

Merenkulkuala valmistautuu vuoteen 2015

Riitta Pöntynen

[Shortsea Promotion Centre \(SPC\) Finland](#) on toiminut lähimerenkulun edistämisen saralla jo yli 10 vuotta. Olemme osa European Shortsea Networkiä (ESN), koko Euroopan laajuista verkostoa, joka tukee kansallista toimintaa ja tarjoaa myös yhteydet Euroopan komissioon. Jäsenten yhteisenä tavoitteena on edistää merenkulkua Eurooppaa ympäröivillä vesillä: vahvana linkkinä kuljetusketjussa ja yhteistyössä muiden kuljetusmuotojen, laivaajien sekä viranomaisien kanssa. Eri kuljetusmuotojen yhteistoiminta on EU:n liikennepolitiikan tärkeä tavoite.

Viimeisen kymmenen vuoden aikana kuljetuksiin liittyvät ympäristöasiat ovat nousseet yhä merkittävämmiksi sekä Suomessa että kansainvälisesti. Tietoisuus Itämeren huonosta tilasta on levinnyt. Merenkulkualalla tilanne muuttui viimeistään vuonna 2008, jolloin IMO:n rikkipäästös tehtiin. Nyt vuosi 2015 on ovella ja toimimme tilanteessa, jossa tuntuu, että ilmassa on edelleen enemmän kysymyksiä kuin vastauksia. Yhtä mieltä ollaan siitä, että kustannukset ovat nousussa, mutta tulevasta kustannustasosta on erilaisia arvioita. Suomella on rikkipäästöjen erityis- eli SECA -alueen maista vaikein tilanne, koska meriliikenne on ainoa toimiva vaihtoehto läntisessä liikenteessä. Meritse kuljetettava matka saattaa kuitenkin lyhentyä, ja Ruotsin tai Baltian maiden kautta kulkevan reitin käyttö lisääntyä. Kuljetusmäärät Suomen ja Viron välisessä meriliikenteessä ovat viime vuosina kasvaneet voimakkaasti. Merikuljetusalan toimijat arvioivat vaihtoehtoisia selviytymismalleja tulevaisuudessa ja tiedontarve on suurta. Kaivataan tietoa siitä, miten uusia päästöjä vähentäviä investointeja voitaisiin rahoittaa, toisaalta kiinnostus on herännyt siihen, miten ympäristöä koskevia päätöksiä valmistellaan ja mitkä ovat päätöksenteon foorumit. Rikkisäädösten ohella useita muita merenkulun ympäristösäädöksiä tulee voimaan lähivuosina, mikä lisää kustannuspainetta alalla.

Lähimerenkulun edistämistoiminnan lähtökohtana on puolueeton ja avoin tiedotus, ja pyrimme myös osaltamme vastaamaan kasvavaan tiedontarpeeseen. [Kuljetukset ja ympäristö 2013](#) -julkaisu on juuri ilmestynyt päivitettyinä ajankohtaisilla tiedoilla. Julkaisimme ensimmäisen ympäristötiedotteen jo vuonna 2003, jolloin sisältö oli nelisivuinen. Nyt, kymmenen vuotta myöhemmin tarjoamme täydet 24 sivua tietoa. Julkaisu kattaa kuljetusten ympäristövaikutukset ja niitä vähentävät toimet. Keskitymme erityisesti meriliikenteeseen, ja tarjoamme laajaa tietoa ympäristöteknologioista, erilaisista polttoainevaihtoehdoista sekä ympäristöalan säädöksistä.

Olemme ESN, the Way Forward -hankkeessa kartoittaneet varustamoiden ja satamien tämän hetken toimia sekä tulevaisuuden suunnitelmia, joista tiedotamme [ESN:n nettisivulla](#). Tietoa esimerkiksi varustamoiden ratkaisuksista on kuitenkin tässä vaiheessa vielä vähän saatavilla. Itämerellä seilaa

päivittäin yli 2 000 alusta. Kuitenkin vain murto-osaan aluksista on asennettu tai tilattu rikkipesuri, Itämerellä on yksi LNG:tä käyttävä alus ja yksi biopolttoainetta käyttävä alus. Ympäristöön liittyvien uutisten määrä ESN:n sivulla on kuitenkin lisääntynyt, ja koostamme alueen kehityksestä vielä erillisen SECA –aluetta koskevan raportin. Vaikea tilanne voi johtaa myös merkittäviin innovaatioihin, joista suomalaisista varustamoista on meillä hyviä esimerkkejä.

