

Lähimerenkulun ja rahtiliikenteen näkymät

Vesitiepäivä 2023 4.5.2023

Assist. Professor (Maritime Business and Policy)

D.Sc. Tomi Solakivi

University of Turku



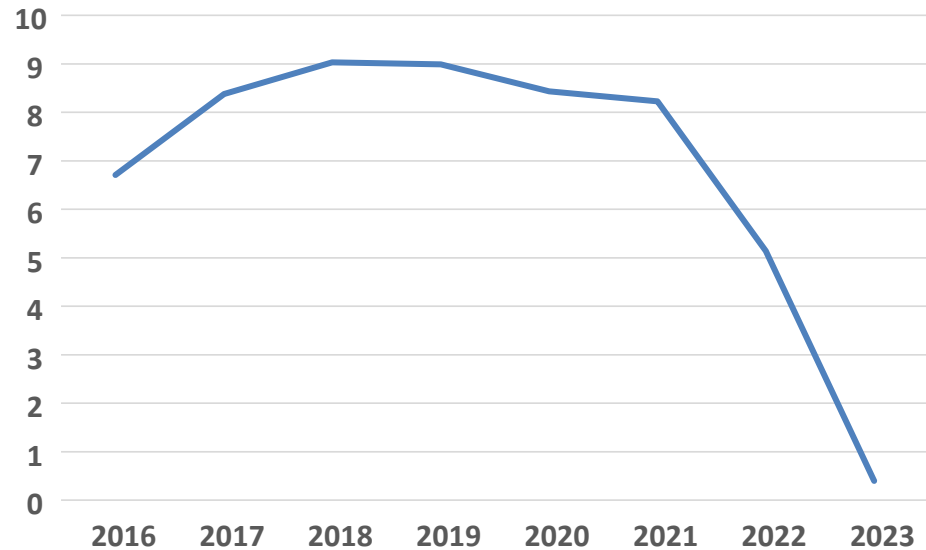
**UNIVERSITY
OF TURKU**

Ajurit meriliikenteen kehityksessä lyhyellä ja pitkällä aikavälillä

- Covid-19
- Venäjän hyökkäys Ukrainaan, ja sen aiheuttamat muutokset kauppavirtoihin
 - Kauppavirtojen suunnat muuttuneet
 - Venäjän kauppa lähes kokonaan loppunut – lyhyellä aikavälillä korvattava (meri)tuonnilla
- Suomen hiilineutraaliustavoite ja vihreä siirtymä
 - Muutoksia erityisesti energiaraaka-aineissa
 - Uusien mittavien investointien vaikutus kuljetusmääriin ja -virtoihin
- Merenkulun dekarbonisaation eteneminen
 - Käyttövoimapaletti menossa uusiksi ja monipuolistumassa – tulee vaikuttamaan myös kuljetusvirtoihin

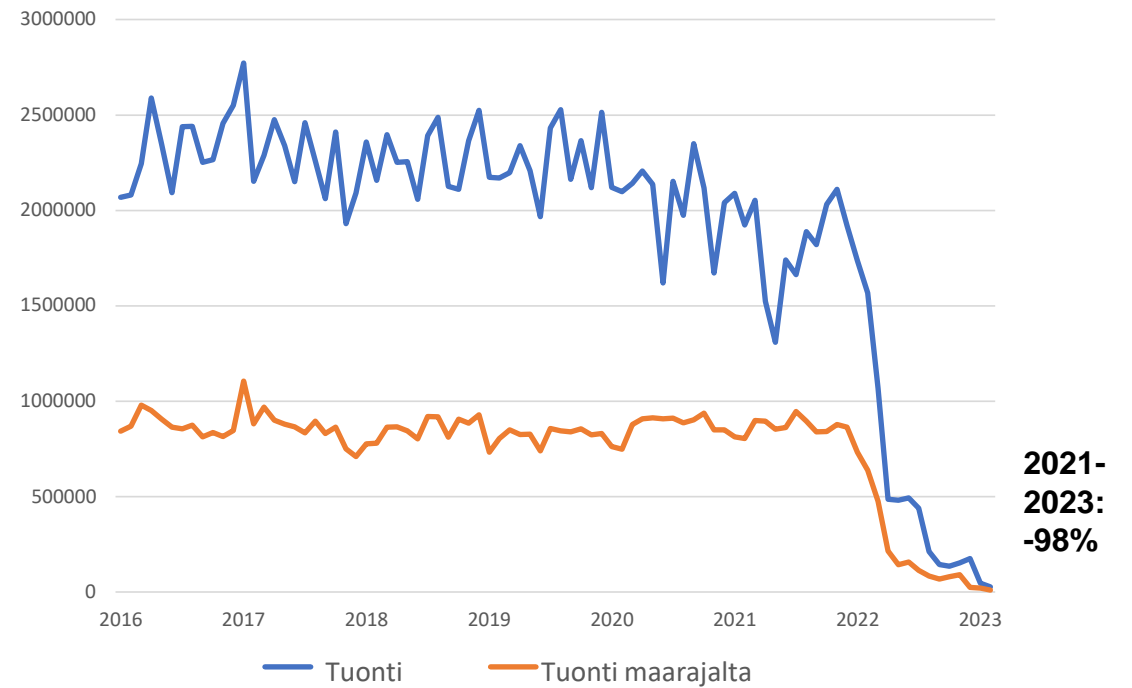
Tuonti Venäjältä -98%, Transitoliikenteessä kehitys samankaltainen

