



Liiketoimintasuunnitelma 2010



SISÄLTÖ

1	TIIVISTELMÄ	3
2	LÄHTÖKOHTATILANNE.....	3
2.1	Perustiedot.....	3
2.2	Historia.....	3
2.3	Omaisuus.....	4
3	SATAMAN TOIMINTA	5
3.1	Liikeidean sisältö	5
3.2	Sataman hallinto ja tehtävät	6
3.3	Satamamaksut	7
3.4	SWOT	8
3.5	Portfolioanalyysi	8
4	SISÄISET RESURSSIT	10
4.1	Liikelaitos Kemin Sataman palveluorganisaatio ja hallinto	10
4.2	Toimintajärjestelmä	10
4.3	Sataman johtoryhmä	11
4.4	Henkilöstö	11
5	MARKKINATILANNE	12
5.1	Markkinatilanne yleisesti	12
5.2	Markkinatilanne alueellisesti	13
5.3	Asiakkaat.....	14
5.4	Kilpailijat	15
6	STRATEGISET VALINNAT.....	15
6.1	Markkinointistrategia	15
6.2	Sataman yhteys kaupunkistrategiaan	17
7	RAHOITUS JA TALOUSSUUNNITELMA	18
7.1	Sataman rahoitus.....	18
7.2	Taloussuunnitelmavuodet	19
8	RISKIT.....	19
8.1	Toimintaympäristön riskit.....	19
8.2	Oman toiminnan riskit	19
9	TULEVAISUUS	20
9.1	Kaivoshankkeet.....	20
9.2	Vihreä ajattelu	21
9.3	Yhtiöittäminen	22

1. TIIVISTELMÄ

Tässä liiketoimintasuunnitelmassa käsitellään Kemin Sataman toimintaa vuonna 2010. Kemin Satama on Suomen pohjoisin satama ja se on perustettu vuonna 1869. Satama tuottaa Pohjois-Suomen teollisuudelle ja pk-sektorille riittävät, toimintavarmat ja ajanmukaiset ydinpalvelut, jotka ovat kustannuksiltaan kilpailukykyiset ja osaavan henkilöstön tuottamat. Satama toimii kunnallisena liikelaitoksena ja on yksi Kemin kaupunkikonsernin osa. Satamalla on oma liikekirjanpito, joka liitetään Kemin kaupungin konsernitilinpäätökseen.

Sataman tärkeimmät tuontituotteet ovat öljytuotteet, raakapuu, pigmentit, tärkkelys ja lipeä ja vientituotteet paperi, selluloosa, kraftliner, sahatavara ja fluting. Satama palvelee pääasiassa suurasiakkaita eli paikallista metsä- ja kaivannaisteollisuutta, varustamoja, satamaoperaattoreita, polttoaine- ja kemikaalivarastojia sekä toimittajia.

Sataman markkinatilanne on muuttumassa, jos Kolari-Pajalan kaivoshankkeet toteutuvat. Vuonna 2012 malmia olisi tarkoitus laivata Kemin Satamasta kaksi miljoonaa tonnia ja kasvattaa laivausmäärää noin viiteen miljoonaan tonniin vuoteen 2014 mennessä. Tavoitteena on kuulua Suomen kymmenen suurimman sataman joukkoon.

Sataman toimintaympäristön riskeihin kuuluvat hyvin vahvasti paikallisen metsäteollisuuden tulevaisuus sekä emoyhtiön eli Kemin kaupungin taloudellinen kantokyky.

Tulevaisuuden toiminnassa on hyvin olennaisessa ja näkyvässä osassa ns. vihreä ajattelu ja uusiutuvien energiantuotantomenetelmien käyttö. Sataman tulevaisuuden näkymiin kuuluu myös mahdollinen liikelaitoksen yhtiöittäminen.

2. LÄHTÖKOHTATILANNE

2.1 Perustiedot

Nimi: Liikelaitos Kemin Satama Sijainti: Ajoksentie 748 94900 Kemi Perustamisvuosi: 1869 Yritysmuoto: Kunnallinen liikelaitos Toiminta-alue: Pohjois-Suomi
--

2.2 Historia

Kemin Satama on perustettu samanaikaisesti kuin Kemin kaupunki vuonna 1869. Tuohon aikaan kaupungeilla oli ns. privilegio-oikeus pitää yleissatamaa ja määrittää sataman tarjoamista palveluista maksuja. Tämä oikeus kumottiin 1.1.1995, jonka

jälkeen vain valtioneuvosto on voinut antaa uuden sataman perustamisoikeuden Suomessa. Nykyisin satamat perivät julkisoikeudellisia maksuja.

Ajoksen syväsatamaa alettiin rakentaa vuonna 1939. Suomen olosuhteissa merisatamien perustaminen on aina vaatinut suuria kustannuksia ja ponnistuksia. Keminsatamat ovat olleet ympäri vuoden liikennöitävissä vuodesta 1971 lähtien.

2.3 Omaisuus

Keminsataman omaisuuteen kuuluvat Ajoksen satamassa satama-alueen sisään jäävä maa- ja vesialue sekä kiinteä omaisuus lukuun ottamatta Ajoksen satamassa toimivien yritysten kiinteistöomaisuutta ja kalustoa. Alue on määritetty Ajoksen asemakaava- ja tonttijaossa, joka on saanut lainvoiman 8.8.2001. Käyttöomaisuuden arvo taseessa 31.12.2009 oli 19 657 758,68 €.

Maa- ja vesialueet/liikenneväylät

- Satama-alue laitureineen 771 114 m²
- Öljysatama-alue laitureineen 361 659 m²
- Vesialue 1 134 863 m²
- Laiturit
 - 1, jossa paikat 1, 2, 3 ja 4
 - 2, jossa paikat 5, 6 ja 7
 - 3, jossa paikat 8 ja 9
 - 4, jossa paikat 10 ja 11
- Päällystettyjä kenttiä n. 21 ha
- Tiet (päällystetyt ja sorapintaiset)
- Rautateitä n. 4 km
- Öljysatama-alue
- Aallonmurtaja

Kiinteistöt

- Satamatalo
- Satamarakennuksen toimisto- ja sosiaalilarakennus
- Varastorakennuksia 2 kpl
- Satamavalvojen toimisto- ja sosiaalilarakennus
- Ns. lukusalirakennus
- Kalasataman kalankäsittely- ja sosiaalilarakennus
- Kalasataman 3 varastorakennusta
- Palovesipumppaamorakennus
- Öljysatama-alueella olevat putkilinjat, jotka rajoittuvat öljysatama-alueella toimivien yritysten vuokra-alueiden rajoille

Muuta

- Kiskonosturit 2 kpl (ei enää käytössä)
- J/M Jääsalo
- J/M Ulla
- J/M Ahti
- J/M Sampo
- Muuta pienempää irtainta omaisuutta

3. SATAMAN TOIMINTA

3.1 Liikeidean sisältö

Liikeidea

Satama tuottaa Pohjois-Suomen teollisuudelle ja pk-sektorille riittävät, toimintavarmat ja ajanmukaiset ydinpalvelut, jotka ovat kustannuksiltaan kilpailukykyiset ja osaavan henkilöstön tuottamat.

