonaispinta-ala on noin 200 ha. Pinta-ala kasvaa lähitulevaisuudessa vielä noin sadalla hehtaarilla. Ratayhteys on Oritkarin ja Nuottasaaren terminaaleihin. Herman Andersson Oy toimii molemmissa satama- ja terminaalioperaattorina ja se omistaa niihin liittyvät varastot, lukuun ottamatta varastoa nro 2 (kartassa nro 13), jossa se on Oulun satama Oy:n vuokralaisena.

4.2.7.1 Nuottasaaren terminaali

Nuottasaaren terminaali koostuu raiteista 534, 536, 537, 538, 539 ja 540. Herman Andersson Oy toimii terminaalioperaattorina Nuottasaaren terminaalissa. Terminaalissa käsitellään pääosin metsäteollisuuden raaka-aineita. Junien käsittelyssä käytetään haarukkatrukkeja. VR Transpointilla on terminaaliin säännöllistä liikennettä. Terminaalioperaattorille ei ole merkitystä mikä rautatieoperaattori kuljettaa junavaunut.

4.2.7.2 Oritkarin terminaali

Oritkarin terminaali koostuu raiteista 551, 552, 553, 561 ja 562. Herman Andersson Oy toimii terminaalin operaattorina. Oritkarissa käsitellään pääasiallisesti kontteja, metsäteollisuuden tuotteita sekä VAK-aineita. Junien käsittelyssä käytetään konttikurottajia ja haarukkatrukkeja. VR Transpointilla on terminaaliin säännöllistä liikennettä, minkä lisäksi Fennirail on ope- roinut terminaaliin satunnaisesti. Terminaalioperaattorille ei ole merkitystä mikä rautatieope- raattori kuljettaa junavaunut.

4.2.8 Yhteenveto sataman ja sen toimijoiden valmiudesta tarjota rautatieliikenteen palveluita sääntelyn velvoitteiden mukaisesti

Oulun satamassa ei ole havaittavissa esteitä useiden rautatieoperattoreiden liikennöintiin. Käytännön liikenteen ohjaus on sovittavissa operaattoreiden välisellä viestinnällä. Tällä hetkellä ratakapasiteettia on vapaana runsaasti.

Yhteenvetona voidaan todeta, että junien käsittely raiteilla on mahdollista, mutta käytännössä vapaa kapasiteetti on riippuvainen sataman laitureiden ja kenttäalueiden kapasiteettitilan- teesta.

Satamassa olevat varastot ja terminaalit ovat ahtaus- ja logistiikkayrityksien liiketoimintaa. Lähtökohtaisesti yritykset tarjoavat palveluita kaupallisilla periaatteilla ja uudet asiakkaat ovat toivottuja. Hinnat eivät perustu hinnastoihin, vaan ne neuvotellaan tapauskohtaisesti. Hintaan vaikuttavat esimerkiksi asiakassuhteen pituus, kuljetettava tuote ja volyymit.

Varasto- ja terminaalioperaattoreille ei ole merkitystä mikä kuljetuspalvelun tarjoaja (auto tai juna) kuljettaa tuotteet varastoon tai varastosta.

4.3 Raahe

Raahen Satamassa käy vuosittain noin 600 laivaa ja tavaraliikennemäärät vuonna 2017 olivat yhteensä noin 4.9 miljoonaa tonnia. Tästä valtaosa meni SSAB:n satamanosan kautta. Sataman kautta kuljetetaan erilaisia raaka-aineita ja irtolasteja, terästä, sahatavaraa, kontteja sekä projektiluontoisia laivauksia. Merkittävimmät tavaravirrat syntyvät SSAB:n terästehtaan raaka-aine- ja tuotekuljetuksista.

Raahen satamaan kuuluvat Syväsatama, Lapaluoto ja SSAB:n teollisuussatama. Näistä Lapaluotoon ja SSAB:n satamaan on rautatieyhteys. SSAB:n satamassa käsitellään ainoastaan SSAB:n teräsyhtiön tuonti- ja vientikuljetuksia, eikä sillä ole geneeristä liikennettä.

4.3.1 Sataman toimintaan liittyvät organisaatiot

Raahen Satama Oy on kokonaan Raahen kaupungin omistama osakeyhtiö. Raahen sataman Lapaluodon satamanosa toimii vienti- ja tuontisatamana Raahen kaupungissa. Satamayhtiö hallinnoi satamaa, se vastaa satama- ja aluspalveluista, satama-alueen infrastruktuurin yllä- ja kunnossapidosta sekä satamatoiminnan kehittämisestä. Satamayhtiöllä ei ole omaa lastiin liittyvää operatiivista toimintaa.

Raahen Satama Oy

Helmilaiturintie 66, 92180 Raahe

Kaarlo Heikkinen, +358 8 227 7555

www.raahensatama.fi

Huolinnasta vastaa Oy AtoB@C Shipping AB. Satama- ja terminaalioperaattorina toimii Hooli Stevedoring Oy, joka vastaa rautatieliikenteeseen liittyvistä palveluista.

HOOLI Stevedoring / LiftLink Oy

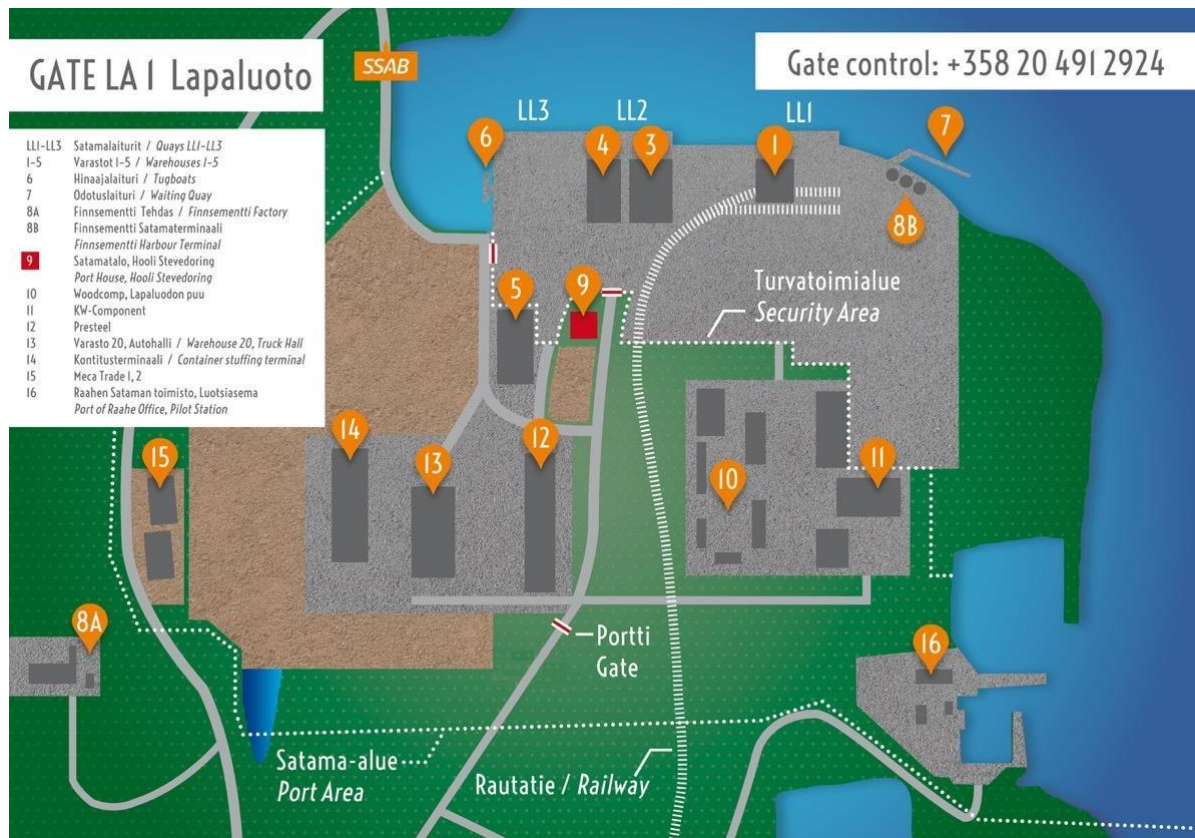
Port Of Raahe

Lapaluodontie 342, 92180 Raahe

Puh: +358 400 695518

www.hoolistevedoring.fi

Raideliikenne Lapaluodon satamassa on viime vuosina ollut hyvin rajallista ja sataman kautta on mennyt muutamia kymmeniä vaunuja vuodessa. Tällä hetkellä VR Transpoint Oy on ainoa rautatie-operaattori satama-alueella ja yritys suorittaa kaikki vaihtotyöt.



Kuva 6. Sataman yleiskartta.

4.3.2 Rautatietoimintaan liittyvät satamien varusteet

Junanvaunujen operointiin liittyvä operointi tehdään satama- ja terminaarioperaattorin Hooi Stewedoring Oy:n kalustolla. Satamassa on käytössä kolme satamanosturia, joiden nostoteho on 12–60 t, kolme mobilenosturia, nostoteho 60–100 t sekä trukkeja, kurottajia ja muita lastinkäsittelylaitteita.

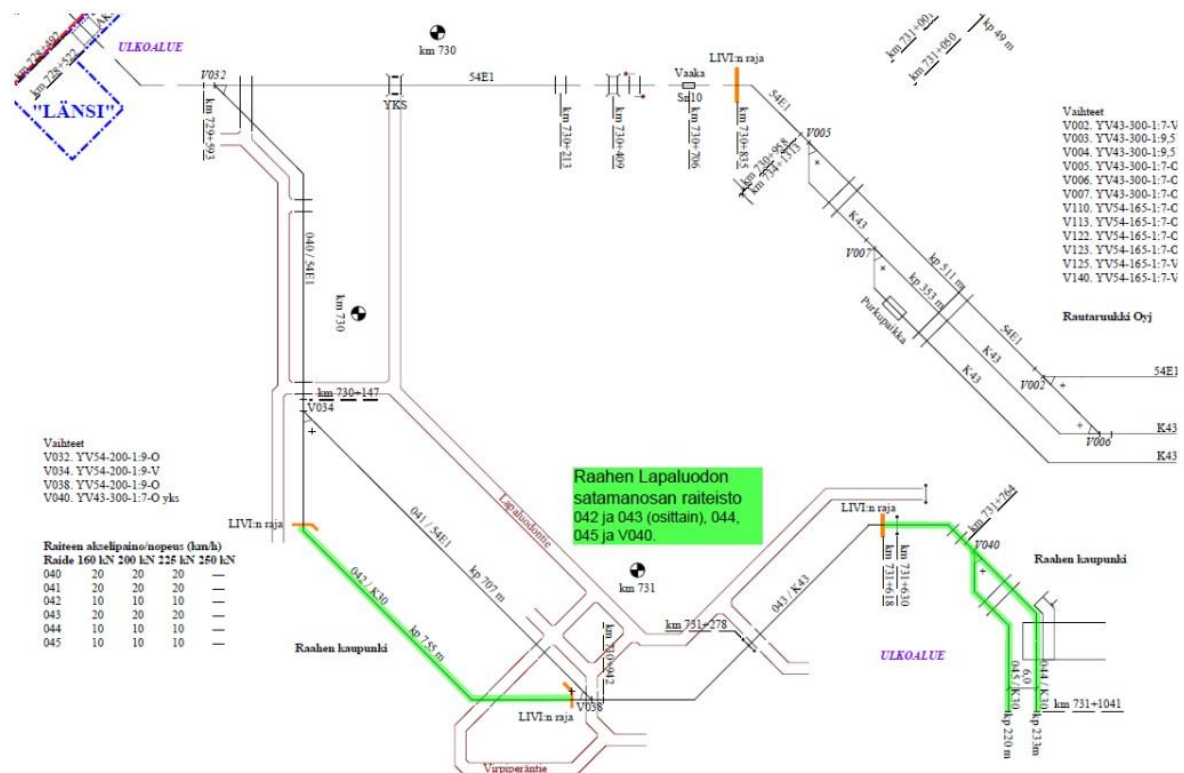
4.3.3 Sataman raiteiston kuvaus käyttötarkoituksineen

Raahan sataman Lapaluodon satamanosan rataverkko koostuu kahdesta erillisestä osasta, joista ensimmäinen 625 metriä pitkä osa on varsinaisen satama-alueen ulkopuolella ja toinen 643 metriä pitkä osittain kahdesta raiteesta muodostuva osa satama-alueella. Rataosien välissä on Liikenneviraston rataa. Rataverkolla käytetään dieselkäyttöistä kalustoa ja rataverkko on sähköistämätön. Rataverkon nopeusrajoitus on 10 km/h ja suurin sallittu akselipaino 225 kN. Raiteistokaaviosta poiketen 043 (osittain) ja 044 (osittain) sekä 045 ovat kiskotyyppejä K54E1.

SSAB:n satamaan on oma ratayhteys. SSAB:n satamassa käsitellään ainoastaan SSAB:n teräsyhtiön tuonti- ja vientikuljetuksia, eikä sillä ole geneeristä liikennettä.

Taulukko 3. Raiteiden käyttötarkoitus, käyttäjät ja omistajat.

Raide	Käyttötarkoitus	Tyypillinen tuote	Terminaalioperaattori	Omistaja	Geneerinen
041	Yhdysraide	Terästuotteet, Puutavara	-	Liikennevirasto	Kyllä
042	Yhdys- ja järjestelyraide	Terästuotteet, Puutavara	-	Raahen Satama Oy	Kyllä
043	Yhdysraide	Terästuotteet, Puutavara	-	Liikennevirasto	Kyllä
044	Kuormaus- ja pysäköintiraide	Terästuotteet, Puutavara	Hooli Stewedoring Oy	Raahen Satama Oy	Kyllä
045	Kuormaus- ja pysäköintiraide	Terästuotteet, Puutavara	Hooli Stewedoring Oy	Raahen Satama Oy	Kyllä



Kuva 7. Raahen sataman ml. SSAB raiteistokaavio.

- 4.3.4 Satamassa sijaitsevat rautatieliikenteen palvelupaikat sekä lisä- ja oheispalvelut
- Kuormausraiteet, järjestelyraiteet ja pysäköintiraiteet on merkitty edelliseen taulukkoon ja raiteistokaavioon. Pysäköintiraiteet on tarkoitettu ainoastaan lyhytaikaista pysäköintiä varten. Satamassa toimivat raideliikenteen käytössä olevat terminaalit on merkitty sataman yleiskarttaan. Niiden tavarankäsittelystä ja varastointipalveluista vastaa terminaalioperaattori. Rataverkon käytöstä ei peritä erillistä hintaa. Rataverkon käyttö sisältyy sataman käytöstä

perittävään kulloinkin voimassa olevaan tavaramaksuun. Sellaisten tuotteiden osalta, joita ei lastata tai pureta laivaan ja joiden kuljettamiseen käytetään Raahen Satama Oy:n hallinnoimia alueita mm. raiteita, perii Raahen Satama Oy tavaramaksun tavaralajikohtaisesti hinnaston mukaan. Tällaisia tapauksia ei kuitenkaan ole vielä ollut.

4.3.5 Ratakapasiteetin jakaminen

Raahen Satama Oy:n rataverkolla ei ole aikataulusidonnaista liikennettä. Kaikki ratakapasiteetti myönnetään aina sen mukaan ja siinä järjestyksessä kuin junat ovat tulossa valtion rataverkolta. Mikäli saapumisjärjestyksestä on epäselvyyttä, sataman satamainsinööri ratkaisee asian, ottaen huomioon muut asiaan vaikuttavat seikat kuten lastattavien alusten aikataulut. Lähtö rataverkolta on riippuvainen siitä, miten Liikennevirasto voi ottaa junia valtion rataverkolle.

Sataman raiteilla liikennöinti on aina vaihtotyötä. Liikenteenohjaus on järjestetty siten, että yksiköt vastaavat itsenäisesti liikkumisestaan. Kaikilla rautatieoperaattoreilla on vapaa pääsy sataman rataverkolle.

4.3.6 Alueiden omistus ja vuokraus

Raahen Satama Oy hallinnoi Raahen kaupungin kanssa solmimaansa vuokrasopimukseen perustuen Lapaluodon satamanosaa palvelevaa Raahen kaupungin omistamia maa-alueita ja rataverkon osaa. Satamayhtiö omistaa tällä hetkellä raideliikenteen tarpeisiin käytetyt varastot (kartassa varastot 1, 3 ja 4), joiden käytöstä se on tehnyt operaattoreiden kanssa vuokrasopimuksen. Vuokramaksut perustuvat neliömääriin sekä varastojen läpi meneviin tonnimääriin.

4.3.7 Satamassa sijaitsevat tavaraterminaalit ja varastot sekä niiden käyttötarkoitus

Lapaluodon satamassa on katettua varastotilaa lähes 19 000 m² ja varastokenttiä yhteensä lähes 20 hehtaaria. Varastointitilat ja -alueet soveltuvat erityisesti puutavaran, konttien, kappaletavaran ja irtolastien varastointiin. Vaarallisille aineille on oma erillinen varastoalueensa, samoin sähkövirtaa vaativille konteille on kytkentäpaikat. Lastin käsittelystä ja konttiuspalveluista vastaa Hooli Stevedoring Oy.

Lähtökohtaisesti raideliikennettä palvelevat etenkin varasto 1 ja osin varastot 3 ja 4. Käytännössä näille ei kuitenkaan ole ollut muutamiin vuosiin kysyntää raideliikenteen palveluille.

4.3.8 Yhteenveto sataman ja sen toimijoiden valmiudesta tarjota rautatieliikenteen palveluita syrjimättömästi

Raahen satamassa ei ole havaittavissa esteitä useiden rautatieoperattoreiden liikennöintiin. Käytännön liikenteen ohjaus on sovittavissa operaattoreiden välisellä viestinnällä. Tällä hetkellä ratakapasiteettia on vapaana runsaasti.

Yhteenvetona voidaan todeta, että junien käsittely raiteilla on mahdollista, mutta käytännössä vapaa kapasiteetti on riippuvainen sataman laitureiden ja kenttäalueiden kapasiteettitilanteesta.

Satamassa olevat varastot ja terminaalit ovat satamayhtiön liiketoimintaa, jossa ahtaus- ja logistiikkayritykset ovat vuokralla ja joissa operointi on niiden liiketoimintaa. Yritykset tarjoavat palveluita kaupallisilla periaatteilla ja uudet asiakkaat ovat toivottuja. Tällä hetkellä kapasiteettia on runsaasti tarjolla. Hinnat eivät perustu hinnastoihin, vaan ne neuvotellaan ta-

pauskohtaisesti. Hintaan vaikuttavat esimerkiksi asiakassuhteen pituus, kuljetettava tuote ja volyymit.

Varasto- ja terminaalioperaattoreille ei ole merkitystä mikä kuljetuspalvelun tarjoaja (auto tai juna) kuljettaa tuotteet varastoon tai varastosta.

4.4 Kokkola

Kokkolan Satama on Suomen kolmanneksi suurin yleissatama ja kaivannaisteollisuuden ykkösatama Suomessa. Kaivannaisteollisuuden lisäksi Kokkolan Satama on tärkeä toimija Venäjän transitoliikenteessä, ja kolmas merkittävä asiakasryhmä on Kokkolassa toimiva teollisuus ja paikallinen kauppa. Vuonna 2017 tavaraliikenteen kuljetusmäärät olivat yhteensä noin 7.5 miljoonaa tonnia.

Kokkolan satama muodostuu Kantasatamasta, Syväsatamasta ja Hopeakiven satamasta. Kantasatamassa on keskitytty pääasiassa konttien ja kappaletavaran käsittelyyn, Syväsatamassa tumman bulkin käsittelyyn ja Hopeakiven satamassa vaalean bulkin, kuten kalkkikiven käsittelyyn.

Kokonaisliikenteestä yli 70 % menee Syväsataman kautta.

4.4.1 Sataman toimintaan liittyvät organisaatiot

Kokkolan Satama Oy on kokonaan Kokkolan kaupungin omistama osakeyhtiö. Kokkolan kaupunki omistaa sataman maa-alueet, jotka se on vuokrannut Kokkolan satama Oy:lle pitkällä vuokrasopimuksella. Satamayhtiö omistaa ja hallinnoi kaikki satama-alueella olevat raiteet. Satamayhtiö hallinnoi satamaa, se vastaa satama- ja aluspalveluista, satama-alueen infrastruktuurin yllä- ja kunnossapidosta sekä satamatoiminnan kehittämisestä. Satamayhtiöllä ei ole omaa lastiin liittyvää operatiivista toimintaa.

Kokkolan Satama Oy

Kantasatamantie 50

67900 Kokkola

Puh. +358 6 8242 400

www.portofkokkola.fi

Kokkolan Satamassa toimii satamaoperaattorin roolissa raideliikenteen vaihtotyöyksiköiden käsittelyssä Oy M. Rauanheimo ja Baltic Tank Oy. Rauanheimo palvelee raideoperaattoreita pääosin Kantasatamassa. Baltic Tank on erikoistunut nestemäisten bulk-tuotteiden käsittelyyn, eikä niillä ole geneeristä liikennettä.

Oy M. Rauanheimo Ab

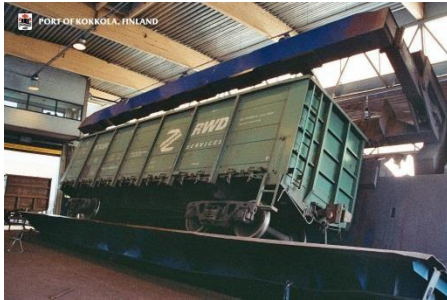
Satamatullintie 5

67900 Kokkola

Puh. +358 20 7771 300

www.rauanheimo.com/fi

Tällä hetkellä VR Transpoint Oy on ainoa rautatieoperaattori satama-alueella ja yritys suorittaa kaikki vaihtotyöt.



Kuva 9. Junavaunujen kaatolaite (Rail wagon tippler terminal, Kokkolan satama).

4.4.3 Sataman raiteiston kuvaus käyttötarkoituksineen

Kokkolan sataman rataverkko on toisen luokan liikenteenohjauksen aluetta. Rataverkolla ei ole sähköistettyjä raiteita. Kaluston suurin sallittu akselipaino on 22,5 kN tai valtion rataverkolta/-lle liikennöivällä kalustolla Liikenneviraston valtion rataverkolle antaman luvan mukainen. Suurin sallittu nopeus on 20km/h. Raiteella 203 liikkuvan kaluston suurin korkeus kiskon selän korkeudelta mitattuna saa olla enintään 5,2m ja vaihdevälillä V179/V177 4,6m.

Syväsataman rataverkko koostuu raiteista 172–207, Hopeasataman rataverkko raiteista 090–092 ja Kantasataman rataverkko raiteista 037–079. Syväsataman raiteisto palvelee ei-geneerisiä bulk-kuljetuksia.

Kokkolan sataman läheisyydessä toimii Kokkolan Suurteollisuusalue (KIP), jonka yritykset omistavat alueen tontit ja rataverkon. Yritykset omistavat yhdessä yhteisen yrityksen KIP Service Oy, joka hallinnoi alueen rataverkkoa. Teollisuusalueen rataverkko on saman turvallisuuslupan alla kuin Kokkolan satama, mutta se ei ole satama-alueella.

Taulukko 4. Raiteiden käyttötarkoitus, käyttäjät ja omistajat.

Raide n:o	Käyttötarkoitus	Tyypillinen tuote	Terminaalioperaattori	Omistaja	Geneerinen
037	Kuormausraide	EI KÄYTÖSSÄ		Kokkolan Sata- ma Oy	Kyllä
038	Kuormausraide	Kappaletavara ja vaaleat bulk tuotteet	Oy M. Rauanheimo	Kokkolan Sata- ma Oy	Kyllä
042a	Kuormausraide	Kappaletavara ja vaaleat bulk tuotteet	Oy M. Rauanheimo	Kokkolan Sata- ma Oy	Kyllä
043a	Kuormausraide	Kappaletavara ja vaaleat bulk tuotteet	Oy M. Rauanheimo	Kokkolan Sata- ma Oy	Kyllä
046	Kuormausraide	Vaaleat bulk tuotteet	Oy M. Rauanheimo	Kokkolan Sata- ma Oy	Kyllä
069	Kuormausraide	Kappaletavara ja vaaleat bulk tuotteet	Oy M. Rauanheimo	Kokkolan Sata- ma Oy	Kyllä

077	Kuormausraide	Kappaletavara ja vaaleat bulk tuotteet	Oy M. Rauanheimo	Kokkolan Sata- ma Oy	Kyllä
079	Kuormausraide	Kappaletavara ja vaaleat bulk tuotteet	Oy M. Rauanheimo	Kokkolan Sata- ma Oy	Kyllä
090	Yhdysraide	Kappaletavara ja vaaleat bulk tuotteet	Oy M. Rauanheimo	Kokkolan Sata- ma Oy	Kyllä
091	Kuormausraide	Kappaletavara ja vaaleat bulk tuotteet	Oy M. Rauanheimo	Kokkolan Sata- ma Oy	Kyllä
092	Kuormausraide	Kappaletavara ja vaaleat bulk tuotteet	Oy M. Rauanheimo	Kokkolan Sata- ma Oy	Kyllä
172	Yhdysraide	Tummat bulk tuotteet ja nestemäiset tuotteet	-	Kokkolan Sata- ma Oy	Ei
174	Yhdysraide	Tummat bulk tuotteet ja nestemäiset tuotteet	-	Kokkolan Sata- ma Oy	Ei
177	Kuormausraide	Tummat bulk tuotteet	Oy M. Rauanheimo, Baltic Tank Oy	Kokkolan Sata- ma Oy	Ei
177a	Yhdysraide	Tummat bulk tuotteet	Oy M. Rauanheimo, Baltic Tank Oy	Kokkolan Sata- ma Oy	Ei
178	Kuormausraide	Tummat bulk tuotteet	Oy M. Rauanheimo, Baltic Tank Oy	Kokkolan Sata- ma Oy	Ei
180	Kuormausraide	Tummat bulk tuotteet	Oy M. Rauanheimo, Baltic Tank Oy	Kokkolan Sata- ma Oy	Ei
180a	Yhdysraide	Tummat bulk tuotteet	Oy M. Rauanheimo, Baltic Tank Oy	Kokkolan Sata- ma Oy	Ei
181a	Yhdysraide	Tummat bulk tuotteet	Oy M. Rauanheimo, Baltic Tank Oy	Kokkolan Sata- ma Oy	Ei
200	Yhdysraide	Tummat bulk tuotteet ja nestemäiset tuotteet	Oy M. Rauanheimo, Baltic Tank Oy	Kokkolan Sata- ma Oy	Ei
201	Yhdysraide	Tummat bulk tuotteet	-	Kokkolan Sata- ma Oy	Ei
202	Kuormausraide	Tummat bulk tuotteet	Oy M. Rauanheimo, Baltic Tank Oy	Kokkolan Sata- ma Oy	Ei
203	Kuormausraide	Tummat bulk tuotteet	Oy M. Rauanheimo, Baltic Tank Oy	Kokkolan Sata- ma Oy	Ei

204	Yhdysraide	Tummat bulk tuotteet	-	Kokkolan Satama Oy	Ei
205	Kuormausraide	Tummat bulk tuotteet	Oy M. Rauanheimo, Baltic Tank Oy	Kokkolan Satama Oy	Ei
206	Kuormausraide	Nestemäiset tuotteet	Oy M. Rauanheimo, Baltic Tank Oy	Kokkolan Satama Oy	Ei
207	Kuormausraide	Tummat bulk tuotteet	Oy M. Rauanheimo, Baltic Tank Oy	Kokkolan Satama Oy	Ei

4.4.4 Satamassa sijaitsevat rautatieliikenteen palvelupaikat sekä lisä- ja oheispalvelut

Kuormausraiteet on merkitty edelliseen taulukkoon ja raiteistokaavioon. Satamassa toimivat raideliikenteen käytössä olevat terminaalit on merkitty satama-alueen karttaan. Niiden tavarankäsittelystä ja varastointipalveluista vastaa terminaalioperaattori. Rataverkon käytöstä ei peritä erillistä hintaa. Rataverkon käyttö sisältyy sataman käytöstä perittävään kulloinkin voimassa olevaan tavaramaksuun.

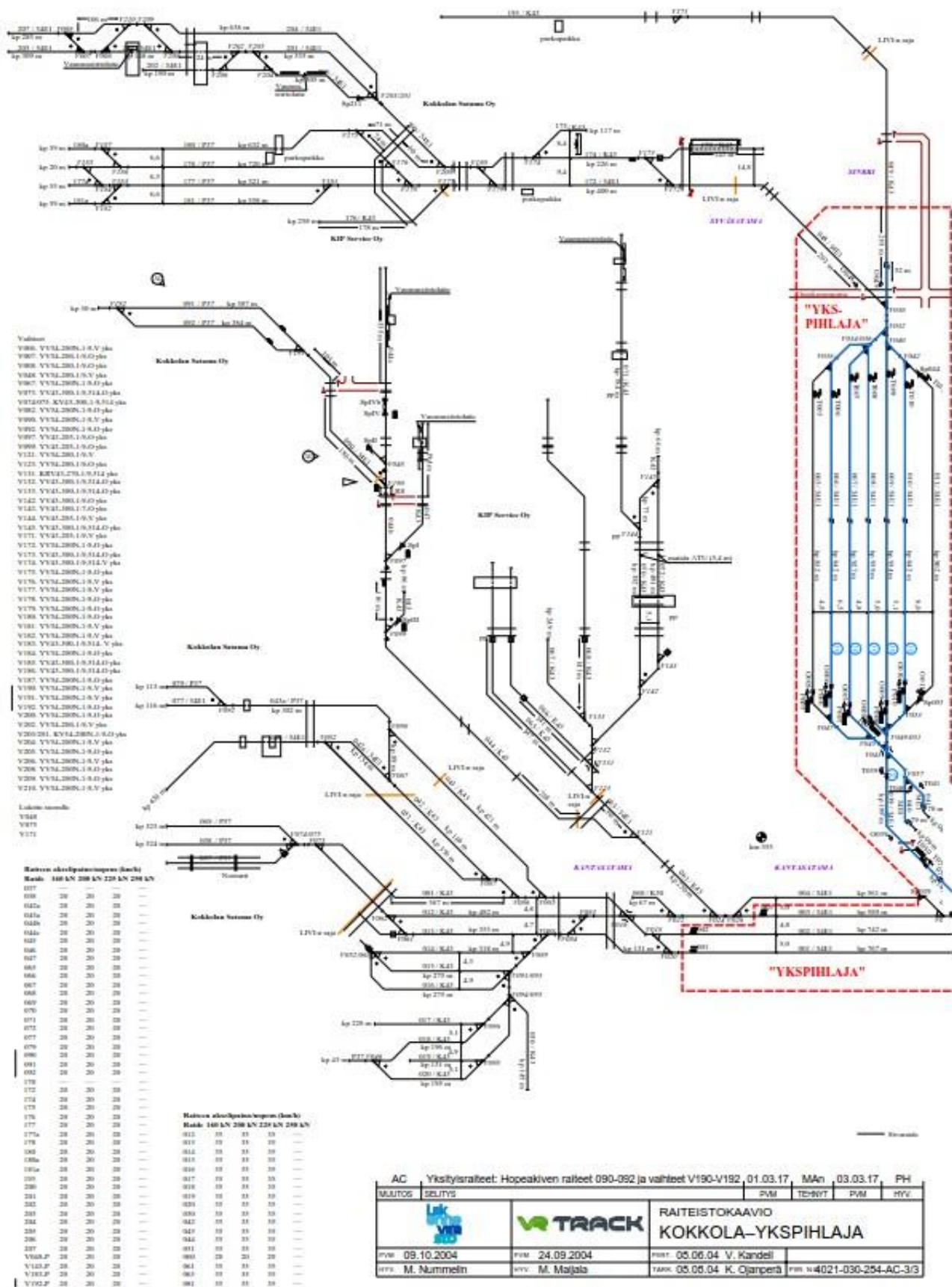
4.4.5 Ratakapasiteetin jakaminen

Kokkolan Satama Oy:n rataverkko on toisen luokan liikenteenohjauksen aluetta, jolloin yksiköt tarvittaessa sopivat keskenään liikennöintijärjestyksestä. Rataverkolla ei jaeta ratakapasiteettia.

Satamayhtiö järjestää viikoittain operatiivisen palaverin kaikkien sataman kaikkien operaattoreiden kanssa. Niissä sovitaan tuleva toiminta satamassa ja tarkistetaan miten voimassa olevat sopimukset ja suunnitelmat toteutuvat. Ryhmän yhteistoiminta on toiminut hyvin eikä esim. ratakapasiteetin jaosta ole syntynyt ongelmia. Jos yhteistä ratkaisua ei jostain syystä saavuteta, satamayhtiöllä on lopullinen päätösvalta ratakapasiteetin jaossa.