Transitoliikenteen kehitys 2016-2023



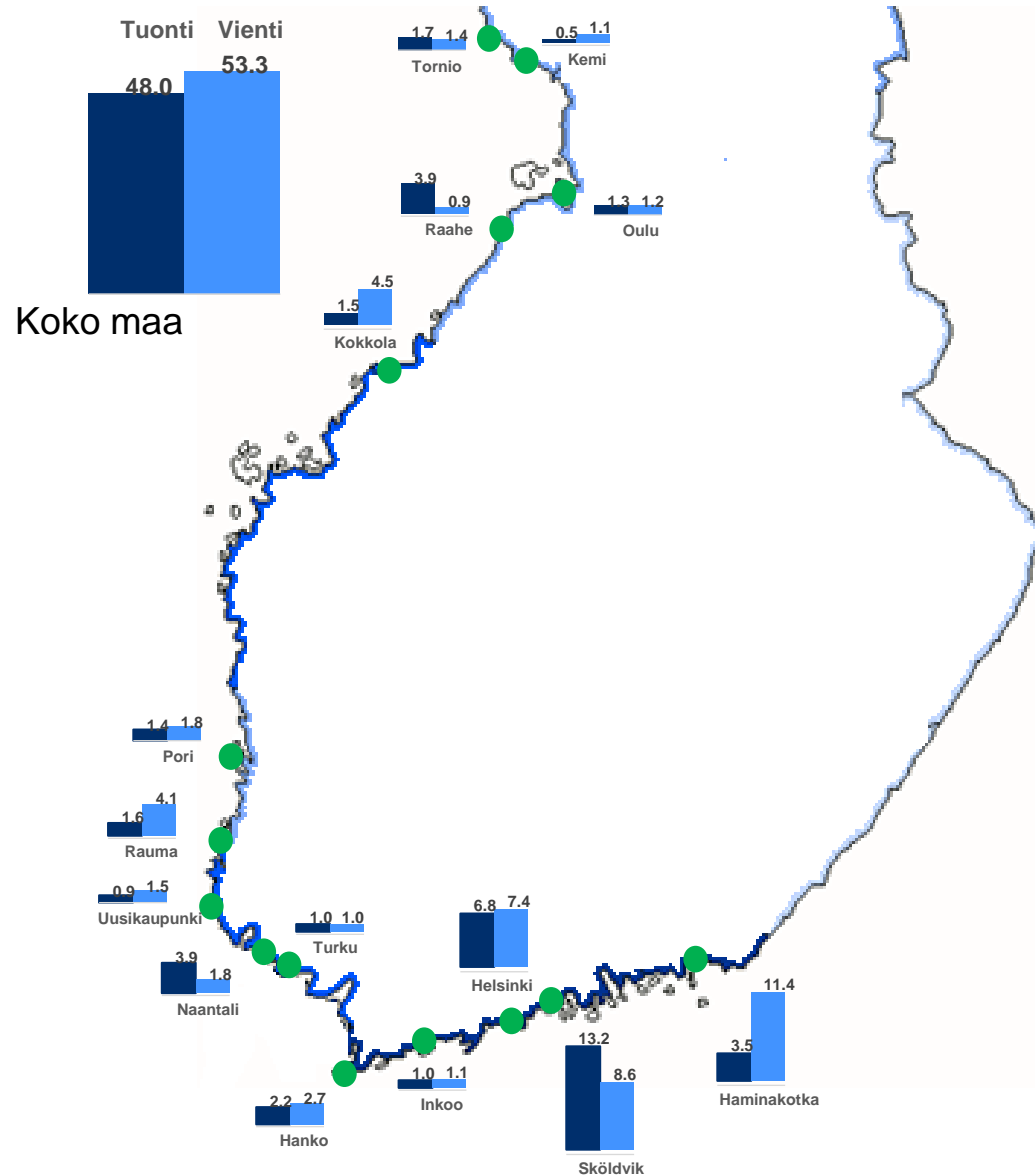
Tilastokeskus 2023

Tuonti Venäjältä 2016-2/2023



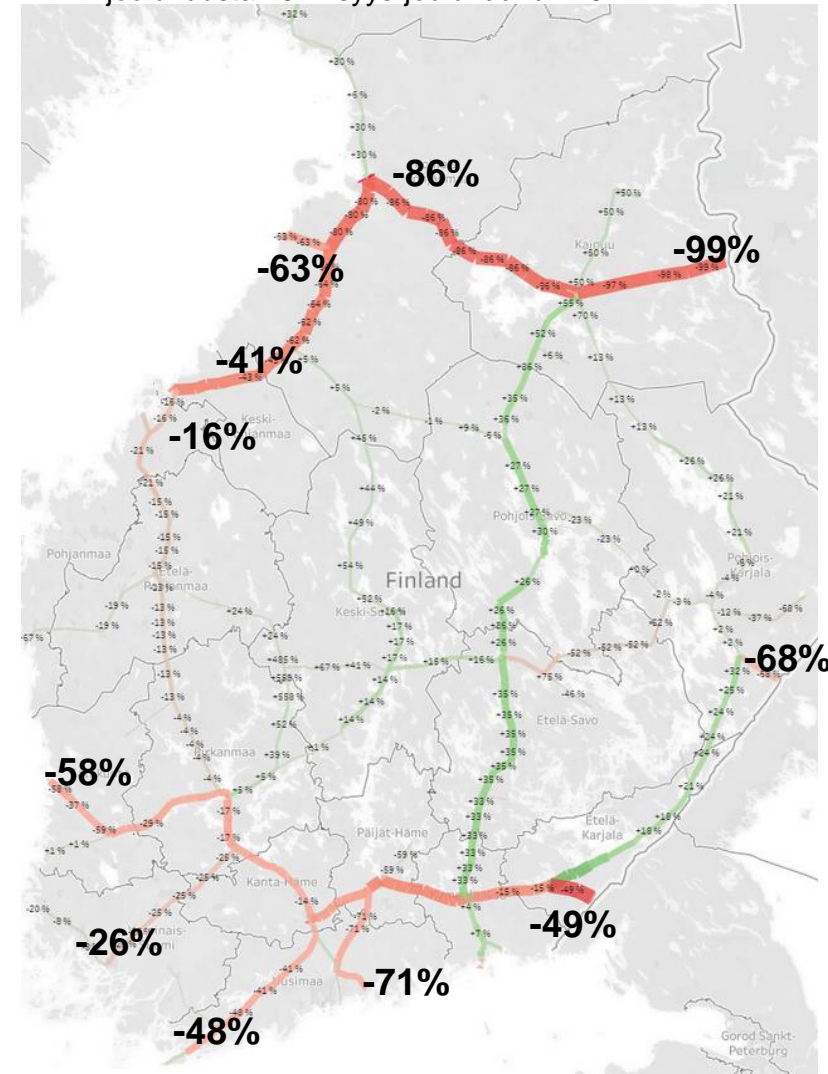
Tulli, 2023

Rautatievolymien muutokset havainnollistavat Venäjän kaupan supistumisen vaikutuksia



Aineistolähde: Tilastokeskus 2022

Rautateiden tavaraliikennemuutokset (bruttotonnia) syys-joulukuusta 2021 syys-joulukuuhun 2022.

