

KySa to 17.8.0

YLÄNURKKA

Merten moottoritiet

ENNENNÄKEMÄTTÖMÄN aurinkoinen ja sateeton kesä alkaa olla loppuillaan. Suurin osa meistä lienee nauttinut jatkuvan paahteen keskellä merten, järvien tai jokien tarjoamasta viiennyksestä.

Merillä on kuitenkin myös toinen, vuosisatoja vanha tehtävä, jonka merkitystä ollaan taas korostamassa. Meret ovat yhdistäneet kansakuntia, kuljettaneet tavaraa ja ihmisiä. Viime vuosisata oli autoliikenteen voittomarsssia, mutta huolimatta jatkuvasta kehitymisestään auto kuljetusmuotona ei ole pystynyt voittamaan merikuljetusten energiategokkuutta.

Meriliikenne yleensä kuluttaa vähemmän energiaa ja on vähemmän haitallista ympäristölle kuin muut kuljetusmuodot – samalla energiamäärällä saadaan kuljetettua enemmän tavaraa. Meriliikenteen melu ja vaikutukset maisemaan rajoittuvat suurimmaksi osaksi satamiin. Meriliikenteen suurimpina ympäristöhaittoina pidetään tänä päivänä pakokaasupäästöjä sekä onnettomuuksista johtuvia öljypäästöjä.

EUROOPPA KAMPPAILEE saasteiden ja autoteiden ruuhkien kanssa. Euroopan unionin tavoitteena onkin siirtää kuljetuksia merelle. Erityisesti pyritään kehittämään lähimerenkulkua eli Euroopan maiden välistä meriliikennettä.

Osana lähimerenkulun kehittämistä Euroopan komissio otti vuonna 2001 työkaluksi merten moottoriteiden käsitteen. Eurooppaan ollaan rakentamassa neljä merten moottoritietä, jotka ovat itäinen ja läntinen Välimeri, Itämeri sekä Euroopan länsirannikko. Merten moottoriteistä rakennetaan nopea, tiheäfrekvenssinen, luotettava ja korkealaatuinen vaihtoehto maantiekuljetuksille. Niillä tulee voidaan kuljettaa lähes kaikkea lastia mitä muillakin kuljetusmuodoilla: kontteja, rekkoja ja irtoperävau-nuja, irtotavaraa ja erilaisia nesteitä.

VUONNA 1999 Euroopan unioni aloitti lähimerenkulun edistämishojelman. Tänä kesänä tarkastellaan, miten tämä lähimerenkulun edistämishojelma on edennyt. Tilastoista voimme lukea, että kymmenen viime vuoden aikana Euroopan lähimerenkulku on lisääntynyt 32 %, eli lähes yhtä paljon kuin maantieliikenne samana aikana. Se on ainoana kuljetusmuotona pystynyt kilpailemaan maantieliikenteen kasvun kanssa.

Toisaalta komissio toteaa, että useat lastinantajat pitivät merenkulkua, väärin perustein, vanhanaikaisena. Yhdistäminen muihin kuljetusmuotoihin vaatii vielä kehittämistä, dokumentaatio ja hallinnointiprosessit ovat monimutkaisia ja satamien ja lastin käsittelyjärjestelmien tekniikkaa tulee kehittää. Merenkulun imagoa on nostettava, jotta merenkulku kuljetusmuotona tulee tutuksi samalla houkutellen lastinantajia ja ammattiaan pohtivia nuoria alalle.

Erityisen tärkeää on kuljetusketjun toimijoiden yhteistyö, jotta samantyyppiset lastivirrat voivat käyttää samoja satamia, kulkea samoilla laivoilla ja käyttää yhteisiä esi- ja jatkokuljetusratkaisuja. Tämä on välttämätöntä, jotta saadaan riittävästi lastia päivittäisiin lähtöihin ja pystytään investoimaan tehokkaisiin lastin ja tiedon käsittelyjärjestelmiin.

EUROOPAN UNIONILLA on 21 lähimerenkulun edistämiskeskusta, joiden tehtävänä on tiedottaa ajankohtaisista merenkulkuasioista sekä toimia kuljetusalaa yhdistävänä keskustelufoorumina. Suomen lähimerenkulun kehittämiskeskus toimii Porissa ja tarjoaa tietoa koko alalle internetin välityksellä.

Nauttikaamme siis elokuussa paitsi merten syksyisin lämmittävästä vaikutuksesta myös tehokkaasta ja ympäristöystävällisestä kuljetusmuodosta.

Lisätietoja: www.shortsea.fi

ULLA TAPANINEN

Kirjoittaja on Turun Yliopiston merenkulun logistiikan professori, Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus, Kotkan yksikkö

