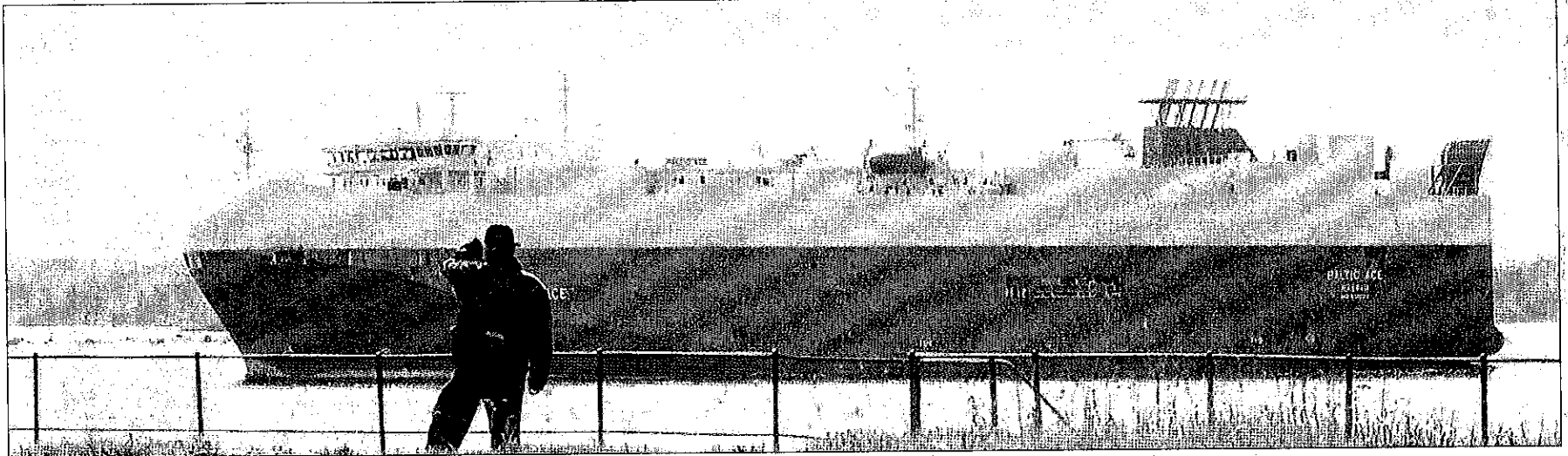


# Laivojen rikkirajan kiristys puree ikävästi Kymenlaaksossa

RAIMO EEROLA

Professori Ulla Tapanisen mukaan suomalainen merielinkeino joutuu kuristuskaulanauhaan verrattuna kilpailijamaihin. Logistiikkakustannusten kasvu huolestuttaa myös Kotkan ja Haminan satamissa.



Itämerellä ja Pohjanmerellä liikennöivien laivojen rikkipäästöjä rajoitetaan muita meriä enemmän. Baltic Ace saapumassa Kotkaan.

## TIMO UUSINIITY

**KOTKA.** Laivapolttoaineen rikkirajan laskeminen Itämerellä ja Pohjanmerellä 0,1 prosenttiin vuoden 2015 alusta nostaa merkittävästi Suomesta vietyjen tuotteiden ja Suomeen tuotavan raaka-aineen kuljetuskustannuksia ja aiheuttaa sitä kautta hankaluuksia suomalaiselle vientiteollisuudelle, arvioi merenkulun logistiikan järjestelmiin perehtynyt professori **Ulla Tapaninen** tutkimuskeskus Merikotkasta.

– Suomalainen merielinkeino joutuu huomattavaan kuristuskaulanauhaan verrattuna kilpailijamaihin. Kymenlaaksossa tämä tuntuu erittäin ikävästi, koska Kymenlaakso elää logistiikkasta, Tapaninen sanoo. Ongelma hänen mukaansa on se, tiukka rikkiraja ei koske kaikkia maailman meriä. Itämeri ja Pohjanmeri ovat Secariteyisaluetta, jolla rikkipääs-

töjä rajoitetaan muita vesiä enemmän.

Tapanisen mielestä järkevämpää olisi polttoaineen rikkirajan laskeminen vähittäin ja koko maailman saaminen mukaan sopimukseen. Kysehän on ilmapäästöistä, jotka leijaillevat eivätkä pysy tietyllä alueella.