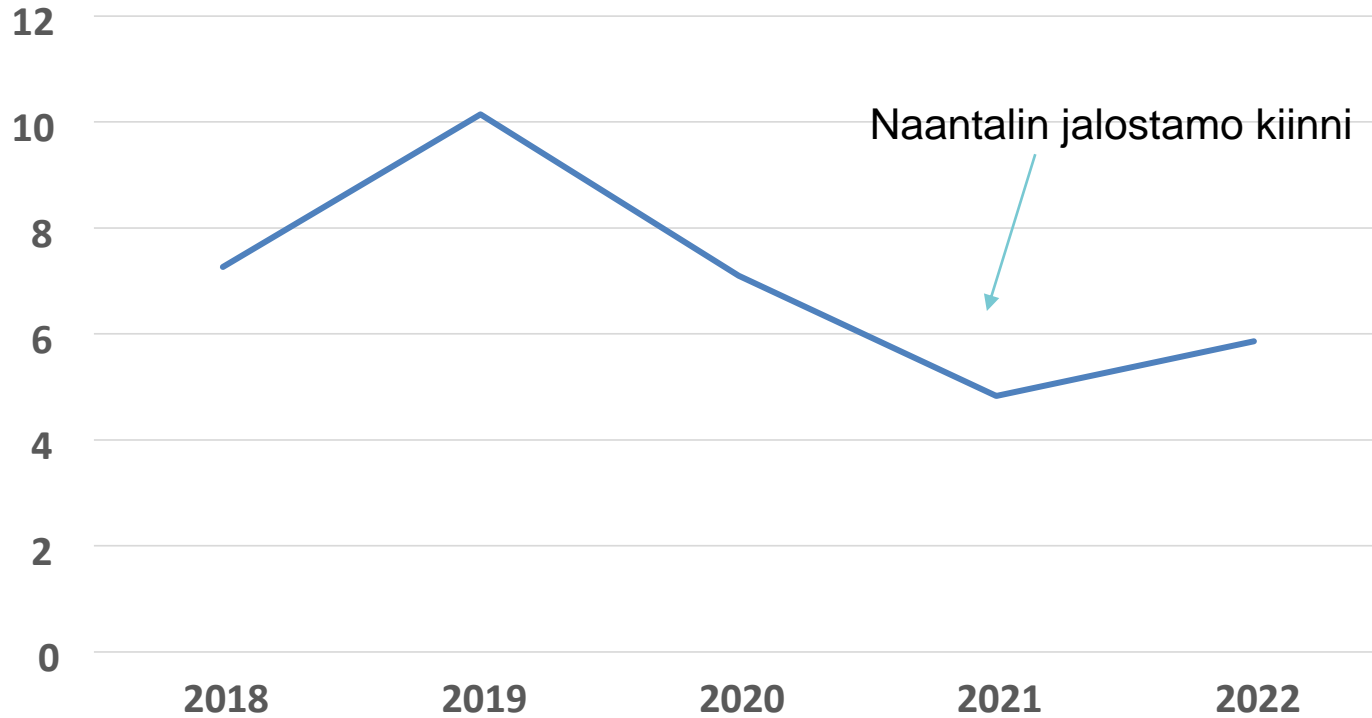


Traficom, 2022

Kotimaan vesiliikenteen volyymeissa ja liikennealueissa muutoksia

Kotimaan vesiliikenne 2018-2022

Milj.t.



Tilastokeskus, 2023

Satama 2022	Milj.t.
Sköldvik	2,4
Haminakotka	0,8
Parainen	0,3
Pori	0,3
Kokkola	0,3
Muut	1,8
Yhteensä	5,9

