

Arktinen alue

- uusia mahdollisuuksia Suomelle



**KOKOOMUKSEN
EDUSKUNTARYHMÄ**

**KANSANEDUSTAJAT PERTTI SALOLAINEN,
MARJO MATIKAINEN-KALLSTRÖM, ESKO
KURVINEN, EERO SUUTARI, HEIKKI AUTTO**

Sisällys

4-5 **ARKTINEN ALUE MUUTTUU JA LUO MAHDOLLISUUKSIA**

6-17 **UUTTA KASVUA ARKTISELTA**

6 **ARKTISEN OSAAMISEN VAHVISTAMINEN**

7 **MERIKLUSTERI TULEVAISUUDEN KASVUALANA**

10 **LIIKENNEYHTEYDET OVAT PORTTI MARKKINOILLE**

- **RATAYHTEYS JÄÄMERELLE?**

- **ENTISTÄ NOPEAMPAA TIEDONSIIRTOA?**

15 **KAIVANNAISTEOLLISUUDEN TULEVAISUUTTA
EI OLE KUOPATTU**

16 **MATKAILU KIINNOSTAA JA KASVAA**

18-19 **YMPÄRISTÖ JA LUONNONSUOJELU OVAT
EDELITYKSIÄ KESTÄVÄLLE LIKETOIMINNALLE**

20-22 **KASVAVA TALOUDELLINEN MERKITYS LISÄÄ
TARVETTA VALTIOIDEN VÄLISEEN YHTEISTYÖHÖN**

ARKTINEN ALUE MUUTTUU JA LUO MAHDOLLISUUKSIA

KOKOOMUKSEN eduskuntaryhmä nimesi 12.12.2013 pääministeri **Jyrki Kataisen** esityksestä työryhmän pohtimaan, millaisia mahdollisuuksia Arktisella alueella tapahtuvat muutokset voisivat avata suomalaisille erityisesti työn ja yrittämisen näkökulmasta.

**”SUOMALAISELLA
ARKTISELLA
OSAAMISELLA ON
VANHASTAAN HYVÄ
MAINE”**

Ryhmän puheenjohtajana on toiminut ministeri **Pertti Salolainen**. Kansanedustajat **Marjo Matikainen-Kallström**, **Esko Kurvinen**, **Eero Suutari** ja **Heikki Autto** ovat osallistuneet työhön ja an-

taneet asiantuntemuksensa käyttöön. Sihteereinä ovat toimineet kansainvälisten asiain sihteeri **Anniina Iskanius** sekä kansanedustajien avustajat **Mikko Pousi** ja **Eeva Holopainen**.

Työn edetessä ryhmä on kuullut runsaasti asiantuntijoita niin elinkeinoelämän, ympäristönsuojelun kuin ulkopoliitiikankin saralta. Haluamme lämpimästi kiittää kaikkia työhön osallistuneita arvokkaasta panoksesta.

TYÖRYHMÄN työn aikana vahvistui käsitys, että monien globaalimarkkinoiden ehtyessä arktinen alue tarjoaa Suomelle uuden taloudellisen ja ympäristöllisen haasteen ja mahdollisuuden, johon vastaamiseen meillä on erinomaiset mahdollisuudet.

On tärkeätä, että ensi vuonna vaalien jälkeiseen hallitusohjelmaan saadaan kirjatuksi toimenpiteitä edistämään tutkimuslaitostemme, yliopistojen ja yritysten mahdollisuuksia osallistumiseksi arktisen alueen taloudelliseen ja ympäristölliseen yhteistyöhön.

Suomen puheenjohtajuus Arktisessa neuvostossa vuonna 2017 tarjoaa puolestaan ainoalaatuisen mahdollisuuden olla hahmottamassa Arktisen tulevaisuutta. Kaikessa tässä Kokoomuksen tulee olla Suomessa aktiivinen ja osaava toimija.

VUOSIA jatkunut globaali talouskriisi on kohdellut Suomea kovin. Keväällä 2011 hallitusohjelma rakennettiin valtionvarainministeriön talousennusteen pohjalte.

Tuo arvio, samoin kuin muidenkin ennustelaitosten arviot talouskehityksestä osoittautuivat kuitenkin ylioptimistisiksi. Kukaan ei osannut ennalta nähdä, että euroalue suistuu velkakiiriin mukana kaksi vuotta kestävään taantumaan.

Kevään 2011 ennuste bruttokansantuotteen arvosta vuoden 2013 lopussa osui noin 17 miljardia euroa vääriin. Koska kasvu on ollut olennaisesti ennustettua heikompaa, hallitus on joutunut jatkuvasti tekemään uusia sopeutus päätöksiä, jotta velkaantumisen kyettäisiin taittamaan.

Suomen perinteiset vientialat ovat olleet suurissa ongelmissa. Samaan aikaan Suomen hallitus on pyrkinyt kaikin keinoin löytämään uusia markkinoita ja mahdollisuuksia suomalaisille yrityksille. Yksi näistä uusista lupaavimmista liiketoiminta-alueista on Arktinen alue.

ARKTISELLE alueelle ei ole olemassa yksiselitteisiä rajoja ja myös tässä raportissa määritelmä on joustava. Suomen pinta-alasta noin neljännes on napapiirin pohjoispuolella.

Ei liene liioiteltua sanoa, että koko Suomi on arktinen maa. Myös joka kolmas arktisella asuva on suomalainen.

SUOMALAISELLE arktisella osaamisella on vanhastaan hyvä maine – lumi ja jää eivät koskaan ole olleet esteenä suomalaisten pyrkimyksille. Silti arktinenkin osaaminen on lisääntyvästi globalisoitunut ja kilpailu kovaa.

Esimerkiksi Kiina, Korea, Japani, Kanada ja Yhdysvallat ovat osoittaneet suurta kiinnostusta Arktisen mahdollisuuksia mutta myös suomalaista arktista

osaamista kohtaan, mikä lisää mahdollisuuksia yhteistyön syventämiseksi.

ILMASTONMUUTOKSEN seurauksena avautuva Koillisväylä avaa uuden meritien, joka lyhentää kuljetuksia Aasiaan merkittävästi. Eräiden arvioiden mukaan Koillisväylän ja Arktisen alueen taloudellisen hyödyntämisen aiheuttama muutos on niin suuri, että se muuttaa myös Suomen talusmaantieteellistä asemaa.

Euroopan pohjoiskulma saattaakin muuttua aiempaa mielenkiintoisemmaksi ja keskeisemmäksi sijainniksi.

TALOUDELLISEN kasvun lisäksi myös alueen strateginen merkitys kasvaa väistämättä. Jäämeren rantavaltioiden lisäksi monet muut valtiot ovat kiinnostuneita Arktisen alueen mahdollisuuksista ja avautuvista liikenneväylyistä.

