

Venäjä, Itämeri ja arktinen yhteistyö Suomen mahdollisuuksina

Kai Paananen

Suomi on kahden viime vuosikymmenen ajan ollut aktiivinen pohjoisten alueiden – mm. Arktinen neuvosto perustettiin Suomen aloitteesta vuonna 1991 – ja Itämeren suojelussa. Yhteistyö ei ole ollut vain hallitusten välistä. Erityisen maininnan ansaitsevat Ilkka Herlinin käynnistämä Baltic Sea Action Group ja John Nurmisen säätiö, jotka ovat yritysten ja yksityisten varoilla tehneet urauurtavaa työtä puhtaamman Itämeren puolesta.

Myös Venäjää on yritetty saada sitoutumaan Itämeren puhdistamiseen ja suojeluun. Venäjä vie Suomenlahden kautta erityisesti öljyä ja petrokemian tuotteita. Määrä on merkittävästi kasvanut ja edelleen lisääntymässä lähinnä Ost-Lugan jättisataman takia ja voi lähivuosina saavuttaa jopa 400 miljoonan tonnin vuosirajan. Kuljetukset asettavat haasteita niin merenkulun ohjausjärjestelmille, jäänmurrolle kuin öljyvahinkojen torjunnalle.

Olisi toivottavaa, että pitkään esillä ollut mahdollisuus Suomen ja Venäjän yhteisestä jäänmurto-opperoinnista Suomenlahdella konkretisoituisi käytännön työksi. Yhteistyö lisäisi paitsi jäänmurron sujuvuutta, myös vähentäisi liikenteen tuottamaa ympäristöriskiä. Asia oli viimeksi myönteisessä hengessä esillä Suomen ja Venäjän talouskomission kokouksessa maaliskuun 2013 lopulla Turussa.

Öljyvahinkojen torjuntaan on Venäjälläkin alettu kiinnittää huomioita, mistä on konkreettisenä osoituksena öljyntorjunta-jäänmurtajan tilaus Arctech Helsingin telakalta vuonna 2011.

Tilauksesta neuvottelivat Venäjän suurin varustamo Sovcomflot (SCF), Venäjän satamalaitos Rosmorport, STX ja edustamani SET Group, joka toimi asian alkuunpanijana yhdessä SCF:n pääjohtaja Sergei Frankin ja Ust-Lugan sataman omistajien kanssa. Ei ole liioiteltua todeta, että tämä tilaus – ensimmäinen uudisrakennus uudella yhteisyrityksellä – pelasti telakan toiminnan.

Tuolloin vuonna 2011 tietyt merkittävät venäläiset alan toimijat kertoivat avoimesti, että näkisivät arktisen osaamisen mieluiten suomalais-venäläisenä yhteistyönä. Perusteena venäläisillä toimijoilla näkökantaansa on Suomen ja Venäjän yhteistyön kokemus sekä molempien osapuolten tietämys ja tarpeet. Tämä huomio on erityisen mielenkiintoinen viime kuukausien STX:n telakoita käsitellyttä uutisointia vasten.

Maamme meriteknologian ja arktisten olosuhteiden osaajat ovat usein pieniä toimijoita, joiden on vaikea työskennellä esimerkiksi Gaspromin kaltaisten jättien kanssa. Verkostoitumalla ja valtion

kainalossa (TP, UM, TEM, Tekes) myös alan pienillä ja keskisuurilla yrityksillä voi olla jatkossa mahdollisuuksia meriteollisuudessa ja arktisissa hankkeissa.

Venäläiset pitävät suomalaisia luotettavina kumppaneina, mikä yhdessä yhteisen rajan ja rataverkon kanssa muodostaa meille lähes ainoan – mutta merkittävän – todellisen kilpailukykyedun verrattuna kilpailijamaihimme.

Potentiaalisesti merkittäviä talouden aloja, joihin maamme teollisuudella olisi vientimahdollisuuksia, ovat tulevat offshore-hankkeet. Venäjän jättimäisistä öljy- ja kaasuvaroista 2/3 osaa sijaitsee offshore-alueille ja näistä valtaosa juuri arktisilla alueilla.

Venäjä tarvitsee näiden öljy-, kaasu- ja LNG-hankkeiden tuotantoon saattamiseksi satamia, kaasunporauslauttoja ja -aluksia, erikoisaluksia (mm. kymmeniä jäissä kulkevia apualuksia), jäänmurttajia sekä suuria LNG-aluksia. Näistä Suomen meriteollisuus voi saada tilauksia, mikäli olemme kilpailukykyisiä ja osaaminen säilyy maassamme. Aker Arctic on osaamiskeskittymistä tärkein.

