



HOUSE OF LAPLAND



KIINA HALUAA JÄÄMERELLE SILKKITIEN



LAPIN LIITTO

Vipuvoimaa
EU:lta
2014–2020



Euroopan unioni
Euroopan aluekehitysrahasto



Jääsilkkitie osana Kiinan Silkkitie-investointiohjelmää (Belt and Road Initiative).

KIINA HALUAA JÄÄMERELLE SILKKITIEN

Arktisen alueen merkitys Kiinalle on kasvanut. Kiina visioi nyt uutta Jääsilkkitieksi nimettyä pohjoista laivareittiä.

Kiina julkisti 2018 alussa arktisen strategian, jossa yhdistyvät maan poliittiset ja taloudelliset tavoitteet arktisella alueella. Suunnitelma tuo selvästi esille sen, että Kiina haluaa hyödyntää arktisen alueen luonnonvaroja ja merireittejä.

Strategian mukaan Kiina pyrkii lisäämään ymmärrystään ilmastomuutoksesta ja hillitsemään sitä. Kiina haluaa olla mukana vaikuttamassa arktisella alueella tapahtuviin muutoksiin ja niiden hallintaan.

Osana arktista strategiaansa Kiina haluaa edistää Jääsilkkitien syntymistä. Reitti tunnetaan myös nimillä Koillisväylä tai Pohjoisreitti. Reitti seuraa Siperian rannikkoa läpi viiden arktisen merialueen.

Koillisväylän liikennöitävyyden odotetaan paranevan ilmastomuutoksen seurauksena. Jäiden sulaminen ja oheneminen helpottaisi energia- ja luonnonvarojen kuljetuksia arktiselta alueelta Kiinan markkinoille. Lisäksi Kiina tähyää uutta merikuljetusreittiä Euroopan ja Aasian välisille.

Kiinaa kiinnostaa myös Koillisväylän kuitukaapeliyhteys, jota venäläinen PolarNet -yhtiö on tutkinut usean vuoden ajan. Kaapeliyhteys olisi Euroopan ja Aasian välistä eteläistä merikaapeliyhteyttä huomattavasti nopeampi. Uusi yhteys tarjoaisi myös vaihtoehdon Venäjän lävitse kulkevalle maanpäälliselle reititykselle.

VAIHTOEHTOINEN VÄYLÄ

Kiina sai 2013 tarkkailijan aseman Arktisessa neuvostossa, mikä takaa sille pääsyn neuvoston kokouksiin mutta ei äänestusoikeutta.

Kiinan kiinnostuksesta arktisia alueita kohtaan kertoo sen ahkerasti harjoittama tutkimustoiminta. Kiinalaisten mittausverkosto seuraa ja tutkii alueen jäätilannetta, säätä ja ilmastoa. Kiina on myös rakentamassa toista jäänmurtajaa arktiselle alueelle. Aluksen on määrä valmistua vuonna 2019.

Jääsilkkitien voi nähdä liittyvän Kiinan 2013 julkistamaan **Belt and Road -aloitteeseen**, joka pitää sisällään kaksi ”uuden ajan silkkitietä”. Niiden vaikutuspiirissä on 65 maata. Uusista silkkiteistä toinen kulkee Eurooppaan maitse Kiinasta Keski-Aasian halki ja toinen eteläisiä merireittejä pitkin.

Hankkeet kertovat Kiinan halusta avata vaihtoehtoisia kuljetusreittejä. Yksi niistä on Siperian halki kulkeva rata, jonka kautta tavarat saadaan kuljetettua Eurooppaan nopeammin kuin laivoilla. Kiina tukee voimakkaasti näitä rautatiekuljetuksia.

Kiina on luvannut Belt and Road -hankkeille rahoitusta lainoina ja sijoituksina. Kiinan kehityspankki kertoi vuonna 2015, että vireillä oli jo 900 projektia. Niiden yhteenlaskettu arvo on 890 miljardia dollaria.

Strategiassa todetaan, että Belt and Road -aloite tuo mahdollisuuksia Jääsilkkitietä rakentaville kumppaneille.