Suomen kannalta merkityksellisiä ovat etenkin arviot Venäjän sotilaallisen läsnäolon kasvusta tulevina vuosina, onhan Venäjä Koillisväylän ja Arktisen merkittävin valtio.

SAMAAN aikaan on muistettava, että arktinen ekosysteemi on äärimmäisen herkkä. Arktisen alueen muutos on meille sekä haaste että mahdollisuus. Kannamme vastuumme ilmastonmuutoksen hillitsemisestä ja kestävästä kehityksestä, mutta tartumme myös samalla niihin mahdollisuuksiin, jotka tuovat suomalaisille työtä ja toimeentuloa.

Suomalainen cleantech ja muu luontoa säästävä teknologia tulee Arktisella hyvään tarpeeseen.

Eduskunnassa 19. elokuuta 2014

Pertti Salolainen, Marjo Matikainen-Kallström, Esko Kurvinen, Eero Suutari, Heikki Autto

UUTTA KASVUA ARKTISELTA

ARKTISEN OSAAMISEN VAHVISTAMINEN

TOIMIVAN INFRASTRUKTUURIN ohella ammattitaitoisen työvoiman saatavuus on perusedellytys kaikelle elinkeinotoiminnalle arktisella alueella. Siksi arktista osaamista on määrätietoisesti kehitettävä.

Suomessa merkittäviä arktisen osaamisen keskuksia ovat muun muassa Oulun yliopiston yhteydessä toimiva Oulu Mining School ja Arktinen keskus Rovaniemellä.

Lisäksi esimerkiksi Aalto-yliopistossa ja Turun yliopistossa on paljon Arktisen alueen tutkimuksen kannalta merkittävää tutkimus- ja opetustoimintaa. Suomessa tehtävä arktinen ja muu kylmään ilmaan liittyvä tutkimus ja koulutus tapahtuvat useissa korkeakouluissa ja tutkimuslaitoksissa sekä monilla eri tieteenaloilla.

Arktista tutkimusta tehdään Suomessa tällä hetkellä ainakin yhdeksässä eri yliopistossa ja korkeakoulussa. Lisäksi suomalaiset tutkijat osallistuvat kansainvälisiin tutkimushankkeisiin.

ARKTISEN TUTKIMUKSEN merkitys kasvaa tulevana vuosina yhteiskunnallisesti ja taloudellisesti. On tärkeää, että ymmärrämme arktisen alueen erityispiirteitä, jotta osaamme välttää riskejä, sopeutua ilmastomuutoksen vaikutuksiin sekä hyödynnä alueen tarjoamia mahdollisuuksia keskeisellä tavalla.

Osaamisresurssien kokoaminen suurempiin kokonaisuuksiin palvelisi nykyistä paremmin näitä tavoitteita ja helpottaisi poikkitieteellisten tutkimusohjelmien käynnistämistä. Pohjois-Suomen yliopistojen vahvan arktisen tutkimuksen roolia on edelleen vahvistettava tavoittelemalla

EU:n arktisen informaatiokeskuksen sijoittamista Lapin yliopiston arktisen keskuksen yhteyteen.

ARKTISEN TUTKIMUKSEN merkitys on ymmärretty myös muualla. Esimerkiksi Pohjois-Norjassa on menestyviä, erityisesti arktisiin merialueisiin, avaruusteknologiaan ja geologiaan keskittyviä tutkimusympäristöjä.

Suomalaisten yliopistojen, tutkimuslaitosten ja niissä työskentelevien tutkijoiden kannattaa hyödyntää aktiivisesti myös näitä yhteistyömahdollisuuksia.

POHJOIS-NORJASSA on käynnissä paljon laajoja rakennushankkeita, joista monet liittyvät energia-alaan. Työvoiman tarve alueella on erittäin suuri ja suomalaisille työntekijöille riittäisi töitä.

Samaan aikaan esimerkiksi Oulussa on suuri nuorisoikäluokka vailla työtä. Työ ja tekijät pitää saada nykyistä paremmin kohtaamaan.

**”ON TÄRKEÄÄ,
ETTÄ YMMÄRRÄMME
ARKTISEN ALUEEN
ERITYISPIIRTEITÄ”**

MAHDOLLISUUKSIEN täysimääräinen hyödyntäminen edellyttää pohjoismaisten työmarkkinoiden kehittämistä ja koulutuk-

sen yhtenäistämistä. Tavoitteena tulee olla että, että suomalaiset tutkinnot kelpaavat sellaisenaan muissa Pohjoismaissa - ja tietyt myös muiden pohjoismaisten tutkinnot Suomessa.

TYÖN VASTAANOTTAMISEN esteeksi voi nousta myös heikot liikenneyhteydet työpaikan ja kodin välillä. Tällöin ei voida puhua liikkuvista työmarkkinoista. On tärkeää varmistaa, että esimerkiksi lentoyhteydet ovat riittävät.

ARKTISET RAKENNUSHANKKEET ovat mitakaavaltaan suuria. Suomalaiset yritykset saattavat rajautua kilpailujen ulkopuolelle jo riittämättömän kokonsa vuoksi. Voimat kannattaisi yhdistää ja hoitaa urakoita useamman suomalaisfirman voimin alihankintoina ja kumppaneina. Apua voisi tällöin olla tarjolla myös tarjousten laatimisessa ja kääntämisessä. Myös palveluvientikonseptille on alueella kysyntää.

ME HALUAMME

- » Koota arktista tutkimusta nykyistä laajemmiksi poikkitieteelliseksi kokonaisuuksiksi
- » Lisätä kansainvälistä tutkimusyhteistyötä arktisen osaamisen kasvattamiseksi
- » Huolehtia toimivista liikenneyhteyksistä, jotta työ ja sen tekijät kohtaavat nykyistä paremmin
- » Yhtenäistää Pohjoismaiden koulutus- ja ammattipätevyyksiä
- » Luoda pienemmillekin yrityksille mahdollisuuksia ja apua urakoista kilpailemiseen

MERIKLUSTERI TULEVAISUUDEN KASVUALANA

MAAILMASSA on reilut sata jäänmurtajaa, joista noin 60 on suunniteltu ja valmistettu Suomessa. Suomi on maailmanmestari jäänmurtajien suunnittelussa, rakentamisessa ja operoinnissa.

Arktisen meriteollisuuden tulevaisuuden kokonaisinvestointeja ei ole tiedossa, mutta esimerkiksi Krylov-instituutin mukaan Venäjän alustarve vuoteen 2020 mennessä yksin mannerjalustan hyödyntämiseen olisi noin 350 alusta, joiden yhteishinta olisi noin 80 miljardia euroa.

Venäjän lisäksi alaan investoidaan voimakkaasti muun muassa Kanadassa, Norjassa ja Yhdysvalloissa. Yksittäisten hankkeiden valmistelu-ajat ovat pitkiä. Tyypillisesti jäänmurtajan rakentaminen aloitetaan vasta noin kymmenen vuoden kuluttua investointipäätöksestä (*Meriteollisuus 2020 -loppuraportti*.)