Innovaatioita ja ympäristöinvestointeja tuetaan myös eri rahoitusohjelmilla, jotka kuitenkin ovat mutkikkaita ja vaativat syvää perehtymistä. EU-tiedotus rahoituslähteistä on selkeästi parantunut vuosien aikana, mutta edelleen tavallisen merenkulkualalla toimivan yrityksen on jokseenkin mahdotonta selvittää yksin hakuprosessista. Odotamme mielenkiinnolla, miten ympäristöön liittyviin teknologioihin on tarjolla tukea uudella EU:n rahoituskaudella. Erityisesti on seurattava eurooppalaista liikenneverkkoa (TEN-T) ja siihen kuuluvien hankkeiden rahoitusmahdollisuuksia.

Verkostoimme toimijoita Suomessa, ja haluamme rohkaista yhteistyöhön ja tiedonvaihtoon. Siten voimme kehittää entistä laadukkaampia hankkeita ja toivottavasti myös edelleen lisätä suomalaishankkeiden saamaa rahoitusta. Verkostoituminen ja tiedonvaihto ovat tällaisessa murrosvaiheessa erittäin tärkeitä. Tätä kautta voimme löytää tasapainon, jossa sekä Itämeri että maaillemme elintärkeät merikuljetukset voivat hyvin.

Riitta Pöntynen
erikoissuunnittelija
Turun yliopisto



Aikaisemmin sarjassa ilmestyneitä kolumneja

Nro.		Kirjoittaja
34/2013	26.9.2013	Itämeri ja moraalien saastuminen Karjalan ja koko Suomen arkkipiispa Leo
26/2013	1.8.2013	Itämeri-haaste nimeltä korruptio Erkki Laukkanen, puheenjohtaja, Transparency, Suomi
11/2013	14.3.2013	Voisi Tallinnaan mennä muutenkin kuin turistiksi Markku Mantila, päätoimittaja, Kaleva
6/2013	7.2.2013	Itämeren alueen ruokayhteistyön mahdollisuudet Johanna Mäkelä, professori, Helsingin yliopisto
1/2013	3.1.2013	Itämeren alueen jäsenvaltiot ja eurokriisi Olli Rehn, varapuheenjohtaja, Euroopan komissio
47/2012	20.12.2012	Ryöstöretkien ja kaupankäynnin meri - Itämeren kansojen seikkailut esihistoriallisella ajalla Jarl-Thure Eriksson, kansleri, Åbo Akademi
42/2012	16.11.2012	Pullopостia - Meri yhdistää Suomea ja Viroa Aleksi Härkönen, suurlähettiläs, Suomen suurlähetystö, Tallinna
37/2012	12.10.2012	Venäjän WTO-jäsenyyden alkumetreit Heli Simola, ekonomisti, Suomen Pankin siirtymätalouksien tutkimuslaitos
34/2012	21.9.2012	Cleantechista ratkaisu Itämerelle ja Suomen talouskasvulle Jyri Häkämies, elinkeinoministeri, Työ- ja elinkeinoministeriö
30/2012	24.8.2012	Pohjoismaiden ja Baltian maiden yhteistyötä laajalla rintamalla Erkki Tuomioja, ulkoasiainministeri, ulkoasiainministeriö
7/2012	10.2.2012	Itämeren kohtalo ratkaistaan puhdistamoilla eikä juhlapuheissa Juha Nurminen, puheenjohtaja, John Nurmisen Säätiö
1/2012	6.1.2012	Työnjaolla tehokkuutta Itämeren alueen yhteistyöhön Thomas Götz, Saksan Suomen suurlähettiläs