Toiminta-ajatus

Satama tuottaa Pohjois-Suomen elinkeinoelämälle toimintavarmat ja ajanmukaiset ydinpalvelut.

Toimintaympäristön muutokset 2010 – 2013

LASA 2-vaiheen YVA ja yleissuunnitelma valmistuvat vuoden 2010 loppuun mennessä ja sataman uuden osan rakentaminen alkaa. Puunjalostusteollisuuden maailmanlaajuinen rakennemuutos aiheuttaa perinteisissä satamatoiminnoissa 2-3 vuoden toiminnallisen ja tuotannollisen miinus kasvun. Vuonna 2012 saatetaan olla ennätysvuoden 2007 tuotannollisissa luvuissa. Pohjois-Kalotin ja Euroopan välisen liikenteen lisääntymiseen on varauduttava. Konkreettisenä kehittämisalueena on edelleen pidettävä Sarana-aluetta.

Visio 2012

Kemin Satama on nykyaikainen ja toimintavarma sertifioitu logistiikkaketjun osa Pohjois-Kalotin ja Euroopan välillä.

Visio 2013

Kemin Satama on nopein ja luotettavin reitti Pohjois-Kalotin alueelle. Se on myös Perämeren tehokkain nykyaikainen ja monipuolinen satama, jonka tuottamat palvelut ovat laadukkaita, toimintavarmoja ja kilpailukykyisiä.

Arvot

Toimintaa ohjaavat periaatteet ovat turvallisuus, luotettavuus, kehittyvyys ja liiketaloudellisuus.

Toiminnassa tapahtuvat muutokset

2011

- YVA ja yleissuunnitelma ovat valmiita, uusien laitureiden ja logistiikan rakentaminen alkaa (LASA 2)

2012

- LASA 2-vaiheen toteutus jatkuu, malmikuljetukset Ajoksen satamasta alkavat

2013

- LASA 2-vaiheen rakentaminen jatkuu, malmikuljetukset Ajoksen satamasta kasvavat

3.2 Sataman hallinto ja tehtävät

Hallinto

Satama toimii kunnallisena liikelaitoksena ja on siten yksi Kemin kaupunkikonsernin osa. Satamalla on oma liikekirjanpito, joka yhdistetään kaupungin konsernintilinpäätökseen. Yhtiöittäminen on tulevaisuudessa yksi mahdollisuus.

Satama toimii kunnallisena yleisenä satamana ja sen toimintaa ohjaavat yleisen sataman toimintaperiaatteet ja satamajärjestys sekä Kemin Sataman johtosääntö ja toimintasääntö. Lisäksi Kemin Satama noudattaa Kemin kaupungin konsernin antamia ohjeita. Yleisen sataman toiminta perustuu lakiin 953/75. Kemin Satama toimii hallintoviranomaisena ja se vastaa viranomaistehtävistä kulloinkin voimassa olevien lakien, asetusten ja säädösten mukaisesti.

Sataman tehtävät

- riittävien, ajanmukaisten ja kustannustehokkaiden satamapalvelujen turvaaminen asiakkaille
- huolehtia sataman hallinnosta, toiminnasta ja markkinoinnista
- huolehtia johtokunnassa käsiteltävien asioiden valmistelusta ja täytäntöönpanosta
- suorittaa satamaliikenteeseen liittyvät liikelaitos Kemin Satamalle kuuluvat tehtävät

- suorittaa liikelaitos Kemin Satamalle kuuluvat viranomaistehtävät
- huolehtia ISPS-koodin mukaisista turvajärjestelyistä
- huolehtia liikelaitos Kemin Sataman hallussa olevista rakennuksista, maa- ja vesialueista, koneista ja kalustosta sekä irtaimistosta,
- huolehtia sataman suunnittelusta, rakennuttamisesta, rakentamisesta ja tarvittavien lupien hankinnasta
- suorittaa kaikki toiminnot sertifioidussa Toimintajärjestelmässä määriteltyjen laatu-, työturvallisuus- ja ympäristökriteerien mukaisesti

Satamajohtajan tehtävät

Satamajohtaja huolehtii operatiivisesta johtamisesta eli tehtävänä on

- johtaa ja valvoo liikelaitos Kemin Sataman toimintaa sekä huolehtia sataman toimintavalmiudesta ja resurssien riittävydestä
- johtaa sataman kehittämiseen liittyvää suunnittelutoimintaa
- valvoo osastojen toimintaa ja ohjeistaa osastojen päälliköitä
- valvoo johtokunnan käsiteltäväksi tulevien asioiden valmistelua ja johtokunnan päätösten täytäntöönpanoa
- huolehtia siitä, että liikelaitos Kemin Sataman palveluhinnasto on sekä perusteiltaan että tasoltaan ajanmukainen ja kilpailukykyinen
- päättää tasapuolisesti palveluhinnaston maksuista annettavista alennuksista silloin kun alennuksen antaminen on liikenteen saamiseksi välttämätöntä tai kun se muuten on sataman kokonaisedun mukaista
- päättää johtokunnan hyväksymän taloussuunnitelman ja Kemin kaupungin hankintaohjeistuksen puitteissa hankinnoista ja pienehköistä investoinneista niissä tapauskohtaisissa rajoissa, jotka johtokunta on asettanut
- pitää riittävästi yhteyttä liikelaitos Kemin Sataman kannalta tärkeisiin julkisiin ja yksityisiin sidosryhmiin
- hyväksyä kaikki laskut
- tehdä liikelaitos Kemin Satamaa koskevat sopimukset ja kirjoittaa nimi
- valita ja irtisanoa työntekijät
- suorittaa muut johtokunnan määräämät tehtävät

3.3 Satamamaksut

Kemin Satama on kunnallinen liikelaitos, joka perii julkisoikeudellisia maksuja ja yksityisoikeudellisia palvelumaksuja satamankäyttäjiltä.

Julkisoikeudellisia maksuja ovat tavaramaksu, alusmaksu ja öljyjättemaksu ja näillä maksuilla rahoitetaan sataman yleishallinto, kunnossapito, investoinnit ja tuloutetaan peruspääoman korko Kemin kaupungille.

Yksityisoikeudellisia palvelumaksuja ovat laivojen irrotus- ja kiinnitysmaksut, jätehuoltomaksu, hinaus- ja jäänmurto/tilaukset sekä nosturien käyttömaksut ja näillä

maksuilla katetaan kyseisistä toiminnoista syntyneet kulut sekä kerätään koneiden ja laitteiden tulevat investointivaraukset.

Maksun suorittaja on tavaran kotimainen haltija, aluksen asiamies, varustamo tai tavarasta kuljetuksen aikana vastaava, ellei toisin sovita.

Johtokunta hyväksyy vuosittain liikelaitos Kemin Sataman palveluhinnaston.