SUOMESSA jäänmurtajien rakentaminen on Yhdysvaltoihin verrattuna huomattavasti edullisempaa – rakennamme Suomessa jopa kolme jäänmurtajaa samalla kustannuksella, jolla yhdysvaltalaiset yhden.

Yhdysvalloissa jäämurtajien rakentaminen on kuitenkin suojattu kotimaiselle teollisuudelle, mikä estää suomalaisten toimijoiden pääsyn markkinoille.

SUOMELLE tulokset julkisten hankintojen avaamiseksi osana EU:n ja Yhdysvaltojen käynnissä olevien vapaakauppaneuvottelujen osalta ovatkin erityisen merkittäviä. Suomalaisella suunnitteluosaamisella on kuitenkin markkinapotentiaalia.

Yhdysvaltojen arvioidaan myös tarvitsevan kymmenen uutta jäänmurtajaa, joista jokainen maksaa lähes 800 miljoonaa euroa.

TELAKKATEOLLISUUS on mielenkiintoisen murroksen edessä, kun osa nykyisistä aluksista, jotka on suunniteltu kulkemaan ahtaampia Panaman ja Suezin kanavia, korvataan uudenaikaisilla pohjoisille reiteille sopivilla aluksilla (*Arktinen myrsky-raportti*.)

Lisäksi uudet ympäristömääräykset tulevat lisäämään jäänmurron suhteellista tarvetta Itämerellä. Suomessa ja muualla Itämeren alueella on vahvaa jäänmurto- ja öljyntorjuntaosaamista. Telakkateollisuuden murros mahdollistaa vuosikymmeniksi tuhansia työpaikkoja ja miljardibisneksen. Tilaisuuksiin on osattava tarttua.

ARKTISESSA öljyn- ja kemikaalivahinkojen torjunnassa Suomessa on paljon osaamista, jonka liiketoimintahyödyistä on saatava kaikki irti. Suomessa julkinen sektori on merkittävä osaaja arktiseen toimintaan ja öljyntorjuntaan liittyvissä kysymyksissä.

”TELAKKATEOLLISUUDEN MURROS MAHDOLLISTAA VUOSIKYMMENIKSI TUHANSIA TYÖPAIKKOJA JA MILJARDIBISNEKSEN”

Julkisen sektorin osaamisen tuotteistamista ja kaupallistamista tulee kehittää jatkossa määrätietoisesti (*TEM raportteja 21/2014*.) Maailmalla ei vielä ole osaamiskeskusta, joka olisi keskittynyt

yksinomaan arktisten öljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntaan.

Kilpailevia selvityksiä on kuitenkin tekeillä. Suomi voisi saada hankkeeseen myös EU-rahoitusta.

SÄÄ- JA JÄÄPALVELUT edesauttavat merenkulun turvallisuutta merkittävästi ja auttavat muun muassa ehkäisemään onnettomuuksia ja öljyvahinkoja.

Pohjoisten alueiden toiminnan lisääntyessä alueen sää- ja jääpalveluiden kysyntäkin on kasvanut. Arktisten alueiden sää- ja jääpalveluissa on vielä kehittämistä ajantasaisen ja tarkan tiedon välittämiseksi.

Suomalaisilla toimijoilla, kuten Ilmatieteen laitoksella, on tässä merkittävä liiketoimintamahdollisuus.

ME HALUAMME

- » Kaupallistaa ja tuotteistaa julkisen sektorin arktisen osaamisen kaikkien hyödyksi
- » Koota arktisten öljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntaan erikoistuneet asiantuntijat osaamiskeskukseen Suomeen
- » Investoinnit ovat suuria ja niitä tehdään vuosikymmenien aikajänteellä. Vakaa, ennustettava ja kannustava toimintaympäristö yrityksille mm. vetotuksen muodossa kannustaa sijoittamaan
- » Purkaa kaupan esteitä ja kannustaa suomalaisia yrityksiä kansainvälistymään ja kasvamaan
- » Kehittää Team Finland-verkostoa ja vauhdittaa vientiä



LIIKENNEYHTEYDET OVAT PORTTI MARKKINOILLE

Ratayhteys jäämerelle?

LAPIN KAUPPAKAMARIN arvion mukaan Euroopan arktisen alueen kuluvan vuosikymmenen investointisuunnitelmat ovat yhteensä yli 100 miljardia euroa. Mikäli investoinnit Pohjois-Euroopassa toteutuvat, alueelle tarvitaan runsaasti yrityksiä, työvoimaa ja eri alojen osaajia.

Myös suomalaisilla yrityksillä on hyvät mahdollisuudet kilpailla suurinvestointeihin liittyvistä hankkeista. Tämä lisää tarvetta kehittää sekä tavara- että henkilöliikenteen yhteyksiä Jäämeren suuntaan.

NIIN KUTSUTTU Arctic Corridor -väylä muodostaa EU:n nopeimman yhteyden arktiselle alueelle ja strategisesti tärkeän solmukohdan kasvavalle liikenteelle Euroopan unionin, Norjan ja Venäjän välillä. Pohjoinen merireitti avaa nopeat ja luotettavat yhteydet myös Aasiaan.

EU:N JA Suomen liikenneyhteydet Norjan ja Luoteis-Venäjän öljy- ja kaasukentille sekä Pohjoisen meriväylän Euroopan puoleiseen päähän ovat nykyisin tieyhteyksien varassa.

Merkittävästi lisääntyvät kuljetustarpeet edellyttävät kustannustehokkaan ja ekologisesti kestäväen kuljetusjärjestelmän kehittämistä alueelle.

Kiireellisintä on selvittää Suomen, Ruotsin ja Norjan kanssa yhdessä rautatieyhteyksien eri vaihtoehdot siten, että syntyvä verkosto palvelee niin kaivoksia, matkailua kuin muutakin elinkeinotoimintaa.

Selvityksen jälkeen valitaan toteutamiskelpoisin, jota yhdessä EU:n kanssa määrätietoisesti toteutetaan laajalla yhteistyöllä ja erilaisia rahoitusmuotoja käyttäen. Tarvitaan määrätietoista EU:n

TEN-T-ydinverkon ja Bothnian Corridorin kattavan verkon kehittämistä.

JÄÄMEREN RAUTATIEN rakennusmahdollisuuksia on alustavasti selvitetty viiden pääsuuntavaihtoehdon mukaan. Narvikin

**“POHJOINEN
MERIREITTI
AVAA NOPEAT
JA LUOTETTAVAT
YHTEYDET MYÖS
AASIAAN”**

reitissä rajanylitys tapahtuisi Kolarissa, Skibotnin reitissä Enontekiössä, Kirkenezin reitissä Inarissa ja Murmanskin reitissä Sallassa.

Viides reitti perustuu Suomen Perämeren satamien hyödyntämiseen. Selvitysten hinta-arviot vaihtelevat, samoin reittien kannattavuudesta tehdyt arviot.