**Kansainvälisen** merenkulunjärjestön IMO:n ympäristönsuojelukomitea päättää ilmastopakettista tällä viikolla. Suomen varustamot yhdistyksen laskelmien mukaan rikkirajan tiukentaminen voisi maksaa Suomelle yli 800 miljoonaa euroa vuodessa, kun alukset joutuisivat käyttämään nykyistä kalliimpia polttoaineita. Kansainvälisten asioiden päällikkö **Minna Kivimäki** liikenne- ja viestintäministeriöstä sanoo, että tämä on yksi arvio. Tarkkojen summien laskeminen on hänen mukaansa vielä aika mahdotonta.

Jos kustannusten nousu on 800 miljoonaa euroa, se on Ulla Tapanisen mukaan ”ihan hurja”.

– Alunperin suunnitelma oli, että rikkiraja tippuisi ensiksi 1,0 prosenttiin ja sitten 0,5 prosenttiin, mutta nyt se vedetäänkin yhtäkkiä 0,1 prosenttiin.

– En vastusta ympäristöverotusta, mutta merenkulun kansainvälinen luonne tulisi ottaa huomioon näissä asioissa. Suomalaisella paperiteollisuudella on jo nyt Keski-Euroopassa ongelmia kuljetuskustannusten kanssa, Tapaninen sanoo.

Laivojen käyttämän polttoaineen rikkipitoisuutta pitää hänenkin mielestään alentaa, mutta teollisuudelle pitäisi antaa mahdollisuus sopeutua uusiin määräyksiin.

**Kotkan Satama Oy:n** toimitusjohtajan **Kimmo Naskin** mukaan on aina huono asia, kun logistiikkakustannukset lisääntyvät. Se merkitsee Suo-

men kilpailukyyn vähentämistä ja se taas vaikuttaa kuljetusmääriin.

– Kustannusten jatkuva kasvu huolestuttaa, mutta tässä vaiheessa vaiheessa on ihan mahdoton arvioida, kuinka rankkoja vaikutukset olisivat.

– Ympäristöasiat ovat tärkeitä. Laivojen rikkirajassa siirtymäaika saisi kuitenkin olla pitempi tai alentua portaissa, Naski sanoo.

Haminan Satama Oy:n toimitusjohtajan **Seppo Herralan** mielestä kustannusrasitteita lisäävien sopimusten pitäisi tulla kaikille samaan aikaan, ei niin, että Itämerelle aikaisemmin kuin muualle.

– Päättäjät eivät Suomessa oikein tiedä, mitä tällaiset asiat merkitsevät kuljetuselinkeinolle, Herrala arvostelee.

**Merikuljetusten** kustannusten nousu tuntuisi etenkin metsäteollisuudessa.

Stora Enson logistiikkapääl-

## SANOMISTA

### Hyvä päätös ympäristön kannalta

**YMPÄRISTÖN KANNALTA** laivojen rikkipäästöjen alentaminen on hyvä päätös. Tiukempien rajojen soisi tulevan voimaan kaavailtua nopeammin maailmanlaajuisestikin.

Myös laivojen typpioksidipäästöjen rajoja ollaan tiukentamassa. Paras keino siihen on katalyyttinen puhdistaminen, sanoo lehtori Risto Korhonen Kymenlaakson ammattikorkeakoulusta. Katalyysaattoritkin tietyksi maksavat, mutta Itämeren rehevöitymisen ehkäisemiseksi tarvitaan kaikkia keinoja.

TIMO UUSINIITY

likkö **Timo Hatva** Kotkasta sanoo, että pahalta tuntuu, mutta luontoasiatkin on tärkeä pitää mielessä.

– Jokainen korotuspaine on merkittävä. Kustannuksia pitäisi pystyä rutistamaan alaspäin, että kilpailukyky säilyy.

Metsäteollisuuden kuljetuk-

sissa ei Hatva mukaan kuitenkaan ole vaihtoehtoja: laivoilla tuotteet on kuljetettu ja tullaan kuljettamaan tulevaisuudessaakin.

– Vanha sananparsi – Suomi on saari – pitää paikkansa. Niin kauan kun vientiä Eurooppaan on, laiva on ainoa oikea kuljetusvaihtoehto, hän toteaa.