

MATKARAPORTTI 8.3.2016

ASTANA & KHORGOS, KAZAKSTAN 28.2.-5.3.2016

Kouvola Innovation Oy järjesti Fact-finding matkan Kazakstaniin 28.2.-5.3.2016. Matkan tarkoituksena oli edistää Suomi-Venäjä-Kazakstan-Kiina rautatieliikenteen kuljetuskäytävän toteuttamista, jossa Kouvolla Suomen merkittävimpänä rautatieliikenteen keskittymänä voi ja tulee jatkossa olla aktiivinen rooli. Kinnon ja Kymenlaakson Liiton lisäksi matkalle osallistuvat myös LUT:n, Tullin ja Suomen Moskovan suurlähetystön edustajat.

Taustaa:

Kazakstan on aktiivisesti mukana Kiinan käynnistämässä ”Uusi Silkkitie” – projektissa, jonka tarkoitus on rakentaa kuljetusyhteyksiä rauta- ja maanteitse mm. Länsi-Kiinan ja Euroopan välille. Kazakstanista on näin ollen muodostumassa ko. reitille rahtiliikenteen merkittävä kauttakulkumaa ja logistiikkakeskus. Maa on panostanut ja panostaa edelleen merkittäviä summia kuljetusinfrastruktuurin parantamiseen.

Silkkitien taloudellinen vyöhyke ei pidä sisällään vain kuljetusyhteyksiä, vaan kyse on myös energiayhteistyöstä eli energiainfrastruktuurin rakentamisesta maiden välille. Kiina rahoittaa hanketta vastikään perustetun Asian Infrastructure Investment Bankin (AIIB) sekä erillisen Silkkitie-rahaston avulla. Näiden kautta Kiinalla on tarjota rahoitusta infrastruktuuriprojekteille jopa 140 miljardin dollarin edestä.

Euroopan eri maat ovat kiinnostuneita uudesta kuljetusreitistä ja näköpiirissä on kilpailua siitä, mikä tulee olemaan reitin läntinen päätepiste. Suomen kannalta on tärkeää, että myös Pohjois-Eurooppa on mukana Silkkitiereittien kohteena. Sama raideleveys Kazakstanista Suomeen puoltaa Suomen reittiä, mutta tietoisuus tästä faktasta on vähäinen ja sitä on levitettävä aktiivisesti. Rautatiekuljetusten myötä rahdin kuljetusaika Kiinasta Eurooppaan saattaa supistua jopa 30 vuorokautta verrattuna merirahtiin. Hinnalla rautatiekuljetukset eivät kuitenkaan pysty kilpailemaan.

Matkaohjelma:

Sunnuntai ja maanantai 28.2.-29.2. lennot Helsinki-Moskova-Astana. Lentoyhteyksien ja aikaeron (+4h) takia perillä maanantai-iltana 29.2.

Tiistai-Torstai 1.-3.3. Astanassa tapaamiset Kazakstanin rautatieyhtiön johdon, Suomen, Ruotsin, Latvian ja Viron suurlähetystöjen edustajien sekä logistiikkayritys Airport Management Groupin edustajien kanssa.

Torstaina 3.3. siirtyminen lentäen Astanasta Almatyyn, jonka jälkeen yöjunalla Almatysta Altynkoliin ja Khorgosiin, Kazakstanin ja Kiinan rajalle.

Perjantaina 4.3. Altynkol & Khorgos. Tapaamiset Khorgosin kehittämisprojektien johdon kanssa sekä tutustuminen Kazakstan/Kiina rajaterminaalialueeseen. Paluumatka yöjunalla Khorgosista-Almatyyn ja 5.3. lennot Almaty-Moskova-Helsinki.

Tapaamiset Astanassa 1.-3.3.

Rautatieyhtiö Kazakhstan Railways / KTZ Express Multimodal Companyn tapaamisessa Astanassa 1.3. delegaatiota isännöivät pääjohtaja **Sanzhar Yelubajev**, myynnistä- ja markkinoinnista vastaava varapääjohtaja **Erzhan T. Zhakishev**, konttikuljetusosaston johtaja **Zhaslan Khamzin** sekä lukuisa joukko yhtiön toimihenkilöitä. Pääjohtaja Yelubajev kertoi, että vuodesta 2011 lähtien on tehty 40 koekuljetusta rautateitse Kiinasta Eurooppaan ja että asian taustana on Kiinan uusi Silkkitie-hanke. Shanghai satama on tärkeä logistiikkakeskus, josta kuljetukset sisämaahan hoidetaan.

