

Kallis, mutta vaikuttava laiva

Kahden kaupungin omistama varustamo nähdään Euroopassa innovatiivisena malliratkaisuna

UUTISANALYYSI



HARRI SIPPOLA

Twitter: @harrisippola
harri.sippola@i-mediat.fi

Vaasan ja Uumajan välisessä liikenteessä aloittaa uusi laiva vielä ennen vuosikymmenen vaihtumista. Upea ja moderni alus käyttää voimanlähteinään nesteytetyllä maakaasulla toimivia moottoreita. Laiva on nähtävyyks.

Vielä tämä kaikki on suunniteltupöydällä ja tietoja mahdollisista kustannuksista on tihkunut vain vähän. Kuukauden sisällä tiedetään kuitenkin enemmän. Laivan tarjouskilpailu päättyy elokuun lopussa ja viimeistään syyskuun puolivälissä tiedetään laivan kokonaiskustannusarvio. Nyt sitä voi vain arvailla.

Ja sitä saa arvailla. Viking Line rakennutti monipolttoainemoottoreilla toimivan Viking Gracen suomalaistelakalla. 218 metriä pitkän matkustaja-autolautan sopimushinta oli



Merenkurkun liikenteeseen suunniteltu uusi laiva näyttää havainnekuvin modernilta. Syyskuun puolivälissä tiedetään, mitä hanke tulisi toteutuessaan maksamaan.

noin 240 miljoonaa euroa. Merenkurkun liikenteeseen suunniteltu 150-metrinen alus ei ole läheskään Gracen kokoluokkaa, mutta voimantuotannoltaan ne ovat samankaltaisia.

Vuonna 1999 valmistui Costa Voyager -niminen risteilijä, joka on kokoluokassaan Wasa-

linelle suunniteltavaa alusta lähempänä. Karibialla risteilevän aluksen rakennuskustannukset olivat 15 vuotta sitten pitkälti yli 100 miljoonaa euroa.

Esimerkkihinnat antavat kuvan siitä, mitä matkustajaluksien rakentaminen maksaa. Tarkkaa hintaa voi arvailla,

mutta varmaa on, että laivan rakentaminen ei ole kovin halpaa. Kun hankekustannuksiin lisätään infrarakentaminen, puhutaan varmasti yhdeksännumeroisesta kokonaissummasta.

Rahaa koko hankkeeseen on tarkoitus saada EU:lta, valtioilta

sekä kunnilta ja alueilta. Vaasan ja Uumajan kaupungit omistavat varustamon, mutta kaupunkien osuudet tuskin nousevat kovin suuriksi. Projektin ensimmäisen vaiheen kustannuksiksi laskettiin noin 21 miljoonaa euroa. Toisen vaiheen käynnistyminen lähestyy, kunhan EU-tukien haikkuna avautuu. Silloin optimitilanteessa investointipäätös laivasta olisi mahdollista tehdä ensi vuoden lopulla. Nopeimmillaan laiva voisi olla valmis vuonna 2018. Tämä vaatisi täydellistä onnistumista.

Hankkeen vahvuudet ovat erilaisuudessa ja innovatiivisuudessa. Kaasukäyttöinen kaupallisessa liikenteessä oleva tutkimusalus olisi sellaista, jota maailma ei ole nähnyt. Valtiollisesta näkökulmasta taas koko hanke toisi valtavan työllistävän vaikutuksen ja kehittäisi maiden välistä logistiikkaa.

Varustamon omistusrakenteen saattaakin näytellä merkittävintä osaa rahan saannissa. Kahden EU-valtion kaupunkien yhteisomistuksessa oleva varustamo nähdään Euroopassa positiivisesti poikkeuksellisena ja sellaisena innovaationa, johon muitakin halutaan kannustaa.

Lisäksi varustamo on jo viime vuonna näyttänyt kykynsä kat-

taa kulunsa operatiivisella toiminnalla ilman apua. Rahaa tarvitaan nyt investointeihin, mutta varsinainen liiketoiminta pitääkin olla kannattavaa.

Kaikki on kuitenkin auki. Lähtökohtaisesti uuden laivan polttoaineena on nesteytetty maakaasu eli LNG, mutta muita vaihtoehtoja ei ole vielä suljettu pois. LNG vaatisi vähintäänkin pienen kaasuterminaalin rakentamisen todennäköisesti juuri Vaasaan, mutta terminaalia varten ei erityistä tukea ole toistaiseksi haettu.

Laivasta itsessään suunnitellaan matkustajille viihtyisää ja rahdille kapasiteetiltaan riittävää. Tämä on kuitenkin vain osa kokonaisuutta, sillä laivan yksi tarkoitus on toimia liikkuvana laboratoriona. Sitä voitaisiin käyttää alueiden oppilaitosten koulutustarpeisiin. Aluksen teknikkaa pääsisi näkemään aivan eri tavalla kuin tavallisissa matkustaja-aluksissa. Lisäksi matkustajat voisivat seurata reaaliajassa polttoaineen kulutusta ja muuta teknistä dataa. Matkustajalle avautuisi vastavaa tietoa laivan konehuoneesta, mikä tavallisesti näkyy vain komentosillalla.

Silloin laiva olisi nähtävyyks.