

Laivojen teknologiset ratkaisut Itämeren hyvinvointia edistämään

Merja Kyllönen

Olen ilokseni voinut havaita uudessa tehtävässäni, että Itämeren tilan parantamiseksi tehdään ja on tehty jo kauan pitkäjänteistä työtä, niin kansallisella tasolla kuin koko Itämeren alueella. Mukana ollaan laidasta laitaan, viranomaiset, yliopistot, tutkimuslaitokset, säätiöt ja kansalaisjärjestöt. Myönteisiä tuloksia alkaa jo näkyä, mutta paljon on vielä edessäpäin.

Hallitus on linjannut tehostavansa suojelutoimia Itämeren tilan parantamiseksi sekä kansallisesti että yhteistyössä muiden Itämerivaltioiden kanssa toimeenpanemalla muun muassa HELCOMin toimintaohjelmaa vuodelta 2007 ja EU:n Itämeren alueen strategiaa. Tässä näkyy selkeästi hallituksen tavoite jättää ympäristö tuleville sukupolville paremmassa kunnossa.

Minun visioni on sininen ja kirkas Itämeri, jonka aaltoja vihreät laivat kyntävät turvallisesti, niin kesät kuin talvet. Meri jossa on mukava virkistäytyä ja josta pyydetty kala on turvallista syödä vaikka joka päivä. Mutta ei ole kyse vain merestä, vaan koko Itämeren alueen hyvinvoinnin edistämisestä, yhteistyön tiivistämisestä muun muassa tieteen, tutkimuksen ja innovaation aloilla taloudellisen hyvinvoinnin kohentamiseksi ja tulevaisuuden työpaikkojen turvaamiseksi. On kyse työstä kohti uutta kukoistavaa Hansa-kautta.

Liikenteen hallinnonala on mukana näissä talkoissa monella tavalla. Merenkulku turvaa tärkeät yhteytemme Manner-Eurooppaan ja maailmalle. Suomen ulkomaankaupan kuljetukset ovat erittäin riippuvaisia merikuljetuksista. Merenkulun toimintaedellytysten varmistaminen on siten ensisijaisen tärkeätä. Tulee myös varmistaa, että laivat purjehtivat turvallisesti ja ympäristön kannalta kestävällä pohjalla.

Itämeren hyvinvoinnin kannalta keskeinen toiminta-alue on meriliikenteen turvallisuuden parantaminen ja öljytankkerionnettomuuden riskin vähentäminen. Turvallinen meriliikenne on myös parasta meriympäristön suojelua. Onnettomuuksien riskitilanteet ovat huomattavasti vähentyneet Suomenlahden ilmoitusjärjestelmän eli GOFREPin (*Gulf of Finland reporting system*) ansiosta. Parhaillaan kehitetään meriliikenteen ohjausjärjestelmiin automaattisia riskintunnistus- ja ennakointityökaluja. Merkittävä hanke Suomenlahden yhä kasvavan öljykuljetusliikenteen hallintaan on myös niin sanottu Tankkeriturva-hanke, joka tulee palvelemaan öljytankkereiden reitintarkistusvälineenä.

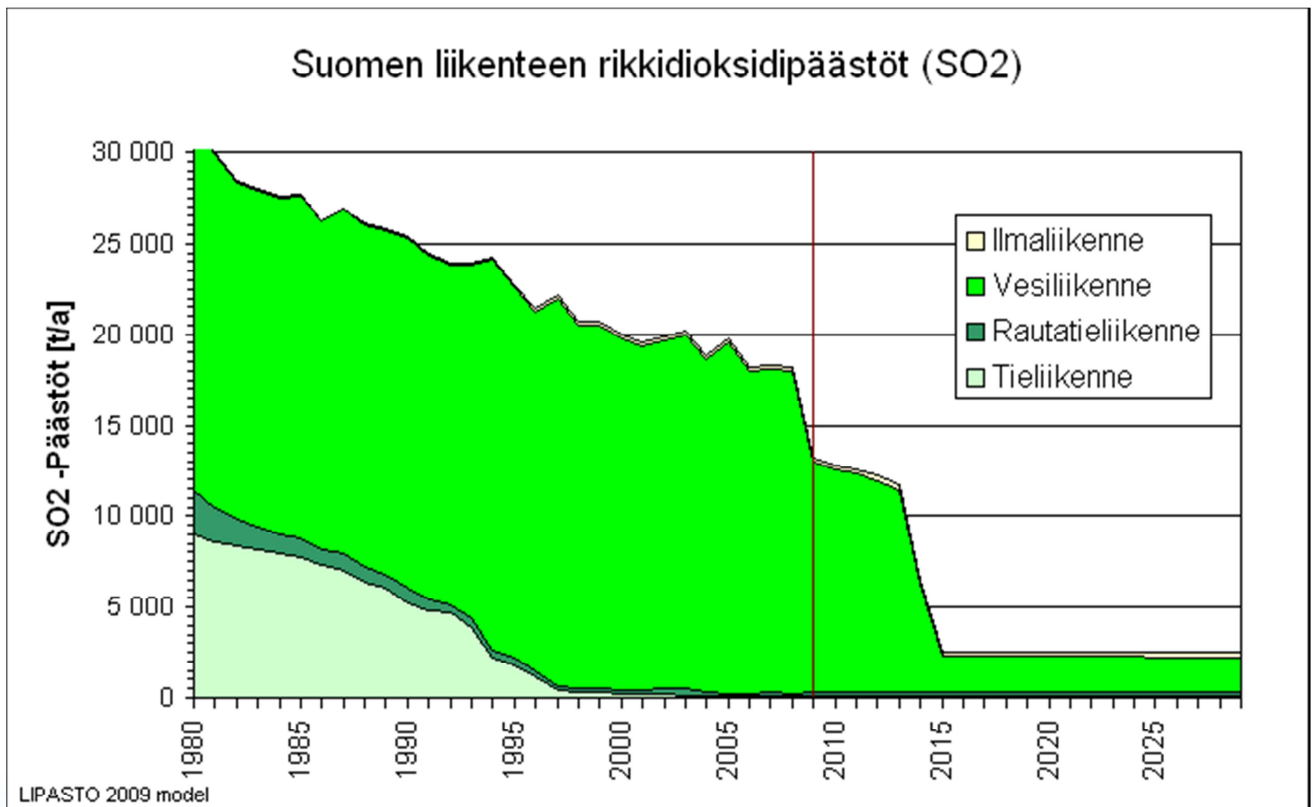
Ajankohtaista juuri nyt on EU:n komission ehdotus EU:n rikkidirektiivin muuttamiseksi meriliikenteessä käytettävän polttoaineen laadun osalta. Kansainvälisessä merenkulujärjestössä IMO:ssa vuonna 2008 hyväksytyt nykyistä tiukemmat vaatimukset on tarkoitus sisällyttää EU:n lainsäädäntöön. Uudet vaatimukset tarkoittavat muun muassa sitä, että rikkipitoisuus Itämerellä ja Pohjanmerellä saisi olla vuodesta 2015 lukien vain 0,10 %, kun se tänään on 1 %.

