

Koillisväylän käyttö on jo tosiasia

Suurvaltojen mielenkiinnon kasvu pohjoiseen osoittaa, että pohjoinen on siirtymässä periferiasta polttopisteeseen. Arktisen alueen strategioitaan ovat vuodesta 2008 päivittäneet muun muassa Yhdysvallat, Venäjä, Kanada ja Norja. Suomen ulkopolitiispainotteinen arktinen strategia valmistui kesällä 2010, ja EU:n arktisen strategian valmistelu on ajankohtainen kysymys.

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 ylivoidmaisesti suurimman arktisen valtion Venäjän oman mielenkiinnon entistä enemmän pohjoiseen eteläisten öljyntuottajavaltioiden itsenäistyttyä. Venäjä tarvitsee pohjoista ja Koillisväylää.

Toiseksi on mainittava maailmantalouden kasvu ja sen vaikutus etenkin rajal-

listen 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 esimerkiksi Luoteis-Venäjän ainoan valtamerisataman ja Koillisväylän keskeisen solmukohdan Murmanskin merkitys on kasvamassa pitkällä aikavälillä energiateollisuuden ja logistiikan keskuiseksi, jonka heijastusvaikutukset ulottuvat myös Suomeen.

Raakaöljyn hinta on noussut 1950-luvulta alkaen. Erityisen paljon öljyn hinta on noussut vuodesta 2002 alkaen, jonka johdosta öljyn vienti on käynnistynyt kalliimman arktisen alueen Murmanskin kautta aluksi mm. rautateitse. Epävakaa Lähi-itä nostaa öljyn hintaa osaltaan, toisaalta siirtää kysyntää vakaampaan pohjoiseen. Samoin vaikut-

taa Japanin ydinkatastrofi maakaasun hintaan. Hinnan nousun lisäksi öljyn ja muiden luonnonvarojen liikkeelle saamiseksi tarvitaan kuljetusteknologisia innovaatioita, missä suomalaisten yritysten rooli on ollut keskeinen.

Esimerkiksi maailman ensimmäinen jäiden keskellä toimiva öljynkuljetusjärjestelmä otettiin käyttöön kesällä 2008 Varandeissa Euroopan koillisosassa sijaitsevalla Petsoranmerellä. Öljy kuljetetaan rannikon kentältä Timan Petsoran altaan alueelta putkea pitkin merelle noin 20 km:n päähän, jossa se lastataan pienempiin öljynkuljetussukkulaaluksiin. Varandein läheisyyteen on valmistumassa myös öljynporauslautta Prirazimnoken kelle, tuotantolautta otetaan käyttöön kesällä 2011. Viimeistään tällöin voidaan sanoa, että öljynporaus Jäämerellä on alkanut. Kentän öljy tuodaan Murmanskiin suomalaisten suunnittelemilla ja jo valmistuneilla aluksilla.

Koillisväylän säännöll-

nen käyttö tuli jo tosiasiaksi vuonna 2006, kun Helsingin telakalla valmistui ensimmäinen Koillisväylällä itsenäisesti liikennöivä edellä mainitun yhtiön suunnittelema malmin kuljetusalus. Norilsk Nickel -alus oli innovaatio monessa mielessä. Se kulkee Koillisväylän jäissä ilman jäänmuruttajan apua. Pahimmat jäästeet se sivuuttaa peruuttamalla, missä keskeisenä apuna on liissäksi Suomessa muun muassa ABB:n ja Wärtsilän toimista innovoitu Azipod-voimansiirtojärjestelmä.

Innovaatio on myös malmin kuljettaminen totutusta poiketen konteissa Murmanskin alueelle jatkojalostettavaksi. Paluulastina viedään investointitavaraa ja kulutustavaraa.

Olemme maailman arktisin kansakunta. Joidenkin lähteiden mukaan noin 60 prosenttia Helsingin pohjoispuolella asuvista maailman ihmisistä on suomalaisia. Kansakuntaamme on rikastunut pohjoista teknologiaosaamista jäänmuruttajiosaamisesta lumisessa Helsingissä toimiviin raitiotievaunui-

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

Koillisväylän sulamista ei tule odottaa vaan kehittää teknologista osaamista ja etulyöntiasemaa tulevaisuudessakin vaativiin ilmasto-olosuhteisiin ja tarttua eduskunnan tulevaisuusvaliokunnankin muotoilemaan vuonna 2010 valmistuneeseen kannanottoon niin sanotun Sopimusten Venäjä 2030 -raportin laadinnan ja julkistamisen yhteydessä: ”On käynnistettävä arktisen kuljetus-, energia- ja ympäristöteknologian tutkimus- ja kehittämisohjelma”. Aihe on tärkeä talouden, turvallisuuden ja ympäristönsuojelun kannalta. Ohjelman käynnistäminen on syytä huomioida myös tulevien hallitusneuvotteluiden yhteydessä.

Yrjö Myllylä
YTT, erikoistutkija
Turun yliopisto