

## LNG rantautuu Suomeen

Hannu Hernesniemi

Itämerellä on menossa todellinen LNG-buumi. Nesteytetyn maakaasun terminaaleja on rakenteilla ja suunnitteilla lähes enemmän kuin tarpeeksi. Suomi ei sijoitu tässä kisassa mitenkään huonosti. Jos kaikki terminaalihankkeet toteutuvat Pohjanlahdelle ja Suomenlahdelle syntyy hyvä verkko terminaaleja. Laivaliikenteen kannalta tämä on hieno asia. Suomi näyttääkin olevan edelläkävijä investoinneissa ympäristöystävällisiin LNG-aluksiin.

Kahden LNG-terminaalin, Tornion ja Porin terminaalien rakennustyöt ovat käynnistyneet. Kahdesta muusta julkistetusta terminaalihankkeesta, Rauman ja Haminan terminaaleista, ei ole vielä tehty investointipäätöstä. Kaikki neljä terminaalia ovat saaneet valtiolta ehdollisen tukipäätöksen. Ne saavat maksimissaan 30 % tukea toteutuneita rakennuskustannuksia vastaan. Tukea on haettu kolmelle muulle terminaalille, mutta niiden suunnitelmat vielä elävät.

Uudet terminaalit palvelevat alueellisia tarpeita, mutta säiliöautoilla ja junakuljetuksin sekä bunkrausaluksin ne voivat palvella teollisuutta, energialaitoksia ja laivoja 300 – 500 kilometrin säteellä. Tämä merkitsee sitä, että merkittävä osa potentiaalisista asiakkaista voi saada kilpailevia LNG-tarjouksia. Lisäksi valtion tukea saaviin terminaaleihin on sallittava pääsy muillekin kaasuliiketoimintaa harjoittaville yhtiöille, mikä myös voi lisätä kilpailua.

MangaLNG Oy rakentaa 50 000 m<sup>3</sup>:n LNG:n tuontiterminaalin Tornion Röytän satamaan Pohjanlahden perukkaan. Terminaalin kustannusarvio on noin 100 miljoonaa euroa. Terminaalin toimittaa Wärtsilä Oyj eli terminaali samalla antaa mahdollisuuden kotimaiselle teollisuudelle hankkia arvokasta kokemusta uudelta teknologia-alueelta. Terminaalin valmistumisajankohdaksi on kaavailtu alkuvuotta 2018.

Porin 30 000 m<sup>3</sup> terminaali on jo harjakorkeudessa. Terminaali valmistuu vuonna 2016 ja on näin Suomen ensimmäinen LNG-terminaali. Terminaalin rakennuttaa Gasumin tytäryhtiö Skangass Oy. Sen kustannusarvio on 88 miljoonaa.

AGA suunnittelee rakentavansa 10 000 m<sup>3</sup> LNG-terminaalin Rauman satama- ja teollisuuspuistoalueelle. Siitä toimitettaisiin kaasua suoraan aluksiin ja säiliöautoilla teollisuuden ja liikenteen käyttöön. Jos terminaalille saadaan riittävästi asiakassopimuksia ja valitukset eivät estä sitä, tehdään varsinainen investointipäätös.

Haminan LNG-terminaalin kooksi on suunniteltu 30 000 m<sup>3</sup>. Hankkeen omistaja on Haminan energia, joka on solminut yhteistyösopimuksen virolaisen Alexela Varahalduse AS:n kanssa terminaalin kehittämisestä joint venture -hankkeena. HaminaKotka öljy- ja kemikaalisatamassa on infrastruktuuri, johon LNG-terminaali sopii hyvin. Terminaali voidaan ottaa käyttöön vuonna 2018. Haminan terminaalin kustannusarvio on runsaat 90 miljoonaa euroa.

Kaikkiaan jo näiden neljän terminaalin rakentaminen merkitsee yli 300 miljoonan investointeja. Niiden myötä Pohjanlahdelle ja itäisen Suomenlahden laivaliikenteelle muodostuisi lähes kattava bunkrausinfrastruktuuri. Näiden lisäksi Helsingin satamat tarvitsivat oman bunkrausinfrastruktuurin.

Matkustaja-alus Viking Grace aloitti LNG-alusten aikakauden Itämerellä. Rajavartiolaiva Turva ja uusi rakenteilla olevan jäänmurtaja seurasivat sitä. Containershipin käyttöön tulevat 6 alusta ovat rohkea sijoitus tulevaisuuteen. Suomalainen merenkulku näyttää valinneet ympäristöystävällisen LNG:n tulevaisuuden polttoaineeksi, mikä tuo töitä myös kotimaiselle laivanmoottorivalmistajille. Toivottavasti muiden Itämeren maiden merenkulkijat seuraavat perässä. Ja toivoo sopii, että terminaalimme saavat LNG:tä kilpailukykyiseen hintaan ja pystyvät ottamaan osuutensa bunkrausmarkkinoilla.

Hannu Hernesniemi  
Johtava analyytikko, Huoltovarmuuskeskus

Aiemmin sarjassa julkaistut kirjoitukset löydät [täältä](#).