

Merenkulun merkitys ja haasteet Itämerellä

Olof Widén

Suomi on Itämeren maista eniten riippuvainen merikuljetuksista. Tuonnista ja viennistämme 80 % kulkee meritse. Tämä tekee myös asemamme erittäin haavoittuvaksi, koska yhteiskuntamme on asteittain tottunut kulutuskäytäntöön, joka perustuu halvan polttoaineen saatavuuteen.

Tämä kehitys alkoi 80-luvulla, jolloin teollisuuden tuotantotoiminta siirtyi vähitellen halpakustannusmaihiin. Nyt kehitys on siinä pisteessä, että materiaallinen hyvinvointimme on täysin riippuvainen kulutustavaroista, jotka tuodaan valtameren yli erittäin alhaisilla rahtikustannuksilla. Tilastojen mukaan jokainen eurooppalainen kulutti vuonna 2010 keskimäärin 6,3 tonnia tuontitavaraa. Tuontitavaran kulutusliigassa tämä antaa kakkossijan Japanin jälkeen. Näin ei voi jatkua ja viimeistään vuonna 2025 tulee seinä vastaan, kun kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n MARPOL -yleissopimuksen uudistetun ilmansuojeluliitteen laivapolttoaineen sallittu rikkipitoisuusraja alenee 0,5 %:iin Käytännössä tämä tarkoittaa, että aluksissa siirrytään maailmanlaajuisesti käyttämään dieseliä.

Pandoran lipas aukeaa kuitenkin etuajassa Itämerellä jo vuonna 2015, kun erityisvaatimus 0,1 %:n rikkirajasta tulee voimaan. Varustamoelinkeino on tietoinen tulevista tiukemmista päästörajoiuksista koskien laivojen rikkipäästöjä. Emme kuitenkaan pidä aikataulua täysin oikeudenmukaisena, koska Itämeri on jo tänä päivänä merenkulun osalta maailman ylivoimaisesti säännellyin merialue ja täällä liikennöi myös maailman ympäristöystävällisimmät alukset. Erillisaikataulu tulee vääjäämättä aiheuttaman rahtikustannusten radikaalia nousua. Tämä vuorostaan luo ennennäkemättömiä taloudellisia paineita yritysille, jotka toimivat globaaleilla markkinoilla.

Tiedostamme Itämeren erityispiirteet ja haasteet, joita se asettaa merenkululle; Itämeri on matala keskisyvydeltään noin 50 metriä, sen rannikko on rikkonainen ja saaristoinen sekä talvisin se on merijään peittämä. Olemme sitoutuneet omalta osaltamme parantamaan Itämeren tilaa ympäristöystävällisemmän ja turvallisemman merenkulun kautta. Mutta tässä emme voi onnistua yksin. Merenkulun turvallisuuteen panostaminen, nyky-aikainen aluskanta ja tiivis yhteistyö eri kuljetusketjun toimijoiden sekä säädöksiä valmistelevien tahojen kanssa takaavat parhaat edellytykset meriympäristönsuojelulle ja onnettomuuksien välttämiseksi.

Laivoihin kohdistuvat ilmansuojelutavoitteet ovat tiukentuneet merkittävästi viime vuosina. On huomionarvoista, että laivojen rikki-, typpi- ja kasvihuonekaasupäästöt ovat vähentyneet myös varustamoiden vapaaehtoisin toimin. Laivoista aiheutuvia suoria päästöjä meriveteen pyritään jatkuvasti minimoimaan ja tämä vaatii valtiolta panostamista satamien vastaanottolaitteisiin. Ymmärrämme, että jokaisen sektorin on tehtävä osansa meriympäristön suojelemiseksi, mutta merenkulun osuus monista päästöistä on hyvin pieni verrattuna muihin kuormittaviin lähteisiin. Suomen elinkeinoelämän kilpailukyky tulee myös huomioida ja päätösten perustua selvään kustannus-hyötyanalyysiin. Kannatamme kansainvälisen merenkulku organisaation IMO:n kautta tehtävää globaalia merenkulun sääntelyä ja toivomme, että tulevaisuudessa vältytään alueellisilta merenkulun säännöksiltä.

