

Mielipide

Kirjoita mielipiteesi

Sähköposti: lukijat@kymensanomat.fi Verkkö: kymensanomat.fi Posti: Lukijat, Kymen Sanomat, PL 27, 48100 Kotka. Enimmäispituus 2000 merkkiä. Lyhyet tekstit ovat etusijalla. Toimitus voi lyhentää ja editoida tekstejä. Tekstissä pitää olla yhteystiedot. Nimi-merkkitekstejä julkaisemme vain perustellusta syystä.

Lähetä tekstiviesti

Numero: 13355
Ohje: Näppäile viestin alkuun KY TEKSTARIT ja välilyönnin jälkeen viesti. Enintään 150 merkkiä. Viestin hinta on 70 senttiä. Toimitus valitsee julkaistavat mielipiteet.

Näkökulma

Koillisväylän käyttö on jo tosiasia

SUURVALTOJEN mielenkiinnon kasvu osoittaa, että pohjoinen on siirtymässä periferiasta polttopisteeseen. Arktisen alueen strategioitaan ovat vuodesta 2008 päivittäneet mm. USA, Venäjä, Kanada ja Norja. Suomen ulkopoliittis-painotteinen arktinen strategia valmistui kesällä 2010, ja EU:n arktisen strategian valmistelu on ajankohtainen kysymys. Pohjoisen merkityksen kasvu vaikuttaa laaja-alaisesti. On ymmärrettävä kehitykseen vaikuttavat todelliset tekijät ja kiinnitettävä huomio siihen, mihin voimme vaikuttaa.

ILMASTONMUUTOS on vain yksi syy arktiseen alueeseen ja Koillisväylään kohdistuvan mielenkiinnon kasvuun, tärkeimpiä ovat muut tekijät. Ensiksi voidaan mainita Neuvostoliiton hajoaminen, joka on siirtänyt pinta-alaltaan maailman suurimman ja ylivoimaisesti suurimman arktisen valtion Venäjän oman mielenkiinnon entistä enemmän pohjoiseen eteläisten öljyn-

tuottajavaltioiden itsenäistyttyä. Venäjä tarvitsee pohjoista ja Koillisväylää.

Toiseksi on mainittava maailmantalouden kasvu ja sen vaikutus etenkin rajallisten raaka-aineiden, kuten öljyn ja muiden mineraalien hintoihin. Kolmas tärkeä tekijä on teknologian, erityisesti kuljetusteknologian kehitys - uudet kustannuksia säästävät kuljetusjärjestelmä- ja muut ratkaisut ovat keskeinen edellytys arktisten luonnonvarojen hyödyntämiseksi – tähän voimme vaikuttaa. Muutosten myötä mm. Luoteis-Venäjän ainoan valtamerisataman ja Koillisväylän keskeisen solmukohtan Murmanskin merkitys on kasvamassa pitkällä aikavälillä energiateollisuuden ja logistiikan keskuksiksi, jonka heijastusvaikutukset ulottuvat myös Suomeen.

HINNAN NOUSUN lisäksi öljyn ja muiden luonnonvarojen liikkeelle saamiseksi tarvitaan kuljetusteknologisia innovaatioita, missä suoma-

laisten yritysten rooli on ollut keskeinen. Esimerkiksi maailman ensimmäinen jäiden keskellä toimiva öljynkuljetusjärjestelmä otettiin käyttöön kesällä 2008 Varandeissa Euroopan koillisosassa sijaitsevalla Petšoranmerellä. Ilman jäänmurtajan apua toimivat alukset kuljettavat öljyn ympäri vuoden sulana olevalle Murmanskin vuonon suulle, jossa öljy jällelatastetaan valtamerialuksiin, ja on kuljetettu Kiinaan perinteisiä kauppareittejä pitkin. Järjestelmän on suunnitellut aluksineen helsinkiläinen Aker Arctic yksityisille ConocoPhillips- ja Lukoil -öljy-yhtiölle. Varandien läheisyyteen on valmistamassa myös öljynporauslautta Prirazlmojen öljyntaloutta otetaan käyttöön kesällä 2011 – viimeistään tällöin voidaan sanoa, että öljynporaus Jäämerellä on alkanut. Kentän öljy tuodaan Murmankiin suomalaisten suunnitteleilla ja jo valmistuneilla aluksilla.

Koillisväylän sulamista ei tule odottaa vaan kehittää teknologista osaamista ja etulyöntiasemaa tulevaisuudessakin vaativiin ilmasto-olosuhteisiin.

KOILLISVÄYLÄN säännöllinen käyttö tuli tosiasiksi vuonna 2006, kun Helsingin telakalla valmistui ensimmäinen Koillisväylällä itsenäisesti liikennöivä malminkuljetusalus. Tilaajayhtiön mukaan nimetty Norilsk Nickel -alus oli innovaatio monessa mielessä. Se kulkee Koillisväylän jäissä ilman jäänmurtajan apua säännöllistä linjaliikennettä Jenisei-joen varren Dudinkasta Murmankiin. Pahimmat jääesteet se sivuuttaa peruuttamalla, missä keskeisenä apu-

na on lisäksi Suomessa mm. ABB:n ja Wärtsilän toimesta innovoitu Azipod-voimansiirtäjärjestelmä. Innovaatio on myös malmin kuljettaminen totutusta poiketen konteissa Murmanskin alueelle jatkojalostettavaksi. Paluulastina viedään investointitavaraa ja kulutustavaraa. Neljä sisaralusta tehtiin tuon jälkeen Saksassa suomalaisten telakoiden priorisoidessa tuolloin risteilyalustoimintaa.

Koillisväylän päästä päähän ajoi kesällä 2010 kahdeksan lastialusta. Tammikuun loppuun 2011 mennessä tilauksia oli kesälle yli 20 aluksen öljy-, kaasu- ja teräslastille.

OLEMME maailman arktisin kansakunta. Joidenkin lähteiden mukaan noin 60 prosenttia Helsingin pohjoispuolella asuvista maailman ihmisistä on suomalaisia. Kansakuntamme on rikastuttanut pohjoinen teknologiaosaaminen jäänmurtajaosaamisesta luomisessa Helsingissä toimiviin raitiovaunuihin ja pakkases-

sa halkeamatta kestäviin kengänpohjallisiin. Arktisen teknologiaosaamisen kysyntä ei rajoitu vain Venäjään. Pohjoiset alueet ja niiden luonnonrikkauudet kiinnostavat nyt kaikkia suurvaltoja, myös Kiinaa.

Koillisväylän sulamista ei tule odottaa vaan kehittää teknologista osaamista ja etulyöntiasemaa tulevaisuudessakin vaativiin ilmasto-olosuhteisiin. Pitää tarttua eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan muotoilemaan kannanottoon: ”On käynnistettävä arktisen kuljetus-, energia- ja ympäristöteknologian tutkimus- ja kehittämisohjelma”. Aihe on tärkeä talouden, turvallisuuden ja ympäristönsuojelun kannalta. Ohjelman käynnistäminen on syytä huomioida myös hallitusneuvotteluiden yhteydessä.

Yrjö Myllylä
Kirjoittaja on yhteiskuntatieteen tohtori ja erikoistutkija Turun yliopiston Tulevaisuuden tutkimuskeskuksessa.