Poikkeustilanteissa sataman rataverkolla on käytössä KIP-RAIDE puheryhmä. KIP-Servicen vartiokeskus/hälytyskeskus pitää yhteyttä VIRVE:llä rautatieliikenteen harjoittajaan, jotta voidaan varmistua myös valtion rataverkolla olevien tasoristeysten olevan vapaina hälytysajoneuvoille tilanteen niin vaatiessa. VIRVE:n kautta saadaan myös tieto rautatieliikenteen harjoittajan henkilöstölle vaaratilanteista tehdasalueella.

Kaikilla rautatieoperaattoreilla on vapaa pääsy sataman rataverkolle. Rataverkolle pääsy edellyttää rataverkon käyttösopimuksen ja Kokkolan sataman satamajärjestyksen mukaisen yhteistoimintasopimuksen tekemistä. Vaihtotyössä ja siihen liittyvässä viestinnässä on noudatettava Kokkolan sataman turvallisuusohjeita vaihto- ja ratatyöstä. Rataverkolla saa liikennöidä kaikella kalustolla, jolla on käyttöönottolupa ja joka on merkitty Liikenteen turvallisuusviraston kalustorekisteriin.



Kuva 10. Kokkolan sataman raiteistokaavio.

4.4.6 Alueiden omistus ja vuokraus

Kokkolan kaupunki omistaa sataman maa-alueet, jotka se on vuokrannut Kokkolan satama Oy:lle pitkällä vuokrasopimuksella. Satamayhtiö omistaa ja hallinnoi kaikki satama-alueella olevat raiteet.

Yleisestä satamien käytännössä poiketen Kokkolan satama Oy omistaa kaikki satama-alueen perustetut kiinteät varastot ja lastinkäsittelylaitteet, joita se vuokraa operaattoreille. Ainoastaan Lipeäterminaali raiteella 206 on yhteisomistuksessa Baltic Tank Oy:n kanssa. Tämä on ollut satamayhtiön strateginen valinta. Omistustilanteen takia satamassa ei varsinaisesti ole pysyviä satama- ja terminaalioperaattoreita, vaan ne ja niiden käyttämät terminaalit sekä varastot valikoituvat aina kulloisenkin asiakkaan kanssa tehtävän sopimuksen mukaisesti. Raideliikennettä palveleviksi terminaalioperaattoreiksi ovat vakiintuneet Oy M. Rauanheimo ja Baltic Tank Oy

4.4.7 Satamassa sijaitsevat tavaraterminaalit ja varastot sekä niiden käyttötarkoitus

Syväsatamassa käsitellään ns. tummaa bulkia kuten terästeollisuuden eri raaka-aineita. Syväsataman terminaaliin on ratayhteys, joka palvelee ei-geneerisiä kuljetuksia. Junankaato-terminaali (raiteella 203) ja lipeäterminaali (raiteella 206) palvelevat suoraan raideliikennettä. Kaikki muu sataman infra, rakenteet ja kalusto palvelevat kaikkea tavaraliikennettä. Syväsatamasta löytyy varastotilaa yhteensä 35 000 m² ja noin 160 000 m² kenttätilaa lastinkäsittelyä ja -varastointia varten.

Hopeakiven satamassa käsitellään pääsääntöisesti ns. vaaleaa bulkia kuten kalkkikiveä ja lannoiteraaka-aineita sekä kontteja. Hopeakiven sataman terminaaliin on ratayhteys. Kaikki sataman infra, rakenteet ja kalusto palvelevat kaikkea tavaraliikennettä. Hopeakiven satamassa ei ole varastorakennuksia, ainoastaan noin 100 000 m² kenttätilaa lastinkäsittelyä ja -varastointia varten.

Kantasatamassa käsitellään pääsääntöisesti kontteja, kappaletavaraa ja ns. vaaleata bulkia kuten kalkkikiveä. Kantasataman terminaaliin on ratayhteys. Raiteella 043A sijaitsee alumiinisaviterminaali, jossa on raideliikenteelle lastauspaikka siilosta. Kaikki muu sataman infra, rakenteet ja kalusto palvelevat kaikkea tavaraliikennettä. Kantasatamasta löytyy varastotilaa yhteensä 44 000 m² ja noin 170 000 m² kenttätilaa lastinkäsittelyä ja -varastointia varten.

Satamayhtiö tekee tavarantoimittajan tai hänen edustajansa kanssa yksityisoikeudellisen sopimuksen sataman ja sen infran, kaluston sekä rakennusten käytöstä. Sopimuksen maksuihin vaikuttavat käsiteltävät tavarat, niiden edellyttämät käsittelytavat, tarvittavien varastojen ja kenttien käyttö, volyymit, sopimuksen pituus ja kilpailutilanne. Raideliikenteen operointi on osa sopimushintaa, eikä sitä ole erikseen eroteltu.

Satama- ja terminaalioperaattorit tekevät tavarantoimittajan tai hänen edustajansa kanssa sopimuksen lastinkäsittelystä ja mahdollisesta varastoinnista. Maksut perustuvat samoihin asioihin kuin edellä.

Tapauksesta riippuen myös satama- ja terminaalioperaattori voi tehdä sopimuksen satamayhtiön kanssa terminaalin varastojen, kaluston ja infran käytöstä. Tässä tapauksessa operaattori laskuttaa vastaavat maksut asiakkaalta omassa sopimuksessaan.



Kuva 11. Kokkolan Syväsatama ja Hopeakiven satama.



Kuva 12. Kokkolan Kantasatama.

4.4.8 Yhteenveto sataman ja sen toimijoiden valmiudesta tarjota rautatieliikenteen palveluita syrjimättömästi

Kokkolan satamassa ei ole havaittavissa esteitä useiden rautatieoperattoreiden liikennöintiin. Käytännön liikenteen ohjaus on sovittavissa operaattoreiden välisellä viestinnällä. Tällä hetkellä ratakapasiteettia on vapaana runsaasti.

Yhteenvetona voidaan todeta, että junien käsittely raiteilla on mahdollista, mutta käytännössä vapaa kapasiteetti on riippuvainen sataman laitureiden ja kenttäalueiden kapasiteettitilanteesta.

Satamassa olevat varastot, terminaalit ja kiinteä kalusto ovat satamayhtiön liiketoimintaa, joita ahtaus- ja logistiikkayritykset vuokraavat asiakassopimusten perusteella ja joissa operointi on niiden liiketoimintaa. Yritykset tarjoavat palveluita kaupallisilla periaatteilla ja uudet asiakkaat ovat toivottuja. Tällä hetkellä kapasiteettia on tarjolla. Hinnat eivät perustu hinnas-

toihin, vaan ne neuvotellaan tapauskohtaisesti. Hintaan vaikuttavat esimerkiksi asiakassuhteen pituus, kuljetettava tuote ja volyymit.

Varasto- ja terminaalioperaattoreille ei ole merkitystä mikä kuljetuspalvelun tarjoaja (auto tai juna) kuljettaa tuotteet varastoon tai varastosta.

4.5 Pietarsaari

Pietarsaaren sataman kautta kulkevat tärkeimmät tuotteet ovat selluloosa, sahatavara, paperi, sementti ja lipeä. Pääasialliset tuontitavarat ovat sementti, kemikaalit, öljyt, hake ja masapuu. Vuosittaiset kuljetusmäärät ovat yhteensä noin kaksi miljoonaa tonnia. Sataman pääasiallisia käyttäjiä ovat UPM-Kymmene Oyj:n Pietarsaaren tehtaast sekä Oy Alholmens Kraft Ab:n voimalaitos. Vuonna 2017 tavaraliikennemäärät olivat yhteensä noin 1.0 miljoonaa tonnia.

4.5.1 Sataman toimintaan liittyvät organisaatiot

Pietarsaaren Satama Oy on kokonaan Pietarsaaren kaupungin omistama osakeyhtiö. Satamayhtiö omistaa satama-alueen maat ja rataverkon. Se vuokraa sataman operaattoreille maan varastoja ja halleja varten. Satamayhtiö hallinnoi satamaa, se vastaa satama- ja aluspalveluista, satama-alueen infrastruktuurin yllä- ja kunnossapidosta sekä satamatoiminnan kehittämisestä. Satamayhtiöllä ei ole omaa lastiin liittyvää operatiivista toimintaa.

Pietarsaaren Satama Oy

Alholmintie 76

68600 PIETARSAARI

puh: +358 6 723 6128

<https://portofpietarsaari.fi>

Raideliikennettä palvelevana satama- ja terminaalioperaattorina toimii Euroports Pietarsaari Oy, joka vastaa alueen raideliikenteen lastinkäsittelystä sekä tarjoaa varastopalveluja. Euroports tuottaa ahtaus- huolinta-, laivaselvitys-, rahtaus- ja välityspalveluja.

Euroports Pietarsaari Oy Ab

Alholmintie 80

68600 Pietarsaari

puh: +358 2 831 21

www.euroports.fi

Euroports Pietarsaari Oy:n lisäksi Oy Kraftline Ab tuottaa satamassa huolinta-, laivaselvitys-, rahtaus- ja välityspalveluja.

Tällä hetkellä VR Transpoint Oy on ainoa rautatieoperaattori satama-alueella ja yritys suorittaa kaikki vaihtotyöt.



Kuva 13. Pietarsaaren sataman yleiskartta.

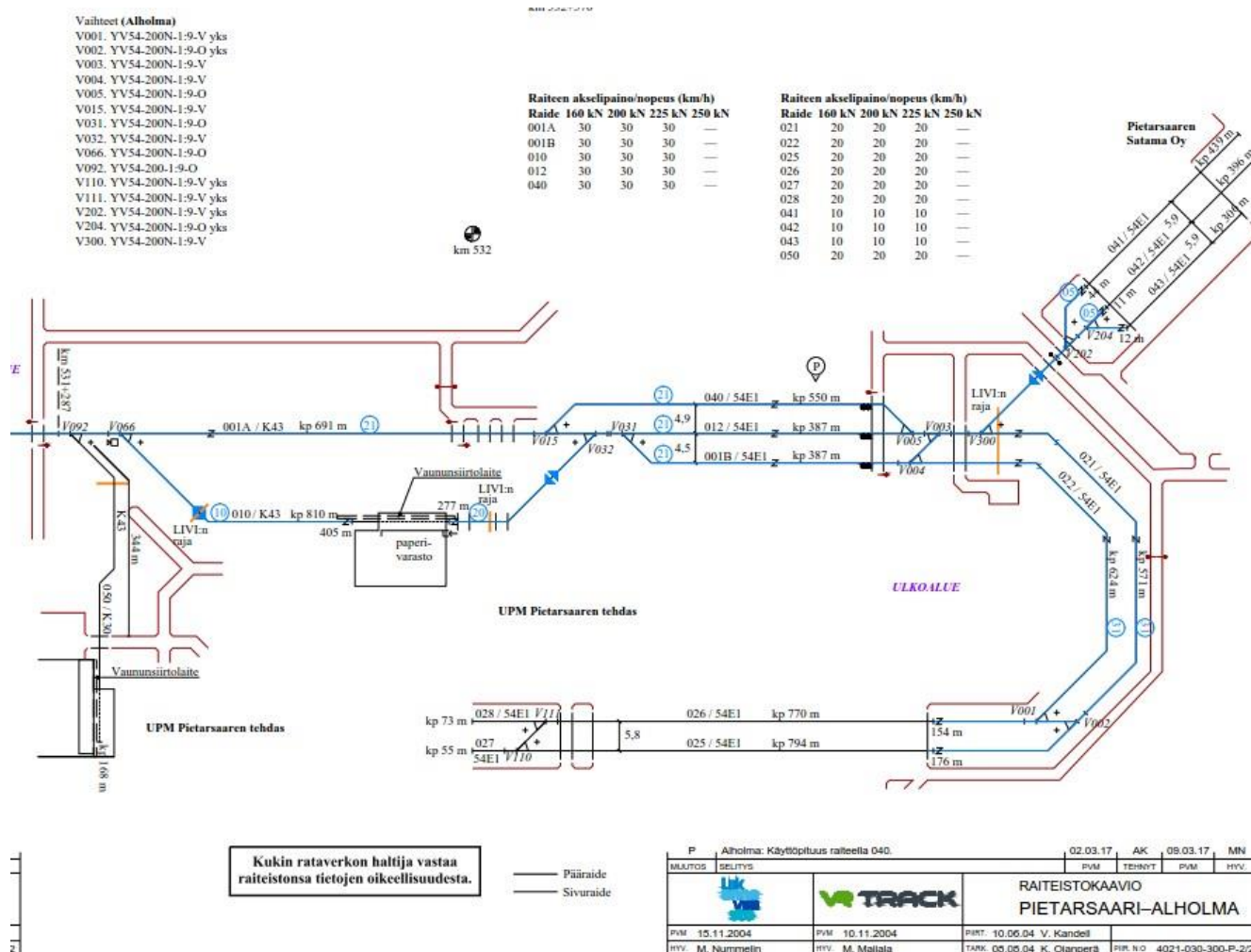
4.5.2 Rautatietoimintaan liittyvät satamien varusteet

Raideliikenteen lastaus- ja purku hoidetaan Pietarsaaren satamassa trukeilla.

4.5.3 Sataman raiteiston kuvaus käyttötarkoituksineen

Pietarsaaren Satama Oy:n rataverkko on yhteensä 2 600 metriä ja se muodostuu kolmesta rinnakkaisesta pistoraiteesta. Erkanemiskohta rataverkosta on vaihteella V300. Rataverkko on sähköistetty, mutta vaunujen purku- ja lastausalue on sähköistämätön. Rataverkon kaksi vaihdetta sijaitsevat sähköistetyllä alueella. Rataverkon nopeusrajoitus on 10 km/h. Rataverkon suurin sallittu akselipaino on 225 kN ja metripaino on 8 t/m.

Sataman portin sisällä on yksi tasoristeys. Tasoristeys on varustettu kehäportaalein molemmiin puoliin raidetta. Lisäksi alueella on toinen tasoristeys, joka sijaitsee sataman portin ulkopuolella Pietarsaaren sataman hallinnoimalla alueella.



Kuva 14. Pietarsaaren satamanraiteisto.

Taulukko 5. Raiteiden käyttötarkoitus, käyttäjät ja omistajat.

Raide n:o	Käyttötarkoitus	Tyypillinen tuote	Terminaalioperaattori	Omistaja	Geneerinen
037	Kuormaus- ja pysäköintiraide	sellu/sahatavara	Euroports Pietarsaari Oy	Pietarsaaren Satama Oy	Kyllä
038	Kuormaus- ja pysäköintiraide	sellu/sahatavara	Euroports Pietarsaari Oy	Pietarsaaren Satama Oy	Kyllä
042a	Kuormaus- ja pysäköintiraide	sellu/sahatavara	Euroports Pietarsaari Oy	Pietarsaaren Satama Oy	Kyllä

4.5.4 Satamassa sijaitsevat rautatieliikenteen palvelupaikat sekä lisä- ja oheispalvelut

Kuormausraiteet ja pysäköintiraiteet on merkitty edelliseen taulukkoon ja raiteistokaavioon. Pysäköintiraiteet on tarkoitettu ainoastaan lyhytaikaista pysäköintiä varten. Satamassa toimivat raideliikenteen käytössä olevat terminaalit on merkitty sataman yleiskarttaan. Niiden tavarankäsittelystä ja varastointipalveluista vastaa terminaalioperaattori. Rataverkon käytös-

tä ei peritä erillistä hintaa. Rataverkon käyttö sisältyy sataman käytöstä perittävään kulloinkin voimassa olevaan tavaramaksuun.

4.5.5 Ratakapasiteetin jakaminen

Pietarsaaren Satama Oy:n rataverkolla ei ole aikataulusidonnaista liikennettä. Koko ratakapasiteetti myönnetään sen mukaan ja siinä järjestyksessä kuin junat ovat tulossa valtion rataverkolta. Yksiköt vastaavat itsenäisesti liikkumisestaan satama-alueella. Mikäli saapumisjärjestyksessä on epäselvyyttä, satama ratkaisee asian, ottaen huomioon muut asiaan vaikuttavat seikat, kuten lastattavien alusten aikataulut. Lähtö rataverkolta on riippuvainen siitä, miten Liikennevirasto voi ottaa junia valtion rataverkolle, jotka eivät ole valtion rataverkon liikenteenohjauksen piirissä.

Sataman raiteilla liikennöinti on aina vaihtotyötä. Yksiköt eivät tarvitse liikenteenohjauksen lupaa vaihtotyöhön. Kaikilla rautatieoperaattoreilla on vapaa pääsy sataman rataverkolle. Rataverkolle pääsy edellyttää yhteistoimintasopimuksen tekemistä Pietarsaaren Satama Oy:n kanssa. Lisäksi raideliikenteen harjoittajalla tulee olla Euroopan talousalueella myönnetty rautatieyritysten toimilupa sekä Trafin myöntämä tai hyväksymä turvallisuustodistus.

4.5.6 Alueiden omistus ja vuokraus

Satamayhtiö omistaa satama-alueen maat ja rataverkon. Se vuokraa sataman operaattoreille maan varastoja ja halleja varten. Vuokraa peritään neliömääräperusteisesti. Operaattorit omistavat satama-alueen varastot.

4.5.7 Satamassa sijaitsevat tavaraterminaalit ja varastot sekä niiden käyttötarkoitus

Euroports Pietarsaari Oy palvelee sataman raideliikenneoperaattoria. Varastoista käytännössä L1 -hallissa varastoidaan tavaraa, jotka satama-alueella liikkuvat rautateitse.

4.5.8 Yhteenveto sataman ja sen toimijoiden valmiudesta tarjota rautatieliikenteen palveluita syrjimättömästi

Pietarsaaren satamassa ei ole havaittavissa esteitä useiden rautatieoperaattoreiden liikennöintiin. Käytännön liikenteen ohjaus on sovittavissa operaattoreiden välisellä viestinnällä. Tällä hetkellä ratakapasiteettia on vapaana runsaasti.

Yhteenvetona voidaan todeta, että junien käsittely raiteilla on mahdollista, mutta käytännössä vapaa kapasiteetti on riippuvainen sataman laitureiden ja kenttäalueiden kapasiteettitilanteesta.

Satamassa olevat varastot ja terminaalit ovat ahtaus- ja logistiikkayrityksien liiketoimintaa. Lähtökohtaisesti yritykset tarjoavat palveluita kaupallisilla periaatteilla ja uudet asiakkaat ovat toivottuja. Hinnat eivät perustu hinnastoihin, vaan ne neuvotellaan tapauskohtaisesti. Hintaan vaikuttavat esimerkiksi asiakassuhteen pituus, kuljetettava tuote ja volyymit.

Varasto- ja terminaalioperaattoreille ei ole merkitystä mikä kuljetuspalvelun tarjoaja (auto tai juna) kuljettaa tuotteet varastoon tai varastosta.

4.6 Vaasa

Vaasan satama käsittelee pääasiassa öljyn, maataloustuotteiden, kappaletavaran ja projektlastien tuontia ja vientiä. Vaasan ja Uumajan välillä on säännöllinen matkustajalauttayhteys,

jota liikennöi Wasaline. Vuonna 2017 tavaraliikenteen kuljetusmäärät olivat yhteensä noin 1.1 miljoona tonnia ja matkustajamäärät noin 180 000.

4.6.1 Sataman toimintaan liittyvät organisaatiot

Vaasan satama on osa Kvarken Ports:a, joka muodostuu Vaasan ja Ruotsin puolella olevasta Uumajan satamasta. Kvarken Ports on osakeyhtiö, jonka omistaa Vaasan kaupunki ja Umeå Kommunföretag.

Vaasan satama sijaitsee Vaasan kaupungissa Vaskiluodon saaren länsiosassa. Sataman alueella on öljysatama, tavarasatama, matkustajasatama sekä hiilisatama. Nämä sataman eri osat ovat jaettu eri alueille ja aidattu ISPS säännösten vaatimalla tavalla.

Satamayhtiön palveluihin kuuluvat aluspalvelu, nosturipalvelut, ahtaustoiminnan infrastruktuurin ylläpitäminen ja toimintaympäristön luominen näille palveluille. Aluspalveluihin kuuluvat kiinnitys- ja irrotuspalvelut, veden ja maasähkön myynti sekä jätteenpalvelut. Infrastruktuurin ylläpitäminen käsittää maa-alueiden vuokraustoiminnan, kentän sekä varasto- ja toimistotilojen vuokrauksen ja hallinnoinnin sekä raiteiden omistuksen, hallinnoinnin ja kunnossapidon. Satamayhtiöllä ei ole omaa lastiin liittyvää operatiivista toimintaa.

Kvarken ports Vaasa Ltd.

Laivanvarustajankatu 6
65170 Vaasa
puh: +358 400 479 163
www.kvarkenports.com

Sataman raideliikenteessä satama- ja terminaalioperaattorina toimii Oy Blomberg Stevedoring Ab.

Oy Blomberg Stevedoring Ab

Rahtitie 1, 65170 Vaasa
Tel. +358 20 777 1211
www.blomberg.fi

Oy Blomberg Stevedoring Ab:n lisäksi logistiikkapalveluja tarjoavat Backman-Trummer Oy ja DSV Air & Sea Oy.

Satamassa ei ole muutamaan vuoteen ollut raideliikennettä mm. raiteiston huonon kunnon takia. Aiemmin VR Transpoint Oy on ollut ainoa rautatieoperaattori satama-alueella ja yritys on suorittanut kaikki vaihtotyöt.



Kuva 15. Vaasan sataman (Kvarken Ports) yleiskartta.

4.6.2 Rautatietoimintaan liittyvät satamien varusteet

Satamassa on käytössä kaksi Liebherr LHM400-nosturia (5 tonnin kiskonosturi), joiden nostokapasiteetti yhteensä 200 tonnia sekä yksi Mantsinen 100 bulk-käsittelyyn. Nosturit ovat Blomberg Stevedoringin omistuksessa. Lisäksi käytössä on autonostureita, trukkeja ja pyöräkuormaajia.

4.6.3 Sataman raiteiston kuvaus käyttötarkoituksineen

Kvarken Ports hallinnoi satama-alueen raiteita, jotka koostuvat kolmesta raiteesta. Raiteet menevät rahtisatamaan ja Reinin laiturille. Raiteiden yhteispituus on 1 049 metriä. Liikenneviraston rataverkolta tultaessa sataman raiteisto alkaa Vaskiluodon rautatieliikennepaikalla raiteella 461 toisessa kiskon jatkoksessa satama-alueen portilta Vaskiluodon ratapihan suuntaan. Kohdassa, jossa Liikenneviraston raide liittyy Vaasan sataman raiteeseen, on avattava portti, joka on normaalisti suljettu. Vaasan kaupungin raiteelta tultaessa Vaasan sataman raiteisto alkaa Vaskiluodon liikennepaikalla raiteelta 502 ensimmäisessä kiskonjatkossa vaihteen V520 kohdalla. Kohdassa, jossa Vaasan kaupungin raide liittyy Vaasan sataman raiteeseen, on avattava portti, joka on normaalisti suljettu.

Kvarken portsin raiteiston liikkuvan kaluston suurin sallittu akselipaino on 225 kN ja suurin sallittu nopeus 20 km/h. Rataverkkoa ei ole sähköistetty.

Raiteet ovat tällä hetkellä huonossa kunnossa ja liikennöinti on estetty seis levyillä. Raiteen 461 perusparannus tehdään kesällä 2018, jonka jälkeen se on taas liikennöitävässä kunnossa, mikäli raideliikenteelle on kysyntää.

4.6.4 Satamassa sijaitsevat rautatieliikenteen palvelupaikat sekä lisä- ja oheispalvelut

Kuormausraiteet on merkitty edelliseen taulukkoon ja raiteistokaavioon. Kvarken Ports in omistama lastauslaituri sijaitsee raiteella numero 461. Satamassa toimivat raideliikenteen käytössä olevat terminaalit on merkitty sataman yleiskarttaan. Niiden tavarankäsittelystä ja varastointipalveluista vastaa terminaalioperaattori. Rataverkon käytöstä ei peritä erillistä hintaa. Rataverkon käyttö sisältyy sataman käytöstä perittävään kulloinkin voimassa olevaan tavaramaksuun.

4.6.5 Ratakapasiteetin jakaminen

Raideliikenteen harjoittajan on tehtävä sopimus rataverkon käytöstä Kvarken ports in kanssa. Ratakapasiteettia haettaessa on esitettävä toivottu kuukausisuunnitelma. Satama-alue on ai-dattu ja alueelle siirtymisestä tulee ennakkoon tehdä ilmoitus satamalle, jolloin portit avataan liikennöinnin ajaksi. Muutoin raideliikenteen harjoittaja vastaa itsenäisesti liikkumisesta rai-teilla ennakkoon ilmoittamansa kuukausisuunnitelman mukaisesti.

Jos ratakapasiteettia koskeissa kuukausisuunnitelmissa on päällekkäisyyksiä, pyrkii Kvarken ports sovittamaan hakemukset yhteen. Kiireellistä ratakapasiteettia voi hakea vapaan rata-kapasiteetin osalta. Kvarken portsilla on oikeus ehdottaa vaihtoehtoja ratakapasiteettia. Mahdolliset ristiriidat hoidetaan hakijoiden kanssa neuvottelemalla. Sovittelussa otetaan huomioon ratakapasiteetin jakaminen tasapuolis in ja syrjimättömin perustein.

Liikennöinti Kvarken ports in Vaasan sataman rataverkolla on aina vaihtotyötä. Radan merkit ja merkinnät sekä opasteet ovat Liikenneviraston ohjeistusten mukaisia ja Liikenneviraston ohjeiden mukaisesti merkitään ratatyöstä aiheutuvat keskeytykset liikennöinnille (RATO 17).

Kaikilla rautatieoperaattoreilla on vapaa pääsy sataman rataverkolle. Rataverkolle pääsy edellyttää sopimuksen tekemistä Kvarken Ports in kanssa ja sille pitää olla myönnetty rata-kapasiteettia. Lisäksi raideliikenteen harjoittajalla tulee olla Euroopan talousalueella myön-netty rautatieyritysten toimilupa sekä Traf in myöntämä tai hyväksymä turvallisuustodistus. Sataman raiteilla liikennöinti on aina vaihtotyötä.

4.6.6 Alueiden omistus ja vuokraus

Satama-alueen maat ja raiteet omistaa Vaasan kaupunki, jotka se on vuokrannut Kvarken potsille pitkällä vuokrasopimuksella. Kvarken ports hallinnoi satama-aluetta ja sen infraa sekä toimii vuokraisännän ominaisuudessa. Se on vuokrannut tarvittavat maat operaattoreiden va-rastoille.

Kvarken ports omistaa varastot SCA, K, N ja O, jotka se on vuokrannut pitkällä sopimuksella Blomberg Stevedoringille. Muut varastot ovat operaattorin omistuksessa.

4.6.7 Satamassa sijaitsevat tavaraterminaalit ja varastot sekä niiden käyttötarkoitus

Mikään sataman varastoista tai muista rakenteista ei suoraan palvele raideliikennettä, jota ei muutamaan vuoteen ole satamassa ollut. Käytännössä SCA-halli soveltuu raideliikenteen tar-peisiin, mikäli sille on kysyntää. Kvarken ports omistaa varastot SCA, K, N ja O, jotka se on vuokrannut pitkällä sopimuksella Blomberg Stevedoringille. Muut varastot ovat operaattorin omistuksessa. Sataman alueella on varastoja yhteensä noin 50 000 m² ja erilaisia kenttäalu-eita tavaroiden käsittelyä ja varastointia varten noin 5 hehtaaria.

Sataman kautta vesi- ja rautateitse kuljetettava tavara voidaan varastoida satama-alueella 14 vrk maksutta, jonka jälkeen satamayhtiö veloittaa aluevuokraa. Lyhytaikaisesta alue-vuokrauksesta on sovittava sataman kanssa ennen tavar an varastoimista. Varastoalueille

varastoitu tavara on selvästi merkittävä omistajan/asiamiehen nimellä tai merkillä. Yksikön säilytysaikaan lasketaan satamaan tulopäivä sekä satamasta poisvientipäivä. Vuokra-aika lasketaan siitä päivästä, jolloin alue on otettu käyttöön tai varattu tiettyyn tarkoitukseen.

Aluevuokra veloitetaan täysiltä vuorokausilta (€/m²/vrk). Hinta nousee, kun säilytysaika ylittää 50 vrk ja edelleen kun säilytysaika ylittää 100 vrk. Pitkäaikaisista varastoinneista veloitaan sopimuksen mukaan. Mikäli varaston vuokraus tai siinä harjoitettava toiminta on arvonnäköveron alasta, siitä veloitetaan voimassa oleva arvonnäkövero.

4.6.8 Yhteenveto sataman ja sen toimijoiden valmiudesta tarjota rautatieliikenteen palveluita syrjimättömästi

Kvarken portsissa ei ole havaittavissa esteitä useiden rautatieoperattoreiden liikennöintiin. Käytännön liikenteen ohjaus on sovittavissa operaattoreiden välisellä viestinnällä. Tällä hetkellä satama-alueen raiteet eivät ole käytössä, mutta perusparannuksen jälkeen ne taas avataan liikenteelle, mikäli sille on kysyntää.

Yhteenvetona voidaan todeta, että junien käsittely raiteilla on mahdollista, mutta käytännössä vapaa kapasiteetti on riippuvainen sataman laitureiden ja kenttäalueiden kapasiteettitilanteesta.

Satamassa olevat varastot ja terminaalit ovat ahtaus- ja logistiikkayrityksien liiketoimintaa. Lähtökohtaisesti yritykset tarjoavat palveluita kaupallisilla periaatteilla ja uudet asiakkaat ovat toivottuja. Hinnat eivät perustu hinnastoihin, vaan ne neuvotellaan tapauskohtaisesti. Hintaan vaikuttavat esimerkiksi asiakassuhteen pituus, kuljetettava tuote ja volyymit.

Varasto- ja terminaalioperaattoreille ei ole merkitystä mikä kuljetuspalvelun tarjoaja (auto tai juna) kuljettaa tuotteet varastoon tai varastosta.

4.7 Kaskinen

Satama käsitteli vuonna 2017 yhteensä noin 0.8 miljoonaa tonnia tavaraa. Tärkeimpiä tuotteita sataman kuljetuksissa ovat sahatavara ja sellu. Suurin osa kuljetuksista on Metsä Groupin tuotteita ja raaka-aineita. Sataman lastinkäsittelykapasiteetti on noin 15 000 tonnia päivässä.

Kaskisten satama koostuu Syväsatamasta ja Bulk-satamasta. Syväsataman päävientitartikkelit ovat sahattu puutavara sekä sellu ja päätuontitartikkelit kuitupuu, kemikaalit sekä kiinteät polttoaineet. Bulk-sataman päävientitartikkelit ovat kuivabulk (vilja, puupelletti) ja päätuontitartikkelit kuivabulk (rehu), nestemäinen bulk (lipeä) sekä raakapuu.

4.7.1 Sataman toimintaan liittyvät organisaatiot

Kaskisten satama on Kaskisten kaupungin kokonaan omistama satama. Oy Kaskisten satama hallinnoi Kaskisten kaupungin kanssa solmimaansa vuokrasopimukseen perustuen Kaskisten satamaa palvelevaa Kaskisten kaupungin omistamaa rataverkon osaa. Lisäksi se vastaa satama- ja aluspalveluista, satama-alueen infrastruktuurin yllä- ja kunnossapidosta sekä satamatoiminnan kehittämisestä. Satamayhtiöllä ei ole omaa lastiin liittyvää operatiivista toimintaa.

Oy Kaskisten Satama – Kaskö Hamn Ab

Kalasatamantie 30
64260 KASKINEN
puh: +358 50 3430 676
www.portofkaskinen.fi

Satamassa toimii neljä satamaoperaattoria. Näistä Silva Shipping tarjoaa huolinta- laivanselvitys- ja ahtauspalveluita. Se on ainut operaattori, jolla on tällä hetkellä raideliikenteeseen liittyvää toimintaa. Muita satamaoperaattoreita ovat Baltic Tank, Baltic Bulk ja JH-Metsäenergia Oy.

Oy Silva Shipping Ab
Syväsatama, Satamatalo
64260 KASKINEN
Puh: +358 207 801 800
www.silvashipping.com

Tällä hetkellä VR Transpoint Oy on ainoa rautatieoperaattori satama-alueella ja yritys suorittaa kaikki vaihtotyöt.

Lähellä olevalla Metsä Boardin tehtaalla on myös purkupaikka radalle, mutta se on ainoastaan tehtaan käytössä.



Kuva 17. Kaskisten sataman yleiskartta.

4.7.2 Rautatietoimintaan liittyvät satamien varusteet

Junien lastaus ja purku hoidetaan trukeilla ja pyöräkuormaajilla. Satamassa on katettu hoppervaunujen purkuterminali Baltic Bulk Oy:n terminaalissa, mutta sille ei ole ollut käyttöä vuosiin.