Delegaatiomme esitteli Suomen ja Kymenlaakson kiinnostuksen Silkkitie-hankkeen mukaisiin rautatiekuljetuksiin ja että Kouvolalla Suomen merkittävimpänä rautatieterminaalina voisi olla tässä erityinen rooli. Tärkeää on löytää kuljetettavaa molempiin suuntiin. Kiinasta tuodaan joka tapauksessa erilaisia tuotteita Eurooppaan. Paluukuljetukset Suomesta Kiinaan voisivat ensi vaiheessa sisältää mm. metsäteollisuuden tuotteita kuten selluloosaa, tai koneita ja laitteita tms.

Pääjohtaja Yelubajev totesi, että Kazakstan Railways on kiinnostunut tästä mahdollisuudesta avata yhteys Pohjois-Eurooppaan. Tarvitaan lisää tiedonvaihtoa ja idean jatkokehittelyä. Rautatieyhtiö on valmis omasta puolestaan esittelemään konseptia kiinalaisille kumppaneilleen. Yelubajev totesi myös, että olisi hyvä saada aikaan pilottiprojekti, jonka tavoitteena tulee olla testikuljetuksen järjestäminen Suomesta Kiinaan esim. seuraavan puolen vuoden kuluessa. Rautatieyhtiön edustajat ovat myös valmiit vierailemaan Suomessa ja esittelemään reitin mahdollisuuksia suoraan vientiyrityksille. Kinno järjestää ko. tapaamiset. Kinnon edustajat esittivät Yelubajeville myös kutsun saapua puhujaksi vuoden 2017 RailForumiin Kouvolaan.

Suomen suurlähetystö järjesti delegaatiolle informaatio- ja keskustelutilaisuuden 2.3. johon osallistuivat suurlähettiläs **Ilkka Räisänen**, suurlähettilään sijainen, ensimmäinen sihteeri **Anniina Koivula-Olstad**, varakonsuli **Tuija Soininen** sekä lähetystön muuta henkilökuntaa. Tilaisuudessa vieraili myös Ruotsin suurlähettiläs **Christian Kamill**. Viron suurlähetystöstä osallistui lähetystöneuvos **Erkki Veissmann** ja Latvian lähetystöstä toinen sihteeri **Inga Graudina**.

Delegaatio esitteli jälleen matkan tarkoituksen, eli tavoitteen kehittää rautatiekuljetuksia Suomesta Venäjän ja Kazakstanin kautta Kiinaan ja päinvastoin. Ruotsin lähettiläs oli erityisen kiinnostunut asiasta ja näki, että ruotsalaiset voisivat olla hyvinkin mukana tämän reitin kehittämisessä ja lupasi nostaa asian esille seuraavan päivän tapaamisissaan Tukholmassa. Tilaisuudessa mukana olleiden neljän maan edustajien kokoonpanossa oli mielenkiintoista huomata, kuinka suomalaisilla on rakentavin ote Venäjän suuntaan viittaavassa yhteistyössä, kaikista siihen liittyvistä vaikeuksista huolimatta. Baltian maiden edustajat olivat toki myös kiinnostuneita reitin kehittämisestä, mutta korostivat myös siihen (erityisesti Venäjään) liittyviä ongelmia, jotka vaihtelevat maasta toiseen. Viro, Latvia ja Liettua voidaan yhtäältä nähdä kilpailijoina, mutta toisaalta heidän kanssaan on todennäköisesti löydettävissä yhteistyömahdollisuuksiakin ko. logistiikkapalveluita kehitettäessä. Tärkeimpinä kumppaneina pohjoisen reitin osalta on kuitenkin nähtävä Ruotsi ja mahdollisesti Norja.

Tapaamiset Altyngkolissa ja Khorgosissa 4.3.

Uusi Silkkitie – projektin myötä niin Kiina kuin Kazakstan ovat investoimassa voimakkaasti maiden välisen raja- ja erityistalousalueen Khorgosin kehittämiseen. Khorgos on vastikään nimetty presidentti **Nazarbajevin** toimesta yhdeksi Kazakstanin prioriteetti projekteista.

Altynkolin rautatieraja-asemalla asemapäällikkö esitteli delegaatiolle junien siirtokuormausta. Neljä 50 tn:n pukkinosturia ja suuri määrä kurottajia ratapihalla antoivat selkeän kuvan, että Kazakstan panostaa mittavasti infrastruktuurin kehittämiseen. Kiinan raideleveys (1435 mm) poikkeaa kazakstanilaisesta (siis myös venäläisestä ja suomalaisesta 1524/1520 mm), joten siirtokuormausta on välttämätön. Fyysinen konttien siirtokäsittely kazakstanilaisten ja kiinalaisten junien kesken osoittautui nopeammaksi toimenpiteeksi kuin tulli- ja rahtikirjadokumenttien siirtäminen rajan yli, joka tapahtuu edelleen manuaalisesti. Kiinan puoleisessa Khorgosissa on samanlainen asemakokonaisuus peilikuvana ja kooltaan kaksinkertaisena. Asemalta lähdettäessä delegaatiolle näytettiin rakenteilla olevaa tuhansien kilometrien pituista keskeneräistä moottoritietä, jonka läntiseksi päätepisteeksi mainittiin Pietari.

