BOFIT-blogi

Ruuhkaa Itämerellä

Venäjän talous | 11.02.2025 | Laura Solanko

KIRJOITTAJA



Laura Solanko
Vanhempi neuvonantaja

Itämeri ja etenkin Suomenlahti on vilkkaasti liikennöity merialue. Se on elintärkeä kauppareitti kaikille rantavaltioilleen, mutta erityisesti Suomelle ja Venäjälle. Venäjän hyökkäyssodan ja sitä seuranneiden pakotteiden takia Itämerelle on ilmestynyt aiempaa enemmän aluksia, joiden kunnosta tai omistajista on vain niukalti tietoa.

Itämeri ja etenkin Suomenlahti on vilkkaasti liikennöity merialue. Se on elintärkeä kauppareitti kaikille rantavaltioilleen, mutta erityisesti Suomelle ja Venäjälle. Venäjän hyökkäyssodan ja sitä seuranneiden pakotteiden takia Itämerelle on ilmestynyt aiempaa enemmän aluksia, joiden kunnosta tai omistajista on vain niukalti tietoa. Tämä vaikeuttaa pakotteiden toimeenpanoa, lisää onnettomuusriskejä ja kasvattaa mahdollisuuksia laittomaan toimintaan.

Öljytankkereita vai varjolaivoja?

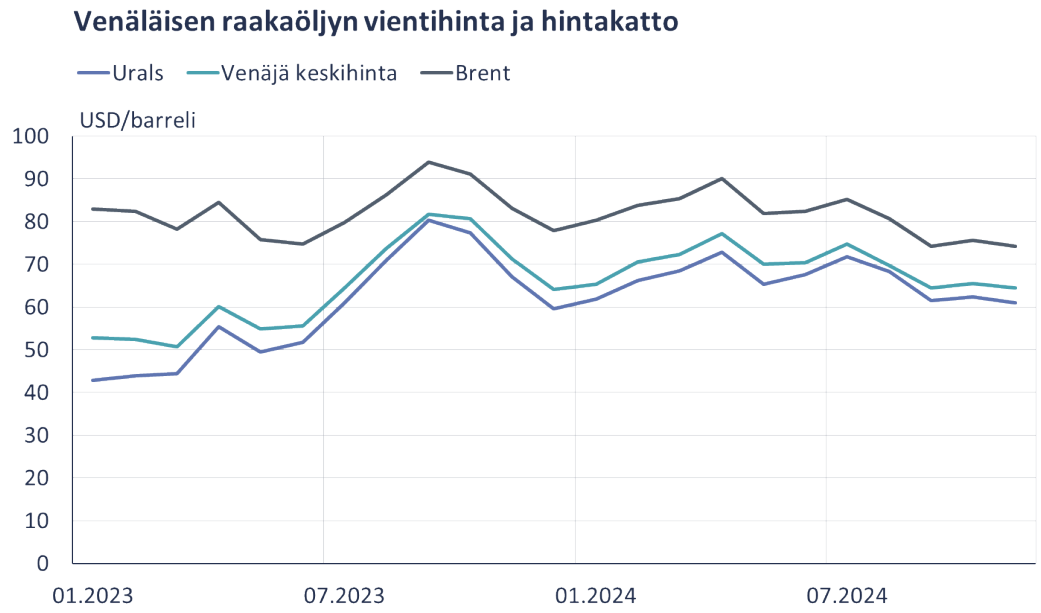
Varjolaiva on vakiintunut termi öljypakotteiden kiertoon liittyvään liikenteeseen. Yksinkertaisimmillaan varjolaivaston (dark fleet tai shadow fleet) alus on laiva, joka haluaa salata lastinsa alkuperän. Klassinen esimerkki varjolaivasta on öljytankkeri, joka kansainvälisten pakotteiden vastaisesti kuljettaa Iranin tai Venezuelan raakaöljyä. Tässä mielessä varjolaivojen olemassaolo on lähes väistämätön seuraus talouspakotteista.

Venäjän öljynviennille asetetut rajoitteet ovat kannustaneet venäläisiä öljy-yhtiöitä siirtämään öljykuljetukset pois länsimaisten varustamojen aluksilta ja länsimaisten vakuutusten piiristä. Pakotteiden tavoite ei kuitenkaan ole kieltää tai edes supistaa Venäjän öljynvientiä. Länsimaiden (G7-maat ja Euroopan unioni) asettamat pakotteet kieltävät vakuuttajia, satamia, varustamoja tai rahoittajia tarjoamasta palveluita aluksille vain, jos lastin kauppahinta ylittää asetetun hintakaton. Hintakatto on raakaöljyn osalta 60 dollaria tynnyriltä ja öljytuotteiden osalta 45 tai 100 dollaria

tynnyriltä. Jos lastin kauppahinta on hintakaton alapuolella, kaikki pakotteiden ulkopuolella olevat venäläiset yhtiöt voivat edelleen käyttää myös länsivarustamoiden aluksia ja läntisiä vakuuttajia. Myös ei-länsimaiset alukset voivat noudattaa hintakattoa, koska niiden omistajat tai vakuuttajat haluavat välttää mahdolliset pakotelistaukset.