Lapin yliopiston Kiinan yhteiskunnan ja kulttuurin professori Matti Nojonen toteaa, että Road and Belt -aloite on jo ollut käynnissä muutaman vuoden. Varsinainen sysäys tapahtui viime vuoden lopulla, kun keskushallinnon ohjauksessa ja kehotuksesta rahoituslaitokset kuten Silk Road Fund, Asia Infrastructure Investment Bank ja China Export and Import Bank alkoivat suunnata rahoitustaan Road and Belt -hankkeisiin. Kiinalaiset yritykset ovat tarttuneet tähän mahdollisuuteen ja leimanneet ison osan hankkeistaan Road and Belt -hankkeiksi antaen ymmärtää hankkeidensa kuuluvan aloitteen piiriin. Myös Kiinan eri aluehallitukset, heidän hallinnoimansa yritykset ja rahoituslaitokset kiertävät eri kohdemaissa myymässä Road and Belt -hankkeitaan. Todellista varmuutta siitä, mitkä hankkeista kuuluvat aloitteen piiriin ei kuitenkaan ole.

Arktisen keskuksen johtaja Timo Koivurova uskoo, että Kiina on pitkällä aikavälillä valmis investoimaan pohjoisen merireitin kehittämiseen. Ensisijaisena vaikuttimena ei ole välttämättä taloudellinen kannattavuus, sillä investoinnit kansainvälisiin kohteisiin lisäävät hiljaisesti Kiinan vaikutusvaltaa ja avaavat pääsyn neuvottelupöytiin.

Koivurova ei näe poliittisia esteitä sille, että Koillisväylä avautuisi kaupalliselle meriliikenteelle. Venäjä markkinoi voimakkaasti Koillisväylää, ja maa on länsimaiden asettamien talouspakotteiden paineessa lähentynyt Kiinan kanssa. Taloudellisesta yhteistyöstä kertoo muun muassa Kiinan osakkuus Yamalin niemimaalle rakennetussa nesteytettyä maakaasua tuottavassa LNG-laitoksessa.

HANKALAT OLOSUHTEET

Koillisväylä on nykyisin koko matkaltaan avoin korkeintaan pari kuukautta syys–lokakuussa. Tällöinkin reitillä ajelehtii jäälauttoja, ahtojäättä ja jäävuoria. Jäänmurtajien avustuksella purjehduskautta voidaan pidentää kesäkuun lopusta joulukuun alkuun.

Syyskuun alun ja lokakuun lopun välinen jäätön kausi koskee vain lähellä Venäjän rannikkoa sijaitsevaa merireittiä, missä matala vedensyvyys rajoittaa alusten kokoa. Suurempien alusten pitää käyttää pohjoisempia reittejä, joilla jäätä on enemmän ja purjehduskausi sen vuoksi lyhyempi ja alusten nopeudet pienempiä.

Ilmatieteenlaitoksen meritutkimusyksikön päällikön Jari Haapalan mukaan ilmastomuutos tulee pidentämään Koillisväylän purjehduskautta noin 20 vuorokautta kymmenessä vuodessa. Jäästä vapaa aika voi olla 2050-luvulla jo merkittävästi nykyistä pidempi, ehkä noin neljä kuukautta.

Haapala huomauttaa, että talviset olosuhteet reitillä jatkuvat hankalina vielä pitkään. Yli neljäänkymmenen asteeseen kipuavat pakkaset pitävät huolen siitä, että meri on talvisin tuhdissa jäässä todennäköisesti vielä 2100-luvullakin.

Haasteista ja epävarmuuksista johtuen Koillisväylän käyttö kansainvälisissä kuljetuksissa on jäänyt vähäiseksi. Vuonna 2017 Koillisväylän läpi purjehti 24 alusta, jotka kuljettivat tavaraa yhteensä 10,2 miljoonaa tonnia. Samana aikana Suezin kanavan läpi kulki noin 17 500 alusta.

Hankalista olosuhteista huolimatta liikenne Koillisväylällä on lisääntymässä. Nesteytetyn maakaasun kuljetukset Yamalin niemimaalle rakennetusta LNG-laitoksesta käynnistyivät viime vuoden lopulla. Nesteytetyn maakaasun tuotanto ja kuljetukset kasvavat asteittain. Kuljetuksiin käytetään suunnitelmien mukaan 15:ttä jäävahvisteista tankkeria.

Venäläiset ovat muutoinkin lisäämässä arktisen alueen luonnonvarojen hyödyntämistä ja rakentamassa rannikolle satamia rikasteiden, kaasun- ja öljyn kuljetusta varten.

JÄÄT HIDASTEENA

Pohjoisreitti herättää suuria odotuksia, koska se tarjoaisi nykyisin käytössä olevia merireittejä lyhemmän vaihtoehdon Euroopan ja Aasian välille.

