

Huoltovarmuusneuvoston kannanotto arktisten yhteyksien merkityksestä

Huoltovarmuusneuvosto 3.6.2014

Kannanotto arktisten yhteyksien merkityksestä

Huoltovarmuusneuvosto on käsitellyt arktisten alueiden kehitystä Suomen kannalta ja ottanut kantaa infrastruktuurin kehitystarpeisiin silmällä pitäen huoltovarmuuden tarpeita.

Ilmastonmuutos on kiihdyttänyt öljyn- ja kaasun etsintää ja tuotantoa pohjoisilla alueilla ja Jäämerellä. Myös satamarakentaminen ja muu infrastruktuurin rakentaminen ja rakentaminen ylipäättään on merkittävää. Lähinaapureista erityisesti Norjassa kehitys on ripeää. Mutta aktiviteetti on kasvanut myös Venäjällä. Investoinnit runsaiden mineraalivarojen hyödyntämiseen kasvavat. Kehitys Kanadassa, Alaskassa ja Grönlannissa on samansuuntaista.

Koillisväylän meriliikenne on saanut runsaasti huomiota. Vuonna 2013 Koillisväylän läpi purjehti kuitenkin vain 71 alusta vaikka kasvu onkin ollut nopeaa. Merkittävämpää on, että jokaista tällaista alusta kohden oli yhdeksän muuta, jotka joko kuljettivat lastia tai muuten työskentelivät Koillisväylällä. Jäämerelle rakennetaan nyt öljyn, kaasun ja mineraalien sekä metallien ympärivuotisia kuljetusketjuja. Ne lähtevät arktisilta raaka-ainelähteiltä ja päätyvät Eurooppaan ja Amerikan mantereille, mutta Koillisväylän kautta aloitetaan kuljetukset myös Aasiaan. Vastaavasti öljyn, kaasun ja mineraalien tuotanto ja pohjoiset asutukset tarvitsevat huoltokuljetuksia.

Suomella on erilaista arktisille alueille sopivaa teknologiaa ja yrityksillämme on hyvät mahdollisuudet saada rakennus- ja muita projekteja alueelta ja osuutensa alueen huollosta ja teknologian ylläpidosta. Pohjoisen Suomen aluetalous voisi integroitua Barentsin alueen talouskehitykseen. Tähän tarvitaan suoria, toimivia liikenneyhteyksiä ja yritysten läsnäoloa alueella.

Liikenneyhteyksiä arktiselle alueelle olisi tulevana vuosina aktiivisesti kehitettävä. Tieyhteyksiä on parannettava. Lisäksi on ilmeinen tarve rautatieyhteydelle, joka liittäisi Suomen ja koko Itämeren itäpuolen rataverkon Jäämeren liikenteeseen. Visioksi on otettava Euroopan ja Aasian ja myös Euroopan ja Pohjois-Amerikan yhdistävien arktisen merireittien kehittäminen ja niitä palvelevan Euroopan arktisen ratayhteyden rakentaminen. Myös tietoliikennettä on kehitettävä yhdistämällä Suomi suunnitteilla olevaan Jäämerenkaapeliin.

Huoltovarmuusneuvosto katsoo, että taloudellisten näkökohtien ohella myös huoltovarmuusnäkökohta on otettava huomioon uutta reittiä koskevassa päätöksenteossa. Toimiva yhteys Jäämerelle olisi merkittävä parannus Suomen huoltovarmuudelle. Se olisi vaihtoehtoinen kuljetusreitti Itämerelle ja mahdollisessa vakavassa kriisitilanteessa tarvittaessa jopa Itämeren korvaava reitti. Suomen on syytä pyrkiä suoriin yhteyksiin Norjan kanssa, jonka kanssa meillä on valtioiden välinen huoltovarmuussopimus. Norjan hallitus on viestittänyt valmiutensa yhteistyöhön, jos Suomen valtio ja elinkeinoelämä tekevät ehdotuksen.

Vaadittavat investoinnit ovat merkittäviä ja tulevaan kehityksen liittyä epävarmuutta. Siksi ehdotamme visioon johtavaa vaiheittaista etenemistä, jolloin voidaan seurata arktista kehitystä ja tarvittaessa uudelleen suunnata, tarkentaa ja ajoittaa jatkotoimia. Konkreettisina lähivuosien toimenpiteinä ehdotamme seuraavaa:

- *Tieyhteyksien parantaminen:* Maantiet Kirkkoniemeeseen ja Altaan/Hammerfestiin, jotka kasvavat nopeasti, olisi kunnostettava vastaamaan tulevaisuuden tarpeita ja teiden luokitusta on nostettava.

- *Jäämerenradan I-vaihe:* Rovaniemeltä Sodankylään, Keski-Lapin rikkaille kaivosalueille ulottuvan radan suunnittelu ja rakentamisen valmistelut olisi aloitettava kuljetustarpeen selvittämisellä. Samalla kannattaisi harkita Soklin kaivosradan vetämistä Sodankylän radalle, radan taloudellisen kannattavuuden parantamiseksi.
- *Aasia Eurooppa -kaapeliyhteyden pohjustaminen:* Lapin ja Finnmarkin läänien valokaapeliyhteydet olisi yhdistettävä yhteistyössä kaupallisten operaattoreiden kanssa tavoitteena yhdistää Suomi rakennettavaan Jäämeren kaapeliyhteyteen.

Jatkokehityksen varmistamiseksi Suomen olisi pyrittävä Norjan ja Baltian maiden kanssa vakuuttamaan EU arktisen kuljetusreitin merkittävydestä. EU on jo sijoittanut merkittäviä summia Via Baltican rakentamiseen ja kunnostanut olemassa olevaa Rail Balticaa sekä rahoittaa uudesta Rail Baltica pikaradasta valtaosan (85 % investoinneista). Jäämerenrata on puuttuva lenkki Euroopan arktisessa yhteydessä Aasiaan. Se olisi looginen jatko EU:n politiikalle kehittää pohjoisia yhteyksiä ja liikenneväyliä EU:n ulkopuolelle.

Huoltovarmuusneuvoston näkemyksen mukaan olisi tarpeen käynnistää selvitys Euroopassa ja Itä-Aasiassa suurten kuljetusasiakkaiden keskuudessa uuden kuljetusväylän kysynnästä sekä sen pohjalta analyysi Jäämerenreitin liike- ja yhteiskuntataloudellisista hyödyistä ja kustannuksista. Tässä yhteydessä tulisi ottaa huomioon myös huoltovarmuusnäkökohdat. Samoin olisi käynnistettävä selvitys uuden reitin investointien erilaisista omistus- ja rahoitusjärjestelyistä.

Lisätietoja:

puheenjohtaja Ole Johansson, puh. +358 40 7544 360

toimitusjohtaja Ilkka Kananen, puh. +358 2950 51046