ROVANIEMI-KIRKKONIEMI loppuraportin mukaan rautatien rakentamiskustannukset ovat aiemmin arvioitua korkeammat. Rovaniemeltä Sodankylän kaivosalueelle ulottuva rata maksaa vähintään 365 miljoonaa euroa.

Kustannukset kilometriä kohden olisi- vat tällöin 2,52 miljoonaa euroa. Jäämeren rata Rovaniemeltä Kirkkoniemeen puolestaan maksaa edullisimmillaan noin 1,6 mil-

jardia euroa. Kalleimmillaan rata maksaa arvioiden mukaan 3,1 miljardia euroa.

Sodankylän radan rakentaminen edellyttää vähintään 1,5 miljoonan tonnin vuotuisia kuljetuksia. Jäämeren rata Rovaniemeltä Kirkkoniemeen tulee kannattavaksi, mikäli kuljetusmäärät ovat vähintään kolme miljoonaa tonnia vuodessa.

TOIMIVAT JA SUORAT lentoyhteydet ovat edellytys arktisen alueen elinvoimaisuudelle ja menestyvälle yritystoiminnalle. Nykyisin pääkaupunkien kautta operoivat lentoyhteydet tekevät matkustamisesta hitaampaa sekä kuormittavat ilmastoa.

Tulevana syksynä avattavan uuden alueellisen lentoyhteyden Oulu-Luulaja-Tromssa lisäksi on selvitettävä mahdollisuus muiden lentoyhteyksien avaamiselle.

”TOIMIVAT JA SUORAT LENTOYHTEYDET OVAT EDELLYTYS ARKTISEN ALUEEN ELINVOIMAISUUDELLE”

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ varautuu nykyisten suunnitelmiensa mukaan vain olemassa olevien väylien parantamiseen ja nykyisten kaivosyhteyksien

kehittämiseen tapauskohtaisesti.

Keskkipitkällä aikavälillä tavoitteena on toteuttaa Kolarin ja Soklin kaivosten edellyttämät tie- ja ratainvestoinnit. Jäämeren ratayhteyden avaaminen Suomessa ei ole kuulunut ministeriön tavoitteisiin.

Työryhmän mielestä luotettavalla tavalla laadittu arvio hankkeen todellisista kustannuksista ja vaikutuksista pitäisi toteuttaa seuraavan hallituskauden aikana yhdessä Ruotsin ja Norjan kanssa.

ON HUOMATTAVA, että yksin Suomi ei voi päättää pohjoisen yhteyksistä. Tarvitsemme syvempää kansainvälistä yhteistyötä. Barents Euro-Arctic Transport Area BEATA on keskeisessä roolissa. Suomen puheenjohtajuuskaudella on tavoitteena sopia yhteisistä linjauksista syksyyn 2015 mennessä.

VENÄJÄN väylämaksupolitiikka vaikuttaa olennaisesti Pohjoisen meriväylän käytön kannattavuuteen. Väylämaksujen merkityksen voi arvioida vähentyvän sitä mukaa kun Venäjän aluevesien ulkopuolella kulkevien reittien purjehduskelpoisuus lisääntyy (*Jäämeren rata -raportti*.) Tämä edellyttää muun muassa huomattavaa jäänmurtokalustoa.

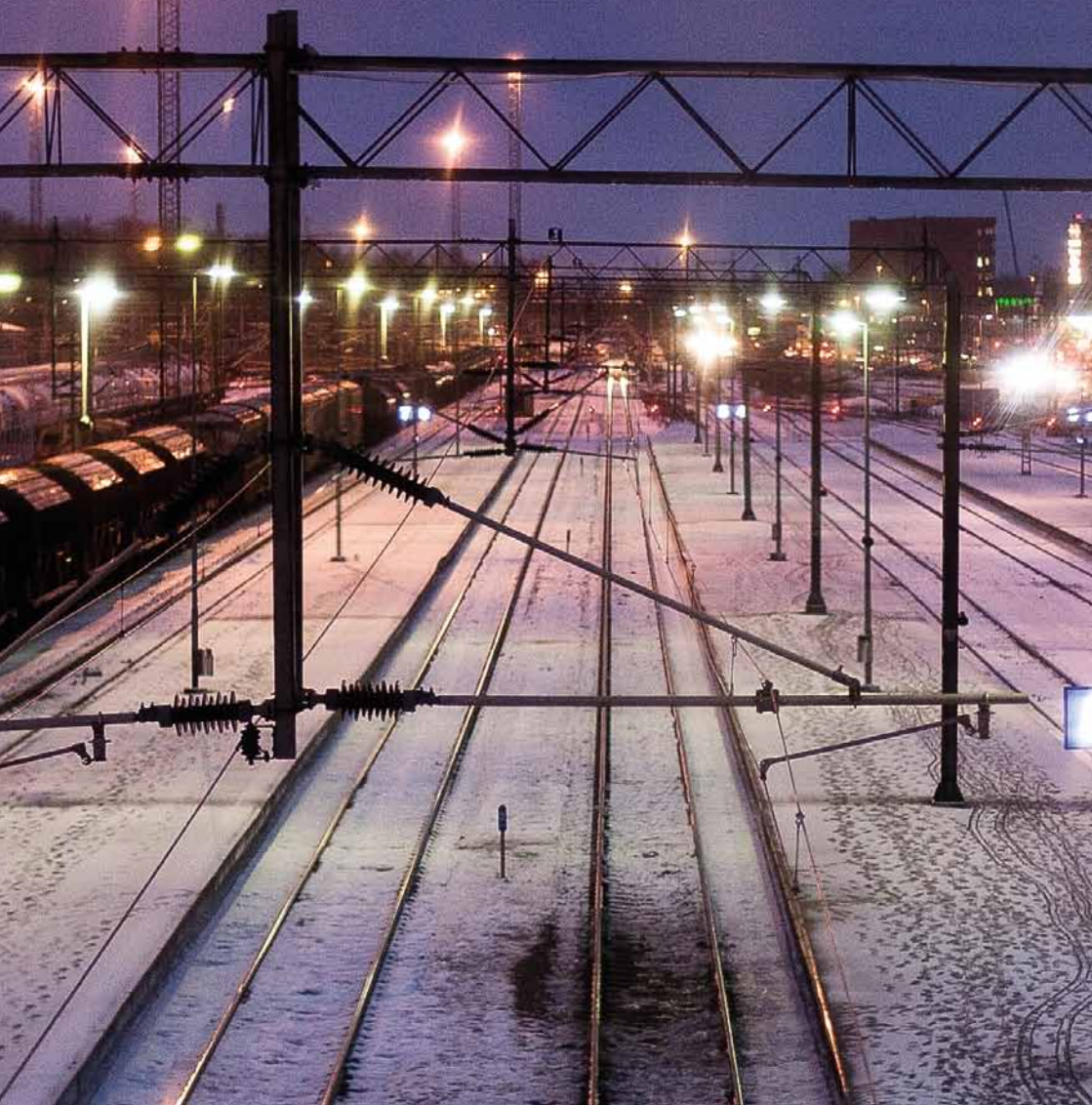
ARKTISEN meriliikenteen turvallisuuden varmistaminen on erittäin tärkeää alueen herkän luonnon takia. Jääolosuhteissa öljyntorjunta on huomattavasti tavallista vaikeampaa ja kalliimpaa. Siksi myös Suomen on panostettava öljyonnettomuuksiin varautumiseen ja niiden ennaltaehkäisyyn.