Meillä Suomessa ympäristöministeriö vastaa direktiiviin liittyvistä valmistelusta yhteistyössä muiden ministeriöiden kanssa. Hallitus on linjannut, että pitää tärkeänä merenkulun päästöjen vähentämistä. Samalla hallitus katsoo, että merenkulun ympäristö- ja ilmastovaatimuksilla ei pidä aiheuttaa kohtuuttomia kustannuksia suomalaisille yrityksille eikä eriarvoista kilpailutilannetta EU:n sisällä tai suhteessa EU:n ulkopuolisiin toimijoihin.

Uusien rikkisäännösten myönteiset vaikutukset syntyvät pääasiassa terveyspuolella. Matalarikkinen polttoaine vähentää myös pienhiukkasten määrää ja parantaa ilmanlaatua erityisesti rannikkoseuduilla. Itämeren talousalueen noin 85 miljoonasta asukkaasta vajaat 30 miljoonaa asuu alueella 50 kilometrin säteellä rannikosta. Maapuolella on EU:n säännösten mukaisesti siirrytty käytännössä jo lähes rikkittömään liikenteeseen.

Meripuolella tilanne on kuitenkin haasteellinen. Rikkirajoitusten hyödyt ja kustannukset jakaantuvat epätasaisesti eri jäsenvaltioiden kesken. Valitettavasti kustannukset iskevät kaikista raskaimmin Suomen ja Pohjois-Ruotsin teollisuuden kansainvälisiin kuljetuksiin ja tämä on asia, joka pitää ottaa vakavasti.

Mielestäni on nyt tarve löytää EU:ssa tasapainoinen ratkaisu toisaalta ilmanlaatua selvästi parantavien sääntöjen ja toisaalta niiden täytäntöönpanosta aiheutuvien taloudellisten vaikutusten välillä.



Onko Itämeren alue valmis siirtymään matalarikkisen polttoaineen käyttöön vuonna 2015, vai aiheuttaisiko se ylisuuria ongelmia merenkululle ja yleensä elinkeinoelämälle. Onko tilanne se, että tulisi pyrkiä saamaan joustoa direktiivin täytäntöönpanoon. Nämä ovat keskeisiä kysymyksiä, joita parhaillaan pohdimme. Keskustelemme myös muiden EU:n jäsenvaltioiden kanssa asiasta.

Tässä tilanteessa on kuitenkin myös katsottava, mitä mahdollisuuksia uusi teknologia tuo tullessaan. Laivat saavat käyttää matalarikkisen polttoaineen tilalla muita edullisempia ratkaisuja rikin poistoon, kuten rikkipesureita. Laivat voivat myös siirtyä käyttämään nesteytettyä maakaasua (LNG) polttoaineena, kunhan siihen tarvittava polttoainejakelu on varmistettu.

Mielestäni on nyt erittäin tärkeää panostaa uuden teknologian kehittämiseen ja käyttöönottoon. Itämeren alue tarjoaa tähän mainiot puitteet ja yhteistyömahdollisuudet. Jo nyt on käynnistetty näitä tulevaisuuden hankkeita muun muassa LNG:n käytöstä polttoaineena ja siihen liittyvästä polttoainejakelusta satamissa. Myös EU:n rahoitusta pyritään saamaan näille hankkeille. Uusi teknologia kehittää uutta erityisosaamista ja luo työpaikkoja. Ympäristö- ja energiateknologian perustuva clean tech-toiminta on myös yksi hallituksen elinkeinopolitiikan painopisteitä.

Tuulta innovaation purjeisiin Itämeren alueella!



Merja Kyllönen
Liikenneministeri
Liikenne- ja viestintäministeriö



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