Suurin osa Aasian ja Euroopan välisestä meriliikenteestä kulkee nykyisin Intian valtameren, Suezin kanavan ja Välimeren kautta. Pohjoisreittiä käyttäen merimatkan pituus Shanghaista Rotterdamiin lyhenisi noin neljänneksellä, matka Japanin Jokohamasta Rotterdamiin yli kolmanneksen.

Pohjoisreitin käyttö ei kuitenkaan nopeuttaisi kuljetuksia samassa suhteessa kuin matka lyhenee, koska vaikeat jää- ja sääolosuhteet vaikeuttavat laivojen kulkua. Tämä käy ilmi Ramboll Finlandin tekemistä laskelmista, jotka koskevat sekä kontti- että irtotavarakuljetuksia Euroopan ja Aasian välillä.

Konttilaivojen matka-ajat Shanghain ja Rotterdamin välillä eivät juurikaan eroaisi toistaan, käyttäisivätpä alukset Suezin-kanavan kautta kulkevaa reittiä tai pohjoista reittiä. Tällöinkin oletuksena on, että jääolosuhteet Koillisväylällä ovat suotuisat. Jääolosuhteiden vaikeutuessa laivojen kulku Koillisväylällä hidastuisi, joten matka-aika pitenisi.

Irtotavarana kuljetetaan erilaisia bulkkituotteita, kuten rikasteita ja lannoitteita. Näissä kuljetuksissa reitin valintaan vaikuttavat eniten kuljetuksen kustannukset. Matka-aika ei ole yhtä tärkeä kriteeri kuin konttikuljetuksissa. Selvityksen mukaan Pohjoisreitille voisikin tiettyjen ehtojen toteutuessa siirtyä joitain irtotavarakuljetuksia.

**POHJOISREITTIÄ KÄYTTÄEN MERIMATHAN
PITUUS SHANGHAISTA ROTTERDAMIIN LYHENISI
NOIN NELJÄNNEKSELLÄ,**

KORKEAT HUSTANNUKSET

Kuljetusaika on lopulta sekä kontti- että irtotavarakuljetuksissa vain yksi tekijä monien muiden joukossa. Sen lisäksi reitin valintaan vaikuttavat muun muassa kuljetuksen varmuus, turvallisuus ja määräsatamaan tulon täsmällisyys sekä varsinkin kuljetuskustannus.

Rambollin tekemässä vertailussa konttien kuljetuskustannukset Shanghain ja Rotterdamin välillä olisivat Suezin kanavan kautta kymmenisen prosenttia pienemmät kuin Pohjoisreittiä käyttäen. Arktisiin olosuhteisiin varautuminen Pohjoisreitillä nostaa niin alusten hankinta-, kunnossapito-, henkilöstö- kuin polttoainekustannuksiakin. Lisänä voi tulla maksu jäämurtoavustuksesta.

Selvityksen tekijät päätyvät laskelmien ja palvelutason liittyvien riskien perusteella johtopäätökseen, jonka mukaan konttiliikenteen laajamittainen siirtyminen Koillisväylälle on epätodennäköistä.

Mutta entä jos kuljetus Koillisväylän kuljetuksissa Euroopan puoleinen osuus ohjattaisiin Jäämeren radan, Helsinki–Tallinna -rautatietunnelin ja Rail Baltica -radan kautta sen sijaan, että käytetään Pohjanmeren satamia?

Ramboll teki laskelman konttikuljetuksista, joiden lähtöpisteenä on Tampere ja Tallinna. Tampereelta läheltä lähtevän kuljetuksen kustannukset ovat noin 30 euroa TEU-yksikköä kohden ja Tallinnasta lähtevän jo noin 300 euroa TEU-yksikköä kohden suuremmat kuin Pohjanmeren satamien kautta.

Tuloksen perustella konttikuljetukset on kustannustehokkainta järjestää Pohjanmeren satamien kautta. Kustannukset kasvavat, mitä etelämmäksi lähtöpiste Euroopassa siirtyy.

EPÄVARMA TULEVAISUUS

Valtioneuvoston kanslian teettämä julkaisu ”**Suomen puheenjohtajuus Arktisessa neuvostossa (2017–2019) muutoksen ja epävarmuuden aikakaudella**” päättyy Rambollin selvityksen kanssa samansuuntaisiin tuloksiin.

Julkaisussa todetaan, että arktisen alueen meriliikenteen tulevaisuus näyttää suhteellisen epävarmalta, mikä johtuu useista yhteen kietoutuneista syistä. ”On oletettavaa, että kehitys jatkuu, joskin ennakoitua hitaammalla tahdilla ja pienimuotoisemmin.”