Siinä esimerkiksi YK:n alainen kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO on tärkeä foorumi. Lisäksi on päästävä kansainvälisiin sopimukseen pohjoisen napa-alueen luonnon suojelemisessa ja rauhoitusalueiden perustamisessa. Tällaisia hankkeita on jo käynnissä.

***”LAPIN KAUPPAKAMARIN ARVION MUKAAN EUROOPAN
VUOSIKYMMENEN INVESTOINTISUUNNITELMAT OVAT
MIKÄLI INVESTOINNIT POHJOIS-EUROOPASSA TOTEUTUVA
YRITYKSIÄ, TYÖVOIMAA JA ERI ALOJEN OSAAJIA”***



**PAN ARKTISEN ALUEEN KULUVAN
YHTEENSÄ YLI 100 MILJARDIA EUROA.
TUVAT, ALUEELLE TARVITAAN RUNSAASTI**



Entistä nopeampaa tiedonsiirtoa?

GLOBALISSA MAAILMASSA yhä suurempi osa tiedosta liikkuu sähköisesti. Aika on rahaa – ja ajansäästäminen myös tiedonsiirrossa voi merkitä suuria summia esimerkiksi pörssiokaupassa.

Venäjällä suunnitellaan parhaillaan uutta Euroopan ja Aasian yhdistävää merikaapelia Koillisväylää pitkin. Tämä tunnetaan nimellä ROTACS-hanke.

ITÄMEREN MERIKAAPELI ja Koillisväylän suunnitteilla oleva kaapeli voitaisiin kytkeä toisiinsa Suomen halki kulkevaa, olemassa olevaa kaapeliyhteyttä hyödyntäen.

Toteutuessaan kaapeliyhteys lyhentäisi olennaisesti Manner-Euroopan ja Aasian välistä etäisyyttä ja samalla tiedonsiirron viivettä. Uusi, yhtenäinen merikaapeli olisi huomattavasti nykyistä toimintavarmempi.

Nykyiset yhteydet perustuvat lukuisista osista ja eri valtioiden merialueilla kulkevista yhteyksistä.

LUONNOLLISESTI myös muita vaihtoehtoja Koillisväylän merikaapelin yhteydeksi Keski-Eurooppaan on olemassa.

Suomen kannalta kyse olisi kuitenkin todella mielenkiintoisesta mahdollisuudesta, sillä se tekisi meistä erittäin kiinnostavan sijaintipaikan datakeskuksille.

Viranomaisten esittämien arvioiden mukaan olisi mahdollista synnyttää Suomeen kokonainen uusi korkean teknologian yritysten solmukohta.

SUOMELLA on myös muita valttikortteja datakeskusten näkökulmasta – Suomi on turvallinen ja vakaa, demokraattinen maa, jossa kyberturvallisuus on hyvällä tasolla.

Kylmä ilmasto säästää merkittävästi

datakeskusten kylmennyskustannuksissa ja luotettava energiaverkko takaa, ettei jakelussa esiinny katkoksia.

Suomen omat kuituverkot ovat erinomaiset ja ne ovat hyvin linkittyneitä maailmanlaajuisiin verkkoihin.

Lisäksi jo Suomeen tulleet datakeskukset houkuttelevat todennäköisesti myös muita investoijia.

TYÖRYHMÄN mielestä Koillisväylän merikaapelin rakentaminen ja sen liittäminen osaksi Suomen kautta kulkevaa Itämeren merikaapelia olisi erittäin merkittävä hanke, joka toteutuessaan mahdollistaisi investoinnit Suomeen.

ME HALUAMME

- » Väylämaksujen poistaminen pysyvästi parantaisi Suomen kuljetusreittien kilpailukykyä
- » Selvitetään yhdessä Ruotsin ja Norjan kanssa uusien rautatieyhteyksien eri vaihtoehdot ja kustannukset
- » Varmistaa, että arktinen meriliikenne hoidetaan turvallisella tavalla ja parasta osaamista hyödyntäen
- » Edistää Koillisväylää kulkevan merikaapelin toteutumista ja sen yhdistämistä Itämeren merikaapeliin Suomen kautta

KAIVANNAISTEOLLISUUDEN TULEVAISUUTTA EI OLE KUOPATTU

KAIVOSALAN tulevaisuutta leimaa epävarmuus Euroopan ja muun maailman talouden kehityksestä. Kaivostoiminnan ennustettavuus on vähentynyt ja toimintaan liittyvät riskit ovat viime vuosina kasvaneet, mutta pitkän aikavälin odotukset ovat kuitenkin edelleen hyvin positiiviset.

Kaivostoimintaan arvioidaan syntyvän tulevina vuosina Suomessa jopa 5000 uutta työpaikkaa ja yksi kaivostyöpaikka tuottaa yleensä välillisesti kahdesta kolmeen muuta työpaikkaa.

VALTIONEUVOSTON laatiman Suomen arktisen strategian mukaan Suomi tavoittelee kaivosteollisuuteen ulkomaisia investointeja. Suomalaisille on syntymässä myös merkittäviä liiketoimintamahdollisuuksia venäläisissä kaivoshankkeissa, joissa myös ympäristönäkökohtiin on alettu kiinnittää aiempaa suurempaa huomiota.

POHJOIS- ja Itä-Lapissa on vireillä paljon uusia kaivoshankkeita, mutta nykyinen rataverkko painottuu eteläiseen ja läntiseen Lappiin.

Liikenneviraston selvityksen mukaan nykyisten ja uusien kaivosten liikenteelliset tarpeet ja toimintaedellytykset pystytään kuitenkin turvaamaan pääsääntöisesti nykyistä liikenneverkkoa kehittämällä.

Selvityksen mukaan uudet radat ja liikenteeltä suljettujen ratojen peruskorjaukset ovat perusteltuja vain kaivoksille, joilla on suuret kuljetustarpeet. Lähivuosina mahdollisesti avattavista kaivoksista tällaisia ovat Soklin ja Kolarin kaivokset.

LIKENNEVIRASTON selvityksen mukaan kaivoskuljetukset tuovat haasteita myös

satamiin ja meriväyliin. Merkitystä on myös meriliikenteen kustannustasolla ja palveluilla, kun yritykset pohtivat reittien valintaa.

