



Kotkan meripäivät Itämeren aallot 16.7.2009

Energiahankkeiden vaikutus Itämeren turvallisuuustilanteeseen

Dosentti, erikoistutkija Alpo Juntunen
MpKK, strategian laitos, Helsinki





- **Suomenlahti ja Itämeri ovat olleet varjagien ajoista alkaen tärkein Venäjää ja Länsi-Eurooppaa yhdistävä reitti. Baltian maiden itsenäistyttyä Suomenlahti on tullut entistä tärkeämmäksi markkinatalousmaaksi muuttuneelle Venäjälle. Uudistuakseen Venäjä tarvitsee läntistä tietotaitoa ja pääomia. Ne eivät ole ilmaisia, ja siksi vientitulot ovat välttämättömiä.**





- **Baltian maiden itsenäistymisen myötä Venäjä menetti tärkeimmät Itämeren satamansa ja niihin liittyvän infrastruktuurin. Venäjän ongelmana onkin heidän infrastruktuurinsa heikkoudet, ja vuodesta 1999 alkaen venäläiset ovat rakentaneet Suomenlahden pohjukkaan uusia satamia kuten Primorsk (Koivisto), Vysotsk (Uuraa), Ust Luga (Laukaan lahti) jne.**
- **Satamien kapasiteetti on nyt n. 100 milj. tonnia vuodessa ja kapasiteetti on tarkoitus kaksinkertaistaa.**





- **Suomen kannalta vaarallisempia ovat mahdollisten merionnettomuuksien aiheuttamat ympäristövahingot. Tällöin tärkeässä asemassa ovat merivirtaukset. Baltian rannikolla virtaus on lännestä itään, mutta Suomenlahden pohjukkaan laskeva Neva kääntää virtauksen Suomen rannikolla idästä länteen. Tämä merkitsee öljyvahingoista syntyvien saasteiden ajautumista Suomen rannoille.**





- **Öljyn vienti onkin kasvanut erittäin nopeasti. Vuonna 1987 öljykuljetusten kokonaismäärä oli 15 milj. tonnia, v. 2001 51 milj. tonnia ja 2003 78 milj. tonnia. Vuonna 2010 määrän arvellaan olevan vähintään 150 milj. tonnia. Nesteytetyn maakaasun vienti alkaa lähivuosina. Kasvu voisi olla nopeampi, mutta Venäjän sisäisen infrastruktuurin heikkoudet ovat rajoituksena. Uusien putkilinjojen, rauta- ja maanteiden ja sähkölinjojen rakentaminen vaatii valtavia investointeja, työvoimaa ja aikaa.**





Puolan ja Baltian maiden liittyminen Natoon selkeytti alueen turvallisuuspoliittista tilannetta, mutta sekä EU:n että Naton terrorismin vastainen strategia on vasta muotoutumassa. Lähivuosien kuluessa onkin pohdittava, kuinka Itämeren ja Suomenlahden turvallisuus taataan globaalistuvassa turvallisuusympäristössä, jossa mm. satamat ja öljykuljetukset voivat olla kansainvälisen terrorismin kohteita.





- **Vuosikymmenien ajan on voitu seurata, kuinka levottomuudet Lähi-idässä, Nigeriassa, Venezuelassa ja muilla öljyalueilla nostavat öljyn hintaa. Toistaiseksi Suomenlahti ei ole maailman öljykaupan ”kuumien kohteiden” joukossa kuten Suezin kanava ja Hormuzin salmi, mutta se on nopeasti kehittymässä sellaiseksi. Siksi Suomenlahden geopoliittinen ja geostrateginen merkitys tulee kasvamaan.**





- **Koska vientitulot ovat Venäjälle tärkeitä, on sen etujen mukaista rauhan ja vakaiden olojen säilyminen Suomenlahdella ja Itämeren piirissä. Tämä on tietysti muidenkin rantavaltioiden ja lännen etujen mukaista.**





- **Venäjän 2003 hyväksytyssä ja vuoteen 2020 ulottuvassa energiastrategiassa tähdennetään öljyn ja kaasun tuotannon merkitystä maan talouden uudistumisessa. Tuotannon arvioidaan pysyvän öljyn kohdalla vakiona n. 350-400 milj. tonnissa seuraavat parikymmentä vuotta, joskin tuotannon painopiste siirtyy Itä-Siperiaan ja Kaukoitään periodin lopulla. Kaasun kohdalla tuotanto kasvaa vuoden 2000 580 mrd. kuutiometrissä 700 mrd. kuutiometriin.**