3.4 SWOT

Kemin Sataman SWOT

Vahvuudet	Heikkoudet
<ul style="list-style-type: none"> - satama sijaitsee lähellä metsäteollisuuden tuotantolaitoksia - satamaan tehdyt investoinnit takaavat sataman kilpailukyvyn - satamassa työskentelevien työntekijöiden korkea ammattitaito ja hyvä työteho - hyvät liikenneyhteydet ja liikennetiheys - nykyaikainen konekalusto ja toimiva sataman infrastruktuuri 	<ul style="list-style-type: none"> - sataman sijainti, mikäli metsäyhtiöt keskittävät tuotantoaan lähemmäksi uusia markkina-alueita - konttiliikenteen supistuminen - osa tavaravirroista ohuita - nykyinen hallintomalli -> riskipääoman puuttuminen - yksipuoliset tavaravirrat
Mahdollisuudet	Uhat
<ul style="list-style-type: none"> - satama-aluetta helppo laajentaa - transitoliikenne (läpikulkuliikenne) Venäjälle - yhteistyön kehittäminen muiden satamassa toimijoiden välillä - markkinoinnin tarkka kohdentaminen 	<ul style="list-style-type: none"> - metsäteollisuuden globaali muutos - metsäteollisuuden ja muun toiminnan sopeutuminen samaan satamaympäristöön - päätökset kuljetusstrategioista tehdään kaukana kotisatamasta - lyhyet kuljetussopimukset - jäänmurtajakapasiteetin riittävyys

3.5 Portfolio-analyysi

Suomen satamien kautta tapahtuvan viennin ja tuonnin kokonaisliikennemäärä on kasvanut 1960 luvulta lähtien lineaarisesti 2-3 % vuosittain. Kokonaisliikennemäärä oli vuonna 2008 noin 100 miljoonaa tonnia. Vuonna 2009 tapahtui historiallinen taantuma, joka vei tuosta liikennemäärästä noin 20 %. Kyseinen muutos näkyi myös Kemin Satamassa, jolloin liikenne romahti sekä viennin että tuonnin osalta noin 25 %. Perinteinen puunjalostusteollisuus todennäköisesti pääsee vuoden 2008 tuotantolukuihin vuonna 2014, mutta toisaalla jotkut povaavat ettei entisiin lukuihin päästä koskaan perinteisten tuotteiden osalta.

Kemin Satama hakee kasvua liikenteeseen Pohjois-Suomen ja Pohjois-Ruotsin uusien kaivoshankkeiden myötä. Uudet rautakaivokset Kolari-Pajala -alueella tuottanevat

seuraavien 20 vuoden aikana vuosittain noin 5 miljoonan tonnin lisäliikenteen, joka ohjautuu Kemin Ajoksen sataman kautta maailman markkinoille. Muut kaivoshankkeet tukevat tätä kasvuennustetta.

Kemin Sataman markkinaosuus paikallisen teollisuuden ja Lapin muun pk-sektorin tuonnin ja viennin osalta on kohtalaisen hyvä, mutta ns. kotisatama-astetta pitää nostattaa nykyisestä. Teollisuuden osalta kotisatama-aste on noin 70-80 % ja pk-sektorin osalta parantamisen varaa on huomattavasti.

Markkinoinnin suuntaamiseen oikeisiin tahoihin kiinnitetään paljon huomiota. Henkilöstön osaamiseen ja uusien asioiden hallintaan tulee panostaa entistä enemmän koulutuksen ja uusrekrytoinnin avulla.

Kemin Satama elää entistä enemmän globaalimmassa maailmassa ja siksi kumppanuuksien hallinta merkitsee entistä parempaa asioiden hallintaa esim. englannin kielellä. Tämä on jo nyt haaste ja tulevaisuudessa entistä merkityksellisempi.

Pidämme kiinni johtavasta roolista sataman pitäjänä. Kehitämme satamaa yleisenä, toiminnoiltaan ja kumppanuuksiltaan laajentuvana logistiikkaketjun osana.

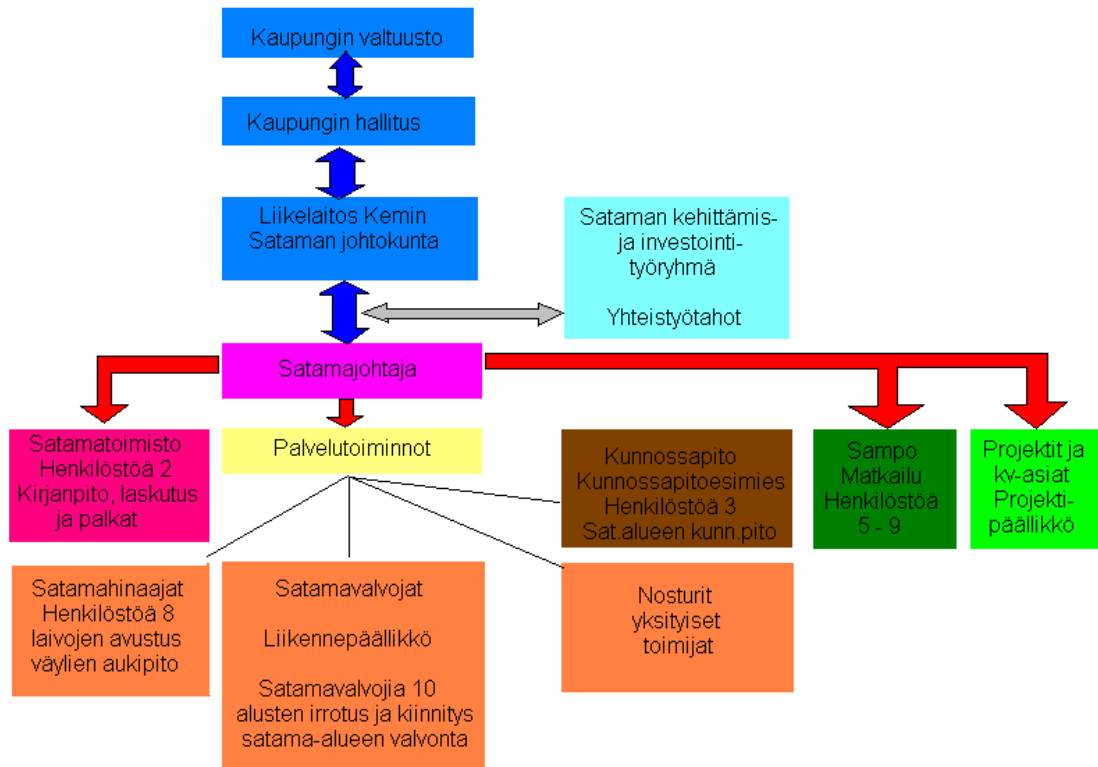
Kehitämme satamaa monipuolisemman palvelutarjonnan suuntaan. Satama tarjoaa uudenlaiset toimivat ratkaisut myös Bulk-liikenteelle.

Lypsämme eli palvelemme nykyisiä asiakkaitamme hyvin ja saatavilla palvelumaksuilla kehitämme satamatoimintoja ja infrastruktuuria.

Lopetamme niitä toimintoja omana toimintona, joihin investointivarat eivät riitä. Siirrymme mahdollisiin kumppanuuksiin, esim. yhtiöittämisen myötä.