Kaivannaisteollisuuden kilpailukykyyn vaikuttavia tekijöitä ovatkin Perämeren satamien ja meriväylien kehittäminen, satamien työnjako ja riittävän jäänmurtokapasiteetin varmistaminen (*Liikenneviraston selvitys 2013*.)

ARKTISEN alueen muutos avaa uusia liiketoimintamahdollisuuksia myös suomalaisille cleantech-yrityksille. Suomella on vahvaa osaamista tällä alalla.

Cleantechillä on merkitystä paitsi ympäristön, myös talouden resurssitehokkuuden kannalta. Suomalaisella osamisella on jo nyt markkinoita muun muassa kestäväen kaivostoiminnan harjoittamisessa sekä ympäristön puhdistamisessa ja vähäpäästöisyyden turvaamisessa.

Suomalaiset ovat maailman huippua myös jääolosuhteissa tapahtuvassa öljyntorjunnassa.

ME HALUAMME

- » Taata joutuisat mutta silti huolelliset lupakäsittelyt kaivosten ympäristölle
- » Torjua perusteettomat uudet kaivosverot
- » Selkeyttää Perämeren satamien ja meriväylien työnjakoa ja kehittää väyliä
- » Varmistaa riittävä jäänmurtokapasiteetti
- » Luoda markkinoita suomalaisille cleantech-yrityksille

MATKAILU KIINNOSTAA JA KASVAA

ARKTISEN ALUEEN luonto on ainutlaatuista koko maailmassa ja luontoon perustuva matkailu on maailmanlaajuisesti nopeassa kasvussa.

Neljä erilaista vuodenaikaa antavat monipuolisia mahdollisuuksia matkailuelinkeinon kehittämiselle. Matkailu on yksi harvoista kasvavista toimialoista Suomessa.

TOIMIVAT LIIKENNEYHTEYDET ovat matkailun elinehto. On vaikea ymmärtää, kuinka lentomatka Helsingistä pohjoisen lomakeskukseen voi maksaa saman verran kuin edestakainen lento Atlantin yli New Yorkiin.

”KULTTUURISET ERITYISPIIRTEET SEKÄ ELÄINLUONNONVARAT LISÄÄVÄT ALUEEN KIINNOSTAVUUTTA”

Siksi matkailun vaatima logistiikka, erityisesti Pohjois-Suomen lentokenttien toimintakyky ja lentoyhtiöiden terve kilpailu on varmistettava.

Pääministeri Stubbin hallituksen päätös edustuskulujen verovähennysoikeu-

den palauttamisesta helpottaa osaltaan matkailun kasvua.

ARKTISEN ALUEEN matkailun kasvun vetovoimatekijöitä ovat muun muassa koske-maton luonto, ainutlaatuiset olosuhteet sekä korkeatasoiset matkailupalvelut. Kulttuuriset erityispiirteet sekä eläinluonnonvarat lisäävät alueen kiinnostavuutta.

Pohjoisen matkailun kasvun esteenä voi olla osaavan työvoiman puute. On tärkeää jatkossakin huolehtia, että matkailu-alalle riittää hyvin koulutettuja, kielitaitoisia ja motivoituneita työntekijöitä.

Yhtä tärkeää on varmistaa, että tarjottavat matkailupalvelut ovat korkeatasoisia.

MAAILMAN matkailutrendeistä yksi nousuvista on ruoka. Suomalaisilla puhtailla elintarvikkeilla, marjoilla ja sienillä, kestäväällä kalastuksella sekä riistalla, erityisesti porolla, on mahdollista luoda lisäarvoa elämyksistä kiinnostuneille turisteille.

On tärkeää hyödyntää uusia kanavia, joilla tietoa suomalaisista matkailumahdollisuuksista voidaan kiinnostavalla tavalla välittää maailmalla.

ME HALUAMME

- » Varmistaa Pohjois-Suomen lentokenttien ja muiden liikenneyhteyksien toimivuuden
- » Luoda suotuisan toimintaympäristön yrityksille
- » Panostaa osaavan työvoiman saatuuteen ja koulutukseen
- » Lisätä elämyksiin perustuvaa matkailua erityisesti Pohjois-Suomeen



YMPÄRISTÖ JA LUONNONSUOJELU OVAT EDELLYTYKSIÄ KESTÄVÄLLE LIIKETOIMINNALLE

VALTIONEUVOSTON Arktisessa strategiassa vuodelta 2012 Suomen visio kuvataan seuraavasti: Suomesta tulee aktiivinen arktinen toimija, joka kestävällä tavalla ottaa huomioon ympäristön reunaehdot ja liiketoimintamahdollisuudet kansainvälistä yhteistyötä hyödyntäen.

Ympäristön sanelemat reunaehdot ja kestävä kehitys onkin otettava huomioon kaikessa toiminnassa ekosysteemiltään erittäin herkällä alueella. Se ei silti estä vastuullista taloudellista toimintaa alueella.

ARKTINEN ALUE on keskellä nopeita muutoksia - ilmasto lämpenee, uusia kuljetusreittejä avautuu, energiaresursseja otetaan käyttöön. Ilmastonmuutoksen torjunta ja luontoarvojen kunnioittaminen ovat edellytyksiä taloudellisten mahdollisuuksien hyödyntämisessä.

ARKTINEN ALUE on ainutlaatuinen ympäristö, jolla on erityinen globaali merkitys. Arktinen ympäristö muuttuu nopeasti ja jatkaa muuttumistaan – silti se on ympäristö, jota ei vielä täysin tunneta.

Ymmärrystä arktisesta ympäristöstä pitää kasvattaa ja alueen säännösten tulee pohjautua kansainväliselle tieteelliselle tutkimukselle. Tämä edellyttää laajaa tutkimusyhteistyötä arktisella alueella.

Arktisen alueen säännösten ja kansainvälisten sopimusten tulee vastata alueen nopeaan muuttumiseen sekä käyttää pohjana tieteellisen tutkimuksen tuloksia.

ARKTISELLA ALUEELLA sijaitsee runsaasti uusiutuvia ja uusiutumattomia luonnonvaroja. Erityisen suuri taloudellinen potentiaali liittyy alueen energiavaroihin. Löytämättömistä öljyvaroista ainakin 13 ja 30 prosenttia maakaasusta sijaitsee arktisella alueella.

Arktisen ekosysteemin säilymisen varassa on noin 21 000 kylmään sopeutunut eliölajia. Suomella on merkittävää osaamista siinä, kuinka kestävällä tavalla ja luontoa mahdollisimman vähän rasittaen voidaan vaativissa olosuhteissa harjoittaa liiketoimintaa.

ENERGIAVAROJEN OHELLA arktisella alueella on runsaasti erilaisia mineraalivaroja, metsiä ja runsas kalakanta. Ilmastonmuutoksen ja jään sulamisen vaikutuksia kalakantoihin, niiden liikkeisiin ja riittävyyteen on vielä aikaista ennustaa.