Kaikki venäläistä öljyä kuljettavat alukset eivät siis riko sääntöjä tai pakotteita. Valitettavasti suuri osa niin tekee, sillä keskimääräinen vientihinta on yhä hintakattoa korkeammalla.

Kuvio 1.



Urals-hinta Koiviston (Primorsk) satamassa. Itämeren satamista vietävä raakaöljy on pääosin Urals-öljyä. Keskimääräinen hinta on Urals-, ESPO- ja Sokol- vientilaatujen painotettu keskiarvo. Lähde: IEA.

Hintakaton haaste on siinä, että todellisen kauppahinnan todentaminen voi olla vaikeaa, etenkin jos kaikki kaupan osapuolet (myyjä, ostaja, varustamo, lippuvaltio, vakuuttaja ja rahoittaja) ovat G7- ja EU-maiden ulkopuolella. Tästä syystä pakotteita kiertäviä öljytankkereita eli varjolaivoja on hankala erottaa tavallisista aluksista.

Onko alusten kunto heikentynyt?

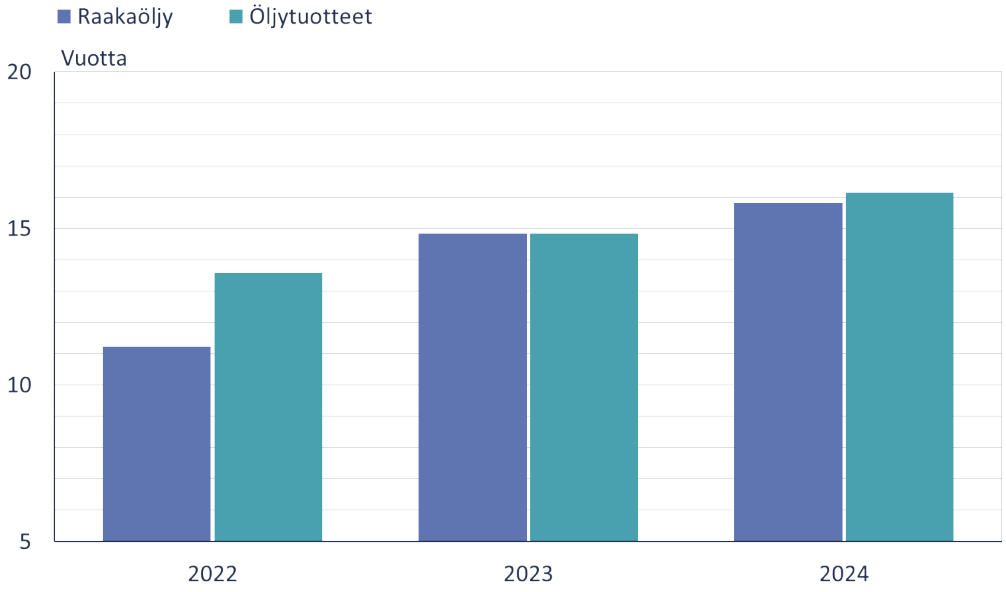
Viime vuoden lopulla enää 20 % Venäjän raakaöljyn ja 40 % öljytuotteiden viennistä kulki länsimaisten yhtiöiden omistamilla tai vakuuttamilla aluksilla (CREA 2024). Siirtymä on ollut yllättävän nopea ja siksi Itämerelläkin seilaa aiempaa enemmän aluksia, joiden kunnosta ja taustasta meillä on melko vähän tietoa. Osa ei-länsimaisista aluksista on ilmeisen kokemattomia operoimaan Itämeren vaativissa olosuhteissa.

Osa varjolaivoista voi siis aiheuttaa aivan akuutin ympäristöuhan – mutta niin voi myös moni muu huonokuntoinen tai huolimattomasti operoitu alus. Lisäksi merenpohjassa raahatut ankkurit voivat aiheuttaa kaapelirikkoja myös Itämerellä. Ilmiö on tuttu maailman meriltä, ja tapauksissa on usein kyse huonosta merimiestaidosta tai teknisestä viasta. Tapausten nopea yleistyminen Itämerellä on kuitenkin herättänyt huolen kauppalaivojen käytöstä tahallisiin, puolisotilaallisiin operaatioihin.

Toistaiseksi suuremmilta onnettomuuksilta on vältytty, osin siksi että rahtialusten lastit ovat usein liian arvokkaita hukattaviksi. Käytetyn öljytankkerin hinta on vain joitain kymmeniä miljoonia dollareita, eli usein lasti on merkittävästi arvokkaampi kuin alus. Kaikilla kaupan osapuolilla on ilmeinen intressi saada lasti vahingoittumattomana perille.