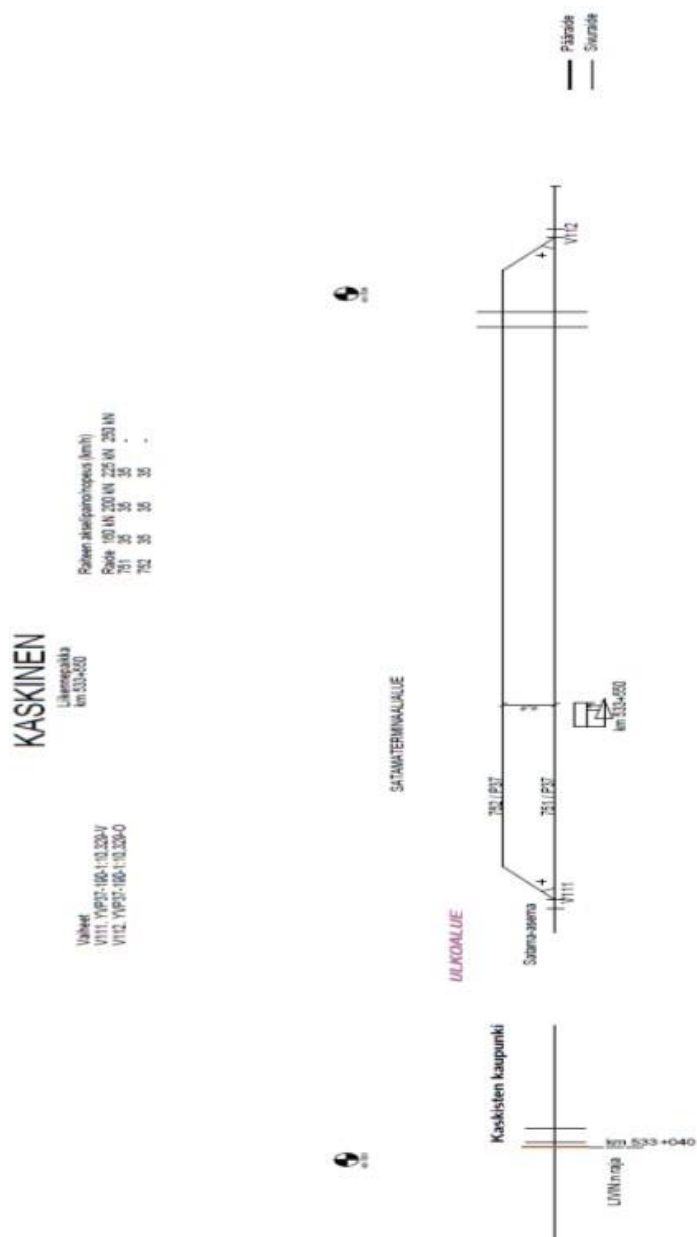
Satamasta löytyy myös viisi nosturia, joiden nostokapasiteetti on 65–110 tonnia.

4.7.3 Sataman raiteiston kuvaus käyttötarkoituksineen

Kaskisten sataman rataverkko koostuu yhdestä rataosasta, joka on 1 200 metriä pitkä kaksoisraide syväsataman alueella. Rata koostuu puupölkyistä ja P37 urakiskoista. Rataverkon nopeusrajoitus on 20 km/h ja suurin sallittu akselipaino 225 kN. Tällä hetkellä pohjoisella raiteella puretaan ja lastataan sahatavaraa sekä sellua. Eteläisellä raiteella puretaan bulk tavaraa (puupelletti).

Taulukko 7. Raiteiden käyttötarkoitus, käyttäjät ja omistajat

Raide n:o	Käyttötarkoitus	Tyypillinen tuote	Terminaalioperaattori	Omistaja	Geneerinen
751	Kuormaus- ja pysäköintiraide	Sahatavara ja kertopuuta, vaneria	Oy Silva Shipping Ab	Kaskisten Satama Oy	Kyllä
752	Kuormaus- ja pysäköintiraide	Sahatavara ja kertopuuta pelletti	Oy Silva Shipping Ab	Kaskisten Satama Oy	Kyllä



Kuva 18. Kaskisten satamaraiteisto.

4.7.4 Satamassa sijaitsevat rautatieliikenteen palvelupaikat sekä lisä- ja oheispalvelut

Kuormausraiteet ja pysäköintiraiteet on merkitty edelliseen taulukkoon ja raiteistokaavioon. Pysäköintiraiteet on tarkoitettu ainoastaan lyhytaikaista pysäköintiä varten. Satamassa toimivat raideliikenteen käytössä olevat terminaalit on merkitty sataman yleiskarttaan. Niiden tavarankäsittelystä ja varastointipalveluista vastaa terminaalioperaattori. Rataverkon käytöstä ei peritä erillistä hintaa. Rataverkon käyttö sisältyy sataman käytöstä perittävään kulloinkin voimassa olevaan tavaramaksuun. Sellaisten tuotteiden osalta, joita ei lastata tai pureta laivaan ja joiden kuljettamiseen käytetään Oy Kaskisten Satama Ab:n hallinnoimia alueita mm. raiteita, perii Oy Kaskisten Satama Ab tavaramaksun tavaralajikohtaisesti hinnaston mukaan. Tällaisia tapauksia ei kuitenkaan ole vielä ollut.

4.7.5 Ratakapasiteetin jakaminen

Kaskisten sataman rataverkolla on toisen asteen liikenneohjaus, jossa jokainen yksikkö vastaa omasta liikkumisestaan. Kaskisten Satama Oy:n rataverkolla ei ole aikataulusidonnaista liikennettä. Lähtökohtaisesti kapasiteettia myönnetään ensin linja- tai säännölliselle liikenteelle eli pääkäyttäjälle. Muuten toimitaan tapauskohtaisesti joustavasti ja periaate on, että ratakapasiteetti myönnetään sen mukaan ja siinä järjestyksessä, kuin junat ovat tulossa valtion rataverkolta ("First come first served"). Mikäli saapumisjärjestyksessä on epäselvyyttä, satama ratkaisee asian, ottaen huomioon muut asiaan vaikuttavat seikat, kuten lastattavien alusten aikataulut. Lähtö rataverkolta on riippuvainen siitä, miten Liikennevirasto voi ottaa junia valtion rataverkolle.

Kaikilla rautatieoperaattoreilla on vapaa pääsy sataman rataverkolle. Rataverkolle pääsy edellyttää yhteistoimintasopimuksen tekemistä Kaskisten Satama Oy:n kanssa. Lisäksi raide liikenteen harjoittajalla tulee olla Euroopan talousalueella myönnetty rautatieyritysten toimilupa sekä Trafin myöntämä tai hyväksymä turvallisuustodistus. Sataman raiteilla liikennöinti on aina vaihtotyötä. Alue on aidattu ja suljettu ylimääräiseltä liikenteeltä.

4.7.6 Alueiden omistus ja vuokraus

Oy Kaskisten satama hallinnoi Kaskisten kaupungin kanssa solmimaansa vuokrasopimukseen perustuen Kaskisten satamaa palvelevaa Kaskisten kaupungin omistamaa rataverkon osaa. Satamayhtiö hallinnoi satama-aluetta. Kaskisten kaupunki on vuokrannut pitkällä sopimuksella tarvittavat maat varastoja varten operaattoreille. Vuokra perustuu neliömääriin.

4.7.7 Satamassa sijaitsevat tavaraterminaalit ja varastot sekä niiden käyttötarkoitus

Lähtökohtaisesti kaikki varastot ja kentät tarjoavat tarvittaessa palveluja raideoperaattoreille. Käytännössä kuitenkin vain Oy Silva Shipping Ab:llä on tällä hetkellä säännöllistä raideliikennettä, joille se tarjoaa palvelujaan.

Syväsatamassa on katettua varastotilaa yhteensä noin 50 000 m², säiliötilaa yli 31 000 m³ ja päällystettyä varastokenttää n. 15 ha. Lastinkäsittelyä varten on käytössä viisi mobiilinosturia. Lisäksi satamassa on kaksi RO-RO-paikkaa.

Bulk-satamassa on katettua bulk-varastotilaa 5 600 m² ja 10 000 m², nestemäisiä aineita varten 31 000 m³ ja päällystettyä varastokenttää n. 1,2 ha. Bulk-satamassa ei ole geneeristä liikennettä.

Tilapäisvarastoinnista peritään satama-alueella maksu (€/m²/vrk). Päällystetyillä ja valaistulla laiturialueella, laiturialueen ulkopuolella ja laiturialueen varastorakennuksissa on omat hintansa.

4.7.8 Yhteenveto sataman ja sen toimijoiden valmiudesta tarjota rautatieliikenteen palveluita syrjimättömästi

Oy Kaskisten satamassa ei ole havaittavissa esteitä useiden rautatieoperattoreiden liikennöintiin. Käytännön liikenteen ohjaus on sovittavissa operaattoreiden välisellä viestinnällä. Tällä hetkellä satama-alueen raiteilla on runsaasti vapaata kapasiteettia.

Yhteenvetona voidaan todeta, että junien käsittely raiteilla on mahdollista, mutta käytännössä vapaa kapasiteetti on riippuvainen sataman laitureiden ja kenttäalueiden kapasiteettitilanteesta.

Satamassa olevat varastot ja terminaalit ovat ahtaus- ja logistiikkayrityksien liiketoimintaa. Lähtökohtaisesti yritykset tarjoavat palveluita kaupallisilla periaatteilla ja uudet asiakkaat ovat toivottuja. Hinnat eivät perustu hinnastoihin, vaan ne neuvotellaan tapauskohtaisesti. Hintaan vaikuttavat esimerkiksi asiakassuhteen pituus, kuljetettava tuote ja volyymit.

Varasto- ja terminaalioperaattoreille ei ole merkitystä mikä kuljetuspalvelun tarjoaja (auto tai juna) kuljettaa tuotteet varastoon tai varastosta.

4.8 Pori

Porin tavarasatama palvelee kontti-, kappaletavara ja bulk-liikennettä. Yhteenlasketut vuosittaiset kuljetusmäärät ovat noin kolme miljoonaa tonnia. Pääasiallisesti sataman kautta kulkee kuivia ja nestemäisiä bulk-tuotteita, kontteja, suuria ja raskaita projektilasteja sekä sahatarvaa ja metsäteollisuustuotteita.

4.8.1 Sataman toimintaan liittyvät organisaatiot

Porin Satama Oy on Porin kaupungin kokonaan omistama osakeyhtiö, joka tuottaa vuokraus-, alus-, sekä nosturi- ja kuljetinpalveluita. Sillä ei ole omaa lastiin liittyvää operatiivista toimintaa.

Satama koostuu Mäntyluodon ja Tahkoluodon satama-alueista, joihin kumpaankin on rautatieyhteys.

Porin Satama Oy

Merisatamantie 4

FI-28880 Pori

+358 400 568 501

www.portofpori.fi/

Sataman hallinnassa oleva infrastruktuuri:

- Sataman raiteisto
- Laiturit varusteineen
- Yleiset tiealueet ja varastokentät
- Valaistus
- Sähkö, vesi ja viemärit

Satamassa ahtausliikepalveluja tarjoaa Ahtauskone Oy, Hacklin Oy Ltd. Oy Tahkoluoto Cargo Handling Ltd, Baltic Bulk Oy, Oy M. Rauanheimo Ab ja Ecoports Finland Oy.

Rautatieliikenteeseen liittyvää toimintaa on seuraavilla yrityksillä: Hacklin Oy Ltd, Oy M. Rauanheimo Ab ja Baltic Bulk Oy.

Hacklin Oy Ltd.

Hacklin omistaa varastot H1, H22, H26, H29 sekä Bolidenin rikastevaraston H21. Näihin varastoihin on rautatieyhteys.

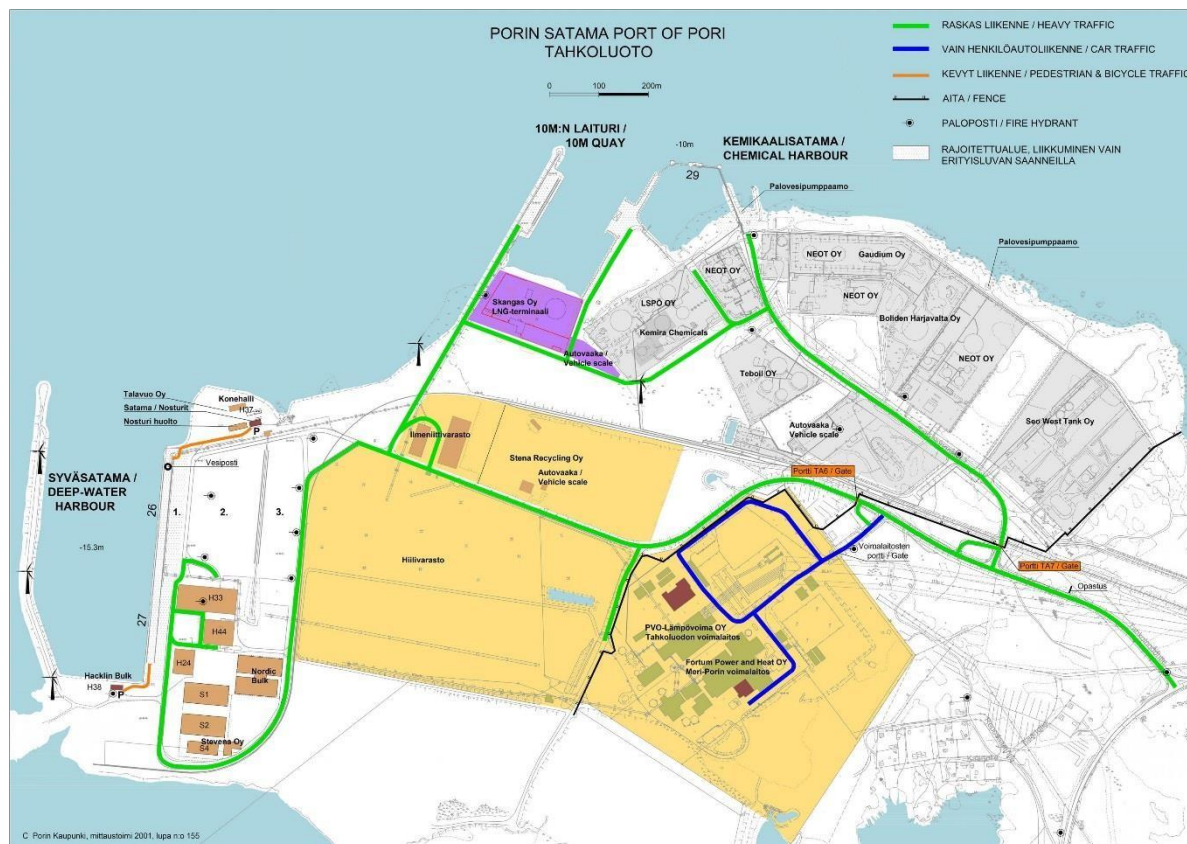
Hacklin Oy Ltd

Mäntyluoto

28880 Pori

+358 2 628 2111

<http://www.hacklin.fi>



Kuva 20. Tahkoluodon satamanosa.

4.8.2 Rautatietoimintaan liittyvät satamien varusteet

Nosturit 13 kpl

Lastain 1 kpl

Kasakuljetin 1 kpl

Käsittelykapasiteetti max. 200 t

Lisäksi satamassa on useita liikuteltavia nostureita ja työkoneita.

4.8.3 Sataman raiteiston kuvaus käyttötarkoituksineen

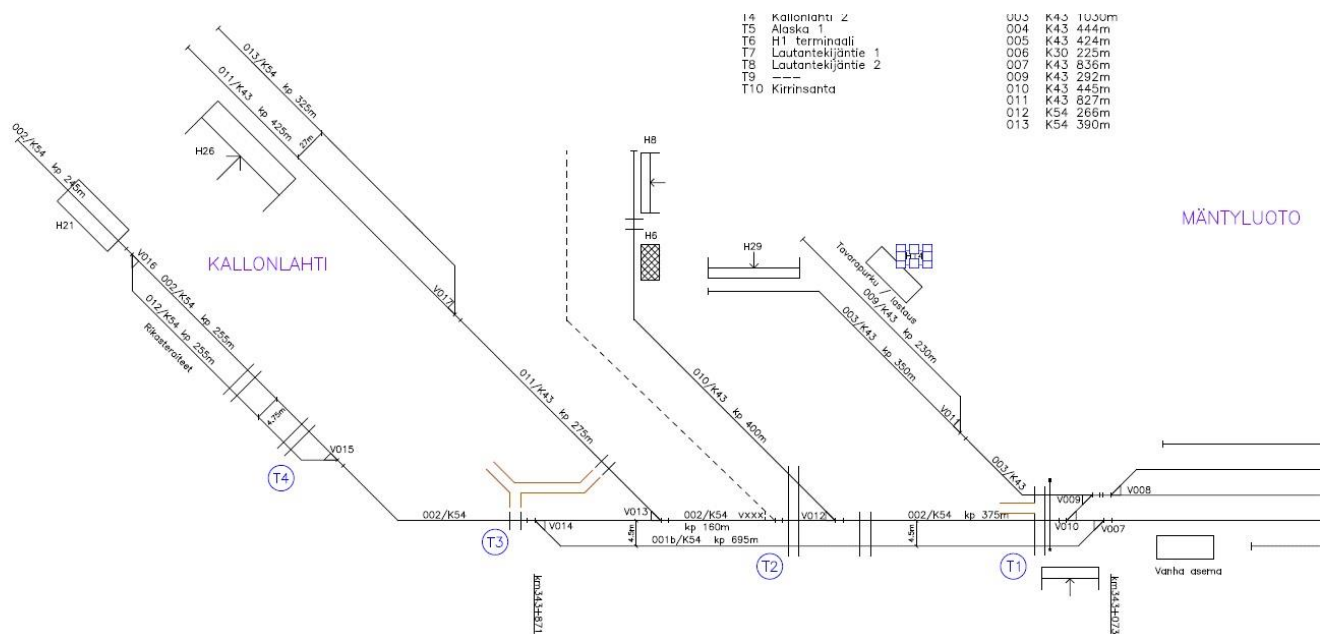
Porin sataman raiteisto sijoittuu kahteen erilliseen satamaosaan, Mäntyluoto ja Tahkoluoto. Mäntyluotoon johtaa Liikenneviraston 25 tonnin akselipainolle rakennettu raiteisto ja Tahkoluotoon 22,5 tonnin akselipainolle rakennettu raiteisto. Raiteiston kokonaispituus n.16 km. Tarkemmat raidekohdaiset akselipainot on esitetty raiteistokaavioissa. Raiteistolla on 20 km/h nopeusrajoitus.

Raiteistokaaviot ovat verkkoselostuksen liitteenä. Satama-alueella voidaan toimia dieselveturilla. Satama-alueella ei ole liikenteen ohjausta. Satamaraiteisto on Porin Satama Oy:n omistamaa yksityisraidetta.

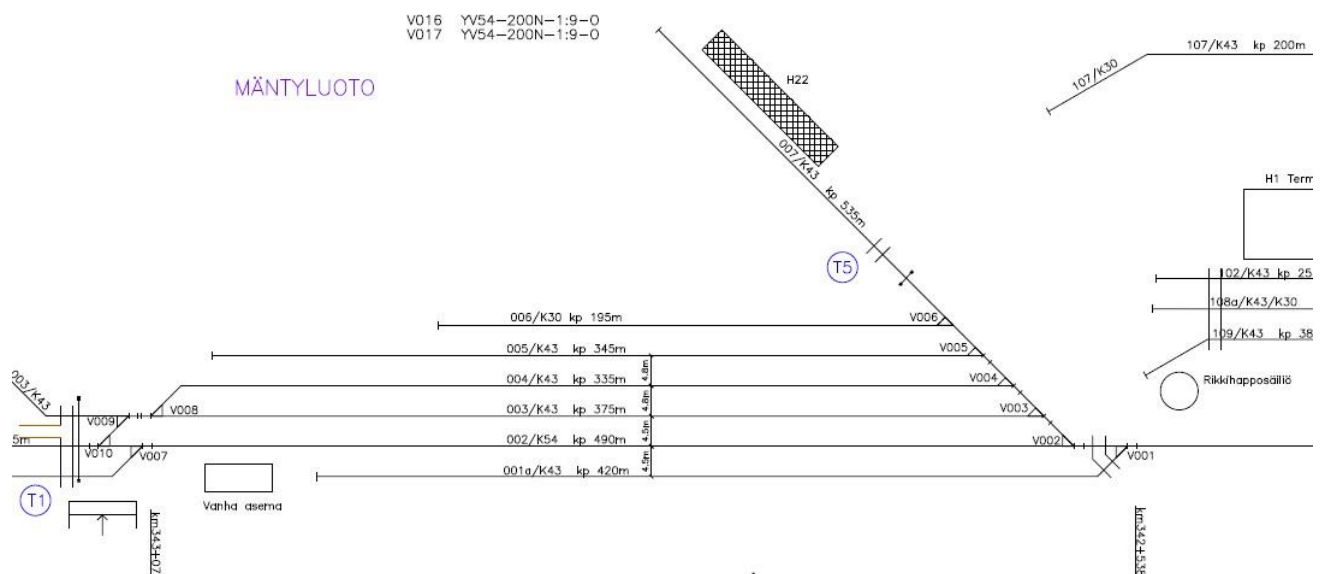
Taulukko 8. Raiteiden käyttötarkoitus: Mäntyluoto.

Raide n:o	Käyttötarkoitus	Tyypillinen tuote	Terminaalioperaattori	Omistaja	Geneerinen
001a	Yhdysraide	--	--	Porin Sa- tama Oy	Kyllä
001b	Yhdysraide	--	--	Porin Sa- tama Oy	Kyllä
002-006	Yhdys- ja jär- jestelyraide	--	--	Porin Sa- tama Oy	Kyllä
002/H21	Kuormausraide	Rikasteliikenne (varasto H21), kuparijalosteet	Hacklin	Porin Sa- tama Oy	Ei
012	Kuormausraide	Irtolasti	Hacklin	Porin Sa- tama Oy	Ei
011	Yhdysraide	--	--	Porin Sa- tama Oy	Ei
011/H26	Kuormausraide	Sekalainen kap- paletavara	Hacklin	Porin Sa- tama Oy	Kyllä
013	Kuormaus- ja pysäköintiraide	Sekalainen kap- paletavara	Hacklin	Porin Sa- tama Oy	Kyllä
010	Yhdysraide			Porin Sa- tama Oy	Ei
010/H6	Kuormausraide		Hacklin	Porin Sa- tama Oy	Ei
010/H8	Kuormausraide		Hacklin	Porin Sa- tama Oy	Ei
003	Yhdysraide	Kuparijalosteet		Porin Sa- tama Oy	Ei
003/H29	Kuormausraide	Sekalainen kap- paletavara	Hacklin	Porin Sa- tama Oy	Ei
009/H14	Kuormausraide		Hacklin	Porin Sa- tama Oy	Ei
007	Kuormausraide		Hacklin	Porin Sa- tama Oy	Ei
102	Yhdys- ja jär- jestelyraide	Rikasteliikenne varastoon H1	Hacklin	Porin Sa- tama Oy	Ei
103	Kuormausraide	Rikasteliikenne varastoon H1	Hacklin	Porin Sa- tama Oy	Ei
104	Pysäköintiraide			Porin Sa- tama Oy	Ei
105	Kuormausraide	Romu	Kuusankoski Oy	Porin Sa- tama Oy	Ei
108	Yhdysraide	-	-	Porin Sa- tama Oy	Ei
108a	Pysäköintiraide			Porin Sa- tama Oy	Ei

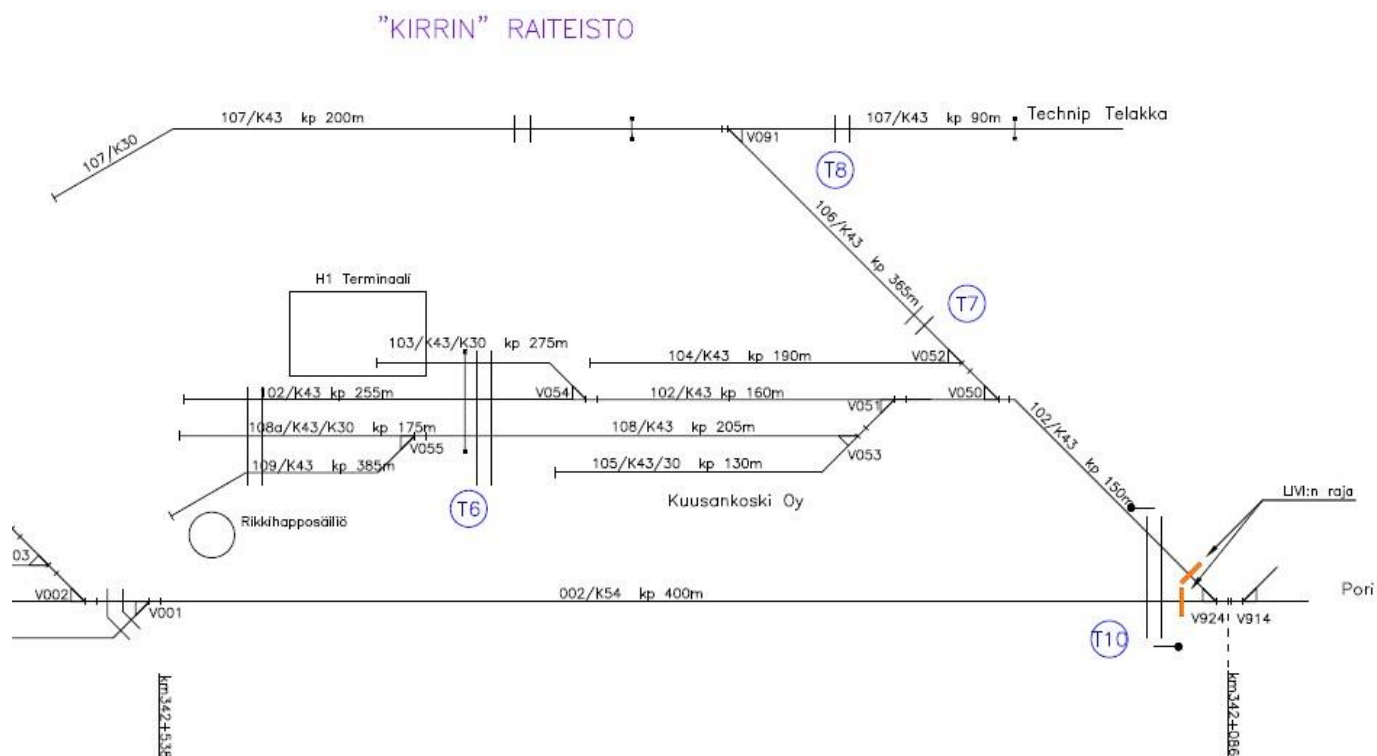
109	Kuormausraide	Rikkihappo	Boliden Harjavalta Oy	Porin Sa- tama Oy	Ei
106	Yhdysraide	-	-	Porin Sa- tama Oy	Ei
107	Yhdysraide	Telakka		Porin Sa- tama Oy	Ei



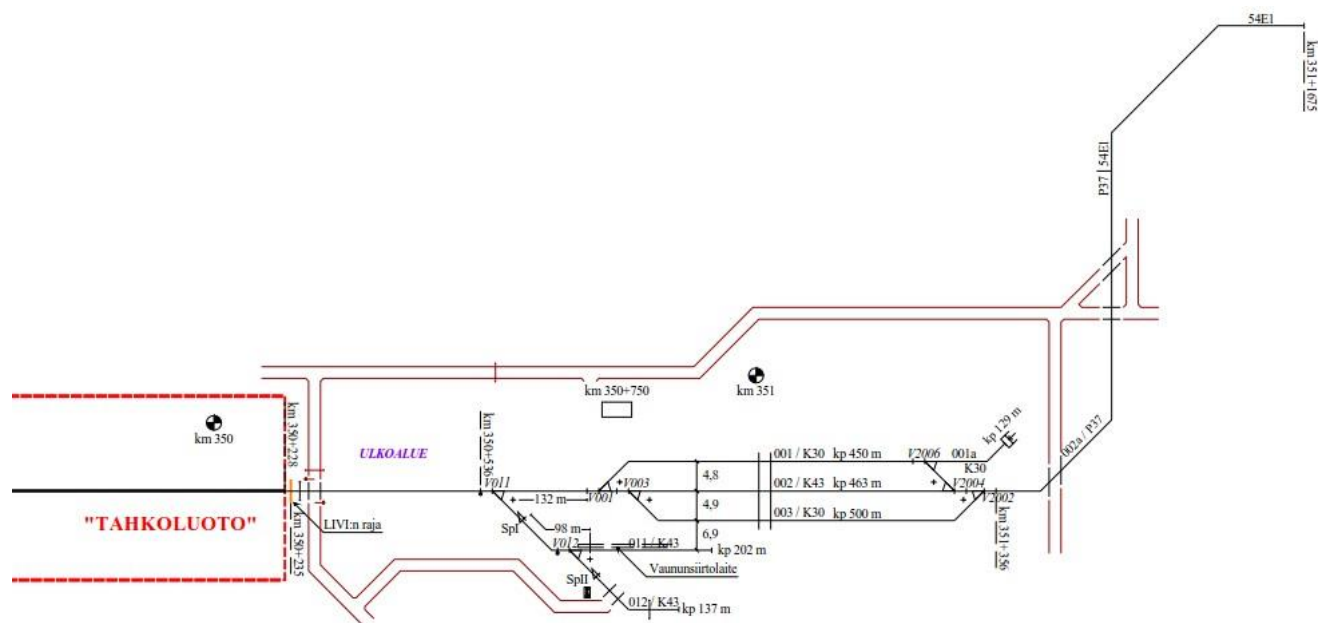
Kuva 21. Porin sataman raiteistokaavio: Kallonlahti (länsiosa).



Kuva 22. Porin sataman raiteistokaavio: Mäntyluoto (keskiosa).



Kuva 23. Porin sataman raiteistokaavio: Kirri (itäinen osa).



Kuva 24. Porin sataman raiteistokaavio: Tahkoluoto.

4.8.4 Satamassa sijaitsevat rautatieliikenteen palvelupaikat sekä lisä- ja oheispalvelut

Satamassa ei ole muita palvelupaikkoja kuin lastinkäsittely, varastointi ja junien pysäköinti. Satama Oy:n yksityisraiteistolla sijaitsevista junien lastauslaitureiden käytöstä ei peritä maksua.

Sellaisten tuotteiden osalta, joita ei lastata tai pureta laivaan ja joiden kuljettamiseen käytetään sataman raiteita, peritään tavarantoimittajalta palveluhinnaston mukainen tavaramaksu. Rautatieyri-tykseltä ei veloiteta rautatielain tarkoittamaa ratamaksua tai lisämaksuja.

4.8.5 Ratakapasiteetin jakaminen

Valtion rataverkolle jaettu ratakapasiteetti antaa tarvittavan kapasiteetin myös sataman alueelle. Porin Satama Oy:n raiteiden käytön suunnittelu tehdään yhdessä sataman toiminnanharjoittajien kanssa, missä lähtökohtana on asiakkaiden (tavarantoimittajien) tavaravirtojen joustava ja kustannustehokas käsittely Porin Sataman kautta. Liikenteen suunnittelu toteutetaan toiminnanharjoittajien kanssa tehtävässä vuosisuunnitelman ja säännöllisten operatiivisten palaverien yhteydessä. Rataverkon haltijalla Porin Satama Oy:llä on oikeus tehdä muutoksia suunnitelmiin ja poikkeavasta sekä kiireellisestä ratakapasiteetin käytöstä päättää Porin Satama Oy Liikenneviraston raiteiden käyttö yhteen sovittaen.

4.8.6 Alueiden omistus ja vuokraus

Porin Satama Oy omistaa kaikki maa-alueet ja raiteet. Satamaoperaattorit omistavat osan varasto- ja terminaalirakennuksista. Rautateiden käytöstä ei peritä maksua.

4.8.7 Yhteenveto sataman ja sen toimijoiden valmiudesta tarjota rautatieliikenteen palveluita sääntelyn velvoitteiden mukaisesti

Porin satamassa ei ole havaittavissa esteitä useiden rautatieoperaattoreiden liikennöintiin. Käytännön liikenteen ohjaus on sovittavissa operaattoreiden välisellä viestinnällä. Tällä hetkellä ratakapasiteettia on vapaana runsaasti.

Yhteenvetona voidaan todeta, että junien käsittely raiteilla on mahdollista, mutta käytännössä vapaa kapasiteetti on riippuvainen sataman laitureiden ja kenttäalueiden kapasiteettitilanteesta.

Satamassa olevat varastot ja terminaalit ovat ahtaus- ja logistiikkayrityksien liiketoimintaa. Lähtökohtaisesti yritykset tarjoavat palveluita kaupallisilla periaatteilla ja uudet asiakkaat ovat toivottuja. Hinnat eivät perustu hinnastoihin, vaan ne neuvotellaan tapauskohtaisesti. Hintaan vaikuttavat esimerkiksi asiakassuhteen pituus, kuljetettava tuote ja volyymit.