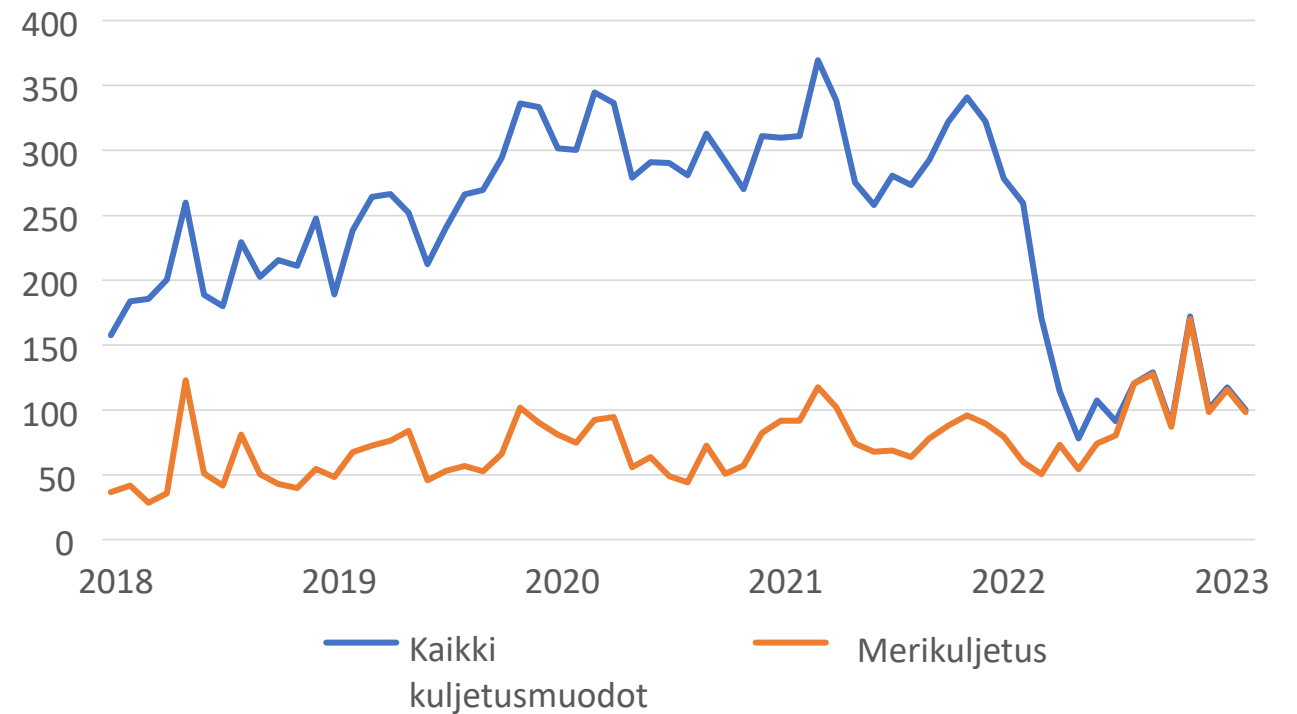
V. 2021 Saimaa
0,7 milj.t

Puuraaka-aineet yksi korvattavista tuontihyödykkeistä – nousu ollut ehkä odotettua maltillisempaa