4. SISÄISET RESURSSIT

4.1 Liikelaitos Kemin Sataman palveluorganisaatio ja hallinto



4.2 Toimintajärjestelmä

Kemin Satamalla on käytössä toimintajärjestelmä, joka kattaa kaikki sataman tarjoamat palvelut. Toimintajärjestelmä pitää sisällään toiminnan ohjeistukset ja seurannan.

Toimintajärjestelmä on laadittu ISO 9001:2008 laatustandardin ja ISO 14001:2004 ympäristöstandardin ja OHSAS 18001:2007 työterveys- ja – turvallisuusstandardin vaatimusten mukaisesti.

Auditoinnit suoritetaan joka vuosi. Vuoden 2010 auditointiohjelmaan kuuluu seuraavat prosessit ja asiat: turvallisuusriskikartoitus sataman työturvallisuudesta, aluspalveluista, laivojen avustamisesta, kunnossapitopalveluista, Sammon varustamisesta (ISM:n sisäinen auditointi) sekä johtamisesta.

Sataman toimintajärjestelmästä kerrotaan tarkemmin Kemin Sataman toimintakäsikirjassa (laatu, ympäristö, turvallisuus).

4.3 Sataman johtoryhmä

Liikelaitos Kemin Satamalla on virkasuhteinen satamajohtaja. Lisäksi satamalla on johtoryhmä, joka koostuu eri osastojen henkilöstön edustajista.

Satamalla on seuraavat osastot ja vastuuvakanssit:

Hallinto- ja talousosasto
- taloussihteerin ja toimistosihteerin

Aluspalveluosasto
- liikennepäällikkö

Laivojen avustuspalveluosasto
- päällikkö

Kunnossapito-osasto
- kunnossapitoesimies

Matkailujäänmurtaja Sampo
- päällikkö

Sataman johtoryhmään kuuluvat puheenjohtaja ja kuusi jäsentä sekä asiantuntijajäsen.

4.4 Henkilöstö

Vuosi 2009 lyhyesti perustuen henkilöstötilinpäätökseen

Vuonna 2009 sataman henkilöstöstä vakinaisia oli 29,5 ja määräaikaisia 6. Henkilöstö jakautuu satamassa seuraavasti:

- toimisto (vakinaisia 4, määräaikaisia 1)
- satamavalvojat (vakinaisia 9, määräaikaisia 1)
- alukset (vakinaisia 7,7)
- Sampo (vakinaisia 5, määräaikaisia 4)
- kunnossapito (vakinaisia 4)

Kulunvalvonnassa pääportilla ei ollut vakinaista työntekijää, sillä porttivalvomoa hoidetaan alan opiskelijoiden ja määräaikaisten työntekijöiden voimin.

Kemin kaupunki toteutti henkilöstön kahden viikon pakkoloman tai vaihtoehtoisesti kahden viikon vapaaehtoisen virkavapaan. Poissaolot onnistuivat hyvin, koska sataman liikenne oli tavanomaista hiljaisempaa.

Satama työllisti 4 henkilöä työharjoitteluun satamatoimiston kulunvalvontaan, muita työllistettyjä kunnossapidossa, satamavalvojen tehtävissä ja satamatoimistossa oli 3. Kesätyöntekijöitä ei ollut.

Koko sataman osalta koulutuspäiviä oli 40, eli 1,1 pv / hlö / vuosi. Sataman henkilöstö osallistui erilaisiin tilaisuuksiin ja tapahtumiin.

Henkilöstö ikääntyy ja keski-ikä oli vuonna 2009 noin 49,21 vuotta. Eläköitymisen myötä tehtäviä järjestellään uudelleen organisaatiota tarkistamalla.

Kemin Satama sai vuonna 2009 Kemin kaupungin myöntämän ensimmäisen Hyvä työyhteisö-palkinnon.

Henkilöstöstä yleisesti

Pääsääntöisesti henkilöstöllä on ammatillinen koulutus tai pitkä kokemus alalta. Työntekijöillä tulee olla riittävät tiedot ja osaaminen sekä tarvittava pätevyys työn suorittamiseen. Satamajohtajan tehtävänä on toimintasäännön mukaan valita ja irtisanoa työntekijä. Työhönottaja kerää uuden työntekijän tarkistettut koulutus- ja pätevyystiedot ja ne merkitään sataman koulutusrekisteriin.

Koulutustarvetta kartoitetaan ja pyrkimyksenä on kehittää henkilöstön osaamista pitkäjänteisesti asiakastarpeiden suuntaisesti. Käydyistä koulutuksista ja työntekijöiden perehdyttämisestä ylläpidetään rekisteriä, jossa on jokaisen työntekijän perustiedot, koulutus, taidot, erityisosaamiset, luvat ja työkokemus. Tämän rekisterin avulla varmistetaan osaavat työntekijät työtehtäviin, palkkauksen oikeudenmukaisuus sekä kannustetaan työntekijöitä henkilökohtaiseen kehittämiseen ja kouluttamiseen. Koulutusrekisterin ylläpidosta vastaa palkkalaskenta.

Henkilöstön odotetaan olevan myös oma-aloitteista eli työntekijän on oltava itse aktiivinen oman osaamisen ylläpitämisessä ja työssä jaksamisessa.

Henkilöstöä kannustetaan pitämään huolta jaksamisestaan työssä ja työn ulkopuolella ja tarjotaan mahdollisuus esim. käyttää Kemin uimahallin palveluja ilmaiseksi ja Kemin kaupungin työntekijöillä on käytössään tuetut liikuntasetelit.

5. MARKKINATILANNE

5.1 Markkinatilanne yleisesti

Suomen satamaverkko on maan kokoon nähden suuri. Elinkeinoelämän keskusliiton mukaan kymmenen suurimman sataman kautta kulkee noin 75 % ja kymmenen pienimmän sataman kautta noin 15 % kaikista tavaroita. Suomen koko ulkomaankaupasta 80 % kulkee meritse (viennistä 90 % ja tuonnista 70 %).

5.2 Markkinatilanne alueellisesti

Kemin Satama saavutti kokonaisliikenteen huippunsa vuonna 2007 liikenteen ollessa yli 3 000 000 tonnia, jonka jälkeen se on vuosina 2008 ja 2009 pudonnut heikon taloudellisen tilanteen vuoksi.

Tärkeimmät tuontituotteet ovat öljytuotteet, raakapuu, pigmentit, tärkkelys ja lipeä, ja vientituotteet paperi, selluloosa, kraftliner, sahatavara ja fluting. Kemin Satama palvelee pääasiassa suurasiakkaita eli paikallista metsä- ja kaivannaisteollisuutta, varustamoja, satamaoperaattoreita, polttoaine- ja kemikaalivarastojia ja toimittajia.

Viime vuosien taantuma on vaikuttanut lähinnä suurasiakkaisiin, ei niinkään pk-sektorin asiakkaisiin. Yleisellä tasolla tänä päivänä toimialan suunta on kuitenkin parempaan päin ja alueellisesti yritysten näkymät ovat optimistiset ja paremmat kuin 20:een vuoteen.