Varasto- ja terminaaliooperaattoreille ei ole merkitystä mikä kuljetuspalvelun tarjoaja (auto tai juna) kuljettaa tuotteet varastoon tai varastosta.

4.9 Rauma

Rauman tavarasatama palvelee kontti-, kappaletavara ja bulk-liikennettä. Yhteenlasketut vuosittaiset kuljetusmäärät ovat noin kuusi miljoonaa tonnia. Rauma on Suomen kolmanneksi suurin kontti-satama lähes 300 000 TEU:lla. Tärkeimpiä sataman kautta kuljetettavia tuotteita ovat paperi, sellu, sahatavara, kappaletavarat kuten maatalouskoneet ja tuulimyllyn osat, voimalaprojektit jne. sekä kuiva ja nestemäinen irtotavara kuten kaoliini, vilja sekä lipeä, polttoaineet, mäntyöljy ja muut nesteet. Satamassa käytetyt kuljetusmuodot ovat kontit, Ro-Ro, Lo-Lo, kuivat ja nestemäiset irtolastit sekä projektilastit.

4.9.1 Sataman toimintaan liittyvät organisaatiot

Rauman Satama Oy on Rauman kaupungin kokonaan omistama osakeyhtiö. Satama toimii vuokraisuuden ominaisuudessa (ns. landlord) eikä sillä ole omaa lastin liittyvää operatiivista toimintaa. Satama hallinnoi sataman pääporttia ja kulunvalvontaa, mutta operaattoreilla on omat operatiiviset

portit. Sataman tehtäviin kuuluu infrastruktuurin ja satamapalveluiden ylläpito (esim. aluksien kiinnitys, turvallisuus, sähkö, jäänmurto).

Sataman hallinnassa oleva infrastruktuuri:

- Sataman raiteisto
- Laiturit varusteineen
- Yleiset tiealueet ja varastokentät
- Valaistus
- Sähkö, vesi ja viemärit

Rauman Satama Oy

Hakunintie 19

26100 Rauma

www.portofrauma.com

puh: +358 (0)2 83711

Satama on Rauman kaupungin omistama osakeyhtiö. Toimintana mm. satama-alueen ja Rauman seudun logistiikkatoiminnan kehittäminen, alusten irrotus ja kiinnitys sekä vesi- ja jätehuolto, vesialueiden, laitureiden, rautateiden, teiden sekä kenttien rakentaminen ja kunnossapito, alueturvallisuuden valvonta, kenttäalueiden vuokraus.

Rauman satama käsittää Iso-Hakunin Ro-Ro laiturit, Petäjäksen bulk terminaalin, Laitsaaren LoLo laiturit, konttiterminaalin sekä öljy- ja kemikaalisataman. Sataman pinta-ala on yhteensä 115 hehtaaria ja satamassa on 20 laituriipaikkaa.

Sataman merkittävimmät logistiikkatoimijat on lueteltu seuraavassa;

- Ro-ro, sto-ro, lo-lo ja kontit: Euroports Finland Oy.
- Nesteet (mm. öljyt, kemikaalit): Baltic Tank Oy, Rauma Terminal Services Oy, Forlogistics Oy, Kiilto Oy.
- Bulk (mm. kaoliini, vilja, lannoitteet): Euroports Finland Oy, Suomen Viljava Oy, Chemec Oy.

Satamassa ahtausliikepalveluja tarjoaa Euroports Rauma Oy.

Rautatieliikenteeseen liittyvää toimintaa on seuraavilla yrityksillä: Euroports Rauma Oy

Euroports Rauma Oy

Hakunintie 23, PL 68

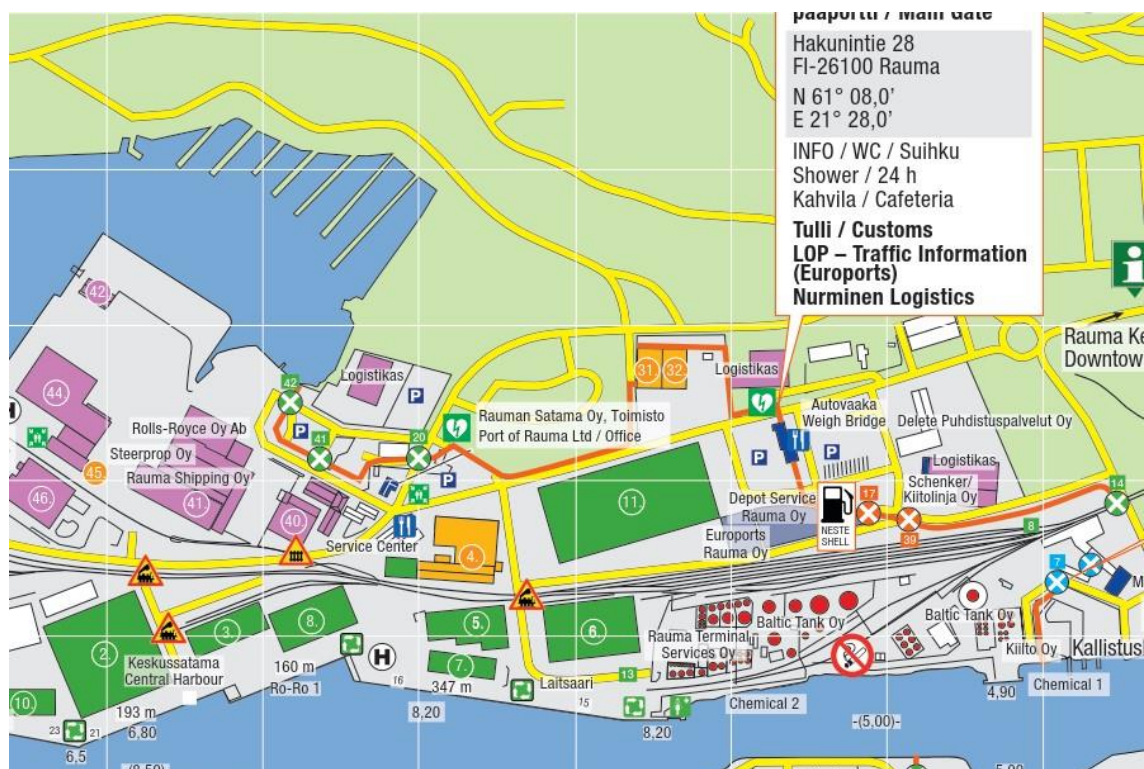
26101 Rauma

www.euroports.fi/

Tällä hetkellä VR Transpoint on ainoa rautatieoperaattori satama-alueella. Yritys suorittaa kaikki satama-alueen vaihtotyöt.



Kuva 25. Sataman kartta länsiosaa.



Kuva 26. Sataman kartta itäosaa.

4.9.2 Rautatietoimintaan liittyvät satamien varusteet

Euroports Rauma Oy omistaa kaikki lastinkäsittelylaitteet (myös nosturit).

Käytössä oleva kalusto

- Kiinteät nosturit 1 x 16 tn, 1 x 45 tn
- Konttipukkinosturi 1 x 48 tn
- Mobiilinnosturit 2 x 8 tn, 4 x 100 tn
- Trukit 155 kpl, nostokyky 3 - 32 tn
- Konttikurottajat
- 14 kpl, nostokyky 45 tn
- 4 kpl, nostokyky 10 tn
- Kontinsiirtäjät 6 kpl
- Kontinsiirtovaunut 18 kpl
- Alavaunut 18 kpl
- Vetomestarit 43 kpl.

4.9.3 Sataman raiteiston kuvaus käyttötarkoituksineen

Rauman Satama Oy:n rataverkko käsittää noin 16 kilometriä raiteita, 45 vaihdetta ja 6 kpl tasoris-teysten turvalaitoksia. Rataverkon suurin nopeus on 20 km/h.

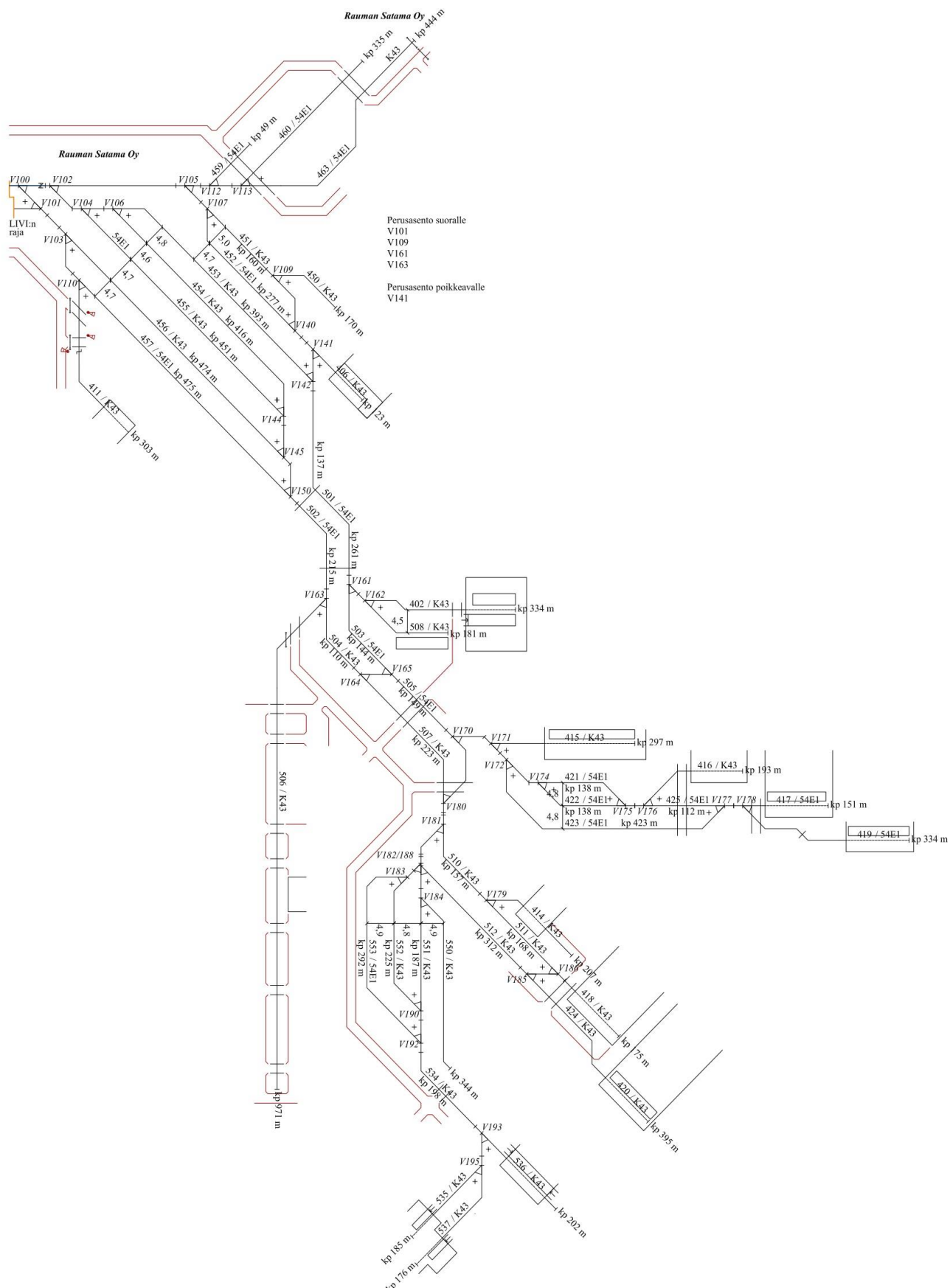
Rauman Satama Oy toimii rataverkon haltijana omien raiteiden lisäksi myös Euroports Rauma Oy:n, Rauma Terminal Services Oy:n, Baltic Tank Oy:n ja Forlogistics Oy:n raiteilla. Rauman Satama Oy:n raiteet liittyvät Liikenneviraston ja UPM Oyj Rauman paperitehtaan haltijuuteen kuuluviin rai-teisiin. Rauman Satama Oy:llä on rataverkon haltijoiden välinen sopimus edellä mainittujen rata-verkon haltijoiden välillä.

Taulukko 9. Raiteiden käyttötarkoitus.

Raide n:o	Käyttötarkoitus	Tyypillinen tuote	Terminaalioperaattori	Omistaja	Geneerinen
402	Kuormausraide	Kappaletavara	Euroports Rauma Oy	Rauman Satama Oy	Kyllä
406	Kuormausraide	Kappaletavara	Euroports Rauma Oy	Rauman Satama Oy	Kyllä
411	Kuormausraide	Halli 11 metsäteol-lisuus	Euroports Rauma Oy	Rauman Satama Oy	Kyllä
414	Kuormausraide	Halli 14 metsäteol-lisuus	Euroports Rauma Oy	Rauman Satama Oy	Kyllä
415	Kuormausraide	Halli 15 metsäteol-lisuus	Euroports Rauma Oy	Rauman Satama Oy	Kyllä
416	Kuormausraide	Halli 16 metsäteol-lisuus	Euroports Rauma Oy	Rauman Satama Oy	Kyllä
417	Kuormausraide	Halli 17 metsäteol-lisuus	Euroports Rauma Oy	Rauman Satama Oy	Kyllä
418	Kuormausraide	Halli 18 metsäteol-lisuus	Euroports Rauma Oy	Rauman Satama Oy	Kyllä
419	Kuormausraide	Halli 19 metsäteol-lisuus	Euroports Rauma Oy	Rauman Satama Oy	Kyllä
420	Kuormausraide	Halli 20 metsäteol-lisuus	Euroports Rauma Oy	Rauman Satama Oy	Kyllä

421	Yhdys- ja järjestelyraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
422	Yhdysraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
423	Yhdys- ja järjestelyraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
424	Yhdysraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
425	Yhdysraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
450	Kuormausraide	Irtolasti(kemikaali)	Rauma Terminal Service Oy	Rauma Terminal Services Oy	Ei
451	Yhdysraide	-		Rauman Satama Oy	Kyllä
452	Yhdysraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
453	Yhdys- ja järjestelyraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
454	Yhdys- ja järjestelyraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
455	Yhdys- ja järjestelyraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
456	Yhdys- ja järjestelyraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
457	Yhdys- ja järjestelyraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
459	Kuormausraide	Irtolasti(kemikaali)	Baltic Tank Oy	Baltic Tank Oy	Ei
460	Kuormausraide	Irtolasti(kemikaali)	Baltic Tank Oy	Baltic Tank Oy	Ei
463	Kuormausraide	Irtolasti(kemikaali)	Baltic Tank Oy	Baltic Tank Oy	Ei
501	Yhdysraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
502	Yhdysraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
503	Yhdysraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
504	Yhdysraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
505	Yhdysraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
506	Kuormausraide	Satamalaiturilla	Vaihtelee	Rauman Satama Oy	Kyllä
507	Yhdysraide	-	-	Rauman Satama	Kyllä

				Oy	
508	Kuormausraide	Vaihtelee	Vaihtelee	Rauman Satama Oy	Kyllä
510	Yhdysraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
511	Yhdysraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
512	Yhdysraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
534	Yhdys- ja jär- jestelyraide	-	-	Rauman Satama Oy	Ei
535	Kuormausraide	Irtolasti	Euroports Rauma Oy	Rauman Satama Oy	Ei
536	Kuormausraide	Irtolasti	Euroports Rauma Oy	Rauman Satama Oy	Ei
537	Kuormausraide	Irtolasti	Euroports Rauma Oy	Rauman Satama Oy	Ei
550	Pysäköintiraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
551	Yhdysraide	-	-	Rauman Satama Oy	Ei
552	Pysäköintiraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä
553	Pysäköintiraide	-	-	Rauman Satama Oy	Kyllä



Kuva 27. Rauman sataman raiteistokaavio.

4.9.4 Satamassa sijaitsevat rautatieliikenteen palvelupaikat sekä lisä- ja oheispalvelut

Kuormausraiteet ja järjestelyraiteet on merkitty edelliseen taulukkoon ja raiteistokaavioon. Satamassa toimivat raideliikenteen käytössä olevat terminaalit on merkitty sataman yleiskarttaan. Niiden tavarankäsittelystä ja varastointipalveluista vastaa terminaalioperaattori. Rataverkon käytöstä ei peritä erillistä maksua. Rataverkon käyttö sisältyy sataman käytöstä perittävään kulloinkin voimassa olevaan tavaramaksuun.

Lastaus- ja purkupaikat raiteilla 457 ja 508 ovat rautatieyritysten käytössä, mutta Rauman Satama Oy ei tarjoa lastinkäsittelypalveluita.

4.9.5 Ratakapasiteetin jakaminen

Rauman Satama Oy:n raiteet eivät ole liikenteenohjauksen piirissä, raiteilla liikennöinti on aina vaihtotyötä.

Rataverkon haltija voi muuttaa säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin jakamisesta antamiaan päätöksiä siten, että muutokset voivat tulla voimaan aikataulukauden alkaessa tai rataverkon haltijan erityisistä syistä päättäminä muina ajankohtina. Poikkeustapauksissa Rauman Satama Oy:llä rataverkonhaltijana on oikeus päättää ratakapasiteetin jaosta.

Ratakapasiteettia on haettava Rauman Satama Oy:ltä kutakin aikataulukautta varten aikaisintaan 12 ja viimeistään kahdeksan kuukautta ennen aikataulukauden voimaantuloa. Uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta voidaan hakea säännöllistä liikennettä varten myös ratakapasiteetin jakamista koskevan päätöksen antamisen jälkeen, kuitenkin viimeistään neljä viikkoa ennen säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muutoksen voimaantuloa.

Rauman Satama Oy perii ratamaksua kulloinkin voimassa olevan palveluhinnaston mukaisesti. Voimassa olevassa hinnastossa asia on ilmoitettu seuraavasti "Rauman Satama Oy:n raiteiston käytöstä peritään ratamaksua 0,00 €/tonni". Rauman satama on varautunut perimään ratamaksua sellaisilta sataman raiteiston käyttäjiltä (esim. teollisuus), jotka käyttävät sataman raiteita mutta joiden tuotteet eivät kuulu tavaramaksun piiriin (ei kulje laivalla).

4.9.6 Yhteenveto sataman ja sen toimijoiden valmiudesta tarjota rautatieliikenteen palveluita sääntelyn velvoitteiden mukaisesti

Rauman satamassa ei ole havaittavissa esteitä useiden rautatieoperattoreiden liikennöintiin. Käytännön liikenteen ohjaus on sovittavissa operaattoreiden välisellä viestinnällä. Tällä hetkellä ratakapasiteettia on vapaana runsaasti.

Yhteenvetona voidaan todeta, että junien käsittely raiteilla on mahdollista, mutta käytännössä vapaa kapasiteetti on riippuvainen sataman laitureiden ja kenttäalueiden kapasiteettitilanteesta.

Satamassa olevat varastot ja terminaalit ovat ahtaus- ja logistiikkayrityksien liiketoimintaa. Lähtökohtaisesti yritykset tarjoavat palveluita kaupallisilla periaatteilla ja uudet asiakkaat ovat toivottuja. Hinnat eivät perustu hinnastoihin, vaan ne neuvotellaan tapauskohtaisesti. Hintaan vaikuttavat esimerkiksi asiakassuhteen pituus, kuljetettava tuote ja volyymit.

Varasto- ja terminaalioperaattoreille ei ole merkitystä mikä kuljetuspalvelun tarjoaja (auto tai juna) kuljettaa tuotteet varastoon tai varastosta.

4.10 Turku

Turun satama on erikoistunut matkustaja ja ro-ro -liikenteeseen. Satamassa on myös jonkin verran irtolasti ja kappaletavaraliikennettä. Junien käsittely on vähentynyt huomattavasti viime aikoina.

4.10.1 Sataman toimintaan liittyvät organisaatiot

Turun Satama Oy on Turun kaupungin kokonaan omistama osakeyhtiö, joka tuottaa vuokraus-, alus-, sekä nosturi- ja kuljetinpalveluita. Sillä ei ole omaa lastiin liittyvää operatiivista toimintaa.

Sataman rautatieliikenteeseen liittyvä tavaraliikenne keskittyy Linnanaukon, Länsisataman ja Pansion satama-alueisiin, joihin kumpaankin on rautatieyhteys. Lisäksi sataman läheisyydessä on Ovakon logistiikka-alue.

Yhteystiedot:

Turun Satama Oy
Juhana Herttuan puistokatu 21
20100 TURKU turku-
port@portofterku.fi
Puhelin: 02 2674 111

Sataman hallinnassa oleva infrastruktuuri:

- Sataman raiteisto
- Laiturit varusteineen
- Yleiset tiealueet ja varastokentät
- Valaistus
- Sähkö, vesi ja viemärit

Satamassa ahtausliike- ja raideliikennepalveluja tarjoavat Finnsteve Oy Ab, Stevena Oy ja Turku Stevedoring Oy.

FINNSTEVE OY AB

PL 38 (Huolintakatu 5)

20101 Turku

Puh: +358 10 565 60

www.finnsteve.fi

STEVENA OY TURKU

Käyntiosoite: Konttikatu 10

20100 Turku

Puh: +358 2 433 8300

www.stevena.fi

TURKU STEVEDORING OY

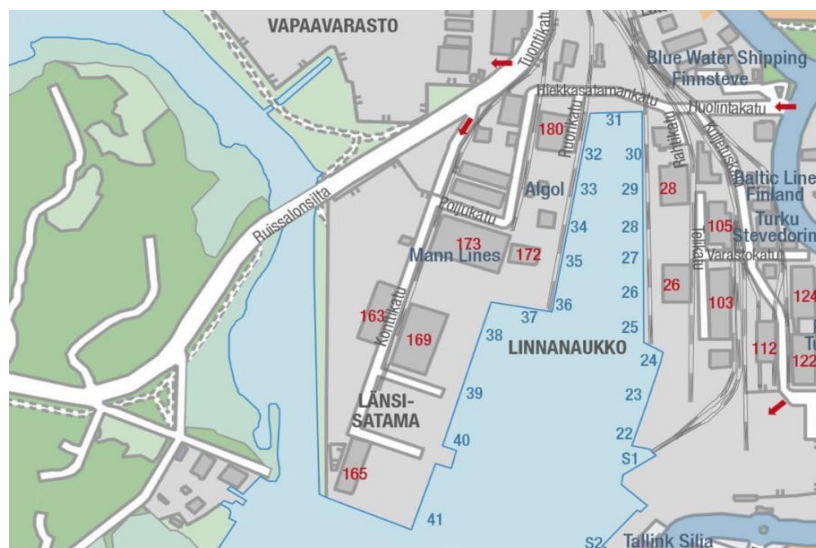
Varastokatu 1

20200 Turku

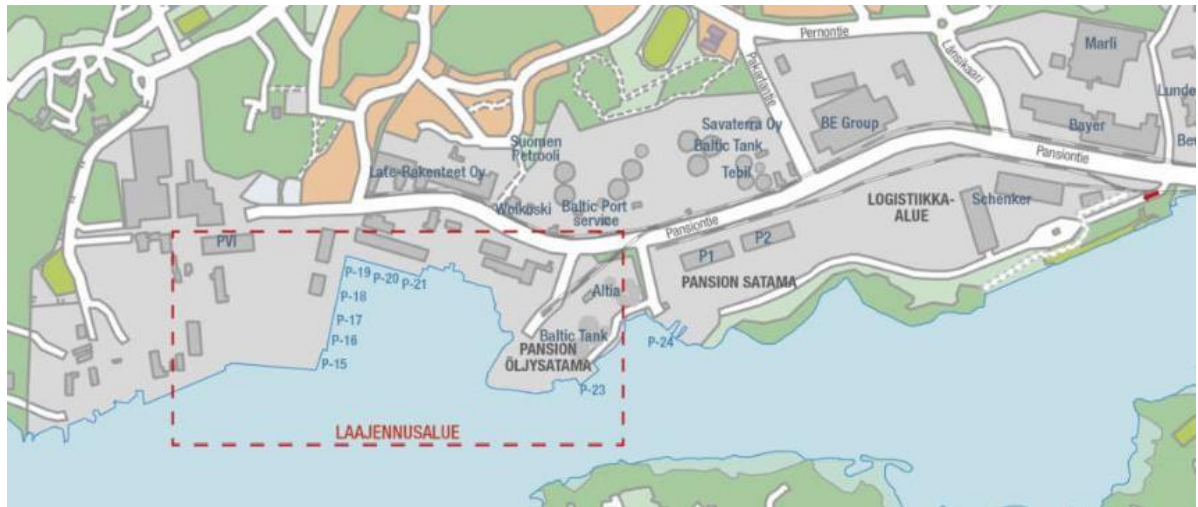
Puh: +358 20 752 9777

www.turkusteve.com

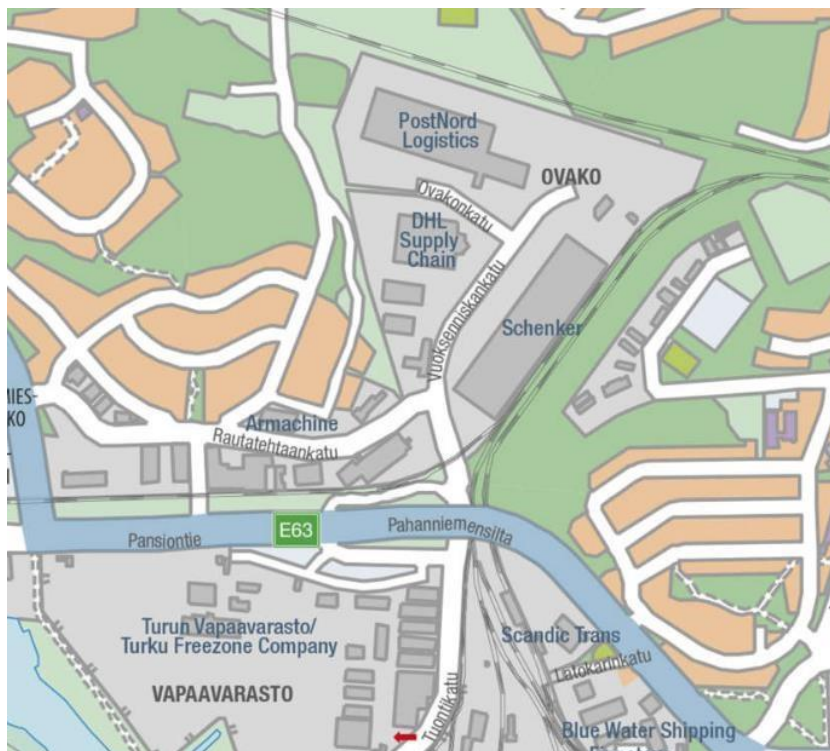
Tällä hetkellä VR Transpoint on ainoa rautatieoperaattori satama-alueella. Yritys suorittaa kaikki satama-alueen vaihtotyöt.



Kuva 28. Länsisataman ja Linnanaukko.



Kuva 29. Pansion satamanosa.



Kuva 30. Ovakon logistiikka-alue.

4.10.2 Rautatietoimintaan liittyvät satamien varusteet

Turun Satama Oy omistaa nosturit; muun kaluston omistaa satamaoperaattorit.

Linnanaukko:

Mobiilinosuri (Mantsinen) 20 t (laiturit 26-41)

Länsisatama:

2 kpl 8 t nivelpuominosturi (laiturit 32-35)

1 kpl 10/60 t nivelpuominosturi (laiturit 35-36) 1 kpl 35/46 t monitoiminosturi (laiturit 38-40) 1 kpl 40/48 t pukkinosturi (laiturit 39-41).

4.10.3 Sataman raiteiston kuvaus käyttötarkoituksineen

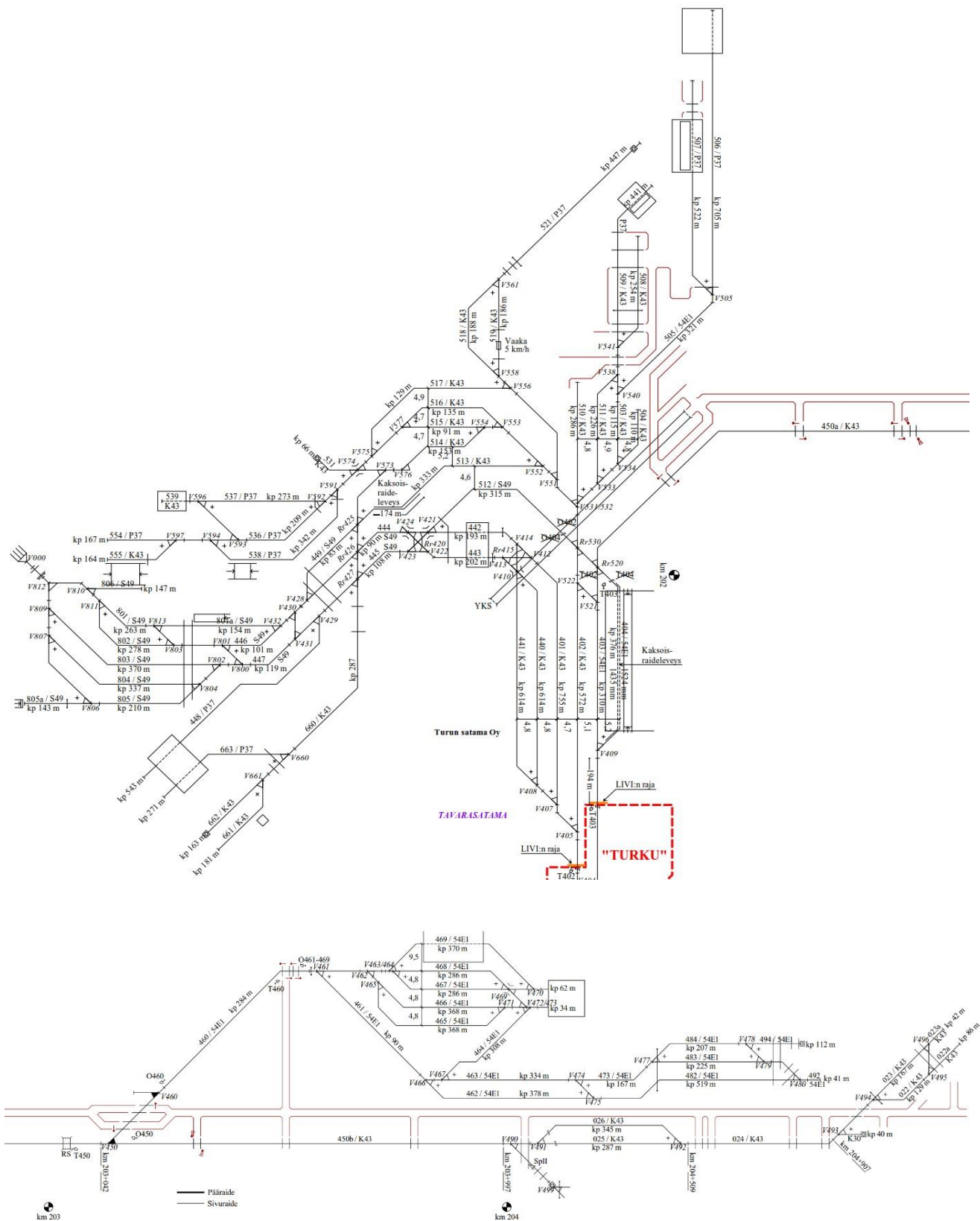
Turun sataman raiteisto sijoittuu kolmeen erilliseen satamaosaan: Linnanaukko, Länsisatama ja Pansio.

Satama-alueella ei ole liikenteen ohjausta. Satamaraiteisto on Turun Satama Oy:n omistamaa yksityisraidetta.

Taulukko 10. Raiteiden käyttötarkoitus.

