

Merellä lasti liikkuu - myös kontin sisällä

Yritysten logistiikkaketjuissa tavara siirtyy sutjakkaasti samassa kontissa maalta merelle ja toisinpäin. Tehokkuus ja kustannussäästöt on optimoitu, mutta unohtuuko heikoin lenkki - inhimillinen tekijä?

Itämeren ylittää yli 450 000 laivaa vuodessa, mutta vahinkoja sattuu harvoin. Yli puolessa tapauksista vahingon aiheuttaa inhimillinen tekijä, kuten virhenavigointi. Yleisimmät vahingot ovat karilleajot ja yhteentörmäykset.

Äskettäin otsikoihin nousi hyvin harvinainen tapaus, kun Langh Ship -varustamon Linda-laivasta putosi mereen kolme konttia, joista yksi sisälsi vaaralliseksi luokiteltua ainetta. Tätä kirjoitettaessa tapauksen selvittely on kesken, mutta pinnon alimmainen kontti saattoi pettää toisten painosta. Kahdessa kontissa oli Pietariin matkalla ollutta pesuaineen raaka-ainetta ja yhdessä ketsuppia muoviasiioissa.

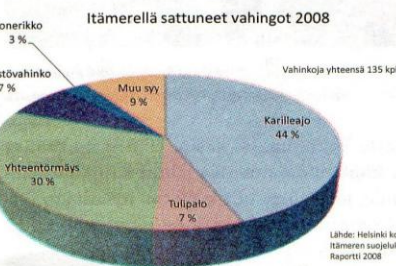
Ympäristövahingolta ilmeisesti säästyttiin, eikä niitä voi tilastojenkaan mukaan pitää yleisinä. Vuonna 2008 Itämerellä sattui 135 vahinkoa, joista yhdeksään liittyi ympäristövaikutuksia.

Turun yliopiston Merenkulun koulutus- ja tutkimuskeskuksen tutkimusjohtaja, professori **Ulla Tapaninen** pitää Itämeren tiukan sääntelyn ansiosta turvallisena, mutta nostaa esille erittäin yleisen lastivahinko-ongelman.

– Yli puolessa konteista lasti on sidottu väärin tai sidonta puuttuu kokonaan. Pahimmillaan tavara menee rikki, mutta riski laivan painopisteen siirtymiselle on myös huomattava. Yritysten ei pitäisi antaa kaikkea riskiä vakuutusyhtiöiden kannettavaksi, vaan valvoa myös itse lähetyksiä, että sitominen hoidettaisiin, sanoo Tapaninen.

Hänen mukaansa se jää usein tekemättä kovan kiireen ja ajattelemattomuuden takia, sillä aikataulut ovat tiukat ja kontin siirtoja hoitaa pitkä kuljetusketju. Konttia autoon pakattaessa ei tulla ajatelleeksi merenkäynnin vaaroja eikä puutetta huomata, koska ainoastaan vaarallisten aineiden kontit avataan tarkastuksissa.

– Yksi ongelma on kuljetusten hallinnan puuttuminen logistiikkapäättäjien koulutuksesta, joka keskittyy varastohallintaan. Valitettavan usein näkee, että lastin paketoiminen huonosti maksaa seurannaisvaikutuksineen enemmän kuin vakuutusmaksut. Ehkä mereen pudonneista konteista voisi oppia ottamaan riskit paremmin huomioon, sanoo Tapaninen.



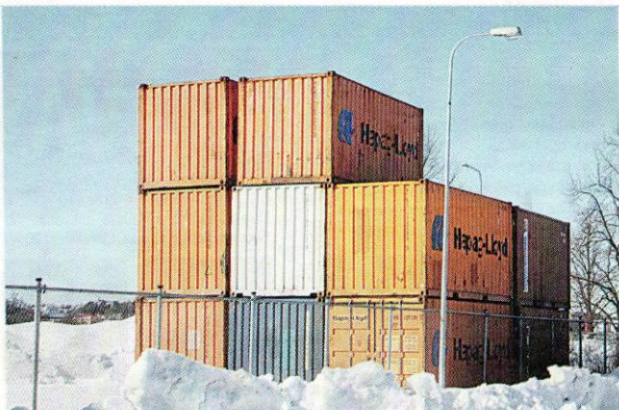
Itämeren liikenne on vilkasta, mutta vahinkoja sattuu melko harvoin. Usein niihin on syynä inhimillinen tekijä.

Myös merenkulkuneuvos **Hans Langh** on kiinnittänyt huomiota lastin siirtamisongelmaan.

– Tämä on todella iso ongelma, ja olemme tehneet paljon työtä keksiäksemme kontin sisälle jonkin tuentaratkaisun. Esimerkiksi raskaat teräskelat voivat siirtyä niin, että tulevat kontin kyljestä ulos ja voivat pudota mereen, sanoo Langh.

Kun konttikuljetukset lisääntyvät koko ajan ja laivojen koko kasvaa, lastin liikumisongelma on todella merkittävä. Kontista karannut painava lasti vahingoittaa helposti myös muita kontteja, ja vahinkojen selvittely on hankalaa, koska mukana voi olla pitkien kuljetusketjujen monia osapuolia vakuutusyhtiöineen.

mania ANNE KORTELA



Tavaraa kuljetetaan yhä enemmän konteissa niiden helppokäyttöisyyden takia. Vaihduvat säälöit ja raskaat kuormat rasittavat kontteja.