Kemin Satamalla on kapasiteettia enemmän kuin kysyntää. Satamakapasiteettia voisi hyödyntää paremmin mm. tavaratalojen tavarakuljetusten osalta, mutta meri- ja maantiekuljetuksia verrattaessa maantiekuljetukset ovat kuitenkin edullisempia ja nopeampia.

Tulevaisuuden näkymissä kasvun kannalta ovat vahvasti esillä kaivostoiminta ja biodieselin käsittely, supistuminen koskee metsäteollisuuden toimintaa. Kaivostoiminnasta todennäköisin Kemin Sataman toiminnan kasvattaja olisi Kolari-Pajalan kaivos. Vaikkei kaivostoiminta Kolarin alueella alkaisikaan, toisivat muut pohjoisen kaivokset tavaravirtaa Kemin Satamalle. Muut alueet, kuten pk-sektori, eivät näillä näkymin kasva. Mahdollista kasvua toisivat Outokummun tavaravirrat, jos toimintaa ollaan siellä käsin kasvattamassa. Outokummun osalta sataman toimintaa kasvattaisi vapaavarastotoiminta tuotesäilytyksiä varten. Mainittavan arvoiset ovat myös Venäjän mahdollisesti tulevaisuudessa avautuvat markkinat. Markkinoiden avautuminen riippuu poliittisista päätöksistä ja avautumista hidastaa mm. tullitoiminta. Jos Venäjän markkinat avautuisivat, ne voisivat kasvattaa Kemin Sataman toimintaa moninkertaisiksi konttikuljetuksilla. Jos kaivostoiminnan kuljetukset alkavat, Kemin Sataman suhteellinen osuus kasvaa ja nostaa sen sataman Suomen satamien viiden suurimman joukkoon.

Kemin Sataman markkinatilanteeseen on siis tulossa muutoksia, jos Kolari-Pajalan kaivoshankkeet toteutuvat. Ko. alueella on rikkaita malmiesiintymiä. Malmikuljetusten käynnistäminen nostaisi huomasti sataman tonnimääriä. Vuonna 2012 malmia olisi tarkoitus laivata Kemin Satamasta kaksi miljoonaa tonnia, mikä kasvattaisi tavaravirtoja, mutta tonnihinta laskisi.

Mittavia investointeja on tehtävä koko kuljetusketjuun, varsinkin meri- ja ratayhteyksiin, jotta kaivoshanke on mahdollista toteuttaa. Kaivostoiminnan pääasiallisena kuljetusreittinä realistisin vaihtoehto on meriväylä ja merikuljetukset on suunniteltu toteutettavan pääasiassa Kemin Sataman kautta Keski-Euroopan ja Pohjois-Amerikan suurille markkinoille. Valintaa perustellaan sillä, että Kemissä on olemassa oleva satama, lyhyet maakuljetukset ja tutkimustulosten perusteella Kemi on edullisin vaihtoehto malmisataman paikaksi. Satamalla on nykyisellä kapasiteetilla

valmiudet käynnistää kuljetukset suhteellisen nopeasti. Väylää on syvennettävä (tavoitteena 12m) ja lisäinvestointeja on tehtävä.

Markkinoiden osalta on tehty myös tutkimusta. Kaivostoimintaa on tutkittu mm. työllisyysvaikutuksien osalta. Konsulttitoimintana on tehty suunnittelutyötä kaivostoiminnan logistiikan järjestelyistä, varastoinnista ja tonnimääristä. Tutkimuksia on tehty myös Sarana-alueen kannalta, jossa mukana ovat olleet suuryritykset, kaivosyhtiöt ja kauppakamari.

Tulevaisuudessa on mahdollista kasvattaa tavaravirtoja huomattavasti. Kemin Satama voisi hakea kasvua Ruotsin ja Norjan pohjoisilta markkinoilta esim. konttikuljetusten osalta, koska Ruotsin pohjoisissa satamissa ei ole kontinkäsittelymahdollisuutta ja Kemin Satamalla on tiheät ja nopeat kuljetukset.

Mainittavan arvoisia ovat myös risteilijäalukset, joita esim. vuoden 2009 aikana kävi neljä ja joiden vierailijamäärä oli yhteensä 2600. Risteilijäaluksiin panostaminen voidaan nähdä mahdollisena panostuksen alueena ja pieni talouskasvukin on mahdollinen.

5.3 Asiakkaat

1. Suurasiakkaat: paikallinen metsä- ja kaivannaisteollisuus, varustamot, satamaoperaattorit, polttoaine ja kemikaalivarastojat ja toimittajat

Suurasiakkaat muodostavat Kemin Sataman päärungon ja toiminnot on suunniteltu ja mitoitettu heidän tarpeet huomioiden. Näiden asiakkaiden kannalta on tärkeää satamainfrastruktuurin kehittäminen ja ylläpito, joustavat ja turvalliset satamayhteydet, kilpailukykyiset satamamaksut, tehokkaat, luotettavat ja kustannustehokkaat satamapalvelut sekä kunnollinen yrityskuva.

2. Viranomaiset: Merenkululaitos: luotsit ja jäänmurto, tullit, poliisi

Viranomaisten kanssa toimitaan tiiviissä yhteistyössä ja toimintaperiaatteet ovat selvät ja luotettavat.

3. Julkiset toimijat: Esim. ELY (elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus), AVI (aluehallintovirasto), Lapin liitto

Julkisten toimijoiden kanssa toimitaan yhteistyössä ja toimintaperiaatteet ja toiminta-alueiden rajat ovat selvät.

4. Pk-yritykset ja tavarantoimittajat: koneita ja laitteita yms.

Satamassa on tarjolla pk-yrityksille luotettavat ja edulliset palvelut, lisäksi merireitti on turvallinen ja nopea.

Yhteyttä asiakkaisiin pidetään mm. News-lehtisen avulla, jossa kerrotaan Kemin Sataman kannalta tärkeistä asioista. News-lehteä lähetetään sähköisesti postituslistan

avulla ja se toimitetaan asiakkaille, muille Suomen satamille, Kemin päättäjille ja poliitikoille. Asiakastytyväisyyskysely toteutetaan kahden vuoden välein ja seuraava kysely ajoittuu syksyille 2010.

5.4 Kilpailijat

Kemin Sataman kannalta merkittävin kilpailija on Oulun satama. Oulun vahvuutena on kaupungin suuri asukasmäärä, jonka vuoksi ostovoimaa on enemmän sekä se, että pienelle alueelle on kertynyt suhteellisen suuri määrä yrityksiä.

Kemin Satama on menettänyt joitain lasteja Etelä-Suomen satamiin. Etelä-Suomen satamien vahvuutena on se, että suuret ulkomaan kuljetukset mm. tavarataloja varten tulevat yhteen satamaan, josta lastit puretaan ja siirretään maantiekuljetusten kautta kohteisiin. Tämä on edullisempaa kuin kuljetukset moniin satamiin.

Kilpailua on myös kuljetusmuotojen välillä (merireitti, rautatie, maantie ja ilmatie).

Satamamaksuilla ei ole kilpailullista asemaa. Satamamaksut perustuvat lakiin kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista (955/76). Kemin satama toimii kunnallisena yleisenä satamana ja perii ns. julkisoikeudellisia satamamaksuja ja palvelumaksuja sataman käyttäjiltä.