Raide n:o	Käyttötarkoitus	Tyypillinen tuote	Terminaalioperaattori	Omistaja	Geneerinen
401	Pysäköintiraide			Turun Satama Oy	Kyllä
402	Yhdysraide			Turun Satama Oy	Kyllä
403	Yhdysraide	(Pansioon)		Turun Satama Oy	Kyllä
404	Kuormausraide	Kappaletavara	Schenker	Turun Satama Oy	Kyllä
440	Yhdys- ja järjestelyraide	(käytöstä poistettuun telinvaihtohalliin)	--	Turun Satama Oy	Kyllä
441	Yhdys- ja järjestelyraide	(käytöstä poistettuun telinvaihtohalliin)	--	Turun Satama Oy	Kyllä
660	Yhdysraide	--	--	Turun Satama Oy	Kyllä
661	Pysäköintiraide	--	--	Turun Satama Oy	Kyllä
662	Pysäköintiraide	--	--	Turun Satama Oy	Kyllä
663	Kuormausraide	Ei aktiivisessa käytössä	Stevena Oy	Turun Satama Oy	Kyllä
554	Pysäköintiraide	Ei aktiivisessa käytössä	--	Turun Satama Oy	Kyllä
555	Kuormausraide	Ei aktiivisessa käytössä	--	Turun Satama Oy	Kyllä
536	Yhdysraide	--	--	Turun Satama Oy	Kyllä
538	Kuormausraide	Ei aktiivisessa käytössä	--	Turun Satama Oy	Kyllä
537	Yhdysraide	--	--	Turun Satama Oy	Kyllä
531	Pysäköintiraide	Ei aktiivisessa käytössä	--	Turun Satama Oy	Kyllä
539	Kuormausraide	Vaihtelee	Turku Stevedoring Oy	Turun Satama Oy	Kyllä
514-517	Yhdys- ja järjestelyraide	--	--	Turun Satama Oy	Kyllä
512	Yhdysraide	Ei aktiivisessa käytössä	--	Turun Satama Oy	Kyllä
513	Yhdysraide	Ei aktiivisessa käytössä	--	Turun Satama Oy	Kyllä

518	Yhdysraide	--	--	Turun Satama Oy	Kyllä
519		Poistettu	--	Turun Satama Oy	Ei
521	Kuormausraide	Laiturilla	--	Turun Satama Oy	Kyllä
504	Pysäköintiraide	--	--	Turun Satama Oy	Kyllä
503	Yhdysraide	--	--	Turun Satama Oy	Kyllä
510	Pysäköintiraide	--	--	Turun Satama Oy	Kyllä
511	Yhdysraide	--	--	Turun Satama Oy	Kyllä
508	Kuormausraide	Vaihtelee (ei aktiivista käyttö)	Ei ole (alun perin Algol)	Turun Satama Oy	Kyllä
509	Kuormausraide	Vaihtelee	Stevena Oy	Turun Satama Oy	Kyllä
505	Yhdysraide			Turun Satama Oy	Kyllä
506	Kuormausraide	Kappaletavara	Turku Stevedoring Oy	Turun Satama Oy	Kyllä
507	Kuormausraide	Kappaletavara	Finnsteve Oy	Turun Satama Oy	Kyllä
520	Kuormausraide	Kappaletavara	Mann Lines Oy	Turun Satama Oy	Kyllä
450	Yhdysraide	--	--	Turun Satama Oy	Kyllä
460	Yhdysraide	--	--	Turun Satama Oy	Kyllä
461	Yhdysraide	--	--	Turun Satama Oy	Kyllä
465-468	Yhdys- ja järjestelyraide	--	--	Turun Satama Oy	Kyllä
469	Kuormausraide	Kappaletavara	Schenker Cargo Oy	Turun Satama Oy	Kyllä
464	Yhdysraide	--	--	Turun Satama Oy	Kyllä
462	Yhdysraide	--	--	Turun Satama Oy	Kyllä
463	Yhdysraide	--	--	Turun Satama Oy	Kyllä
473	Yhdysraide	--	--	Turun Satama Oy	Kyllä
482-484	Kuormaus- ja pysäköintiraide	Sekalaista	--	Turun Satama Oy	Kyllä
025	Pysäköintiraide	Nestemäinen irtolasti	Öljysatama	Turun Satama Oy	Ei
026	Pysäköintiraide	Nestemäinen irtolasti	Öljysatama	Turun Satama Oy	Ei
024	Yhdysraide	Nestemäinen irtolasti	Öljysatama	Turun Satama Oy	Ei
022	Yhdysraide	Veturin siirto	Öljysatama	Turun Satama Oy	Ei
023	Kuormausraide	Nestemäinen irtolasti	Öljysatama	Turun Satama Oy	Ei
023a	Yhdysraide	Veturin siirto	Öljysatama	Turun Satama Oy	Ei



Kuva 31. Turun sataman raiteistokaavio.

4.10.4 Satamassa sijaitsevat rautatieliikenteen palvelupaikat sekä lisä- ja oheispalvelut

Kuormausraiteet ja järjestelyraiteet on merkitty edelliseen taulukkoon ja raiteistokaavioon. Satamassa toimivat raideliikenteen käytössä olevat terminaalit on merkitty sataman yleiskarttaan. Niiden tavarankäsittelystä ja varastointipalveluista vastaa terminaalioperaattori. Rataverkon käytöstä ei peritä erillistä hintaa. Rataverkon käyttö sisältyy sataman käytöstä perittävään kulloinkin voimassa olevaan tavaramaksuun.

Sellaisten tuotteiden osalta, joita ei lastata tai pureta laivaan ja joiden kuljettamiseen käytetään sataman raiteita, peritään tavarantoimittajalta palveluhinnaston mukainen tavaramaksu. Rautatieyhtiykseltä ei veloiteta rautatielain tarkoittamaa ratamaksua tai lisämaksuja.

4.10.5 Ratakapasiteetin jakaminen

Tarvittavan ratakapasiteetin jaon periaatteista sovitaan tapauskohtaisesti Turun Sataman ja rautatieliikenteen harjoittajan kesken. Rautatieliikenteen harjoittaja toimittaa sataman käyttöön tiedot suunnitteluista liikennemääristä (junavaunujen määrät), liikenteen ajankohdista sekä kohteista, jonne on tarkoitus liikennöidä Sataman rataverkon alueella.

Käytännössä vaihtotyön luonteesta johtuen päivittäinen ratakapasiteetti myönnetään pääsääntöisesti sen mukaan ja siinä järjestyksessä kuin junat ovat tulossa sataman raiteille valtion rataverkolle jaetun kapasiteetin pohjalta. Turun Satama Oy viime kädessä päättää tarpeiden yhteensovittamisesta ottaen huomioon muut asiaan vaikuttavat seikat, kuten lastattavien alusten aikataulut.

4.10.6 Alueiden omistus ja vuokraus

Turun kaupunki omistaa maapohjan ja on vuokrannut sen Turun Satama Oy:lle. Kaikki rautatieliikenteen terminaali- ja varistorakennukset ovat Turun Satama Oy:n omistuksessa. Turun Satama Oy on vuokrannut rakennukset mahdollisine raiteineen terminaalioperaattoreille ja ahtausliikkeitä. Raiteista ei peritä erikseen vuokraa.

4.10.7 Yhteenveto sataman ja sen toimijoiden valmiudesta tarjota rautatieliikenteen palveluita sääntelyn velvoitteiden mukaisesti

Turun satamassa ei ole havaittavissa esteitä useiden rautatieoperattoreiden liikennöintiin. Käytännön liikenteen ohjaus on sovittavissa operaattoreiden välisellä viestinnällä. Tällä hetkellä ratakapasiteettia on vapaana runsaasti.

Yhteenvetona voidaan todeta, että junien käsittely raiteilla on mahdollista, mutta käytännössä vapaa kapasiteetti on riippuvainen sataman laitureiden ja kenttäalueiden kapasiteettitilanteesta.

Satamassa olevat varastot ja terminaalit ovat ahtaus- ja logistiikkayrityksien liiketoimintaa. Lähtökohtaisesti yritykset tarjoavat palveluita kaupallisilla periaatteilla ja uudet asiakkaat ovat toivottuja. Hinnat eivät perustu hinnastoihin, vaan ne neuvotellaan tapauskohtaisesti. Hintaan vaikuttavat esimerkiksi asiakassuhteen pituus, kuljetettava tuote ja volyymit.

Varasto- ja terminaalioperaattoreille ei ole merkitystä mikä kuljetuspalvelun tarjoaja (auto tai juna) kuljettaa tuotteet varastoon tai varastosta.

4.11 Hanko

Hangon Satama on erikoistunut metsäteollisuuden tuotteiden vientiin ja autojen tuontiin. Vuosittaiset kuljetusmäärät sataman kautta ovat noin yhteensä 4.5 miljoonaa tonnia.

4.11.1 Sataman toimintaan liittyvät organisaatiot

Hangon Satama Oy on Hangon kaupungin kokonaan omistama osakeyhtiö, joka tuottaa vuokraus-, alus-, sekä nosturi- ja kuljetinpalveluita. Sillä ole omaa lastin liittyvää operatiivista toimintaa

Hangon satama Oy on Hangon kaupungin kokonaan omistama osakeyhtiö. Satama koostuu Länsisatamasta, Ulkosatamasta ja Koverharin satamasta. Länsisatamaa käytetään paperin vientiin, autojen tuontiin sekä kontti- ja traileriliikenteeseen. Länsisatamassa vierailee vuosittain noin 1800 alusta. Ulkosatamaa käytetään enimmäkseen autotuontisatamana ja purkauspaikkana. Ulkosatamassa vierailee vuosittain noin 250 alusta. Koverharin sataman kehittämisen fokuksena on bulk-tavaran käsittely.

HANGON SATAMA OY

Länsisatama

10900 HANKO Puh:

+358 10 2355 000

port@portofhanko.fi

Sataman hallinnassa oleva infrastruktuuri:

- Sataman raiteisto
- Laiturit varusteineen
- Yleiset tiealueet ja varastokentät
- Valaistus
- Sähkö, vesi ja viemärit

Satamassa ahtausliikepalveluja tarjoaa Oy Hangö Stevedoring Ab ja Stevena Oy

Rautatieliikenteeseen liittyvää toimintaa on seuraavilla yrityksillä: Oy Hangö Stevedoring Ab ja Stevena Oy.

Oy Hangö Stevedoring Ab

Länsisatama, PL 26

10900 HANKO

Puh: 019-2219 22

www.hangostevedoring.fi

Stevena Oy

Woimakasiini

Länsisatama

10900 HANKO

www.stevena.fi

Tällä hetkellä VR Transpoint on ainoa rautatieoperaattori satama-alueella. Yritys suorittaa kaikki satama-alueen vaihtotyöt.



Kuva 32. Länsisatama.

4.11.2 Rautatietoimintaan liittyvät satamien varusteet

Hangon satama Oy omistaa nosturit; Muun kaluston omistaa satamaoperaattorit.

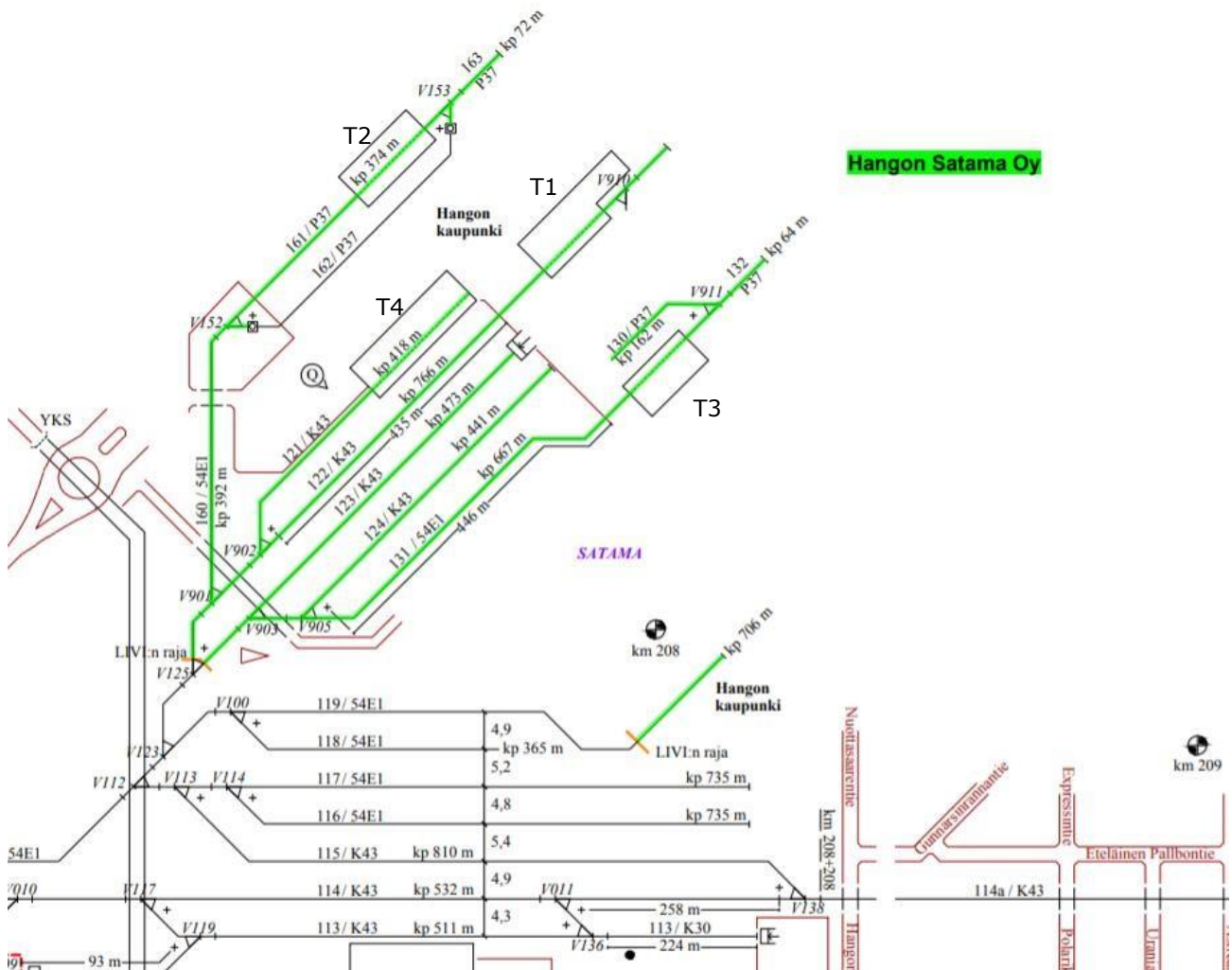
4.11.3 Sataman raiteiston kuvaus käyttötarkoituksineen

Satama-alueella ei ole liikenteen ohjausta. Satamaraiteisto on Hangon Satama Oy:n omistamaa yksityisraidetta.

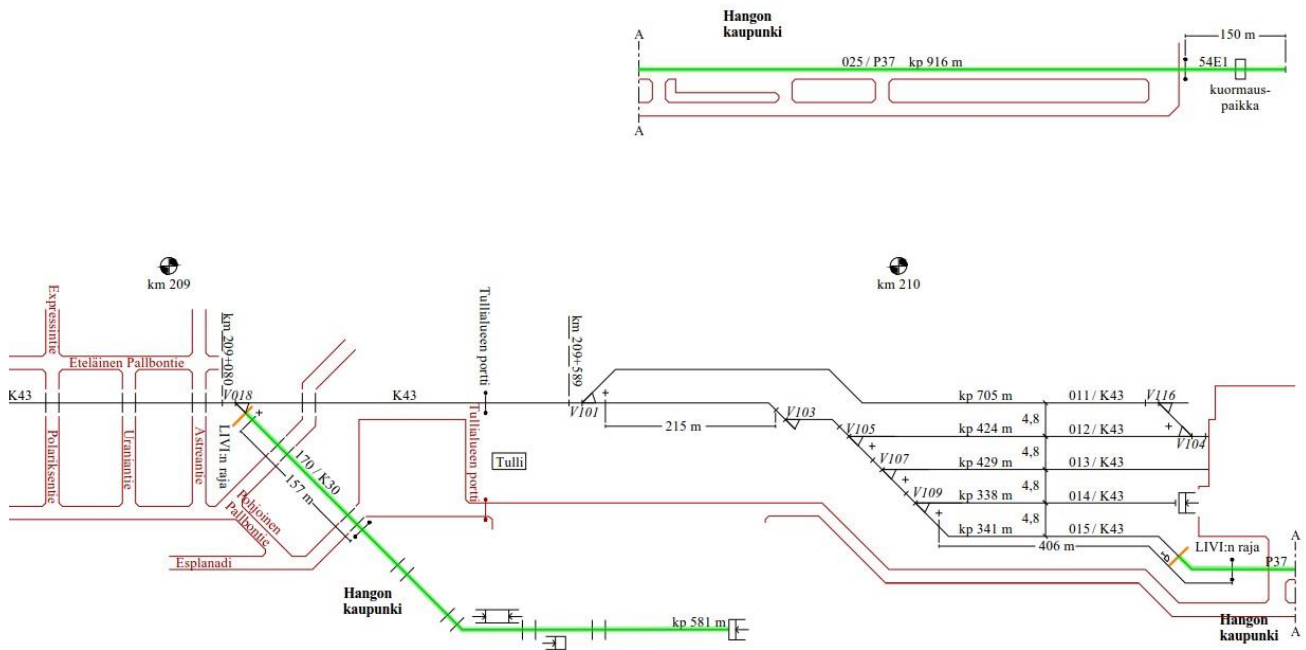
Taulukko 11. Raiteiden käyttötarkoitus.

Raide n:o	Käyttötarkoitus	Tyypillinen tuote/toiminto	Terminaalioperaattori	Omistaja	Geneerinen
121	Kuormausraide	Ei tiedossa	Oy Hangö Stevedoring Ab	Hangon Sata- ma Oy	Kyllä
122	Kuormausraide	Ei tiedossa	Oy Hangö Stevedoring Ab	Hangon Sata- ma Oy	Kyllä
123	Kuormausraide	Autot	Oy Hangö Stevedoring Ab	Hangon Sata- ma Oy	Kyllä
124	Pysäköintiraide	Pysäköinti	Ei nimettyä	Hangon Sata- ma Oy	Kyllä
130	Pysäköintiraide	Pysäköinti	Ei nimettyä	Hangon Sata- ma Oy	Kyllä
131	Kuormausraide		Oy Hangö Stevedoring Ab	Hangon Sata- ma Oy	Kyllä
132	Yhdysraide	Veturin siirto	Rautatieoperaattori	Hangon Sata- ma Oy	Ei
160	Yhdysraide	Liikenne	Rautatieoperaattori	Hangon Sata- ma Oy	Ei
161	Kuormausraide	Ei tiedossa	Oy Hangö Stevedoring Ab	Hangon Sata- ma Oy	Kyllä
162	Yhdysraide	Veturin siirto	Rautatieoperaattori	Hangon Sata- ma Oy	Kyllä
163	Yhdysraide	Veturin siirto	Rautatieoperaattori	Hangon Sata- ma Oy	Kyllä
119	Kuormausraide	Poistettu käytöstä	Ei ole	Hangon Sata- ma Oy	Kyllä
170	Kuormausraide	Autot	Suomen Vapaasatama Oy	Hangon Sata- ma Oy	Ei
025	Kuormausraide	Kemikaali (poistettu käytöstä)	Ei ole	Hangon Sata- ma Oy	Ei

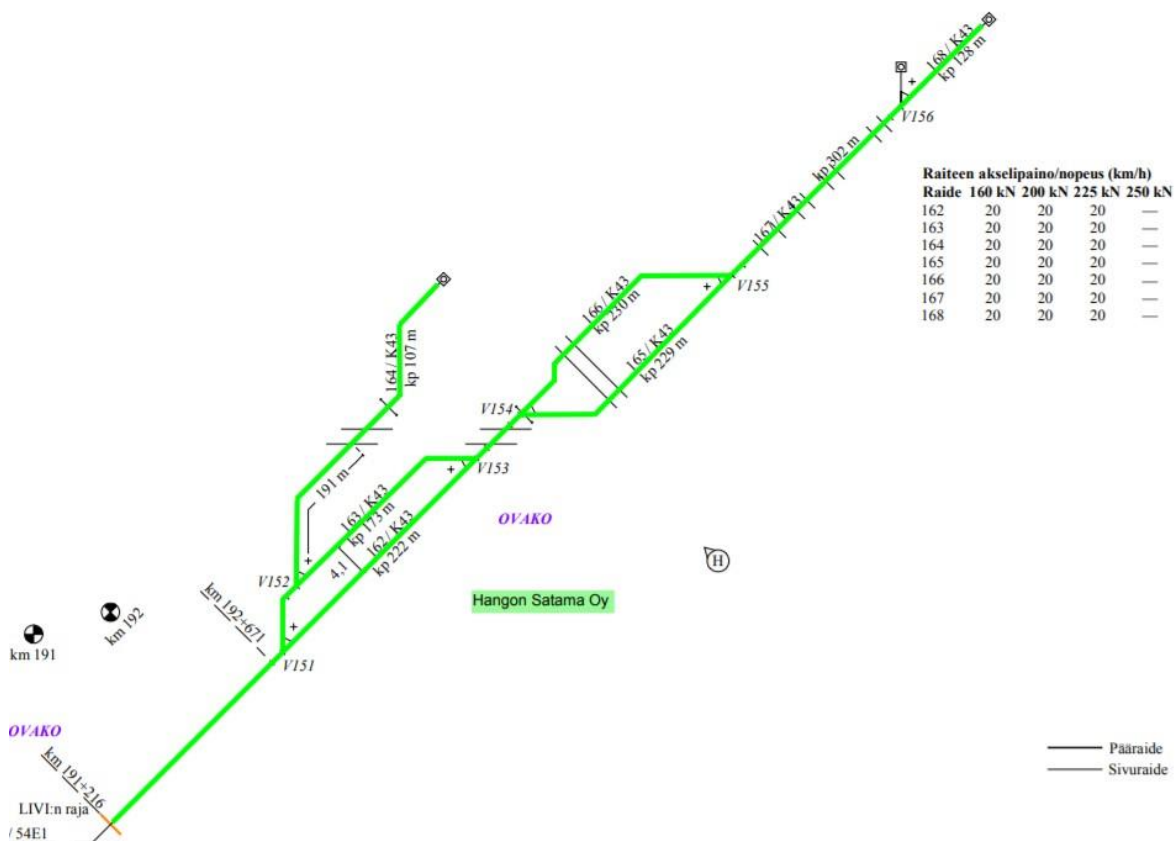
Koverharin puretun terästehtaan raiteisto ei ole toistaiseksi käytössä. Lappohjan raiteisto on Rautaruukki Oyj:n teollisuussataman käytössä.



Kuva 33. Hangon sataman raiteistokaavio



Kuva 34. Hangon sataman raiteistokaavio: Suomen Vapaasatama Oy ja Tulliniemi.



Kuva 35. Hangon sataman raiteistokaavio: Lappohja (bulk-kuljetuksille).

4.11.4 Satamassa sijaitsevat rautatieliikenteen palvelupaikat sekä lisä- ja oheispalvelut

Kuormausraiteet ja järjestelyraiteet on merkitty edelliseen taulukkoon ja raiteistokaavioon. Satamassa toimivat raideliikenteen käytössä olevat terminaalit on merkitty sataman yleiskarttaan. Nii-

den tavarankäsittelystä ja varastointipalveluista vastaa terminaalioperaattori. Rataverkon käytöstä ei peritä erillistä hintaa. Rataverkon käyttö sisältyy sataman käytöstä perittävään kulloinkin voimassa olevaan tavaramaksuun.

4.11.5 Ratakapasiteetin jakaminen

Rataverkolla saavat liikennöidä kaikki rautatieliikenteen harjoittajat, joilla on turvallisuustodistus ja jotka ovat tehneet rataverkon käyttösopimuksen. Verkkoselostuksen mukaan Hangon satamassa ei jaeta ratakapasiteettia.

4.11.6 Yhteenveto sataman ja sen toimijoiden valmiudesta tarjota rautatieliikenteen palveluita sääntelyn velvoitteiden mukaisesti

Hangon satamassa ei ole havaittavissa esteitä useiden rautatieoperattoreiden liikennöintiin. Käytännön liikenteen ohjaus on sovittavissa operaattoreiden välisellä viestinnällä. Tällä hetkellä ratakapasiteettia on vapaana runsaasti.

Yhteenvetona voidaan todeta, että junien käsittely raiteilla on mahdollista, mutta käytännössä vapaa kapasiteetti on riippuvainen sataman laitureiden ja kenttäalueiden kapasiteettitilanteesta.

Satamassa olevat varastot ja terminaalit ovat ahtaus- ja logistiikkayrityksien liiketoimintaa. Lähtökohtaisesti yritykset tarjoavat palveluita kaupallisilla periaatteilla ja uudet asiakkaat ovat toivottuja. Hinnat eivät perustu hinnastoihin, vaan ne neuvotellaan tapauskohtaisesti. Hintaan vaikuttavat esimerkiksi asiakassuhteen pituus, kuljetettava tuote ja volyymit.

Varasto- ja terminaalioperaattoreille ei ole merkitystä mikä kuljetuspalvelun tarjoaja (auto tai juna) kuljettaa tuotteet varastoon tai varastosta.

4.12 Helsinki (Vuosaari)

Vuosaaren tavarasatama palvelee kontti- ja RORO-liikennettä. Rautatiekuljetuksissa käytetään Keravalla pääradalle yhdistyvää satamarataa, joka johtaa suoraan valtion rataverkkoon kuuluvan Vuosaaren rautatieliikennepaikan ratapihan kautta Helsingin Satama Oy:n Vuosaaren sataman yksityisen rataverkon välityksellä laitureille ja terminaaleille.

4.12.1 Sataman toimintaan liittyvät organisaatiot

Helsingin Satama Oy on Helsingin kaupungin kokonaan omistama osakeyhtiö. Satama toimii vuokraisännän ominaisuudessa (ns. landlord) eikä sillä ole omaa lastin liittyvää operatiivista toimintaa. Satama hallinnoi sataman pääporttia ja kulunvalvontaa, mutta operaattoreilla on omat operatiiviset portit. Sataman tehtäviin kuuluu infrastruktuurin ja satamapalveluiden ylläpito (esim. aluksien kiinnitys, turvallisuus, sähkö, jäänmurto).

Sataman hallinnassa oleva infrastruktuuri:

- Sataman raiteisto
- Laiturit varusteineen (sis. ro-ro rampit)
- Yleiset tiealueet ja varastokentät
- Valaistus
- Sähkö, vesi ja viemärit

Satamassa ahtausliikepalveluja tarjoaa Finnsteve Oy Ab, Multi-Link Terminals Ltd Oy, Oy M. Rauanheimo Ab ja Steveco Oy.

Rautatieliikenteeseen liittyvää toimintaa on seuraavilla yrityksillä:

Finnsteve Oy vastaanottaa sellua ja paperia satamavarastoihin V9 ja V15. Täällä tuotteet kontitetaan tai yksiköidään muuten vientikuljetusta varten. Lisäksi Finnsteven kenttälueella on kaksi raidetta (126 ja 127), joita voidaan käyttää etenkin konttien lastaukseen ja purkaukseen junasta ja junaan. Säännöllistä konttiliikennettä ei ole ollut. Raidetta 116 käytetään etenkin työkoneiden purkaukseen junasta.

Finnsteve Oy

Komentosilta 1
00980 Helsinki
Puh: 010 565 60
www.finnsteve.fi/

Metsä Group (operaattorina Oy M. Rauanheimo Ab) on pelkästään yhden asiakkaan sel-
lun vientitoimintaa, jossa sellu saapuu satamaan junalla edelleen laivaan lastattavaksi. Kon-
sultin näkemyksen mukaan tämä ei ole geneeristä liikennettä.

Metsä Fibre Oy

PL 30
02020 METSÄ
Puhelin: 010 4612
www.metsafibre.com/fi

Steveco Oy ja Multilink Terminals operoivat konttiterminaalejaan sataman eteläosassa.
Yrityksillä on yhteinen kulunvalvontajärjestelmä. Konttijunaliikenne on satunnaista raiteilla
138 ja 150.

Steveco Oy

VSC (Vuosaari Service Center, tuotanto ja johto)
Satamakaari 35 C
00980 Helsinki
www.steveco.fi

Multilink Terminals

MULTI-LINK TERMINALS LTD OY
Linnoitustie 6 C
FI-02600 ESPOO
Tel +358 207 460 200
www.mlt.fi

Nurminen Logistics Oy:llä on yhteensä n. 34.000 m² varasto, johon on myös rautatieyh-
teys. Varastoon tuodaan pääsääntöisesti metsäteollisuuden tuotteita kontitusta varten. Lisäk-
si varaston kautta hoidetaan työkoneiden lastausta.

Nurminen Logistics Services Oy

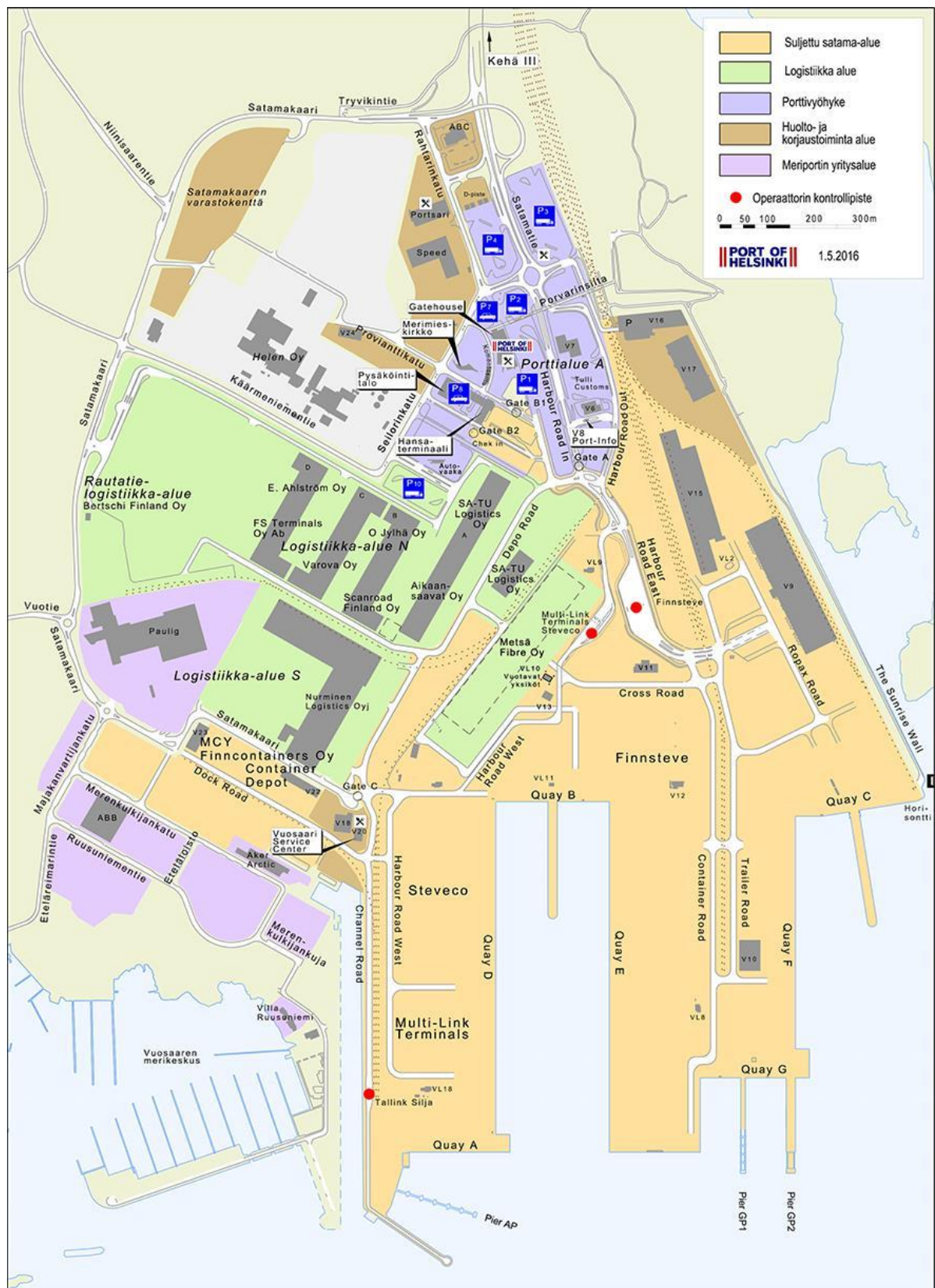
Merituulentie 424 A, 2nd floor
FI-48310 Kotka, Finland
Tel. +358 10 545 00
www.nurminenlogistics.com

Bertschi Oy operoi omaan kuljetuspalvelutoimintaansa liittyvää konttiterminaalia sataman luoteisosassa ilman laituriyhteyttä. Säännöllistä konttiliikennettä ei ole.

Bertschi Oy

Rahtarinkatu 1
00980 HELSINKI
0934173730

Tällä hetkellä VR Transpoint on ainoa rautatieoperaattori satama-alueella. Yritys suorittaa kaikki satama-alueen vaihtotyöt.



Kuva 36. Vuosaaren sataman toiminnallinen yleissuunnitelma.

4.12.2 Rautatietoimintaan liittyvät satamien varusteet

Satamassa on kymmenen konttinosturia. Näistä Finnlines/Finsteve Oy:llä on neljä. Stevecolla on neljä konttinosturia ja Multilink Terminals:lla kaksi konttinosturia. Yritykset omistavat ja operoivat omia nostureitaan. Multilink Terminals palvelee pääsääntöisesti konsernin omaa laivaliikennettä. Steveco edustaa laivalinjoja.

Vuosaassa konttien siirtely laiturin, konttikentän ja ajoneuvoyhdistelmien välillä tapahtuu pääsääntöisesti konttilukeilla, jotka ovat terminaalia operoivan yrityksen omistuksessa. Konttijunien lastinkäsittelyyn käytetään konttikurottajia, jotka niin ikään ovat operaattoreiden omistuksessa. Satamassa on useita tyhjien konttien operaattoria (ns. depot), jotka operoivat pääsääntöisesti omilla tyhjien konttien kurottajilla tai trukeilla.