Oman lisänsä edellä käsiteltyihin meriteollisuuden näkymiin antaa Koillisväylän, Pohjoisen meriväylän, avautuminen meriliikenteelle. Viime vuonna 46 alusta purjehti väylän läpi ja nopein suoriutui tästä vain 7,8 vuorokaudessa. Aasiasta Eurooppaan koitui aikasäästöä jopa yli kymmenen vuorokautta. Monien merenkulun ammattilaisten mukaan rahassa mitattuna säästöä tulee rahdeissa vähintään 30 %.

Koillisväylän avautuminen tuo meille suomalaisille lukuisia mahdollisuuksia. Väylän liikennöinti tarvitsee osaavaa arktista teknologiaa ja erityisesti laivoja. Toiseksi Koillisväylä toisi Suomea periferiasta lähemmäs maailman kuljetusvirtojen keskiöitä. Merkittävä, konkreettinen ja lähinnä meistä suomalaisista riippuva hanke on jäämeren rautatie Rovaniemeltä Kirkkoniemeen. Nyt meidän tulisi Suomessa koota kansallinen näkemys hankkeen suunnittelusta, rahoituksesta, toteutuksesta ja kumppaneista.

Jäämeren rautatie maksaisi – tietysti toteutusvaihtoehdoista paljon riippuen – noin 2,5–3,5 md €. Rakennustyöt voitaisiin aloittaa viimeistään ensi vuosikymmenellä, jolloin ensimmäinen juna kulkisi viimeistään 15 vuoden kuluttua. Tällöin Pohjoinen meriväylä on maailman keskeinen meritie. Mutta onko Suomi ja Itämeri keskeisiä reittejä väylältä Eurooppaan ja Euroopasta väylälle?

Olenaisesti meistä itsestämme riippuu, kuinka suuri mahdollisuus ja kumppani Venäjä meille Itämeren ja arktisen osaamisen kannalta katsoen on, sekä miten maamme asemoituu tulevaisuudessa koillisväylän tuomiin mahdollisuuksiin. Toimeen siis kannattaa ryhtyä.



Kai Paananen
Toimitusjohtaja
SET Group

Aikaisemmin sarjassa ilmestyneitä kolumneja

Nro.		Kirjoittaja
15/2013	11.4.2013	Merellinen kulttuuriperintö osaksi meristrategiaa Tiina Mertanen, museonjohtaja, Suomen merimuseo, Museovirasto
11/2013	14.3.2013	Voisi Tallinnaan mennä muutenkin kuin turistiksi Markku Mantila, päätoimittaja, Kaleva
6/2013	7.2.2013	Itämeren alueen ruokayhteistyön mahdollisuudet Johanna Mäkelä, professori, Helsingin yliopisto
1/2013	3.1.2013	Itämeren alueen jäsenvaltiot ja eurokriisi Olli Rehn, varapuheenjohtaja, Euroopan komissio
47/2012	20.12.2012	Ryöstöretkien ja kaupankäynnin meri - Itämeren kansojen seikkailut esihistoriallisella ajalla Jarl-Thure Eriksson, kansleri, Åbo Akademi
42/2012	16.11.2012	Pullopостia - Meri yhdistää Suomea ja Viroa Aleksi Härkönen, suurlähettiläs, Suomen suurlähetystö, Tallinna
37/2012	12.10.2012	Venäjän WTO-jäsenyyden alkumetreit Heli Simola, ekonomisti, Suomen Pankin siirtymätalouksien tutkimuslaitos
34/2012	21.9.2012	Cleantechista ratkaisu Itämerelle ja Suomen talouskasvulle Jyri Häkämies, elinkeinoministeri, Työ- ja elinkeinoministeriö
30/2012	24.8.2012	Pohjoismaiden ja Baltian maiden yhteistyötä laajalla rintamalla Erkki Tuomioja, ulkoasiainministeri, ulkoasiainministeriö
11/2012	9.3.2012	Itämeri on kirkkojen meri Kari Mäkinen, arkkipiispa, Suomen evankelis-luterilainen kirkko
7/2012	10.2.2012	Itämeren kohtalo ratkaistaan puhdistamoilla eikä juhlapuheissa Juha Nurminen, puheenjohtaja, John Nurmisen Säätiö
1/2012	6.1.2012	Työnjaolla tehokkuutta Itämeren alueen yhteistyöhön Thomas Götz, Saksan Suomen suurlähettiläs