

Itämeri – logistiikan, sääntelyn ja ympäristönsuojelun meri

Emilia Kullas

Päätoimittaja

Talouselämä-, Markkinointi & Mainonta-, Fakta-lehdet



Kun Itämeri nousee Talouselämä-lehden uutisaiheeksi, lähestymiskulma on useimmiten logistinen. Suomi on metsäteollisuuden menestyksestä riippuvainen saari. Satamien toimintakyky on metsäteollisuudelle kymmenien - ellei satojen - miljoonien kysymys.

Osakeyhtiö syntyi laivanvarustajien tarpeesta jakaa riskiä. Siksi on luontevaa, että talouslehdistö syntyi tarpeesta seurata satamien volyymia: selvisivätkö laivat arvokkaiden lastiensa kanssa satamaan? Kenen riskinotto kannatti, kuka menetti omaisuutensa?

Tässä kirjoituksessa käsittelen Itämerta Talouselämän uutisoinnin valossa. Päähuomion saavat varustamot, jotka ovat selvinneet 2009 alkaneesta lamasta ja ympäristösääntöjen kiristymisestä yllättävänkin hyvin.

Ennen vuotta 2008 merirahdin kasvukäyrät osoittavat vahvaa kasvua. Varustamot luottivat optimistisiin kasvuennusteisiin ja tilasivat lisää laivoja. Kun finanssikriisi iski, teollisuuden tilaukset putosivat. Vuonna 2012 Itämerellä seilasi 200–250 ylimääräistä rahtilaivaa vajaassa lastissa.

Samoihin aikoihin valmistellun rikkidirektiivin tarkoitus oli parantaa ilmanlaatua ja suojella meriympäristöä. Vientiteollisuus ja varustamot pelkäsivät rikkidirektiivin aiheuttamien kustannusten nousua. Merirahtien hintojen pelättiin kallistuvan 50 prosenttia ja kokonaisuuden hintalapuksi arvioitiin hurjimmillaan 600 miljoonaa euroa alan toimijoille. Varustamoilla oli vaihtoehtoina joko varustaa laivat kalliilla rikkipesureilla tai vaihtaa laivojen polttoaineeksi vähärikkinen meridiesel.

Miten kävi?

Öljyn hinnan lasku pelasti varustamoiden kannattavuuden. Meridieselin hinta putosi polttoöljyn tasolle. Rikkidirektiivin kustannusvaikutukset jäivät paljon pelättyä pienemmäksi.

Mutta polttoaineen halpenemisen hyödyt eivät suinkaan kaikki hyödyttäneet varustamoja. Erityisesti sopimusliikenteessä varustamoiden asiakkaat eli metsä- ja metalliteollisuus nappasivat hyödyn itselleen. Teollisuuden käyttämien spot-hintojen rahtihinnat laskivat samaa tahtia polttoainekustannusten kanssa.

Rikki ei tappanutkaan vientiä, mutta tavaravirrat Suomeen ja Suomesta supistuivat pari vuotta sitten.

Talouselämän analyysin mukaan Itämeren suurin rahtilaivasto Finnlines on ylittänyt tarmokkaasti vuosien 2011–2013 aallonpohjan. Italialaisen Grimaldin perheen omistama varustamo on uusinnut laivastoonsa pakokaasupesureita ja propulsiojärjestelmiä. Varustamo omistaa runsaasti uusia laivoja. Talouden piristyessä rahtimäärät kasvavat. Kun roro-laivoista tulee muutaman vuoden sisällä pulaa, laivojen ja rahtien hinnat nousevat. Tällöin Finnlines on vahvoilla, uuden tehokkaan kalustonsa kanssa. Varustamoiden on pakko uusia kalustoaan, koska ympäristösäännökset Itämerellä tiukentuvat entisestään. Laivat ovat isoja investointeja. Vanhojen laivojen myynneistä kertyy rahaa, mutta varustamoiden elinehto on velan ja investointien tarpeen arviointi ja ajoituksen onnistuminen. Ahvenanmaalaisen Lundqvist Rederin tankkerit kuljettavat öljyjättien kuten Shellin ja Exxon-Mobilin lasteja pitkillä sopimuksilla. Viime vuosien pahimmat ympäristöonnettomuudet ovat tapahtuneet öljynjalostuksen ympärillä, joten ei ihme, että myös öljynkuljettajat ottavat ympäristövaatimukset tarkasti huomioon. Lundqvist Rederi on myös aloittanut kalustonsa uusimisen.

Läheskään kaikilla Itämerellä Suomen lipun alla seilaavilla varustamoilla ei ole tukenaan öljylasteja kuljettavien tankkereiden pitkiä sopimuksia. Pitkien sopimusten avulla on helpompi investoida uusiin laivoihin.

Monen varustamon asiakkaat käyttäisivät mieluummin pienempiä, jääluokallisia laivoja, koska kuljetustarpeet vaihtelevat. Nyt tarjolla on suuria ja kalliita laivoja. Pienempiä laivoja rakennetaan tällä hetkellä kuitenkin vähän.

Lainaraha on monille muille teollisuuden toimijoille halpaa, mutta ei varustamoille. Laina-ajat liikkuvat seitsemässä vuodessa, joka on pankeille pitkä aika mutta varustamoiden sihdissä onnettoman lyhyt. Alukset kelpaavat vakuudeksi vain osalle lainasummasta. Siksi varustamoilla on aina oltava suhteellisen korkea omavaraisuusaste.

Etenkin pienille varustamoille tämä on haaste. Laivojen uusimiseen tarvittavat rahat pitää isolta osalta kerätä etukäteen, vaikka tarvetta uusille laivoille ei vielä olisi. Samaan aikaan asiakkaat puristavat rahtihhinnoista joka sentin irti.

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