4.12.3 Sataman raiteiston kuvaus käyttötarkoituksineen

Sataman rautatiet käsittävät 11 kilometriä raiteita ja 27 vaihdetta. Sataman 13 tasoris-
teyksestä yhdeksän on vartioitua. Satamaraiteisto on Helsingin Satama Oy:n omistamaa yksityisraidetta, joka sijaitsee Kerava–Vuosaari-satamaradan Vuosaaren rautatieliikenne-
paikan ratapihan jatkeena noin kilometrillä 51–53. Liikenneviraston ja Helsingin sataman
välinen omistusraja sijaitsee ratakilometrillä 0051+0789. Satamaraiteisto jaetaan itäi-
seen, keskiseen ja läntiseen raiteistoon. Itäiseen raiteistoon kuuluvat raiteet 110-116,
keskiseen raiteistoon raiteet 119-123, 126 ja 127 ja läntiseen raiteistoon raiteet 131-135,
137-143, 145, 150-153. Sataman yksityisraiteistosta erkanee liityntäraide Helsingin kau-
pungin liikennelaitoksen omistamalle yksityisraiteistolle (Metro).

Taulukko 12. Raiteiden käyttötarkoitus.

Raide	Käyttötarkoitus (yritys, tyyppi, tyypillinen tuote)	Terminaalioperaattori	Omistaja	Geneerinen
110	Kuormausraide (Finnsteve Oy, terminaali, metsäteollisuus)	Finnsteve Oy	Helsingin Satama Oy	Kyllä
111-112	Yhdysraide	-	Helsingin Satama Oy	Kyllä
113	Kuormausraide (Finnsteve Oy, terminaali, metsäteollisuus)	Finnsteve Oy	Helsingin Satama Oy	Kyllä
114-115	Yhdys- ja järjestelyraide	-	Helsingin Satama Oy	Kyllä
116	Kuormausraide (Finnsteve Oy, laituri ulkona, työkoneet)	Finnsteve Oy	Helsingin Satama Oy	Kyllä
119	Kuormausraide (Metsägroup, sel-lun vienti)	Metsägroup	Helsingin Satama Oy	Ei
120-121	Yhdys- ja järjestelyraide	-	Helsingin Satama Oy	Kyllä
122-123	Pysäköinti- ja järjestelyraide, satunnainen lastinkäsittely	Vaihtelee	Helsingin Satama Oy	Kyllä
126-127	Kuormausraide (Finnsteve Oy, kenttä, kontit)	Finnsteve Oy	Helsingin Satama Oy	Kyllä
131,133	Yhdysraide	-	Helsingin Satama Oy	Kyllä
132	Pysäköintiraide	-	Helsingin Satama Oy	Kyllä
140	Kuormausraide (Nurminen Logistics Oy, terminaali)	Nurminen Logistics Oy	Helsingin Satama Oy	Kyllä
141	Yhdysraide	-	Helsingin Satama Oy	Kyllä
142	Raidevaraus Rautatielogistiikka-alueelle (ei käytössä)	-	Helsingin Satama Oy	Kyllä
143	Kuormaus- ja pysäköintiraide (Bertschi Oy, kenttä, kontit)	Bertschi Oy	Helsingin Satama Oy	Kyllä
134	Kuormausraide (satunnaisessa käytössä, laituri ulkona)	Vaihtelee	Helsingin Satama Oy	Kyllä
135	Yhdysraide	-	Helsingin Satama Oy	Kyllä
137	Kuormausraide (Steveco Oy ja Multilink Terminals Oy, kenttä, kontit); raide poistetaan väliaikaisesti käytöstä	Steveco Oy ja Multilink Terminals Oy	Helsingin Satama Oy	Kyllä
138 ja 150	Kuormausraide (Steveco Oy ja Multilink Terminals Oy, kenttä, kontit)	Steveco Oy ja Multilink Terminals Oy	Helsingin Satama Oy	Kyllä
139 ja 151	Yhdysraide	-	Helsingin Satama Oy	Kyllä

153	Kuormausraide (useita yrityksiä, kenttä, tyhjät kontit)	Vaihtelee	Helsingin Satama Oy	Kyllä
-----	---	-----------	---------------------	-------

4.12.4 Satamassa sijaitsevat rautatieliikenteen palvelupaikat sekä lisä- ja oheispalvelut

Kuormausraiteet ja järjestelyraiteet on merkitty edelliseen taulukkoon ja raiteistokaavioon. Satamassa toimivat raideliikenteen käytössä olevat terminaalit on merkitty sataman yleiskarttaan. Niiden tavarankäsittelystä ja varastointipalveluista vastaa terminaalioperaattori. Rataverkon käytöstä ei peritä erillistä hintaa. Rataverkon käyttö sisältyy sataman käytöstä perittävään kulloinkin voimassa olevaan tavaramaksuun.

Helsingin Satama Oy:n Vuosaaren sataman yksityisraiteistolla sijaitsevista junien lastauslaitureiden käytöstä ei peritä maksua.

Vuosaaren satamassa on Helsingin Satama Oy:n omistama veturien tankkausasema, jonka operointi on sopimuksella siirretty VR Transpointille. Tankkausasemalle on vapaa pääsy eikä niiden käytöstä erillistä maksua.

4.12.5 Ratakapasiteetin jakaminen ja hinnoittelu

Vuosaaren sataman raiteistolla on runsaasti vapaata kapasiteettia. Helsingin Satama Oy ei suorita erillistä ratakapasiteetin jakamista niin kauan, kuin sen rataverkolla toimii vain yksi rautatieoperaattori. Muiden halukkaiden rautatieoperaattoreiden halutessa ratakapasiteettia sataman rataverkolle menetellään seuraavasti:

- Kun Liikennevirasto on myöntänyt ratakapasiteettia valtion rataverkon raiteistolle Vuosaaren rautatieliikennepaikalle asti, on ratakapasiteetin hakijan oltava yhteydessä Helsingin Satamaan ratakapasiteetin hakemiseksi Vuosaaren sataman raiteistolle
- Ongelmatilanteissa Vuosaaren sataman johtaja ratkaisee ratakapasiteetin jaon

Raiteiden käytöstä ei peritä erillistä maksua, vaan kaikki maksut sisältyvät tavaramaksuun. Tämä koskee myös yhdys- ja pysäköintiraiteita.

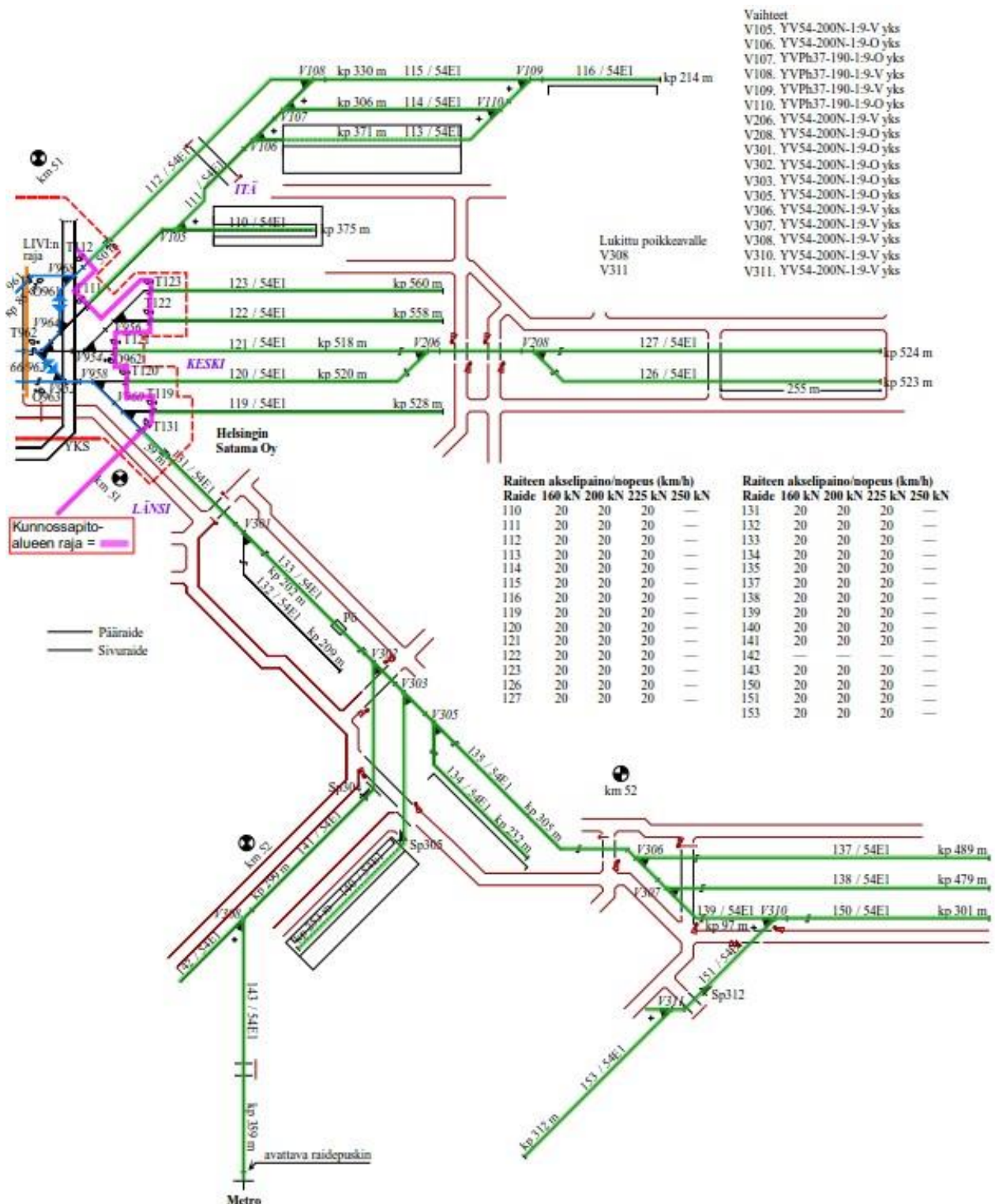
4.12.6 Alueiden omistus ja vuokraus

Helsingin kaupunki on vuokrannut maa-alueet satamassa sijaitsevia rakennuksia varten. Tätä vuokra-alueita on myös rakennuksien ympärillä. Kuitenkin tiettyjen infrastruktuurin osien rakentamisesta johtuen, Helsingin Satama Oy perii myös pientä vuokraa (saatavan jakaminen). Osa sataman raiteista on Helsingin kaupungin vuokra-alueella, vaikka itse raiteet ovat Helsingin Satama Oy:n omistuksessa.

Helsingin Satamalla ja rakennuksia vuokranneilla yrityksillä on sataman käyttöönoton yhteydessä laadittu perussopimus, johon kuuluu myös kohta rautateiden käyttöoikeudesta ja niihin liittyvistä kuluista. Terminaalioperaattorit maksavat radan kunnossapitomaksua ratapituuteen suhteutettuna (ns. yhteisjärjestely) rakennuksen sisällä olevista raiteista. Helsingin satama huolehtii ja vastaa radan kunnossapidosta mutta selkeästi terminaalissa tehtävät korjaukset (esim. käytöstä johtuvat) veloitetaan terminaalioperaattorilta.

Perussopimukseen sisältyy myös ulkoalueiden käytösopimus, jolla eri terminaalioperaattoreille on osoitettu operointialueet (lähinnä konttikenttä). Näistä alueista ei peritä vuokraa vaan tavarasta peritään vuokra laivaaajalta.

Perussopimuksessa on myös kohta, jossa terminaalioperaattoreille annetaan ensisijainen käyttöoikeus heidän operointialueella oleville raiteille. Satama tiedostaa, että tämä kohta sopimuksesta voi olla pätemätön, jos se on ristiriidassa lainsäädännön kanssa.



4.12.7 Satamassa sijaitsevat tavaraterminaalit ja varastot sekä niiden käyttötarkoitus

4.12.7.1 Multilink Terminals Oy ja Steveco Oy

Multilink Terminals Oy ja Steveco Oy harjoittavat konttiterminaalitoimintaa samojen raiteiden (137, 138 ja 150) yhteydessä. Yritykset edustavat laivalinjoja. Yritykset käyttävät junien käsittelyssä konttikurrottajia. Konttien varastointi ja lastaus laivoihin tapahtuu konttilukeilla ja nostureilla. Multilink Terminals Oy nosturit ovat ns. wide span -tyyppisiä, joissa kontteja myös varastoidaan nosturin alla. Steveco Oy käyttää konttinostureita ja konttien siirrot ja käsittely tapahtuvat konttilukeilla.

Säännöllistä rautatieliikennettä ei ole. Satunnaisesti laivaajat käyttävät junia kuljetukseen. Usein kyseessä on tyhjien konttien allokointi muihin satamiin. Terminaalioperaattorille ei ole merkitystä mikä rautatieoperaattori kuljettaa junavaunut.

4.12.7.2 Finnsteve Oy

Finnsteve-yhtiöiden (Finnsteve Oy Ab, Containersteve Oy Ab, FS Terminals Oy Ab) Vuosaaren sataman palveluihin kuuluvat ahtaus, terminaalitoiminnot, varastointi sekä huolinta ja dokumentointi.

4.12.7.3 Nurminen Logistics Oy

Nurminen Logistic Oy:n varastossa ja terminaalissa puretaan lastiyksikköjä (kontit, perävaunut ja lauttavaunut). Lisäksi varastorakennuksen pohjoispuolella on rautatieyhteys varaston sisään. Rautateitse tuodaan lähinnä paperia ja työkoneita.

4.12.7.4 Bertschi Finland Oy

Bertschi Finland Oy käsittelee alueellaan kontteja. Alueelle on rautatieyhteys.

4.12.7.5 Tyhjien konttien operaattorit

Tyhjien konttien operaattorit (Marine Container Yard Oy Ab ja Finncontainers Oy) käyttävät satunnaisesti raidetta 153 tyhjien konttien käsittelyyn. Raiteen 153 pituus on 300 m.

4.12.7.6 Metsä Group Oyj

Metsä Groupin noin 30.000 m² varastoa käytetään vain yrityksen omien sellutuotteiden laivaukseen liittyvään välivarastointiin. Sellu tulee junilla Äänekoskelta raidetta 119 pitkin.

4.12.8 Yhteenveto sataman ja sen toimijoiden valmiudesta tarjota rautatieliikenteen palveluita sääntelyn velvoitteiden mukaisesti

Helsingin satamassa ei ole havaittavissa esteitä useiden rautatieoperattoreiden liikennöintiin. Käytännön liikenteen ohjaus on sovittavissa operaattoreiden välisellä viestinnällä. Tällä hetkellä ratakapasiteettia on vapaana runsaasti.

Finsteven, Multilinkin ja Stevecon alueella olevaa konttien käsittelyraidetta voidaan käyttää suhteellisen helposti muidenkin kuin kyseisten yritysten konttien käsittelyyn. Tosin nämä raiteet sijaitsevat yritysten yhteisen portin ja kulunvalvontajärjestelmän takana. Kyseisten konttiterminaaliopeattoreiden liikenne perustuu näiden yritysten sopimuksiin laivalinjojen kanssa, jotka useimmiten varaavat laivapaikat tähän säännölliseen liikenteeseen.

Finsteven, Multilinkin ja Stevecon alue on sataman aluetta ja yritykset keräävät konttipaikkavuokrat asiakkailtaan ja tilittävät ne Helsingin Satama Oy:lle sekä saavat suorittamastaan veloituksesta komission satamalta.

Finsteven alueella on kaksi raidetta, joita voidaan käyttää esimerkiksi konttien käsittelyyn. Konttikentän kapasiteetti riippuu kulloisesta markkinatilanteesta ja Finsteven sopimuksista konttivarustamojen kanssa.

Yhteenvetona voidaan todeta, että konttijunien käsittely raiteilla on mahdollista, mutta käytännössä vapaa kapasiteetti on riippuvainen sataman laitureiden ja kenttäalueiden kapasiteettitilanteesta.

Satamassa olevat varastot ja terminaalit ovat ahtaus- ja logistiikkayrityksien liiketoimintaa. Lähtökohtaisesti yritykset tarjoavat palveluita kaupallisilla periaatteilla ja uudet asiakkaat ovat toivottuja. Hinnat eivät perustu hinnastoihin, vaan ne neuvotellaan tapauskohtaisesti. Hintaan vaikuttavat esimerkiksi asiakassuhteen pituus, kuljetettava tuote ja volyymit.

Varasto- ja terminaalioperaattoreille ei ole merkitystä mikä kuljetuspalvelun tarjoaja (auto tai juna) kuljettaa tuotteet varastoon tai varastosta.

4.13 Loviisa

Loviisan tavarasatama palvelee kappaletavara ja bulk-liikennettä. Loviisan Satama Oy on Helsingin Sataman Oy:n (60 %) ja Loviisan kaupungin (40 %) omistama yhtiö.

4.13.1 Sataman toimintaan liittyvät organisaatiot

Loviisan satama tuottaa vuokraus-, alus-, sekä nosturi- ja kuljetinpalveluita. Sillä ei ole omaa lastiin liittyvää operatiivista toimintaa.

Loviisan Satama Oy

Satamatalonkuja 1
07910 Valko
puh. +358 (0)44 055 5731
www.portofloviisa.fi

Sataman hallinnassa oleva infrastruktuuri:

- Sataman raiteisto
- Laiturit varusteineen
- Yleiset tiealueet ja varastokentät
- Valaistus
- Sähkö, vesi ja viemärit

Satamassa ahtausliikepalveluja tarjoaa Lovisa Forwarding & Stevedoring (LFS) ja Cargo Connexion Oy.

Rautatieliikenteeseen liittyvää toimintaa on seuraavilla yrityksillä: Lovisa Forwarding & Stevedoring (LFS) ja Cargo Connexion Oy.

Cargo Connexion Oy

Huolinta- ja terminaali palvelut, tullivarastot sekä kontitusterminaalit maa-, meri- ja rautatieyhteyksin tarjoaa monipuoliset vaihtoehdot tehokkaaseen logistiikkaan.

Cargo Connexion Oy

Terminaalintie 1
07910 Valko

Puh. +358 (0)19 565 1500

<http://cargoconnexion.fi/>

Lovisa Forwarding & Stevedoring (LFS)

LFS on osa Nordström Groupia. LFS omistamiin varastoihin on rautatieyhteys.

LFS

Terminaalintie 1

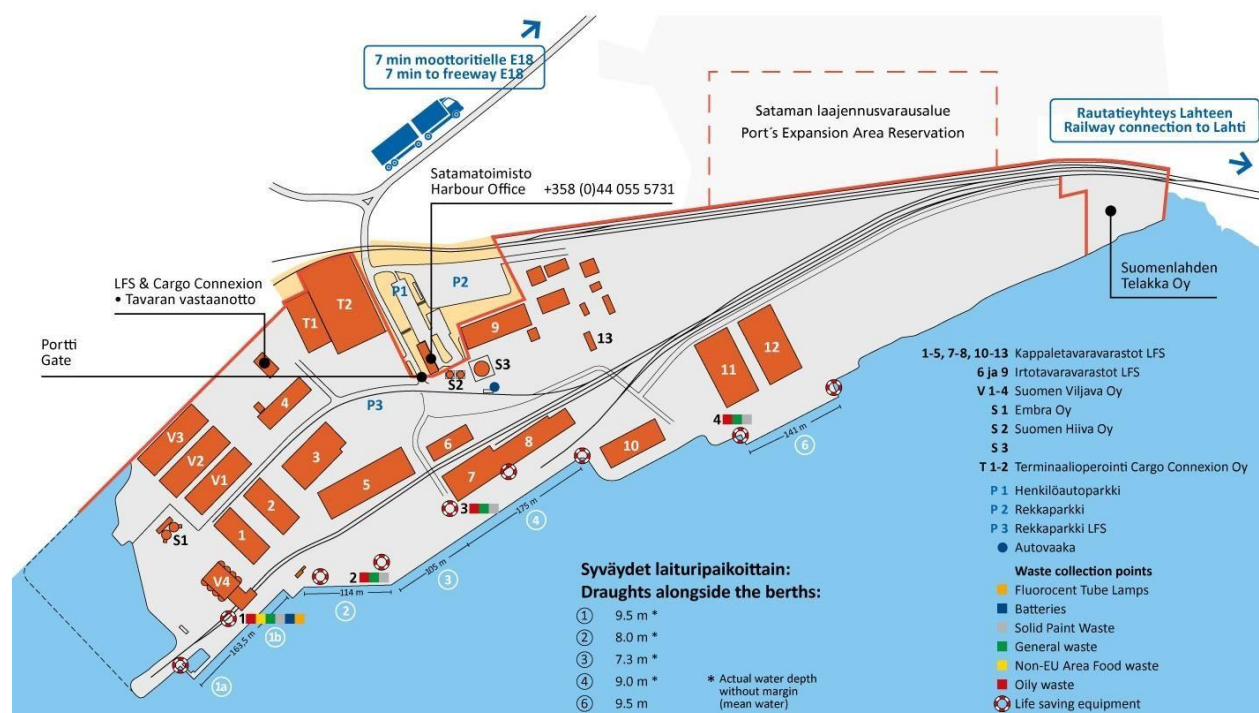
07901 Loviisa

Petteri Sammalisto

Puh: +358 40 759 4020

www.nordlfs.com

Tällä hetkellä VR Transpoint on ainoa rautatieoperaattori satama-alueella. Yritys suorittaa kaikki satama-alueen vaihtotyöt.



Kuva 38. Sataman kartta.

4.13.2 Rautatietoimintaan liittyvät satamien varusteet

Satamassa on seuraavat lastinkäsittelylaitteet:

- Satamassa on neljä tela-alustaista mobiilinosturia, ns. täsmänostureita. Nostureihin on lisälaitteet erilaisiin koukkunostoihin levittäjineen, tukkipihdit sekä kahmarit irtolastin käsittelyyn. Lisäksi käytössä on pyöräalustainen mobiilinosturi kahmareineen.
- Trukkeja on käsittelykapasiteetilta kolmesta tonnista, aina kahteenkymmeneen tonniin asti.
- Pyöräkuormaajia bulk-tuotteiden, sellun sekä pylväiden käsittelyyn.
- Konttikurottaja, kontti- sekä erikoisnostoihin.
- Viljan ja sementin käsittelyssä on käytössä nykyaikaiset ja nopeat kuljettimet.

4.13.3 Sataman raiteiston kuvaus käyttötarkoituksineen

Loviisan sataman rautatiet muodostuvat 6 kilometristä raiteita ja 9 vaihteesta. Sataman 10 tasoris-
teyksestä yhdeksän on vartioimattomia. Satamaraiteisto on Loviisan Satama Oy:n ja Suomen Vilja-
va Oy:n omistamaa yksityisraidetta, joka sijaitsee Lahti-Loviisa satamaradan päässä ratakilometrillä
270-272. Liikenneviraston ja Loviisan sataman välinen omistusraja sijaitsee:

- raiteilla 011, 012, 013 ja 014 ratakilometrillä 207 + 230 m sekä
- raiteella 060 vaihteen V022 etujatkoksessa ratakilometrillä 207 + 876 m.

Loviisan Satama Oy:n raiteisto liittyy Suomen Viljava Oy:n raiteistoon. Loviisan Satama Oy:llä on
rataverkostosopimus Suomen Viljava Oy:n kanssa. Loviisan Satama hallinnoi sopimuksen mukai-
sesti Suomen Viljavan raiteistoa. Loviisan Satama Oy:llä on rataverkostosopimus Liikenneviraston
kanssa.

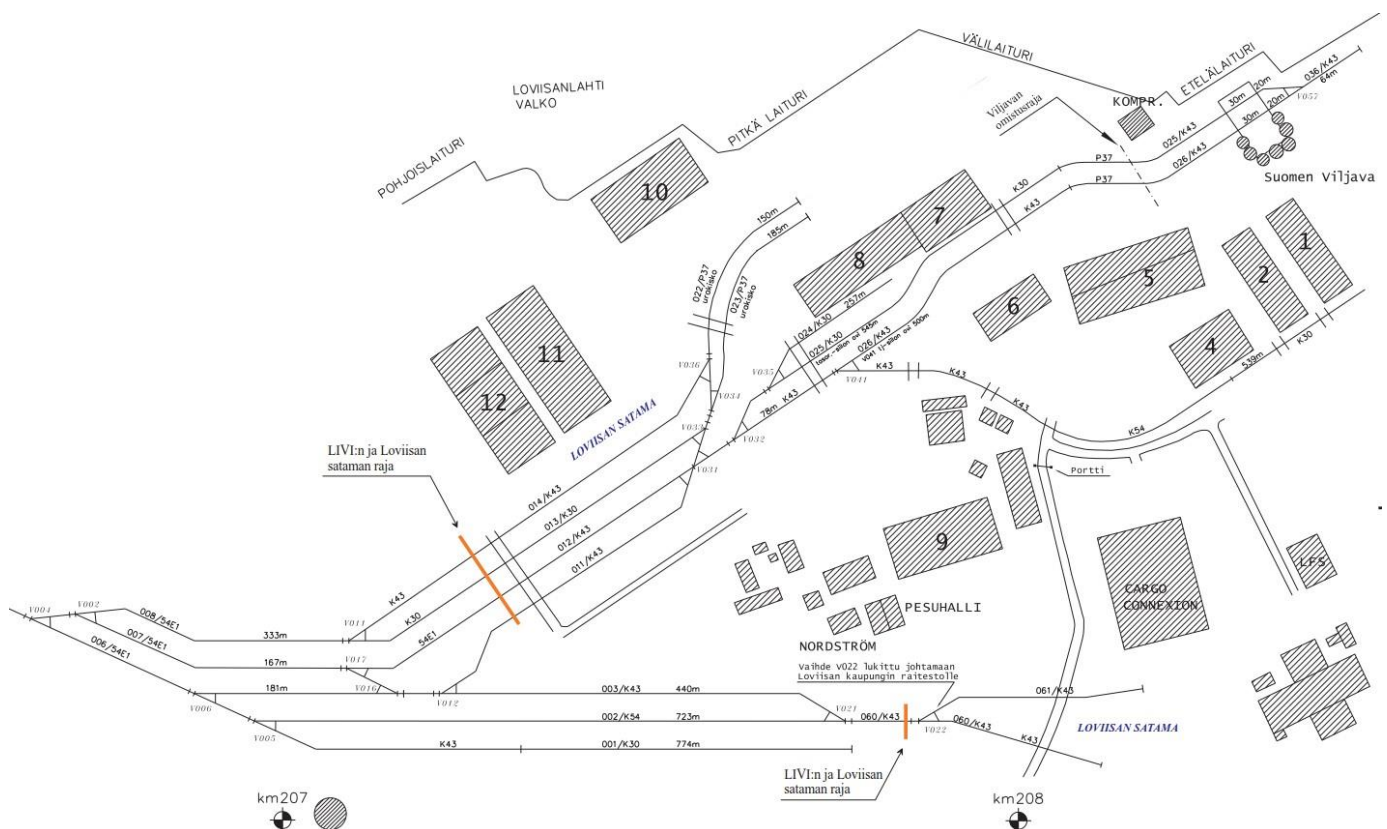
Suomen Viljava Oy suorittaa lastinkäsittelyn itse (irtolasti eli bulk). Geneeristä liikennettä on Carco
Connexion Oy:llä ja LFS:llä. Nämä yritykset suorittavat lastinkäsittelyn itse.

Sataman ulkopuolella on ollut vastaavaa rautatieyhteyttä, mutta raideyhteys on tällä hetkellä sul-
jettu seis-levyllä (raide 060). Loviisan keskustassa sekä Lapinjärvellä on sataman käsityksen mu-
kaan mahdollisia purkupaikkoja.

Taulukko 13. Raiteiden käyttötarkoitus.

Raide n:o	Käyttötarkoitus	Tyypillinen tuote	Terminaalioperaattori	Omistaja	Geneerinen
011	Kuormausraide	Bulk	Lovisa Forwarding & Stevedoring (LFS), Cargo Connexion Oy	Loviisan Satama Oy ja osittain LiVi	Kyllä
012	Yhdys- ja järjeste- lyraide	-	-	Loviisan Satama Oy ja osittain LiVi	Kyllä
013	Yhdys- ja järjeste- lyraide	-	-	Loviisan Satama Oy ja osittain LiVi	Kyllä
014	Kuormausraide	Kappaletavara	Lovisa Forwarding & Stevedoring (LFS), Cargo Connexion Oy	Loviisan Satama Oy ja osittain LiVi	Kyllä
022	Kuormausraide	Kappaletavara	Lovisa Forwarding & Stevedoring (LFS), Cargo Connexion Oy	Loviisan Satama Oy	Kyllä
023	Kuormausraide	Kappaletavara	Lovisa Forwarding & Stevedoring (LFS), Cargo Connexion Oy	Loviisan Satama Oy	Kyllä
024	suljettu seis- le- vyllä		-	Loviisan Satama Oy	Ei
026	Kuormausraide	Kappaletavara, bulk	Lovisa Forwarding & Stevedoring (LFS), Cargo Connexion Oy	Loviisan Satama Oy & Suomen Viljava Oy	Kyllä
027	Kuormausraide	Kappaletavara	Lovisa Forwarding & Stevedoring (LFS), Cargo Connexion Oy	Loviisan Satama Oy	Kyllä

029	LiVin raiteistokaa- viossa virheelliset tiedot, ei olemas- sa.	-	-	-	Ei
060	Yhdys- ja järjeste- lyraide	tyhjen vaunujen järjestely, suljet- tu pääosin seis- levyllä.	-	Loviisan Satama Oy	Kyllä
061	Kuormausraide	Kappaletavara	Lovisa Forwarding & Stevedoring (LFS), Cargo Connexion Oy	Loviisan Satama Oy	Kyllä
025	Kuormausraide	Kappaletavara, bulk	Lovisa Forwarding & Stevedoring (LFS), Cargo Connexion Oy	Loviisan Satama Oy & Suomen Viljava Oy	Kyllä



Kuva 39. Loviisan sataman raiteistokaavio

4.13.4 Satamassa sijaitsevat rautatieliikenteen palvelupaikat sekä lisä- ja oheispalvelut

Kuormausraiteet ja järjestelyraiteet on merkitty edelliseen taulukkoon ja raiteistokaavioon. Satamassa toimivat raideliikenteen käytössä olevat terminaalit on merkitty sataman yleiskarttaan. Niiden tavarankäsittelystä ja varastointipalveluista vastaa terminaaliohjaaja. Rataverkon käytöstä ei peritä erillistä maksua. Rataverkon käyttö sisältyy sataman käytöstä perittävään kulloinkin voimassa olevaan tavaramaksuun.

4.13.5 Ratakapasiteetin jakaminen ja hinnoittelu

Loviisan Satama Oy ei suorita erillistä ratakapasiteetin jakamista niin kauan kuin rataverkolla on vain yksi operoija. Muiden halukkaiden rautatieyhtiöiden halutessa ratakapasiteettia sataman rata-verkolle menetellään seuraavasti: Kun Liikennevirasto on myöntänyt ratakapasiteettia omalle raiteistolleen Loviisan satamaan asti, on ratakapasiteetin hakijan oltava yhteydessä Loviisan satamaan ratakapasiteetin hakemiseksi sataman raiteistolle. Ongelmatilanteissa sataman toimitusjohtaja ratkaisee ratakapasiteetin jaon.

Loviisan Satama Oy:llä on oikeus tilapäisesti poistaa ratakapasiteetti käytöstä kokonaan tai osittain sellaisella raiteiston osuudella, joka on rataverkon teknisen vian, onnettomuuden tai vauriotapahuman vuoksi poissa käytöstä tai muista syistä sekä oikeus tehdä muutoksia suunnitelmiin kuten kiireellisestä ratakapasiteetin käyttötarpeesta.

Rautatieyritykseltä ei veloiteta rautatielain tarkoittamaa ratamaksua tai lisämaksuja. Mahdolliset maksut ja niiden muutokset vahvistetaan Loviisan Satama Oy:n hinnastossa ja rautatieliikenteen osalta niistä tiedotetaan verkkoselostuksessa.

Loviisan Sataman hallinnoimilla raiteilla tehtävä tavarankuljetus on tarkoitettu laivoihin lastattavien tai niistä purettavien tuotteiden käyttöön. Raiteiden käyttö sisältyy osana Loviisan Sataman tavaralajikohtaista tavaramaksua, joka vuosittain ilmoitetaan sataman hinnastossa. Tavaramaksu veloitetaan laivaajalta (ei rautatieoperaattorilta). Sellaisten tuotteiden osalta, joita ei lastata tai pureta laivaan ja joiden kuljettamiseen käytetään Loviisan Sataman omistamia alueita mm. raiteita, perii Loviisan Satama tavaramaksun tavaralajikohtaisesti hinnaston mukaan.

4.13.6 Alueiden omistus ja vuokraus

Satamayhtiö ei omista kaikkea raiteistoa alueella, Suomen Viljava omistaa osan. Lisäksi alueella on LiVin raiteita. Osapuolilla on hallinnointisopimus.