- **Itämeri ei tietenkään ole pelkkä vientiväylä, vaan se palvelee myös tuontia. Aikoinaan Neuvostoliiton tuonti oli vähäistä, sillä maa pyrki olemaan mahdollisimman omavarainen. Markkinataloutta kehittävä Venäjä haluaa aktiivisesti integroitua maailmantalouteen, ja siksi siellä ollaan luomassa kansainvälisiä matkustus- ja tullauskäytäntöjä, jotka antavat edellytykset sekä kotimaisille että ulkomaisille yrittäjille harjoittaa tuontia ja vientiä.**





- **EU:n kannalta Venäjän uudistuminen ja vaurastuminen on erittäin hyödyllistä, sillä maan suuri väestö tulee muodostamaan tärkeän kulutuspotentiaalin. Venäjä on alkanut uudistaa teollisuuttaan ja läntiset investoijat ovat oivaltaneet Venäjän mahdollisuudet. Venäläiset ovat myös enemmän hankkineet ulkomaisia kestokulutustarvikkeita, ja länsimaisten autojen, elektroniikan, ja kodinkoneiden kysyntä on kasvanut Venäjällä jatkuvasti. Näiden eri tuotteiden tärkein vientiväylä on Itämeri ja Suomenlahti.**





- **Pietari on ylivoimaisesti suurin ja tärkein Venäjän kaupallisista satamista, mutta maan oma satamakapasiteetti ei riitä tyydyttämään jatkuvasti kasvavan kaupan tarvetta. Siksi se käyttää muiden Itämeren maiden satamia. Toistaiseksi Venäjä on vierastanut Latvian ja Viron satamien käyttöä.**





Venäjä ei halua maksaa satama- ja kuljetusmaksuja infrastruktuurista, jonka se katsoo rakentaneensa itselleen Neuvostoliiton aikana. Asia liittyy tietysti myös Venäjän ja Baltian maiden huonoihin suhteisiin.





Siksi Suomen satamista on tullut erittäin tärkeitä Venäjälle suuntautuvan liikenteen solmukohteita. Suomen etuna on erinomainen infrastruktuuri. Rauta- ja maantiet ovat kelpolliset ja tietoliikenneyhteydet toimivat.

Hamina, Kotka, Helsinki ja Hanko ovat lisänneet kapasiteettiaan Venäjän kaupan tähden. Viime mainitusta on kehittynyt Venäjälle vietävien autojen tärkein tuontisatama.





- **Silloin tällöin on esitetty varoittavia ääniä suurten investointien järkiperäisyydestä ja on viitattu Venäjän ennen pitkää alkavan käyttää tehokkaammin Baltian maiden satamia. Tällainen pelko on kuitenkin aiheeton, sillä Venäjän lisääntyvästä viennistä ja tuonnista pääsee nauttimaan koko Itämeren alue.**





- **Itämeri ei ole Venäjän ainoa väylä maailmalle, mutta Jäämerellä, Tyynellämerellä ja Mustallamerellä on heikkoutensa. Jäämerellä ja siihen liittyvällä Vienan merellä on vaikeat jääolosuhteet ja lyhyt purjehduskausi. Mustameri ja Tyynimeri ovat kaukana Venäjän tärkeimmistä väestö- ja kulutuskeskuksista.**





- **Voidaankin todeta, ettei mikään uhkaa Itämeren asemaa, jonka edessä on kaupallisen merkityksen jatkuva kasvu. Strateginen ajattelu ja geopolitiikka suosivat Suomenlahden pohjukkaa. Suomenlahti ja Itämeri ovat lyhin ja halvin EU:n ja Venäjän välinen yhteys.**





- **Presidentti Vladimir Putinin 27.7.2001 vahvistamassa vuoteen 2020 ulottuvassa meridoktriinissa Itämeri määritelläänkin kaupalliseksi liikenneväyläksi, joka antaa mahdollisuuksia monipuoliselle yhteistyölle alueen valtioiden kesken.**





- **Venäjän Itämeren laivaston keskeinen tehtävä on turvata tämän liikenneväylän turvallisuus kuljetuksille, satamien sekä kaasua ja öljyputkien rakentamiselle.**





- **Suomen etelärannikon ja Karjalankannaksen infrastruktuuri täydentävät merellisiä reittejä ja pan-eurooppalaiseen liikenteen kehittämisohjelmaan kuuluvat Turku-Helsinki-Pietari-Moskova liikenneväylät tulevat täydentämään Itämerta.**





- Kiitoksia mielenkiinnosta!
- Kysymyksiä