Merijään vähenemisen vuoksi kalastusta voidaan tulevaisuudessa harjoittaa uusilla alueilla. Kansainvälinen suojelu- ja hallinnointijärjestelmä ei vielä kata koko arktista merialuetta. Tämä voi johtaa sääntelemättömään kalastukseen ja kalastukseen liittyviin konflikteihin pohjoisilla merialueilla.

ARKTISEN MERIJÄÄN katoaminen on alueen suurimpia ja näkyvimpiä muutoksia. Vaikutukset ovat voimakkaat sekä mereen että ilmastoon jolloin rajut sääilmiöt lisääntyvät. Se vaikuttaa myös eroosion lisääntymiseen polaarilla mantereella,

joka toisaalta mahdollistaa myös paremman pääsyn alueelle. Monet lajit ovat myös riippuvaisia jään reuna-alueiden planktoneista, jotka ovat häviämässä sulamisen mukana.

ILMASTONMUUTOS on arktisen alueen suurin uhka. Tärkeintä on päättää selkeät suunnat ihmisten aiheuttaman kasvihuoneilmiön pienentämiseksi, jotta ilmaston lämpeneminen saadaan hidastettua. Ilmaston lämpenemisen vaikutukset ovat keskimäärin suuremmat arktisilla alueilla kuin muualla maailmassa.

Lämpenemisen pysäyttäminen vaatii kasvihuonepäästöjen pienentämistä globaalilla tasolla.

ARKTINEN on yksi maailman rikkaimmista ja koskemattomimmista luonnonalueista. Suomen sijainnista johtuen meidän intresseihimme kuuluu arktisen alueen ekosysteemin suojeleminen, mukaan lu-

”LÄMPENEMISEN PYSÄYTTÄMINEN VAATII KASVIHUONEPÄÄSTÖJEN PIENENTÄMISTÄ GLOBAALILLA TASOLLA”

kien arktisen alueen muuttolintujen suojele.

ARKTISEN alueen ympäristönsuojelun ra-

kenteet, säädökset ja hallinto on saatava kuntoon kansainvälisin sopimuksin, jotta kaikki alueella toimivat maat sitoutuvat noudattamaan yhteisiä pelisääntöjä.

Arktisella on kyse uusiutumattomista luonnonvaroista ja erittäin pitkäkestoisista riskeistä. Siksi myös luonnonvarojen hyödyntämistä on arvioitava pitkällä aikavälillä. Suomi voi toimia sillanrakentajana yhteisymmärryksen saavuttamiseksi, sillä meillä on vahva ymmärrys arktisella alueella toimimisesta. Kaiken taloudellisen toiminnan tulee olla aina ekologisesti kestävä.

ME HALUAMME

- » Varmistaa, että merikuljetuksiin käytetään vain arktisiin olosuhteisiin valmistettuja aluksia
- » Vähentää päästöjä ja siirtyä rikkittömän öljyn käyttöön
- » Huolehtia ekosysteemin kestävyydestä ja suojella arvokkaita lajeja
- » Suojella arktisen neuvoston määrittelemät suojelualueet sekä no go – alueet
- » Vahvistaa Arktisen neuvoston roolia
- » Varmistaa, että alueella harjoitettava kalastus noudattaa kestävyuden ja ekosysteemin säilymisen kannalta tärkeitä periaatteita
- » Luoda toimivat öljyntorjunta- ja pelastusjärjestelmät Arktiselle alueelle muiden alueella toimivien maiden kanssa
- » Luoda edellytykset ekologisesti kestäville kaivostoiminnalle ja turismille

KASVAVA TALOUDELLINEN MERKITYS LISÄÄ TARVETTA VALTIOIDEN VÄLISEEN YHTEISTYÖHÖN

ARKTISEN ALUEEN painopiste on siirtymässä turvallisuudesta taloudellisiin kysymyksiin. Suomen turvallisuuden näkökulmasta keskeistä on tarkastella suurvaltojen ja erityisesti Venäjän toimintaa arktisella alueella.

Venäjän sotilaallisen läsnäolon arktisella alueella arvioidaan kasvavan. Sen arktisen alueen sotilaallinen potentiaali on keskittynyt lähes kokonaan Suomen naapuriin Kuolan niemimaalle.

SOTILAALLISEN konfliktin mahdollisuutta alueella pidetään epätodennäköisenä. Maanpuolustuskorkeakoulun raportin (Rautala 2013) mukaan yhden, joskin epätodennäköisen skenaarion konfliktille voi luoda esimerkiksi mannerjalustan luonnonvarojen jakokiista.

Todennäköisempänä syynä aseelliseen konfliktiin raportissa nähdään ”eri maiden merivoimien vastakkainasettelua, jos merenkulun ongelmia ei ole kyettävä ratkaisemaan yhä pitempään avoimina pysyvillä merireiteillä”.

YK:n merioikeussopimus mahdollistaa suuret toimintamahdollisuudet, joten sotilaallisen toiminnan tarvetta ei pidetä ensisijaisena. Tähän asti arktisesta alueesta kiistelyn osapuolia ovat olleet enimmäkseen öljy-yhtiöt.

ULKOPOLIITTISEN INSTITUUTIN raportin

mukaan Ukrainan kriisi voi vaikuttaa myös poliittiseen yhteistyöhön Arktisessa neuvostossa.