Raakapuun tuonti meritse 2018-2/2023



Hakkeen tuonti 2018-2/2023



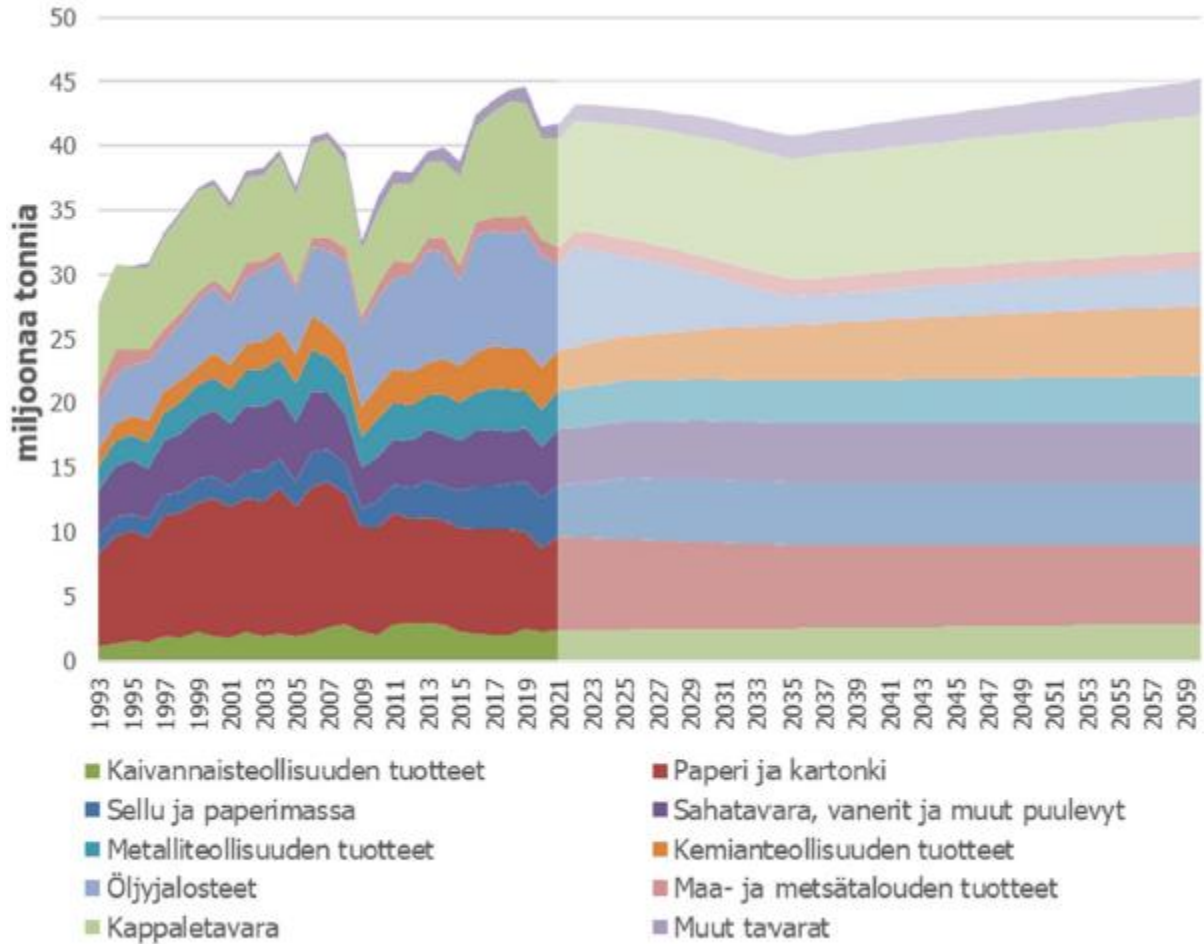
Tulli, 2023

Venäjän hyökkäyksen vaikutuksia meriliikenteeseen nyt ja tulevaisuudessa

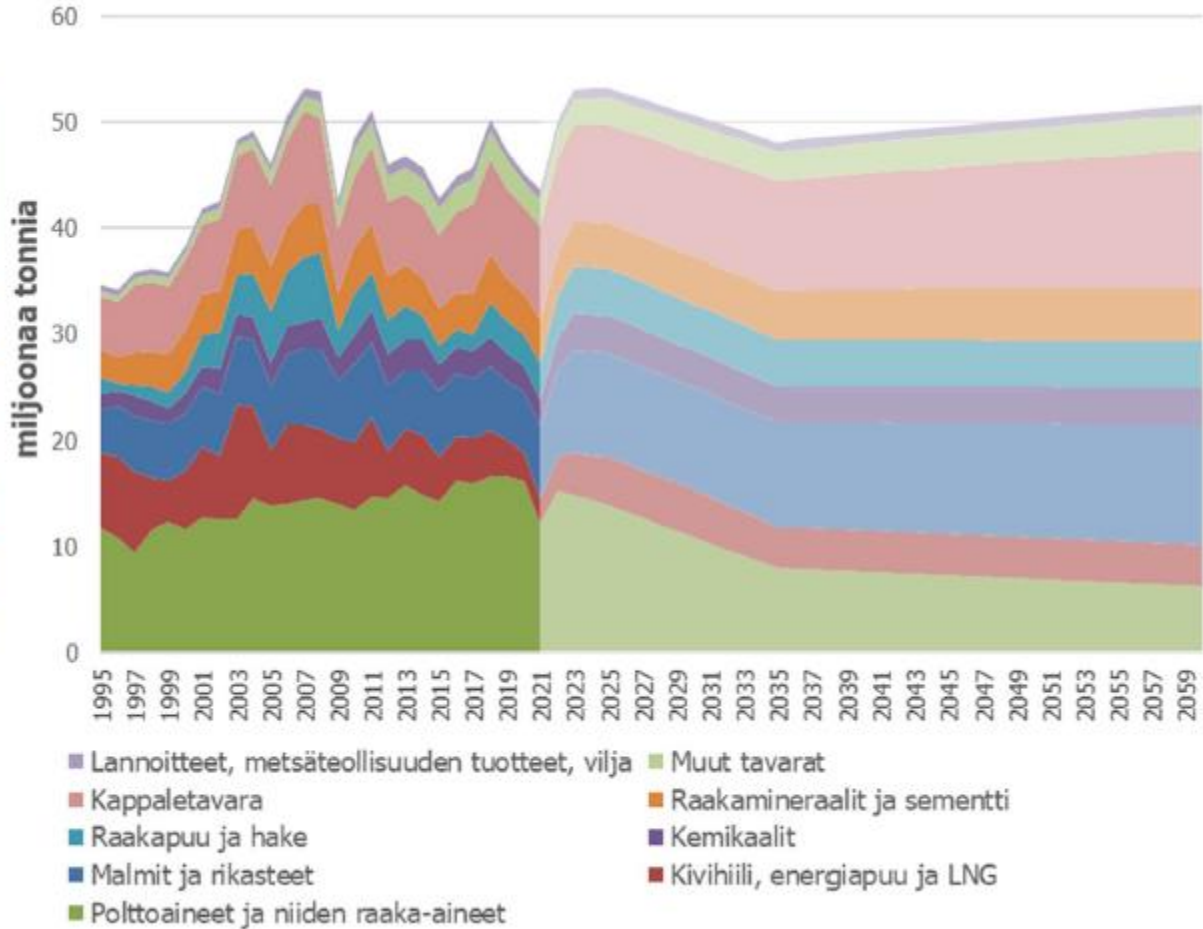
- Muutokset konttiliikenteessä Pietarin pudottua pois kierrosta haasteellisia Suomen kannalta
- Transitoliikenne käytännössä loppunut
- Venäjän tuonti korvattava tuonnilla muualta. Öljy- ja öljytuotteiden volyymit nykyistä kauempaa
- Metsäteollisuuden raaka-ainehankintaa siirtynyt merikuljetuksiin
- Myös puuhakkeen tuonti kokonaan merikuljetuksina – volyymit pienemmät