6. STRATEGISET VALINNAT

6.1 Markkinointistrategia

Yleistä strategiasta

Kemin Sataman ensimmäinen markkinointistrategia on tehty ajalle 2004-2007. Tehtyyn strategiaan on täytynyt sitoutua ja tehtyjä strategiavalintoja on tullut noudattaa pitkäjänteisesti tämän jälkeenkin.

Markkina-analyysi ja markkinoiden odotukset

- Kemin satama on n. 11. suurin satama Suomessa
- Satamalla on käyttämätöntä kapasiteettia, joka tulisi saada käyttöön
- Kemi Shipping (huolitsija) on panostanut markkinointiin
- Olosuhteet Suomen markkinoilla ovat vaikeat sään kannalta
- Kemin Sataman lähelle on sijoittunut vankkaa teollisuutta
- Kemin satamasta puhutaan ja kirjoitetaan paljon -> huolestuttanee kilpailijoita

Nykyisessä kilpailutilanteessa kaivataan tehokkuutta ja sen merkitys korostuu entisestään tiukassa kilpailutilanteessa. Sellun lastaustahti Ajoksessa on ennätysluokkaa.

Kemin Satamassa on vain yksi huolitsija, mikä aiheuttaa kilpailun puutetta. Kilpailu toisi kehittämispaineita. Markkinointiponnistuksilla ei voida juurikaan vaikuttaa öljysataman liikennöintiin.

Kemin Sataman kilpailijoita ovat Oulun lisäksi Raahen, Kokkolan, Rauman, Porin ja Hangon satamat. Pienet satamat pyrkivät entistä enemmän erikoistumaan eri aloille. Perämerellä sijaitsevia Ruotsin satamia ei koeta kilpailijoiksi.

Pienten satamien on harkittava tarkkaan, mille aloille kannattaa erikoistua. Kaikkeen ei ole varaa investoida, sillä tavaravirrat ovat ohuita.

Menestystekijät ja tavoitteet

Menestystekijät

- Kemin kaupungin rohkeus investoida, luottaa ja uskoa, kritiikkiä yleisöltä hyvin vähän
- Hallitaan vaikeat sääolosuhteet
- Ruuhkattomuus, käyttöasteessa on varaa
- Tehokas
- Osaava ja motivoitunut henkilöstö
- Maantieteellinen sijainti, lyhin reitti Pohjois-Kalottiin

Kemin Sataman tavoitteena on kuulua kymmenen suurimman sataman joukkoon Suomessa, liikenteen odotetaan kehittyvän.

Strategiavalinnat

Perusviesti

- Kemin Satama – Väylä Pohjois-Kalottiin
- Koko Lappia palveleva logistiikkakeskus

Myyntiargumentit

- Talviaikainen varma ja luotettava jäänmurto- ja hinauspalvelu takaavat ympärivuotisen sekä joustavan laivaliikennereitin Pohjois-Kalotin ja muun maailman välille.
- Perämeren satamista Kemi on lähimpänä Pohjois-Kalottia, joten maaliikenteen matkat jäävät lyhyemmiksi.
- Kemin Sataman sijainti hyvien logististen kulkureittien varrella näkyy merkittävänä etuna kuljetusten kokonaiskustannuksissa.
- Säännöllinen linjaliikenne.

Markkinointiviestinnän painopisteet ja kohderyhmät

- Hampurin ja Lyypekin alue, Pohjois-Saksa
- Etelä-Ruotsi/Göteborg
- Murmanskin alue, Luoteis-Venäjä
- Pohjois-Ruotsi ja muu Pohjois-Kalotti
- Varustamot

Muita markkinointiponnistuksia

- Asiakaslehti
- Euroopan kuljetusmessut
- Suomen kuljetusmessut
- Jalkatyö laivoihin

Markkinointistrategian riskit liittyvät perusviestiin, liikennemääriin ja kaksisuuntaiseen liikenteeseen.

6.2 Sataman yhteys kaupunkistrategiaan

Kemin Satama toimii kunnallisena liikelaitoksena ja on siten yksi Kemin kaupunkikonsernin osa.

Seuraavassa toimenpiteet kaupunkistrategian (2009-2012) saavuttamiseksi. Toimintasuunnitelmat:

1. Kemin Sataman yhteiskunnallinen vaikuttavuus

- Sataman menestystekijänä on toimiva viranomaisyhteistyö. Suunnittelukauden tavoitteena on pitää 3-4 viranomaispalaveria ja vuonna 2009 satama koollekutsujana. Vaikuttavuuden mittarina on toiminnan sujuvuus. Tähän mennessä toteutuneena on 3 viranomaispalaveria ja 1 viranomaisten pelastusharjoitus.
- Sataman menestystekijänä on hyvä seutuyhteistyö ja suunnittelukauden tavoitteena on 350 000 €/vuosi. Vaikuttavuuden mittarina on Röyttän sataman laskutus euroina. Toimintasuunnitelmaan kuuluu kaluston pitäminen toimintakuntoisena. Tähän mennessä tämä on toteutunut kokonaan.
- Sataman menestystekijänä logistisesti keskeinen sijainti ja suunnittelukauden tavoitteena on se, että 80 % alueen teollisuusyrityksistä käyttää sataman palveluja. Mittarina on taloudellinen logistinen reitti paikalliselle teollisuudelle. Toimintasuunnitelmaan kuuluu markkinointisuunnitelman ja markkinointistrategian tarkistaminen ajan tasalle. Tavoite on toteutunut niin, että metsäteollisuuden kotisataman käyttöaste on keskimäärin 85 %.

2. Kemin Satama ja kuntalainen sekä asiakas

- Sataman menestystekijänä kilpailukykyiset asiakaslähtöiset palvelut ja suunnittelukauden tavoitteena on vähintään 80 % tyytyväisiä asiakkaita. Mittarina on asiakastyytyväisyyden keskiarvo yli 4 asteikolla 1-5. Toimintasuunnitelmaan kuuluu laatukselyn analysointi ja parannusehdotusten toimeenpano. Asiakaskysely on tehty marraskuussa 2008 ja seuraava tehdään vuonna 2010.
- Sataman menestystekijänä hyvät toimintaedellytykset elinkeinoelämälle ja suunnittelukauden tavoitteena on infrastruktuurin ylläpitäminen ajanmukaisena. Mittarina on yritystyytyväisyys. Toimintasuunnitelmassa on edetty kehittämisvaiheeseen 2 ja 2-vaiheen suunnittelu odottaa päätöksiä.
- Sataman menestystekijänä turvallinen satamarakenne ja suunnittelukauden tavoitteena ovat ISPS-koodin mukaiset turvajärjestelyt. Mittarina on luotettavuus. Toimintasuunnitelmaan kuuluu koulutus ja harjoitukset sekä alue- ja

kulunvalvonta. Toteutuneita koulutuspäiviä oli 1 kpl ja porttihenkilöstöresurssi on toteutettu osittain logistiikka- ja turvakoulutuksen työharjoitteluna.