Varaston omistaja on maanvuokrasopimuksella. Sataman omat varastot ovat tilavuokrasopimuksella eteenpäin vuokrattu. Viljasiilo on omalla tontilla.

4.13.7 Satamassa sijaitsevat rautatieliikenteen tavaraterminaalit ja varastot sekä niiden käyttö-tarkoitus

Satamassa on varastotilaa yhteensä noin 44 000 m² ja alueelle rakennettiin lisäksi vuonna 2017 uutta varastokapasiteettia yhteensä 10 000 m². Varastot soveltuvat niin kappale- kuin irtotavaralle. Lisäksi alueella on kaksi sementtisiiloa (kapasiteetti yhteensä 11 500 tn), viljasiilot (kapasiteetti 60 000 tn) sekä kolme nestesäiliötä. Lisäksi alueella on kenttätilaa sateenkestäville tuotteille sekä tilaa uudisrakennuksille.

4.13.7.1 Lovisa Forwarding & Stevedoring (LFS)

Lovisa Forwarding & Stevedoring (LFS) palveluihin kuuluvat logistiikkapalvelut kuten esimerkiksi ahtaus, terminaalitoiminnot, varastointi sekä huolinta.

Kaikki geneerisen liikenteen raiteet ovat sataman kenttäalueella (eivät ole rakennuksien sisällä) ja varsinaisia lastinkäsittelylaitureita ei ole. Junavaunuista puretaan tyypillisesti sahatavaraa trukeilla ja tuotteet siirretään eri varastoihin tai kenttäalueelle varastointia varten.

4.13.7.2 Cargo Connexion Oy

Cargo Connexion Oy palveluihin kuuluvat logistiikkapalvelut kuten esimerkiksi terminaalitoiminnot, varastointi sekä huolinta.

4.13.8 Yhteenveto sataman ja sen toimijoiden valmiudesta tarjota rautatieliikenteen palveluita sääntelyn velvoitteiden mukaisesti

Loviisan satamassa ei ole havaittavissa esteitä useiden rautatieoperattoreiden liikennöintiin. Käytännön liikenteen ohjaus on sovittavissa operaattoreiden välisellä viestinnällä. Tällä hetkellä ratakapasiteettia on vapaana runsaasti.

Yhteenvetona voidaan todeta, että junien käsittely raiteilla on mahdollista, mutta käytännössä vapaa kapasiteetti on riippuvainen sataman laitureiden ja kenttäalueiden kapasiteettitilanteesta.

Satamassa olevat varastot ja terminaalit ovat ahtaus- ja logistiikkayrityksien liiketoimintaa. Lähtökohtaisesti yritykset tarjoavat palveluita kaupallisilla periaatteilla ja uudet asiakkaat ovat toivottuja. Hinnat eivät perustu hinnastoihin, vaan ne neuvotellaan tapauskohtaisesti. Hintaan vaikuttavat esimerkiksi asiakassuhteen pituus, kuljetettava tuote ja volyymit.

Varasto- ja terminaalioperaattoreille ei ole merkitystä mikä kuljetuspalvelun tarjoaja (auto tai juna) kuljettaa tuotteet varastoon tai varastosta.

4.14 HaminaKotka

HaminaKotkan satamassa on noin 80 kilometriä raiteita. Satamaan saapuu ja sieltä lähtee päivittäin satoja junavaunuja. Rautatiekuljetukset palvelevat tehokkaasti suurten tavaravirtojen säännöllisiä kuljetuksia.

4.14.1 Sataman toimintaan liittyvät organisaatiot

HaminaKotkan satama tuottaa vuokraus-, alus-, sekä nosturi- ja kuljetinpalveluita. Sillä ei ole omaa lastiin liittyvää operatiivista toimintaa.

HaminaKotka Satama Oy

Merituulentie 424

48310 Kotka

PL 196, 48101 Kotka

www.haminakotka.fi

Sataman hallinnassa oleva infrastruktuuri:

- Sataman raiteisto
- Laiturit varustuneen
- Yleiset tiealueet ja varastokentät
- Valaistus
- Sähkö, vesi ja viemärit

Satamassa ahtausliikepalveluja tarjoaa Steveco Oy, Saimaa Terminals Oy Ab, Fertilog Oy, M. Rauhaimo Oy Ab ja Multilink Terminals Oy.

Rautatieliikenteeseen liittyvää toimintaa on seuraavilla yrityksillä:

Steveco Oy

Kirkkokatu 1 (kyntiosoite, pääkonttori)

48100 Kotka vaihde (05) 23 231

www.steveco.fi

RP Logistics

William Ruthin katu 1
FIN-48600 KOTKA
puh: +358 (0)5 210 8000
www.rpgroup.fi

Posti Group Oyj

Takojantie 32, 48230 Kotka
Kuljetustuotanto puh. 020 452 3767
www.posti.com

Lujatalo Oy

Lujatalo Oy
Laturintie 4, 48220 Kotka
puh: 020 789 5170
www.lujatalo.fi

TMP Group Oy (ent. Stella Atrium Oy)

Siikasaarentie 105
48310 KOTKA
puh: 040 5870 489
www.tmpgroup.fi

Kiinteistö Oy Kotkan WOF / Oy West-Orient Cargo Handling Ltd

Merituulentie 424
48310 Kotka
puh: +358 50 555 9235
www.@woch.fi

Kiinteistö Oy Kotkan Hanskinmaantie 18

c/o AAM Finland Oy
Kaivokatu 6
00100 HELSINKI
Puh: 010 3040100
www.aberdeen-asset.fi

DSV Road Oy

Hanskinmaantie 18
FI-48310 KOTKA
020 738 8388
www.dsv.com

GT-Stevedores Oy Ltd

Hanskinmaantie 18
48310 Kotka
puh: 020 738 8388

Gisado Oy

Katriinantie 20 B
01530 Vantaa
puh: 020 721 0514
www.gisado-oy.onvarma.fi/

John Nurminen Oyj

Nurminen Logistics Oyj
Siikasaarentie 78, 48310 Kotka
Puh.+358 10 545 5114
www.nurminenlogistics.com

Saimaa Terminals Oy Ab

c/o Steveco Oy
Kirkkokatu 1
48101 KOTKA
Tel. +358 5 23 231 (vaihde)
www.sterm.fi

East Light Oy

c/o Natalia Tiilikka
Rajahovintie 14, 49930 Vaalimaa
puh: 0102191400
www.eastlight.fi

Maxi-Trans Oy

c/o Alexander Ahverdov
Katajalähteenpolku 31
48410 Kotka
puh: 052290201
www.maxi-trans.fi

Uninova Oy

Syväsatamantie 26
FI-49460 Hamina
+358 50 5187852
www.uninova.fi

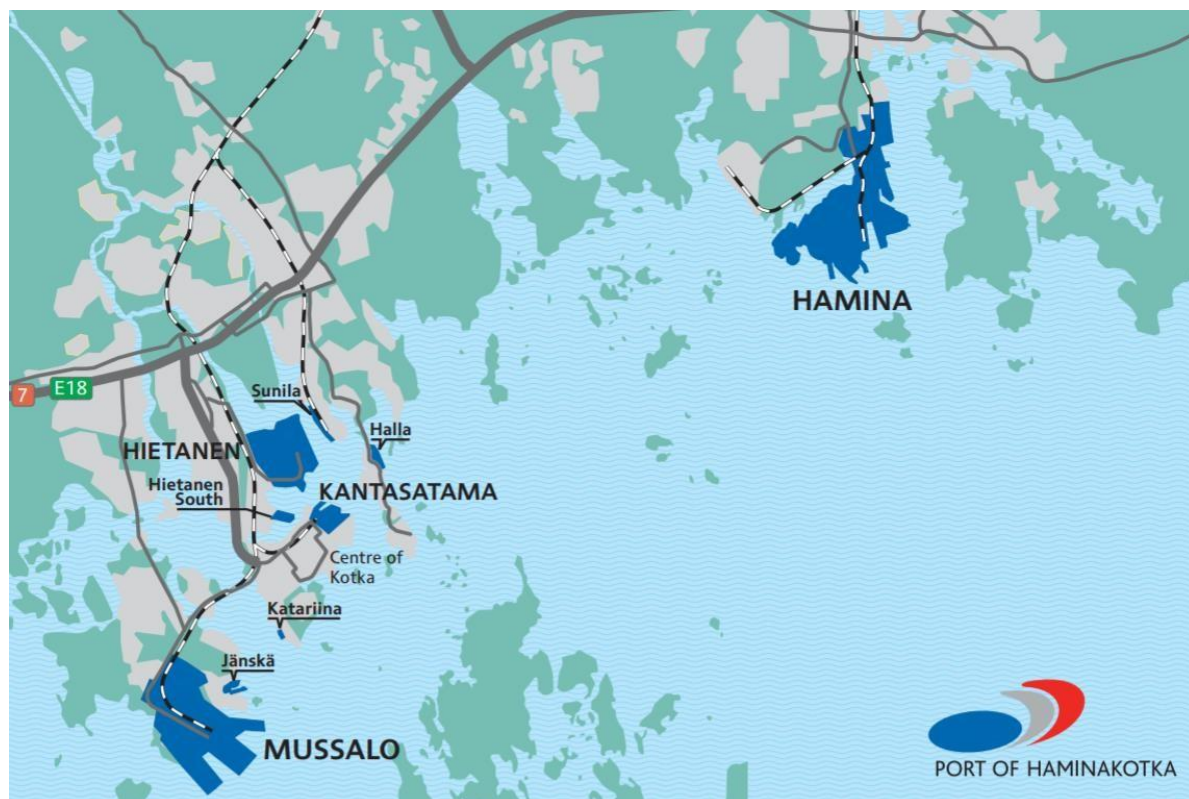
DHL Freight (Finland) Oy

+358 (0)20 533 105
www.dhl.fi

Finn-Mica Oy

Merituulentie 556
48310 Kotka
puh: 040 550 8994
www.finn-mica.com

Tällä hetkellä rautatieoperointia harjoittavat VR Transpoint ja Fenniarail Oy. HaminaKotkan Satama Oy on jakanut raidekapasiteetin hakemuksien perusteella keväällä 2017 koskien aikataulukautta 2019.



Kuva 40. Sataman kartta

4.14.2 Rautatietoimintaan liittyvät satamien varusteet

Useita nostureita ja muita lastinkäsittelylaitteita, jotka ovat ahtausyrityksien omistuksessa. HaminaKotka Satama Oy ei omista lastinkäsittelylaitteita.

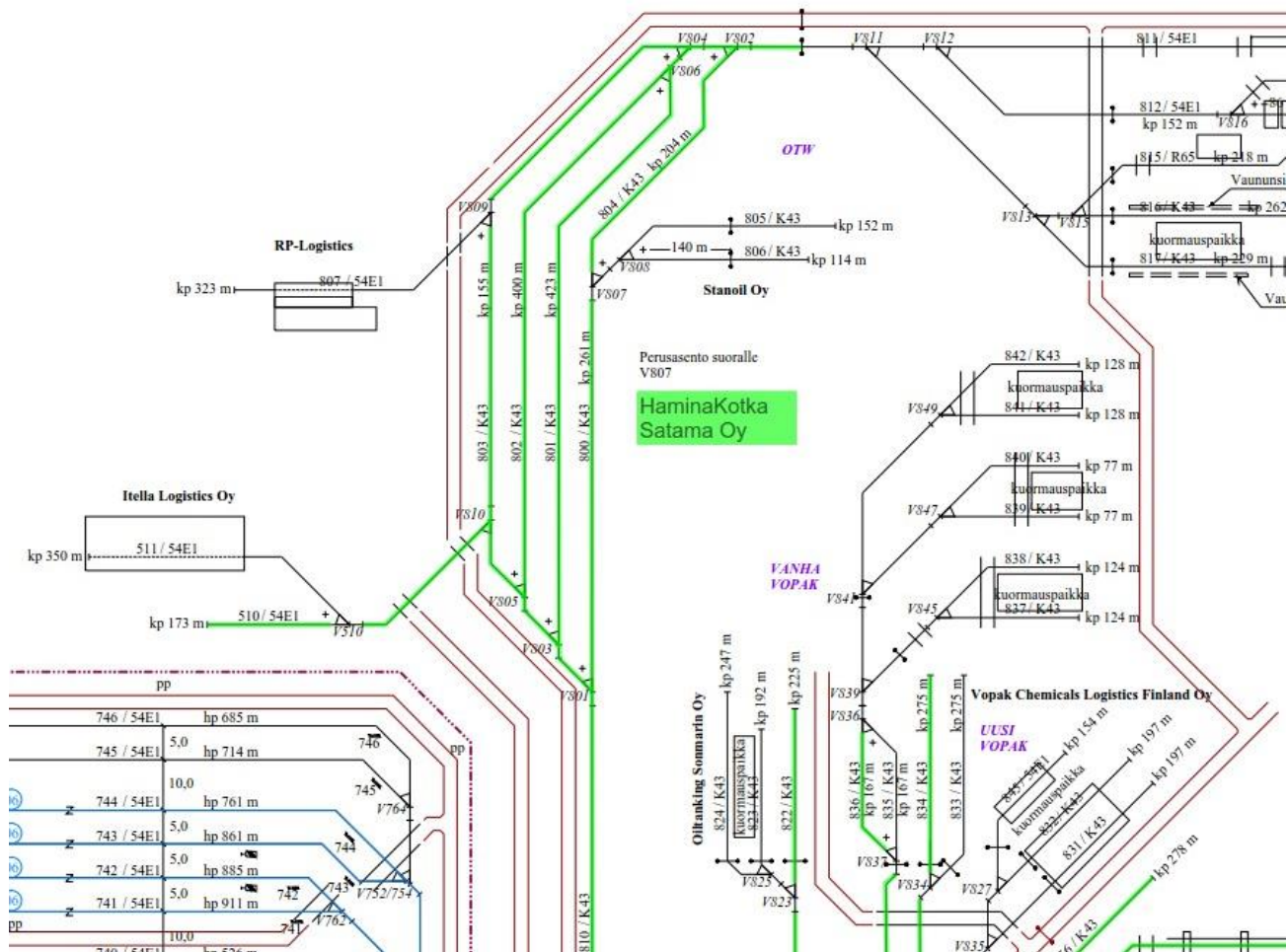
4.14.3 Sataman raiteiston kuvaus käyttötarkoituksineen

Alla on kuvattu raiteiden käyttötarkoitus satamanosittain eriteltynä.

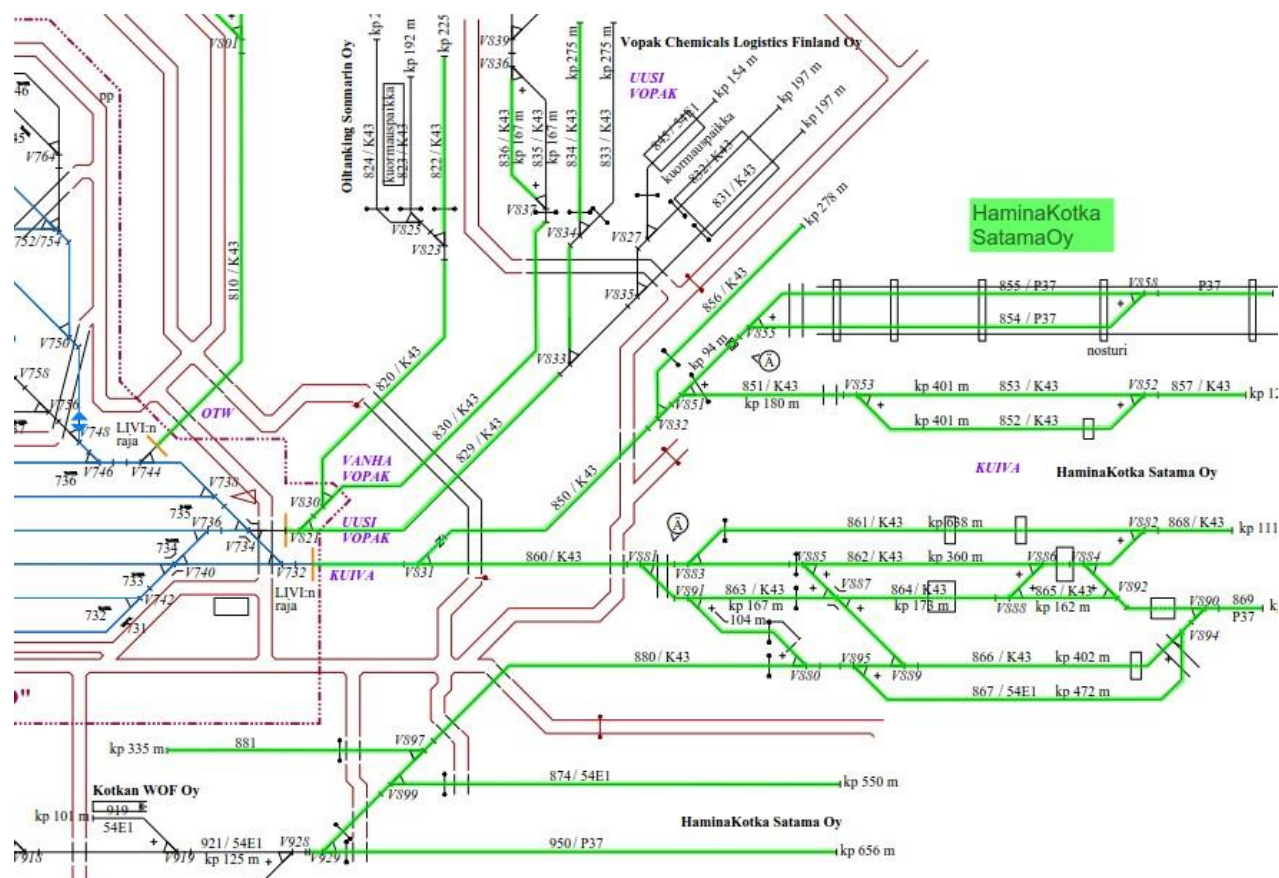
Taulukko 14. Raiteiden käyttötarkoitus: Mussalo.

Raide n:o	Käyttötarkoitus	Tyypillinen tuote	Terminaalioperaattori	Omistaja	Geneerinen
810	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
800-803	Yhdys- ja järjestelyraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
807	Kuormausraide	Vaihtelee	RP-Logistics Oy	RP-Logistics Oy	Kyllä
511	Kuormausraide	Vaihtelee	Posti Group Oyj	Posti Group Oyj	Kyllä
510	Kuormaus- ja pysäköintiraide	Vaihtelee	Vaihtelee	HaminaKotka	Kyllä
811-845	Kuormausraide	Nestemäinen irtolasti	Useita	Useita	Ei
850	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Ei
851-858	Valitse	Kuiva irtolasti	Fertilog Oy	HaminaKotka	Ei
860	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Ei
861-868	Kuormausraide	Kuiva irtolasti	Fertilog Oy	HaminaKotka	Ei
880	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Ei
881	Kuormausraide	Vaihtelee	Ei tietoa	HaminaKotka	Kyllä
874	Kuormausraide	Vaihtelee	Vaihtelee	HaminaKotka	Kyllä
950	Kuormausraide	Kontteja	Vaihtelee	HaminaKotka	Kyllä
910	Yhdysraide	--	--	Kotkan kaupunki	Kyllä
929	Kuormausraide	Ei tietoa	Lujatalo Oy	Lujatalo Oy	Kyllä
922	Yhdysraide	--	--	Kotkan kaupunki	Kyllä
928	Kuormausraide	Ei tietoa	NREP Finland Oy	NREP Finland Oy	Kyllä
926	Kuormausraide	Ei tietoa	TMP Terminals Oy	TMP Terminals Oy	Kyllä
919	Kuormausraide	Ei tietoa	NREP Finland Oy	NREP Finland Oy	Kyllä
918	Kuormausraide	Ei tietoa	ILP Group	ILP Group	Kyllä
920	Yhdysraide	--	--	Kotkan kaupunki	Kyllä
921	Yhdysraide	--	--	Kotkan kaupunki	Kyllä
922	Yhdysraide	--	--	Kotkan kaupunki	Kyllä
923	Yhdysraide	--	--	Kotkan kaupunki	Kyllä
930	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
931	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
932	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
939	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
933	Yhdys- ja järjestelyraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä

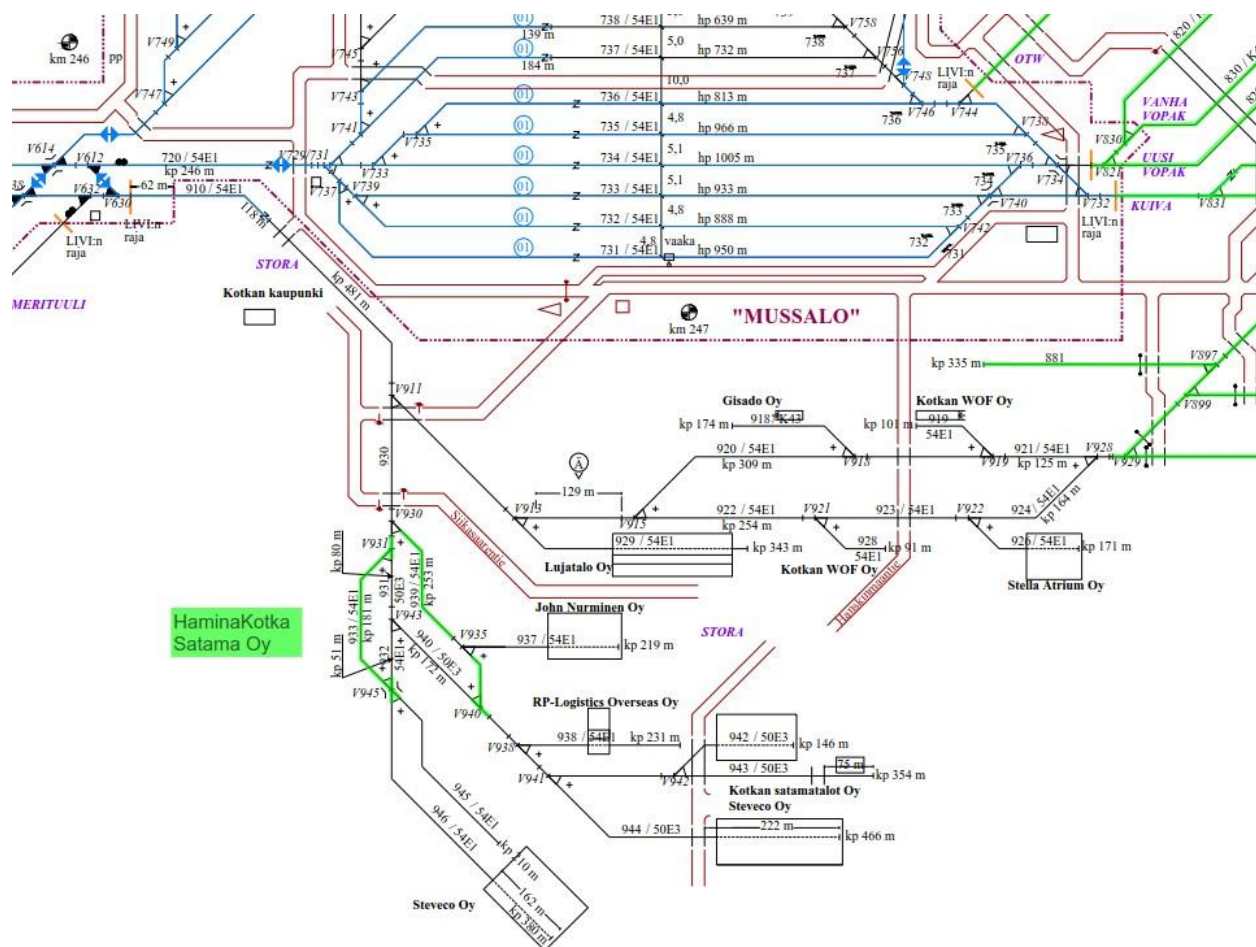
940	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka ja Kotkan kaupunki	Kyllä
945	Kuormaus- ja pysäköintiraide	Metsäteollisuus	Steveco/ Stora Enso	Kotkan kaupunki	Ei
946	Kuormausraide	Metsäteollisuus	Steveco/ Stora Enso	Kotkan kaupunki	Ei
944	Kuormausraide	Metsäteollisuus	Steveco/ Stora Enso	Steveco/ Stora Enso	Ei
943	Kuormaus- ja pysäköintiraide	Metsäteollisuus	Steveco/ Stora Enso	Kotkan kaupunki	Ei
942	Kuormausraide	Metsäteollisuus	Steveco/ Stora Enso	Steveco/ Stora Enso	Ei
938	Kuormausraide	Ei tiedossa	DSV Road Oy	Kiinteistö Oy Kotkan Hanskinmaantie 18 Oy	Kyllä
937	Kuormausraide	Ei tiedossa	John Nurminen Oy		Kyllä



Kuva 41. Mussalon sataman raiteistokaavio: Itäinen osa



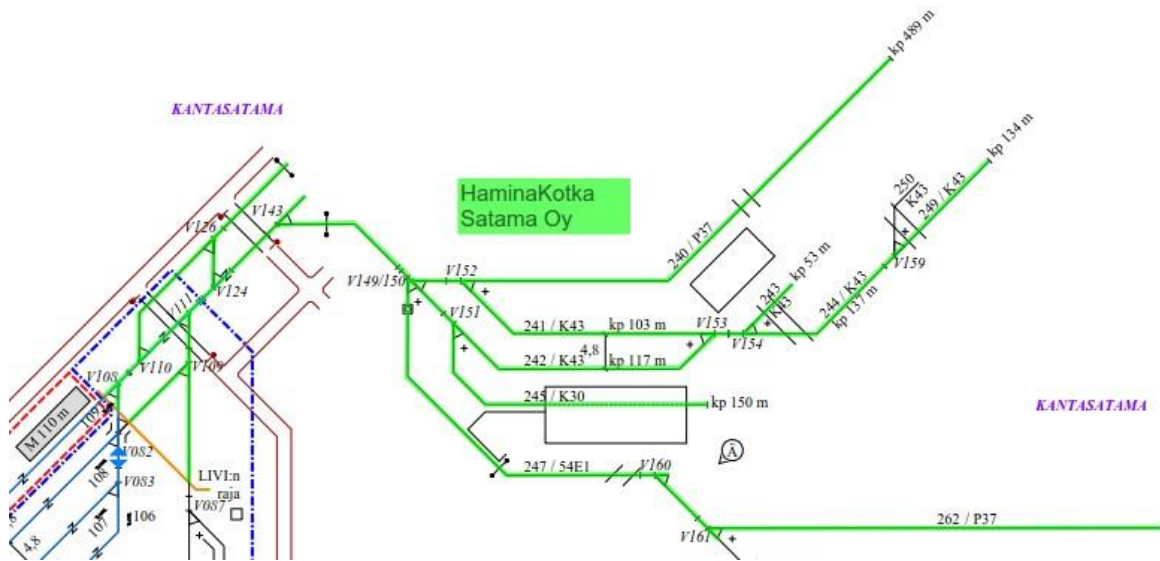
Kuva 42. Mussalon sataman raiteistokaavio: Laiturialue



Kuva 43. Mussalon sataman raiteistokaavio: Logistiikka-alue

Taulukko 15. Raiteiden käyttötarkoitus: Hietanen.

Raide n:o	Käyttötarkoitus	Tyypillinen tuote	Terminaalioperaattori	Omistaja	Geneerinen
049			Ei tiedossa	Ei tiedossa	
050	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Ei
052	Kuormausraide	Poistettu käytöstä	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Ei
055	Pysäköintiraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
056-058	Yhdys- ja järjestelyraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
059	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
060	Yhdys- ja järjestelyraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
065		Poistettu käytöstä		HaminaKotka	Ei
066-067	Kuormausraide	Irtolasti		HaminaKotka	Ei
400-401	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
402	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
409	Kuormausraide	Vaihtelee	Steveco	HaminaKotka Terminaalin sisällä Steveco	Kyllä
411-417	Yhdys- ja järjestelyraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
428	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
429	Yhdys- ja järjestelyraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
430	Kuormausraide	Vaihtelee	Steveco	HaminaKotka Terminaalin sisällä Steveco	Kyllä
431	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
432	Kuormausraide	Vaihtelee	Steveco	HaminaKotka Terminaalin sisällä Steveco	Kyllä
433	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
435	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä

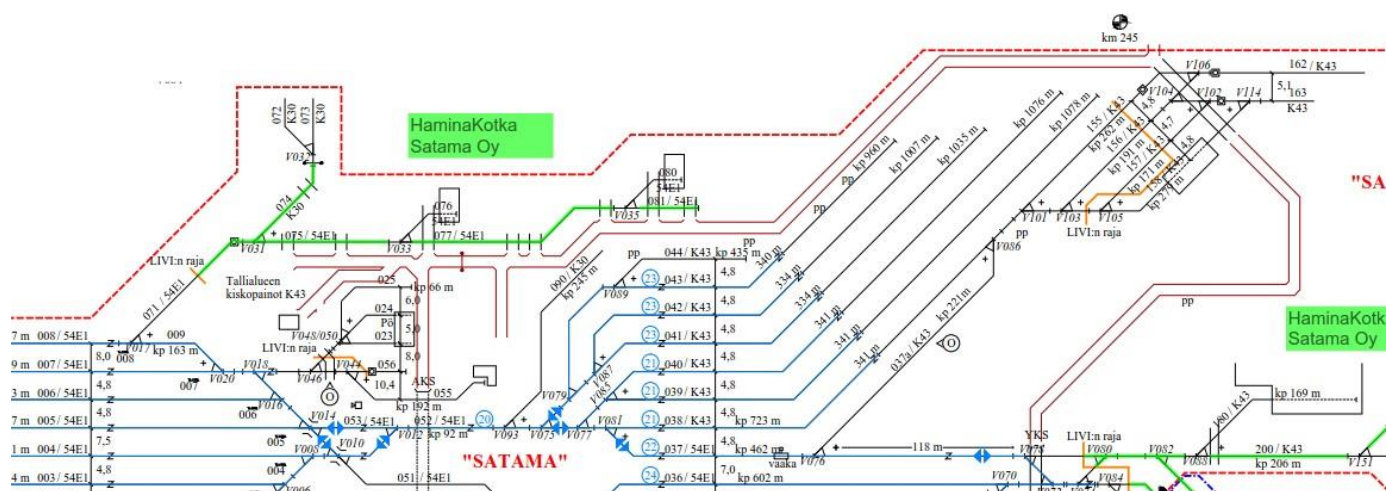


Kuva 45. Kantasataman raiteistokaavio

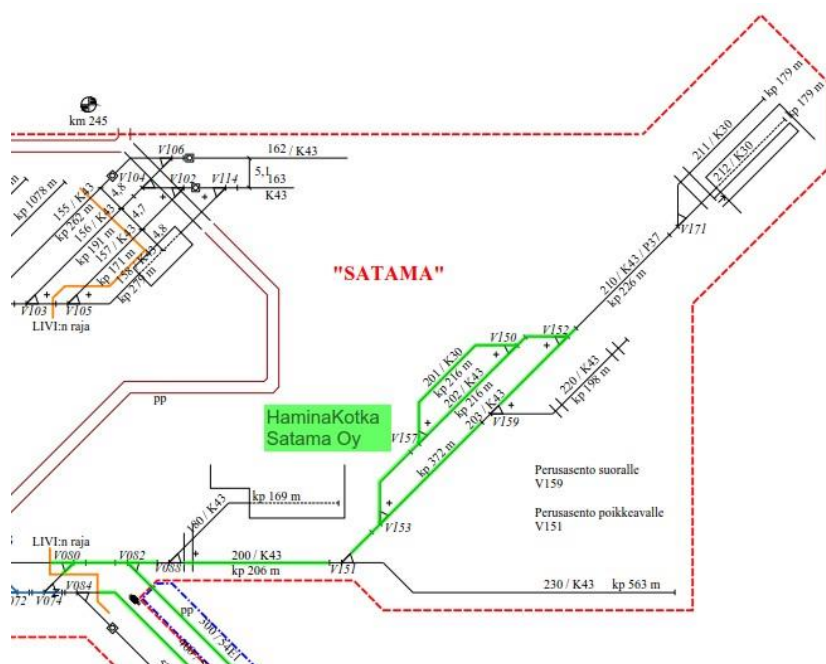
Taulukko 16. Raiteiden käyttötarkoitus: Hamina.