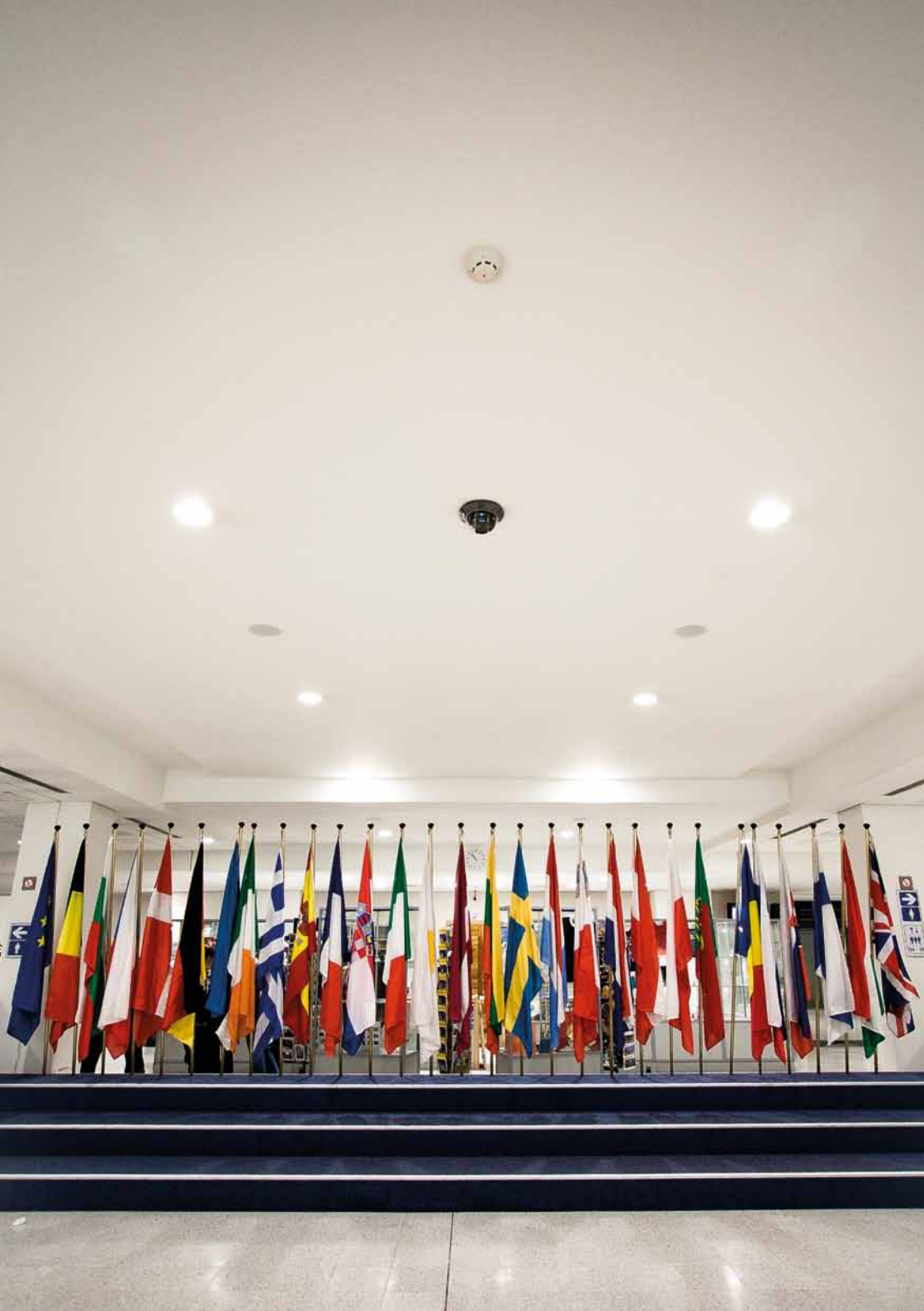
Raportti muistuttaa, että arktinen alue on suurvaltapolitiikan näyttämö siinä missä muutkin, joten ”edessä voi olla tilanne jossa Suomi joutuu oman kontrollinsa ulkopuolisen suurvaltapolitiikan pyörteisiin”.

Näin ollen Suomen Arktisen neuvoston puheenjohtajuus 2017 saattaa mahdollisuuden sijasta muodostua poliittiseksi ongelmaksi. Siksi tulee tehdä kaikki voitava positiivisten tulosten aikaansaamiseksi.

Suomen pitkäaikainen tavoite neuvoston kehittämiseksi valtiosopimukseen perustuvaksi kansainväliseksi järjestöksi saattaa muuttua entistä vaikeammaksi.

EU:lla on kolme merkittävää intressiä arktisella alueella:

1. Alueen ilmastoon ja ympäristöön vaikuttaminen globaalien ilmastoneuvotteluiden kautta
2. Taloudelliset intressit: energiaa ja kauppaa EU:n markkinoille
3. EU on merkittävä merellinen toimija, 90 % EU:n kaupasta tapahtuu meritse



ARKTINEN neuvosto ja sen työryhmät ovat tärkein ylikansallinen arktisten asioiden foorumi. Se on ainoa kahdeksan arktisen valtion (Islanti, Kanada, Norja, Ruotsi, Suomi, Tanska ja Grönlanti, Venäjä ja Yhdysvallat) muodostama maapallon pohjoisnapaa ympäröivien alueiden yhteistyöfoorumi.

NEUVOSTON työssä ovat mukana myös alkuperäiskansat. Suomi toimii neuvoston puheenjohtajana vuonna 2017. Suomen kaltaisen pienen maan etu on vahvistaa neuvoston asemaa.

BARENTSIN euroarktisen neuvoston jäseniä ovat Suomi, Ruotsi, Norja, Tanska, Islanti, Venäjä ja EU.

Suomi toimii neuvoston puheenjohtajana 2013–2015. Suomen painopistealueita ovat taloudellinen yhteistyö, liikenne ja logistiikka, ympäristö ja ilmastonmuutos sekä nuorisoyhteistyö.

Muita puheenjohtajakauden teemoja ovat turismi, kulttuuriyhteistyö, terveys ja sosiaalinen hyvinvointi sekä pelustusalan yhteistyö.

BARENTSIN ALUENEUVOSTON jäseniä ovat 13 maakuntaa, lääninä tai vastaavaa aluetta Barents-maiden pohjoisilta alueilta.

Suomen Barents-jäsenalueita ovat Pohjois-Pohjanmaan, Lapin sekä Kainuun maakunnat, Norjasta Finnmark, Nordland ja Tromssa ja Ruotsista Norrbotten ja Västerbotten. Venäjän Barents-alueita ovat Murmanskin ja Arkangelin alueet, Karjalan ja Komin tasavallat sekä Nenetsian autonominen piirikunta.

Barentsin alueneuvosto kokoontuu yleensä kahdesti vuodessa. Alueneuvoston kokousten välillä toimintaa koordinoi Barentsin aluekomitea.

KAHDENVÄLINEN YHTEISTYÖ erityises-

ti Venäjän, Norjan ja Ruotsin kanssa on myös ensiarvoisen tärkeää. Suomen ja Venäjän arktinen kumppanuus käynnistyi vuonna 2010. Norja keskittyy voimakkaasti arktisen tutkimukseen sekä muun muassa kaivos- ja infrastruktuurihankkeisiin.

SUOMEN on syytä panostaa taloudellisten ja poliittisten suhteiden edistämiseen erityisesti Norjan kanssa, koska Suomella ja Norjalla on useita yhteisiä kiinnostuksen kohteita arktisten alueiden kehittämisessä. Suomen ja Ruotsin on syytä laatia omat pohjoisen alueiden tavoitteensa siten, että niiden pohjalta laaditaan yhteinen pohjoisen Skandinavian kehittämissuunnitelma, joka sisältää myös arvion EU:n Jäämeren käytävästä.

ME HALUAMME

- » Tukea ja edistää EU:n arktista ja pohjoisen ulottuvuuden politiikkaa
- » Laatia pohjoisen Skandinavian kehittämissuunnitelma yhdessä Ruotsin ja Norjan kanssa
- » Kehittää taloudellisia ja poliittisia suhteita arktisiin kumppanimaihin
- » Huolehtia, että Suomella on vahva edustus arktisen neuvoston työryhmissä
- » Hyödyntää arktisen neuvoston puheenjohtajamaan asemaa vuonna 2017 Suomen intressien edistämiseksi