Traficomın tuoreehko ennuste meriliikenteen pitkän aikavälin kehityksestä

Meriliikenteen vienti



Meriliikenteen tuonti



Traficom, 2022

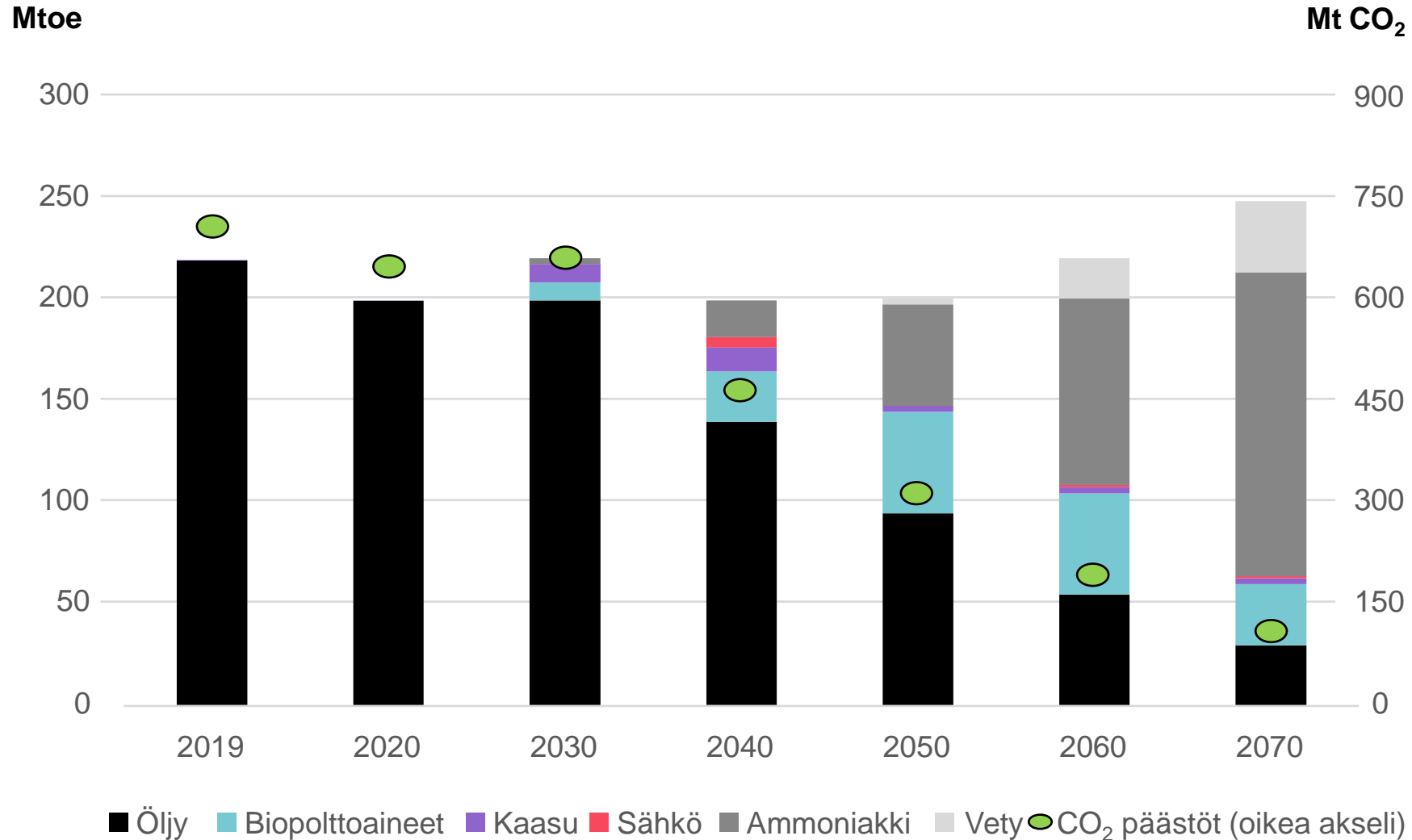


Huomioita pitkän aikavälin ennusteesta meriliikenteen kehityksestä

- Sekä viennissä että tuonnissa kasvua odotetaan kappaletavaran kuljetuksissa -> liikenteen keskittyminen kappaletavarasatamiin
- Metsäteollisuuden (paperi, kartonki, sellu etc.) kasvua rajoittaa toisaalta kysynnän siirtyminen kauemmas Suomesta, toisaalta puuraaka-aineen riittävyys
- Energiaraaka-aineiden kysyntä murroksessa.
 - Hiilen korvaaminen lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä biopohjaisilla raaka-aineilla.
 - Öljypohjaisten polttoaineiden korvaaminen vähähiilisillä ja hiilineutraaleilla vaihtoehtoilla – mitkä ovat tuotantovolyymit Suomessa tulevaisuudessa?