Raide n:o	Käyttötarkoitus	Tyypillinen tuote	Terminaalioperaattori	Omistaja	Geneerinen
071	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Ei
072		Ei käytössä	--		Ei
073		Ei käytössä	--		Ei
074	Yhdysraide	Ei käytössä	--	HaminaKotka	Ei
075	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Ei
076	Kuormausraide	Ei tiedossa	East Light Oy	East Light Oy	Ei
077	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Ei
080	Kuormausraide	Ei tiedossa	Maxi-Trans Oy	Maxi-Trans Oy	Ei
081	Pysäköintiraide	--	--	HaminaKotka	Ei
158	Kuormausraide	Romu	Uninova Oy	Uninova Oy	Ei
162-163		Purettu			Ei
180	Kuormausraide	Ei tiedossa	DHL	DHL	Ei
200	Yhdysraide			HaminaKotka	Ei
211-212	Kuormausraide	Irtolasti	Saimaa Terminals	Kotkan Satamatalot Oy	Ei
201-203	Pysäköintiraide	--	--	HaminaKotka	Ei
210	Yhdysraide	Irtolasti	Saimaa Terminals	Kotkan Satamatalot Oy	Ei
211	Kuormaus- ja pysäköintiraide	Irtolasti	Saimaa Terminals	Kotkan Satamatalot Oy	Ei
212	Kuormausraide	Irtolasti	Saimaa Terminals	Kotkan Satamatalot Oy	Ei
389	Kuormausraide	Metsäteollisuus	Hacklin Hamiko	Kotkan Satamatalot Oy	Kyllä
385-386	Kuormausraide	Metsäteollisuus	Ei tiedossa/vaihtelee	Kotkan Satamatalot Oy	Kyllä
388	Pysäköintiraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
387	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
387a	Kuormausraide	Metsäteollisuus	Vaihtelee	Kotkan Satamatalot Oy	Kyllä
381-384	Pysäköintiraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
311	Kuormaus- ja pysäköintiraide	Ei tiedossa	Nurminen Logistics Oy	Haminan satama-kiinteistöt Oy	Kyllä

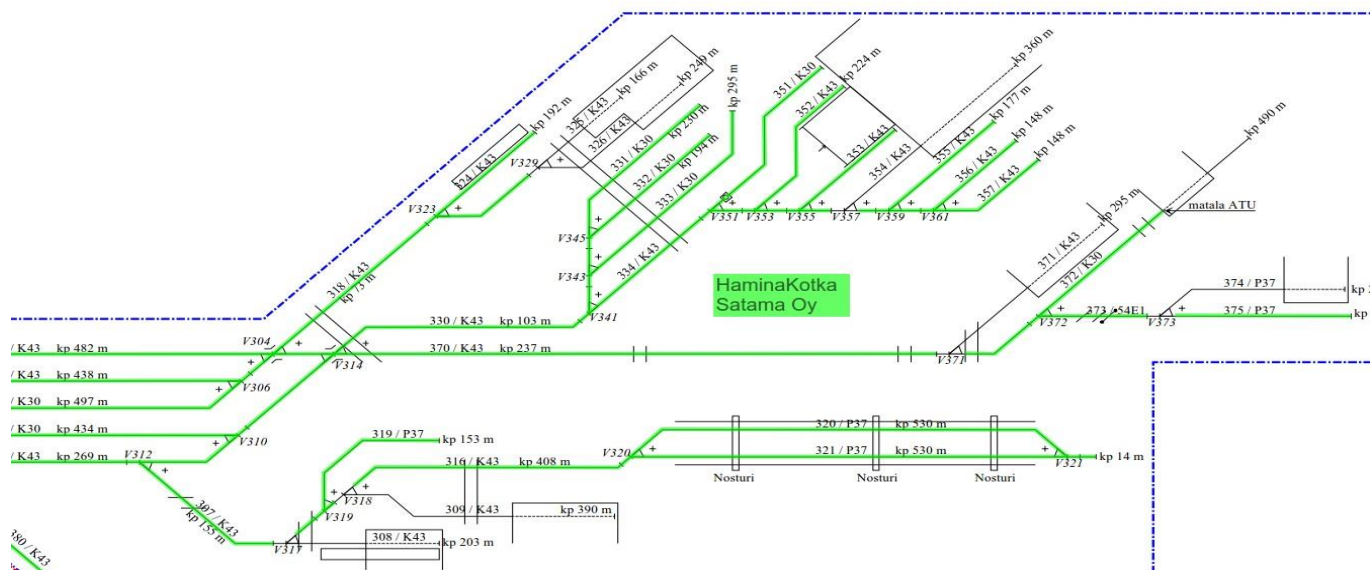
312	Kuormausraide	Metsäteollisuus	Vaihtelee	Haminan satama-kiinteistöt Oy	Kyllä
313	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
314-315	Kuormausraide	Metsäteollisuus	Vaihtelee	HaminaKotka	Kyllä
380	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
308	Kuormausraide	Ei tiedossa	Nurminen Logistics Oy	Haminan satama-kiinteistöt Oy	Kyllä
309	Kuormausraide	Ei tiedossa	Saimaa Terminals	Kotkan Satamatalot Oy	Kyllä
319	Kuormaus- ja pysäköintiraide	Ei tiedossa	Vaihtelee	HaminaKotka	Kyllä
316	Yhdysraide	Myös kuormaus-ta	Vaihtelee	HaminaKotka	Kyllä
320-321	Kuormausraide	Laiturilla; Vaihtelee	Vaihtelee	HaminaKotka	Kyllä
302-306	Yhdys- ja järjestelyraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
375	Kuormausraide	Vaihtelee	Vaihtelee	HaminaKotka	Kyllä
374	Kuormausraide	Vaihtelee	Centos	Centos	Kyllä
371	Kuormausraide	Irtolasti	Ei tiedossa	Haminan satama-kiinteistöt Oy	Ei
372	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Ei
372	Kuormausraide	Irtolasti	Ei tiedossa	Haminan satama-kiinteistöt Oy	Ei
370	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
330	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Kyllä
331-333	Pysäköintiraide	--	--	HaminaKotka	Ei
334	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Ei
351-353	Kuormaus- ja pysäköintiraide	Irtolasti	Baltic bulk	HaminaKotka	Ei
354	Kuormausraide	Irtolasti	Baltic bulk	Baltic bulk (?)	Ei
355-357	Kuormaus- ja pysäköintiraide	Vaihtelee	Vaihtelee	HaminaKotka	Ei
318	Yhdysraide	--	--	HaminaKotka	Ei
324	Kuormausraide	Vaihtelee	Vaihtelee	HaminaKotka	Kyllä
325-326	Kuormausraide	Irtolasti	Baltic bulk	Kotkan Satamatalot Oy	Ei



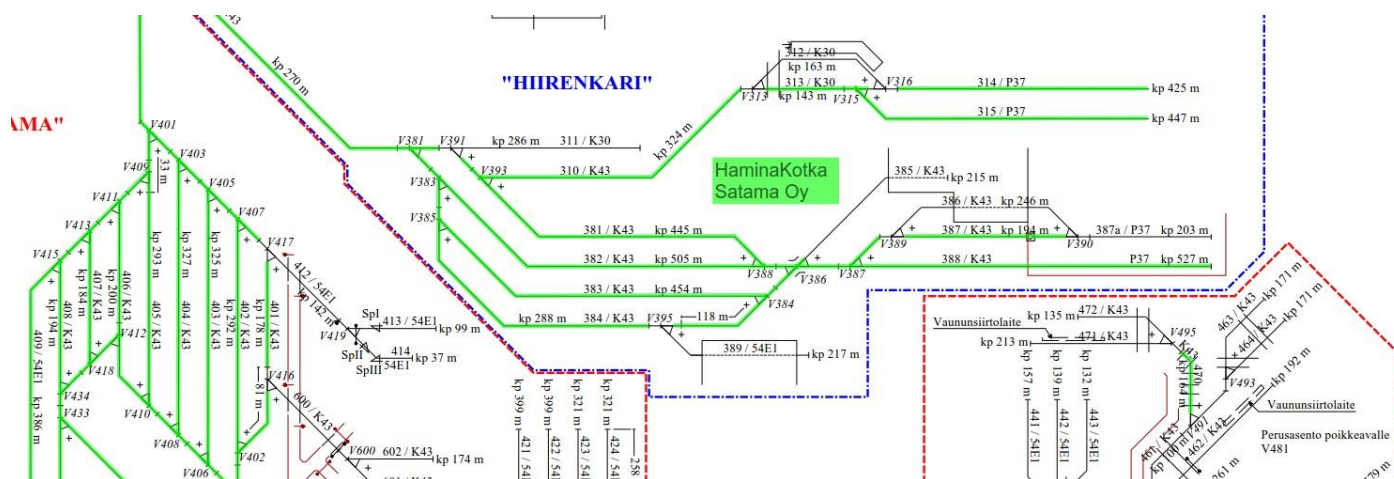
Kuva 46. Haminan sataman raiteistokaavio: Nuutniemi



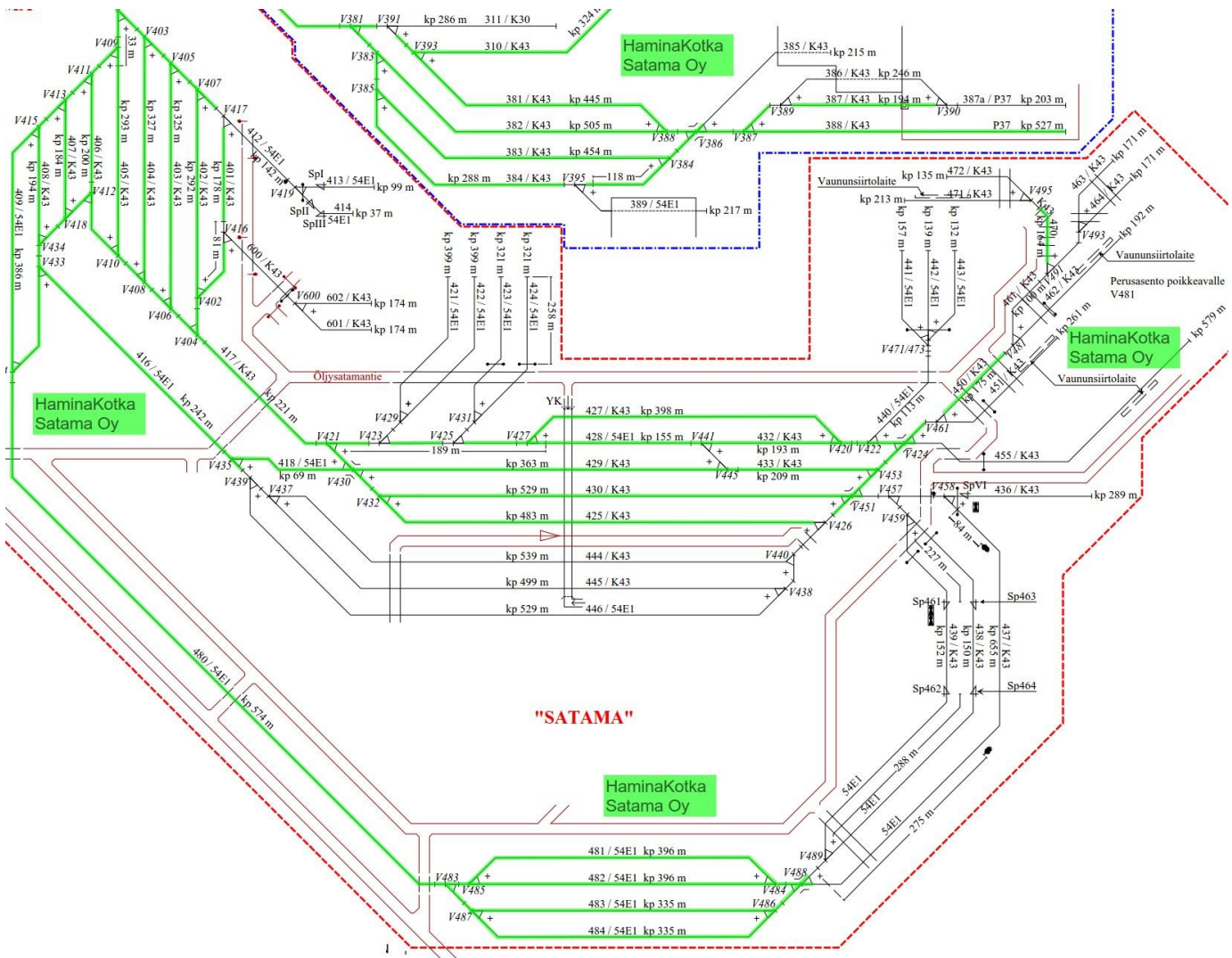
Taulukko 17.Haminan sataman raiteistokaavio: Nuutniemi



Kuva 47. Haminan sataman raiteistokaavio: Syväsatama itäosa



Kuva 48. Haminan sataman raiteistokaavio: Syväsatama länsiosa



Kuva 52: Haminan sataman raiteistokaavio: Hillonniemi

4.14.4 Satamassa sijaitsevat rautatieliikenteen palvelupaikat sekä lisä- ja oheispalvelut

Kuormausraiteet ja järjestelyraiteet on merkitty edelliseen taulukkoon ja raiteistokaavioon. Satamassa toimivat raideliikenteen käytössä olevat terminaalit on merkitty sataman yleiskarttaan. Niiden tavarankäsittelystä ja varastointipalveluista vastaa terminaalioperaattori. Rataverkon käytöstä ei peritä erillistä hintaa. Rataverkon käyttö sisältyy sataman käytöstä perittävään kulloinkin voimassa olevaan tavaramaksuun.

4.14.5 Ratakapasiteetin jakaminen

Ratakapasiteetin jakaminen on tehty kahden satamaan operoivan rautatieoperaattorin kanssa keväällä 2017 aikataulukauden 2019 osalta. Tarkemmat tiedot on esitetty sataman verkkoselostuksessa 2019.

Kapasiteetti jaetaan kapasiteettihakemusten yhteensovittamisesta käytyjen neuvottelujen jälkeen. Kapasiteetti, jota tarvitaan Satamassa suoraan laivaan/laivasta kuormattavalle/purettavalle tavaralle, katsotaan tärkeimmäksi.

Kapasiteetti, jota tarvitaan Satamassa laivaan/laivasta kuormattavalle/purettavalle ja tätä tarkoitusta varten varastoitavalle tavaralle, katsotaan toiseksi tärkeimmäksi.

Kapasiteetti, jota tarvitaan Satamassa varastoitavalle tai siirtokuormattavalle tavaralle, joka ei ole laivaan/laivasta kuormattavaa/purettavaa tavaraa katsotaan kolmanneksi tärkeimmäksi.

Rautatiealan koulutuslaitoksen koulutustoimintaa varten ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 913/2010 tarkoitetun hakijan kapasiteettitarve katsotaan vähiten tärkeäksi. Kaikille kapasiteettia hakeneille jaetaan kapasiteettia. Pällekkäiset kapasiteettitarpeet tarvittaessa sovitetaan lyhentämällä tai siirtämällä kapasiteettiajakajaksoja.

Yhteensovittamismenettely on neuvottelu, jossa Satama tarvittaessa ehdottaa vaihtoehtoisia kapasiteettia, joka eroaa haetusta kapasiteetista.

Rataverkosta ei peritä maksua.

5. VERTAILU MUIDEN MAIDEN TILANTEeseen

5.1 Yleistä

Vertailun tarkoituksena on saada käsitys, miten muiden maiden satamissa sääntelyyn piiriin kuuluvat asiat on hoidettu. Ruotsissa haastattelut suoritti Jonas Arlbrandt Rambollin Göteborgin toimistossa. Ruotsissa valittiin Göteborg ja Gävle niiden koon ja monipuolisen rautatieliikenteen takia.

5.2 Göteborg (Ruotsi)

Haastateltavat: Magnus Lundberg, COO APM Terminals ja Magnus Nordfeldt Manager Logistics, Port of Gothenburg.

Göteborg on Skandinavian suurin satama ja Ruotsin suurin vientisatama. Lähes 30 % Ruotsin ulkomaanliikenteestä kulkee Göteborgin kautta. Göteborgissa on kontti-, ro-ro-, matkustajaliikennettä sekä öljy ja energia terminaaleja. viennin ja tuonnin määrät ovat suurin piirtein samat. Kontteja käsitellään noin 644.000 TEU yksikköä vuodessa ja 40,8 miljoonaa tonnia tavaraa. Rautateillä on merkittävä rooli sataman toiminnassa; 70 tavarajunaa liikennöi satamaan ja satamasta joka päivä.

Göteborgin satama omistaa APM Terminalsin alueen. APM Terminals omistaa lastinkäsittelylaitteet. APM Terminalsilla on useita erilaisia asiakkuuksia; ne voivat olla esimerkiksi lastin omistajia, kontti-varustamoja ja huolitsijoita.

Göteborgin satamassa on useita rautatieliikenteen operaattoreita. APM Terminalsille on osoitettu rautatiekapasiteettia rautatieoperaattoreiden toiveiden mukaisesti. Terminaalioperaattori on vastuussa käsittelykapasiteetistaan.

Göteborgin sataman mukaan kysymys kapasiteetin niukkuuden jakamisesta on teoreettinen mutta tällaisessa tilanteessa terminaalioperaattorilla on vastuu oman terminaalinsa raidekapasiteetin jakamisesta. Raideoperaattorilla tai laivaajalla ei ole lakisäästäistä oikeutta vaatia kapasiteettia satamaterminaalista.

5.3 Gävle (Ruotsi)

Gävlen satama on Gävlen kunnan omistama satama. Gävlen odotetaan olevan Ruotsin kolmanneksi suurin konttisatama ja suurin itärannikolla. Satamassa on kahdeksan terminaalia, joissa käsitellään öljyjä, kemikaaleja, yhdistettyjä kuljetuksia, irtolasteja ja kontteja. Satamassa käy vuosittain noin 1000 laivaa ja sen kautta kuljetetaan noin 6 miljoonaa tonnia tavaraa.

Satama omistaa kaikki sataman raiteet. Kuka tahansa rautatieoperaattori voi liikennöidä satamaan mutta se edellyttää liikennöintisopimusta sataman kanssa. Hakemuksessa tulee esittää arvioitu vaunumäärä, veturityyppi ja halutut liikennöinti ajankohdat (esimerkiksi viikonpäivät). Tämän perusteella satama päättää kapasiteetin myöntämisestä ja sen perustella tehdään liikennöintisopimus. Satama veloittaa ratamaksun, joka perustuu vaunujen määrään. Terminaalioperaattori jakaa terminaalikapasiteettia ja päättää kuka voi liikennöidä terminaaliin.

Terminaalien lastinkäsittelystä ei ole olemassa yleistä hinnastoa. Terminaalioperaattori päättää veloituksista tapauskohtaisesti. Sataman mukaan ei ole olemassa veloitetta terminaalin julkiseen hinnastoon.

Satama omistaa terminaalit ja on vuokrannut ne terminaalioperaattoreille. Gävlessä on yksi pää-terminaalioperaattori, Yilport. Terminaalioperaattorilla on 25 vuoden sopimus sataman kanssa, jota voidaan myös jatkaa tarvittaessa.

Terminaalioperaattorilla on useita asiakkaita, jotka voivat olla lastin omistajia (tuotantolaitoksia) ja huolitsijoita. Satamassa toimii useita rautatieoperaattoreita.

5.4 Southampton (Iso-Britannia)

Haastateltu: Andrew Hallam MEng (Hons) CEng MICE, Project Engineer, Associated British Ports

Associated British Ports on satamanpitäjä ja operaattori, joka toimii 21 satamassa Englannissa, Skotlannissa ja Walesissa. Näihin satamiin kuuluvat Englannin suurin satama Immingham sekä toiseksi suurin satama Southampton. Tässä kappaleessa esimerkkinä on käsitelty Southamptonin sataman käytäntöjä, mutta vastaavat käytännöt ovat käytössä myös mm. Imminghamin satamassa.

Southamptonissa on DP Worldin operoima konttiterminaali, jonka kautta kulkee vuosittain noin 1,5 miljoonaa konttia (TEU). Sen vieressä satama-alueella on Freightliner operoima rautatiekonttiterminaali. DP Worldin konttilukit siirtävät kontteja satamakonttiterminaalin ja rautatiekonttiterminaalin välillä. Konttien lastinkäsittelyssä junavaunuihin ja junavaunuista käytetään RMG nostureita (Rail Mounted Gantry Cranes). Rautatiekonttiterminaalin kautta kuljetetaan noin 290.000 konttia vuosittain. Terminaalissa käsitellään päivittäin 15 junaa, joissa on yhteensä noin 430 vaunua. Lisäksi satamassa on ro-ro, kappaletavara ja irtolastiliikennettä. Southamptonin satamassa on myös Ison Britannian suurin risteilysatama.



Kuva 49. Freightliner terminaali Southamptonissa
(<https://www.freightliner.co.uk/location/southampton-maritime/>)

Southamptonissa Associated British Ports (ABP) toimii satamanpitäjänä, joka vuokraa maa-alueita operaattoreille. ABP omistaa sataman maa-alueet ja raiteet; myös raiteet varastoissa ja terminaaleissa. Varastojen ja terminaalien operaattorit ovat vuokranneet alueen ja rakennukset raiteineen.

Satamassa terminaalioperaattorit vastaavat ratakapasiteetin jakamisesta kaupallisilla periaatteilla. Terminaaleilla ei ole julkista hinnastoa vaan yritykset hinnoittelevat palvelut asiakaskohtaisesti. Hinnoitteluun vaikuttaa mm. asiakassuhde ja volyymit.

Satamassa oleva tila on nykyään ahdas. Nykyisellään sinne ei juuri mahdu uutta operaattoria. Uutta operaattoria varten tulisi rakentaa uusia raiteita. Nykyisten operaattoreiden mahdollisuus ottaa uu-

sia asiakkaita on operaattorikohtaista ja päätös perustuu kaupallisiin periaatteisiin; yksinkertaistaen kaupallisesti parempi asiakas saa kapasiteettia terminaalista.

Satama ulkopuolella oleva rataverkko on National Railin omistama ja operoima. Senkin kapasiteetin käyttöaste on hyvä ja hitaiden rahtijunien (varsinkin satunnainen liikenne) sovittaminen aikatauluihin on haastavaa.

6. YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

6.1 Yleistä

Tässä työssä tutkituissa satamissa satama-alueiden rataverkosta, sen hallinnoinnista ja kapasiteetin jaosta vastaavat satamayhtiöt. Yksittäisiä rataosia on muutamissa satamissa operaattoreiden ja kiinteistöyhtiöiden omistuksessa tai hallinnassa. Yleensä sataman läheisyydessä on Liikenneviraston ratapiha, josta raide jatkuu sataman raiteena satamaan. Nämä yhdysraiteet ovat sataman tai kaupungin omistuksessa.

Satama-alueen maat ovat joko satamayhtiön omistuksessa tai vuokrattuna satamayhtiön omistavalta kaupungilta. Satama-alueen varastot, kentät ja kalusto voivat olla joko satamayhtiön tai operaattoreiden omistuksessa. Tästä on erilaisia malleja satamittain. Mikään satama ei kuitenkaan vastaa raideliikenteen lastinkäsittelystä ja varastoinnista, vaan niistä vastaavat satamissa toimivat satama- ja terminaalioperaattorit.

Logistiikkapalveluiden ja siihen liittyvän infrastruktuurin ylläpitäminen ovat satamanpitäjän sekä satama- ja terminaalioperaattoreiden liiketoimintaa, jolle on saatava kokonaisuutena positiivinen tulos ja osinkotuottoja omistajille. Lähtökohtaisesti yritykset tarjoavat palveluita kaupallisilla periaatteilla ja uudet asiakkaat ovat toivottuja. Hinnat eivät perustu hinnastoihin, vaan ne neuvotellaan tapauskohtaisesti. Hintaan vaikuttavat esimerkiksi asiakassuhteen pituus, kuljetettava tuote ja volyymit.

Selvitysten perusteella satamissa ei ole havaittavissa esteitä useiden rautatieoperaattoreiden liikennöintiin. Päinvastoin, lähes kaikki satamayhtiöt ja operaattorit toivovat uusien raideoperaattoreiden tulevan markkinoille. Käytännön liikenteen ohjaus on sovittavissa operaattoreiden välisellä viestinnällä ja mahdollisissa riitatilanteissa päätökset tekee rataverkon haltija, yleensä satamayhtiö. Muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta satamien rataverkolla on runsaasti vapaata ratakapasiteettia. Junien käsittely raiteilla on mahdollista, mutta käytännössä vapaa kapasiteetti on riippuvainen laivaliikenteen, sataman laitureiden ja kenttäalueiden kapasiteettitilanteesta.

Satama- ja terminaalioperaattoreille ei ole merkitystä sille, mikä kuljetuspalvelun tarjoaja (auto tai juna) kuljettaa tuotteet varastoon tai varastosta. Käytännössä terminaalien palveluja myydään siten, että palveluja haluava asiakas ottaa yhteyttä terminaalioperaattoriin ja ostaa tältä haluamansa palvelun. Mikäli terminaalin kapasiteettia ei ole vapaana, pyrkii terminaalioperaattori sitä järjestämään esimerkiksi ostamalla/vuokraamalla tarvittavaa kalustoa tai palveluja muilta toimijoilta tai rakentamalla lisää terminaalikapasiteettia. Muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta satamissa on jopa runsaasti vapaata kapasiteettia. Sen takia uudet asiakkaat ovat haastattelujen perusteella tervetulleita ja terminaalioperaattoreilla on halu myydä heille tarvittavia palveluja.

Yleensä asiakkaiden kanssa tehdään useampivuotisia sopimuksia.

Mikäli asiakas haluaa itse vastata terminaalissa lastinkäsittelystä ja jos se on mahdollista, se ottaa yhteyttä sataman rataverkon haltijaan (satamayhtiöön). Kunkin sataman rataverkon kapasiteetin jaosta on tiedot kappaleissa 4.x.5 ”Ratakapasiteetin jakaminen ja hinnoittelu”, joiden mukaan toimitaan.

Ruotsissa lähtökohtana on, että terminaalioperaattori määrittelee mitkä operaattorit liikennöivät terminaaliin ja miten kapasiteetti jaetaan. Kapasiteetin jakamisessa yhteistyö sataman ja Trafikverketin kanssa on keskeisessä roolissa. Joissakin terminaaleissa peritään erillistä vaunukohtaista ratamaksua. Esimerkkikohteena olevassa APM terminaalissa ratamaksua ei peritä.

Satamat ovat laajoja logistisia keskittymiä, missä kaikki logistiikan toimintaelementit ovat läsnä. Raideliikenne on vain yksi osa tätä kokonaislogistista ketjua. Satamalainsäädäntö, kilpailulainsäädäntö sekä useat muut säännökset ml. rautatielaki määrittelevät sataman toimintaa. Lisäksi sataman toimintaan vaikuttavat vahvasti ammattiliittojen sopimukset, joissa määritellään mm. tarkasti mitkä henkilöt ja miten eri toimintoja satama-alueilla voidaan harjoittaa.

6.2 Satamien kapasiteettitilanteesta

Suomen satamien rautatieliikenne kappaletavaran kuljetuksessa on suhteellisen vähäistä. Suurin osa kuljetuksista liittyy metsäteollisuuden vientiin. Irtolastin osalta kuljetetaan suuria volyymejä. Rautatie on kuitenkin satamalle tärkeä infrastruktuurin osa. Rata nostaa sataman statusta ja mahdollistaa kilpailun suurivolyymisista tuotteista. Yleisesti ottaen satamat toivovat lisää rautatieliikennettä ja siinä ei ole havaittavissa järjestelmään tai operointiin liittyviä esteitä. Jotkin satamat, kuten Loviisa ja Kaskinen, ovat olleet tilanteessa, jossa valtion rataverkoston ylläpito ei ole taloudellisesti mielekästä. Tällöin vaarana on rautatieyhteyden purkaminen.

Radan rakentaminen ja ylläpitäminen on kallista ja edellyttää kohtuullisen suurta liikennemäärää. Täysin kustannusvastaava hinnoittelu raideliikenteen osalta voi nostaa rautatiekuljetuksien kustannukset useissa tapauksissa liian suuriksi, joka vähentäisi raideliikennettä ja raideliikenteen termiinaaleja. Tämä sama koskee pääpiirteissään myös laivasatamien rakentamista ja ylläpitoa.

Suomen satamista ainoastaan HaminaKotkan Mussalon satamanosassa on tilanne, jossa kapasiteetin käytössä on merkittävästi järjesteltävää. Tässäkään kysymys ei ole rautatieyhteyksien välisestä kapasiteetin jaosta vaan Liikenneviraston ratapihan riittämättömyydessä ja toisaalta vaununkierroksen tehostamisesta (vaunut viipyvät satamassa liian pitkään). HaminaKotkan satama pyrkiikin laajentamaan Liikenneviraston Kotolahden ratapihaa.

Suomessa on paljon satamia ja ne sijaitsevat suhteellisen lähellä toisiaan. Periaatteessa jokaiselle terminaalille löytyy toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja joko samasta satamasta tai läheisestä satamasta.

6.3 Hinnoittelu

Suomen satamissa ei ole käytössä erillistä ratamaksua satamaliikenteelle. Joillakin satamilla on käytössä erillinen radan tavaramaksu tuotteille, jotka eivät kulje laivalaiturin kautta (eli normaalia tavaramaksua ei voida periä). Lainsäädännön mukaan kuitenkin ainoa radan käytöstä perittävä maksu on ratamaksu. Esimerkiksi Rauman satama on tähän jo varautunut (tosin ratamaksu on hinnastossa nyt 0,00 €). Tämän ratamaksun tarkoituksena ei ole korvata laivalaiturin käyttöön liittyvää tavaramaksua vaan se on mahdollista periä niiltä toimijoilta, jotka eivät käytä laivalaituria. Laivalaiturin kautta kulkevasta tavarasta peritään tavaramaksua, joka kattaa kaikki infrastruktuurikulut.

6.4 Geneerisen liikenteen määrittely

Rautatiealan sääntelyelin määritteli työn alussa periaatteet, joiden mukaan jokainen Suomen sataman ja siihen liittyvän alueen geneerisen liikenteen terminaali tai varasto rautatieyhteydellä on direktiivin tarkoittama terminaali. Satama- ja logistiikkatoimijat eivät olleet perehtyneet yksityiskohtaisesti lainsäädännön määritelmiin, mutta yleisesti ottaen vaatimuksia yleisestä julkisesta hinnoittelusta ja kapasiteettivarausoikeuden ulottamisesta yksittäiseen terminaaliin tai varastoon pidettiin kohtuuttomana ja vastoin nykyistä kauppatapaa.

Suomessa on useita satamia, joiden käyttöä laivaaja voi kilpailuttaa (Satama ja terminaaliooperaattori). Lähes kaikissa satamissa on useita terminaaliooperaattoreita, joiden valitseminen voidaan kilpailuttaa. Rautatieoperaattoreilla on vapaa pääsy kaikkiin satamiin ja terminaaleihin, joihin heidän asiakas eli laivaaja (tavaranomistaja) rautatieoperaattorin määrää.

Konsultti ei näe estettä siinä, että satamien raiteista ei peritä erillistä maksua. Tavaramaksu peritään tavarasta, joka puretaan laivasta tai lastataan laivaan. Konsultti ei havainnut mitään, jonka perusteella satamissa olisi ongelmia rautatieliikenteen kapasiteetin jakamisessa, hinnoittelussa tai markkinoille pääsyssä.

6.5 Suositukset

Nykyinen keskustelu sääntelystä aiheuttaa hämmennystä satamissa ja alan toimijoissa. Säännösten noudattaminen esitetyssä muodossa tulee vaatimaan kauppatapojen muutoksia. Tästä syystä sääntelyä tulisi täsmentää. Muiden EU:n sääntelyelimien tulkintatapojen vertailu voisi olla myös hyödyllistä ja sen avulla voisi myös perustella Suomen sääntelyelimen tulkintaa alan toimijoille.

Yksittäisten terminaalien kapasiteetin jakamiseen mahdollisesti liittyvä velvoite tuskin tulee muuttamaan toimintaa käytännössä (kapasiteettia tuskin vaaditaan sääntelyn perusteella). Käytännössä yksittäiselle terminaalille löytyy aina vaihtoehtoinen terminaalijono joko muualta satama-alueelta tai naapurisatamasta. Mittava tiedottaminen on kuitenkin tarkoituksenmukaista varsinkin, jos yksittäisiltä terminaaliooperaattoreilta edellytetään julkista hinnoittelua.

Työn aikana tehtyjen selvitysten ja eri toimijoiden kanssa käytyjen keskustelujen perusteella konsultti suosittelee, että satamien logistiikkaketjusta luokitellaan rautatieliikenteeseen kuuluviksi osiksi satamien rautatiepalvelut, satama-alueen ja sen terminaalien tai kenttien yhdys-, pysäköinti-, järjestely- ja kuormausraiteet sekä raideliikenteellä kuljetettujen tavaroiden käsittelyyn suoraan liittyvä välivarastointi, jonka tarkoituksena on tavarantoimituksen edelleenkuljetus satamasta.

Liikennöintikäytännöt sekä vaihtotyöoperointi toimivat nykyisellään hyvin eikä työn aikana noussut esiin muutostarpeita. Satamilla on valmiudet ottaa vastaan useita rautatieoperaattoreita, joiden liikennöinti ja vaihtotyöoperointi voidaan hoitaa nykyisillä käytännöillä.