

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 ylivoi-maisesti suurimman arktisen valtion Venäjän oman mielenkiinnon entistä enemmän pohjoiseen eteläisten öljyn-

tuottajavaltioiden itsenäistyttyä. Venäjä tarvitsee pohjoista ja Koillisväylää.

Toiseksi on mainittava maa-ilmantalouden 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. Muutos-ten myötä mm. Luoteis-Venäjän ainoan valtamerisataman ja Koillisväylän keskeisen solmukohdan Murmanskin merkitys on kasvamassa pitkällä aikavälillä energiateollisuuden ja logistiikan keskukses-si, jonka heijastusvaikutukset ulottuvat myös Suomeen.

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

laisten yritysten rooli on ollut keskeinen. Esimerkiksi maailman ensimmäinen jäiden keskellä toimiva öljynkuljetusjärjestelmä otettiin käyttöön kesällä 2008 Varandeissa Euroopan koillisosassa sijaitse-valla Petsoranmerellä. Ilman jäänmurtajan apua toimivat alukset kuljettavat öljyn ympäri vuoden sulana olevalle Murmanskin vuonon suulle, jossa öljy jälleenlastataan val-tamerialuksiin, ja on kuljetet-tu Kiinaan perinteisiä kauppareittejä pitkin. Järjestelmän on suunnitellut aluksineen helsinkiläinen Aker Arctic yk-sityisille ConocoPhillips- ja Lukoil -öljy-yhtiölle. Varan-dein läheisyyteen on valmis-tumassa myös öljynporaus-lautta PirazImnojen öljyn-kentälle jäiden keskelle. Tuo-tantolautta otetaan käyttöön kesällä 2011 – viimeistään täl-löin voidaan sanoa, että öljynporaus Jäämerellä on al-kanut. Kentän öljy tuodaan Murmansiin suomalaisten suunnittelemilla ja jo valmis-tuneilla aluksilla.

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

KOILLISVÄYLÄN säännöllinen käyttö tuli tosiasiaksi vuonna 2006, kun Helsingin telakalla valmistui ensimmäinen Koil-lisväylällä itsenäisesti liiken-nöivä malminkuljetusalus. Ti-laajayhtiön mukaan nimetty Norilsk Nickel -alus oli inno-vaatio monessa mielessä. Se kulkee Koillisväylän jäissä il-man jäänmurtajan apua sään-nöllistä linjaliikennettä Jeni-sei-joen varren Dudinkasta Murmansiin. Pahimmat jää-esteet se sivuuttaa peruutta-malla, missä keskeisenä apu-

na on lisäksi Suomessa mm. ABB:n ja Wärtsilän toimesta innovoitu Azipod-voimansiir-tojärjestelmä. Innovaatio on myös malmin kuljettaminen totutusta poiketen konteissa Murmanskin alueelle jatko-jalostettavaksi. Paluulastina viedään investointitavaraa ja kulutustavaraa. Neljä sisara-lusta tehtiin tuon jälkeen Sak-sassa suomalaisten telakoiden priorisoidessa tuolloin ristei-lyalustuotantoa.

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 prosent-tia Helsingin pohjoispuolel-la asuvista maailman ihmisistä on suomalaisia. Kansakun-taamme on rikastuttanut pohjoinen teknologiaosaaminen jäänmurtajaosaamisesta lu-misessa Helsingissä toimiviin raitiovaunuihin ja pakkases-

sa halkeamatta kestäviin ken-gänpohjallisiin. Arktisen tek-nologiaosaamisen kysyntä ei rajoitu vain Venäjään. Pohjoi-set alueet ja niiden luonnon-rikkauudet kiinnostavat nyt kaikkia suurvaltoja, myös Kiinaa.

Koillisväylän sulamista ei tule odottaa vaan kehittää tek-nologista osaamista ja etu-lyöntiasemaa tulevaisuudes-sakin vaativiin ilmasto-olo-suhteisiin. Pitää tarttua edus-kunnan tulevaisuusvaliokun-nan muotoilemaan kannanot-toon: ”On käynnistettävä ark-tisen kuljetus-, energia- ja ym-päristöteknologian tutkimus- ja kehittämisohjelma”. Aihe on tärkeä talouden, turvalli-suuden ja ympäristönsuojelun kannalta. Ohjelman käynnis-täminen on syytä huomioida myös hallitusneuvotteluiden yhteydessä.

Yrjö Myllylä
Kirjoittaja on yhteiskuntatietei-den tohtori ja erikoistutkija Tu-run yliopiston Tulevaisuuden tutkimuskeskuksessa.