Viime aikoina laivojen rikkipäästöjen uudet rajoitukset ovat vahvasti olleet tapetilla koska EU on parhaillaan viemässä niitä omaan lainsäädäntöönsä. IMO:n keväällä 2008 tekemän päätöksen jälkeen tehtyjen selvitysten mukaan kalliimmat polttoainekulut (nykyistä jopa 80 % korkeammat) nostavat merkittävästi rahtihintoja Pohjois-Euroopan erityisalueella (ECA, Emission Control Area). Tämän päivän polttoainehintojen perusteella kustannusten nousu olisi arviolta vuositasolla 650 miljoonaa euroa. Tämän seurauksena teollisuuden merirahtien hinnat nousevat Suomessa 30–50 % ja laskun tästä maksaa loppukuluttaja.

Olisi viisasta lykätä tiukempaa 0,1 %:n rikkirajaa vuoteen 2020/2025, jolloin 0,5 % raja astuu voimaan muualla maailmassa. Nyt on tilanne se että muun maailman laivaliikenteessä voidaan jatkaa vuoden 2015 jälkeen polttoaineella, jossa on 3,5 %:a rikkiä, kun Itämerellä, Pohjanmerellä ja Englannin kanaalissa rikin osuus pitää olla 0,1 %:a.

Varustamoelinkeino pyrkii koko ajan päästövähennystoimenpiteisiin ja uskoo teknologian olevan osaltaan kustannustehokas ratkaisu tiukentuviin rajoituksiin. Matalarikkisen polttoaineen käytön lisäksi muut vaihtoehdot vastata tiukentuviin rikkirajoihin ovat pakokaasun puhdistusteknologian käyttöönotto sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttö (nesteytetty maakaasu sekä biopolttoaineet). Vaihtoehdon sopivuus on täysin alus- ja liikennöintialuekohtainen ratkaisu. Varustamoelinkeino prototyypikokeiluiden perusteella teknologiset sovellukset eivät ole vielä valmiita kaupallisesti hyödynnettäviksi vuonna 2015 ja kehitystyö vaatii lisää aikaa.

Vaihtoehtoisten teknologioiden tuoma mahdollisuus on ehdoton edellytys Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyyn säilyttämiseksi ja ympäristöystävällisten merikuljetusten tarjoamiseksi tiukentuvien polttoaineen rikkirajojen ja kohoavien kustannusten osalta. Tämä vaatii aikataulun lykkäämistä ja lykkäyspäätöksen nopeata tekemistä. Suomen kilpailukykyyn turvaaminen vaatii sekä EU:n että valtion puolelta kohdennettuja ympäristöinvestointitukia sekä uusille että olemassa oleville aluksille päästövähennysteknologian käyttöönottamiseksi ja pilottihankkeiden taloudellisen riskin minimoimiseksi.

Päästöt pitää saada mahdollisimman alas. Tuotekehitystä, esimerkiksi alusten runkojen osalta, tapahtuu koko ajan ja uusia keinoja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi on kehitteillä. Esimerkiksi painolastiveden talteenoton asennustekniikka on pitkällä. Ongelmana kuitenkin on, että asennusten kustannukset tulevat tällä hetkellä varustamoiden eikä asiakkaan maksettavaksi. Tämä on vallitsevassa taloudellisessa tilanteessa erittäin haasteellista.

Olof Widén
Toimitusjohtaja
Suomen Varustamot ry



Haluatko PULLOPOSTIN sähköpostiisi?

Liity postituslistallemme:

www.centrumbalticum.org/kolumni



Centrum Balticum

Vanha Suurtori 7

20500 Turku

puh. 020 775 1341

www.centrumbalticum.org

centrumbalticum@centrumbalticum.org