Kuvio 2.

Venäjän satamista lähteneiden öljytankkereiden keskimääräinen ikä 2022–2024



Lähde: CREA Dataset on Russian Fossil Fuel Exports.

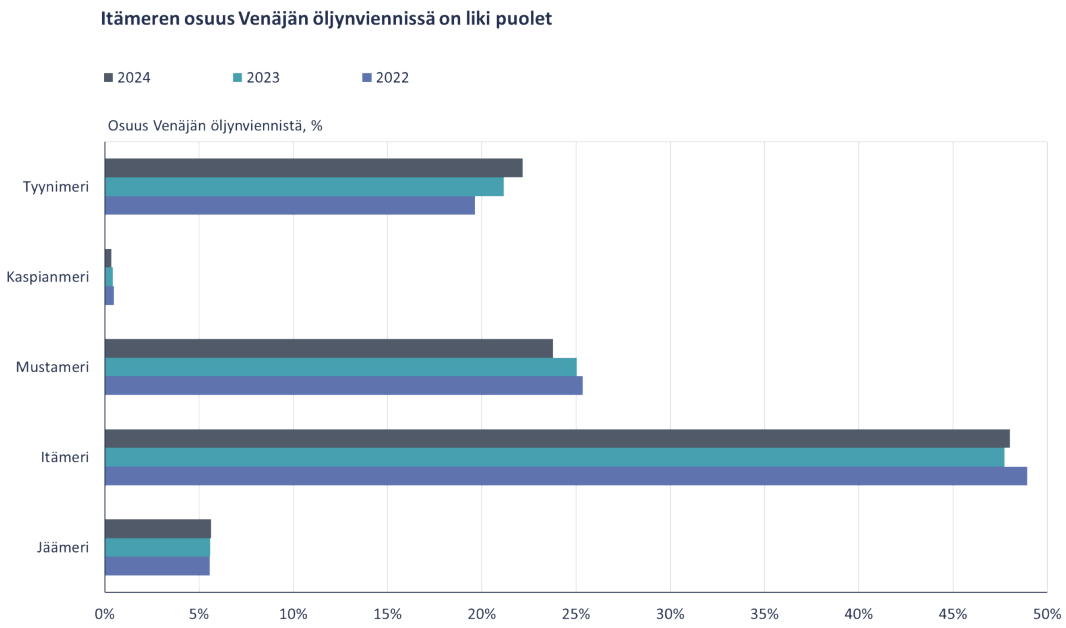
Öljykaupan lisäksi Venäjän Itämeren satamista ja satamiin kulkee myös runsaasti mm. lannoitteita ja kemikaaleja kuljettavia irtolastialuksia sekä konttiliikennettä. Kaikesta liikenteestä pitää pyrkiä erottamaan erittäin huonokuntoiset ja epäammattimaisesti hoidetut alukset. Lisäksi viime kuukausien aikana on käynyt selväksi, että kauppalaivoja voidaan käyttää myös muuhun toimintaan.

Itämeri on Venäjän tärkein öljyn vientireitti

Itämerellä kulkee siis sekä jokseenkin lainkuuliaisia öljytankkereita että pakotteiden kiertoon osallistuvia aluksia. Lisäksi merellä seilaa runsaasti muita kauppalaivoja, ja näiden kaikkien joukossa voi olla rikolliseen toimintaan eksyneitä aluksia. Viimeaikaisia ankkuriaan raahanneita aluksia yhdistää se, että alusten määräsatama oli Venäjällä.

Itämeren satamat ovat elintärkeitä Venäjän ulkomaankaupalle ja erityisen tärkeitä ne ovat öljyn sekä öljytuotteiden viennille. Viime vuonna yli 40 % vientiin menneestä raakaöljystä ja liki 60 % öljytuotteista laivattiin Suomenlahden satamista, lähinnä Laukaansuusta (Ust-Luga) ja Koivistosta (Primorsk). Itämeren satamissa käsiteltiin viime vuonna 30 % kaikesta Venäjän ulkomaankauppaan liittyvästä satamaliikenteestä.

Kuvio 3.



Raakaöljyn ja öljytuotteiden viennin määrä merialueittain.
Lähde: CREA Dataset on Russian Fossil Fuel Exports.

Venäjällä ei ole varaa menettää Itämeren vientireittiä. Siksi kaupan ja sabotaasin sotkeminen toisiinsa tuntuu poikkeuksellisen huonolta ajatukselta. Ja siksi tässäkin asiassa länsimailla on halutessaan selvä etulyöntiasema.

Lähde

CREA (2024): December 2024 — Monthly analysis of Russian fossil fuel exports and sanctions –

Centre for Research on Energy and Clean Air

Asiasanat

Itämeri, varjolaivasto, Venäjä, öljy