KTZE Khorgos Gatewayn toimitiloissa tavattiin ko. yhtiön johtoa ja pidettiin pitkä palaveri toimitusjohtaja **Karl Gheysenin** ja hänen esikuntansa kanssa. Gheysen on belgialainen logistikko, joka keskustelun kuluessa oivalsi Suomen reitin ja sen tarjoamat mahdollisuudet myös omalle yhtiölleen, kun hänelle selvisi, että Suomessa on 1520-rataleveys. Gheysen mm. totesi, että suurten rahtivirtojen siirtyminen esim. merireitiltä Silkkitielle vie aikaa enemmän kuin 1-2 vuotta. Gheysenille esitettiin myös kutsu Kouvolan RailForumiin 2017.

Khorgosin kuivasatama on moderni uusi 150 ha:n terminaali autiomaassa, jonka rakentaminen alkoi vuonna 2014. Sekä Kiinan että Kazakstanin raideleveyden mukaiset raiteet kuivasatamaan olivat valmiina. Kahta 45 tonnin pukkinosturia asennettiin ja terminaaleja rakennettiin parhaillaan. Yhdessä Altynkolin ja Kiinan Khorgosin ratapihojen kanssa kuivasataman kapasiteetti tuntui nyt vielä tyhjänä ollessaan ylimitoitetulta. Tavoitteeksi mainittiin 0,5 milj TEU:n konttimäärän käsittely vuodessa, mutta hallintorakennusta lukuun ottamatta kaikki muut rakennukset olivat vielä keskeneräisiä, kaikki uudet koneet käyttöön ottamattomia sekä konttikentät ja varastot tyhjiä. Kuivasataman lisäksi tilaa oli varattu hiekka-arolta vielä 300 ha teollisuus- ja business-puistolle sekä lentokentälle.

Päivän viimeinen käyntikohde oli maantierajanylityspaikalla sijaitseva **Khorgosin vapaakauppa-alue**, joka sijaitsee Kiinan ja Kazakstanin raja-alueella, rajanylityspaikkojen välissä, molemmin puolin rajaa. Kyseessä on kauppakeskusalue, johon mennään passi- ja tullitarkastuksen läpi, mutta josta toisen maan asukas tai matkailija ei pääse pidemmälle toiseen maahan sisään ilman viisumia. Vapaakauppa-alueella voi oleskella viisumitta 30 vuorokautta. Kauppakeskusalueen Kiinan puoleinen osa (raja oli merkitty maahan maalatulla viivalla) oli jo pitkälle rakennettu ja kaupallisia palveluita saatavilla. Asiakkaita ilmeisesti odotetaan enimmäkseen Kiinasta. Kiinan puoleinen Khorgos on rakentunut pikkukylästä pilvenpiirtäjäkaupungiksi, joka siis sijaitsee lähestulkoon keskellä erämaata. Kazakstanin puolella Khorgosin vapaakauppa-alue oli vielä pääosin rakentamaton, mutta paikallisten kehittäjien usko asiaansa näytti olevan vahva.

Loppupäätelmänä voidaan todeta, että edellytykset säännölliselle Khorgos-Kouvola konttijunaliikenteelle ovat olemassa. Suomen kilpailuetu on sama raideleveys koko matkalle, verrattuna Keski-Euroopan reittiin, jossa tarvitaan toinen siirtokuormausta Kiinasta tulevalle rahdille. Paluurahti puolestaan nähdään kilpailuetuna Baltian maihin nähden. Paluurahtia voisi olla ensi vaiheessa Suomen ja Ruotsin bulkkituotteet, kuten sellupaalit ja muu puu- ja metsäteollisuuden tuotanto, sekä mahdollisesti koneet ja laitteet. Kouvola Innovation jatkaa aiheeseen liittyvää selvittelyä, etenkin kustannustason osalta.

Kotka, 8.3.2016

Toni Vanhala
Kansainvälisten asiain päällikkö

Osallistujat:

Olli-Pekka Hilmola, professori, LUT Kouvola

Martti Husu, toimitusjohtaja, Kouvola Innovation Oy

Tommi Kivilaakso, lähetystöneuvos, Suomen Moskovan suurlähetystö (Tulli)

Simo Päivinen, kehittämisspällikkö, Kouvola Innovation Oy

Pasi Toivanen, tulliliitarkastaja, Tulli, Ulkomaankauppa- ja verotusosasto

Toni Vanhala, kansainvälisten asiain päällikkö, Kymenlaakson Liitto

