

Koillisväylän käyttö on jo tosiasia

Pentti Holappa



ALAKERTA
Yrjö Myllylä

• Kirjoittaja on erikoistutkija Turun yliopiston Tulevaisuuden tutkimuskeskuksessa.

Suurvaltojen mielenkiinnon kasvu pohjoiseen osoittaa, että pohjoinen on siirtymässä periferiasta polttopisteseen. Arktisen alueen strategioita ovat vuodesta 2008 päivittäneet ainakin USA, Venäjä, Kanada ja Norja. Suomen ulkopoliittispainotteinen 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. Koillisväylän säännöllinen käyttö tuli jo tosiasiksi vuonna 2006, kun Helsingin telakalla valmistui ensimmäinen Koillisväylällä itsenäisesti liikennöivä malminkuljetusalus.

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

Raakaöljyn syklisistä vaihteluista taositettu hinta on noussut 1950-luvulta alkaen nykypäivän rahassa mitattuna. Raaka-aineiden hinnan nousun lisäksi öljyn ja muiden luonnonvarojen liikkeelle saamiseksi tarvitaan kuljetusteknologisia innovaatioita. Suomalaisen yritysten, kuten STX Finlandin tytäryhtiön Aker Arcticin, rooli suunnittelussa 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 Koillisväylää pitkin ympäri vuoden sulana olevalle Murmanskin vuonon suulle, jossa öljy edelleen lastataan valtamerialuksiin. Öljy on kuljetettu Kiinaan perinteisiä kauppareittejä pitkin. Varandien läheisyyteen valmistuu myös öljynporauslutta Prirazlomnojen öljyntentille



Kirjoittajan mukaan ilmastonmuutos on vain yksi syy arktiseen alueeseen ja Koillisväylään kohdistuvan mielenkiinnon kasvuun. Koillisväylän säännöllinen käyttö tuli jo tosiasiksi vuonna 2006, kun Helsingin telakalla valmistui ensimmäinen Koillisväylällä itsenäisesti liikennöivä malminkuljetusalus.

kesällä 2011, jolloin öljynporaus Jäämerellä alkaa. Kentän öljy tuodaan Murmanskiin Koillisväylää pitkin suomalaisten suunnittelemissa ja jo valmistuneilla aluksilla.

Koillisväylän säännöllinen käyttö ilman jäänmurtajan apua tuli tosiasiksi jo vuonna 2006, kun Helsingin telakalla valmistui ensimmäinen Koillisväylällä itsenäisesti liikennöivä Aker Arcticin suunnittelema malminkuljetusalus. Tilajaayhtiön mukaan nimetty Norilsk Nickel -alus oli innovaatio. Se kulkee Koillisväylän jäissä ilman jäänmurtajan apua säännöllistä linjaliikennettä Siperian Jenisei-joen varren Dudinkasta Murmanskiin. Pahimmat jääesteet se sivuuttaa peruuttamalla, missä keskeisenä apuna on Suomessa muun muassa ABB:n ja Wärtsilän toimesta innovoitu Azipod® voimansiirtojärjestelmä. Innovaatio on myös malmin ja konttien kuljettaminen samalla aluksella. Pa-

TÄSTÄ ON KYSYMYS

1. Koillisväylän säännöllinen käyttö on jo tosiasia. Raaka-aineita kuljetetaan Koillisväylää hyödyntäen säännöllisesti.

2. Pohjoiset alueet ja niiden luonnonrikkauudet kiinnostavat nyt kaikkia suurvaltoja.

3. Koillisväylän käyttöön vaikuttavina tekijöinä ovat etenkin Neuvostoliiton hajoaminen, raaka-aineiden hintojen nousu ja kuljetusteknologian kehitys.

luulastina viedään investointivaraa ja kulutustavaraa. Neljä sisaralusta tehtiin tuon jälkeen Saksassa suomalaisten telakoiden priorisoidessa risteilyalustuotantoa. Koillisväylä päästä päähän ajoi kesällä 2010 kahdeksan lastialusta. Kuluvan vuoden tammi-kuun loppuun mennessä tilauksia oli kesälle yli 20 aluksen öljy-, kaasu- ja teräslastille.

Kansakuntamme on rikastanut pohjoista teknologiaosaamista jäänmurtajaosaamisesta, lumisessa Helsingissä toimiviin raitiotievaunuihin ja kengänpohjallisiin. Arktisen teknologiaosaamisen kysyntä ei rajoitu vain Venäjään. Pohjoiset luonnonrikkauudet kiinnostavat myös Kiinaa.

Koillisväylän sulamista ei tule odottaa. Meidän tulee kehittää teknologista osaamista ja etulyöntiasemaa tulevaisuudessakin vaativiin ilmasto-olosuhteisiin ja tarttua eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan vuonna 2010 valmistuneeseen kannanottoon niin sanottuun Sopimusten Venäjä 2030 -raportin julkistamisen yhteydessä: ”On käynnistettävä arktisen kuljetus-, energia- ja ympäristöteknologian tutkimus- ja kehittämisohjelma”. Aihe on tärkeä talouden, turvallisuuden ja ympäristönsuojelun kannalta, ja huomioitava myös hallitusneuvotteluiden yhteydessä.

Jouko