3. Kemin Sataman osaaminen ja uusiutumiskyky

- Sataman menestystekijänä moniosaava, motivoitunut ja uusiutuva henkilöstö ja suunnittelukauden tavoitteena on henkilöstön riittävä kouluttaminen ja motivointi. Mittarina on se, että koulutusvuorokausia enemmän kuin 2/hlö/v. Toimintasuunnitelmaan kuuluu koulutussuunnitelma. Koulutusvuorokausia on toteutunut 1,1 vrk/hlö/v.
- Sataman menestystekijänä toimiva ja hyvin johdettu työyhteisö ja suunnittelun tavoitteina ovat sairaspoissaolojen tarkka seuranta, työtapaturmien ennaltaehkäisy ja läheltäpiti-tilanteiden kirjaaminen. Mittareina ovat sairaspoissaolot alle 4% palkanmaksun perusteena olevista kokonaistunneista, 0 työtapaturmaa/v ja läheltäpiti-tilanteita 24/v. Toimintasuunnitelmaan kuuluu kuntotarkastukset ja työkykyindeksi, työsuojelutarkastukset sekä poikkeamailmoitusten seuranta ja tarvittavat toimenpiteet. Sairaspoissaoloja on toteutunut 2,52 %. Työtapaturmia on sattunut yksi lievä, työsuojelutarkastuksia on tehty 10 kpl ja riskikartoitukset on päivitetty. Läheltäpiti-tilanteiden poikkeamailmoituksia tuli 16 kpl.

4. Kemin Sataman prosessit ja resurssien hallinta

- Sataman menestystekijänä strategiaan sitoutettu toiminta ja suunnittelukauden tavoitteena on toiminnan toteutuminen 100 %. Mittarina on KH:n (kaupungin hallitus) / valtuuston päätösten toimeenpano. Toimintasuunnitelmaan kuuluu toimia päätösten ja laatu järjestelmän ohjeistuksen mukaisesti. Tämä on toteutunut täysin.

7. RAHOITUS JA TALOUSSUUNNITELMA

7.1 Sataman rahoitus

Kemin Satama on liikelaitos ja sillä on oma liikekirjanpito, joka liitetään Kemin kaupungin konsernitilinpäätökseen. Liikelaitoksen tuloutus kaupungille lasketaan pääoman tuottona. Peruspääoma on liikelaitoksen taseen vastattavaa-puolella ja tarkoittaa käytännössä omistajan eli kaupungin sijoitusta laitokseen. Peruspääomaa voi korottaa vain kaupungin talousarvion investointiosaan otettavilla määrärahoilla. Peruspääomaa ei voi vähentää tilikauden alijäämällä.

Kemin Sataman peruspääomaa on korotettu vuosina 2003–2005 sataman LASA-hankkeen toteutumisen vuoksi. Peruspääoma on vuoden 2010 alussa 17,825 milj. €. Pääperiaatteena on tulouttaa kaupungille peruspääoman korkona 9 %. Kemin Satamalla oli 1.1.2010 noin 0,2 milj. € kaupungin lainaa. Satama hoitaa lainakulut.

7.2 Taloussuunnitelmavuodet

Seuraavassa taulukossa käsitellään tärkeimpiä lukuja perustuen Kemlin Sataman tilinpäätöstietoihin vuosina 2008 ja 2008 sekä arvioihin vuosille 2010–2013.

1000 €	TP 2008	TP 2009	TA 2010	TA 2011	TA 2012	TA 2013
Toimintatulot	6733	5606	5900	6200	6700	7700
Toimintamenot	4236	3673	3930	4000	4300	4600
Toimintakate	2497	1933	2030	2200	2400	3100

8. RISKIT

8.1 Toimintaympäristön riskit

Kemlin Sataman toimintaympäristön riskeihin kuuluu hyvin vahvasti paikallisen metsäteollisuuden tulevaisuus. Tähän asti paikalliset puunjalostusteollisuuden yhtiöt ovat muodostaneet sataman toiminnan rungon suurasiakkaina. Jos puunjalostusteollisuus Kemlin alueella supistuu tai loppuu, tarkoittaa se myös suurta menetystä Kemlin Satamalle. Tällöin on etsittävä kokonaan uusia mahdollisuuksia, joihin kuuluvat mm. pohjoisen kaivostoiminnan tuotteiden kuljetukset ja varastointi. Toivottavaa on, että puunjalostusteollisuus pysyy alueella.

Toimintaympäristön riskeihin pyritään varautumaan mm. etsimällä vaihtoehtoisia toimintoja, joista on mainittu kohdassa 10. tulevaisuus. Esim. metsäteollisuuden mahdollisten muutosten aiheuttamaan tonnimäärien laskuun varaudutaan etsimällä vaihtoehtoisia kuljetuksia, kuten biodiesel.

Kemlin Sataman toimintaympäristön toinen suuri riski on emoyhtiön eli Kemlin kaupungin taloudellinen kantokyky.

Ympäristöriskeihin kuuluu suuronnettomuudet, joita ovat teollisuuden onnettomuudet, alusten karilleajot, kemikaalivuodot (fluorivety), öljysataman vuodot tai palo ja yleisestä toiminnasta aiheutuvat riskit. Edellä mainittuihin riskeihin liittyvät ohjeet löytyvät yleisistä toimintaohjeista. Yksi merkittävä varautumiskeino on hyvä yhteistyöverkosto esim. viranomaisten kanssa.

8.2 Oman toiminnan riskit

Henkilöriskeihin kuuluu kaupungin henkilöstöpolitiikka, avainhenkilöriskit, työsuojeluriskit sekä nykypäivän osaamistason aiheuttamat haasteet (voidaan varautua kouluttamalla ja tyky-toiminnalla). Työsuojeluriski ja avainhenkilöriski liittyvät toisiinsa siten, että jos työsuojelumenetelmiä on laiminlyöty, voi avainhenkilö joutua pitkällekin sairauslomalle. Työsuojeluriskejä pyritään minimoimaan myös tyky-toiminnalla (työkyvyn ylläpito).

Lisäksi satamassa on omaisuus- ja keskeytysriskejä

- Kemlin sataman alukset

- Palo ja räjähdys
- Kunnossapitotoiminta
- Nosturien riskit
- Junaliikenne satama-alueella
- Rikos
- Luonnonilmiö
- Vuoto
- Keskeytysriski

Riskeihin varautumista ja niiden minimointia sekä sitä miten menetellään jos riski varautumisesta huolimatta toteutuu, käsitellään tarkemmin Kemin Sataman riskienkartoituksessa.