IEA:n arvio merenkulun tulevista käyttövoimista

- Tulevaisuuden energiapaletti huomattavasti monipuolisempi kuin nyt



■ Öljy ■ Biopolttoaineet ■ Kaasu ■ Sähkö ■ Ammoniakki ■ Vety ● CO₂ päästöt (oikea akseli)

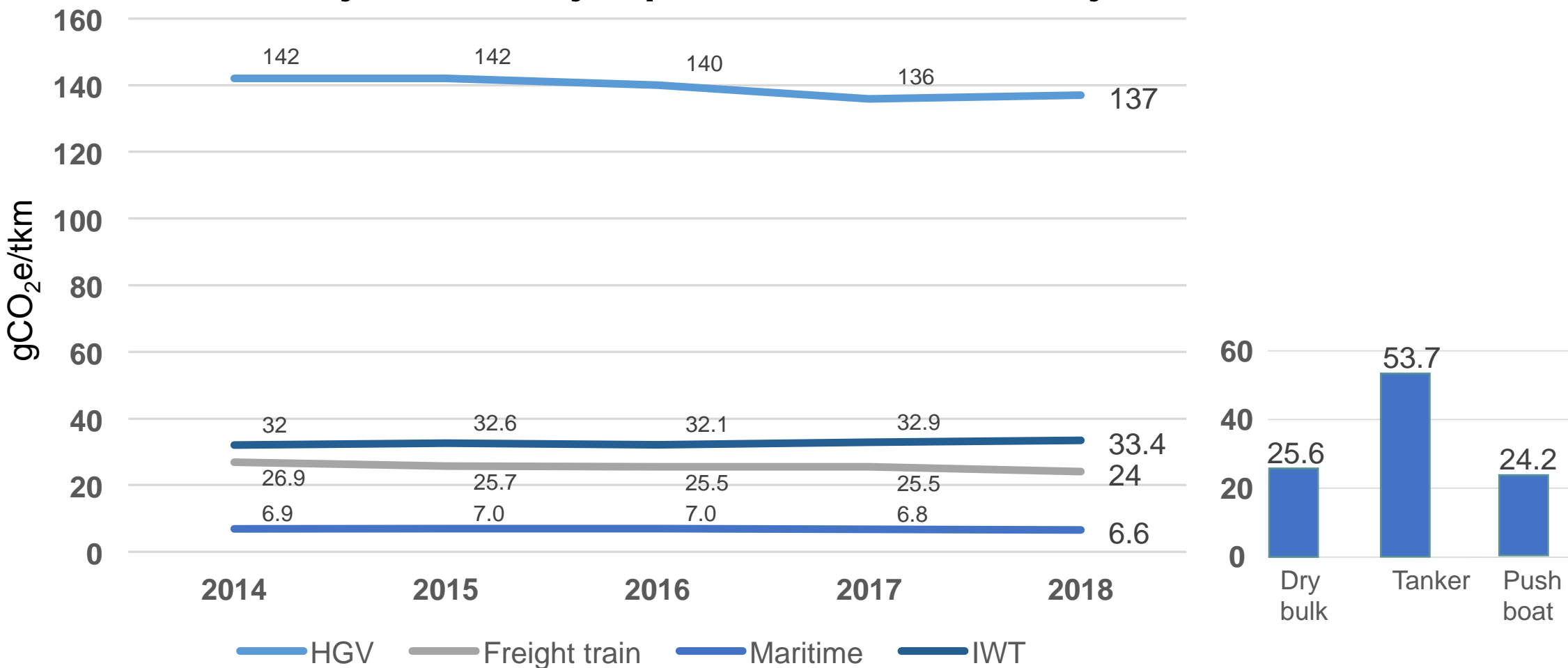
Aineistolähde: IEA, 2022

Tulevaisuuden käyttövoimapaletti ja sen vaikutuksia kuljetuksiin

- Merenkulku (ja lentoliikenne ja tieliikenne) pyrkii pois fossiilisista polttoaineista
- Tulevaisuuden energiapolku on sekoitus erilaisia vähähiilisiä ja hiilineutraaleja polttoaineita. Niiden tuotantotapa ja –volyymi ovat todennäköisesti erilaisia.
 - Biopolttoaineiden raaka-aineiden riittävyys, ja niiden vaatimat kuljetukset
 - Synteettisten polttoaineiden vaatima energiatarve, siirtokapasiteetin tarve ja tuotannon sijoittuminen
 - Tulevaisuuden polttoaine- ja energiamix aiheuttanee sitä, että polttoaineiden tuotanto ei yhtä keskittynyttä kuin aiemmin.
 - Periaatteessa jakelua vähemmän, mutta monipuolisempi mix aiheuttaa ristiin kuljettamisen tarvetta

Voidaan myös olettaa, että vesikuljetusten ympäristötehokkuus on tulevaisuudessa kilpailutekijä

Eri kuljetusmuotojen päästöt suhteessa kuljetussuoritteeseen





**UNIVERSITY
OF TURKU**

tomi.solakivi@utu.fi