Liikennevirasto toteaa selvityksessään, että kysymykseen Koillisväylän tulevasta roolista Euroopan ja Aasian välillä ei ole varmaa vastausta. Koillisväylä ei vielä ole kilpailukykyinen vaihtoehto, mutta ilmaston lämmetessä tilanne voi pitkällä aikajänteellä muuttua.

KTM Tuomas Kiiski tutki Turun yliopistolle tekemässään väitöstyössä kauppamerenkulun toimintaedellytyksiä Pohjoisreitillä.

Johtopäätöksenä Kiiski toteaa, että kaupallisen merenkulun toimintaedellytykset Pohjoisreitillä voivat täyttyä lyhyellä tähtäimellä vain varsin tiukkojen reunaehtojen vallitessa. Näiden edellytysten täytyessäkin reitin kaupallinen potentiaali erityisesti Euroopan ja Aasian välisessä kauttakulkuliikenteessä tulee olemaan marginaalinen vielä pitkään.

Sen sijaan liikenne, erityisesti nestemäisen ja kuivan irtolastin merikuljetukset, Venäjän omiin arktisiin kohteisiin tai kohteista voi lisääntyä. Markkinoiden koko on kuitenkin rajattu.

Väitöstutkimuksen mukaan Pohjoisreitin kauppamerenkululliset toimintaedellytykset sisältävät pidemmällä aikajänteellä suuren määrän epävarmuutta, koska kuljetukset ovat riippuvaisia useista ulkoisista tekijöistä. Niistä tärkeimmät ovat ilmaston kehitys ja poliittiset sekä markkinoilla tapahtuvat muutokset.

**KONTTIKULJETUKSET ON KUSTANNUS-
TEHOKKAIN JÄRJESTÄÄ POHJANMEREN
SATAMIEN KAUTTA. HUSTANNUKSET
KASVAVAT, MITÄ ETELÄMMÄKSI LÄHTÖPISTE
EUROOPASSA SIIRTYY.**

STRATEGISTA JA IMAGOLLISTA MERKITYSTÄ

Matti Nojosen mukaan Jääsilkkitien merkitys on kuitenkin muutakin, kuin taloudellinen. Kiinan massiivisista Road and Belt -investoinneista huolimatta aloitteesta ei ole toistaiseksi olemassa virallista, julkistettua suunnitelmaa tai strategiaa. Hanke on kuitenkin Pekingin kannalta keskeinen. Keväällä se kirjattiin Puolueen peruskirjaan ja kesällä Shanghain yhteistyöjärjestö valjastettiin myös osaksi Road and Belt -hanketta Xi Jinpingin johdolla. Sen sijaan on mielenkiintoista, että Peking on julkaissut paljon huomiota saaneen pohjoisen Silkkitietä koskevan strategiansa, vaikka sen merkitys ei ole keskeinen Pekingin tai globaalin voimatasapainon kannalta.

Nojonen muistuttaa myös, että Kiinan näkökulmasta Jääsilkkitien merkitys osana Road and Belt – kokonaisuutta on taloudellisessa mielessä Pekingin näkökulmasta hyvinkin marginaalinen. Siinä missä merellinen eteläinen reitti ja Keski-Aasiaa sekä Venäjää halkova kauppatie kulkevat maailman väki- ja resurssirikkaimpien alueiden halki, on Jääsilkkitie merenkulun kannalta ja kaupallisesti lähes mahdoton hyödyntää lyhyellä tai edes keskipitkällä aikavälillä. Vaikuttaakin ilmeiseltä, että Jääsilkkitie avaa Pekingille lyhyemmällä aikajänteellä mahdollisuuden Arktisen luonnonvarojen hyödyntämiseen. Hankkeella on myös sotilasstrateginen ulottuvuus Kiinan rakentaessa syvänmeren laivastoaan, jonka on myös opeteltava operoimaan Jäämerellä ja jään alla. Venäjä suhtautuu kuitenkin Kiinan toimiin arktisella alueella varauksellisesti. On kuitenkin selvää, että pienetkin investoinnit Jääsilkkitielle olisi alueelle merkittävä ja se toisi Kiinalle merkittäviä imagohyötyjä.

**JÄÄSILKKITIE AVAA PEKINGILLE
MAHDOLLISUUDEN ARKTISEN LUONNONVAROJEN
HYÖDYNTÄMISEEN.**