9. TULEVAISUUS

9.1 Kaivoshankkeet

Kemin satama on käynnistänyt Ajoksen satamaa koskevan yleissuunnittelun, jonka tavoitteena on turvata sataman kuljetus- ja lastauskapasiteetin riittävyys seuraavien vuosikymmenien aikana. Satama-alueen kautta suoritettavalle tavaraliikenteelle odotetaan lähivuosien ja vuosikymmenien aikana voimakasta kasvua Pohjois-Skandinavian ja Lapin alueelle suunniteltujen kaivoshankkeiden vuoksi. Ajoksen sataman laajennus käsittää kaivosteollisuuden käyttöön tulevan uuden satamaosan rakentamisen sekä malmien ja malmirikasteiden käsittely- ja varastointitilojen rakentamisen. YVA-ohjelmassa tarkasteltavaan hankekokonaisuuteen kuuluvat myös malmikuljetusten purkuun ja varastointiin käytettävän malmiterminaalin rakentaminen sekä näiden edellyttämät raide- ja tieyhteydet. Suunnittelualue sijoittuu osin Ajoksen ranta-alueille ja osin rannikon matalille merialueille ja tästä johtuen joudutaan varsinaisten rakentamistoimien ohella suorittamaan myös ruoppaus- ja maantäyttötoimenpiteitä.

Ajoksen sataman on laskettu olevan sijainniltaan ja kustannuksiltaan edullisin paikka Kolarin seudun kaivostuotteiden kuljetuksessa markkinoille. Kemin kautta kulkeva reittivaihtoehto on kuljetusjärjestelmästä riippumatta selvästi edullisin ja reitin aiheuttamat kokonaiskustannukset pienimmät, kun väylä syvennetään 12,0 metriin ja Kolarin rata sähköistetään ja sen akselipaino nostetaan 250 kN:iin. Lisäksi Kemin etuna on lyhin rautatiekuljetusmatka, mikä on kokonaiskustannusten muodostumisen kannalta tärkein vaihe ja väylää syventämällä saavutetaan merkittäviä kuljetustaloudellisia hyötyjä.

Prosessi on edennyt vaiheittain ja alustavien suunnitelmien mukaan kuljetukset olisi pitänyt aloittaa vuonna 2009. Aloitus on kuitenkin viivästynyt ja uusi aloituksen ajankohta on vuonna 2012. Viivästys johtuu kaivostoiminnasta vastaavan kaivosyhtiön Northland Resources S.A:n pitkittyneestä kaivostoiminnan aloituspäätöksestä.

Kaivostoiminnan tiimoilta satama on osallistunut aktiivisesti eri työryhmiin ja vaikuttanut eri logististen muotojen kohtaamisissa (maantie + rautatie + meriväylä).

Kaivostoiminnan kannalta riskiksi voidaan sanoa taloudelliset panostukset, joita satama on jo tehnyt. Tällaisia ovat teetetyt YVA ja yleissuunnittelu. Tämä suunnittelu nähdään positiivisena panostuksena tulevaisuuteen. Riskeihin voidaan lukea myös ne työpaikat joita ei synny, jos kaivostoiminta ei ala.

9.2 Vihreä ajattelu

Sataman tulevaisuuden toiminnassa on hyvin olennaisessa ja näkyvässä osassa ns. vihreä ajattelu ja uusiutuvien energiantuottomenetelmien käyttö. Satama on antanut tuulivoimapuiston sijoittua alueelleen. Satamassa on tällä hetkellä 11 myllyä, joiden yhteisteho on 33 MW. Satama on osallistunut rakentamiseen mm. tarjoamalla rakentajien käyttöön maa- ja laiturialueita. Tuulivoimalaitokset pystytettiin syksyllä 2007 ja kesällä 2008 ja sähköntuotanto aloitettiin loppuvuodesta 2008. Pohjolan voima suunnittelee tuulivoimapuiston laajennusta, joka lisäisi tuulivoimaloiden määrää 60:llä yksiköllä. Yhteistehona olisi noin 200 megawattia. Laajennus käsittäisi Ajoksen lännen ja etelän puoleiset merialueet jo perustettujen tuulivoimaloiden yhteydessä.

EU:n ilmastostrategia 2020:n mukaan Suomessa tulee olla 2000 kappaletta 3 MW:n tuulimyllyä vuoteen 2020 mennessä. Näiden myllyjen yhteisteho olisi 6000 MW. Todellisuus tästä on noin 20 % eli teholtaan 1200 MW ja 3 MW:n tuulimyllyjä olisi keskimäärin 350 kappaletta. Ilmastostrategian mukaan energian tarve tulee tuottaa uusiutuvilla menetelmillä. Tässä tapauksessa satama voi edesauttaa tuulivoimalan rakentamista.

Tulevaisuuden puunjalostusteollisuuteen liittyy biodieselin käsittely eli puun uudenlainen hyödyntäminen. Biodieselin käsittely olisi paikallisen metsäteollisuuden uudelleenmuotoutumista. Kemissä tästä toiminnasta vastaisi Metsä Botnia. Tarkoituksena olisi käsitellä biodieseliä 150 000 t/v ja tämä tulisi lisäämään Ajoksen sataman liikennettä. Lisäksi sillä olisi positiivisia vaikutuksia työllisyyden kannalta tuoden työpaikkoja alueelle sekä satamaan. Sataman liikenne lisääntyisi myös tuontiliikenteenä, eli tuontitavarana tuotaisiin mahdollisesti haketta ja muuta kuitupuutavaraa Ajoksen satamaan.

Biodiesel-toimintaan liittyy myös vahvasti sataman Sarana-alue, jossa toimisi biodieselin varastointi. Sarana-alueelle tulisi rakentaa säiliöt varastointia varten ja mahdollisesti myös hiilidioksidi nesteytettäisiin Ajoksen satamassa.

Vihreää ajattelua ja ekologisen sataman mainetta tukee myös se, että Kemin Satamassa on yhdessä laiturissa laivojen käytettävissä maasähköpaikka sähkön tarpeeseen satamassa olon ajaksi. Laiva voi kytkeytyä maasähköön, jossa energia tuotetaan tuulivoiman avulla. Jos satamaan tulee tulevaisuudessa lisää laitureita, asennetaan niihin kaikkiin maasähkömuuntaja. Haastetta maasähkön käyttöön aiheuttaa se, että vielä ei ole olemassa standardeja, joiden mukaan jokainen laiva käyttäisi samaa liitäntää, koska niissä on maakohtaisia eroja.

9.3 Yhtiöittäminen

Sataman tulevaisuuden näkymiin kuuluu myös mahdollinen liikelaitoksen yhtiöittäminen. Jos satamasta muodostuu yhtiö, se tulisi todennäköisesti olemaan silti kaupungin omistuksessa. Tähän liittyy myös mahdollisuus tytäryhtiöistä, eli esim. kaivossatamasta sekä hinaajien ja Sammon muodostamasta varustamosta, joiden molempien yhtiömuoto olisi osakeyhtiö. Tällöin satama voisi olla osakkaana tytäryhtiöissä tietyllä osuudella esim. rahallisesti tai maa-alueiden perusteella.

Yhtiöittäminen lisäisi kilpailullista asetelmaa ja sataman tulisi markkinoida itseään entistä tehokkaammin. Lisäksi yhtiöittäminen toisi muutoksia henkilöstön kannalta. Henkilöstö todennäköisesti jakautuisi eri tytäryhtiöihin. Henkilöstölle tämä toisi haasteita myös osaamisen kannalta ja henkilöstöä tulisi kouluttaa tai hankkia kokonaan uusia työntekijöitä. Uudenlaisen kilpailullisen aseman vuoksi henkilöstön tulisi olla liiketaloudellisesti koulutettua.